

ANDRETTI 80 GP (e 16 «pole»)

Per MARIO ANDRETTI questo è stato il Gran Premio numero 80 della sua carriera. Da quando egli ha cominciato a correre in F. 1 ha ottenuto 16 volte la pole position (compresa questa di Watkins Glen) ed aveva vinto dodici gare prima della disputa del G. P. USA 1978. Con la pole position del Glen Andretti ha raggiunto Moss nel numero, al quinto posto nella graduatoria assoluta nella quale è sempre in testa Clark con 53, seguito da Fangio con 28, Lauda con 24 e Stewart con 17.

La prima pole position Andretti l'aveva ottenuta nel 1968, quando ha disputato la sua prima corsa in F. 1 a Watkins Glen. In quella gara Andretti era anche in testa fino a quando non gli si è rotta la frizione. Ricordiamo che Andretti aveva effettuato un tentativo precedente di correre, a Monza, ma che ne era stato impedito perché, dopo aver effettuato le prove del venerdì, era stato in America a correre tornando a Monza la mattina successiva. Per via dei regolamenti che proibiscono di correre in due gare diverse nello spazio di 24 ore Andretti non aveva potuto prendere il via del Gran Premio d'Italia.

Il pilota guidava la quarta fila e Jabouille la terza con la sua Renault Turbo dopo prove di problemi. Venerdì ha dovuto fare una lunga passeggiata per tornare al box, ma è rimasto senza benzina sul lato opposto del circuito, mentre le sue possibilità di migliorare sono state rovinare sabato quando è rotta una tirantiera della barra anteriore, che è stata riparata ma per accorgersi poco dopo di un difetto ai posteriori all'ingresso della curva dopo la curva.

Il pedale è andato fino in fondo e non è riuscito a prendere la curva», ha detto Jabouille, che è saltato sopra il cordolo, paragonando la vettura con il radiatore dell'auto schiacciato e con il musetto danneggiato. Jacques Laffite era accanto alla Renault quinta fila, le sue prove sono state rovinate da non meno di tre rotture di motori, provocate da una recente partita di alberi a innescamento sospetti.

Jody Scheckter era in sesta fila e il suo compagno di squadra Bobby Rahal, volante della seconda Wolf, gli ha rovinato ogni possibilità di salire alcune posizioni, ostacolando Jody nel suo giro veloce di qualificazione. Nonostante tutto di aver ostacolato Jody, Bobby ha un buon lavoro nella sua prima uscita in F. 1.

«Mi debbo ancora abituare alla macchina, credo che sia una grande cosa», ha detto il pilota americano con gli occhiali, dopo aver ricevuto un treno delle gomme di qualificazione. Rahal ha migliorato il suo tempo di venerdì di un mezzo secondo, assicurandosi un posto in zona premi di partenza con il 20° posto nella griglia. Una buona prestazione davvero per l'ultimo anno in F. 1.

TROPPO LENTA NELLE CURVE

La sesta fila insieme a Scheckter era il compagno di squadra Patrick Depailler. Il francese aveva le stesse noie qui che ha accusato per tutta la stagione: «La macchina è semplicemente troppo lenta nelle curve, sebbene l'equilibrio sia piuttosto buono», ha detto. Ma ha messo da parte tutto con una stretta di spalle, come dire: tutto finito tra poco». Il suo compagno Didier Pironi era in ottava fila con noie di giri, ma nell'ultima sessione aveva anche un problema di un motore difettoso.

Copersucar di Fittipaldi e la Shadow di Hans Stuck occupavano la settima fila. Fittipaldi non è riuscito a far quadrare le prove per un giro veloce prima della fine, mentre Stuck ha passato la maggior parte dell'ultima sessione passeggiando su e giù al box, con le mani nelle tasche, perché l'arbitrato dell'olio della Shadow perdeva. Per il cambio ha dovuto rimanere nel box per la maggior parte della sessione di venerdì mattina: «Sempre problemi», ha detto con un'alzata di spalle; aveva recentemente annunciato il suo trasferimento all'ATS l'anno prossimo.

Non c'è dubbio che questo suo trasferimento si debba alle prestazioni di Keke Rosberg con la nuova ATS a Silverstone, ora è modificata nella sospensione anteriore e posteriore e dispone di un nuovo tipo di scarico. «La macchina è buona, debbo ancora effettuare un gran lavoro prima a punto», ha detto Rosberg venerdì.

La sua giornata è stata sconvolta dalla rottura di un tubo dell'olio che gli è costato tempo prezioso. Aveva difficoltà con la macchina, eccessivamente pesante, e venerdì mattina spostato la cremagliera dello sterzo, tentativo di migliorare la situazione, qualcosa deve essere andato male, perché non ha potuto scendere affatto in pista nell'ultima sessione, mentre si doveva nuovamente lavorare sullo sterzo. Considerate le sue prestazioni il 15° posto nella griglia era un buon risultato.

Le macchine «ala» non sono l'unico modo per andare veloce, cosa dimostrata da Rosberg, il quale ha usato le minigonne in un certo momento e diceva che la differenza nella maneggevolezza era incredibile. «Tutta la macchina diventava leggera e scivola lungo la pista», ha commentato.

Clay Regazzoni si è lamentato del motore per spiegare il suo 17° posto nello schieramento di partenza, mentre Patrick Tambay era molto depresso per il 18° posto di partenza; il francese non ha avuto a disposizione gomme tenere prima di sabato e poi si è accorto che i suoi tempi erano molto diversi da quelli realizzati con le gomme da corsa. Ha provato il muletto, ma senza risultato positivo. «Sarà colpa mia», ha detto onestamente Tambay.

Derek Daly occupava il 19° posto. Dopo una modifica dei rapporti delle marce prima dell'ultima sessione, la sua Ensign è rimasta bloccata in folle, facendogli perdere metà sessione. Poi con nuovo treno di gomme che avrebbe dovuto permettergli di migliorare i suoi tempi, si è ritrovato con un forte sovrasterzo, impedendogli di migliorare. «Sto ancora cercando di abituarci al circuito», ha detto Daly, che trovava che l'ingresso della variante fosse davvero molto difficile, un'opinione condivisa dal nuovo campione del mondo, perciò era in buona compagnia.

Il compagno di squadra di Derek per questa corsa era Brett Lunger. Chuck Jones e Mo Nunn hanno dato l'occasione di correre a Lunger quando il suo accordo con la B & S Fabrications è venuto a mancare all'ultimo minuto, per divergenze sull'aspetto finanziario e la McLaren è stata ritirata, lasciando Lunger senza vettura. Sembra che la B & S Fabrications si trovi in difficoltà finanziarie, il che rende il loro futuro davvero molto incerto.

Lunger godeva la guida della Ensign. «È certamente migliore della McLaren nelle curve lente, ma non sono sicuro se vale lo stesso nelle curve veloci», ha detto Lunger, il quale ha fatto l'intero fine settimana sullo stesso treno di gomme e ha fatto ciò che gli si chiedeva, cioè qualificare la vettura, in 24° posizione.

Rahal era in decima fila insieme a Daly, mentre Arnoux è finito in undicesima fila. La sua Surtees era fuori combattimento per la metà dell'ultima sessione dopo un'uscita di pista nella chicane, dove ha piegato il braccio di comando di un portamozzo sul cordolo.

Beppe Gabbiani è stato lo sfortunato dei ventisette concorrenti, non qualificandosi per uno dei ventisei posti di partenza con un tempo più lento di quasi un secondo dell'ultimo pilota qualificatosi, Arturo Merzario, che ha avuto ancora una volta delle prove piene di difficoltà, tra cui la rottura dell'albero primario del cambio. L'olandese Michael Bleekemolen con la seconda ATS, che mancava degli alettoni laterali completava lo schieramento.

j. h.

I meccanici contro la sentenza

● Tutti i meccanici del circus, da quelli della McLaren a quelli della Brabham-Alfa, sono stati concordi nel dichiarare che la decisione dei piloti di F.1 di squalificare Patrese non era giusta: non dovevano essere loro a giudicare e ad ogni modo non ci doveva essere una squalifica.

● L'ing. Chiti ha spiegato così la «détente» delle due Alfa-Brabham: «Watson ha rotto lo spinterogeno — e ce lo mostra — Lauda aveva una rottura nella pompa dell'olio e s'è dovuto fermare».

● Secondo un gruppo di giornalisti specializzati americani, che ogni anno fanno la previsione per il Gran Premio degli Stati Uniti, il vincitore della gara avrebbe dovuto essere MARIO ANDRETTI. Il

MENTRE REUTEMANN DEVE ANCORA PAGARE A CHAPMAN I 300.000 DOLLARI PER FIRMARE

DE ANGELIS debutta su Tyrrell in Canada

WATKINS GLEN - Conferme e colpi a sorpresa fra una discussione e l'altra sull'«affaire Patrese», nel mercato piloti.

La più ghiotta è quella che riguarda REUTEMANN che non ha ancora firmato il contratto definitivo con la LOTUS per non aver portato ancora i 300.000 dollari promessi. Potrebbero avvenire dei colpi a sorpresa se l'argentino non porterà il denaro nei termini contrattuali, e potrebbe addirittura perdere il posto.

In Canada dovrebbe debuttare ELIO DE ANGELIS sulla terza TYRRELL. Il romano avrebbe firmato anche un contratto per tutto il '79. Egli figura con un contratto personale ma per il suo lancio Tyrrell si sarebbe garantito la bella cifra di 800.000.000 di lire. La Tyrrell è al centro di tante voci: la prima riguarda lo sponsor Elf che non le darebbe più il suo appoggio il prossimo anno, e Tyrrell avrebbe trovato anche grazie a Stewart, un sponsor di primaria importanza quale la rete televisiva ABC, la più grande del mondo, che sarebbe quella ad aver reso possibile l'operazione De Angelis.

Sempre Tyrrell in prima linea con il suo accanimento a non voler lasciare libero PIRONI, sperando in questo modo di avere i soldi Elf. Il quale Pironi è molto ben visto alla Renault e dovrebbe fare la seconda guida a Jabouille. WATSON è stato «venduto» alla McLaren da Ecclestone, che ha fatto così un doppio affare guadagnando sull'irlandese e prendendosi la notevole «dote» di PIQUET, oltre 500.000 dollari.

Alla SHADOW, se Villinger sarà disposto il prossimo anno a sborsare una notevole somma per fare una macchina competitiva (si dice ben un miliardo e mezzo), REGAZZONI potrebbe rimanere, e andrebbe come tecnico anche Caliri che abbandona la Copersucar.

La MCLAREN, che ha pronta una macchina nuova di cui si dicono meraviglie, e che alla Galleria del vento ha dato risultati eccezionali, ha ricevuto da Ecclestone un preciso invito a non trattare nessun pilota perché da loro doveva andare Watson. La paura di Ecclestone era che andassero in porto le trattative con Regazzoni, fortemente spinto dal vice-presidente della Philip Morris, Buzzi, dalla Svizzera.

Una conferma è HUNT alla WOLF, che correrà con una sola macchina, e STUCK all'ATS. L'ATS sta cercando un altro pilota, ma vuole un nome conosciuto e ha contattato Regazzoni.

Mentre è sicuro che MASS ha firmato per la ARROWS, Stommelen ha intanto annunciato che dal prossimo anno non correrà più. La RENAULT, fiduciosa, aspetta una decisione di Pironi altrimenti potrebbe prendere o Regazzoni (e a Clay una sistemazione del genere piacerebbe moltissimo) oppure ARNOUX. Ma per Regazzoni c'è la possibilità più consistente di tutte nella WILLIAMS, che ha avuto l'ok dagli arabi per la seconda macchina e che potrebbe quindi andare a fianco di JONES nel '79. A meno che non ci finisca GIACOMELLI, cui De Angelis ha «soffiato» il posto alla Tyrrell.

TAMBAY ha firmato per la MCLAREN e quindi sono così cadute le possibilità

di De Angelis per questa squadra, così come ha firmato LAFFITE con la LIGIER e farà quindi coppia con DEPAILLER. Mentre anche il campione 22enne della F. 3, LAMMERS ha definitivamente firmato per la SHADOW nel '79.

Rimane alla ricerca di un posto GABBIANI, che potrebbe andare con SURTEES il quale ha terminato in questi giorni la nuova macchina, anche se Gabbiani sperava forse di andare lui alla Tyrrell e ha giudicato la cifra di De Angelis «non eccessiva».

cev.

LAMMERS nel 1979 con SHADOW

ZANDVOORT - E' stato annunciato ufficialmente, in Olanda, che il giovane 22enne Jan Lammers, che domenica prossima a Vallelunga potrebbe laurearsi campione europeo della F. 3, ha firmato per la Shadow per fare la stagione dei Gran Premi 1979, assieme ad un'opzione per il 1980.

Lammers e Nichols hanno raggiunto un accordo già a Monza, ma la nostra anticipazione della scorsa settimana è stata confermata solo in questi giorni. Lammers ha pagato a Nichols 750.000 dollari, la cui prima rata di 100mila è stata già pagata.

E' stato pure confermato che Danny Ongais guiderà una Shadow in 8 Gran Premi, mentre per gli altri ancora si sta cercando un pilota. Le Shadow 1979 saranno nuove, e disegnate da John Baldwin. Il 19 ottobre, a Silverstone, Lammers inizierà un intenso programma di allenamenti sulla DN9.

Nel 1979 Lammers sarà anche al volante di vetture Opel in una lunga serie di gare per vetture turismo.

c. v. d. h.

SHEENE danneggia un'ARROWS

LONDRA - La notizia doveva rimanere segreta, ma il segreto è durato solo un paio di giorni. Barry Sheene, campione mondiale di motovelocità nella classe 500 nel '76 e '77, ha provato lunedì 18 settembre una macchina di Formula 1 del team Arrows, sul circuito di Donington Park. La prova si è conclusa dopo pochi giri, per una testa-coda nel quale il pilota inglese è incappato arrivando lungo ad una curva, danneggiando la macchina.

«Sì, ho fatto un testa-coda — ha ammesso Sheene, quando la notizia è trapelata tra i suoi colleghi motociclisti, convenuti pochi giorni dopo sullo stesso circuito di Donington per un week-end di gare internazionali —. Ma che vuol dire, anche i grandi campioni del volante ne fanno spesso e volentieri».

L'inconveniente che ha posto fine ai test non ha affatto posto fine alle velleità automobilistiche del campione delle due ruote. Il passaggio alle Formula 1 fa parte di un piano lungamente meditato da Sheene. Si è parlato di contatti con la McLaren e la Brabham, contatti appoggiati in pieno dagli sponsor di Sheene, che sono la Texaco, la Marlboro e la Fabergé. Ma recentemente Sheene era stato visto a Newton Keynes, dove ha sede il team Arrows. Oliver si è dichiarato favorevolmente impressionato dalla pur breve permanenza in pista di Sheene.

Passato il dispetto per il fuori programma che lo ha costretto ad un rientro anticipato ai box, Sheene ha precisato che il suo passaggio alle auto avverrà in modo graduale: «Ritengo di non essere pronto per debuttare subito nel mondiale di Formula 1 — ha detto — Non voglio rischiare di bruciarmi

Amaro
epilogo
Goodyear

domenica **SPRINT**

Cala il sipario sulla Formula 1 '78 con la FERRARI vice-campione del mondo e JARIER K. O. di motore al 49° giro

DALL'INVIATO

MONTREAL - E finalmente Gilles Villeneuve è arrivato sul gradino più alto del podio. Se occorre una conferma delle qualità di questo canadese tranquillo e bravissimo, per convincere anche i più restii che Ferrari non aveva fatto una cattiva scelta, la corsa sul nuovo circuito di Montreal non lascia dubbi. Gilles Villeneuve è della razza dei campioni, e la sua ascesa, unita alle sue qualità ed alle sue conoscenze, lo dimostra. L'aver vinto il primo Gran Premio che si disputa nella sua città, davanti ai suoi tifosi, è certo fatto entusiasmante, che sarà anche utilissimo a diffondere in questo paese lo sport dell'automobile. Tuttavia non è questa vittoria che serve ad indicare che Villeneuve è un campione, ma sono state tutte le vicende che hanno accompagnato il suo ingresso nella squadra e la sua progressiva acclimatazione, con anche la rivelazione di doti di lavoro e di acume che i tecnici hanno ben saputo apprezzare. Quando Enzo Ferrari ha messo gli occhi su Villeneuve, sfidando anche una certa impopolarità, sapeva bene quel che faceva e non è stato a caso che un dettato come sostituisce Lauda transfuga egli aveva preso... una Lauda del 1973, cioè un potenziale campione del mondo. Ripetuta la operazione, oggi Ferrari ha in casa un campione che finalmente ha vinto. Una vittoria, ripeto, che soltanto per caso è avvenuta a conclusione della stagione, ma che avrebbe dovuto e potuto verificarsi prima. Long Beach, certo, ma soprattutto altre corse, e ultima quella di Monza che lo ha visto protagonista di primo piano. Come poteva essere Watkins Glen. Che sia avvenuto a Montreal è soltanto episodico, anche se è

Franco Lini

Villeneuve, qui ritratto con la moglie, ha passato la vigilia a fare conferenze e dibattiti a 2000 dollari il colpo. I suoi concittadini lo hanno sommerso di telegrammi di auguri, che sono andati poi a buon fine...



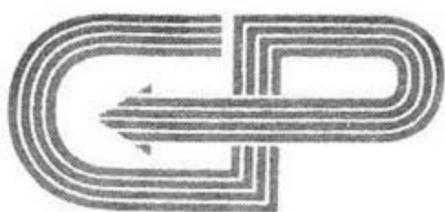
Sotto, il binomio Ferrari-Michelin ha vinto ancora: dopo il Glen, la pista di Montreal ha portato in vetta «Bibendum», e la Michelin non mancherà di sfruttare la cosa negli USA



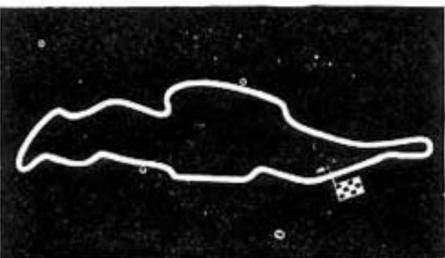
GIL profeta in casa



CONTINUA A PAGINA 24



CANADA



Così (in 22) al VIA

1. FILA	Jean Pierre Jarier (Lotus-JPS 79) 1'38"015	Jody Scheckter (Wolf WR-5) 1'38"026
2. FILA	Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T3) 1'38"230	John Watson (Brabham-Alfa BT46) 1'38"417
3. FILA	Alan Jones (Williams FW06) 1'38"861	Emerson Fittipaldi (Copersucar F5A) 1'38"930
4. FILA	Niki Lauda (Brabham-Alfa BT46) 1'39"020	Hans J. Stuck (Shadow DN9) 1'39"081
5. FILA	Mario Andretti (Lotus-JPS 79) 1'39"236	Jacques Laffite (Ligier-Gitanes) 1'39"381
6. FILA	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T3) 1'39"455	Riccardo Patrese (Arrows Mk2) 1'39"491
7. FILA	Patrick Depailler (Tyrrell 008) 1'39"619	Nelson Piquet (Brabham-Alfa BT46) 1'39"624
8. FILA	Derek Daly (Ensign MN 177) 1'40"042	René Arnoux (Surtees TS20) 1'40"515
9. FILA	Patrick Tambay (McLaren M26) 1'40"669	Didier Pironi (Tyrrell 008) 1'40"959
10. FILA	James Hunt (McLaren M26) 1'40"970	Bobby Rahal (Wolf WR5) 1'40"983
11. FILA	Keke Rosberg (ATS HS-02) 1'41"611	J. Pierre Jabouille (Renault RS01) 1'41"689

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
15.	JAR	JON	SCH	DEP	REU	DAL	PIQ	PAT	PIR	TAM
30.	JAR	VIL	SCH	REU	PAT	JON	DAL	PIR	TAM	DEP
45.	JAR	VIL	SCH	REU	PAT	DAL	PIR	DEP	TAM	HUN
60.	VIL	SCH	REU	PAT	DEP	DAL	PIR	TAM	JON	AND

domenica 8 ottobre 1978

sedicesima prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** GP du Canada Inc. CP 408, Place Bonaventura, Montreal (Canada) - Circuito dell'isola di Notre Dame, Montreal, di metri 4500 - Giri 70 pari a km 315

● **Partenza:** ore 15,06 locali

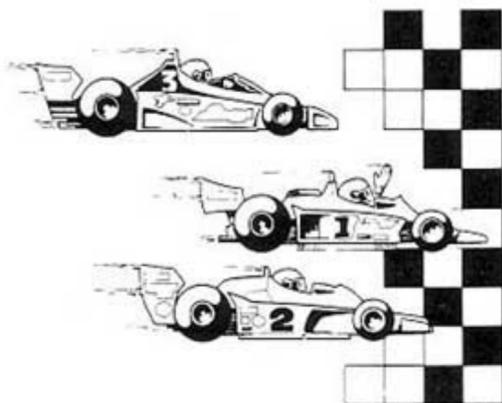
● **Condizioni climatiche:** PROVE venerdì freddo e pioggia, sabato scoperto freddo ed asciutto - GARA cielo semicoperto, temperatura 5°, pista asciutta

● **Spettatori:** 75.000

● **Direttore di corsa:** Roger Peart

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 8



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Villeneuve	Ferrari 312 T3	75	1.57'49"196	—
2. Scheckter	Wolf WR 5	75	1.58'02"604	13"372
3. Reutemann	Ferrari 312 T3	75	1.58'08"604	19"408
4. Patrese	Arrows mk2	75	1.58'13"863	24"667
5. Depailler	Tyrrell 008	75	1.58'17"754	28"558
6. Daly	Ensign MN177	75	1.58'43"672	54"476

Classifica Mondiale Piloti '78

(finale)	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Andretti	9	3	—	6	—	9	9	—	36	9	—	9	—	9	1	—	—	64
Peterson	2	—	9	3	—	6	6	4	30	6	—	—	9	6	—	—	—	51
Reutemann	—	9	—	9	—	4	—	—	22	—	9	—	—	—	4	9	4	48
Lauda	6	4	—	—	6	—	—	9	25	—	6	—	—	4	9	—	—	44
Depailler	4	—	6	4	9	—	—	—	23	—	3	—	6	—	—	—	2	34
Watson	—	—	4	—	3	—	2	—	9	3	4	—	—	3	6	—	—	25
Scheckter	—	—	—	—	4	—	3	—	7	1	—	6	—	—	—	4	6	24
Laffite	—	—	2	2	—	2	4	—	10	—	—	4	2	—	3	—	—	19
Villeneuve	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	—	4	1	—	—	9	17
Fittipaldi	—	6	—	—	—	—	—	1	7	—	—	3	3	2	—	2	—	17
Jones	—	—	3	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	6	—	11
Patrese	—	—	—	1	1	—	—	6	8	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Hunt	3	—	—	—	—	—	1	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	8
Tambay	1	—	—	—	—	—	—	3	4	—	1	—	—	2	1	—	—	8
Pironi	—	1	1	—	2	1	—	—	5	—	—	2	—	—	—	—	—	7
Regazzoni	—	2	—	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Jabouille	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Stuck	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Rebaque	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Brambilla	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Daly	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Coppa Costruttori Formula 1

(finale)	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Lotus	9	3	9	6	—	9	9	4	49	9	—	9	9	9	1	—	—	86
Ferrari	—	9	—	9	—	4	—	—	22	—	9	—	4	1	4	9	9	58
Brabham	6	4	4	—	6	—	2	9	31	3	6	—	—	4	9	—	—	53
Tyrrell	4	1	6	4	9	1	—	—	25	—	3	2	6	—	—	—	2	38
Wolf	—	—	—	—	4	—	3	—	7	1	—	6	—	—	—	4	6	24
Ligier	—	—	2	2	—	2	4	—	10	—	—	4	2	—	3	—	—	19
Copersucar	—	6	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—	3	3	2	—	2	17
McLaren	3	—	—	—	—	—	1	3	7	4	1	—	—	—	2	1	—	15
Williams	—	—	3	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	6	—	11
Arrows	—	—	—	1	1	—	—	6	8	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Shadow	2	—	—	—	—	—	—	2	4	—	2	—	—	—	—	—	—	6
Renault	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	3	—	3

Surtees ed Ensign: punti 1 (Austria e Canada)

Così (in 13)

al TRAGUARDO

1° VILLENEUVE
(Ferrari 312 T3)
a 160,410 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
7. Pironi (Tyrrell 008)				a 1'21"250
8. Tambay (McLaren M26)				a 1'26"560
9. Jones (Williams FW06)				a 1'28"942
10. Andretti (Lotus JPS 79)				a 1 giro
11. Piquet (Brabham-Alfa BT46)				a 1 giro
12. Jabouille (Renault RS01)				a 5 giri

ARRIVATO MA NON CLASSIFICATO
Rosberg (ATS HS 02) a 17 giri

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Laffite	53. giro	cambio
Hunt	52.	motore
Jarier	49.	radiatore
Arnoux	38.	motore
Rahal	17.	accensione
Watson	9.	collisione
Lauda	7. uscita di strada	
Stuck	1.	collisione
Fittipaldi	1.	collisione

I PRIMATI

- sulla **DISTANZA**
Gilles Villeneuve, a 160,410 kmh
- sul **GIRO**
il 70. di Alan Jones in 1'38"072, media 165,71 kmh
- **primato indicativo**
John Cobb (March 78B F. Atlantic) in 1'44"650, media 154,800 kmh.

CONCLUSO IL CAMPIONATO

Il Mondiale Piloti 1978 è finito. **Andretti** è campione del mondo, la **Lotus** conquista la Coppa FIA riservata ai costruttori.

MONTREAL - La pista asciutta, un freddo (come al solito) da cani e un po' di sole hanno caratterizzato le prove di domenica mattina che per decisione di Ecclestone sono durate un'ora invece dei soliti 30 minuti, per far girare i piloti con la pista asciutta. Niente di particolare durante questi sessanta minuti, Jarier è rimasto per 40 minuti al box a lavorare attorno alla macchina che aveva il motore che non girava tondo, poi alla fine l'hanno messo a punto. Un testa-coda di Reutemann causato (dice lui) dai freni difettosi che lo ha fatto rientrare al box con il musetto rotto, e un Andretti che ha voluto provare anche il muletto sono stati gli unici avvenimenti di queste pre-prove. Ecco i tempi realizzati domenica mattina:

Scheckter 1'40"118	Fittipaldi 1'41"145	Arnoux 1'41"774	Piquet 1'42"676
Villeneuve 1'40"269	Regazzoni 1'41"299	Hunt 1'41"894	Pironi 1'42"704
Lauda 1'40"544	Stuck 1'41"317	Andretti 1'42"154	Rosberg 1'42"719
Jones 1'40"737	Tambay 1'41"391	Patrese 1'42"203	Jabouille 1'42"976
Jarier 1'40"749	Reutemann 1'41"475	Laffite 1'42"348	Daly 1'43"141
Watson 1'40"884	Depailler 1'41"740	Rahal 1'42"361	

CLASSIFICHE DEL «CERCHIONE D'ORO»

TAMBAY 1° «senzagomme»

	Belgio	Spagna	Svezia	Francia	G. Bretagna	Germania	Austria	Olanda	Italia	Usa-Est	Sciera-mento	Giro veloce in gara	Classifica finale	Totale
Tambay	—	—	—	—	6	1	—	—	18	18			3	41
Patrese	1	—	—	7	—	4	—	1	1	—			18	31
Pironi	6	4	—	4	—	9	1	—	—	3			4	31
Brambilla	1	9	—	—	2	—	18	—	—	—			—	30
Jones	1	6	—	19	—	—	—	—	—	—			—	26
Daly	—	—	—	—	1	—	—	—	4	6			12	23
Rebaque	—	—	3	—	—	7	—	9	—	—			—	19
Stuck	—	—	4	3	10	—	—	—	—	1	1		—	19
Regazzoni	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—			—	18
Laffite	9	—	6	—	—	—	—	—	—	—			—	15
Luinger	4	—	—	—	3	—	6	—	—	2			—	15
Giacomelli	3	—	—	—	4	—	—	1	3	—			—	11
Arnoux	2	—	—	1	—	—	4	—	—	4			—	11
Piquet	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—			2	9
Stommelen	—	1	1	—	—	2	—	—	—	1			—	5
Mass	—	—	2	2	1	—	—	—	—	—			—	5
Rosberg	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—		1	—	4
Keegan	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	3
Ertl	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—		—	—	1

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Villeneuve, Jones Depailler, Jarier	10	Lotus, Ferrari
Scheckter, Patrese, Andretti, Arnoux	9	Williams
Reutemann, Daly, Pironi, Rosberg, Laffite	8	Wolf, Arrows, Tyrrell, Ligier
Tambay, Jabouille, Rahal	7	Copersucar, Ensign, Brabham
Piquet, Hunt	6	ATS, Shadow, Renault, McLaren
	5	Surtees
	4	
n.c. Watson, Lauda, Stuck, Fittipaldi	3	

il più e il meno

SFORTUNATO

+ Fittipaldi
— Daly

COMBATTIVO

+ Jones
— Hunt



FORTUNATA

+ Ensign
— Copersucar

EFFICACE

+ Ferrari
— Surtees

● Con il G. P. del Canada si conclude anche la nostra classifica parallela, quella riservata ai piloti non privilegiati nella disponibilità dei pneumatici di prima scelta Goodyear. Dovrebbe risultare primo Patrick Tambay, ed usiamo il condizionale perché dobbiamo sottoporre a controlli accurati la classifica stessa, onde verificare che effettivamente gli interessati usassero nelle varie occasioni i pneumatici che pensavamo avessero.

I GIRI più VELOCI di ognuno

JONES	1'38"072
VILLENEUVE	1'38"407
DEPAILLER	1'38"713
JARIER	1'38"743
ROSBERG	1'38"780
PATRESE	1'38"913
PIRONI	1'39"102
LAFFITE	1'39"242
REUTEMANN	1'39"251
DALY	1'39"426
ANDRETTI	1'39"560
PIQUET	1'39"575
TAMBAY	1'39"605
SCHECKTER	1'39"858
ARNOUX	1'40"087
HUNT	1'40"617
JABOUILLE	1'40"629
RAHAL	1'41"552
LAUDA	1'42"483
WATSON	1'42"532
STUCK	2'44"735

● Quando è passato Villeneuve, nel giro di ricognizione, sul circuito gli oltre 70.000 spettatori presenti sono scoppiati in un solo urlo: «Go, Gilles».

● Alla prima chicane del circuito dove, nella curva a sinistra, c'era un bel laghetto, stazionavano in permanenza due motoscafi con tanto di sommozzatori a bordo per intervenire in caso d'emergenza.

● Un piccolo baffuto commissario di gara ai box della Ferrari qui a Montreal, quando si è visto passare sotto di sé il «muletto» di Watson che veniva portato ai box per essere spedito in Inghilterra a gara quasi finita ci ha sputato sopra con disprezzo (la Ferrari non era ancora in testa) pronunciando parole incredibili ed innominabili. E' intervenuto un meccanico della Brabham, Neil Croft, che lo ha preso a calci...

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1977 (a Mosport)	pilota	vettura	pre prove	venerdì		sabato	
				I	II	III	IV
—	Jarier	Lotus-JPS 79	2'08"776	2'00"214	—	—	1'38"015
1'13"498 (Wolf WR1)	Scheckter	Wolf WR-5	2'08"379	1'59"916	1'57"033	—	1'38"026
1'14"465 (Ferrari T2)	Villeneuve	Ferrari 312 T3	2'04"073	1'58"605	1'57"737	—	1'38"230
1'13"500 (Brabham BT45)	Watson	Brabham-Alfa BT46	2'10"458	2'05"758	1'53"608	—	1'38"417
1'13"347 (Shadow DN8)	Jones	Saudi-Williams FW06	2'10"427	2'00"244	—	—	1'38"861
1'14"857 (Copersucar)	Fittipaldi	Copersucar F5A	2'09"735	2'03"200	1'56"018	—	1'38"930
—	Lauda	Brabham-Alfa BT46	2'12"574	2'09"378	1'51"724	—	1'39"020
1'13"935 (Brabham BT45)	Stuck	Shadow-Tabatip DN9	2'05"779	1'59"150	—	—	1'39"081
1'11"385 (Lotus Mk 3)	Andretti	Lotus-JPS 79	2'06"567	1'59"071	1'53"396	—	1'39"236
1'13"739 (Ligier JS7)	Laffite	Ligier-Matra JS9	2'14"251	2'05"273	1'55"279	—	1'39"381
1'13"890 (Ferrari T2)	Reutemann	Ferrari 312 T3	2'02"578	1'57"940	1'54"993	—	1'39"455
1'13"435 (Shadow DN 8)	Patrese	Arrows Mk 2	2'14"815	2'00"861	1'55"355	—	1'39"491
1'13"207 (Tyrrell P34)	Depailler	Tyrrell-Elf 008	2'11"975	2'02"316	—	—	1'39"610
—	Piquet	Brabham-Alfa BT46	2'07"920	2'07"370	1'57"958	—	1'39"624
—	Daly	Ensign-Tissot MN177	2'08"945	2'00"260	1'58"360	—	1'40"072
—	Arnoux	Surtees TS 20	2'10"773	2'02"776	1'54"917	—	1'40"515
1'14"464 (Ensign N177)	Tambay	McLaren M 26	2'09"034	2'02"681	2'02"743	—	1'40"669
—	Pironi	Tyrrell-Elf 008	2'05"957	2'00"362	—	—	1'40"959
1'11"942 (McLaren M26)	Hunt	McLaren M 26	2'11"957	2'03"347	2'00"409	—	1'40"970
—	Rahal	Wolf WR 5	2'10"604	2'07"282	1'57"666	—	1'40"983
—	Rosberg	ATS HS-02	2'06"345	2'02"014	1'52"720	—	1'41"611
—	Jabouille	Renault-Elf RS-01	2'10"288	2'04"678	2'00"517	—	1'41"689
1'13"999 (Ensign N177)	Regazzoni	Shadow-Tabatip DN9	2'08"835	2'02"351	2'00"525	—	1'41"739
—	Gabbiani	Surtees-Beta TS 20	2'08"702	2'02"090	1'55"335	—	1'41"799
—	Merzario	Merzario A1-02	2'09"694	2'04"148	2'03"145	—	1'41"967
—	Rebaque	Lotus 78	2'13"635	2'06"309	1'54"527	—	1'42"413
—	Stommelen	Arrows Mk 2	2'07"974	2'02"073	2'12"408	—	1'42"267
—	Bleekemolen	ATS HS-02	2'18"508	2'12"211	2'05"324	—	1'45"553

più bello. Ha vinto Villeneuve in una giornata che — nonostante tutto — pareva poco favorevole al successo pieno, ma che aveva nelle premesse tutti gli elementi per la affermazione. E' stato, questo del Canada, un successo che ha premiato la ostinazione ma anche la capacità e la classe, compendiabili nel tanto lavoro fatto in prova per giungere alla corsa nelle condizioni migliori.

E poiché le gare si vincono quando si passa davanti per primi alla bandiera a scacchi, ecco che il merito di Villeneuve è stato proprio quello di aver saputo valutare appieno la disponibilità dei mezzi, macchina e gomme. Merito che egli ha spontaneamente e tranquillamente distribuito a tutta la gente che ha lavorato per lui e con lui. La preparazione, la difficile alchimia delle gomme e delle regolazioni, hanno portato le Ferrari alla partenza di questa corsa nelle condizioni migliori per arrivare, appunto, davanti a tutti alla fine.

Può apparire un poco fortunosa,

la sua possibilità di adattarsi presto alla macchina e soprattutto alle gomme (con le radiali non gli saranno permesse le sue acrobazie abituali) potrebbe accadere che nelle prime gare della prossima stagione Scheckter ottenga dei risultati notevoli e subito. Potrebbe accadere, perché nelle corse accadono tante cose. Però se accadrà ricordiamoci, per favore, di un fatto importante: Scheckter arriva a cose fatte, ed avrà una macchina e delle gomme che sono costate tantissimo lavoro ed anche tante delusioni a Villeneuve ed a Reutemann. Sarà bene non dimenticarlo, pur se di certo qualche superficiale potrà attribuire a Scheckter doti taumaturgiche.

Dal come Villeneuve ha corso nelle ultime gare, comunque, è prevedibile che almeno all'inizio della prossima stagione i risultati migliori siano i suoi. E così come è stato giusto che abbia ottenuto il successo completo, sarà altrettanto giusto che accada in futuro.

Se questa giornata è stata la grande occasione di Villeneuve, la cor-

solazione magra davanti alle riflessioni che il campionato può provocare. Reutemann poteva diventarlo davvero, campione del mondo, ma ha perduto l'occasione, quest'anno, con gli errori di Montecarlo e di Zolder. Comunque la sua stagione è stata buona e si conclude in bellezza.

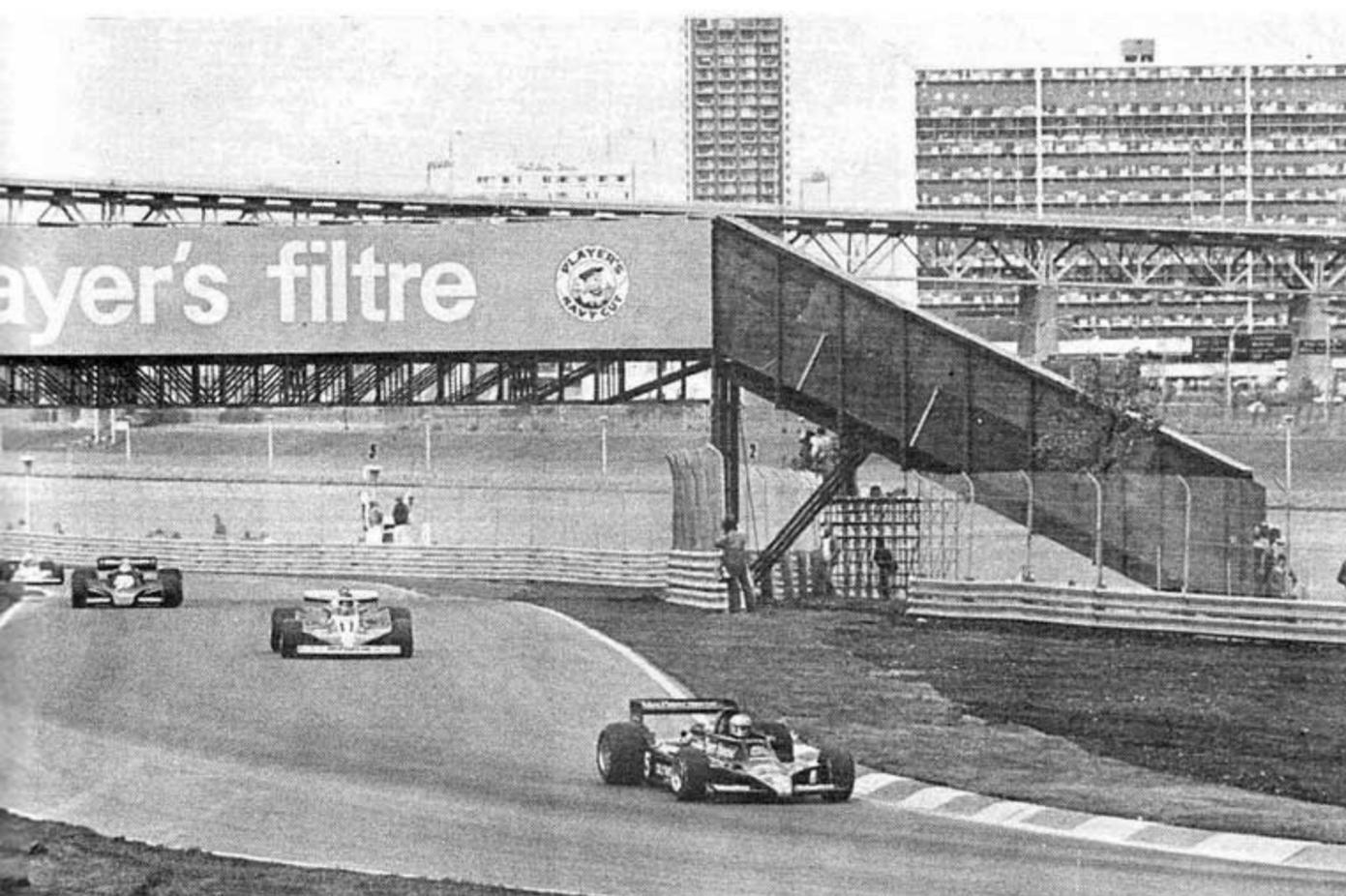
Chi ha fatto ancora una gran corsa è stato Jarier. Soprattutto perché era in condizioni fisiche menomate da un strappo muscolare alla schiena che è stato causato, a Watkins Glen, da qualche movimento brusco in gara. E l'aver guidato come egli ha fatto, in questa corsa, è ancor più meritorio. Purtroppo per lui anche stavolta la macchina non ha finito, per cedimento casuale del motore.

Quel che c'è da dire è che la Lotus ha permesso a Jarier di andarsene in testa tanto bene, e quindi ciò richiama le considerazioni già fatte la settimana scorsa: quanta parte ha questa macchina straordinaria nella resurrezione di un pilota che era stato «accantonato»? Senza per questo voler sminuire le

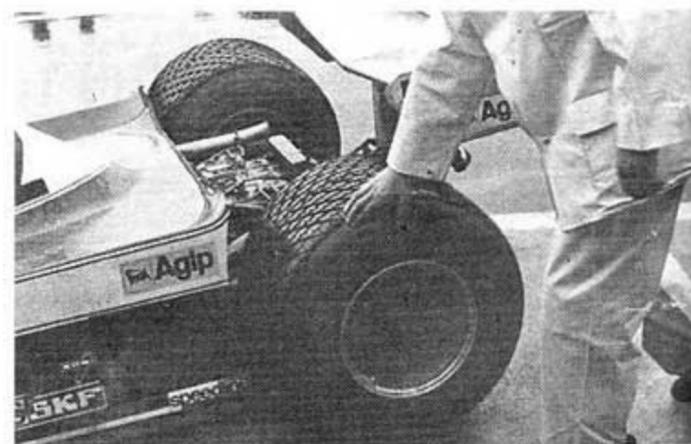
Mario Andretti poteva aspirare a concludere la stagione trionfale in maniera degna. Invece è stato attore di una collisione di cui non abbiamo i particolari, ma che lo ha visto danneggiato insieme con Watson che ha dovuto fermarsi. Andretti ha dovuto perdere un giro, o quasi, e poi ha continuato con una certa apprensione, riuscendo tuttavia a terminare, e quindi onorando il suo titolo.

Chi non ha potuto fare la corsa che sperava e che ci si poteva attendere, e che sarebbe stata molto buona, è stato Emerson Fittipaldi. Tamponato da Stuck nel bel mezzo della prima chicane, ha dovuto fermarsi senza riuscire a superare il primo giro. Vittima della irruenza di Stuck, è stato anche Laffite (alla sua ultima uscita con la Ligier con motore Matra), costretto ad uscire di strada ed a ripartire ultimo ed attardato. Ha rimontato posizioni ma ha poi dovuto fermarsi ancora e poi abbandonare, dopo averci comunque dato saggio di bravura.

Come ce ne ha offerto Rosberg quando è stato in pista, in una corsa che è stata marcata da troppe



Qui sopra, Andretti in prova il sabato davanti a Reutemann e Merzario, che non è riuscito a qualificarsi. A destra, ecco come Rahal ha ridotto la sua Wolf il venerdì, e le fantastiche Michelin da bagnato che hanno permesso gli exploits dei ferraristi nei primi due turni di qualificazione



questa vittoria? In apparenza lo si potrebbe dire, visto che davanti a lui si sono fermati Jarier e poi Jones ed anche Scheckter è stato attardato. Però non è fortuna quella di aver messo a punto una macchina che ha marciato a fondo senza problemi, e quella di aver scelto delle gomme che non hanno dato preoccupazioni, o di avere dei freni estremamente efficienti. Queste non sono fortune, ma frutto di lavoro e di conoscenza. Per cui la vittoria che la Ferrari incamera e che conclude degnamente una stagione tutto sommato felice, è una vittoria meritissima, per la squadra e per il pilota.

Dietro Villeneuve finisce Jody Scheckter, che ormai è suo compagno di squadra, e poi vi è Reutemann che la squadra abbandona. E' stata una parata di molto simbolismo, questa dei «tre piloti di Ferrari ai primi tre posti», come si è detto sulla pista. Una sfilata di uomini che riassumono la stagione 1978 ed annunciano quella 1979.

Ed a questo proposito vorrei ricordare quel che ho già scritto tempo fa: Jody Scheckter arriva alla Ferrari nel momento migliore. E se pure io conservo qualche riserva sul-

sa ci ha offerto anche molte altre cose positive ed interessanti. Innanzi tutto la prestazione collettiva delle Ferrari, pur se Reutemann non è stato brillante come Villeneuve. E poi la conferma della tenacia di Scheckter, che ha la sua qualità migliore nella combattività continua, dote che è appunto quella che è tanto piaciuta a Ferrari. E che essendo ormai ben nota ed innegabile potrebbe essere molto utile ad Enzo Ferrari per...verificare gli alibi dei tecnici, come egli si è compiaciuto di affermare.

Scheckter ha fatto una gran gara, con la sua macchina che non è un fulmine e che deve essere anche difficile da tener diritta. Una gara che non è stata entusiasmante come quella — ad esempio — della Germania, ma che ha avuto il pregio di una regolarità notevole nella foga. E' una premessa ed anche una promessa per il futuro.

Reutemann, che lascia la Ferrari, sarà ancor più dubbioso, adesso, di quanto abbiamo immaginato fosse dopo Watkins Glen. Ma ormai le cose son fatte. Comunque il suo traguardo, quello di essere davanti a Lauda nel campionato del mondo, lo ha raggiunto, anche se è una con-

qualità di Andretti, che il campionato lo ha ottenuto grazie alla Lotus, ma che può sempre vantare il fatto che la Lotus è diventata com'è perché lui vi ha lavorato sopra a fondo.

L'altra nota lieta è venuta da Riccardo Patrese. L'italiano è andato in pista apparentemente tranquillo, ma certo non poteva aver dimenticato la assurda e triste vicenda del Glen. Ha fatto una gara esemplare, con un ritmo elevatissimo, considerando che la sua macchina non è ancora all'altezza cui può arrivare, ed ha conquistato un quarto posto che è ampiamente ripagante delle amarezze causate dalla assenza a Watkins Glen.

Insieme con Patrese, che adesso deve aver ritrovata la serenità, dobbiamo mettere René Arnoux, anche lui formidabile al volante della Surtees. «E' la Surtees più veloce che io abbia mai vista in questa stagione» aveva detto Hunt dopo Watkins Glen. Ed Hunt l'ha vista ancora velocissima, la Surtees di Arnoux, dapprima negli specchietti e poi davanti quando Arnoux lo ha superato. Per il piccolo francese questa è stata la conferma del Glen, e certo sarà di grande aiuto a una sistemazione futura non occasionale.

fermate ai box, fino al ritiro. E come ce ne ha dato Depailler, che dopo una fermata per il cambio di una gomma ha tanto ben recuperato da finire al quinto posto, concludendo così anche lui la sua attività con la Tyrrell in maniera degna.

L'onore delle Brabham Alfa Romeo è stato salvato dal brasiliano Nelson Piquet, esordiente nella squadra che ha avuto di certo tutte le apprensioni della prima volta, ed anche le preoccupazioni di non strafare. Si è comportato bene fin che ha potuto, ma nel finale la macchina è calata molto. Per Lauda, rimasto senza freni, e per Watson entrato in collisione con Andretti, la corsa è stata brevissima, troppo. Quasi a conclusione significativa di una stagione che ha avuto molte più amarezze che soddisfazioni.

E' stata un'altra brutta giornata per la Goodyear, che ha visto dei cedimenti delle sue gomme nonostante le condizioni atmosferiche. Certo che alla luce del nuovo successo della Michelin, la decisione della Goodyear di ridurre la partecipazione tecnica a poche squadre si spiega (in attesa delle radiali).

Il circuito ha fatto il suo dovere. C'è stata soltanto apprensione per

Benzina e rumori strani hanno preoccupato VILLENEUVE nel finale

MONTREAL « Finalmente ho rotto il ghiaccio. Questa vittoria proprio ci voleva, dopo tante delusioni da un anno a questa parte ». Queste le prime parole pronunciate da Gilles Villeneuve, vincitore di questo Gran Premio del Canada svoltosi sul neonato circuito di Montreal dell'Ile Notre Dame. « Dal ritiro di Jarier » continua Gilles « sapevo di avere la corsa in pugno e che solo una disgrazia mi avrebbe tolto questa grande soddisfazione. Comunque è stata particolarmente dura negli ultimi giri, quando sentivo dei rumori strani che mi hanno un po' preoccupato. Ad ogni modo la Ferrari è una macchina molto affidabile e quindi non facevo altro che ripetere... Non può rompersi... ».

A proposito delle gomme Michelin, che sembrano aver risolto molti dei problemi che affliggevano le Ferrari in particolare, Gilles ha detto: « Non ho mai avuto problemi con le gomme, nonostante che l'asfalto fosse nuovo ed in alcuni punti scivoloso. Soprattutto dal decimo giro in poi andavano meglio, al contrario delle Good-Year di Jones e Scheckter, che perdevano nei miei confronti. Ho usato le stesse gomme delle prove di sabato, con miscela tenera ».

Allora, come si spiega quel rallentamento agli ultimi dieci giri quando sia Rosberg che Jones ti hanno sorpassato?

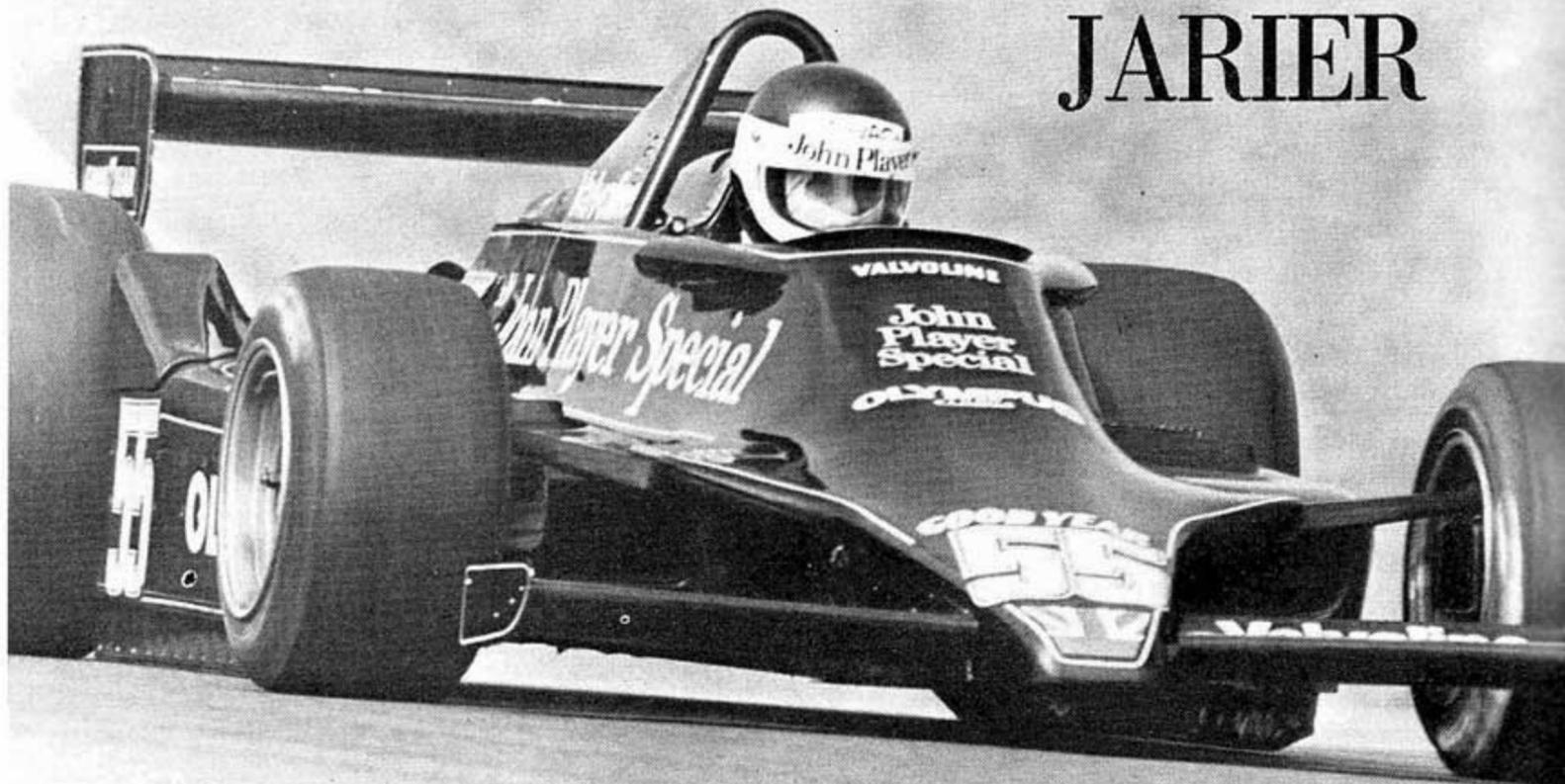
« Avevo paura di rimanere senza benzina. Tomaini mi aveva detto che il consumo era un po' troppo elevato. Difatti sullo schieramento di partenza mi è stato rifatto il pieno ».

Tutto sommato è stata una giornata memorabile, che il pubblico di Montreal si ricorderà per molto tempo. Ha avuto ben ragione il fratello di Gilles, quel Jacques Villeneuve che anche lui ha fatto molto parlare di sé in questi giorni, quando ha affermato che sabato ha vinto lui e che domenica doveva vincere per forza Gilles.

Pino Asaro

Nonostante la sfortuna più nera della sua Lotus, Jarier è ai box calmo calmo. E' stato in testa per 49 giri. Ma sentiamo da lui: « Non avevo nessun problema, la macchina andava stupendamente e io avevo regolato la mia media sul giro sui 30" di vantaggio che mi davano anche la possibilità di cambiare una gomma. Ad un certo momento ho sentito che la macchina frenava poco, poi addirittura nulla e in quel momento ho visto la pressione dell'olio calare. Quando mi sono fermato ai box abbiamo visto che un sasso aveva rotto il radiatore dell'olio sinistro e l'olio andava a finire dietro, sui freni. Più sfortuna di così... Ci credevo di vincere, anche dopo aver visto come sono andato via nei primi giri da tutti gli altri ».

Fischia il sasso beffa per JARIER



Jarier al lavoro con la fantastica Lotus 79. Una perdita d'olio dal radiatore lo ha fermato quando ormai aveva oltre mezzo minuto di vantaggio. Sotto, Patrese, Bleekemolen e Piquet escono dal tornante prima dei box

WATSON accusa ANDRETTI

MONTREAL - « ...me lo sentivo, me lo sentivo che vinceva... ». Così, sul guard-rail dei box la moglie Joanna vestita di bianco con cappuccio all'esquimese mentre Gilles taglia il traguardo in un tripudio di folla entusiasta. Joanna Villeneuve chiama vicino a sé la mamma e il papà di Gilles e li abbraccia commossa con le lacrime agli occhi. « Gilles ha fatto una cosa stupenda, lo aveva detto che aveva delle chances, qui, perché la macchina andava veramente bene, una soddisfazione immensa... » e se ne va ad aspettare suo marito.

Villeneuve fa tutto il giro di pista con il braccio alzato, la folla è un urlo solo, sale sul tetto dei box dove viene intervistato da Stewart, saluta ripetutamente i « fans » che gli rispondono con un suono gutturale spaventoso.

Onestamente dice: « Non ce l'avrei fatta a pigliare la Lotus, ma per gli altri non è stato un problema, una soddisfazione immensa vincere proprio qui in Canada il mio primo G. P., mi ripaga dell'amarazza di Long Beach, e delle tante chiacchiere sul mio futuro che si sono fatte fino a poco tempo fa. Dovrò ringraziare per questa mia vittoria il commendatore Ferrari e tutti i meccanici, veramente stupendi. La macchina è sempre andata bene, anche le gomme non hanno mai accusato nessun fastidio. Ora ci mettiamo a lavorare per il prossimo anno ».

Vicino a lui c'è Wolf che si complimenta. Il patron della Wolf gli dice che ha fatto la corsa più bella dell'anno, lui modesto si schermisce e ringrazia.

Chiediamo a Wolf che cosa ne pensa dell'ultima corsa di Scheckter con la sua squadra. Dice: « Un vero peccato che vada via, è il più forte pilota che ci sia, un pilota con grinta che dà soddisfazioni a non finire, con lui si lavora bene. Ora speriamo di trovare in Hunt, in cui ho molta fiducia, un pilota come quello che ci abbandona ».

Scheckter lo troviamo che beve un'acqua minerale. Dice: « Ho avuto qualche problema ai freni, altrimenti Gilles non mi avrebbe passato, poi la macchina è andata a posto ma ormai il mio compagno del prossimo anno era troppo lontano ».

Reutemann: « Tutto bene, tutto bene, non ci sono stati problemi particolari, macchine, gomme, tutto OK ». E se ne va di corsa per ripararsi dalla marea urlante.

Patrese: « Credo di aver fatto una bella corsa, o no? » Quando gli diciamo che forse è una delle sue più belle sorride e dice: « La macchina è andata bene, solo qualche piccolo problema, altrimenti ce l'avrei fatta a prendere Reutemann. Comunque un quarto posto è una bella soddisfazione ».

Andretti, decimo ad un giro, si leva dalla bocca e dal naso tre grosse file di cerotti neri. Parla con Chapman, indicandogli la gomma anteriore sinistra che è « pelata » dalla parte esterna, poi ci dice: « Ho avuto problemi di freni (nessuno parla mai male delle Goodyear), Watson ha fatto una manovra assurda, mi ha fatto uscire di traiettoria dopo avermi toccato. Watson si è comportato in modo scorretto, io ero all'interno e lui mi ha stretto ».

Dice Watson: « Mario ha visto che io ero davanti e non ha frenato, io non l'ho ».



il primo giro alla prima chicane, come era prevedibile. La collisione causata da Stuck è finita bene, per fortuna, ma poteva essere grave.

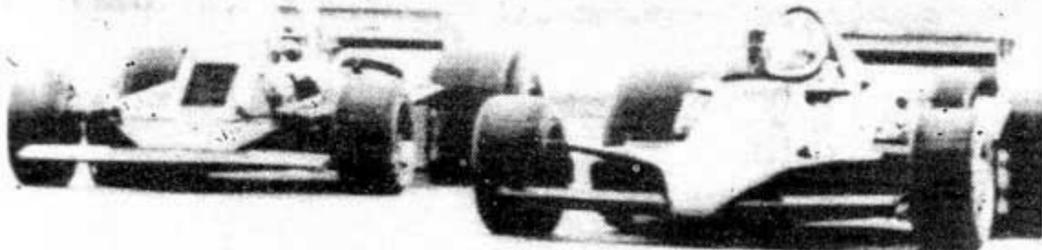
Per i canadesi questa giornata è stata grandiosa. Hanno avuto il Gran Premio a Montreal, e Dio ne sia ringraziato per averci evitato di ripetere le deprimenti esperienze di Mosport. Hanno avuto tanta gente entusiasta, ed infine hanno avuto il più bel regalo, con la vittoria di

Villeneuve. Questa giornata sarà molto importante per il futuro, vedrete.

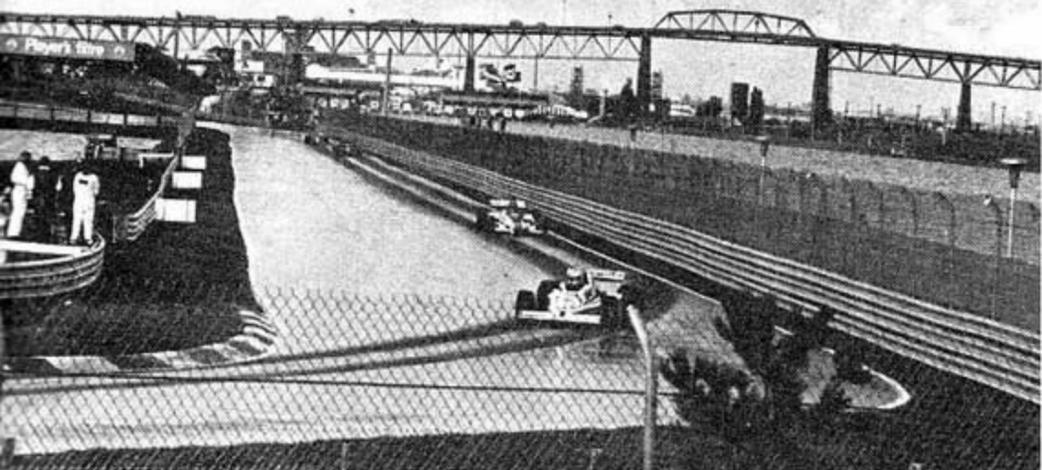
Per noi, che in Villeneuve abbiamo sempre creduto, è stata anche una soddisfazione personale. Questo pilota, che ricorda tanto Mario Andretti di una quindicina di anni fa, ha iniziato qui la serie dei suoi successi, che saranno tanti.

LA PRIMA CHICANE FA PERDERE LA FACCIA ANCHE AGLI «ACCUSATORI»

Dai pugni a STUCK al gran PATRESE



La partenza del Gran Premio del Canada è stata data dal primo ministro Trudeau, che aveva a fianco Marie Claude Beaumont della Renault, come consigliera, ed anche René Dreyfus, il grande campione dell'anteguerra, che era stato invitato dagli organizzatori. Dreyfus, che a New York è proprietario del famoso ristorante « le Chantecler », è naturalizzato americano, ma resta francese nelle idee e nel comportamento, ed era l'uomo più indicato per allacciare questo Gran Premio del Quebec alle tradizioni del passato. (Qui nella telefoto Jarier e Scheckter schierati in prima fila)



Alan Jones (qui davanti a Stuck) è stato uno dei protagonisti della corsa, ed avrebbe potuto anche vincere se non avesse avuto guai ai pneumatici

Hanno detto

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

stretto, io ho fatto la mia traiettoria, che mi spettava di diritto essendo davanti. Solo che io ci ho rimesso perché sono uscito e non sono potuto rientrare mentre Mario, seppure in ritardo, ha potuto continuare».

Pironi: «Non avevo né freni né gomme, una corsa sfortunata, almeno avessi preso un punto sarei stato soddisfatto, invece solo settimo. Non so ancora nulla di che cosa farà Tyrrell, io spero che mi lasci libero, me lo dirà in settimana, ma io oramai ci spero poco».

Lauda aspetta l'elicottero che gli ha procurato Ghedini per andarsene. Si è ritirato all'inizio della corsa, dopo essersi toccato in chicane con Stuck.

«Meno male che questa annata è terminata — dice — non me ne è andata bene una. Al primo giro mi sono toccato con Stuck, in chicane, che si era girato, e credo anche con Fittipaldi. La macchina non ha avuto grandi danni, poi al decimo giro mi sono mancati improvvisamente i freni e sono uscito. Per me era troppo caldo e i freni non rispondevano». (Ci sembra impossibile vista la temperatura, e si ha l'impressione che l'austriaco prenda in giro tutti con le sue dichiarazioni e con la sua faccia da topo sorridente).

Un Fittipaldi nero come la pece se ne sta andando, siamo appena all'inizio della gara. Dice: E' successo come con Scheckter a Silverstone che, dietro a me, mi ha toccato. Sono stato toccato dietro, credo da Stuck, e sono volato in aria. Quando sono atterrato la mia monoscocca si è tutta piegata e addio corsa. Un vero peccato perché ci credevo molto, dopo i tempi in prova, in questa gara. Ora vado a lavorare sulla nuova macchina, è una vettura in cui io spero molto...».

Depailler: «Credo di aver fatto una bella corsa. Dopo essermi fermato a fare cambiare le gomme sono ripartito e la macchina con le gomme fresche mi ha permesso di fare una bella rimonta che mi ha permesso di giungere quinto. Avevo un po' di sovrasterzo ma è un bell'addio per me, questo, a Tyrrell».

Jones, lungamente magnifico secondo, dice: «Quando mi ha passato Villeneuve è stato perché una gomma, la posteriore sinistra, si stava lentamente sgonfiando perché bucata. Poi con il passare dei giri la situazione è peggiorata e sono rientrato ai box per cambiare le gomme. Non c'è più stato nulla da fare, altrimenti, visto quello che è successo a Jarier, avrei potuto vincere, altrimenti ero secondo come al Glen».

Ha vinto anche JACQUES...

MONTREAL - Sotto gli occhi attenti del fratello Gilles, e di un folto pubblico di spettatori rimasti dopo le prove ufficiali di F.1 nonostante il freddo polare, Jacques Villeneuve ha vinto la Coppa di Montreal al volante di una Crosslé di Formula Ford.

Partito dalla terza posizione dello schieramento è andato subito in testa dal primo giro, accumulando un vantaggio di ben dieci secondi alla fine dei dodici giri in programma. Letteralmente dominando la folta schiera di rivali, arrivati a Montreal dai punti più remoti del Canada e Stati Uniti per questa gara di contorno al Gran Premio del Canada. Jacques Vil-

leneuve alla sua terza gara Formula Ford, dopo aver vinto il corso di pilotaggio della scuola Jim Russell spera di poter correre in Formula Atlantic il prossimo anno, seguendo di pari passo il fratello Gilles che a 23 anni ha fatto il suo debutto in questa categoria. Certo che le doti non gli mancano nonostante sia più scavezzacollo del fratello più famoso.

LA CLASSIFICA

- 1. J. Villeneuve (Crosslé 32-F) media 133,66 kmh; 2. Vachon; 3. Kuhn; 4. Purdy; 5. Scratch.

SPECIALE AUTOSPRINT

MONTREAL - «Certamente vorrei essere in testa piuttosto che in mezzo al lotto nell'ingresso della prima chicane», ha detto Mario Andretti sabato sera, prevedendo già i problemi che le ventidue macchine avrebbero incontrato ad affrontare la stretta variante a solo poche centinaia di metri dalla partenza.

Le prime macchine, capeggiate da Jarier, davanti a Scheckter e Jones, hanno passato la chicane senza problemi, ma al sesto posto ecco che cominciano i problemi. Hans Stuck, che aveva fatto una partenza velocissima, ha urtato Fittipaldi man mano che le macchine si infilavano nell'ingresso della variante. La vettura di Fittipaldi volava in aria, proseguendo per alcune decine di metri, prima di fermarsi con la sospensione posteriore piegata, mentre Stuck rimbalzava urtando Laffite, completamente innocente in questo incidente. Le due vetture hanno fatto un testa-coda finendo fuori pista sul lato esterno. Entrambi sono riusciti a ripartire dal fondo del gruppo, Laffite passava davanti alla folla agitando il pugno in direzione di Stuck, il quale era riuscito a ripartire qualche secondo prima di lui.

Per Stuck questo incidente significava la fine della corsa, perché alla fine del giro il pilota tedesco si è fermato ai box e dalla corsa con la sospensione piegata.

Sempre al primo giro anche le speranze di Arnoux in un buon piazzamento sono svanite nella curva successiva. Seguendo Pironi, egli è stato colto all'improvviso quando il pilota della Tyrrell ha frenato prima ed è passato sopra un cordolo con la sua Surtees, piegando un braccio di comando dello sterzo. Dopo che fu riparato Arnoux si trovava in ultima posizione, molto distaccato, ma almeno sempre in corsa.

COLLISIONE ANDRETTI-WATSON

Sembrava che la prima vittoria di GP per Jarier fosse in vista. Alla fine del primo giro egli si era già distaccato di diverse lunghezze da Jones. Man mano che la Lotus si distaccava sempre di più ad ogni giro, la battaglia per il secondo posto diventava sempre più accesa. Jones aveva alle sue spalle Scheckter, Villeneuve, Watson, Andretti, che lo spingevano forte, però la battaglia non doveva durare a lungo. Dopo diversi giri in cui Andretti tentava di superare Watson, Mario e John sono entrati in collisione nel tornante stretto. Dopo ripetuti tentativi di infilarsi nell'interno in staccata, Andretti ha fatto un tentativo finale al 5. giro. Watson ha mantenuto la sua traiettoria e ha piegato verso l'interno. Una collisione era inevitabile. La ruota anteriore della Lotus ha urtato il fianco della Brabham proprio davanti alla ruota posteriore ed entrambe le macchine hanno fatto un testa-coda, uscendo di pista, con i motori spenti.

Nessuno dei due piloti poteva ripartire senza una spinta, Andretti ha continuato la sua corsa in 17. posizione, mentre Watson si è fermato ai box per far controllare il danno, è tornato in pista per altri due giri, ma poi si è fermato definitivamente con una macchina la cui maneggevolezza era sconvolta e anche la sospensione posteriore non era più a posto dopo l'incidente.

Dal punto di vista tecnico anche Mario Andretti avrebbe dovuto essere messo fuori corsa perché era stato spinto, ma gli organizzatori non ne hanno tenuto conto e così la Lotus ha continuato la sua gara.

Per la Brabham è stata un'altra giornata nera. Così come Watson si è fermato ai box, lo ha fatto anche Niki Lauda, dopo essere andato dritto nel tornante stretto tutto da solo. L'austriaco si è fermato ai box, ritirando la sua vettura, che era rimasta senza freni, un problema che doveva assalire la maggior parte delle vetture più veloci su questo circuito stretto senza lunghi rettilinei.

Era ai box che accadevano le cose più importanti di questa corsa. Dopo dieci giri Bobby Rahal ha fatto rientrare la sua Wolf per noie di alimentazione, i meccanici hanno fatto ciò che potevano, ma non sono riusciti a risolvere il problema.

Dopo ancora altre fermate ai box, l'americano si è ritirato definitivamente. Peter Warr spiegava il loro problema con una valvola nei serbatoi di benzina difettosa, che impediva che il carburante arrivasse alla vaschetta di distribuzione. «La macchina è rimasta ferma per tanto tempo, le valvole si sono probabilmente irrigidite e non funzionano adeguatamente», ha spiegato Warr.

Laffite seguiva Rahal nei box al 12. giro, il suo problema era una cattiva maneggevolezza, che secondo lui poteva essere dovuta all'incidente. I meccanici hanno cambiato una ruota posteriore e Laffite ha continuato. Era però destinato a ritirarsi più tardi a causa di forti vibrazioni posteriori, che derivavano dalla trasmissione, almeno così si credeva, poiché non si poteva trovare danno alla sospensione.

Dopo quindici giri già quattro macchine si erano ritirate e altre due erano molto indietro per essersi dovute fermare ai box.

Jones era davanti a Scheckter e Villeneuve cominciava d'un tratto a cedere finché le tre macchine stavano lottando duramente per il secondo posto. Anche Jones stava rallentando, poiché senza che lui lo sapesse, una gomma posteriore stava perdendo aria. La macchina cominciava sempre più a sovrasterzare finché, al 18. giro, Scheckter è passato davanti, seguito un giro dopo da Villeneuve, per la grande gioia del suo pubblico di casa.

Jones rimaneva attaccato a Villeneuve con determinazione, mantenendo il quarto posto per altri otto giri, finché toccava a Carlos Reutemann con la seconda Ferrari, di passargli davanti, mentre davanti a lui la folla cominciava a dare in escandescenza, quando Villeneuve superava Scheckter, piazzandosi al secondo posto, perché anche il sudafricano si trovava in difficoltà con i freni surriscaldati.

Dietro a Reutemann, Daly stava disputando un'ottima corsa, tenendo a bada la Brabham di Nelson Piquet, l'unica Brabham rimasta ancora in corsa, ma anche quella aveva delle difficoltà.

Al 19. giro la Brabham cominciava ad accusare noie di selezione di marce e Patrese le è passato davanti, per passare al settimo posto, disputando una buona corsa, in cui nessuno lo poteva incolpare di nulla.

Un'altra buona corsa era quella di Patrick Depailler, il quale, come al solito, stava spremendo al massimo la sua difficile Tyrrell, ma perfino Depailler era co-

La coerenza

● Il circuito di MONTREAL non è stato modificato rispetto a quanto abbiamo visto durante la gara del 24 settembre, pur se in qualche punto vi sono stati dei miglioramenti suggeriti dalla prima esperienza. In particolare sono state ben delimitate le vie di accesso e di uscita dai box, e meglio sistemate le reti di protezione in qualche punto. La cosa più importante, ai fini della corsa, è stata la decisione di stabilire lo schieramento di partenza alla maniera di Montecarlo, vale a dire a scacchiera con tutte le macchine in posizione sfalsata rispetto alle altre, e non in linea due per due. Ciò per permettere un più largo distacco tra l'una e l'altra, ai fini di non avere grandi intasamenti alla prima chicane, che resta il punto più difficile del circuito per i primi giri.

A questo proposito conviene rilevare come durante le prove si sia verificata una chiara infrazione alle norme vigenti, anche quelle codificate dalla CSI, perché con 22 macchine ammesse alla partenza si sarebbero dovuto avere al massimo 26 macchine in pista nelle prove mentre ve ne sono state 28. Il che contraddice clamorosamente tutto quanto è stato sostenuto dalla FOCA finora, e che aveva dato origine alla antisportiva e discriminatoria abitudine delle prequalificazioni per coloro che non erano tra gli « eletti ». Va a sapere dove sta di casa la coerenza della gente della FOCA!



Si provvede ad « estrarre » la Surtees di Beppe Gabbiani infilatasi nella fanghiglia ai bordi della pista dopo un « dritto » nelle prove bagnate

stretto a fermarsi ai box al 17. giro, perché le gomme tenere, che aveva deciso di usare per la corsa, si rivelavano essere troppo tenere. Cambiava i pneumatici anteriori ed era di nuovo in corsa ma ora al 13. posto.

Quando la corsa si avvicinava a metà distanza, il gruppo si era molto sgranato. Jarier si era distaccato in testa ed aveva un comodo margine di vantaggio di oltre 30 secondi su Villeneuve, mentre dietro la Ferrari Scheckter stava perdendo terreno. Nonostante ciò era in grado di stare davanti alla Ferrari di Reutemann.

REUTEMANN SBAGLIA SCELTA

Prima della corsa Reutemann aveva deciso di usare le nuove gomme Michelin di diversa costruzione portate appositamente per questa corsa, nella speranza che la loro miscela più dura e con i fianchi più flessibili sarebbe stata migliore per la corsa, sebbene le gomme normali, che usava Villeneuve, fossero state più veloci nelle prove. La sua decisione si è rivelata sbagliata, perché le gomme di Villeneuve, dopo la fase iniziale con i serbatoi pieni, si sono dimostrate adatte alle condizioni della pista, mentre la macchina di Reutemann, benché andasse bene, non aveva quel pizzico di aderenza in più, che gli avrebbe permesso di accelerare l'andatura e di avvicinarsi a Scheckter.

Dietro a Reutemann, Patrese aveva raggiunto e superato Daly e, si trovava in sesta posizione e anche Rosberg si era fatto strada, risalendo il lotto e superando Daly, ma solo per fermarsi ai box con la tiranteria del dosatore del gas rotta.

Gli ci sono volute diverse fermate ai box prima che si scoprisse il danno, e ciò gli è costato ogni possibilità di un buon piazzamento.

Sembrava che la corsa fosse già decisa, ma il risultato arriva solo quando viene abbassata la bandiera a scacchi, come doveva scoprire il povero Jarier. Dopo circa quaranta giri, il suo margine di vantaggio cominciava a diminuire. Una piccola perdita nel radiatore dell'olio faceva uscire il liquido sui freni posteriori e sulle gomme. « La macchina cominciava a sovrasterzare fortemente e rimaneva senza freni posteriori », ha detto Jarier, che non aveva alcuna idea a che cosa il problema fosse dovuto.

Si è fatto un'idea alcuni giri più tardi quando la pressione dell'olio cominciava a variare e al 49. giro tutto era finito per il francese, quando ha portato la sua Lotus ai box con il motore spento, portandosi dietro una nuvola di fumo.

Le tribune si agitavano per l'emozione quando Villeneuve passava davanti circa venti secondi più tardi per rivendicare la posizione di testa. Il giovane canadese conservava il comando in modo superbo. Aveva un margine di vantaggio di 15 secondi su Scheckter e ha disputato una corsa prudente fino al traguardo.

E' stata una prima vittoria meravigliosa per il canadese sul suo terreno e piangeva quando saliva sul podio per ricevere il trofeo dalle mani del primo ministro Trudeau: « E' il giorno più felice della mia vita », ha detto non sorprendentemente, mentre aggiungeva che la sua macchina si era comportata in modo perfetto per tutta la corsa.

Scheckter è arrivato secondo, dando un altro successo al Canada e gioia a Walter

MOLTI PUNTI OSCURI

2 MILIARDI-FANTASMA

Rapito per errore BUSSI?



CAGLIARI - « Ci vogliono due miliardi ». La richiesta di riscatto per l'ingegner Bussi, il tecnico della Ferrari rapito mercoledì 4 ottobre nella sua villa di Villa Simius, è giunta con una telefonata anonima alla redazione del quotidiano cagliaritano « Tutto ». La voce, contraffatta, ha dettato un messaggio nel quale si dice fra l'altro che non vi è intenzione di coinvolgere nella vicenda la Casa automobilistica. La telefonata anonima ha così smentito la notizia pubblicata da un altro quotidiano sardo secondo la quale i banditi avrebbero richiesto direttamente a Maranello il riscatto per la liberazione dell'ingegnere rapito. Notizia che del resto era stata già smentita dalla direzione della Ferrari immediatamente interrogata dagli inquirenti.

Il sequestro di Giancarlo Bussi presenta risvolti piuttosto oscuri. Il tecnico della Ferrari è persona pressoché sconosciuta in Sardegna, non ha nell'isola interessi di natura economica, soprattutto, non ne erano facilmente controllabili i movimenti dal momento che i suoi soggiorni sono sempre stati limitati nel tempo, quasi sempre improvvisi. Cadono però anche le argomentazioni che indicano il rapimento dell'ingegner Bussi come un sequestro improvvisato. E' ormai accertato che i banditi prima di fare irruzione all'interno della villa, si sono attardati in un lungo appostamento.

L'errore di persona sembra l'ipotesi più attendibile, anche se la telefonata dei banditi al giornale cagliaritano dovrebbe fugarla decisamente: la Ferrari non c'entra, dovrà pagare la famiglia; incaricato delle trattative dovrebbe essere il generale Piero Piccio, cognato del Bussi e proprietario della villa di « Giadroni ». La telefonata non è stata giudicata attendibile dagli inquirenti, ma l'interlocutore ha dato l'impressione di conoscere dettagli che comproverebbero il contrario.

Edda Vidoni, moglie di Giancarlo Bussi, non riesce a dare una spiegazione dell'accaduto. « Non so in che riscatto possano sperare — ha detto — non siamo né industriali, né benestanti, viviamo dello stipendio di mio marito ». Ed effettivamente è questa la cosa che turba maggiormente gli inquirenti. La consistenza patrimoniale del tecnico della Ferrari, è facilmente controllabile: nella sua busta paga c'è scritto 830.000 lire. Uno stipendio che consente una vita senza dubbio dignitosa, ma nulla più. Del resto l'ingegnere Giancarlo Bussi è ormai da troppo tempo nelle mani dei banditi. Gli accertamenti in questi casi solitamente durano appena 24 o, al massimo, 48 ore. Il tecnico della Ferrari è invece prigioniero dei malviventi da circa una settimana: troppo per potere ancora sostenere un clamoroso errore.

La drammatica vicenda di Giancarlo Bussi è appena agli inizi. E' sperabile che tutto si risolva brevissimamente anche se si è propensi a credere in una lunga prigionia. Viste le disponibilità finanziarie del Bussi, le trattative si annunciano difficili, ma soprattutto lunghe. Specialmente se i banditi non hanno intenzione di cedere all'evidenza.

Salvatore Ciusa

Wolf, mentre Reutemann ha aggiunto alla gioia di Ferrari un terzo posto in occasione della sua ultima corsa per il team del cavallino rampante, e con ciò diventava anche terzo nel campionato mondiale.

Patrese occupava un notevole quarto posto alla fine, concludendo così la stagione turbata della Arrows con una nota più che positiva, mentre Depailler ha fatto un brillante « comeback », superando Derek Daly e piazzandosi quinto. Daly ha ottenuto il suo primo punto mondiale con il suo sesto posto dopo una corsa che meritava la fiducia che il suo team ripone in lui per il futuro, Pironi si è piazzato al settimo posto, facendo sì che entrambe le Tyrrell arrivassero alla fine, i suoi tempi sono drasticamente aumentati verso la fine, quando anche lui accusava noie con i freni e con la gomma anteriore sinistra, che causava un forte sottosterzo.

HUNT NEL FANGO

Patrick Tambay ha classificato la sua McLaren all'ottavo posto nell'ultima corsa della vettura. Lui così come il suo compagno di squadra aveva grosse noie con i freni. Ma Tambay è riuscito a tenere la sua macchina in pista, mentre la corsa di Hunt si è conclusa nel fango nel tornante stretto al 52. giro. E' saltato giù dalla macchina, e nonostante la richiesta dei commissari di non attraversare la pista, lo ha fatto ed è tornato ai box, ma il commissario non ha subito lo stesso destino di quello dell'anno scorso, che aveva tentato di impedirgli di attraversare la pista, cioè di essere stato picchiato

da Hunt. Entrambe le McLaren accusavano anche problemi di maneggevolezza, spiegate dopo la corsa da gomme posteriori desciastrate.

A solo tre secondi da Tambay si è piazzato lo sfortunato Jones, il quale era tornato in corsa dopo che si era fermato ai box per cambiare una ruota posteriore forata con un nuovo treno di gomme, e ha detto che la sua vettura aveva poi una meravigliosa maneggevolezza. E deve essere stato così, perché nonostante avesse noie ai freni, che lo costringevano a rimanere in terza, e avesse poi perso del tutto l'uso la quinta, egli ha realizzato il giro più veloce in corsa.

A un giro Mario Andretti è stato classificato decimo, mentre Piquet è arrivato undicesimo, nonostante la perdita della seconda e quarta marcia, concludendo la corsa con un motore che suonava tutt'altro che sano, dovuto alla rottura del tubo di scarico.

L'unico altro ad essere stato classificato, per aver coperto la distanza sufficiente, era Jabouille, nonostante una lunga fermata ai box per spurgare il liquido dei freni, ha piazzato la Renault a cinque giri dal vincitore. Ma anche prima della fermata la macchina era terribile da pilotare, così ha detto Jabouille.

Anche Rosberg è arrivato al traguardo, ma troppo distaccato per essere classificato. Dieci macchine non sono state classificate su ventidue, di cui il più sfortunato deve essere stato Fittipaldi, il quale, grazie a Stuck, ha avuto rovinata le sue possibilità già nella prima curva. Sembra che ancora non si sia imparata la lezione di Monza!

Jeff Hutchinson

IMPRESSIONANTE RUSH FINALE A MONTREAL DOPO LE PROVE BAGNATE DEL VENERDÌ, COL CAMPIONE DEL MONDO ANDRETTI UN PO' SCARICATO

L'ultima ora infernale col super JARIER



Andretti con il suo occasionale compagno Jarier. Il francese è piaciuto molto a Chapman, che potrebbe inserirlo in un team 'B' Lotus 79 la prossima stagione con Rebaque ed il ripescato Keegan

Rischiata la non qualificazione delle BRABHAM per errore di MURRAY

● Al termine della prima giornata di prove le tre Brabham Parmalat non erano qualificate. Una debacle incredibile, perché è successo? Si chiedevano in molti. Tutto è dipeso dalla mancanza dell'ing MURRAY al Glen. Era rimasto a casa a lavorare dietro la nuova macchina che sarà pronta alla fine del mese di ottobre e che «ospiterà» il nuovo motore a V 60° di Chiti, in lavorazione all'Autodelta. Murray, se fosse stato presente, avrebbe potuto impedire che assurdamente si cambiassero i motori per la gara al

Glen dopo che questi avevano fatto solamente 150 km e la conseguenza è stata la rottura della pompa dell'olio di Lauda e dell'alberino dello spinterogeno di Watson. Quando Murray è arrivato a Montreal tutto il team era nero. Murray ha deciso di fare gli stessi assetti che le macchine avevano in Austria, vista la pioggia che cadeva a dirotto, ma ha fatto un errore madornale e quando se ne è accorto era troppo tardi. Non ha tenuto conto per prima cosa che il circuito di Montreal non è come quello di

Zeltweg, anzitutto per i rapporti necessari. Inoltre l'asfalto di Montreal è molto liscio, lucido. Con la pioggia è come uno specchio scivoloso, non solo per il tipo di asfalto ma anche per la quantità di polvere e fango che cola in pista (quello di Zeltweg è rugoso). Perciò le tre Brabham Parmalat sono finite in fondo alla classifica venerdì. Poi, con il bel tempo dell'ultima ora di sabato, tutto si è aggiustato, con un sospiro di sollievo di tutto il team.

MONTREAL - L'ultima ora di prove al circuito di Montreal è stata uno spettacolo nello spettacolo. Abbiamo cronometrato ai box della Brabham-Parmalat i tempi dei migliori piloti, e ogni 10 minuti abbiamo fatto una classifica. Nella tabella che segue vi presentiamo la sequenza dei miglioramenti fatti dai piloti durante i 60 minuti delle prove di sabato:

Jarier: 1'43"19, 1'41"01, 1'40"94, 1'40"25, 1'39"24, 1'38"50, 1'38"015.

Scheckter: 1'43"20, 1'42"10, 1'40"51, 1'39"31, 1'39"01, 1'38"62, 1'38"026.

Villeneuve: 1'43"97, 1'41"74, 1'40"20, 1'39"82, 1'39"05, 1'38"39, 1'38"230.

Watson: 1'42"91, 1'39"97, 1'39"21, 1'38"88, 1'38"54, 1'38"417.

Jones: 1'41"85, 1'40"85, 1'39"70, 1'39"60, 1'39"00, 1'38"861.

Fittipaldi: 1'43"06, 1'42"08, 1'40"94, 1'40"45, 1'40"00, 1'39"00, 1'38"930.

Lauda: 1'41"83, 1'41"29, 1'40"35, 1'40"07, 1'39"98, 1'39"55, 1'39"40, 1'39"02.

Stuck: 1'43"52, 1'43"07, 1'42"58, 1'40"98, 1'40"56, 1'39"27, 1'39"081.

Andretti: 1'43"02, 1'41"67, 1'41"07, 1'39"56, 1'39"41, 1'39"236.

Laffite: 1'42"29, 1'42"09, 1'40"78, 1'39"99, 1'39"54, 1'39"381.

Reutemann: 1'43"00, 1'42"26, 1'41"86, 1'40"65, 1'39"68, 1'39"53, 1'39"455.

Patrese: 1'43"02, 1'42"06, 1'41"85, 1'41"01, 1'40"32, 1'39"55, 1'39"491.

Depailler: 1'43"07, 1'41"55, 1'39"68, 1'39"619.

Piquet: 1'42"33, 1'41"82, 1'40"75, 1'40"28, 1'40"26, 1'39"70, 1'39"624.

Hunt: 1'45"96, 1'45"90, 1'42"30, 1'42"00, 1'41"57, 1'40"99, 1'40"970.

scivolosa non ha dato il risultato che ci si aspettava.

Scheckter è stato stupendo, al pari di Jarier. Ha guidato con la grinta che gli conosciamo ma che qui ha avuto dello strabiliante, e che ha fatto esclamare al suo patron Wolf: «E adesso uno come questo dove lo ritrovo?».

Due macchine con «scarpe» Goodyear in prima fila. Le prime Michelin sono del canadese Villeneuve, che è stato superiore allo spento compagno di squadra Reutemann che è solamente undicesimo. Villeneuve è andato fortissimo ha ripetutamente fatto il record sul giro facendo impazzire d'entusiasmo i suoi fans finché un «malefico» Jarier non gli ha tolto la soddisfazione più grande.

Watson, anche lui lungamente in testa durante l'ultima decisiva ora, è in seconda fila. In quinta posizione Jones, che sta facendo con la Williams un finale di stagione veramente rimarchevole, e che sta dando grandi soddisfazioni a Frank e agli Arabi che, proprio alla luce di questi «exploits» hanno dato il benestare per la seconda macchina che sarà guidata da Regazzoni.

«Non complimentarti: potevo fare meglio di due o tre decimi, pensa che quando ho fatto il tempo ho trovato sulla strada Jarier che rientrava ai box». Così mi dice Fittipaldi ottimo sesto, quando ci avviciniamo per felicitarci con lui. Emerson ha veramente stupito tutti qui a Montreal, la macchina ben curata da Caliri (è al suo ultimo GP con Emerson) è stata all'altezza delle migliori. Il tempo di Emerson, 1'38"930, è più veloce anche di Lauda, un Lauda che onestamente si pensava facesse meglio, ma che come al solito non tenta nulla, e quando crede che il limite sia giunto (a suo parere) scende dalla macchina e smette. «Tanto — dice — non si riesce fare meglio» e

per questo suo atteggiamento già diverse volte è rimasto «fregato».

Tutto di qua e di là dalla pista sembrava che ad ogni momento uscisse, ma alla fine ha ottenuto a sorpresa l'ottavo tempo, quarta fila davanti ad Andretti: parliamo di Stuck. Il lungo tedesco sprizzava gioia da tutti i pori per l'exploit e diceva che voleva finire la stagione in modo superlativo e sperava che fosse proprio qui a Montreal l'occasione buona.

Le ostilità si erano aperte venerdì mattina, dopo che notizie contrastanti (di cui leggiate a parte) sull'orario delle prove e sulle pre-prove avevano tenuto tutti sulle spine.

Un cielo nero, con un forte vento che sterzava i poco riparati box, e una pioggia

● Non smetteva di piovere al sabato mattina ed Ecclestone, per cercare di rasserenare le facce scure ai boxes, ad un certo momento è venuto fuori con questa dichiarazione: «Voglio comunicare — ha detto — che la Brabham-Parmalat-Alfa-Goodyear (ha nominato tutti gli sponsor) non correrà questo G. P. in segno di lutto... per la morte del Papa...». Ha riso anche Chiti che era più nero della pece...

● Visto che non smetteva di piovere F. Williams ha fatto al sabato mattina prove di allenamento con i suoi meccanici per vedere quanto tempo impiegavano a cambiare le quattro gomme. Il tempo migliore è stato di 21"!

già diluviante hanno accolto i 28 partecipanti al GP del Canada, con 22 soli ammessi al via per decisione del «padrino» Ecclestone.

Acqua a catinelle e una serie infinita di uscite di strada innocue hanno caratterizzato la prima giornata con un freddo a 12-13 gradi che non mandava in temperatura le gomme.

Svettano le due Ferrari alla fine dei primi novanta minuti, prove iniziate con venti minuti di ritardo interrotte per l'uscita di strada di Gabbiani. Poi sono usciti anche Villeneuve, Rosberg, Piquet, Regazzoni, Scheckter, Arnoux, Rebaque, Bleekemolen. Tutti sono rientrati pieni di fango, esclusi Regazzoni e Rahal nella seconda sessione, che hanno rovinato molto le vetture e che hanno dato molto lavoro ai meccanici.

Reutemann è il miglior «motoscafista» con il tempo di 2'02"578. Lo seguono Villeneuve, Stuck, Pironi e Rosberg. Andretti è sesto davanti alla prima delle Brabham-Parmalat, quella di Piquet che non ascolta i consigli del «colliudatore» Lauda e fa meglio di tutti i suoi compagni.

Bella prova di Gabbiani che è lungamente quinto assoluto, poi passa alla fine decimo. Merzario è quindicesimo, mentre Patrese — che non ha potuto fare granché dovendo lavorare sulla macchina — ha a sorpresa il penultimo tempo. Deludono quattro «grandi». Lauda, 24. e quindi non qualificato, Hunt, Depailler e Laffite, nelle ultime posizioni. Nessuno manda giù la pista nuova sotto l'acqua, Lauda accusa il telaio (mai parlare male delle gomme Goodyear...), mentre salta agli occhi immediatamente che il colosso di Akron non ha gomme da pioggia non avendo mai curato questa gomma e dedicandosi solo alle slicks da tempi e da gara per battere «l'odiata» Michelin, che invece da pro-

MONTREAL - L'ultima decisiva ora di prove di questo ultimo appuntamento mondiale è stata indubbiamente la più bella di tutta l'annata che ha visto trionfare Mario Andretti.

I 28 piloti in gara, che al venerdì e alla prima ora di sabato avevano sempre girato sotto l'acqua (a parte l'ultima mezz'ora delle prove non cronometrate di sabato) si sono dati una battaglia spietata, stupenda, che ha entusiasmato più di un Gran Premio. Alla fine di sessanta minuti «allo spasimo», dalla nuova (discussa) pista di Montreal è saltato fuori Jarier e la solita Lotus, ma prima di lui erano stati altri sei piloti ad essere in «pole», esattamente Jones, Lauda, Villeneuve due volte, Scheckter, Watson e Andretti.

I «magnifici sei» hanno dato vita ad un duello sul filo del centesimo di secondo che ha fatto vivere, ai tanti spettatori infreddoliti, momenti esaltanti. L'ultima decisiva «zampata» da leone l'ha data Jarier a 10 minuti dalla fine. Il suo tempo da «pole position» è stato di 1'38"015. Dice il francese, che ha sostituito lo scomparso Peterson:

«Quando ho fatto il tempo ho incontrato sulla mia strada due macchine che stavano rallentando per entrare ai box, altrimenti...». Altrimenti, diciamo noi, avrebbe potuto scendere sotto l'1'37"00, un limite che sembra irraggiungibile su questo tortuoso tracciato, ma che invece ha dimostrato come alle Lotus sia permesso tutto.

E' mancata all'appuntamento la Lotus numero 5 del campione del mondo Andretti, forse un po' rilassato dopo il titolo mondiale matematico di Monza, forse perché qui ha potuto provare poco (come tutti d'altra parte). E' solamente nono, una posizione che non si addice ad un campione del mondo. Il tempo di Mario va forse spiegato con un imperfetto assetto, voluto da Andretti, che con la pista

Vigilia nell'« ISOLA »

Le pre-qualificazioni ai comodi di BERNIE

● Gli organizzatori GP DEL CANADA sul nuovo circuito di Montreal avevano l'autorizzazione a far partire per la gara 26 macchine, ma il « padrino » si è opposto con una telefonata da New York, dove si trovava in quel momento con Lauda e il suo Lehar jet. Di sua iniziativa ha giudicato che il circuito nuovo e con commissari da poca esperienza andava bene per 22 macchine e decisamente che 26 erano troppe. Gli organizzatori, tremanti di paura perché hanno un contratto in mano di cinque anni e hanno paura che Ecclestone non lo rispetti inventando chissà quale scusa, hanno ceduto per non vedere andare in fumo i loro due milioni di dollari che hanno investito per fare questa pista.

● In Austria venne fatta una sessione di PREQUALIFICAZIONI per un solo pilota in più rispetto ai partenti, qui a Montreal dove ve ne erano ben 6 (erano 7 ma Lunger non ha provato) non sono state fatte le prequalificazioni. Sembra assurdo ma tant'è! In una pista omologata al massimo per 26 macchine hanno provato 28, alla faccia della sicurezza tirata in ballo dal sig. Ecclestone. Ma perché stavolta il padrino ha cambiato metro? semplice. Aveva in pista la terza macchina di Piquet (contro il parere dell'ing. Chiti) e non poteva rischiare che Piquet non si qualificasse. (Dopo la valigia di soldi che ha portato della Brabham...).

Al circuito canadese in metrò e pullmino

● Una serie di pullmini della Labatt, la «brasserie» che sponsorizza il GP del Canada, faceva la spola fra i principali alberghi della città e il circuito. Venire infatti in macchina era scomodo e tanti spettatori raggiungevano la pista con il metrò. I pullman della Labatt erano perfettamente organizzati con radio sintonizzata con i box per le notizie e un frigorifero con due qualità di birre fresche (della Labatt). Ma visto il freddo si sarebbe preferito un caffè...

● Per andare dai box dove i meccanici lavorano alla pista c'è circa un Km. A Montreal, gli organizzatori hanno istituito anche un servizio motoscafi per far muovere la gente utilizzando lo specchio d'acqua che durante le olimpiadi servi per le gare di canoa.

LE PROVE con suspense

HUNT non rispetta il semaforo dei boxes

● L'uscita dai box è indubbiamente il punto più pericoloso del nuovo circuito. E' infatti nella curva a sinistra più veloce del circuito dopo il via. Il direttore di corsa ha fatto mettere una striscia gialla all'esterno e si è raccomandato con i piloti di non andare oltre sulla de-

fessionista seria ha sperimentato non solo le slicks ma anche le gomme da acqua e anche le intermedie che sembra non esistano neppure in Goodyear.

Un'ora di riposo e poi via. Piove a tratti e invece delle gomme da pioggia si va con le intermedie. Una selva di uscite di strada tutte innocue o quasi. Piquet piega la sospensione anteriore destra e per lui le prove finiscono presto, Daly, Pironi e Rosberg escono due volte a testa, Gabbiani porta il suo record di uscite a 5, Arnoux va a erba, Tambay rompe un raccordo dell'olio, di Rahal e Regazzoni vi abbiamo detto prima. Ultimo brivido è per una uscita di strada di Scheckter, molto «bella» ma innocua.

Alla fine della giornata, quando un dispettoso sole illumina il villaggio olimpico e l'area dell'Expo del 1987, non si parla di Reutemann e Villeneuve, che con il tempo di 1'57"940, e 1'58"605 sono in testa, ma di Lauda, Watson e Piquet... Che hanno fatto i tre alfieri della Brabham Alfa? Semplicemente non sono qualificati. Chiti si fa piccolo piccolo, Lauda dice che la macchina è una... (censura), Watson allarga le braccia sconcolato, Piquet è esterrefatto, forse perché ha seguito i consigli del «collaudatore» Lauda... Fatto sta che se al sabato dovesse piovere come ha fatto al venerdì e quindi i tempi non dovessero migliorare, rimarrebbero fuori dalla gara Lauda, Watson, Piquet, Rebaque, Rahal e Bleekemolen.

Ma ritorniamo in vetta alla classifica. Dietro alle due Ferrari-Michelin c'è Andretti, distaccato di poco più di un secondo da Reutemann, poi Stuck in giornata di vena, Scheckter, Jarier, Jones, Daly, Pironi e Patrese, che ha finalmente messo a punto la macchina e che è stato accreditato del tempo di 2'00"861. Gabbiani, sempre in forma sotto l'acqua, è tredicesimo, Merzario ventesimo. Ultimo

stra, perché è la traiettoria delle macchine che sopraggiungono. Tanto per...smentirsi (come accusatore di sicurezza) James Hunt è uscito non rispettando il semaforo rosso. E Bleekemolen ha fatto miracoli per non investirlo.

● Ufficialmente il circuito di Montreal «Isola di Notre Dame» è indicato lungo 4500 metri. Siamo andati con diverse vetture a misurarlo, percorrendo la mezzeria della strada come prevede il regolamento per misurare la lunghezza di pista. Il risultato è che risulta 4.245 metri. Ecco spiegata la media esageratamente alta di Jarier in prova: 165,28 kmh.

● PIQUET, durante le prove bagnate del venerdì e del sabato, tutte le volte che entrava in macchina pretendeva di avere le suole delle scarpe asciutte. Ma non se le asciugava da solo, come facevano Lauda e Watson: se le faceva asciugare da Tramonti.

● I box di Montreal sono baracche di legno dove faceva un freddo cane. L'ing. Chiti, noto freddolone, ha portato dietro i box la sua macchina e praticamente vi ha vissuto dentro (con riscaldamento acceso) per tre giorni.

LAUDA non gradisce l'humour di JACKIE

● Con un gran sorriso si avvicina STEWART a Ecclestone e a Lauda, che è insieme a Watson al sabato mattina, quando sta ancora piovendo, li interpellò così: «Cosa fate voi due fermi qui? Andate all'aeroporto e ripartite per l'Europa tanto non vi qualificate». Poi, rivolto a Ecclestone: «C'è un aereo per Londra alle 18,30 fai la prenotazione così passi la domenica in famiglia...». Lauda ha alzato le spalle scocciato, Ecclestone bonariamente lo ha scacciato, mentre il solo Watson rideva di gusto alle battute dell'ex campione del mondo.

Pensando al futuro

Due BRABHAM nuove BT-47 (Cosw) e BT-48 (Alfa)

● Sono in molti a giurare che il contratto fra Ecclestone e l'Alfa Romeo sia già stato sottoscritto, ma questa volta ha ragione l'ing. Chiti che lo nega. Con il Presidente Massacesi Ecclestone si incontrerà in settimana e dovrà cedere su diversi punti se rivuole i motori dell'ing. Chiti, primo fra tutti che l'Alfa Alfa corra quando Massacesi e Chiti lo riterranno opportuno. Intanto due squadre si sono fatte avanti per avere nell'80 i motori a V-60 dall'ing. Chiti (che potrebbe anche pensare di diventare un Cosworth made in Italy). Questo perché si ipotizza in Inghilterra che la Brabham BT48 sarà la prossima macchina a motore Alfa e che la BT47 potrebbe avere un motore Cosworth.

● Quando Scheckter (che non sapeva l'italiano) passa davanti ai giornalisti italiani che lo salutano risponde in perfetto italiano «ciao, ragazzi come va?» e prosegue ridendo come un matto. C'è chi giura che abbia fatto un corso accelerato d'italiano... Jody spiega: «A casa mia a Montecarlo tutte le mattine viene un maestro d'italiano che mi insegna la vostra bella langue».

dei qualificati è Laffite, ma si aspetta il sole di sabato, mentre alcuni fanno ricorso allo stregone della pioggia affinché piova ancora.

Stewart va da Ecclestone e gli chiede a che ora rientra a Londra sabato sera, dato che non si qualificherà. Il ghigno di Bernie è tutto un programma.

Di coloro che occupano le prime cinque file vi abbiamo parlato in apertura di questo servizio. Infatti, grazie alla pioggia che cessa, l'ultima ora è decisiva per tutti, quello fatto sino a quel momento non vale nulla. Laffite, pur con dei problemi di aderenza, riesce ad ottenere il decimo tempo e parte a fianco di Andretti. Il francese ha fatto meglio di Reutemann che nonostante la Michelin l'abbia abbondantemente rifornito di gomme da tempi, è opaco e sembra guardi di più la Lotus di Jarier che la sua Ferrari.

Reutemann riesce per un soffio a stare davanti a Patrese, facendo fermare i cronometri proprio all'ultimo giro sui 1'39"455. Riccardo farà 36 centesimi di secondo peggio: è un Patrese stupendo quello che abbiamo visto sulla stretta pista, un Patrese che ha dato l'anima ed è stato sempre fra i primi. Solo sul finire è rimasto senza benzina lungo il circuito e non ha potuto mantenere quel quarto posto che aveva sino a quel momento.

Piquet fa miracoli, è quattordicesimo dietro a Depailler, precede Daly, Arnoux, Tambay, Pironi, lo spento Hunt, Rahal, Rosberg e Jabouille. Sono questi i 22 che partiranno per la gara. Rimangono fuori Regazzoni, con una macchina che dopo l'incidente di venerdì va storta, Gabbiani senza motore e senza gomme, come Merzario e Stommelen anche loro fuori, assieme a Rebaque e Bleekemolen.

g. c.

Di moda in F. 1 i «ragazzi con la valigia»

● Li chiamano «I RAGAZZI CON LA VALIGIA». Sono i nuovi arrivati in F. 1 che portano valigie di soldi. Dicono che la valigia più bella da vedere sia quella di De Angelis. Se ne parla molto ma in realtà non la vede nessuno. Gli altri «con valigia» sono Gabbiani e Piquet.

● Abbiamo scoperto un'altra «dote» del padrino, quella di latin lover, qui in America era attorniato da tre belle ragazze. Una è la sua segretaria che lo segue sempre, l'altra è una ex coniglietta di PlayBoy, sua abituale accompagnatrice, la terza è l'ultima fiamma: una bruna bellezza italiana.

● FITTIPALDI è rimasto male quando ha visto il circuito di Montreal, e ha detto che non gli sembra neppure valido per la F. 3. Immaginiamo per la F. 1.

La CSAI non conosce MERZARIO costruttore

● La nostra CSAI sempre assente, si è dimenticata di mandare gli aggiuntivi del libretto giallo della FIA a Merzario che, bene o male, è pur sempre un costruttore (nel caso che Serena non lo sappia). Il risultato è stato che Merzario ha realizzato i radiatori dell'olio come andavano una volta. Poi, quando li ha visti sulla Ferrari, ha chiesto a Tomaini come mai, perché a lui risultava che in quel modo non si potessero fare. Tomaini ha fatto vedere l'aggiuntivo mandato dalla CSAI e tutto si è chiarito. Il neo presidente-vacanziere della CSAI conosce solo Ferrari, qualche volta l'Alfa. Non conosce i piloti italiani (vedi caso Patrese) e non sa che c'è un terzo costruttore che è quello che avrebbe più bisogno di tutti, se la CSAI fosse un organo responsabile.

Le regole F.O.C.A. non valgono per l'Arrows

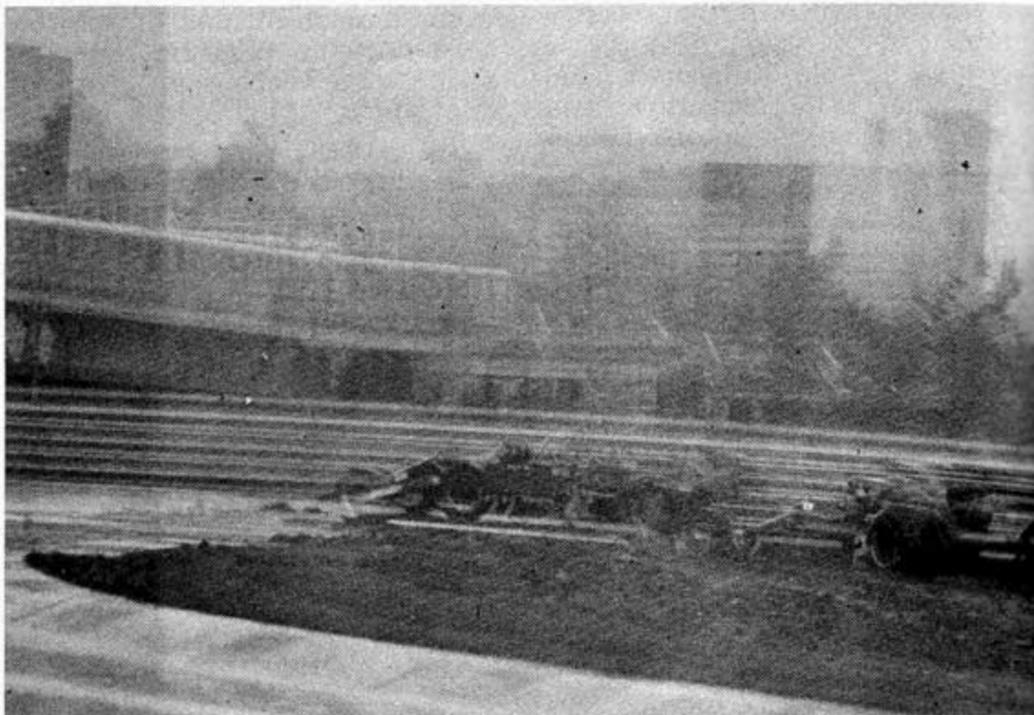
● Sembra confermato che il ritiro del team ARROWS come concorrente al Glen per l'affare Patrese, sia stato barattato con l'ingresso alla FOCA, ma forse non nel modo spiegato lo scorso numero. Ecclestone avrebbe garantito al team Arrows che li avrebbe fatti entrare alla FOCA, nonostante che dopo la sentenza del giudice inglese (quella che condannava il team Arrows) in pratica la squadra di Oliver abbia perso anche i punti presi da Patrese perché ha corso con una macchina copiata quindi non sarebbe per la FOCA un costruttore. La Arrows era un Shadow per il giudice e lo avrebbe dovuto essere anche per la FOCA. Ma Ecclestone ha garantito che se ne dimenticherà al momento di discutere i nuovi ammessi. Intanto, per premio, ha fatto dare a Oliver e C. le gomme Goodyear per il prossimo anno, aggiornate e competitive.

● REUTEMANN ha detto in Argentina di aver regalato 1000 dollari ciascuno ai meccanici Ferrari dopo la vittoria americana. I meccanici aspettano...

notizie a cura di G. CEVENINI

● Il GRAN PREMIO DEL CANADA è stato il centesimo Gran Premio disputato da Carlos Reutemann, che era però convinto di essere arrivato a quota '99. Lo speaker francese Jean Charles Laurens gli ha dimostrato con le sue statistiche che era invece a quota 100.

● Molto gentili gli organizzatori di MONTREAL, per tutti i team hanno approntato a sorpresa delle belle roulottes. Poi, dopo che ne avevano preso possesso i vari teams, è passato uno sconosciuto ad incassare... costavano 350 dollari ognuna, in parecchi hanno rinunciato.



Un'immagine fortuita e singolare: una tripla esposizione del fotogramma ritrae l'uscita della Ensign di Daly, nelle prove del sabato a Montreal, durante la sua piroetta, una delle tante sul circuito fradicio d'acqua

MONTREAL - Grande « rumore » qui in Canada durante la settimana prima del G.P. per una notizia (falsa) che ha fatto il giro di tutta l'America. La notizia diceva che Reutemann non aveva ancora firmato per la Lotus e che sceglieva di andare alla McLaren. Il posto di Reutemann alla Lotus sarebbe stato preso da Jarier, oppure addirittura da Giacomelli che aveva, nel caso solo di avere la Lotus, uno sponsor da 600 milioni. A suffragare la ridda di notizie ci sarebbe stata una dichiarazione della moglie di Reutemann che avrebbe detto che « La Lotus gli fa paura... ».

Da quel momento è stato uno scatenarsi di voci, c'era la questione dei soldi che deve portare Reutemann alla Lotus (lui nega) e tutto era in discussione.

Abbiamo parlato con Chapman e con Andretti. Ambedue ci hanno detto che si trattava di « fantasie di voialtri giornalisti », siamo allora andati a cercare di capire la fonte di una notizia del genere. Abbiamo scoperto che era tutta una manovra di un gruppo di amici di Jarier, per cercare di mettere del malanimo in squadra e in questo modo far andare il francese alla Lotus al posto di Reutemann.

Gli amici di Jarier avevano mobilitato la stampa amica dando queste informazioni e mettendo ad arte mezze voci in giro. Nel frattempo contrattavano sponsor per far avere i soldi a Jarier (300.000 dollari) che gli avrebbero permesso di guidare la miglior macchina che c'è oggi nel giro della F. 1.

● Il miglior allievo della scuola di pilotaggio di Mosport è stato quest'anno **KIP PENSKE**, figlio di Roger Penske che prima di diventare costruttore e promotore è stato pilota di grande valore. Secondo l'istruttore John Powel, il giovane Kip Penske è stato sorprendentemente migliore di tutti gli altri allievi.

DOPO LE «BOMBE» RIENTRATE USA SI DELINEA LA FORMAZIONE DELLE SQUADRE (E SPONSOR) PER IL '79

Squadra-Lotus bis



MONTREAL - La notizia bomba della settimana a Montreal, in chiusura di campionato, è la seconda **SQUADRA LOTUS** forte forse di ben tre piloti, che affiancherebbero **REUTEMANN** ed **ANDRETTI** a partire dai G. P. europei del 1979.

La seconda squadra è composta sicuramente da **REBAQUE**, che ha acquistato ben due Lotus 79, da **KEEGAN** che ne ha acquistata un'altra, mentre dopo la bella prestazione di **JARIER**, sia al Glen che a Montreal, c'è una forte corrente di amici e lo stesso Chapman che vorrebbero vedere il francese sulla Lotus anche il prossimo anno.

Il problema sono i soldi. Però Rebaque e Keegan possono pagare, mentre Jarier sembra abbia meno possibilità economiche degli altri due. Ma se trova lo sponsor giusto, il prossimo anno si potrebbero avere ben cinque Lotus in pista, e sarebbe un record, da quando la Ferrari ha rinunciato a questo ruolo. Nelle officine Lotus si sta lavorando alacremente. Una squadra lavora dietro la nuova « Lotus 80 » senza ali, che sfrutta in pieno il « tubo Venturi ». Al-

tre due stanno lavorando per le macchine da vendere ai piloti che abbiamo detto prima. Le due o tre Lotus 79 della seconda squadra dovrebbero debuttare o in Sudafrica o nel primo dei G. P. europei del '79, quello di Spagna al Jarama.

Dopo la bomba-Lotus vediamo ora le altre notizie del mercato piloti, iniziando da una firma di contratto che è avvenuta lunedì dopo il Glen: quella di **REGAZZONI** che dal prossimo anno sarà con **WILLIAMS**, dal momento che Frank ha ottenuto il beneplacito dai sauditi per la seconda macchina, auspice anche la bella prestazione di **JONES** in America.

La nuova macchina sta per essere approntata nelle nuove officine di Frank raddoppiate come capacità e se ne dovrebbero vedere ben tre (una di riserva) a partire dal G. P. del Sudafrica '79. I padroni della Saudi hanno tassativamente voluto che sulla macchina non ci fosse nessuna scritta pubblicitaria di nessun genere, solo « Saudi ».

Altra novità che è scaturita in settimana, è la firma da parte di **CHEEVER** che ha trovato uno sponsor e che correrà la stagione prossima insieme a **STUCK** sull'ATS. Alla squadra tedesca andranno il prossimo anno a lavorare per lo sviluppo della vettura Joe Ramirez ex-Tyrrell ai tempi di Stewart e molto probabilmente anche l'ing. Caliri, che abbandona la Copersucar perché il suo contratto scade e arriva Bellamy (ex-Lotus) con la nuova macchina. E i due non vanno assolutamente d'accordo. Per Fittipaldi comunque Caliri dovrebbe curare una GT brasiliana, sempre come « Studio Fly ». Caliri, aveva la possibilità di curare anche la **SHADOW** ma l'incerta posizione finanziaria della squadra lo farà optare per ATS molto probabilmente. I soldi, assicurano alla Shadow, però ci sono. Villinger è molto indeciso se continuare o meno, uno dei due fratelli Villinger non è favorevole alle corse, comunque la Shadow il prossimo anno avrà come già dicemmo il numero scorso, **LAMMERS** che viene dalla F. 3 e **ONGAIS** che porterà un milione di dollari, mentre ci sono trattative con una compagnia olandese che potrebbe essere interessata ad entrare nella F. 1.

WATSON è al 90 per cento dalla **McLAREN**, perché come si sa Ecclestone lo ha venduto mettendogli a disposizione la scelta di tre vetture (McLaren, Williams e Tyrrell). Sparita la possibilità Williams, perché ha preso Regazzoni, a Watson rimane solo McLaren e con poche probabilità per Tyrrell.

Stuck, che era prima scelta della Williams, ha detto no preferendo l'ATS. Ora con la questione Goodyear ha un diavolo per capello. Tyrrell è alla ricerca di sponsor. Vuole tenersi Pironi, mostrando di sperare ancora nella ELF, mentre la First National City Bank gli ha già detto di no al 90%.

La questione **DE ANGELIS** è spinosa per Tyrrell che non ne vuole parlare. Forse vuol tenere il segreto fino all'

annuncio della squadra. E ciò vale anche per il nome dello sponsor.

LAFFITE intanto ha definitivamente firmato con la **LIGIER** per il '79 e farà coppia con **DEPAILLER** anche se di malavoglia. A fine novembre si vedrà la macchina nuova con motore Cosworth e gomme Goodyear. La scelta delle coperture americane in luogo della Michelin è stata obbligata dal veto Ferrari ad altre forniture.

Per **PIRONI** la Casa francese Renault è disposta anche a riscattare il contratto Tyrrell. E probabilmente finirà così. La risposta di Tyrrell a Pironi è vitale per Arnoux, che poteva andare lui alla Renault a far compagnia a **JABOUILLE** per il '79. Comunque l'annuncio è a fine settimana.

Alla Renault stanno pensando seriamente di prendere **JARIER** nell'eventualità di un « no » di Tyrrell per Pironi. Jarier, con le due prove americane, si è guadagnato la promozione. In settimana si saprà chi sarà il secondo pilota della Renault '79.

Per **HUNT** e **WOLF** già da parecchio tempo è cosa fatta. Sarà lui assieme a Peter Warr a decidere se avere o no la seconda macchina che verrebbe affidata a **RAHAL**. In seno alla squadra c'è molta discussione in proposito. Hunt e Postletwhite non vorrebbero la seconda vettura. Wolf preme... e visto che è lui che mette i soldi... Intanto Postletwhite sta facendo le nuove macchine che debutteranno al G. P. del Sudafrica '79.

L'ultima spiaggia per **ROSEBERG**, che è a tutt'oggi senza una guida per il prossimo anno, è la **TYRRELL** se il costruttore inglese non troverà niente di meglio. Ma appare una eventualità remota. **GABBIANI** il prossimo anno potrebbe correre con la **SURTEES** se troverà uno sponsor che garantisce una determinata cifra, mentre **MERZARIO** potrebbe correre con due vetture il prossimo anno sempre sponsorizzato dalla Flor Bath e dalla Masini assieme a Colombo.

Giancarlo Cevenini

Salvata LONG BEACH a febbraio anche F. 1 in Messico

● Si torna a parlare del **GRAN PREMIO DEL MESSICO**, ma stavolta in termini concreti. Il rappresentante dello sport automobilistico messicano, che è anche candidato ad entrare nella nuova CSI, vorrebbe almeno avere un Gran Premio fuori campionato per febbraio, subito dopo il Gran Premio del Brasile, per tornare ad essere nel calendario ufficiale per il 1980.

● Il Gran Premio di **LONG BEACH** è salvo, perché i tentativi di Las Vegas di agire in modo da far dichiarare Long Beach non sicuro sono falliti. L'organizzatore della gara, Chris Pook, era a Montreal ed aveva un largo sorriso. Long Beach è in calendario il primo di aprile ma è probabile che la data sia spostata all'otto aprile.

SQUADRE-MACCHINE-PILOTI-SPONSORS '79

SQUADRA	PILOTI '78	PILOTI '79	SPONSORS
LOTUS (80) GY	Andretti-Peterson	Andretti-Reutemann	Valvoline, Olympus
LOTUS (79) (squadra B)		Rebaque, Keegan, Jarier	
TYRRELL GY	Depailler-Pironi	De Angelis, Watson, Rosberg? Giacomelli?	ABC Television
McLAREN GY	Hunt-Tambay	Tambay, Watson?	Loewenbrau
ATS	Mass-Rosberg	Stuck-Cheever	ATS
BRABHAM GY	Lauda-Watson	Lauda-Piquet	Parmalat (Brahama)
FERRARI Michelin	Reutemann-Villeneuve	Scheckter-Villeneuve	Fiat
COPERSUCAR GY	Fittipaldi	Fittipaldi (Hoffmann)	Copersucar
RENAULT Michelin	Jabouille	Jabouille-Pironi	Elf
SHADOW	Stuck-Regazzoni	Lammers-Ongais	Villiger
SURTEES	Brambilla-Keegan	Gabbiani?	(Beta, Durex)
WOLF GY	Scheckter	Hunt (Rahal)	Wolf
ENSIGN	Ickx-Daly	Daly	Tissot?
LIGIER	Laffite	Laffite-Depailler	Gitanes
WILLIAMS GY	Jones	Jones-Regazzoni	Saudia
ARROWS GY	Patrese-Stommelen	Patrese-Mass-Sheene?	Warsteiner
MERZARIO	Merzario	Merzario-Colombo?	

n.b.: con « GY » le squadre che avranno la fornitura speciale dalla Goodyear



MotorSportRants