

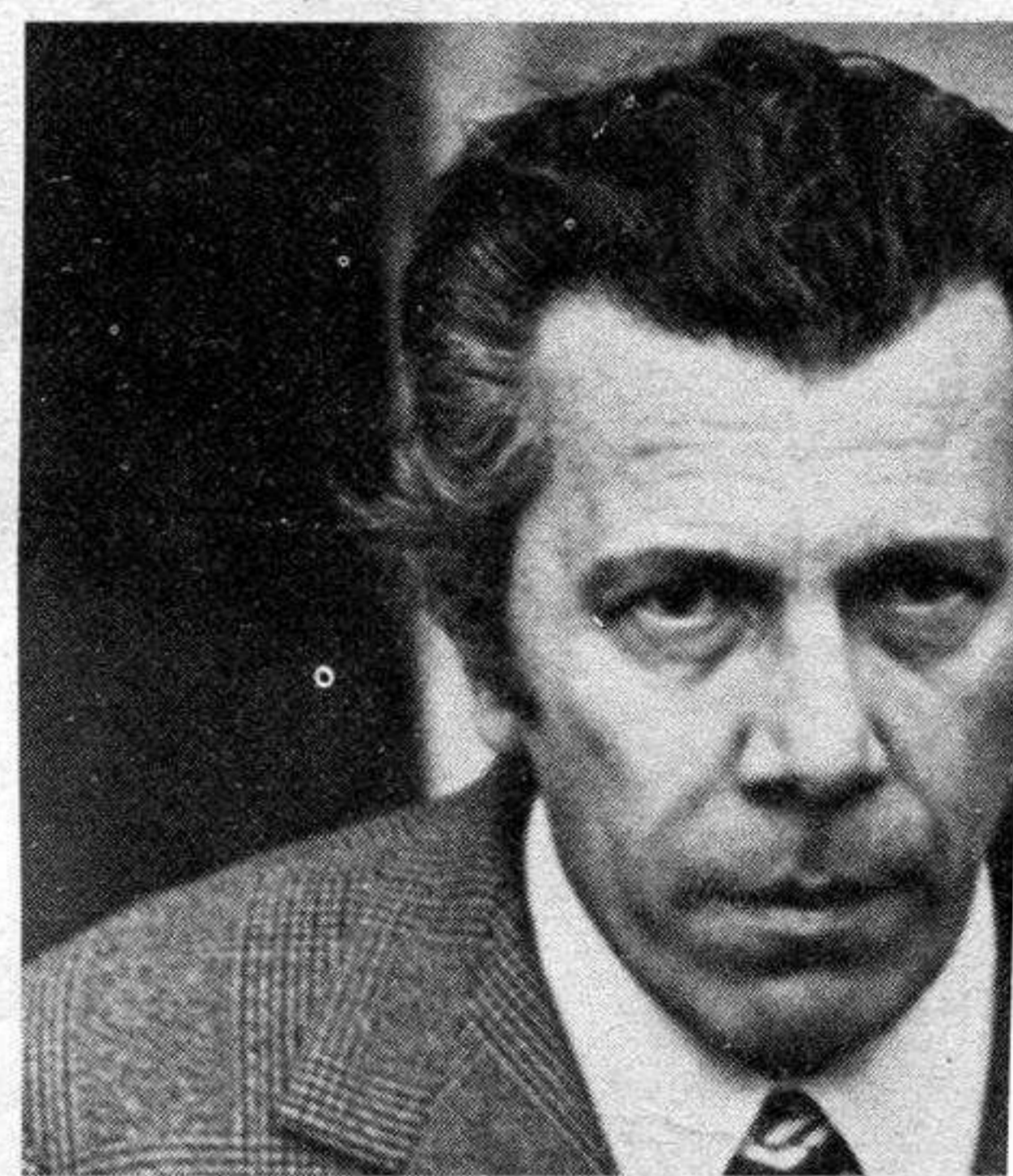
Finale caldo  
F.1 negli USA  
e GIAPPONE

domenica **SPRINT**

**NON BASTA l'avaria denunciata alle SOSPENSIONI per attenuare la secca sconfitta (6. e 8.) delle T.2 a MOSPORT: da 120 giorni NON VINCE in pista una FERRARI (e da MODENA altre cattive notizie)**

# L'agopuntura basta a HUNT

Il perito  
tecnico  
ROCCHI  
colpito  
da infarto



**Malati ROCCHI  
e SALVARANI  
FORGHIERI al Glen**

MODENA - La domenica amara della Ferrari nel rush finale oltre Atlantico del Mondiale F.1, è complicata da alcune vicende umane interne nello staff tecnico. Sabato è stato colpito da grave infarto il geom. Rocchi, che è uno degli elementi chiave della troika tecnica con Forghieri e Bussi. La prognosi non è stata ancora sciolta. Se tutto andrà bene, come ci si augura tutti, è intuibile che il valente tecnico modenese non potrà tornare al lavoro prima di 5-6 mesi. Inoltre anche il disegnatore Salvarani, pure lui cinquantaduenne, e che è l'artefice della soluzione degli speciali ingranaggi del cambio trasversale, ha avuto una seria ricaduta di un attacco anginale.

Intanto ha fatto le valige l'ing. Forghieri che corre negli USA per dar man forte a Tomaini e al d.s. Audetto, esposti in Canada da soli al difficile momento dell'attacco anche psicologico di Hunt e della McLaren.

Preoccupano anche le condizioni di Lauda che secondo le comunicazioni pervenute è molto teso, ha dormito male nelle notti canadesi e risente di molti postumi dell'incidente col trattore che lo affaticano in corsa, mentre gli danno seri fastidi anche i trapianti di pelle specie attorno all'occhio che lo hanno fatto soffrire parecchio. Se Lauda fosse riuscito a prender qualche punto in Canada, si era anche ipotizzata la possibilità di rinunciare a G.P. USA per farlo ritrovare in pieno forze per il Giappone, ma ora questo possibile «lusso» si è fatto difficile.

## DALL'INVIATO

MOSPORT - Alle malinconie che ogni volta che veniamo qui ci provoca il circuito di Mosport e la curiosa disinvoltata organizzazione dei canadesi, stavolta si è aggiunta quella della decisa sconfitta delle Ferrari, che sono state battute abbastanza seccamente, sia pure con le spiegazioni dei perché, e che hanno deluso le migliaia di italiani venuti da tutto il Canada a sperare che la squadra italiana potesse ribadire sulla pista la posizione di superiorità che i recenti avvenimenti avevano ridata anche sulle tabelle ufficiali.

Malinconia ed anche irritazione, oltre che apprensione per quanto può accadere nelle due gare che ci dividono dalla fine del campionato. Apprensione suscitata forse dalla reazione brutale, derivante dalla constatazione del risultato di domenica 3 ottobre, in contrapposto alla euforia che era seguita dalla decisione del tribunale di appello di porre Niki Lauda in una posizione di vantaggio netto.

La vittoria di Hunt, è stata netta e sacrosanta, solo minacciata da Depailler, non da uno della Ferrari. Avesse vinto Depailler non ci sarebbe stato nulla da eccepire, perché il francese aveva fatto tutto il possibile per avere questo risultato, ma ai fini della Ferrari non avrebbe cambiato niente, oltre il minor guadagno in punti da parte di Hunt. Per la Ferrari la sconfitta sarebbe stata da incassare ugualmente e senza scuse.

Adesso Lauda ha ancora otto punti di vantaggio su Hunt, alla vigilia del Gran Premio degli Stati Uniti, ma questo margine che parrebbe grande può diventare aleatorio, visto che occorre potergli star vicino, almeno perché possa essere conservato almeno in parte fino alla fine.

Il risultato del Canada pone proprio questo interrogativo. La sconfitta è significativa ed indicativa an-

MOSPORT - La battaglia tra James Hunt e Niki Lauda continua a riscaldarsi anche al di fuori della pista. James è stato molto scostante nei confronti di Niki quando questi è andato a chiedergli — il primo giorno delle prove — di recarsi alla riunione della commissione di sicurezza del circuito. «Sono qui per correre, non per fare chiacchiere con quella maledetta commissione di sicurezza», ha detto a Niki, rifiutando di averci a che fare. (Lo hanno sostituito nella commissione dei 5 piloti in seno all'Associazione Costruttori F.1 con Pace; ma la contestazione del circuito avviata all'inizio è subito così sbollita). Prima della corsa, Hunt è stato molto nervoso e aveva anche problemi con il braccio sinistro, dove si era formata dell'acqua al gomito. La notte prima della gara, ha subito diversi trattamenti di agopuntura da un medico locale, però il braccio gli faceva sempre male la mattina della corsa.

Niki ha saputo dei problemi del rivale ed è stato contento. «Penso che sarà una corsa dura, e perciò bisogna essere in condizioni ottime di salute. Io ho un leggero problema con il torcicollo, mi si è slogata una vertebra in occasione dell'incidente al Nurburgring. Spero che non mi causerà dei problemi. Il mio piano sarà di stare fermo e osservare Hunt, Peterson e Brambilla, che si mettono fuori pista a vicenda, sperando che io ci sia sempre, alla fine della gara», ha detto Niki. Per come è finita la situazione si è praticamente rovesciata.

j. h.

che di una possibile ripetizione in futuro, oppure è da considerare solo episodio disgraziato?

La risposta è evidentemente difficile, tale da dover essere meditata. Noi diremo, tutto considerato, che è andato tutto storto, e che ciò poteva essere prevedibile, ma diremmo anche che il futuro dovrebbe essere differente.

La sconfitta la si era avvertita già durante le prove, quando si è visto che le Ferrari non riuscivano a seguire il ritmo furibondo dei migliori. Clay Regazzoni aveva potuto fare qualcosa di buono nella prima giornata, ma nella seconda anche lui è un poco naufragato. Si dice per col-

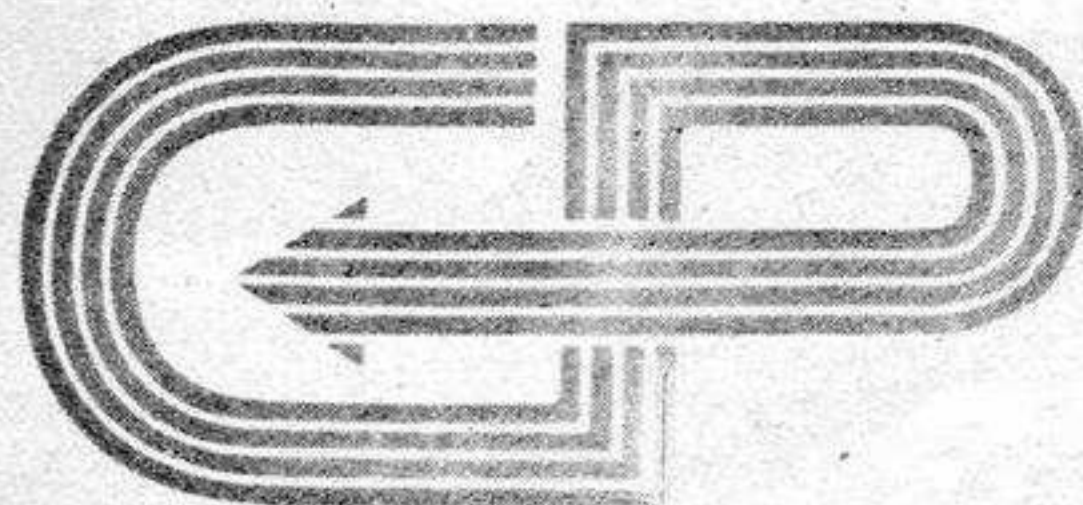
pa del motore affaticato, e può essere vero, ma non crediamo che egli avrebbe potuto essere comunque in primo piano.

Niki Lauda aveva, poi, una condizione psicologica ancora peggiore. Il circuito difficile e pericoloso deve avergli suggerito, anche se inconsciamente, una azione non spinta ai limiti massimi, e lo si comprende. Tanto più che la sua posizione in classifica mondiale poteva permettergli di non forzare, di essere relativamente soddisfatto anche di una posizione di rincalzo.

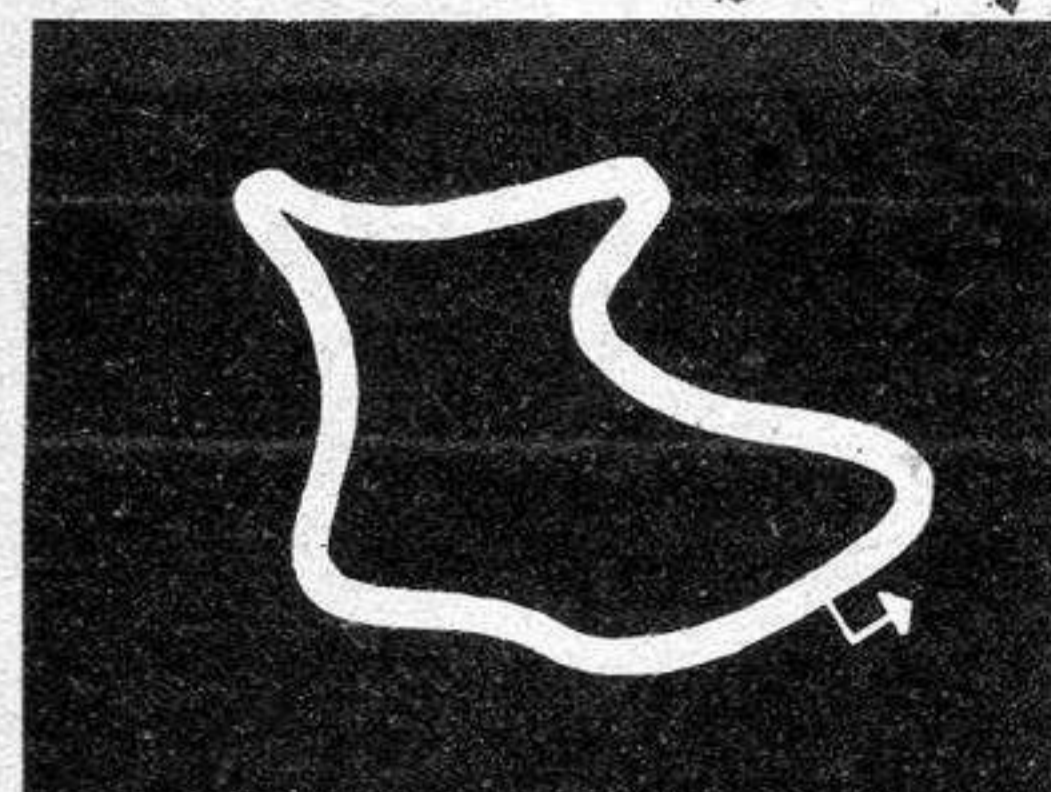
Una tattica che spiega i suoi tem-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 28



**CANADA**



Così (in 24) al VIA

<b>1. FILA</b>	
Patrick Depailler (Tyrrell P 34/2) 1'12"837	James Hunt (McLaren-Marlboro) 1'12"389
<b>2. FILA</b>	
Vittorio Brambilla (March-Beta 761) 1'12"799	Ronnie Peterson (March 761) 1'12"793
<b>3. FILA</b>	
Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'13"060	Mario Andretti (Lotus-JPS 11) 1'13"028
<b>4. FILA</b>	
Hans Stuck (March 761) 1'13"322	Jody Scheckter (Tyrrell P 34/2) 1'13"191
<b>5. FILA</b>	
Carlos Pace (Brabham-Alfa BT 45) 1'13"438	Jacques Laffite (Ligier-Matra) 1'13"425
<b>6. FILA</b>	
Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 1'13"500	Jochen Mass (McLaren-Marlboro) 1'13"439
<b>7. FILA</b>	
John Watson (Penske PC 4) 1'13"973	Tom Pryce (Shadow ND 8) 1'13"665
<b>8. FILA</b>	
Jacky Ickx (Ensign MN 176) 1'14"461	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS 11) 1'14"397
<b>9. FILA</b>	
Jean-Pierre Jarier (Shadow DN 5) 1'15"113	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD 04) 1'14"471
<b>10. FILA</b>	
Alan Jones (Surtees TS 19) 1'15"652	Larry Perkins (Brabham-Alfa BT45) 1'15"598
<b>11. FILA</b>	
Brett Lunger (Surtees TS 19) 1'16"201	Henri Pescarolo (Surtees TS 19) 1'15"979
<b>12. FILA</b>	
Arturo Merzario (Williams-Wolf) 1'17"288	Guy Edwards (Hesketh 308) 1'17"217

**L'altalena della corsa**

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	HUN	PET a 1"	DEP a 2"5	AND a 2"7	SCH a 3"	LAU a 3"12	BRA	MAS		
20	HUN	DEP a 1"8	AND a 6"	SCH a 7"8	LAU a 10"3	PET a 11"5	BRA a 12"			
30	HUN	DEP a 1"7	AND a 5"2	SCH a 6"8	LAU a 13"6	MAS	REG			
40	HUN	DEP a 1"	AND a 7"3	SCH a 10"	LAU a 17"	MAS a 19"6	REG	PAC	BRA a 32"	PET
50	HUN	DEP	AND a 10"	SCH a 14"	LAU	MAS	REG	PAC	BRA	PET
60	HUN	DEP a 1"01	AND a 12"3	SCH	MAS	REG	PAC	LAU		
70	HUN	DEP a 1"	AND a 14"9	SCH a 16"1	MAS a 40"	REG a 40"8	PAC a 40"9	LAU a 54"3	PET	WAT

Domenica 3 ottobre 1976

quattordicesima prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** C.R.D.A., c/o Mosport Park, 1905 Avenue Road, Toronto (Canada). Autodromo di Mosport Park, di metri 3.957, 80 giri pari a km 316,56

● **Partenza:** ore 15,23 locali

● **Condizioni climatiche:** PROVE, tempo bello, soleggiato e fresco, 22 gradi. GARA, soleggiato e fresco, 22 gradi

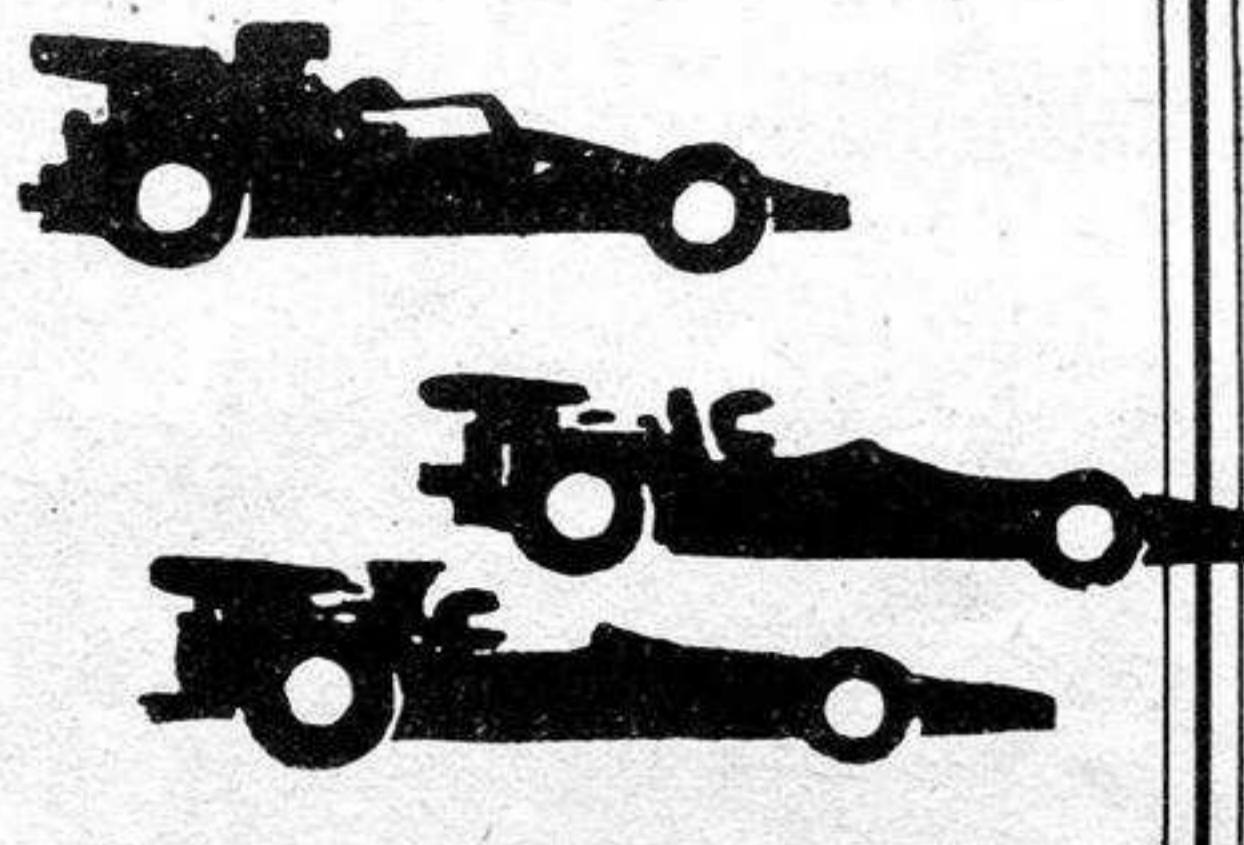
● **Condizioni della pista:** normali, relativamente al fondo che è quello che è

● **Direttore di gara:** Reg Wesson

● **Spettatori:** 85.000

● **Organizzazione:** 7

● **Sicurezza:** 6



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Hunt	McLaren-Marlb.	80	1.40'09"626	—
2. Depailler	Tyrrell P 34/2	80	1.40'15"957	6"331
3. Andretti	Lotus-JPS 11	80	1.40'19"992	10"366
4. Scheckter	Tyrrell P 34/2	80	1.40'29"371	19"745
5. Mass	McLaren-Marlb.	80	1.40'51"507	41"881
6. Regazzoni	Ferrari 312 T2	80	1.40'55"882	46"256

Così (in 20)

al **TRAGUARDO**

**1° HUNT**  
(McLaren M23)  
a 189,649 kmh



**Classifica Mondiale Piloti**

(dopo 14 prove)

	BRASILE 25-1	SUDAFR. 7-3	USA-WEST 28-3	SPAGNA 2-5	BELGIO 16-5	MONACO 30-5	SVEZIA 13-6	FRANCIA 4-7	TOTALE (prima parte)	G. BRET. 18-7	GERMAN. 1-8	AUSTRIA 15-8	OLANDA 29-8	ITALIA 12-9	CANADA 3-10	USA-EST 10-10	GIAPP. 24-10	TOTALE GENERALE
Lauda	9	9	6	6	9	9	4	—	52	9	—	—	—	3	—	—	—	64
Hunt	—	6	—	9	—	—	2	9	26	—	9	3	9	—	9	—	—	56
Scheckter	2	3	—	—	3	6	9	1	24	6	6	—	2	2	3	—	—	43
Depailler	6	—	4	—	—	4	6	6	26	—	—	—	—	1	6	—	—	33
Regazzoni	—	—	9	—	6	—	1	—	16	—	—	—	6	6	1	—	—	29
Laffite	—	—	3	—	4	—	3	—	10	—	—	6	—	4	—	—	—	20
Watson	—	2	—	—	—	—	—	4	6	4	—	9	—	—	—	—	—	19
Mass	1	4	2	—	1	2	—	—	10	—	4	—	—	—	2	—	—	16
Andretti	—	1	—	—	—	—	—	2	3	—	—	2	4	—	4	—	—	13
Peterson	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	1	—	9	—	—	—	10
Nilsson	—	—	—	4	—	—	—	—	4	—	2	4	—	—	—	—	—	10
Pryce	4	—	—	—	—	—	—	—	4	3	—	—	3	—	—	—	—	10
Pace	—	—	—	1	—	—	—	3	4	—	3	—	—	—	—	—	—	7
Stuck	3	—	—	—	—	3	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Jones	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Reutemann	—	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Fittipaldi	—	—	1	—	—	1	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
Amon	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Stommelen	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Brambilla	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	1	—	—	—	—	1

Il G.P. ARGENTINA in programma il 11-1-76 è stato annullato.

**Coppa Costruttori Formula 1**

(dopo 14 prove)

	BRASILE 25-1	SUDAFR. 7-3	USA-WEST 28-3	SPAGNA 2-5	BELGIO 16-5	MONACO 30-5	SVEZIA 13-6	FRANCIA 4-7	TOTALE (prima parte)	G. BRET. 18-7	GERMAN. 1-8	AUSTRIA 15-8	OLANDA 29-8	ITALIA 12-9	CANADA 3-10	USA-EST 10-10	GIAPP. 24-10	TOTALE GENERALE
Ferrari	9	9	9	6	9	9	4	—	55	9	—	—	6	6	1	—	—	77
McLaren	1	6	2	9	1	2	2	9	31	—	9	3	9	—	9	—	—	61
Tyrrell	6	3	4	—	3	6	9	6	37	6	6	—	2	2	6	—	—	59
Lotus	—	—	—	4	—	—	—	2	6	—	2	4	4	—	4	—	—	20
Ligier	—	—	3	—	4	—	3	—	10	—	—	6	—	4	—	—	—	20
Penske	—	2	—	—	—	—	—	4	6	4	—	9	—	—	—	—	—	19
March	3	—	—	—	—	3	—	—	6	—	—	1	1	9	—	—	—	17
Shadow	4	—	—	—	—	—	—	—	4	3	—	—	3	—	—	—	—	10
Brabham	—	—	—	3	—	—	—	3	6	—	3	—	—	—	—	—	—	9
Surtees	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Copersucar	—	—	1	—	—	1	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
Ensign	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Parnelli	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

- 7. Pace (Brabham-Alfa) a 46"472
- 8. Lauda (Ferrari 312 T2) a 1'12"957
- 9. Peterson (March 761) a 1 giro
- 10. Watson (Penske PC 4) a 1 giro
- 11. Pryce (Shadow DN 8) a 1 giro
- 12. Nilsson (Lotus-JPS) a 1 giro
- 13. Ickx (Ensign MN 176) a 1 giro
- 14. Brambilla (March 761) a 1 giro
- 15. Lunger (Surtees TS 19) a 2 giri
- 16. Jones (Surtees TS 19) a 2 giri
- 17. Perkins (Brabham-Alfa) a 2 giri
- 18. Jarier (Shadow DN 5) a 3 giri
- 19. Pescarolo (Surtees TS 19) a 3 giri
- 20. Edwards (Hesketh) a 5 giri

**i RITIRATI**

CHI	QUANDO	PERCHE'
Laffite	43.	pressione olio
Fittipaldi	41.	rottura scarico e supporto alettone
Stuck	36.	sospensioni
Merzario	11.	fuori strada

**UN SOLO PRIMATO**

- **sul GIRO:**  
Depailler, in 1'13"817, media 192,981 kmh. Primato imbattuto: Niki Lauda (Ferrari 312 B3), in 1'13"659, media 193,392 kmh (1974)
- **sulla DISTANZA:**  
Hunt, media 189,649 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro McLaren M23), media 189,089 kmh (1974)

**LA PROSSIMA PROVA**

Gran Premio degli Stati Uniti Est, Watkins Glen, 10 ottobre 1976

**I giri più veloci in gara**

1'13"817	Pryce	1'14"716	Ickx	1'15"345
1'14"026	Watson	1'14"727	Perkins	1'15"388
1'14"124	Jones	1'14"792	Fittipaldi	1'15"690
1'14"124	Laffite	1'14"815	Jarier	1'15"891
1'14"160	Brambilla	1'15"087	Lunger	1'16"137
1'14"273	Peterson	1'15"141	Pescarolo	1'17"273
1'14"453	Stuck	1'15"211	Edwards	1'17"276
1'14"648	Nilsson	1'15"280	Merzario	1'20"053

**la PAGELLA** AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE	il più e il meno 
nt, Depailler, dretti	<b>10</b>		<b>SFORTUNATO</b>
ss, Pace neckter	<b>9</b>	McLaren, Tyrrell	<b>+ Brambilla</b>
azzoni, Lauda, er, Ickx, Watson, mbilla, Laffite	<b>8</b>	Lotus	<b>- Regazzoni</b>
ce, Nilsson, ipaldi, Pescarolo	<b>7</b>	Brabham, Ferrari, Ensign, Shadow, March	<b>COMBATTIVO</b>
ck, Jones, kins	<b>6</b>	Ligier, Penske	<b>+ Depailler</b>
ger, Edwards	<b>5</b>	Surtees, Copersucar	<b>- Jarier</b>
er	<b>4</b>	Hesketh	<b>FORTUNATA</b>
	<b>3</b>	Wolf-Williams	<b>+ Ferrari</b>
	<b>2</b>		<b>- March</b>
rzario classificabile	<b>1</b>		<b>EFFICACE</b>
			<b>+ McLaren</b>
			<b>- Williams</b>

**TUTTI i TEMPI delle PROVE**

Pilota 1974	Vettura	VENERDI'		SABATO	
		I	II	I	II
736 Hunt	McLaren-Marlboro M23	1'13"381	1'13"440	1'12"389	1'13"1
634 Depailler	Tyrrell-Elf P 34/2	1'14"106	1'14"333	1'12"837	—
340 Peterson	March 761	1'15"330	1'13"518	1'12"793	—
	Brambilla	1'14"764	1'13"333	1'12"799	—
923 Andretti	Lotus-JPS 11	1'13"882	1'13"444	1'13"028	—
230 Lauda	Ferrari 312 T2	1'15"333	1'14"117	1'13"060	1'15"1
302 Scheckter	Tyrrell-Elf P 34/2	1'14"378	1'14"031	1'13"191	—
709 Stuck	March 761	1'15"640	1'14"823	1'13"322	—
218 Laffite	Ligier-Matra JS 5	1'15"341	1'14"856	1'13"425	—
100 Pace	Brabham-Martini Alfa	1'14"297	1'14"541	1'13"438	—
186 Mass	McLaren-Marlboro M23	1'15"110	1'14"425	1'13"439	1'14"9
553 Regazzoni	Ferrari 312 T2	1'15"369	1'13"521	1'13"500	1'14"6
631 Pryce	Shadow DN 8	1'14"721	1'14"177	1'13"665	—
357 Watson	Penske PC 4	1'13"973	1'14"145	1'14"074	—
	Nilsson	1'16"333	1'15"779	1'14"397	—
661 Ickx	Ensign MN 176	1'15"004	—	1'14"461	—
188 Fittipaldi	Copersucar FD04	1'16"046	1'14"712	1'14"471	—
538 Jarier	Shadow DN 5	1'19"744	1'17"220	1'15"113	—
	Perkins	1'16"763	1'16"055	1'15"598	—
	Jones	1'16"687	1'15"652	1'15"862	—
	Pescarolo	1'16"910	1'15"979	1'16"070	—
	Lunger	1'19"880	1'16"790	1'16"201	—
	Edwards	1'19"956	1'18"208	1'17"217	—
337 Merzario	Williams-Wolf	1'18"314	1'23"470	1'17"288	—
	Ertl	1'16"743	1'16"534	—	—
815 Amon	Williams-Wolf	1'18"202	1'46"921	—	—
	Stuppacher	1'29"124	1'25"084	—	—

neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.

**AVREBBE FORSE POTUTO INSIDIARE HUNT SENZA UN BI-SORPASSO NEL RUSH FINALE**

**DEPAILLER estratto intossicato all'arrivo**

MOSPORT PARK - Dopo la partenza fulminea di Peterson, che peraltro non ha potuto tenere il suo ritmo. Depailler è stato staccato da Hunt quando Peterson ha dovuto cedere il primo posto, e così ha dovuto effettuare un notevole inseguimento per tentare di riacciocarsi a Hunt.

Quando i suoi sforzi stavano per finire, ed era ormai vicino alla coda della McLaren, Depailler ha avuto la sfortuna di incocciare nel sorpasso di Edwards e Jarier che marciavano appaiati, e di doverlo effettuare nella posizione meno propizia del circuito, mentre Hunt aveva potuto farlo con una maggiore facilità. Ciò ha staccato di nuovo Depailler da Hunt, costringendolo ad un altro inseguimento peraltro molto bello ed efficace.

E' stato questo, a mio parere, il momento decisivo, perché se non vi fosse stato l'intoppo dei due ritardatari Depailler avrebbe potuto decisamente attaccare Hunt, costringendolo ad una azione più serrata ed avendo la probabilità di superarlo.

Il sorpasso lo ha invece ridistanziato, e sul finire vi è stata



Patrick Depailler, a Mosport, ha compiuto una delle sue più belle gare con la Tyrrell a 6 ruote. Ha insidiato il primo posto di Hunt fino all'ultimo

anche la rottura del manometro del carburante, a complicargli le cose.

Comunque Depailler ha ben meritato il premio della combattività che gli è stato attribuito stavolta all'unanimità, e col quale (stavolta) siamo d'accordo anche noi.

Ha terminato la gara completamente esausto ed appena passata la linea del traguardo ha frenato la macchina prima della curva che segue il rettilineo. Ha dovuto essere estratto dall'abitacolo ed è stato portato all'infermeria del circuito dove i medici gli hanno riscontrato uno stato di leggera intossicazione per esalazioni di vapori di benzina, oltre che leggere ustioni da contatto con benzina alla schiena ed al busto. Dopo opportune cure si è rimesso senza altre conseguenze.

La fuoriuscita di un poco di carburante da una canalizzazione gli ha investito la tuta e provocato il malessere, e spiega anche il suo rallentamento negli ultimi giri della corsa, che egli ha terminato a forza di volontà.

f. l.

● **CESARE FIORIO** è in questi giorni in Brasile (dove la Lancia non ha interessi di mercato) per tentare di mettere in piedi la organizzazione di un grande rally, che dovrebbe essere disputato in concomitanza con il lancio della Fiat brasiliana, costruita negli stabilimenti di Belo Horizonte e che sono già entrati in attività. E' evidente che viene sfruttata la grande esperienza di Cesare Fiorio nelle gare stradali, ma è anche evidente che ciò può essere interpretato come un ulteriore passo verso una « destinazione » di Fiorio a compiti che andranno oltre quelli già svolti in seno alla Lancia.

● Il brasiliano **ALEX RIBEIRO** correrà a Watkins Glen sulla **HESKETH** finora guidata da **EDWARDS**. Aveva avuto delle proposte anche dalla Brabham, ma ha preferito non accettarle per restare legato alla **MARCH** che pare gli abbia fatto delle promesse. Adesso però sembra che la March abbia cambiato idea, nel senso che intenderebbe conservare Brambilla (ed anche i soldi della Beta) quindi per Ribeiro le probabilità di poter correre in F. 1 sono diminuite. Cosicché per adesso Ribeiro non ha prospettive per il '77.

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

pi in prova e che in gara pareva fosse applicata come si deve, vale a dire con una corsa saggia, senza rischi, abbastanza utile perché la posizione occupata gli permetteva di conquistare qualche punto, di ridurre il vantaggio che a Hunt sarebbe venuto dalla vittoria che appariva ineluttabile.

### Andrà meglio al GLEN

A complicare tutte le programmazioni è venuto il cedimento della sospensione posteriore di destra su entrambe le Ferrari. Un cedimento che è grave tenuto conto della qualità che le Ferrari hanno di non rompersi, soprattutto in queste parti, e che dà da pensare, anche se non troppo perché di circuiti come questo non ce ne sono altri.

Così alla fine la Ferrari ha soltanto la consolazione del punto conquistato da Regazzoni, ma è tutto ed è pochino.

Se qui a Mosport le cose sono andate tanto male, lo stesso non dovrebbe accadere a Watkins Glen ed in Giappone. A Watkins Glen la Ferrari va subito, e farà mercoledì le prove preliminari che faranno anche altri. Non avrà cioè lo svantaggio che ha avuto qui. Poi si sa che Watkins Glen è circuito che permette alle Ferrari di sfruttare le loro qualità, e che sia Lauda sia Regazzoni vi hanno sempre ben camminato. Quindi, anche se Hunt sarà forte, Lauda dovrebbe potergli stare vicino se non davanti. E quindi dovrebbe davvero, stavolta, conservare un buon margine di vantaggio, se non accrescere quello che ha.

A nostro parere, quindi, la settimana ventura dovremmo potervi raccontare cose più liete di queste di Mosport. Ed in Giappone, le cose saranno uguali per tutti, anche se Hunt vi ha avuto una esperienza con quella « dimostrazione » che ha portato per la prima volta le Formula Uno sul circuito del Fuji.

Per concludere questo discorso diciamo dunque che, con inguaribile ottimismo, vediamo il futuro abbastanza sereno per la Ferrari e per Lauda. Questa in Canada è stata una brutta giornata, ancora più brutta del preventivabile. E' passata, ed ormai appartiene agli archivi. Possa non ripetersi.

Per il resto, la corsa è stata lineare. La sfuriata iniziale di Peterson, veemente come al solito, è durata poco, come al solito, per via delle qualità della sua macchina che non gli hanno permesso di fare di più.

### PETERSON fa da tampone

Peterson ha avuto tuttavia una grande parte sullo svolgimento della corsa, come vi diciamo a parte, pur se non a suo beneficio. Hunt ha potuto profittare del « tampone » che Peterson ha messo davanti agli altri, sgranando la fila dei migliori che avrebbero potuto restare uniti e quindi darci una battaglia più serrata. Invece non abbiamo avuto che una presa di abitudini chiare, che sono state mantenute fino alla fine. Salvo quella di Lauda, per via del supporto di un braccio della sospensione posteriore che si è rotto.

Come è accaduto a Regazzoni, che ci ha dato l'emozione di una lotta serrata con Pace, anche a colpi di pugni alzati dal brasiliano per pro-

testare, e della collisione degli ultimi giri che ha fatto balzare in piedi la gente, e scappare indietro i meccanici della Ligier che si sono visti arrivare ai piedi le due macchine.

Per il resto, questa gara ha avuto poche cose da dire e da mostrare, tutto essendo praticamente scontato dopo una diecina di giri. Abbiamo avuto anche la delusione del progressivo ritardo di Brambilla, cui è mancato ancora il cambio, già semibloccato sabato, e quella di Merzario che è stato in gara pochissimo, sempre all'ultimo posto, prima di « parcheggiare » la macchina ai lati della pista.

Per gli altri, non c'è stata nessuna nota di rilievo, salvo quella negativa del solito Jarier rinunciatario, e che ha influenzato la corsa di Depailler come vi abbiamo detto. Una corsa tutto sommato scialba, senza tante cose da raccontare.

Evidentemente non per Hunt, che riprende fiato e speranza di diventare campione. Né per Depailler che sa di aver fatto una corsa splendi-

## IL GRANDE TIFO DEGLI EMIGRANTI ITALIANI AVVILITO DALLA CORSA CON HUNT E DEPAILLER PROTAGONISTI

# March senza freni affaticato NIKI e pugni di PACE



Primo giro a Mosport, con Ronnie Peterson già al comando (non si vede nella telefoto) inseguito da Hunt, Depailler, Brambilla, Andretti, Scheckter, mentre più staccata è la Ferrari di Niki Lauda. Hunt coronerà il suo inseguimento nel corso del nono giro e presa la prima posizione non la abbandonerà fino al traguardo

da, e nemmeno per Andretti che avrebbe anche lui potuto riavvicinare i primi se non gli si fosse alterata la aerodinamica anteriore, per il cedimento del supporto dell'alettone.

Speriamo di avere qualcosa di più eccitante da raccontarvi la settimana ventura. Qualcosa che oltre tutto faccia piacere ai tifosi di casa nostra. Magari non soltanto a quelli della Ferrari ma anche a quelli dell'Alfa Romeo, che a Mosport ha ottenuto un buon risultato, tutto sommato, con la bella gara di Pace che sta trovando il ritmo giusto insieme con una macchina che comincia ad essere quella che sperava.

f. l.

● TRIVELLATO VENDE MODUS anche se rimane fedele alla Chevron. Soluzione del mister: per fornire una B 34 a Gabbiani, che aveva già acquistato un telaio Modus, si trova in casa ora una Modus M 1 nuova di zecca, che non ha mai corso.

### Peter WARR salvo per poco sull'aereo lotus

● Il nuovo direttore del team di Walter Wolf, Peter Warr, che assumerà questo posto dopo il GP del Giappone, avrebbe quasi concluso la sua carriera in una mattinata nebbiosa a Hethel. Stava per partire con la famiglia per una breve vacanza ad Ibiza dopo il GP d'Italia e Colin Chapman gli ha gentilmente prestato il vecchiotto aereo della società Navaja con il pilota per portarlo laggiù.

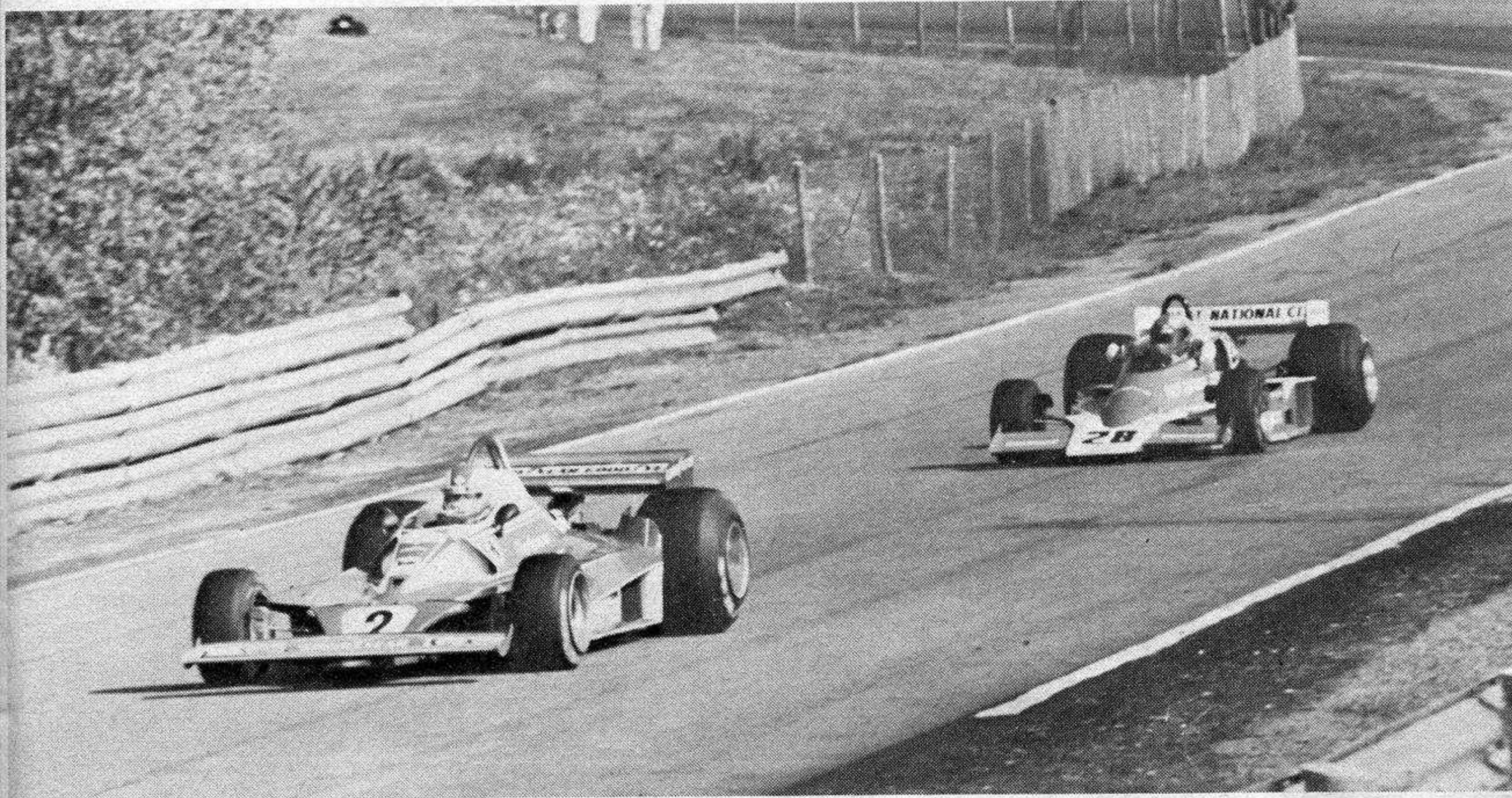
Era una mattina nebbiosa, però normalmente questo non costituiva un problema per il pilota che aveva lasciato Hethel già in tutte le condizioni atmosferiche. Soltanto che questa volta aveva regolato il suo altimetro in modo erroneo. Con gli occhi fissati sugli strumenti nella fase di decollo, credeva di essere a una quota molto superiore di quanto non

fosse effettivamente e volava direttamente contro gli alberi alla fine della pista di decollo. « Pensavamo che la fine fosse arrivata, » diceva Warr, « ma in qualche modo l'aereo è rimasto in aria malgrado avesse un grosso buco nella fusoliera e pezzi strappati dalle ali e siamo riusciti a fare un atterraggio di emergenza su un aeroporto vicino della RAF ».

Warr ha chiamato Chapman per dargli la brutta notizia e egli gli ha immediatamente offerto il secondo aereo per riprendere le loro vacanze. Certamente dopo questa esperienza ne aveva bisogno.

### Rifiutata la BRM da TAURANAC

MOSPORT. Ultime notizie, dal Canada, sull'annunciata nuova BRM di Formula 1. La vettura, se sarà fatta, sarà disegnata da Len Terry, dopo che Ron Tauranac ha rifiutato l'incarico che gli era stato proposto. La più recente vettura progettata da Len Terry è stata la Gulf G. 7 che ha vinto la 24 ore di Le Mans nel 1975.



Clay Regazzoni, che qui vediamo davanti a Watson, ha avuto come al solito un buon finale. Comunque le « buone maniere » con cui ha tenuto Pace che gli insidiava la posizione non sono piaciute

## ECCLESTONE accusa REGAZZONI di «tentato omicidio»

**MOSPORT - Dopo la gara, Bernie Ecclestone ha definito la manovra di Regazzoni nei confronti di Pace, quasi di fronte al muretto dei box, come « un tentativo di omicidio ». Carlos Pace è stato meno drastico: « Se si fosse trattato di un giovane pilota alle prime armi, gli avrebbero probabilmente ritirato la licenza ».**

### SPECIALE AUTOSPRINT

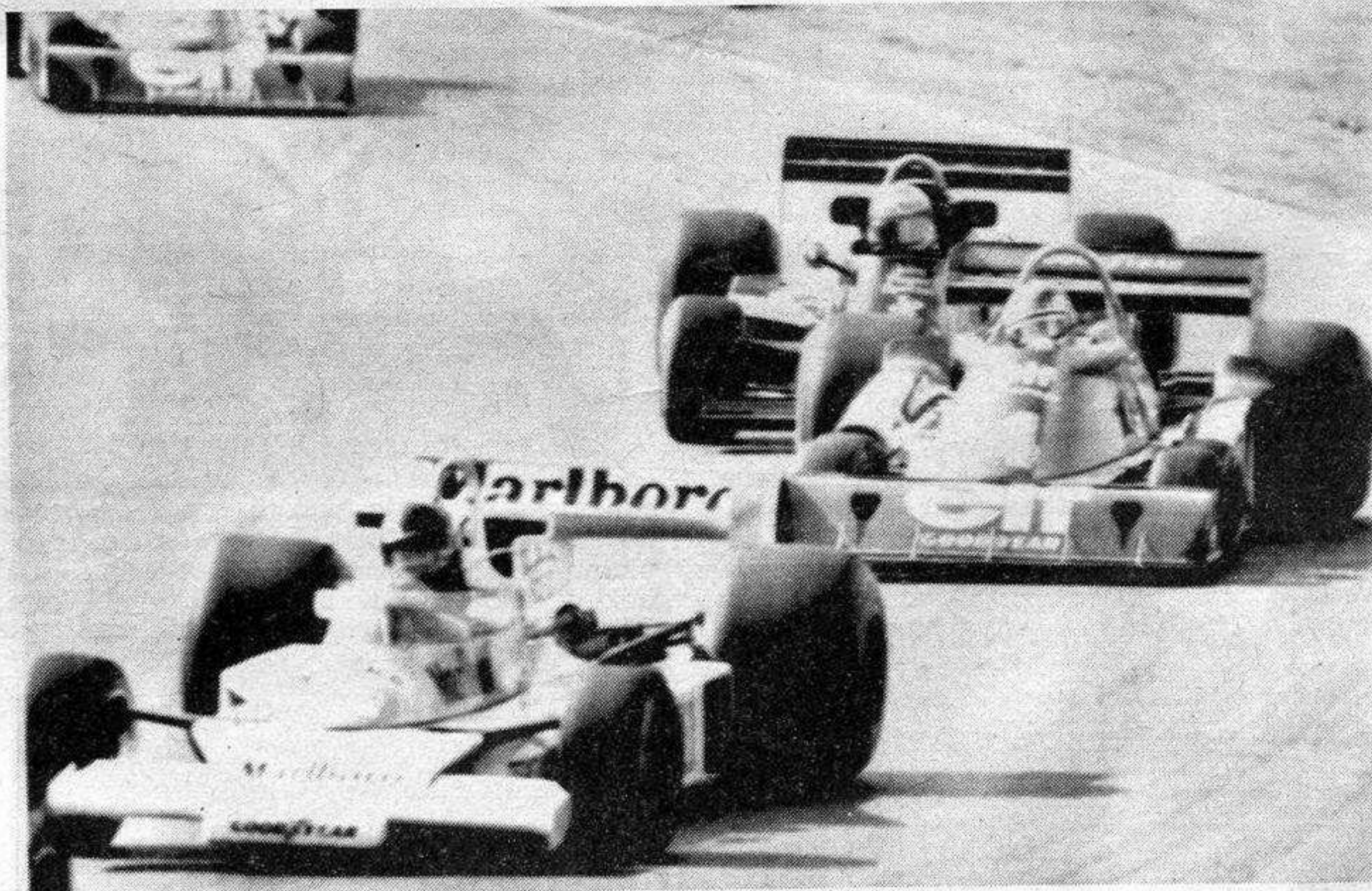
**MOSPORT PARK** - Se non fosse dipeso dall'idioma usato dall'annunciatore ufficiale che commentava l'evento, si sarebbe potuto anche pensare di essere a Monza: tanto, gli unici suoni che ci arrivavano sia dalle tribune che dai pendici circostanti il tracciato erano indubbiamente italiani. D'altronde, non era difficile individuare verso chi volgesse le simpatie delle migliaia di tifosi, in questo favoloso week-end di sole e colori brillanti d'autunno, che hanno accolto l'entrata in pista di Lauda, Regazzoni, Brambilla e Merzario con un'assordante osanna di evviva ed uno sventolio di stendardi inneggianti alla « Casa del cavallino ».

Ventiquattro vetture prendevano il via alle 15,20 ora locale, con Hunt alla « pole position » e Arturo Merzario per fanalino di coda dopo un giro di ricognizione. Partenza pulita ma allo stesso tempo avrebbe potuto avere anche delle gravi conseguenze perché Nilsson che per il giro di ricognizione non aveva potuto partire con tutti gli altri, arrivava in coda e a velocità elevata quando tutti gli altri attendevano per un brevissimo momento l'abbassarsi della bandiera del via. Fortunatamente, tutti facevano in tempo a lanciarsi nell'attimo che questi stava per arrivare. Peterson è prontissimo a portarsi al comando seguito da Hunt, Depailler, Brambilla, Scheckter, Lauda e Mass e sembra destinato a ripetere la brillante affermazione di tre settimane fa a Monza tanto che, al terzo giro, ha già mezzo secondo dal pilota della McLaren.

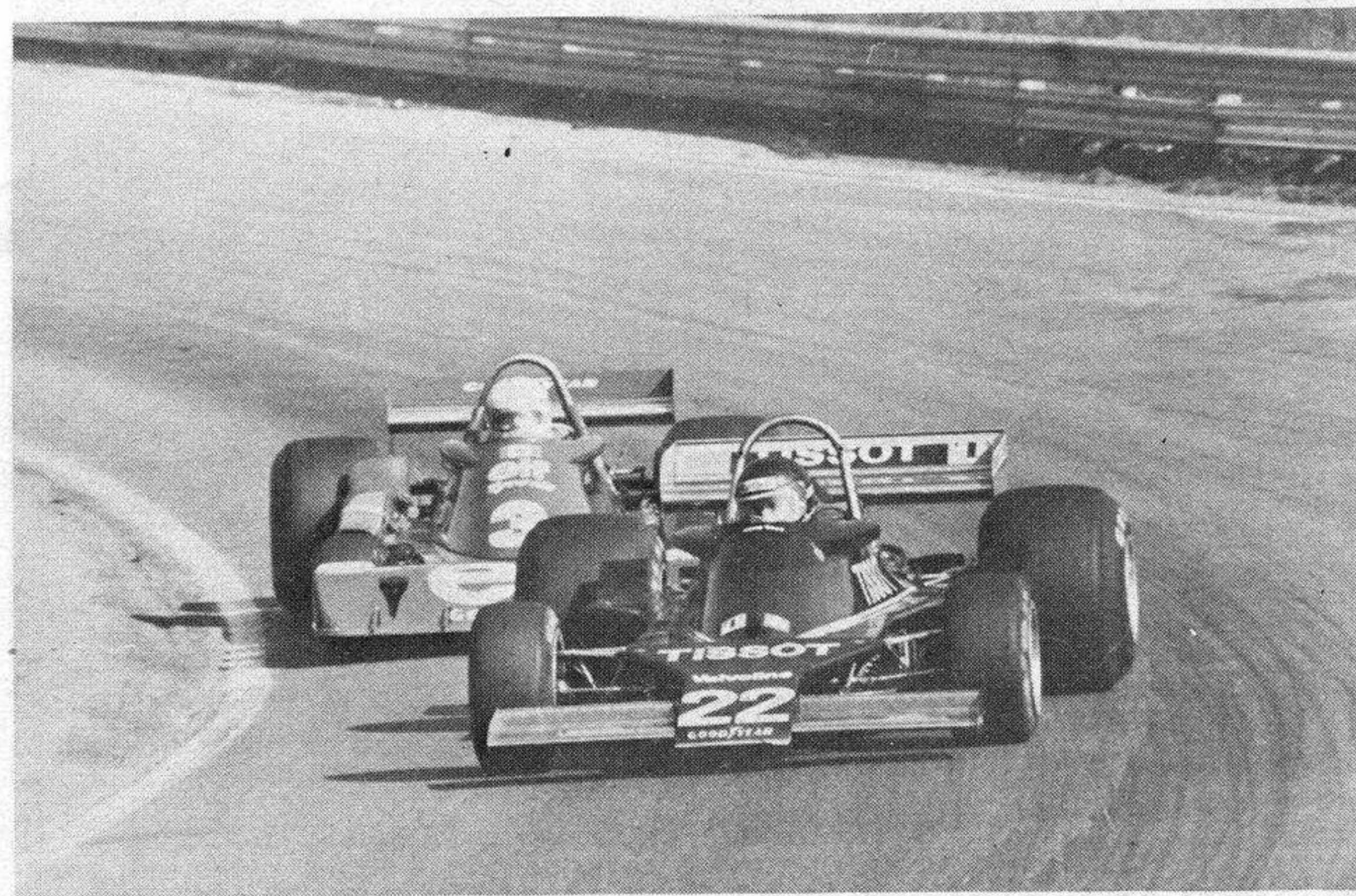
Mentre tutti proseguono per i primi giri a gruppetti abbastanza ravvicinati, Merzario chiude la parata tutto solo e già molto staccato; al settimo giro, uscita di strada di Perkins (sempre alla seconda curva) che però si riprende subito ed è in grado di continuare.

Per i primi otto giri tutti proseguono in posizioni immutate, ma al nono Hunt riesce a rubare la piazza a Peterson che alla quattordicesima tornata è costretto a lasciare il passo anche a Depailler. Si scoprirà alla fine della corsa che allo svedese si bloccavano i freni anteriori e naturalmente, questo spiega anche le perdite successive di posizioni. Al diciottesimo giro comincia anche il calvario per Brambilla con la quarta marcia che non gli sta dentro, stesso inconveniente che lo ha handicappato sabato durante le prove di qualificazione, cosicché l'italiano cede una posizione a Mass. Le posizioni alla ventesima tornata sono: Hunt, Depailler a un secondo e otto, quindi Andretti a 6 secondi, Scheckter a 7"8, Lauda a 10"3, Peterson a 11"5 e Brambilla a 12": la media di Hunt a questo punto è di 190,988 kmh. Nel frattempo si è ritirato Merzario che è uscito di strada alla curva Moss, fortunatamente senza nessuna conseguenza.

Fittipaldi fora al ventottesimo giro e



Hunt e Depailler, qui davanti ad Andretti, sono stati i grandi protagonisti della corsa. Probabilmente il francese sarebbe riuscito ad insidiare la prima posizione se non fosse « crollato » fisicamente verso la fine



Non è riuscito a disputare una bella gara Jacky Ickx al volante della Ensign sponsorizzata dalla Tissot. La macchina comunque seguita a interessare tutti quanti per la prossima stagione: ora si parla di Brett Lunger

dopo una brevissima sosta ai box è in posizione di continuare: al giro successivo si ferma ai box anche Stuck dopo che è incappato in un testa coda e da questo momento si fermerà ripetutamente per controllare la March che è diventata incontrollabile. Bellissima battaglia fra Hunt e Depailler, che dalla seconda posizione spinge il britannico al massimo ad ogni giro; infatti il distacco fra i due non supera mai i due secondi nonostante sia diffi-

le mantenere la scia nel momento dei sorpassi. Andretti, Scheckter e Lauda continuano la loro corsa indisturbati con circa tre secondi che li divide uno dall'altro, mentre Regazzoni si fa sotto a Brambilla e gli minaccia la posizione.

A metà gara troviamo sempre Hunt al comando con Depailler secondo, attaccato sui tubi di scarico che attende il momento propizio per passarlo e in continuità questi due aumentano il loro distacco dal

resto dei concorrenti dei quali troviamo sempre Andretti in terza posizione a circa 7 secondi, quindi Scheckter a 10", Lauda a 17", Mass a 19"6 e poi: Regazzoni, Pace, Brambilla, Peterson, Laffite e Ickx.

Ancora a metà gara, nuova fermata ai box di Fittipaldi che questa volta ha rotto i tubi di scarico quindi, al 42. è costretto all'abbandono anche Laffite per un calo improvviso della pressione dell'olio. Ancora una quindicina di giri e Brambilla non ce la fa più a mantenere la nona posizione ed in pochi giri deve cedere sia a Peterson, che pare abbia trovato una certa stabilità, nonché a Watson e Pryce.

La lotta per la posizione di testa si fa sempre più accanita... sembra che Depailler ce la faccia veramente a passare Hunt tanto gli è vicino, ma ancora una volta i sorpassi giocano un ruolo predominante. Davanti a Hunt si girano Edwards e Jarrier e mentre il primo ce la fa a destreggiarsi e passare, il secondo perde ancora il contatto; però riuscirà in brevissimo tempo a rimettersi alle costole. Lauda comincia a cedere, forse le condizioni della corsa stessa, su un circuito del genere, non sono delle più ideali per le sue condizioni fisiche. Infatti, fra il 59. ed il 60. è costretto a cedere la posizione prima a Mass, poi al compagno di squadra Regazzoni e quindi anche a Pace. Lotta serrata fra questi tre che si sono rincorsi dal momento del via e non intendono di mollare. E' Pace che incalza Regazzoni con tenacia perché gli faccia strada e ripetutamente lo minaccia con il pugno alzato.

Peterson a 11"5 e Brambilla a 12": la media di Hunt a questo punto è di 190,988 kmh.

Al sessantesimo giro le posizioni di testa sono sempre le stesse con Hunt e Depailler che lo ha riagganciato quindi ad appena 12 secondi troviamo ancora Andretti poi, Scheckter, che sembra abbia accorciato un po' le distanze dall'italiano americano. Mass, Regazzoni, Pace e Lauda. Per gli ultimi 20 giri le posizioni si mantengono pressoché immutate ad eccezione di Brambilla che è stato superato anche da Ickx ed ora è tredicesimo.

Momento di panico a soli tre giri dalla fine con ancora un ennesimo tentativo da parte di Pace di passare Regazzoni, ma questi lo stringe all'uscita dall'ultima curva ed il brasiliano mette le due ruote di destra contro il muretto davanti ai box però non perde il controllo della vettura e così può continuare. Atto finale della gara: Depailler all'arrivo sviene perché per l'ultima mezzora ha aspirato i fumi lasciati dalla McLaren di Hunt oltre che la benzina fuoriuscita dal suo serbatoio. Però, portato al pronto soccorso riprende conoscenza immediatamente e poi dichiarerà che, se non fosse dipeso dal malesse che lo ha colpito verso il termine della gara, certamente avrebbe passato Hunt.

**Gilberto Gatto**



Le condizioni del tracciato di Mosport Park non sono certo ideali, e non hanno mancato di suscitare il malumore dei piloti, non ostante sopralluoghi (cui ha partecipato anche il rappresentante italiano, ing. Ceard), e vigorose ripulite

# Nella pista contestata svettano i «piedoni»



**MOSPORT PARK** - Quello che a molti era sembrato una pazzia, spostare il GP del Canada di due settimane dalla data solita di settembre si è rivelata invece come una delle mosse più azzeccate, perché si è andati incontro a giornate di sole magnifico con temperatura mite sui 18-20 gradi. Tutto questo grazie a quella che in Canada è conosciuta come l'«estate degli indiani» che regolarmente porta il bel tempo durante le prime settimane di ottobre.

Dopo la contestazione alla pista del primo momento, rientrata per la ferma opposizione di Hunt e Lauda, la prima sessione inizia puntualmente alle 10,25 di venerdì, con pista relativamente pulita e con 25 macchine in pista, non prendendo il via né Lunger né Jones. Nonostante non avessero potuto far molto durante le prove private di una settimana prima Watson e Hunt riescono subito a fare i migliori tempi il primo in 1'15"512 e Hunt in 1'16"707. Seguono Peterson e Pryce, mentre dei ferraristi il più veloce è Regazzoni: Lauda non scende al di sotto di 1'19"678, battuto anche da Brambilla che gira in 1'17"356.

## Alla ricerca dei giusti assetti

A questo punto tutte le squadre si impegnano a sistemare assetti e rapporti al cambio, mentre i piloti cercano di adattarsi al tracciato per molti nuovo e per gli altri dimenticato dopo l'assenza di due anni di corse.

Solo nell'ultima mezz'ora di questa prima sessione si possono avere già dei tempi di rilievo. Hunt ferma i cronometri sull'1'13"381, tempo molto valido se confrontato con l'1'13"1 miglior risultato sul giro ottenuto da Fittipaldi nel '74, poi vien subito dietro Andretti, molto vicino, in 1'13"882. Nel frattempo, completata la messa a punto delle macchine, fanno la loro comparsa Jones, che gira sull'1'18", ma riesce anche a spiccare un 1'16"687 e Lunger che fa solo pochi giri. Abbandona molto presto Ickx con il motore della sua Ensign fuori uso; Regazzoni conclude con un 1'15"369 mentre Lauda migliora sensibilmente girando in 1'14"333. Vicini ai ferraristi sono comunque Schekke, Depailler, Brambilla e Pace.

Dopo una breve interruzione per il pranzo, si riaccendono i motori. per la seconda sessione mentre Ickx è ancora fermo ai box. Tutti si affannano a tirare giù i tempi, anche se pare non ci riescano proprio tutti. Anche alla Ferrari i tempi non vogliono venir fuori. Si gira sempre sull'1'14", si continuano a regolare le sospensioni e l'alettone.

In difficoltà ancora una volta Merzario, umiliato dalle prestazioni della Wolf Williams. Per lui il miglior tempo della giornata verrà fissato in 1'18"314 e sarà proprio il comasco a dare il via alle temporanee sospensioni delle prove girandosi alla curva due e lasciando la vettura in balia del-carro attrezzi. Comunque riscontrato ai box che la vettura

non aveva subito danni, Merzario viene rimandato in pista.

Sembra veramente di assistere ad un Gran Premio, con tutte le macchine in pista nel tentativo di migliorare i tempi prima che la giornata si concluda. Lauda continua a far spostare l'alettone e poi con pochi litri di benzina riparte alla caccia del «tempo». Invece è Regazzoni che si migliora, mentre anche Hunt riesce a fare meglio del mattino. Una delle Penske viene portata nei garages e Watson qualifica anche la seconda vettura con un discreto tempo. Molte squadre intanto si apprestano a cam-

tone. Audetto fa presente che era stato chiesto alla CSI di spostarli in quella posizione, e naturalmente il commissario asseriva di non sapere niente di ciò. Comunque per non avere problemi all'ultimo minuto i meccanici spostano il radiatore più avanti tagliando la testa al toro.

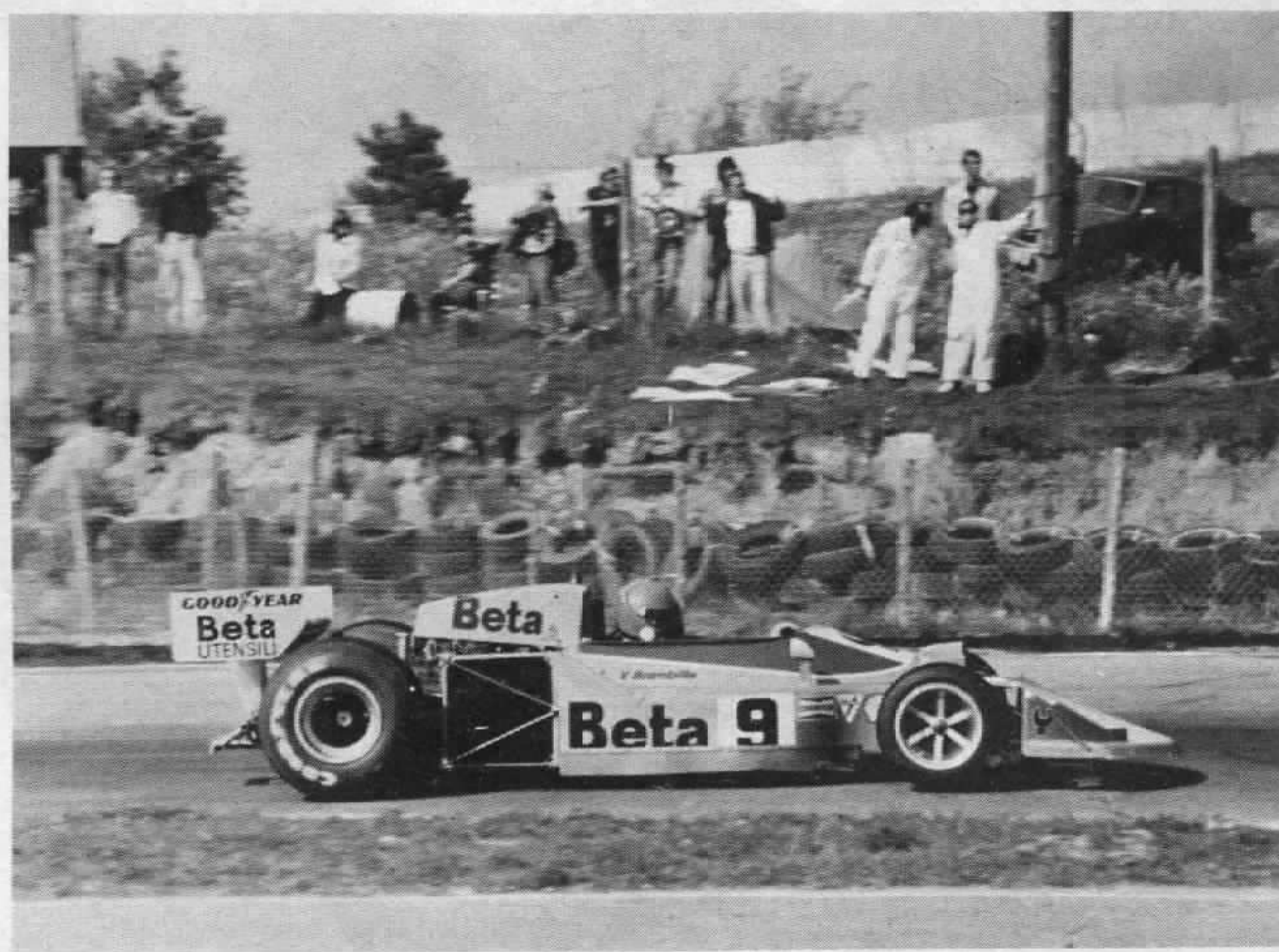
Continua il calvario delle Brabham-Alfa che si fermano continuamente ai box con noie di vario genere sia al motore che alla scocca. Perkins ha continui problemi con l'iniezione e nell'uscire dai box il motore gli si spegne due volte mentre Pace ha guai con i freni.

profitto dall'esperienza delle prove precedenti. Brambilla, detentore del miglior tempo cambia i rapporti e accorcia la seconda e la terza; alla Brabham ex Reutemann viene cambiato il motore mentre sulla Ferrari di Regazzoni si lavora ancora sulle sospensioni. La Ferrari di Lauda entra ai box su segnalazione di un commissario con la ruota posteriore che gira storta: ai box anche Peterson che sistema il camberaggio della sua March, mentre Brambilla deve rimanere fermo mezz'ora per la rottura di un cuscinetto del cambio. Continuano i guai anche per le Brabham e ora ci si è messa anche la pompa dell'olio e Perkins non fa che saltare da una macchina all'altra. Anche Pryce è fermo spesso ai box per far regolare le sospensioni anteriori, probabilmente danneggiate nell'incidente della giornata precedente.

## Come un aratro la Lotus di Andretti

I tempi per la prima mezz'ora si mantengono pressoché allo stesso livello di quelli del venerdì, ed è ancora una volta James Hunt che spicca quell'1'12"389 subito seguito da Peterson che gira in 1'12"783 e Vittorio Brambilla che gli è immediatamente alle spalle. Andretti vorrebbe fare di più ma si lamenta per i soliti guai alle sospensioni e ai freni, poi il suo compagno Nilsson incappa in un testa coda alla ormai famosa curva due rientra ai box a piedi. I ferraristi non sanno più cosa fare per migliorare i tempi e Regazzoni migliora di pochi centesimi il suo tempo, mentre meglio di lui fa Lauda che si porta a 1'13"060. Comunque al termine delle prove alla Ferrari si ritengono soddisfatti del piazzamento di Lauda che giudicano molto più sicuro non al fianco di Hunt. Sia Lauda che Regazzoni si dicono soddisfatti della vettura, anche se la T 2 saltella un po' a causa del fondo stradale non proprio perfetto.

Per la quarta sessione, non valevole per lo schieramento non vi sono state grandi sorprese dato che la maggioranza delle squadre si è dedicata alla messa a punto con il carico completo del carburante. I tempi migliori sono stati di 1'13"1 per Hunt, 1'14"6 per Lauda mentre Regazzoni non va sotto l'1'14"6. In chiusura di giornata ancora un incidente che ha destato i soliti dubbi sulla sicurezza della Lotus. Sempre alla curva due si spaccava nettamente il perno che sostiene la ruota anteriore destra della macchina di Andretti facendo andare l'italo-americano ad arare buona parte del terapieno. Mario comunque è uscito incolume dall'incidente e quando gli abbiamo chiesto perché si è rotto quel pezzo ci ha risposto filosoficamente: «L'ho chiesto anch'io a Chapman, però non me lo ha voluto dire».



Vittorio Brambilla è stato l'eroe della prima giornata di prove, al termine della quale è risultato il più veloce. In gara, non è stato fortunato

biare le gomme montando le 5213 anteriormente e le 5211 posteriormente, quando la prova viene fermata una seconda volta perché ancora nella curva due sono usciti di strada Amon ed Ertl, che sono venuti in collisione. Entrambi vengono portati al pronto soccorso e a tutti e due vengono riscontrate lievi contusioni. Più tardi comunque si vedrà Amon camminare con le stampelle, anche se non è ingessato. Sia la Wolf Williams che la Hesketh vengono portate nei garages con il muso danneggiato e almeno per Amon la trasferta canadese è finita.

Uno dei commissari che hanno effettuato le verifiche continua a gironzolare attorno alle Ferrari dopo che la Casa modenese aveva fatto presente che ci poteva essere stata una interpretazione sbagliata riguardo alla posizione dei radiatori dell'olio situato alla base dell'alet-

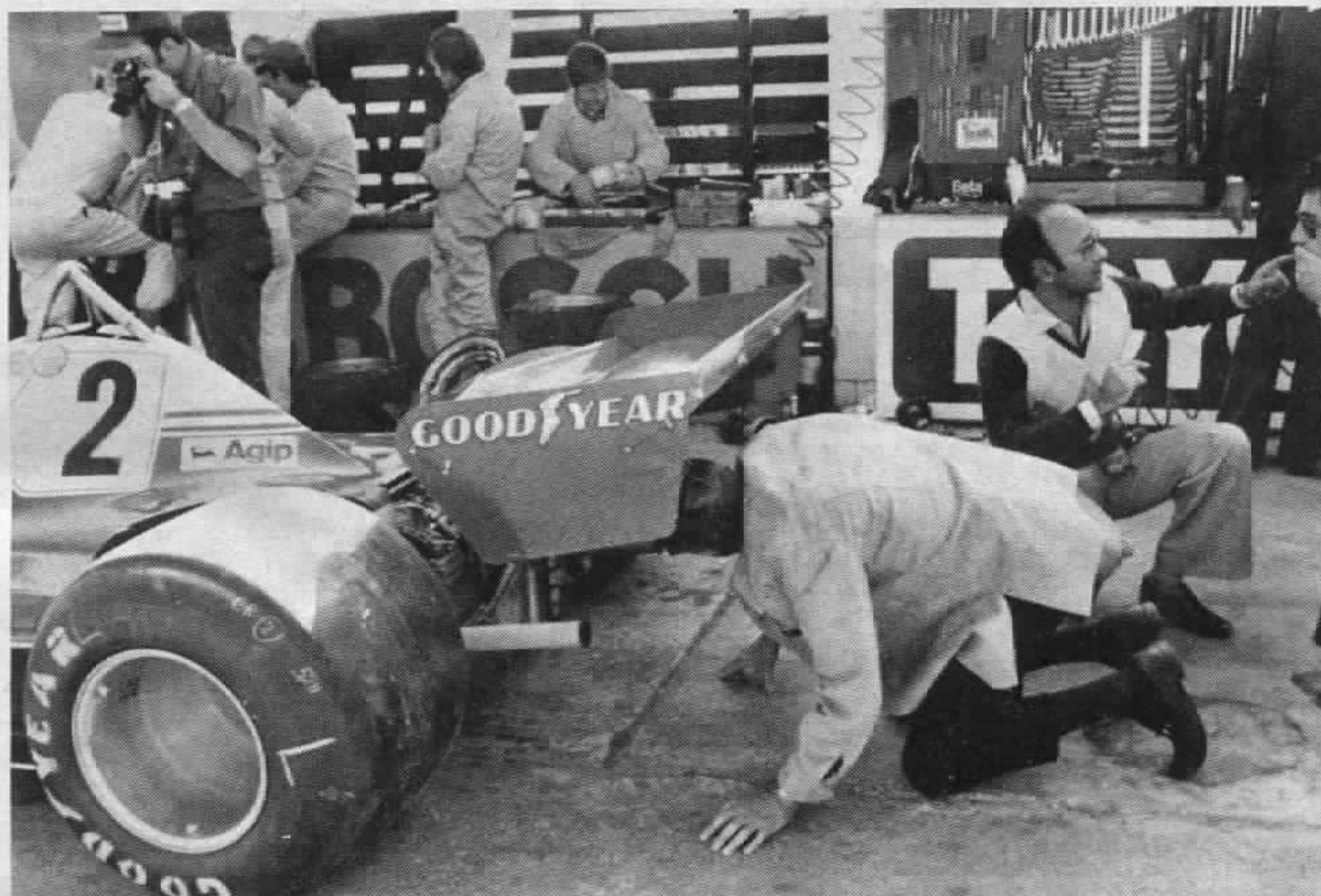
Ancora pochi minuti rimangono a disposizione per la prima giornata di prove: Hunt cerca invano di qualificare il mulletto, mentre sorprende tutti Vittorio Brambilla che ottiene il miglior tempo della giornata in 1'13"333. Atto finale della giornata il «botto» di Jarier che con la bandiera a scacchi già fuori va a sbattere contro il muretto che si trova di fronte ai box creando panico tra fotografi e meccanici.

## Gira storta la ruota di Niki

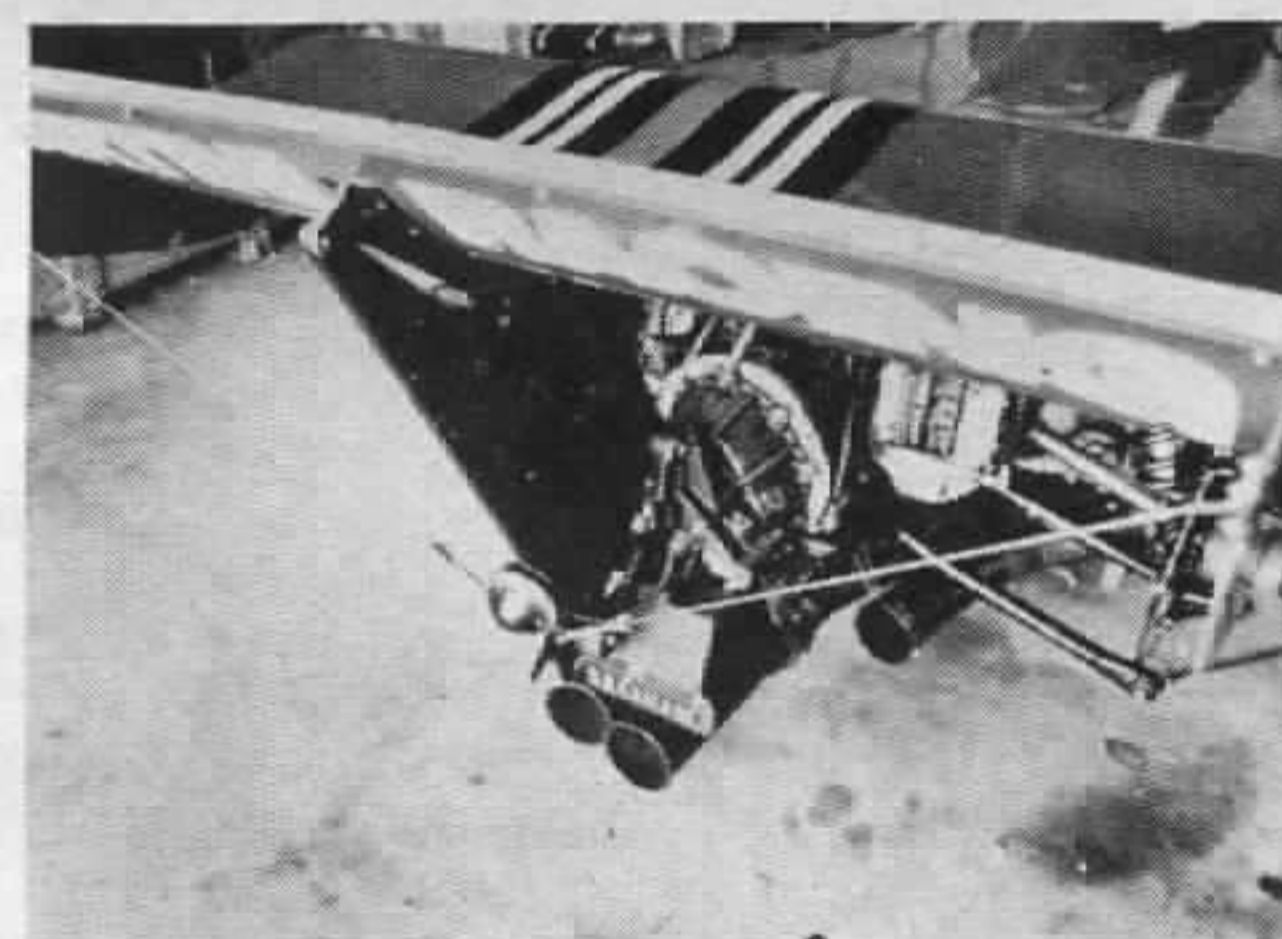
Nella giornata di sabato, per la terza sessione, ultima valevole per lo schieramento di partenza tutti cercano di trar

PER UNA EQUIVOCA LETTERA CSI, NATA LA CACCIA AL RADIATORE DELLA FERRARI

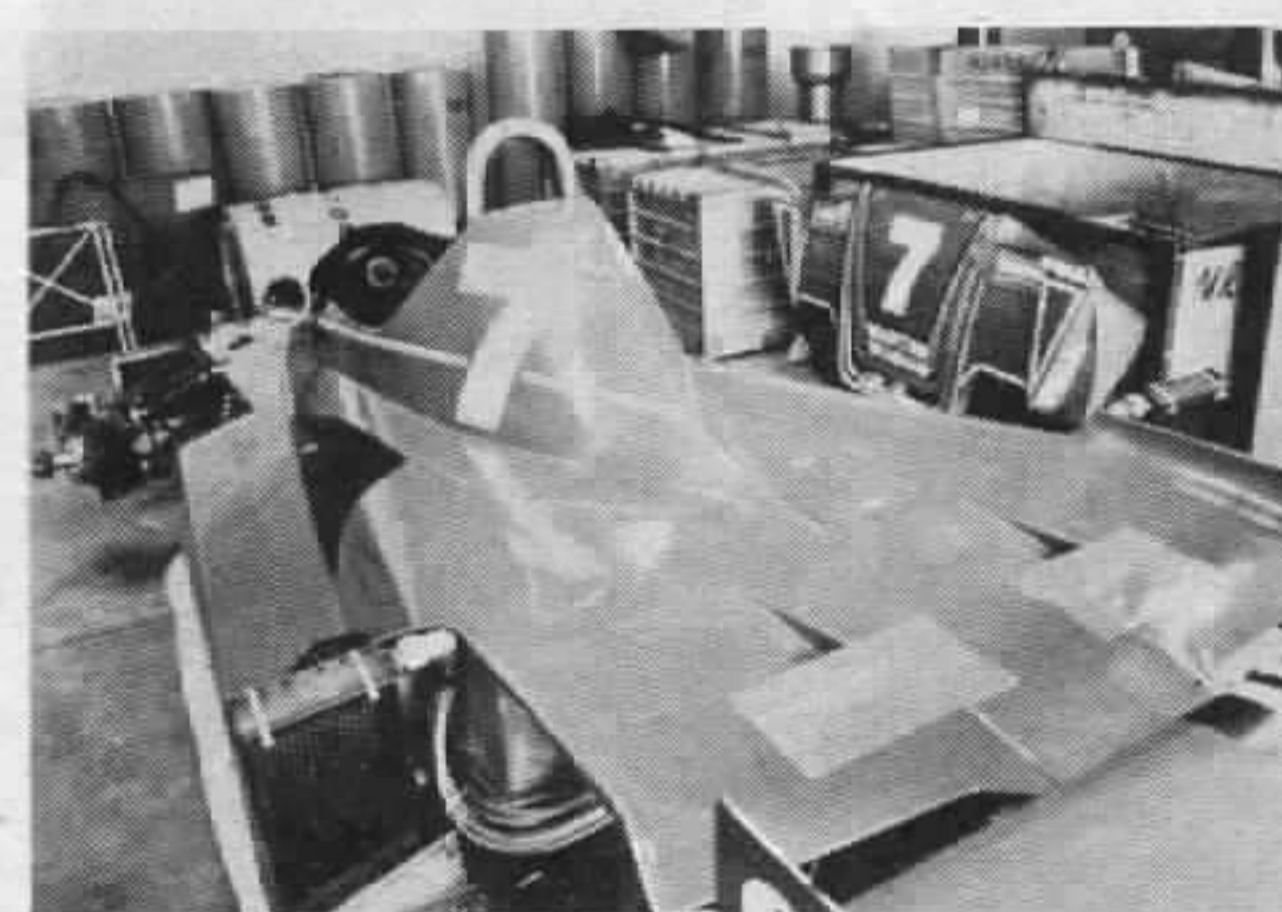
## Anche sul T.2 centimetri dubbi



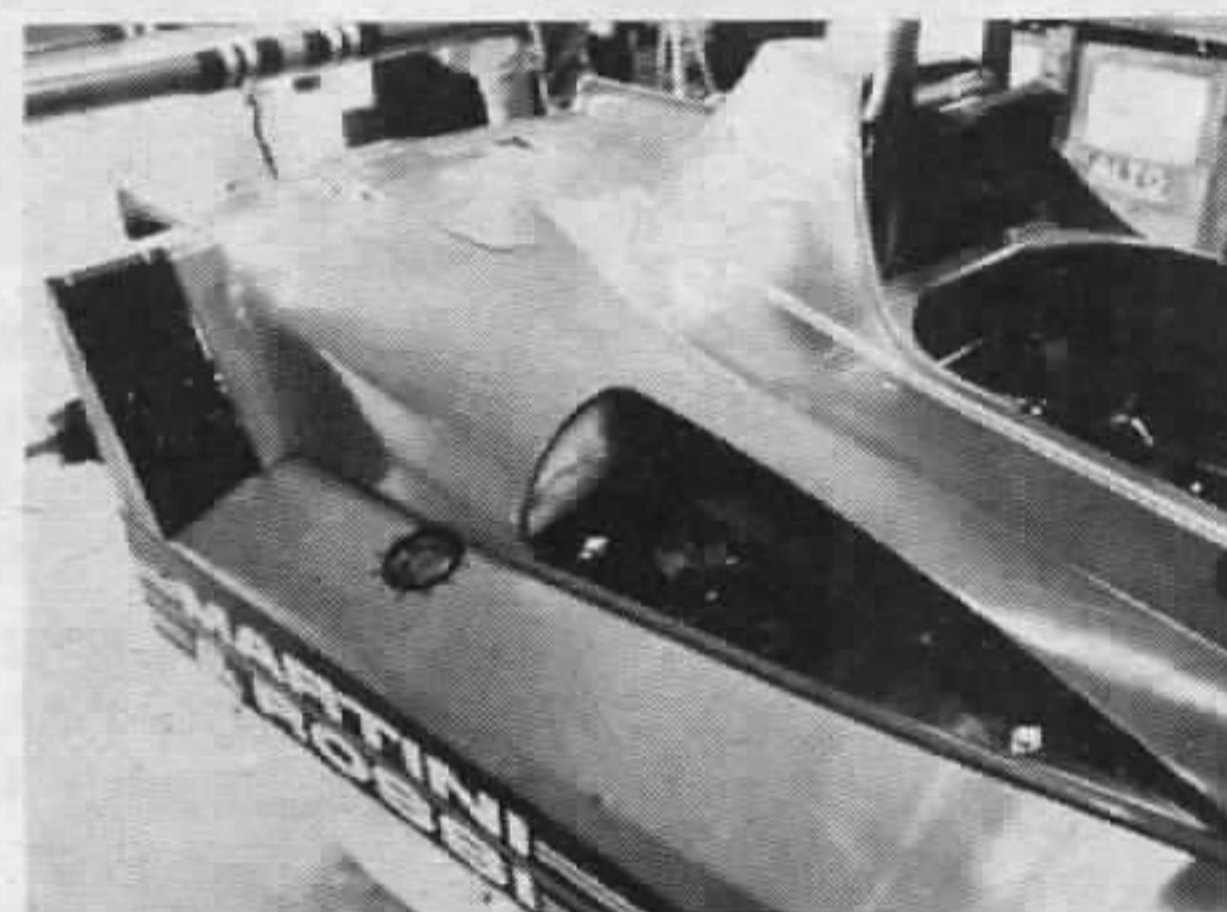
E' appena scoppiata la «grana» del radiatore del cambio della Ferrari, e già iniziano i consulti. Sulla destra, il delegato italiano avv. Causo



Nella Brabham, l'alettone è controventato da due cavetti fulcrati al cambio. A destra, il nuovo alettone Tyrrell già provato al Gran Premio d'Italia



Portate a Mosport nuove soluzioni aerodinamiche per la Brabham-Alfa Romeo, consistenti in un nuovo posizionamento dei radiatori ed in nuove prese d'aria di alimentazione a «orecchia» non del tutto sperimentate



MOSPORT - Tecnica con giallo, in questo Gran Premio del Canada. Una innovazione verificata sulle Ferrari ha infatti rischiato di riaprire le polemiche sulla legalità delle macchine in corsa, ed è stata ovviamente al centro della attenzione di tutti, specie di coloro che dopo i fatti recenti sono col fucile spianato contro la squadra italiana.

La innovazione, in fondo di non tanto valore (ma siamo al livello del centimetro di Spagna... n.d.d.), era data dalla posizione del piccolo radiatore per l'olio del cambio, che sulle Ferrari era stato messo all'interno del supporto dell'alettone, supporto ridisegnato e costruito da una fusione di lega leggera.

Secondo quanto ci è stato detto, e confermato anche da un membro della sottocommissione tecnica della CSI, prima di costruire questo supporto la Ferrari aveva consultato la CSI, ottenendone parere favorevole. Vale a dire che Forghieri si era preoccupato di sapere se poteva farlo.

Invece qui anche il membro della CSI che era stato interpellato con gli altri ha dato parere negativo, affermando che la soluzione effettiva non corrispondeva a quella che Forghieri aveva prospettata. Pare si tratti non di sostanza ma di nomenclatura, ma il fatto è stato abbastanza litigioso.

Ad un certo punto quel famoso membro della sottocommissione tecnica, il francese Crombac, aveva persino sparso la voce che i tempi ottenuti dalle Ferrari venerdì non sarebbero stati validi per la qualificazione, cosa invece evitata grazie all'intervento del delegato CSAI avv. Causo. Ad ogni modo, per tagliar corto a tutte queste storie, il tecnico Tomaini e Audetto hanno deciso di spostare il radiatore, fissandolo sopra la scatola del cambio, in posizione inattaccabile legalmente. E così il piccolo giallo è rientrato.

Altra piccola novità, alla Ferrari, è stata la utilizzazione dell'alettone diviso in tre sezioni che si era già visto in prova a Monza e che stavolta è stato utilizzato.

Del nuovo anche sulle BRABHAM ALFA ROMEO della Martini, con una carenatura sperimentale ed avvolgente che aveva prese d'aria per il motore a forma di orecchia, poste ai lati dell'abitacolo (alla maniera Ferrari) e precedute da una lunga depressione tipo NACA che avrebbe dovuto assicurare un flusso adeguato.

Le prove hanno però dimostrato che se questa soluzione potrà essere buona in futuro essa ha bisogno di una ulteriore messa a punto e quindi non è stata utilizzata in gara.

Sulla macchina di scorta, la Brabham ha anche sperimentato una nuova pompa di iniezione della Spica, costruita apposta e che ha due file di sei elementi pompanti, disposte a V. Questa pompa avrebbe dovuto eliminare gli inconvenienti delle Lucas, specialmente alle elevate temperature, oltre che assicurare migliore progressività e minore consumo.

Anche questa pompa, tuttavia, pur essendo promettente, non è stata utilizzata, perché si è verificata la necessità di modificarne i disegni delle camme che regolano la alzata dei pistoncini e quindi la portata di carburante. Essa sarà quindi perfezionata per il futuro.

Le due Brabham della gara comunque avevano la novità dei radiatori olio posti sopra le parti posteriori dei fianchi della vettura, appena prima delle prese aria del motore, anziché posti dietro il cambio e in basso.

Le TYRRELL erano diverse tra loro per qualche particolare. La macchina di Scheckter era dotata dell'alettone posteriore integrato da due paratie verticali laterali molto ampie e che scendono molto in basso, come quelle viste in prova a Monza, stavolta usate davvero.

La macchina di Depailler aveva il passo allungato, mediante un distanziale posto tra motore e cambio, per ottenere una diminuzione della caratteristica sovrasterzante tipica di questa macchina. Scheckter tuttavia ha voluto conservare la macchina a passo corto, anche a costo di maggiori acrobazie.

Niente di nuovo alla Surtees ed alla Penske, ma la Penske per la prima volta aveva due macchine del tipo nuovo. Su entrambe si sono verificati degli inconvenienti al cambio.

La Copersucar ha continuato ad essere «pulita», e stavolta abbiamo visto che il supporto dell'alettone è stato carenato, nel tentativo di eliminare i piccoli vortici che potevano essere creati dal precedente. E' evidente che il lavoro svolto da Maurice Phillippe alla Copersucar è soprattutto di ordine aerodinamico, campo nel quale il tecnico inglese si è specializzato e che segue moltissimo.

Qualcosa di nuovo anche alla Ensign, con due diverse carenatura della parte posteriore, sopra il motore. Una carenatura avvolgente dotata di una grigliatura superiore, in modo da lasciar libero il flusso d'aria verso i cilindri, ed una carenatura totale dotata di presa d'aria frontale sopra il roll-bar, presa molto larga e stretta in altezza, tanto da formare quasi un alettone supplementare. Le prove non hanno dimostrato una effettiva superiorità di questa presa, e quindi Ickx ha preferito correre con la carenatura più semplice.

Le LOTUS si sono presentate con le appendici inferiori della carrozzeria, quelle che sulle altre macchine sono costituite da bavette di plastica, realizzate con fili di materiale plastico elastico, ed è evidente che ciò è dovuto a Tony Southgate che aveva già sperimentato analoga soluzione sulle Shadow prima di passare alla Lotus.

La Lotus ha deciso che la nuova macchina, la Lotus 78, non sia presentata che in dicembre, e la farà esordire in Argentina. La presentazione avverrà a Londra e la macchina definitiva sarà già un secondo modello, differente da quello finora provato e di cui avete visto delle fotografie su AUTOSPRINT. Nel frattempo continueranno le prove di messa a punto. A quel che sembra questa nuova macchina promette molto, essendosi già rivelata più veloce della attuale.

Anche la nuova Copersucar sarà in ritardo rispetto al previsto e Fittipaldi non conta di averla prima del Gran Premio del Sudafrica o addirittura di Long Beach. La costruzione è stata rallentata e la messa a punto sarà molto accurata.

f. l.

## Anche i furti confermano la trasandatezza di Mosport

MOSPORT - Nei due anni in cui non si sono disputati Gran Premi su questo circuito, sembra che il livello dei circuiti di GP sia aumentato tanto negli altri paesi che sono state sollevate molte critiche da parte di diversi piloti, che erano perfettamente contenti di correre qui due anni fa, prima di essere «rovinati», ecco come stanno le cose, dalle cattive abitudini.

«Questo posto ha l'aspetto di un tipico circuito di club dell'Inghilterra, non ha l'aspetto di un circuito da GP. E' un peccato che nessuno possa mettere un po' a posto questo circuito, che è veramente una sfida per i piloti. Andare

bene qui dipende dal pilota e non semplicemente dalla macchina».

Anche se Hunt ha limitato i suoi commenti all'aspetto del circuito, altri sono stati molto più critici per quanto riguarda la sicurezza. «Non è pericoloso come il Ring, perché è più corto, però ci sono due punti molto pericolosi», ha detto Niki Lauda, mentre Emerson Fittipaldi era molto più preciso: «E' accidentato e pericoloso, non dovremmo correre qui», ha detto. «Se tutti corrono qui, non si vede la ragione perché non dovrebbero correre a Clermont Ferrand», ha detto Patrick Depailler, un altro pilota non proprio contento del circuito di Mosport.

Non c'è dubbio che sorgeranno altri problemi concernenti questo circuito prima che i piloti di GP tornino qui l'anno venturo.

Un altro fattore che non giova alla faccenda era una serie di furti accaduti durante il fine settimana. Al team Tyrrell hanno rubato due delle loro miniruote anteriori, il che poteva causare dei grossi problemi se avessero danneggiato delle ruote durante la corsa, e anche i centri delle ruote della Ferrari e della Tyrrell, che vengono usati per equilibrare le ruote sulla macchina equilibratrice della Goodyear sono stati rubati causando dei seri problemi per entrambi i teams.

LA CSI NON PUÒ SOTTRARSI

# PUNIRE anche gli organizzatori incapaci

MOSPORT - La disorganizzazione di Mosport, lo stato della pista e l'aleatorietà delle misure di sicurezza, hanno riproposto alla nostra mente il grande problema della qualificazione degli organizzatori, che alla CSI sembra non siano ancora a posto.

Correre un Gran Premio nelle condizioni di Mosport ci sembra dovesse essere da escludere. Ma invece si è fatto, nonostante che da più parti e da tempo siano state denunciate le carenze.

Occorre, non vi sono dubbi, rivedere i criteri di « collaudo » finora seguiti, che sono buoni nel loro insieme, ma che seguono una procedura inadeguata alla realtà. Far effettuare le ispezioni due mesi prima e poi aspettare i rapporti, le conclusioni e i suggerimenti, e poi chiedere agli organizzatori le modifiche da apportare, comporta tanta perdita di tempo che regolarmente gli organizzatori (almeno i canadesi si fanno forti del poco tempo a disposizione, per non fare nulla e così le cose non cambiano, anche se avrebbero dovuto. Questo però non è la sola questione che intendiamo sollevare. Vi è quella delle constatazioni a posteriori, che finora non è mai entrata in conto e che invece ci sembra essenziale.

Il controllare se una organizzazione è buona o no ci sembra sia facile e basta il rapporto di un ispettore ufficiale a provarlo, sempre che l'ispettore sia insospettabile e imparziale.

Di conseguenza, così come si possono prendere provvedimenti nei confronti dei piloti rei di scorrettezze, e contro i costruttori colpevoli di illegalità (caso Spagna e Monza Docet) si dovrebbero prendere provvedimenti contro gli organizzatori riconosciuti colpevoli di incapacità o di trascuratezze. Ed adottare le sanzioni del caso. Ci sembra che questo procedimento sia l'unico da seguire, perché a cose fatte non ci possono più essere scuse, o pretesti. Ed in questi casi si è distinta negli ultimi tempi la sezione rallies della FIA, che ha effettivamente operato per fare in modo che il campionato mondiale dei rallies sia mantenuto su basi di serietà e di credibilità.

I casi del Safari 1973, non valido per il campionato mondiale dopo quello che era accaduto nel 1972, il caso del rally di Monte Carlo tolto dal campionato mondiale dopo i fatti del Burzet, quello del rally del Marocco che non sarà valido per il campionato 1977 dopo i fatti di quest'anno, sono esempi chiarissimi di una linea politica seria e che apprezziamo molto.

Perché diavolo non si possa fare la stessa cosa in F. 1 non si riesce a capire!

Abbiamo un esempio macroscopico da fare: da anni gli organizzatori del Gran Premio di Gran Bretagna, cioè il Royal Automobile Club, ci affliggono con organizzazioni approssimative, con decisioni fantasiose, con avvenimenti stupefacenti. Tanto per non andar lontano basta ricordare Brands Hatch 1974, con la storia di Lauda bloccato al box dalla gente andata a ostruire il passaggio verso la pista; le vicende di Silverstone dell'anno scorso, e quella recente di Brands Hatch di quest'anno, che non ha finito di far parlare, per arrivare alla conclusione che il Rac non è in grado di assicurare una organizzazione accettabile di una prova mondiale.

La conseguenza da trarre è una soltanto, ovviamente, ed è quella di dichiarare il Rac inabile ad organizzare, almeno per un anno.

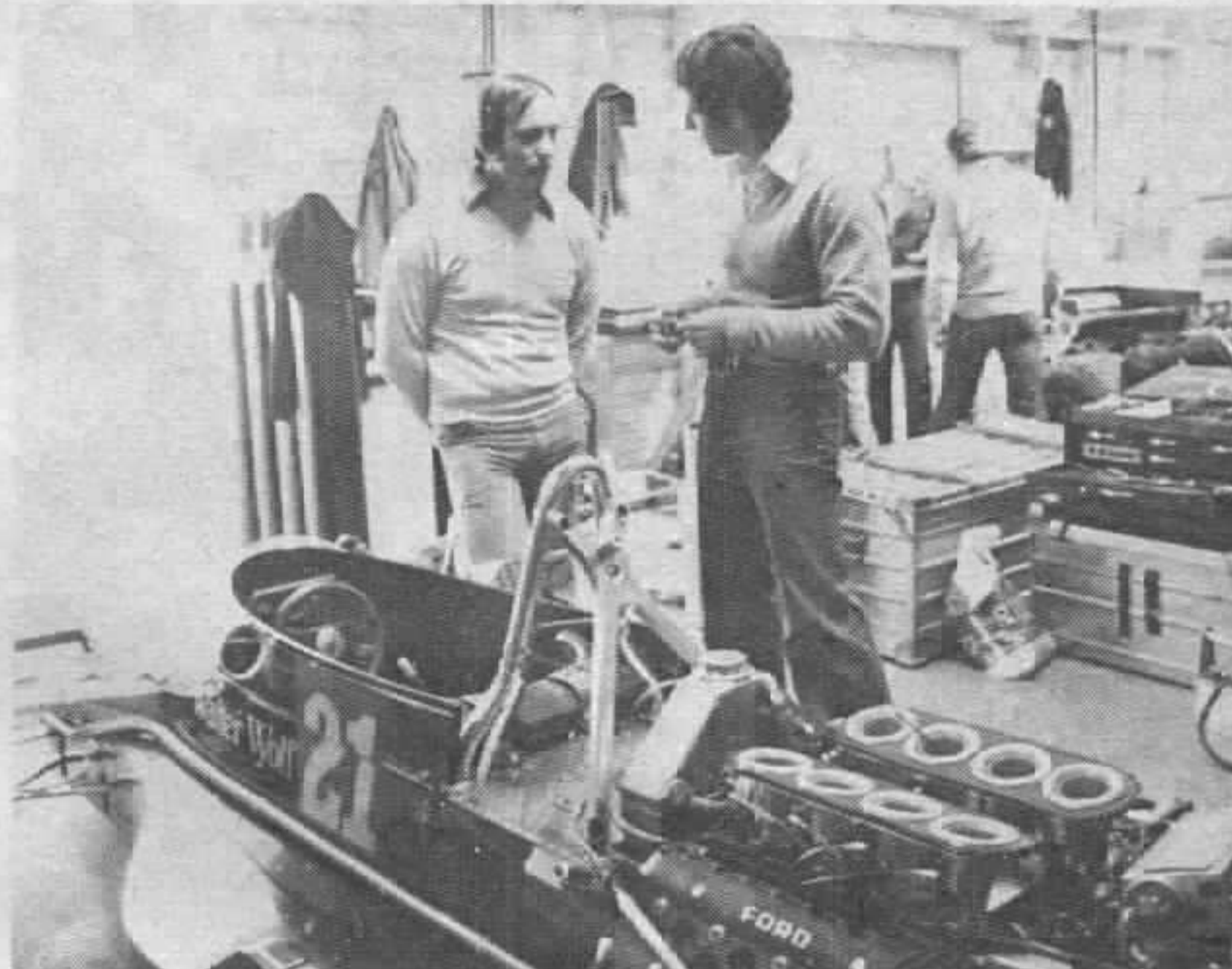
Lo avevamo chiesto subito dopo i fatti di Brands Hatch, la sera stessa, e lo chiediamo adesso. E' evidente che certe cose accadono per colpa della cattiva organizzazione, perché quando un pilota passa altri mentre sono esposte le bandiere gialle (Hunt in Olanda) commette un'infrazione, ma se essa non è rilevata è colpa della disattenzione o incapacità dell'organizzazione. Vale anche per chi supera gli altri durante il primo giro, mentre era proibito (è il caso di Scheckter a Monza). Così come è colpa dell'organizzazione se vengono provocati danni indiretti a qualcuno (Laffite e c. a Monza con quella bandiera nera) per segnalazioni ingannevoli e indecise.

Per far finire tutto questo non c'è che la via della sanzione. Tocchi a chi tocca, se meritata, senza guardare in faccia a nessuno. E' l'unico modo per garantire una certa serietà. Vogliamo pensarci davvero?

f. 1.



Chris Amon, non ostante non ci corra, si occuperà della messa a punto della nuova Wolf con cui correrà Scheckter l'anno prossimo. Nel frattempo, usa la Wolf-Williams, anche se in Canada un incidente nelle prove lo ha bloccato. Eccolo assieme a Merzario (a sinistra) e con Scheckter



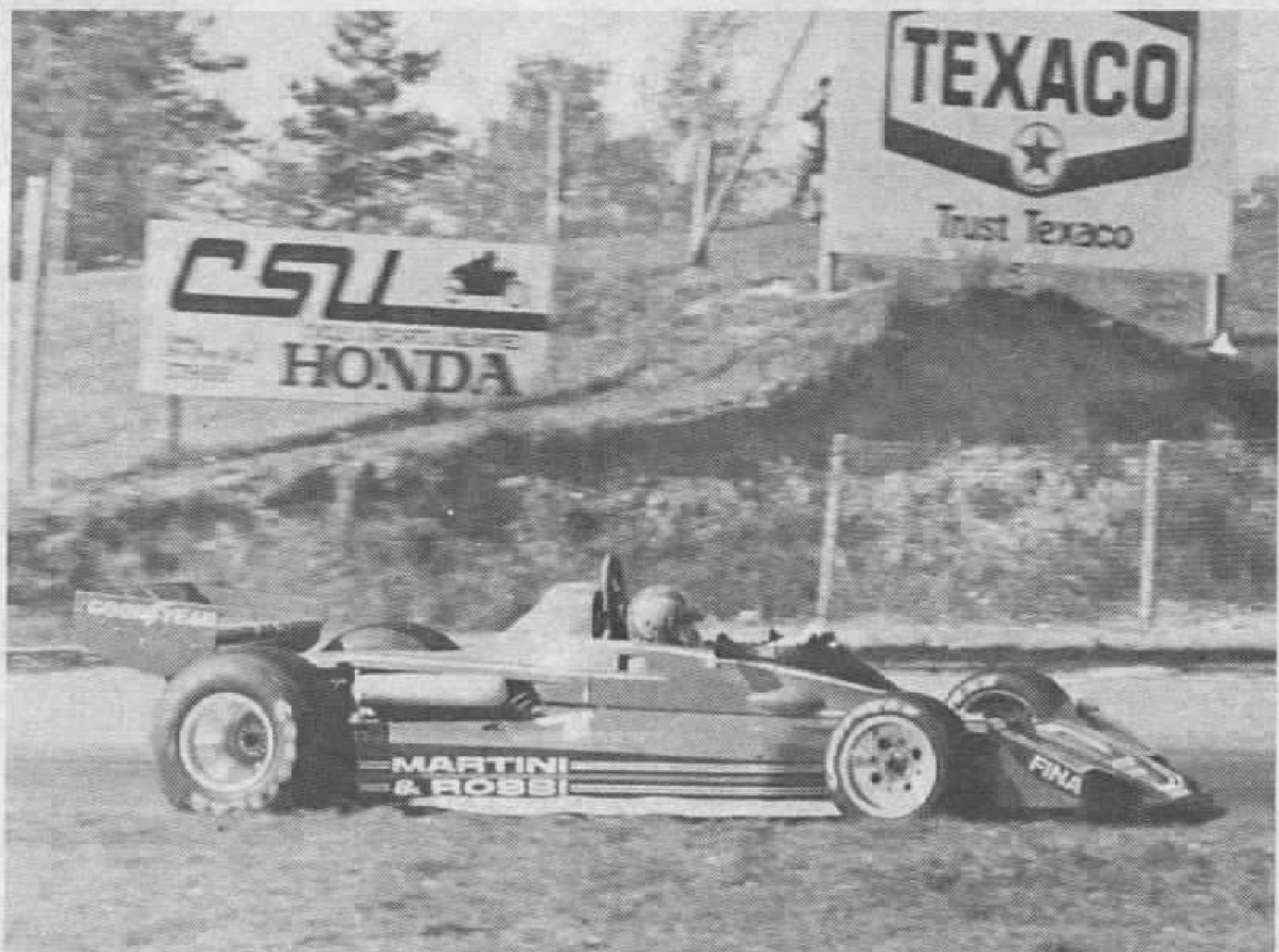
## AMON solo 5000 e collaudatore per WOLF

● CHRIS AMON è stato il solo a riportare conseguenze nella collisione nelle prove di venerdì con Ertl. Il suo ginocchio destro, si è molto gonfiato per versamento del liquido sinoviale e per questo dovrà essere curato a fondo. Lunedì e martedì sarà a Montreal dove sarà curato da un medico che è specializzato in questo genere di lesioni, dato che segue la squadra canadese di hockey su ghiaccio.

Chris Amon comunque non correrà in formula uno l'anno prossimo, ma farà l'intera stagione della formula 5000 americana. Sarà però l'uomo di punta della Wolf Racing per la messa a punto della nuova macchina che è in costruzione e che sarà guidata da Scheckter.



Ecco le due Wolf-Williams di Amon e Merzario in prova, assieme alla Tyrrell di Depailler. Non ostante il lavoro di due collaudatori come Merzario e Amon, la macchina è difficilmente migliorabile. Sotto, al debutto con la Brabham-Alfa ex-Reutemann ecco Larry Perkins. Il via alla gara è stato dato in notevole ritardo per rimpiazzare dei guard-rail avariati in un incidente in una delle gare di contorno del G.P. al mattino



## Verso la T. 3

CONTINUAZIONE DA PAG. 68

visto; il suo attuale lavoro (e quello della squadra di meccanici e tecnici rimasti a Fiorano) è reso ancora più difficile dal rispetto dei tempi imposti dagli scioperi, che interessano anche la Ferrari ed il suo reparto corse.

Fra l'altro, lunedì e martedì della scorsa settimana le prove si sono svolte molto tardi, in condizioni di luce tali da consigliare l'interruzione! Martedì, la squadra si è presentata a Fiorano dopo le 17, ma l'attesa non è stata vana. Infatti, Reutemann si è messo a provare con una versione inedita, quella che avete vista nel fotocolor dell'ultima di copertina, che sarebbe poi la versione aggiornata che avrebbe dovuto venire provata al G.P. d'Italia, se la necessità di preparare tre vetture non ne avesse consigliato l'accantonamento.

Esteriormente, la nuova T2 presenta modifiche sostanziali alla fiancata, con differente posizionamento dei radiatori: quelli anteriori per l'acqua paiono sistemati in posizione più longitudinale, per offrire meno resistenza all'aria, aria che, uscendo, viene incanalata ancora di più verso l'alto per non interferire con quella — fresca — destinata ai radiatori olio. I quali, dal canto loro, sono leggermente più « aperti », oltre che più arretrati ancora.

E' certamente presto per trarre delle conclusioni riguardo queste modifiche, che peraltro — se positive — verranno incorporate nella T3 vera e propria attesa per la prossima stagione.



MOSPORT - Moltissime chiacchiere, come al solito, al cosiddetto mercato piloti, che in questa fase è al massimo dello sviluppo. Di concreto si sa ancora poco per quanto riguarda i trasferimenti effettivi. Probabilmente avremo idee più chiare a Watkins Glen, quando certe trattative saranno concluse. Per adesso possiamo affermare che:

TRE SQUADRE CERCANO ANCORA PILOTI

# Sfumano per REGAZZONI

## Brabham e McLaren?

● La LIGIER correrà anche l'anno venturo con una sola macchina, perché la loro disponibilità finanziaria non permette di più. Quindi la possibilità che JARIER passi alla squadra di casa cade.

● La LOTUS terrà i suoi due piloti attuali. ANDRETTI però avrà la libertà di correre per la Penske nelle gare USAC.

● Alla McLAREN decideranno dopo Watkins Glen cosa fare per il secondo pilota, mantenendo naturalmente HUNT. C'è la possibilità che rimanga MASS, ma ci sono in ballo trattative con REGAZZONI, ed anche con altri. Ma certo che HUNT è difficile voglia Clay.

● La BRABHAM-ALFA ROMEO sta ancora valutando parecchie possibilità. La più concreta è quella di REGAZZONI, che ha anche il vantaggio di accontentare certe aspirazioni di ordine sentimentale dello svizzero italiano. Quel che è di ostacolo, al momento attuale, è un problema finanziario, cioè la differenza tra quello che Regazzoni vorrebbe e quello che Ecclestone è disposto a dargli, forse l'interessamento della Martini potrebbe risolvere il caso, ma ciò richiede tempo. Anche PACE non è molto propenso ad avere Clay. E lo si è visto in gara. Ora è certo un rapporto sfumato. Alla Brabham non sembrano essere interessati ad avere un pilota giovane, in questo momento. (Escluso comunque qualsiasi italiano. E' un dispetto personale di Ecclestone n.d.r.)

● La MARCH ha una situazione fluttuante, con qualche divergenza di opinioni interna. Difficile mettere d'accordo i desideri del tecnico Herd, che vorrebbe BRAMBILLA ancora, con quelli del finanziere Mosley che deve fare i conti col bilancio. Brambilla resterebbe,

anche se certi «sgarbi» recenti non gli sono piaciuti, ma è chiaro che alla March vogliono fare bene i conti prima. E' l'unica squadra che potrebbe cambiare i due piloti dopo la partenza di Peterson.

● La PENSKE correrà con una sola macchina come ha fatto finora, e con WATSON naturalmente.

● La SHADOW ha trovato la tranquillità per l'anno prossimo, per continuare con la sua squadra. E' molto probabile che rimanga anche JARIER, visto che la speranza di andare alla Ligier è tramontata.

● Continuerà anche la ENSIGN, con ICKX, se sarà continuata la collaborazione finanziaria con lo sponsor.

● SURTEES vuol conservare JONES ma avrà un altro pilota al posto di LUNGER. Surtees è convinto che Jones, ora che ha fatto esperienza, possa diventare un pilota eccellente, ma che abbia bisogno di emulazione (ed è questo che forse a Jones non va). Perciò pensa di ingaggiare un altro pilota capace di spingere forte, ed ha pensato anche a BRAMBILLA. Per il quale quindi sono in parecchi a fare progetti.

● La TYRRELL è a posto con DEPAILLER e PETERSON.

● La WOLF anche con SCHECKTER (correranno con una sola macchina).

● A posto anche la COPERSUCAR con FITTIPALDI (Hoffmann farà solo 4 GP).

● Si giunge alla conclusione che soltanto BRABHAM, McLAREN e MARCH hanno effettivamente da completare i loro quadri. Vedremo la settimana ventura se la situazione sarà più chiara.

## WILLIAMS d.s. LOTUS?

● Forse si deciderà il futuro di FRANK WILLIAMS nella settimana tra il GP del Canada e quello d'America. Egli ha avuto un'ottima offerta da Colin Chapman per prendere il posto di Peter Warr come direttore del team Lotus nel prossimo anno. Per il momento, non ha ancora deciso cosa fare, dipende dal fatto se potrà trovare una sistemazione migliore per dirigere un suo proprio team prima della fine della stagione.

## JONES lascia

## SURTEES?



Alan Jones assieme a Surtees, durante la messa a punto al box. Pare che fra i due sia in vista un divorzio

f. l.

## CHEEVER

non ha voluto farsi «strozzare» da Bernie

ROMA - «Al giorno d'oggi è più facile correre in F.1 che in F.2». Questa affermazione è di Eddy Cheever, diciannovenne americano di Roma, tra i più validi oppositori dello strapotere degli «ufficiali» nella seconda formula europea. Sulle qualità dell'ex-kartista ed ex-allievo di Henry Morrogh sono in molti a concordare, e c'è chi giura sul suo più roseo avvenire. E' mancato poco (ma non è detta l'ultima parola) che battesse il record di Chris Amon, finora il più giovane «deb» della F.1.

Consapevole del proprio valore e delle proprie possibilità, Cheever ha detto di no a Bernie Ecclestone! Il boss della Martini-Brabham dopo averlo a lungo corteggiato gli aveva offerto un ingaggio immediato (con decorrenza Gran Premio Canada) fino al 31 dicembre '78. In cambio, il «volpone» della F.1 gli avrebbe garantito il 15 per cento sui premi e... nient'altro. Eddy Cheever, spalleggiato dal manager Ron Dennis, non se l'è sentita di accettare questa miseria, a condizioni-capestro e per un contratto biennale. Un'altra offerta gli è stata proposta da Bubbles Horsley, l'ex-caposquadra della Hes-

keth: da una a tre gare in questo fine-stagione più un rapporto annuale a 70.000 dollari e qualcos'altro, spese a parte.

Ecco un dato di fatto: sul mercato-piloti Cheever oggi non vale in partenza meno di 70.000 dollari, una somma che non è poi tanto distante dai 110.000 dollari che Ecclestone dà a Pace. Per ora, l'americano di Roma indugia nella prospettiva di meglio organizzare il suo imminente futuro che prevede la F.2 e il Turismo, a livello di Campionato Europeo. In F.2 con la March, se non è possibile con la Ralt. O addirittura con la Modus del costruttore edile Ted Savory, rimasto piuttosto deluso dalle mediocri prestazioni di Ian Grob.

Prima di fissare il programma F.2 Eddy Cheever è curioso di conoscere condizioni e termini per l'utilizzazione del Dino Ferrari, i cui primi esemplari dovrebbero motorizzare le monoposto di Osella, Trivellato e Dennis. C'è un altro problema che deve essere risolto in anticipo, e riguarda l'impossibilità per lui di impiegare in F.2 il motore Ford (quindi a Cheever andrebbe bene la March-BMW), perché la marca che lo impegnerà nell'Euro Turismo e per la quale firmerà il 6 ottobre (si dice a 50 milioni per un anno) vieta il ricorso a motori Ford, mentre tollera il «non-concorrente» Dino Ferrari.

Eddy Cheever, è una delle poche autentiche realtà dell'automobilismo internazionale «giovane», è l'ingaggiato «numero uno» della Casa Europea, di cui ancora non si può fare il nome, per un Campionato così detto promozionale. Nel prossi-

mo numero di Autosprint ne saprete di più. Nel carnet di Cheever (sponsorizzato sempre da Shant Coppers, un ex-assicuratore ora fabbricante di tappeti scozzesi, e forse dalla Marlboro Italia) c'è la Ferrari, quella vera, di F.1 per intenderci, e un'attività a cachet che sarà inaugurata il 28 di questo mese a Vallelunga.

Naturalmente il discorso-Ferrari è da farsi sottovoce. Possiamo soltanto con l'Osella PA4.

to rilevare che l'ing. Ferrari segue puntualmente le prove e i risultati di Eddy Cheever, sul conto del quale esiste a Maranello un dossier personale. A conclusione del mondiale F.1, il direttore sportivo della Ferrari, Daniele Audetto s'incontrerà ancora una volta con Cheever e prima di allora (fine ottobre) sarà tutto prematuro.

l. c.

● «Se debbo rimanere un numero due, posso benissimo restare nella McLaren», ha detto Jochen Mass, il quale vede adesso che, se lascia la McLaren, non ci sono molte altre possibilità per trovare un'altra macchina altrettanto competitiva. Teddy Mayer dice di non voler pensare alla seconda macchina prima della conclusione dell'ultimo GP del Giappone, però, dopo le prove del sabato, lo si è visto in discussione animata con il giovane canadese Gilles Villeneuve, il quale, sin dalla sua vittoria sugli assi di GP, tra cui anche Hunt, in occasione della corsa canadese del «Trois Rivieres» di F. Atlantic, è stato avvicinato da molti direttori di teams per tutto il fine settimana.

Aveva sperato di poter correre con una seconda Alfa Brabham già a Mosport, ma dopo essersi recato all'aeroporto per accogliere Bernie Ecclestone per poi cenare con lui il mercoledì sera, ha dovuto andare a dormire senza nessuna assicurazione di poter correre. Ovviamente perché Ecclestone aveva già deciso di dare questa occasione a Larry Perkins sebbene ci sia ancora una possibilità che Ecclestone possa dare una macchina a Villeneuve a un certo punto, a condizioni che Mayer non firmi con lui prima.

Per quanto riguarda il GP d'America, si potrebbe vedere Villeneuve solo al volante della seconda Williams. Per lo sponsor canadese Walter Wolf aumenterebbe di valore se desse a Villeneuve l'occasione di correre per la prima volta in F.1. E adesso, che sembra che sia improbabile che Amon possa essere in condizioni di poter pilotare la seconda vettura, per difficoltà con il legamento del ginocchio, Villeneuve potrebbe essere una scelta naturale.

NELLA VIGILIA DEL CANADA CON BOTTA-E-RISPOSTE TRA I DUE ASPIRANTI IRIDATI

# Offensiva psicologica di HUNT contro NIKI

**“...ma JAMES  
è matto e  
MAYER cretino,”  
per LAUDA**

Preoccupati scambi di idee tra Lauda, Audetto e Tomaini a Mosport

TORONTO - In una campagna promozionale indetta dalla Labatt's e messa in atto per attirare il grosso pubblico dei tifosi d'automobilismo a Mosport per il gran premio di F. 1, James Hunt ha passato tutta la settimana antecedente la corsa in Canada, fra Toronto e la pista, impegnatissimo con conferenze stampa, interviste alla radio e televisione e naturalmente prove private su pista. Abbiamo parlato con Hunt poco prima del verdetto della FIA a Parigi e non ci è voluto molto a capire che sotto quell'aria un po' arrogante, alle risposte mai prive di una vena sarcastica, in quell'attitudine che sventaglia dove vorrebbe apparire indiscutibilmente sicuro di se stesso sotto tutte le condizioni, si covano invece delusione e sofferenza per l'incontrollabilità che il vivere comporta e specialmente il vivere in un ambiente come quello automobilistico.

E' per questo forse che Hunt ha cercato una ragione a cui appigliarsi, un capro espiatorio sul quale addossare la fonte delle sue disavventure e naturalmente, più potente il colpevole (vero o immaginario) minore resta il senso della sconfitta: naturalmente per questo ha ripetutamente tirato in ballo la Ferrari ed il suo pilota di punta.

Sulla protesta per il Gran Premio d'Inghilterra James ha detto: «Dai ricorsi che ci sono stati e che ci sono tutt'ora con il tribunale d'appello della FIA non mi attendo mai nessun risultato positivo a mio favore di modo che, se qualcosa di buono arriva inaspettatamente sarà tutto di guadagnato. Peggio per me e meglio per Lauda se mi toglieranno i nove punti dell'Inghilterra — ha continuato Hunt — è evidente però che la Ferrari vuole assolutamente vincere il mondiale e certamente in questo periodo non avranno mancato di condurre una intensa campagna politica: non potendomi battere in pista, cercheranno di farlo a tavolino».

Alla nostra osservazione che la McLaren ha fatto altrettanto dopo il Gran Premio di Spagna, Hunt con un sorriso di superiorità ci ha risposto: «Non potevano fare altrimenti, è giusto che ci abbiano dato ragione perché, in Spagna, la vettura era sì irregolare, però si trattava di una tale piccolezza che non ha affatto avuto nessunissima influenza sul rendimento globale della vettura: certo non si può impiccare una persona per il furto di una mela».

Nonostante l'indifferenza dimostrata, è evidente che Hunt sperasse ancora di poter ritenere sua la vittoria del GP britannico perché pensava già alle tre prove ancora da disputarsi e a quello che in queste avrebbe potuto succedere, in particolare modo, sul fatto che la Ferrari aveva inizialmente iscritto per la corsa canadese i piloti: Regazzoni, Lauda e Reutemann: «Io spero certamente che facciano correre tre macchine sia a Mosport che al Glen — ha ribadito James — perché così rifaranno l'errore di due anni fa, quando cioè, data la brevità di tempo che intercorre fra una corsa e l'altra, non saranno in grado di accudire alla messa a punto delle vetture come si deve e si presenteranno quindi in Giappone con un ammasso di ferri vecchi e per me sarà quindi molto facile dargli il colpo di grazia».

Purtroppo, anche questa speranza di James è stata delusa perché, come si sa, la Casa italiana a Mosport ha fatto correre soltanto Lauda e Regazzoni. Venuto a conoscenza della sua squalifica da parte della FIA Hunt è letteralmente esploso: «La Ferrari è una società grande abbastanza, e abbastanza potente per coinvolgersi nella politica che più le si addice — ha detto ancora il pilota della McLaren — e con questo mi hanno eliminato dalla corsa al titolo iridato: sono certo però che anche il campionato stesso ha perso tutto l'interesse che aveva destato prima. La FIA ha veramente sconvolti i piani degli organizzatori della corsa di Mosport e con questo fatto nuovo avranno certamente ventimila o trentamila spettatori in meno del previ-

sto. Non so come Lauda e Regazzoni abbiano potuto testimoniare contro di me, non sanno nemmeno se avessi preso parte alla gara o meno. Non credo che Niki sarà troppo soddisfatto del modo con cui gli è stata attribuita. Dopotutto, però, non credo nemmeno che gli faccia nessun effetto perché per lui l'importante è vincere: non importa come».

Quella della squalifica non è stata però l'unica cosa ad andar storta per Hunt in quella settimana: le prove private di mercoledì 22 settembre sono state, sia per lui che per John Watson una vera perdita di tempo a causa della pioggia. Arrivate in pista piuttosto tardi, le due vetture compivano 5 giri quando alle 11,30 cominciava a piovare dirottamente e per tre ore, quelle poche persone che si trovavano in pista (compresi i meccanici) passavano il tempo a chiacchiere dentro ai garages mentre le macchine, coperte da un tendone, restavano parcheggiate davanti ai box.

Smesso brevemente di piovare alle 14,30 tutti i presenti percorrevano alcuni giri di pista con le loro macchine normali nel tentativo di asciugare l'asfalto mentre sia Hunt che Watson si apprestavano a far ripartire le loro monoposto. Watson era presente in pista con la Penske che portava il numero di telaio 002 e disponeva di tre treni di gomme: uno da pioggia, che non è nemmeno mai stato montato, e due di slicks con le designazioni 5211 e 5213. Hunt invece, per la McLaren M23, disponeva delle sole slicks, dello stesso tipo di quelle di Watson.

Con il fondo abbastanza in buone condizioni parte Hunt mentre l'irlandese non riesce a mettere in moto e, attaccato ad una corda, si fa trainare per un giro di pista, finché il motore prende a ruggire. Completati tre giri Watson si ferma, lagnandosi che il motore non arriva ai giri normali, viene quindi cambiata la scatola transistor dell'accensione e riparte. Hunt intanto ha fatto 5 giri con la miglior tornata in 1'21"00 quindi porta la McLaren ai box per i controlli regolari della pressione gomme... temperatura...



Altri cinque giri di Watson sul passo di 1'21"00, 1'20"5 e fermata per controllo gomme, quindi riparte per effettuare altri due giri, mentre sulla vettura di Hunt cambiano la barra antirollio. A questo punto però ricomincia a piovare e per questa giornata non rimaneva più niente da fare che ritornare a casa. I due piloti avrebbero voluto provare il giorno dopo (tempo permettendo!) ma non è stato possibile perché, programmati c'erano dei lavori da apportare alla pista. Comunque, almeno per Hunt, poi le prove gli hanno dato ragione lo stesso nei tempi. Anche se molti hanno commentato: sfido che è andato più forte, aveva provato prima...

g. g.

FORSE PUNTI A METÀ PER MONZA '76

## Anche un mancato VERDE a carico del G.P. d'ITALIA

LONDRA - Forse più niente può sorprendere in questa stagione lunatica però, considerando la data, quello che leggete si è saputo soltanto il 1. ottobre.

Il 23 settembre, la divisione RAC Motor Sport ha inviato questo messaggio telex alla FIA e alla CSI, con la richiesta che venga messa all'ordine del giorno in occasione della prossima riunione tra due settimane: «Che il risultato del G.P. d'Italia 1976 venga tolto dal campionato mondiale piloti, perché gli organizzatori hanno efficientemente handicappato, alla partenza, alcuni concorrenti e inoltre, avendo fatto uscire un segnale per fermare la corsa, gli organizzatori non hanno intrapreso nessuna azione efficace per proteggere i piloti che hanno obbedito al segnale».

Il RAC insiste di non aver reso pubblico questo prima perché, alla vigilia dell'udienza alla corte d'appello della FIA della causa inglese, sarebbe potuto sembrare un tentativo di influenzare l'esito e immediatamente dopo sarebbe apparso come una forma di rancore. La RAC sostiene di essere sorpresa che la notizia sia trapelata in Inghilterra così tardi. Non c'è altro commento diretto sebbene il portavoce abbia aggiunto: «Un pilota soltanto — Emerson Fittipaldi — ha obbedito al segnale che indicava l'arresto della corsa». Questo in se stesso indica il grado di ignoranza del RAC.

La McLaren insiste dal suo punto ora molto energicamente che Lauda non abbia obbedito alla bandiera rossa in occasione del G.P. d'Inghilterra, passando due volte senza farci caso, e che questo è un'affermazione che sarebbe quasi irrefutabile se dovesse essere sostenuta ufficialmente. Se questo potesse diventare un seguito per la Corte d'Appello del 24 settembre è naturalmente un'altra questione.

Dal canto suo la CSAI, commentando questa notizia e la discussione il 12 ottobre alla CSI di Parigi del caso, ha obiettato la «provocatorietà» e la intenzione vendicativa dell'esposto RAC. Al massimo si ipotizza una possibilità di riduzione a metà dei punti, anche se c'è chi allarga le responsabilità dei dirigenti milanesi a non aver esposto almeno la bandiera verde per ridare «via libera» ufficiale al G.P. d'Italia.

**Solo in ARGENTINA  
la nuova LOTUS  
(con l'effetto-suolo)**

LONDRA - La Lotus ha rinviato il debutto della sua 78 fino al GP d'Argentina nel 1977, poiché non desidera che i teams avversari abbiano l'occasione di studiare le caratteristiche del progetto della vettura, con sufficiente anticipo sulla stagione '77, da poter essere in grado di copiarlo.

La caratteristica principale (e più segreta) del progetto della nuova Lotus F. 1 consiste in un sofisticato sistema aerodinamico interno, che prevede un aumento del «ground effect», cioè dell'effetto suolo, tramite le due grosse prese d'aria dietro alla testa del pilota, che non sono deputate — come sembrerebbe a prima vista — all'alimentazione del motore bensì appunto a questo «lavoro» per aumentare la stabilità.

La macchina sarà probabilmente presentata prima di Natale, anche se è ancora incerto se alla presentazione verranno invitati i rappresentanti di quei giornali, fra cui Autosprint, che hanno pubblicato le foto segrete della nuova Lotus non ostante il «divieto» di Chapman.

Per quanto riguarda la direzione sportiva, ancora non si è trovato un sostituto per Peter Warr, che rimarrà con il Team Lotus fino al GP del Giappone, prima di passare con Walter Wolf.

## Quello che LAUDA pensa dei « due-McLAREN »...

«...quello è matto (Hunt) tutto matto da mandare in clinica. Io corro da molti anni in F.1 ho sempre rispettato gli altri piloti; siamo nella stessa barca, scendere in pista è duro, dopo l'affare della Spagna ho criticato Mayer, la McLaren perché avevano dato a Hunt una vettura irregolare, non James. Lui invece dopo il GP d'Inghilterra e la sentenza della federazione internazionale mi ha insultato, ha sostenuto che io non sono sportivo. Assurdo. Non mi sono piaciute certe sue interviste. Dopo il mio incidente Hunt ha dichiarato che avrebbe preferito non vincere il titolo, visto che io ero in ospedale. Poi, dopo avermi quasi raggiunto in classifica ha cominciato a sostenere che avrebbe voluto vedermi in pista. Grazie tante. Prima fa punti mentre io non posso difendermi, poi mi vuole allorché siamo vicini. Cosa crede di essere tanto furbo? Lui è cretino e basta»

«...Però più cretino di Hunt è Mayer. Quest'anno ha tentato tutti i trucchi possibili ed immaginabili per battere la Ferrari. Ma non è stato capace di farli bene, si è sempre fatto scoprire. E sarei io il non sportivo? La Ferrari ha sempre gareggiato con vetture in regola. Non parlatemi della faccenda del radiatore dell'olio del cambio, primo non c'è malafede; secondo la sistemazione del radiatore sul supporto dell'allettone non poteva offrirmi il minimo vantaggio...»

### PER CAPIRE LA TENSIONE

## DIARIO parlato dell'austriaco

### Prima del G.P. d'Italia

«...sin dal primo giorno che ho ripreso conoscenza i medici mi hanno sempre detto che la guarigione sarebbe stata abbastanza rapida. Affermo questo per tranquillizzare quanti guardano con meraviglia questo mio immediato ritorno alle competizioni. Io mi sento pronto a tornare a gareggiare al cento per cento. Certamente il mio rendimento in corsa non sarà pari: dovrò riabituarmi...»

«...io non corro a Monza per vincere, ma soprattutto per rientrare nel clima, per abituarli allo stress di un GP. Superato il decisivo test potrò essere al cento per cento nel prossimo GP del Canada in modo da contrastare l'ascesa di Hunt».

«...rispetterò tutto un programma speciale di allenamenti, eviterò di interessarmi degli altri e mi occuperò prevalentemente di migliorare progressivamente le prestazioni. Considerate quindi la mia partecipazione alla corsa di Monza come una preparazione per la gara di Mosport».

### Dopo il G.P. d'Italia

«...Ora verrò sottoposto a dei nuovi test medici, per vedere come ha reagito il mio organismo allo stress della corsa. Si tratta solo di una formalità perché mi sento sempre meglio. Poi mi prenderò qualche giorno di vacanza e subito dopo sarò di nuovo a Fiorano per allenarmi e preparare la macchina per la trasferta oltre Oceano. In Canada spero proprio di riuscire a vincere, anche perché se il 24 settembre la FIA farà giustizia, potrei avere un vantaggio irraggiungibile per Hunt. Chi lo avrebbe detto venerdì sera che oggi ho ancora intatte le possibilità di bissare il titolo mondiale?»

«...Ero sicuro che non ci sarebbero stati problemi, ma se per caso mi avessero vietato di correre per me sarebbe stato un colpo tremendo. La mia grande forza di volontà quella che mi ha stimolato nei momenti più difficili dopo l'incidente, era dovuta solo al grande amore per mia moglie e alla voglia che avevo di



Regazzoni ultimi relax su una vettura di Gruppo (FIAT)

tornare in pista. Io sono veramente felice solo in due posti: nella mia tranquilla casa di Salisburgo e nell'abitacolo della Ferrari...»

### Dopo le prove del G.P. Canada

«...non sono ancora tornato il Lauda di una volta. Ho bisogno ancora di qualche altra cosa, devo migliorare. L'incidente del Nurburgring mi ha lasciato una conseguenza: tengo il piede troppo leggero, non do gas come dovei. Ma non mi preoccupa, era previsto».

«...Ieri non ho ottenuto un tempo brillante (venerdì n.d.r.) colpa mia, sono andato troppo adagio. Non avevo più guidato dopo Monza e questa mancanza di allenamento si è fatta sentire».

«...ma che cosa posso fare? provare a Fiorano? i test "privati" non offrono lo stimolo di un GP».

«...nella prossima stagione fin dal primo GP voglio partire in pole position, lavorerò molto in novembre dopo il Giappone, anche se ancora non so come conciliare la messa a punto della vettura con l'operazione che devo eseguire al viso. Non posso chiudere completamente la palpebra dell'occhio destro che si irrita e lacrima. Non ho trovato neppure il medico, ne vorrei uno in gamba, ma non uno in cerca di pubblicità alle mie spalle».

«...io sto bene, non ho problemi al volante, del resto fra me e Clay c'è circa mezzo secondo di differenza, quella consueta, considerando la brevità di questo circuito».

«...l'occhio destro e il collo mi fanno male. Spero solo che per domani (giorno della gara n.d.r.) mi passi tutto. Sarebbe un peccato scendere in pista sofferente...».

sto con la assunzione di Reutemann per gli ultimi grandi premi della stagione («e poi si vedrà!», si diceva) non si facevano più tanti misteri sul licenziamento di Regazzoni.

«Ho sperato fino all'ultimo che non fosse così. E ho continuato — rievoca Clay — a sperare anche dopo l'anticipazione del TG2. Ma la decisione del Consiglio di Amministrazione della Ferrari non ha fatto altro che confermare le voci degli altri e smentire le mie elusioni. Il Commendatore nulla ha potuto fare per opporsi alla risoluzione del contratto: così mi ha riferito, ed io gli credo. Anche perché lui non mi avrebbe mai sostituito con uno che è appena tre anni meno anziano di me, con uno che deve ancora dimostrare di valere più di me».

E' uno sfogo composto, quello di Regazzoni. E' la naturale reazione ad una ingiustizia che forse non fa una grinza sul piano della logica.

«Vorrei tanto — continua Clay — che i motivi della separazione (per colpa non certo mia) siano proprio questi». L'amarezza per un'anticipata fine del rapporto di collaborazione con la Casa di Maranello è evidente nelle espressioni di Regazzoni: «Avrò tanta nostalgia della Ferrari, dell'Italia e degli italiani, tifosi splendidi e unici, che spesso mi hanno aiutato a superare momenti critici e difficili e a rendermi meno duri gli impegni "full-time" con la Ferrari...», dice Regazzoni.

Il quale poi tradisce se stesso quando ammette, per consolazione, che «in qualsiasi altro team starò certamente meglio, e come disponibilità di tempo e come possibilità di alternative». Intanto, aggiungiamo noi, c'è pure chi (Reutemann) sacrifica una parte di soldi pur di correre con la Ferrari; c'è pure chi (Ecclestone) rifiuta una richiesta di 150 mila dollari per stagione, tanto aveva preteso Regazzoni per correre con la Martini-Brabham Alfa Romeo; c'è pure chi (Hunt e Pace) non vede di buon occhio l'ingaggio di un pilota, come Regazzoni, che se non è il numero uno, certamente non è un numero due.

Ma il ticinese ribatte con argomenti assai validi, se non del tutto convincenti. Dice: «Io mi sento di andare forte, e per molti anni ancora. Secondo me non è l'età che conta, ma l'arco d'impegno nella F.1. Sono al settimo anno e la nausea non mi è ancora venuta. Allora che dire di Graham Hill e i suoi quindici anni di attività, di Brabham e McLaren (13), Hulme e Ickx (10), Stewart e Clark (9), Fangio e Moss (8)? Ho tanta voglia di correre che farò di tutto per dedicarmi oltre alla F.1 anche alla F.2 e alla Sport. Cercherò poi di realizzare il sogno di una 500 Miglia di Indianapolis, dopo il fallimento delle promesse in Ferrari».

Continuando a fare i conti (statistici) in tasca a Regazzoni, scopriamo che è l'undicesimo pilota nella storia della F.1 a vantare il maggior numero di punti mondiali, a sole dieci lunghezze da Ickx (168 contro 178), il pilota meglio piazzato tra quelli ancora in attività.

E per finire, un desiderio. Lo ha espresso Regazzoni: «Pagherei chissà quanto pur di concludere i sei anni di Ferrari con un successo, magari in Giappone, proprio in extremis...».

Lino Ceccarelli

# TV al 90% per il G.P. USA

ROMA - Altra settimana di passione per gli appassionati che sperano di vedere in diretta sul piccolo schermo il Gran Premio degli Stati Uniti del 10 ottobre. Dopo la doccia fredda del Canada sembrava che anche per gli USA ci si dovesse accontentare di un breve filmato il giorno dopo ed invece le speranze di una sorpresa positiva ci sono ed anche notevoli in percentuale. Purtroppo la risposta definitiva ci sarà solo tre o quattro giorni prima della gara ma i contatti sono in corso e sembra che non manchi nemmeno la buona volontà da parte italiana. Non è nemmeno scartata «l'idea» del colore ed è già stata fissata l'eventuale ora per la trasmissione: le 20,15 sulla Rete 2.

In fatto di Radio, rilevanti i «ritorni» dei programmi RAI di primavera, c'è da segnalare il massiccio «bombardamento sportivo» che Radio Montecarlo ha iniziato da domenica 3. Oltre ai programmi consueti, vi sono ora anche un Notiziario sport il sabato mattina alle 7, men-

tre domenica mattina alle 9 va in onda Anteprema sport. Inoltre tutti i giorni (esclusa la domenica) è previsto un Notiziario sportivo alle 8,40.

Intanto sulla Rete 2 lo special domenicale sportivo ha cambiato nome: si chiama (l'avrete sentito) «DOMENICA SPRINT». Certo che la fantasia non è molta. Auguriamoci solo che la nostra rubrica presa a prestito rispetti almeno la rapidità di informazione (che domenica scorsa, date le ore del GP, non si è potuto verificare).

### Le ORE del GLEN

WATKINS GLEN - Domenica 10 ottobre, verrà disputato il G.P. USA-Est quindicesima e penultima prova del «mondiale» conduttori, nel quale farà il suo debutto in F.1 il pilota della Parnelli Jones, vincitore di Indy. Al Unser che correrà al volante di una Ensign. Il week-end del «Glen» sarà inoltre caratterizzato da due

## SFOGHI DA «EX»

# CLAY ancora non si rassegna...

ROMA - Clay Regazzoni, nella vita, di bugie ne avrà dette molte, ma sempre meno di tanti altri suoi colleghi. Così una settimana fa, in partenza per la sua ultima trasferta con la Ferrari, il 37enne pilota ticinese ha parlato senza peli sulla lingua. Abbiamo riscontrato forse un pizzico di diplomazia in più rispetto al passato, ma tant'è, per un uomo-p.r. come lui.

Fino al 31 dicembre Regazzoni è legato da contratto con la Ferrari, ma ormai il divorzio è cosa fatta. Non si è trattato di un fulmine a ciel sereno. A metà ago-

sto con la assunzione di Reutemann per gli ultimi grandi premi della stagione («e poi si vedrà!», si diceva) non si facevano più tanti misteri sul licenziamento di Regazzoni.

«Ho sperato fino all'ultimo che non fosse così. E ho continuato — rievoca Clay — a sperare anche dopo l'anticipazione del TG2. Ma la decisione del Consiglio di Amministrazione della Ferrari non ha fatto altro che confermare le voci degli altri e smentire le mie elusioni. Il Commendatore nulla ha potuto fare per opporsi alla risoluzione del contratto: così mi ha riferito, ed io gli credo. Anche perché lui non mi avrebbe mai sostituito con uno che è appena tre anni meno anziano di me, con uno che deve ancora dimostrare di valere più di me».

E' uno sfogo composto, quello di Regazzoni. E' la naturale reazione ad una ingiustizia che forse non fa una grinza sul piano della logica.

«Vorrei tanto — continua Clay — che i motivi della separazione (per colpa non certo mia) siano proprio questi». L'amarezza per un'anticipata fine del rapporto di collaborazione con la Casa di Maranello è evidente nelle espressioni di Regazzoni: «Avrò tanta nostalgia della Ferrari, dell'Italia e degli italiani, tifosi splendidi e unici, che spesso mi hanno aiutato a superare momenti critici e difficili e a rendermi meno duri gli impegni "full-time" con la Ferrari...», dice Regazzoni.

Il quale poi tradisce se stesso quando ammette, per consolazione, che «in qualsiasi altro team starò certamente meglio, e come disponibilità di tempo e come possibilità di alternative». Intanto, aggiungiamo noi, c'è pure chi (Reutemann) sacrifica una parte di soldi pur di correre con la Ferrari; c'è pure chi (Ecclestone) rifiuta una richiesta di 150 mila dollari per stagione, tanto aveva preteso Regazzoni per correre con la Martini-Brabham Alfa Romeo; c'è pure chi (Hunt e Pace) non vede di buon occhio l'ingaggio di un pilota, come Regazzoni, che se non è il numero uno, certamente non è un numero due.

Ma il ticinese ribatte con argomenti assai validi, se non del tutto convincenti. Dice: «Io mi sento di andare forte, e per molti anni ancora. Secondo me non è l'età che conta, ma l'arco d'impegno nella F.1. Sono al settimo anno e la nausea non mi è ancora venuta. Allora che dire di Graham Hill e i suoi quindici anni di attività, di Brabham e McLaren (13), Hulme e Ickx (10), Stewart e Clark (9), Fangio e Moss (8)? Ho tanta voglia di correre che farò di tutto per dedicarmi oltre alla F.1 anche alla F.2 e alla Sport. Cercherò poi di realizzare il sogno di una 500 Miglia di Indianapolis, dopo il fallimento delle promesse in Ferrari».

Continuando a fare i conti (statistici) in tasca a Regazzoni, scopriamo che è l'undicesimo pilota nella storia della F.1 a vantare il maggior numero di punti mondiali, a sole dieci lunghezze da Ickx (168 contro 178), il pilota meglio piazzato tra quelli ancora in attività.

E per finire, un desiderio. Lo ha espresso Regazzoni: «Pagherei chissà quanto pur di concludere i sei anni di Ferrari con un successo, magari in Giappone, proprio in extremis...».

Lino Ceccarelli

manifestazioni collaterali, la Gold Cup Bosch, corsa delle celebrità, e una gara riservata alle vetture «veteran».

Questi gli orari del G.P. (fra parentesi le corrispondenti ore italiane) che si annunciano decisi:

Venerdì 8 ottobre - ore 10-11,30 (16-17,30) prima sessione prove ufficiali F.1; ore 13-14 (19-20) seconda sessione prove ufficiali F.1.

Sabato 9 ottobre - ore 10-11 (16-17) terza sessione prove ufficiali F.1; ore 12,30-14 (18,30-20) quarta sessione prove ufficiali F.1. Domenica 10 ottobre - ore 10 (16) sfilata dei piloti su auto; ore 12,05-12,35 (18,05-18,35) prove libere; ore 13,50 (19,50) giro di ricognizione dietro vettura pilota; ore 14,15 (20,15) partenza del Gran Premio.

Il GP USA-EST si svolgerà sulla distanza di km 320,665, pari a 59 giri della pista di metri 5.435.

Anche per questa corsa, se non vi sarà telecronaca, AUTOSPRINT provvederà a ripetere la sua «diretta» via radio (libere) e TELESPRINT.