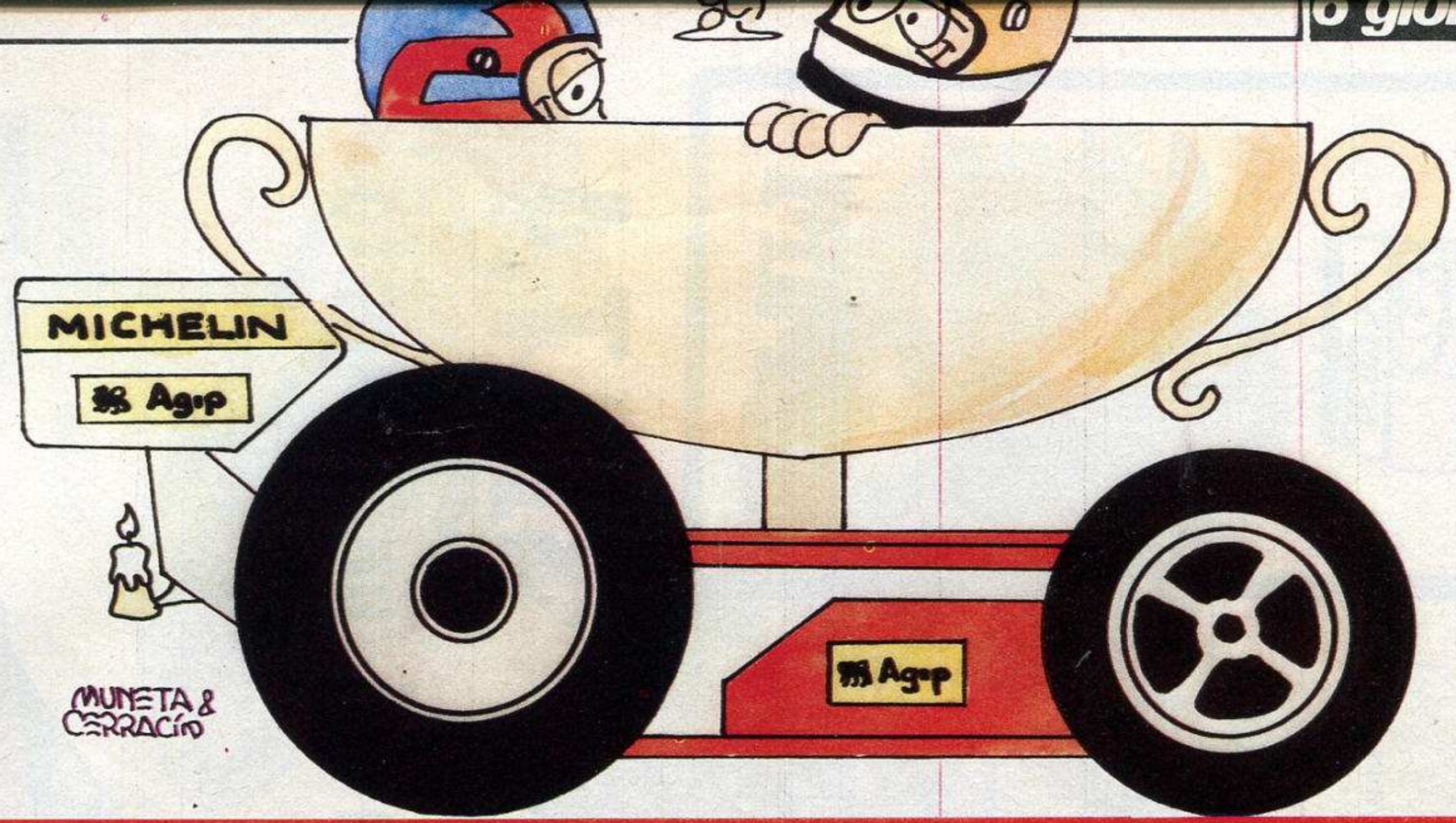


Dal Sudafrica alla California, il mondiale piloti 1979 sembra diventato un «Trofeo» T4, dopo gli uno-due di Villeneuve e Scheckter a Kyalami ed a Long Beach. Sotto, li vediamo appunto sul podio del G.P. USA West. Il «momento magico» delle nuove Ferrari gommate Michelin ha proiettato il giovane canadese in testa al mondiale, anche se è un po' presto per esaltarsi (fotocolors ATTUALFOTO)



From South Africa to California, the 1979 World Championship seemed to be a T4 «Festival» after the one-two of Villeneuve and Scheckter at Kyalami and Long Beach. Below, they can be seen on the USA West GP rostrum. The «magic moment» of the new Michelin-shod Ferraris, made the young Canadian jump in the Championship lead, though it is a little early to become excited about it

VIVA il T4 TROFEO

FORSE il miglior commento a quello che sembra stia per diventare in F.1 un... Trofeo T4, è quello che viene dall'Argentina. Dopo l'exploit di Reutemann che era riuscito a mettere la sua verde Lotus di fianco alla rossa T4 di Villeneuve a Long Beach, ci si era illusi fra i tifosi argentini — come informa il nostro Augusto Bonzi — che detto «miracolo» potesse dare una pos-

CONTINUA A PAGINA 9



ANATOMIA (E PARALLELI) DELL'ATTIVITÀ
NEL SUO MOMENTO PIÙ GRIGIO IN F.1

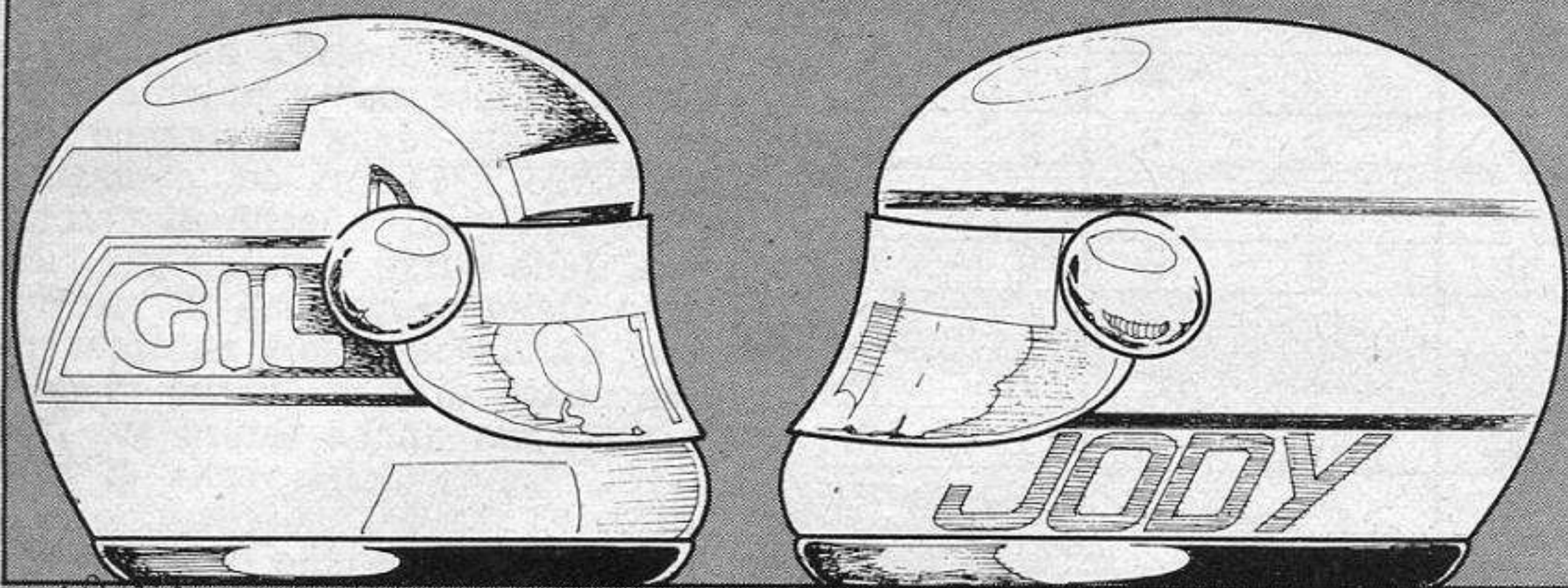
Il mal di LAUDA

KYALAMI

1° VILLENEUVE
2° SCHECKTER

LONG BEACH

1° VILLENEUVE
2° SCHECKTER



VA BENE, VA BENE, BASTA CHE
SIA CHIARO CHE LA PRIMA
GUIDA SONO SEMPRE IO!

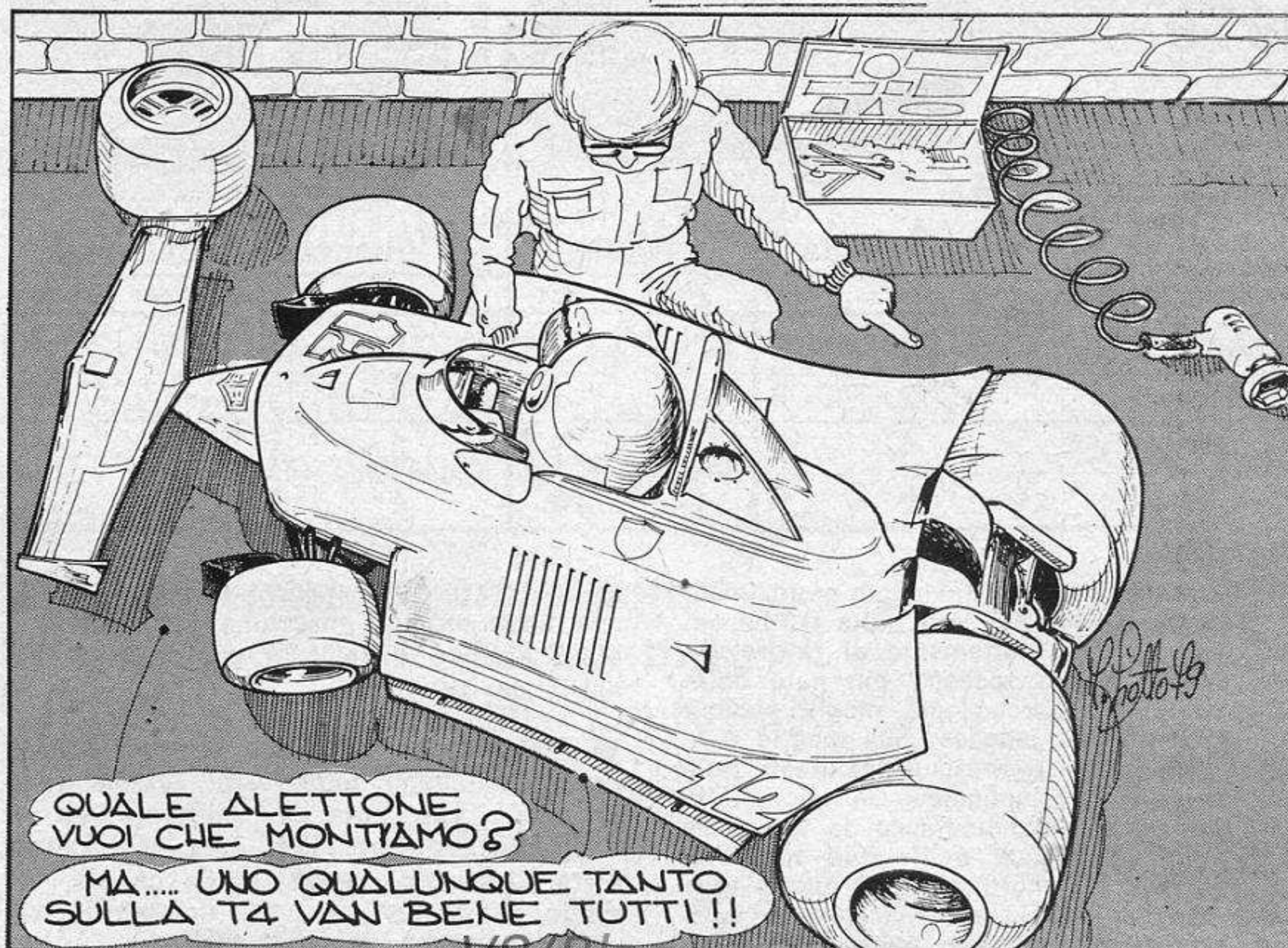
Trofeo T.4 CONTINUAZIONE DA PAG. 5

sibilità al pilota argentino di intrammettersi come un cuneo fra le rosse vetture italiane e le azzurre francesi. Invece appariva drammatico il momento previsto alla partenza in tv, nella trasmissione forse più deficiente vista negli ultimi anni in Argentina. Il trionfo di Villeneuve è stato salutato comunque con titoli grandi dai giornali e la «Hoja del lunes» direttamente titola con un «BRAVISSIMO VILLENEUVE» in italiano questo titolo rispecchia quanto dicono tutti gli inviati speciali che hanno visto la corsa.

Lo stesso Reutemann, nella sua corrispondenza a «CLARIN» ammette che Forghieri non era mai stato propenso a progettare un wing-car, una volta che si è messo al tavolo ha preparato una vettura che senza meno in questo momento è imbattibile. Dice Carlos che quello che invidia nella Ferrari è la sua potenza e il fatto di essere praticamente indistruttibile. E questa qualità dà ai piloti la sicurezza nella guida. Si ricalca una conversazione di Villeneuve il quale dichiara che la sua Ferrari può arrivare fino a 12.400 giri: «Dopo le prove del venerdì ho chiesto che lo strumento mi fosse tolto penso che, per arrivare alla pole-position devo aver passato tale barriera dei 12.400 giri segnata in rosso sullo strumento. E nonostante tutto non ho rotto niente».

L'uno-due ferrarista, ha riempito di gioia tutti i suoi tifosi

argentini, perché riconferma ancora una volta le possibilità e la serietà della macchina modenese. Rimane come interrogativo la possibilità di Scheckter di riprendere in mano lo scettro di primo pilota della Ferrari dopo che Villeneuve ha dimostrato una enorme tranquillità di guida e già l'esperienza di pilota consumato. Ciò contrasta con i problemi di Reutemann che sembra non abbia fortuna, per gli argentini, con la Lotus, dopo tante speranze dei suoi concittadini. A Baires trovano consolazione nel 3. posto di Guerra in F.2 che molto presto potrà essere un pilota vincente.



Classifica in cifre dei 7 anni di NIKI in F.1

Posizioni negli anni	ARGENTINA		BRASILE		SUD AFRICA		USA WEST	
	Griglia	Arrivo	Griglia	Arrivo	Griglia	Arrivo	Griglia	Arrivo
1972	22.	11.			21.	7.		
1973	13.	R	13.	8.	10.	R		
1974	8.	2.	3.	R	1.	R		
1975	4.	6.	4.	5.	4.	5.		
1976			2.	1.	2.	1.	3.	2.
1977	4.	R	13.	3.	3.	1.	1.	2.
1978	5.	2.	10.	3.	1.	R	3.	R
1979	23.	R	12.	R	4.	6.	10.	R

DA QUANDO ha debuttato in F.1 nell'agosto del 1971 al «G. P. d'Austria» l'ex bi-campione del Mondo NIKI LAUDA non aveva mai avuto un avvio tanto deludente come quello di questo 1979. Addirittura, come si rivela dalle nostre tabelle comparative dei tempi in prova e del risultato in gara, si vede che nella gara di apertura del mondiale 1979, con il 23. tempo nello schieramento di partenza ultima fila del G.P. d'Argentina, Niki ha quasi battuto perfino il suo record di peggior posizione nella griglia, che era appunto a Buenos Aires nell'anno dell'avvio della sua carriera, cioè alla sua seconda partecipazione ad un Gran Premio iridato, in ultima fila ma con l'ultimo tempo (Niki poi in ultima fila prima di Baires 1979 partì con il penultimo tempo solo in quel 1971 in Spagna e in Belgio).

A LONG BEACH, come già a Kyalami, l'austriaco, che certo ha dovuto festeggiare nel modo peggiore la nascita del primogenito Lucas, ha rilasciato dichiarazioni di fuoco mettendo sotto accusa la BRABHAM ALFA-BT 48 e conseguentemente i tecnici. Addirittura Niki avrebbe detto «Se l'Alfa Romeo torna davvero alle corse io la pianto con la F.1, o perlomeno me ne vado con un'altra squadra».

APPANNAMENTO DELLA VOGLIA

Anche se non si capisce perché Lauda voglia addebitare all'ing. Chiti, le cause dei suoi problemi e non al telaio di Murray e del suo «padrino» Ecclestone (perché l'austriaco ha sempre detto «Di questa BT 48 l'unica cosa fantastica è il motore V 60° dell'Alfa Romeo») rimane più che mai attuale il dubbio che assieme alle manchevolezze tecniche nell'accoppiata BRABHAM ALFA-LAUDA ci sia anche

● Se si considerano le zone dove si prendono i punti cioè le prime piazze e si attribuiscono a Lauda i PUNTEGGI RELATIVI PER I PIAZZAMENTI, valutando sia le prove che la gara vera è propria si ha questa classifica:

1972	0 punti	
1973	0 punti	
1974	19 punti	(13 in prova)
1975	14 punti	(9 in prova)
1976	40 punti	(16 in prova)
1977	35 punti	(16 in prova)
1978	24 punti	(15 in prova)
1979	4 punti	(3 in prova)

un appannamento (magari in chiave di voglia) nelle qualità del pilota.

A più voci, come traspare anche dalla prima parte della dichiarazione del diretto interessato, è stato affermato che Lauda, preso dalla sua compagnia aerea, e dalla ora verificatasi nascita del figlio, più che ad accumulare onori e gloria in automobile, sia invece da tempo interessato ad accumulare dollari «Parmalat» e di altri sponsor (i quali sono quelli che più pagano — in tutti i sensi — gli scarsi risultati Brabham) quasi come il suo amico HUNT che però ha avuto almeno l'onestà di ammettere francamente che a fine 1979 smette con le corse perché con i dollari di Wolf ha sistemato le pendenze economiche in sospenso legate all'investimento immobiliare a Marbella.

Comunque vero o non vero che sia questo «disamoramento» per le corse (era stato Lauda però nel 1978 a dichiarare a NEWSWEEK «Se mi offrono un Jumbo jet con qualche anno per pagarlo, smetterei...») rimane la sostanza che l'ambizioso e presuntuoso quanto di sfida lanciato dall'austriaco nel partire da Maranello «Vedremo fra due anni dove sarà la Ferrari e dove sarò io...» è alla luce dei fatti solo un umiliante boomerang.

UNA QUESTIONE DI... SCHIENA

Viene da ripensare a quella confessione resa a «Newsweek» da Lauda, alla vigilia del divorzio da Ferrari «In teoria un altro pilota può avere più talento di me, ma il mio culo è più sensibile. Ecco il mio segreto. Sento prima una macchina che sbanda e la correggo. Se non avessi questa sensibilità non sarei così bravo!». E' lo stesso... «culo» di Villeneuve, allora... Forse CHITI non ricorda queste parole perché dopo due anni passati ad aspettare che la sua «gallina dalle uova d'oro» austriaca covas-

Eugenio Zigliotto

CONTINUA A PAGINA 10

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

se il tanto atteso successo con il gusto alla toscana delle battute che ha il tecnico dell'Autodelta avrebbe già detto «Se lo deve esser fatto anestetizzare in questo frattempo». Infatti è proprio nella sparizione di quella che tutti indicavano come la sua dote primaria, cioè sviluppare e collaudare una macchina, che Lauda in questi due anni passati al fianco di GORDON MURRAY ha sconcertato tutti coloro che a Londra come a Settimo Milanese avevano invocato il suo nome come quello del « Salvatore ». Perché se è pur vero che sia con la BT 46 del 1978, sia con la attuale BT 48, il tecnico sudafricano di Bernie Ecclestone sembra aver fatto l'operazione inversa di MAURO FORGHIERI con la T.4, cioè delle macchine molto belle e molto fotogeniche ma assolutamente senza competitività, è altrettanto vero che né per la BT 46 né per la BT 48 il contributo di Lauda, non diciamo a risolvere problemi evidentemente irrisolvibili, ma almeno ad identificare le cause è stato insignificante.

Addirittura, (come successe quando Ickx pensava egualmente a Maranello come ad un covo di serpi pronte a morderlo e quindi l'allora quasi digiuno di F.1 Merzario si sobbarcò il compito di verificare la B.3 a Zeltweg, passata poi grazie a Luca Montezemolo a Lauda), adesso alla Brabham a eccellere è NELSON PIQUET, che abitualmente mettendoci un po' di coraggio, perché è ovvio che la sua esperienza di F.1 è quella di uno del identificare le cause è stato significativo.

Probabilmente, ed è una tesi che trova più di un estimatore, la fama assoluta di Lauda come collaudatore è ingiustificata almeno tanto quanto quella di Lauda «più veloce del mondo», perché senza Ferrari, senza lo staff tecnico di Maranello e soprattutto senza Fiorano, Niki, quando non gli regalano un bel ventilatore, o una vittoria per squalifica (altrui), arranca anche lui come può, aspettando che siano gli ingegneri dai boxes a dargli le «dritte» invece del viceversa che si ipotizzava.

TROPPI AZZARDI DEL TECNICO

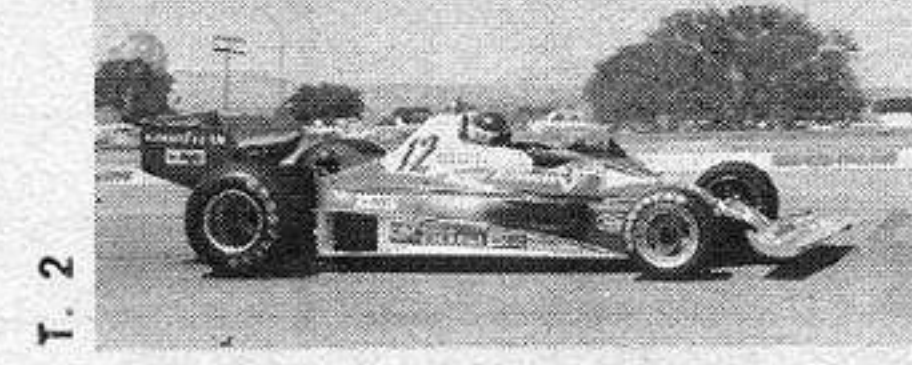
E' un pensiero, che Murray, anche se a mezza voce e ovviamente «pro domo sua» ha già espresso. In pratica non è difficile osservare che del progettista sudafricano la BT 44 con il Cosworth era una buona macchina, così come la prima monoposto con il motore Alfa, la BT 45. Sapendo di avere Lauda ha poi azzardato in avanguardia con la BT 46, ma anche quando ha fatto marcia indietro ed è tornato a soluzioni convenzionali non ha trovato la competitività che le qualità di Lauda avrebbero dovuto assicurargli.

Adesso la stessa storia sembra ripetersi con la recente BT 48. Almeno a giudicare dalla vistosa marcia-indietro tecnica, che la macchina ha in programma per il G.P. di Spagna.

A valutare cosa nel contempo ha fatto alla «scuola-guida» di Fiorano, VILLENEUVE, non si può dare torto all'ing. Ferrari quando ipotizza che, nella tradizionale mezzadria tecnica uomo-macchina, oggi bisogna supervalutare il secondo elemento. E magari anche il terzo, se c'è una pista che a ripetizione continua ti permette di stravolgere. E' un metro difficile ma proprio rivedendo certi trionfi di Lauda, viene istintivo tirarlo fuori per capire come il suo successore che

I piazzamenti PARALLELI di NIKI con partner ed «ex»

1977



	Lauda		Reutemann		Watson		Stuck	
	prove	gara	prove	gara	prove	gara	prove	gara
Argentina	4.	R	7.	3.	2.	R		
Brasile	13.	3.	2.	1.	7.	R		
Sud Africa	3.	1.	8.	8.	11.	6.		
USA-West	1.	2.	4.	R	6.	R	17.	R
Spagna	3.	R	4.	2.	6.	R	13.	6.
Monaco	6.	2.	3.	3.	1.	R	5.	R
Belgio	11.	2.	7.	R	2.	R	18.	6.
Svezia	15.	R	12.	3.	2.	5.	5.	10.
Francia	9.	5.	6.	6.	4.	2.	13.	R
Inghilterra	3.	2.	14.	14.	2.	R	7.	5.
Germania	3.	1.	8.	4.	2.	R	5.	3.
Austria	1.	2.	5.	4.	12.	8.	4.	3.
Olanda	4.	1.	6.	6.	8.	R	19.	7.
Italia	5.	2.	2.	R	14.	R	11.	R
USA Est	7.	4.	6.	6.	3.	12.	2.	R
Canada			12.	R	10.	R	13.	R
Giappone			7.	2.	3.	R	4.	7.

1978



	Lauda		Watson		Reutemann		Villeneuve	
	prove	gara	prove	gara	prove	gara	prove	gara
Argentina	5.	2.	4.	R	2.	7.	7.	8.
Brasile	10.	3.	19.	8.	4.	1.	6.	R
Sud Africa	1.	R	10.	3.	9.	R	8.	R
USA West	3.	R	5.	R	1.	1.	2.	R
Monaco	3.	R	2.	5.	1.	R	8.	10.
Belgio	3.	2.	9.	4.	2.	8.	4.	R
Spagna	6.	R	7.	R	3.	3.	5.	4.
Svezia	3.	1.	2.	R	8.	10.	7.	9.
Francia	3.	R	1.	4.	8.	18.	9.	12.
Inghilterra	4.	2.	9.	3.	8.	1.	13.	R
Germania	3.	R	6.	7.	12.	R	15.	8.
Austria	12.	R	10.	7.	4.	R	11.	3.
Olanda	3.	3.	8.	4.	4.	7.	5.	6.
Italia	4.	1.	7.	2.	11.	3.	2.	7.
USA Est	5.	R	7.	R	2.	1.	4.	R
Canada	7.	R	4.	R	11.	3.	3.	1.

1979



	Lauda		Piquet		Villeneuve		Scheckter	
	prove	gara	prove	gara	prove	gara	prove	gara
Argentina	23.	R	20.	R	10.	12.	5.	R
Brasile	12.	R	22.	R	5.	5.	6.	6.
Sud Africa	4.	6.	12.	7.	3.	1.	2.	2.
USA West	10.	R	12.	8.	1.	1.	3.	2.

● Hans Joachim STUCK viaggia normalmente in prima classe sui voli della Lufthansa, sui quali egli ha trattamento di favore sia perché è il pilota tedesco più noto della Formula 1 sia perché sua moglie lavora per la compagnia tedesca. Sua moglie è la bella donna che figura sui manifesti pubblicitari della compagnia. Un giornalista del suo paese, commentando la cosa, ha detto che per Stuck è il solo modo di essere davanti a molti altri, di questi tempi, visto che con la sua macchina è sempre molto indietro nello schieramento.

● Brett LUNGER, l'ex pilota di F. 1 che non trova più una macchina per correre, è stato assunto dalla CBS per fare le cronache dai GP.

● Arrivando in aereo Los Angeles e Long Beach sembrano tutte verdi, si ha l'impressione che tutta la California sia di un bellissimo verde. Poi, quando scendi a terra, ti accorgi che di verde ce n'è, ma molto di quello che vedi dall'alto è cemento pitturato di verde-erba.

a Maranello è arrivato proprio digiuno, dopo i 20.000 chilometri di allenamento a Fiorano promessigli da Noretto all'indomani dello chocante volo del Giappone, gratifica oggi la T.4 di successi che assommano l'ultima monoposto modenese alla sua leggendaria progenitrice T.2.

Sfumata la possibilità di girare e rigirare a Fiorano, con un circuito televisivo che permette di rivedere ogni fase, ogni metro di percorso, e con un Forghieri che da buon sperimentista non trascura nemmeno le soluzioni scontatamente inadatte, il fenomeno Lauda si riporta nei suoi limiti naturali che sono quelli di un pilota, che di determinazione non aveva mai dato a vedere di esserne superdotato prima dell'approdo a Maranello.

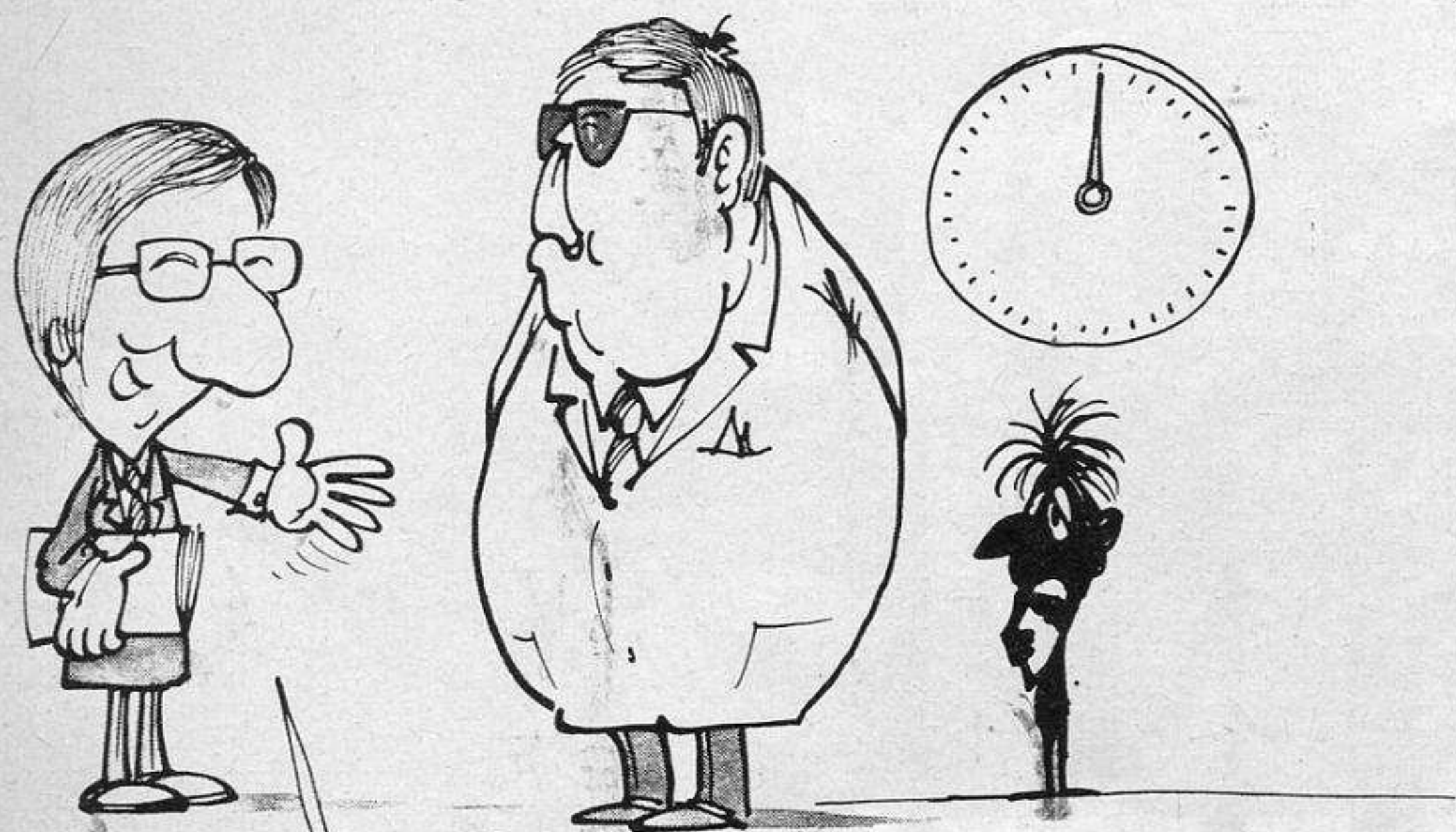
Questa mancanza del «piede pesante», che ha contraddistinto i suoi contemporanei, da Peterson, a Andretti a Scheckter a Hunt, NIKI, fuori dal bunker ferrarista la paga a due anni di distanza dal divorzio con un debito molto pesante. Perché l'avvento delle minigonne nel riproporre i «piloti del coraggio» per le maggiori velocità di percorrenza delle curve e quindi per l'aumento delle percentuali di rischio, trova Lauda non solo naturalmente incapace di fare sfoggio di queste doti, ma anche saturo sul piano psicologico della voglia di correre.

Forse con dieci anni di meno oggi Lauda, facendo appello alle uniche doti che nessuno gli ha mai contestato, la forza di volontà e l'intelligenza, sulle monoposto-ala riuscirebbe ancora a figurare meglio, ma con più di cento Gran Premi disputati alle spalle, due titoli mondiali e 17 vittorie iridate, non dà proprio l'impressione di voler cercare ancora il rischio per riequilibrare le sue prestazioni.

PULCI NELLE ORECCHIE DEGLI SPONSORS

Sono fatti e non teorie. Almeno sapendo leggere fino in fondo le bande dei posti di cronometraggio Heuer messe al Jarama durante sedute di prove private con la Goodyear. Su quei fogli di carta Ecclestone, Chiti e Ghedini hanno visto che con le minigonne, l'artificio inventato da Chapman per invitare i piloti a tenere giù nelle curve, nei tratti più veloci parecchi sono stati più veloci di Lauda. Addirittura i tempi di Niki nel passaggio dalle gomme normali a quelle da tempo, quelle che cioè invitano all'azzardo, sono paurosamente calati dal primato ad una posizione da comprimario.

Ovviamente per lo stesso Lauda, e per tutti coloro che con lui stanno vivendo gli anni del divorzio da Ferrari, Chiti in testa, (ancora sogna di portare a Balocco l'austriaco a mettergli a punto l'Alfa-Alfa della rivincita) le supposizioni di qui sopra sono follie di «nemici». Non solo perché potrebbero mettere delle pulci nelle orecchie a Callisto Tanzi che dai teleschermi sul podio legge la pubblicità di industrie che nelle corse hanno investimenti molto minori della Parmalat, ma anche perché c'è comodo comodo l'alibi della BT 48 che, pur condividendo le idee della nuova Lotus 80, non sembra dare a Murray nemmeno la centesima parte delle soddisfazioni che il patron della Lotus si ripromette dalla sua nuova creatura. Ma forse Chapman mette in bilancio anche un certo ANDRETTI e allora si capisce perché il bilancio potrebbe cambiare!



ECCO IL CONCORRENTE LAPIGIO DE' RESMINI CHE SI PRESENTA PER LA MATERIA: "STATURA MORALE E GENEROSITA' D'ANIMO DEI GRANDI PERSONAGGI CONTEMPORANEI!"

RISPONDA ALLA DOMANDA: "CHI È IL PIÙ GRANDE ALL'INTERNO DELL'ACI E CHI IL PIÙ GENEROSO DELLA RAI TV?"

IL PIÙ GRANDE DELL'ACI SONO IO, IL PIÙ GENEROSO DELLA TV È IL PRESENTATORE DI LASCIA O RADDOPPIA!

RISPOSTA ESATTAARRA!!



Un miliardo per gli «inserti» pubblicitari durante il G.P. USA West alla TV-CBS

LONG BEACH. La C.B.S. ha fatto le cose in grande per mettere insieme uno spettacolo televisivo di prim'ordine. Tutto era stato predisposto sin dal lunedì precedente la gara e ogni accorgimento tecnico dei più sofisticati attuabili era stato provato ripetutamente per non fallire di fronte a milioni di telespettatori. Ben quattordici telecamere hanno seguito la gara di cui 12 fisse lungo il circuito e due mobili. Le televisioni collegate in diretta per questo gran premio sono state 9: cinque europee, (Italia, Inghilterra, Germania, Austria e Svizzera che seguiva sulla linea guida dell'Italia) per il Brasile il collegamento è stato effettuato dalla rete Globo. Per il Messico il canale 63, per la Colombia la Mega TV e per l'Argentina il canale 7.

Nonostante i mezzi profusi ancora una volta qualcosa è mancato, i monitors che erano stati anche essi colaudati, al momento dell'inizio della gara sono saltati e tutti i telecronisti si sono trovati in serie difficoltà per poter seguire la gara. Meno male che quest'anno a differenza dell'anno scorso, i telecronisti avevano la possibilità di seguire una parte del circuito in quanto le postazioni, invece di essere piazzate in case prefabbricate senza finestre, erano state installate al nono piano di un immobile che si affacciava sul rettilineo d'arrivo.

Molte le radio che hanno trasmesso in diretta senza pagare nessun diritto agli organizzatori che facevano pagare solo alle radio commerciali 1500 dollari.

Un problema, che qui in America è una cosa normale, per questi ultimi veniva costituito dal fatto che la CBS nei momenti più importanti della gara toglieva l'immagine per mandare in onda i comunicati commerciali. Per l'occasione sono stati di ben 20 minuti che al

costo di 100.000 dollari al minuto hanno fruttato alla CBS ben 2.000.000 di dollari. Infatti sui monitors, anche se poco funzionanti, si notava lo stacco ad ogni momento importante, come sorpassi o uscite di pista per far posto alla pubblicità. Poi si è saputo che il segnale anche alle reti televisive extramericane è stato inviato «sporco», cioè con gli stacchi pubblicitari. Purtroppo dopo la migliore qualità iniziale, la regia si è stemperata in seguito nella giusta ricerca dei momenti più validi della corsa, come i duelli alle spalle dei solitari ferraristi.

b. f.

Sulla TELECRONACA da LONG BEACH, UNA INTERESSANTE LETTERA NELLA «POSTA»

Braccio di ferro tra ECCLESTONE e le TV europee?

VIENNA - Con il GP di Long Beach si conclude l'intervallo di «riposo» per gli organizzatori di GP europei, perciò ci si può aspettare che nelle prossime settimane si chiarirà la situazione riguardante le trasmissioni televisive dei Gran Premi europei.

Come è noto la FOCA ha acquistato tutti i diritti televisivi dei Gran Premi nel continente, con l'eccezione fatta per quello di Monaco. Comunque, come risposta, le stazioni televisive europee interessate si sarebbero impegnate, secondo (interessate peraltro) notizie austriache, a non lasciarsi mettere sotto pressione da Ecclestone. Ciò significa esattamente, che si dovrà arrivare ad un accordo tramite la EBU (European Broadcasting Union) con Ecclestone, o non si farà niente.

Comunque in Austria, per esempio, il direttore dell'Oesterreichring, dott. Peter Ramsenthaler è «quasi certo» che ci saranno le trasmissioni e principalmente perché non si può immaginare che i teams di F1 si presentino davanti ai loro sponsors senza la TV.

«Ritengo perciò che la FOCA non abbia una grande scelta, se non vuole mettere in pericolo i suoi propri interessi», ha detto Ramsenthaler, parlando con AUTO-SPRINT.

In Austria la situazione è ancora più critica, considerato il fatto che il secondo canale ha deciso di non trasmettere più gli sports «crudeli» come la box e le corse motoristiche. Ed è un proposito convinto, lo si è visto quando, per la prima volta da cinque anni, non hanno più trasmesso la corsa di cavalli nota per i suoi incidenti, il Grand National Steaplechase di Aintree...

Sembra comunque chiaro che Ecclestone non abbia fatto un grande affare acquistando i diritti televisivi, neanche nel caso in cui dovesse imporsi alla EBU. In fine le poste nazionali hanno ancora la possibilità di non affittare le loro linee a Ecclestone, ed allora non si fa più niente, almeno non in diretta.

Hannes Ch. Steinemann

63. TARGA FLORIO

1. assoluto: VUDAFIERI-MANNUCCI

vince con

BERGOLINE
MOTOR OIL

VICENZA - Zona industriale

Cercansi concessionari e agenti per zone libere



15 W50 WITH SYNTHETIZED OIL

**FRA TURBO-LANCIA ED ERRORI
DI SOUTHGATE C'È POCO DA SOR-
RIDERE ORA PER IL PADOVANO**

Anche PATRESE aspetta ZOLDER

PADOVA - In un paio di giorni ha già ammortizzato perfettamente l'ultimo cambio di fuso orario, per il volo di ritorno dalla California all'Italia. Riccardo Patrese, nella sua casa patavina, rilassato ci racconta della sua sfortunata trasferta americana.

«Roba da matti» esordisce Riccardo «una volta che con una macchina non competitiva riesco a metterla a posto bene, e a trovarmi in zona punti, mi si va a rompere una pompa dei freni, un guasto che succede una volta ogni 10 anni. Potevo benissimo arrivare nei primi sei, ero quinto e altri davanti a me si sono fermati. La mia macchina non si rompe mai, e si va a fermare proprio adesso. Niente da fare, è rimasto il pedale del freno inchiodato a fine corsa».

Una Pasqua a casa quindi per il pilota della Arrows, che non corre nemmeno alla corsa dei Campioni e ha ora come unico impegno il GP di Spagna a fine mese.

«Non vedo l'ora di salire sulla macchina nuova. Ormai con quella che abbiamo a disposizione non c'è niente da fare. Tony Southgate ha comunque lavorato giorno e notte per terminare la progettazione della nuova Arrows che spero sia pronta per la gara di Zolder. Ormai il suo lavoro di progettista è finito. Anzi mi risulta che sia rimasto una settimana in vacanza in California con moglie e figli. Ormai si tratta di un lavoro di costruzione meccanica. Lui tornerà dopo Pasqua per vedere a che punto è la costruzione. Ma certamente non siamo in anticipo, anzi».

La delusione nelle parole del pilota italiano, che si stava così ben difendendo a Long Beach, è palpabile. Ancora una volta la sfortuna gli ha negato quel minimo di soddisfazione, con una macchina che accusa quella serie di problemi che tutti conosciamo.

«Non vedo l'ora di salire sulla macchina nuova, e sono certo che sarà competitiva al massimo. Southgate è un uomo di valore e son certo che farà un'ottima macchina. Io nel frattem-

po voglio riposarmi. Ne ho veramente bisogno. Farò le prove che mi chiederanno con la Lancia silhouette, anche se penso che non riusciremo ad andare nemmeno a Digione. Comunque pare che il motore turbo sia pronto, e magari lo proveremo a Vallelunga un paio di giorni. Comunque per la Spagna sarò ancora con la macchina vecchia, e dovrò ancora difendermi con quella. Speriamo che questa volta non mi caschi qualcos'altro addosso!».

● KEKE ROSBERG, recente vincitore ad Hockenheim, pare abbia trovato una sistemazione in F. 1. Da tempo il pilota finlandese insisteva sul fatto di avere contatti con un grosso team. Lui è un uomo Marlboro, e si mormora che alla McLaren non siano poi così contenti di Tambay...

LA «DIFFICOLTÀ» DI CONTINUARE (A VINCERE) REALISMO DI FERRARI

Cambia «SOTTO» la T. 4

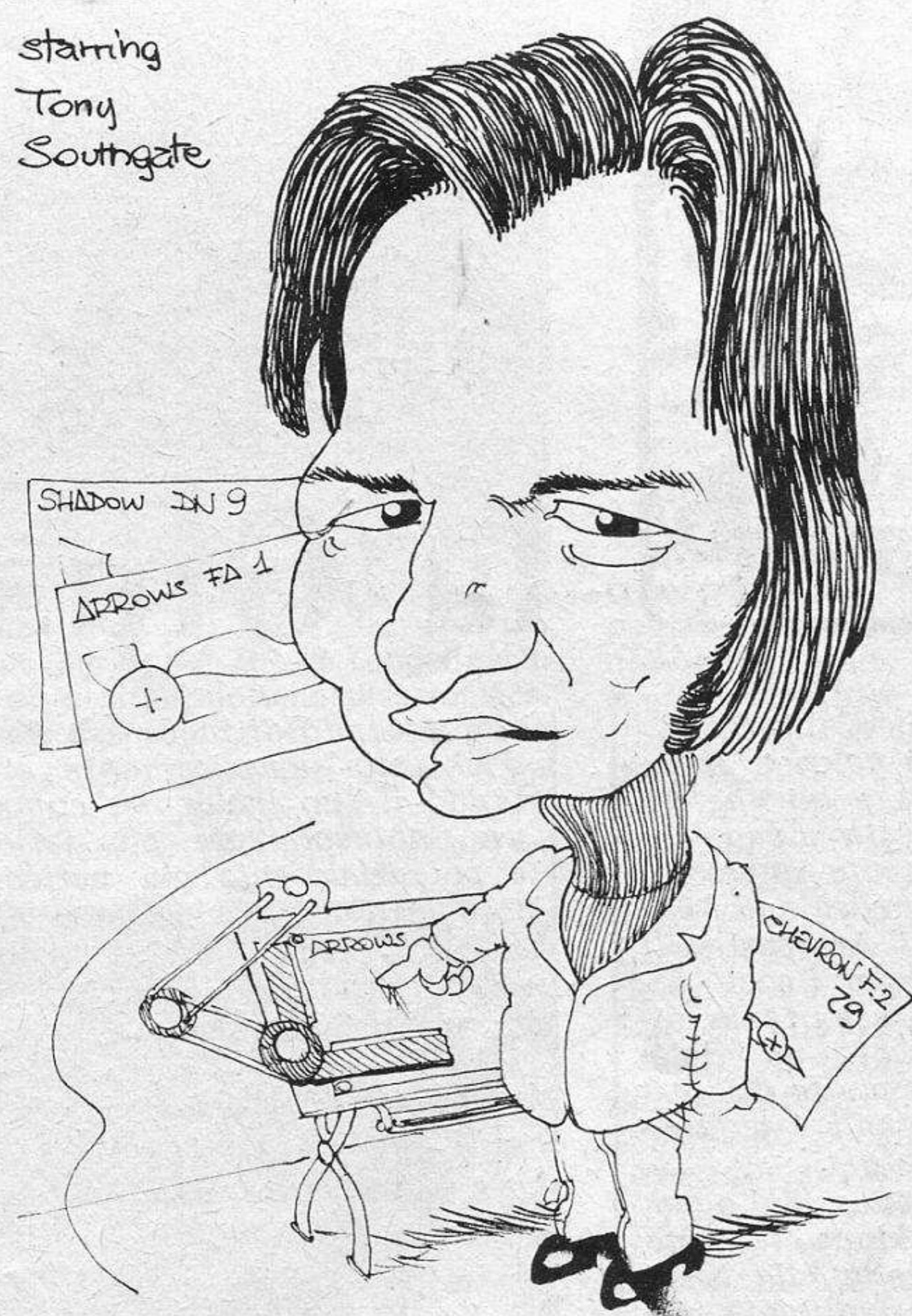
MODENA - 80 anni di vita e 50 trascorsi nell'ambiente delle corse automobilistiche hanno temprato l'animo dell'ing. Ferrari che sa valutare obiettivamente quei risultati, doppiette consecutive, che potrebbero montare la testa. Una conferma di ciò viene dalla frase che conclude il breve commento rilasciato nella giornata del lunedì post Long Beach: «CONTINUARE SU QUESTA STRADA NON SARÀ FACILE». La gloria e gli allori non fanno dormire sonni tranquilli. Perciò nel reparto corse modenese si sta guardando verso il futuro con serietà ed una nuova scocca della T4 è in avanzata fase di realizzazione. Il progetto è ovviamente contornato da un certo riserbo ma, dalle informazioni assunte, si potrebbe parlare di una monoscocca realizzata ex-novo tenendo conto di qualche piccola «magagna» che è scaturita nel corso del debutto a Kyalami.

Da qualche parte si vuole avanzare l'ipotesi che quella che si sta realizzando potrebbe essere una scocca «wing» che applicherebbe in parte certe soluzioni per ora ristrette alle pance laterali della vettura. Se ciò corrisponde alla realtà, potremmo avere la parte inferiore del serbatoio che è cava con due scatole laterali che servirebbero per sopportare la traversa d'attacco del motore. In questo modo il flusso d'aria centrale verrebbe richiamato verso la parte superiore del motore. In questo caso la soluzione del motore boxer troverebbe un vantaggio nei confronti delle soluzioni a V per l'altezza del tutto.

Parallelamente questo flusso d'aria potrebbe essere utilizzato per raffreddare a sfioramento certi apparati (pompe benzina, distributore ed altro) che richiedono attualmente prese d'aria particolari. Facciamo questa ipotesi collegando le note relative alla possibilità d'inclinare il motore boxer di alcuni gradi rispetto all'orizzontale con la parte posteriore leggermente più alta rispetto all'anteriore. Al tutto si potrebbero allegare delle bandelle mobili o flessibili aventi come perimetro d'attacco la scocca stessa. Questa soluzione avrebbe nell'alettone avanzato una prima sperimentazione visto che nella parte bassa dello stesso vi è una pressione minore con maggiore velocità d'aria, che potrebbe favorire l'aspirazione di quest'aria.

PER LA SERIE:
CON TUTTE QUESTE F.1 e F.2 A VOLTE FO CONFUSIONE

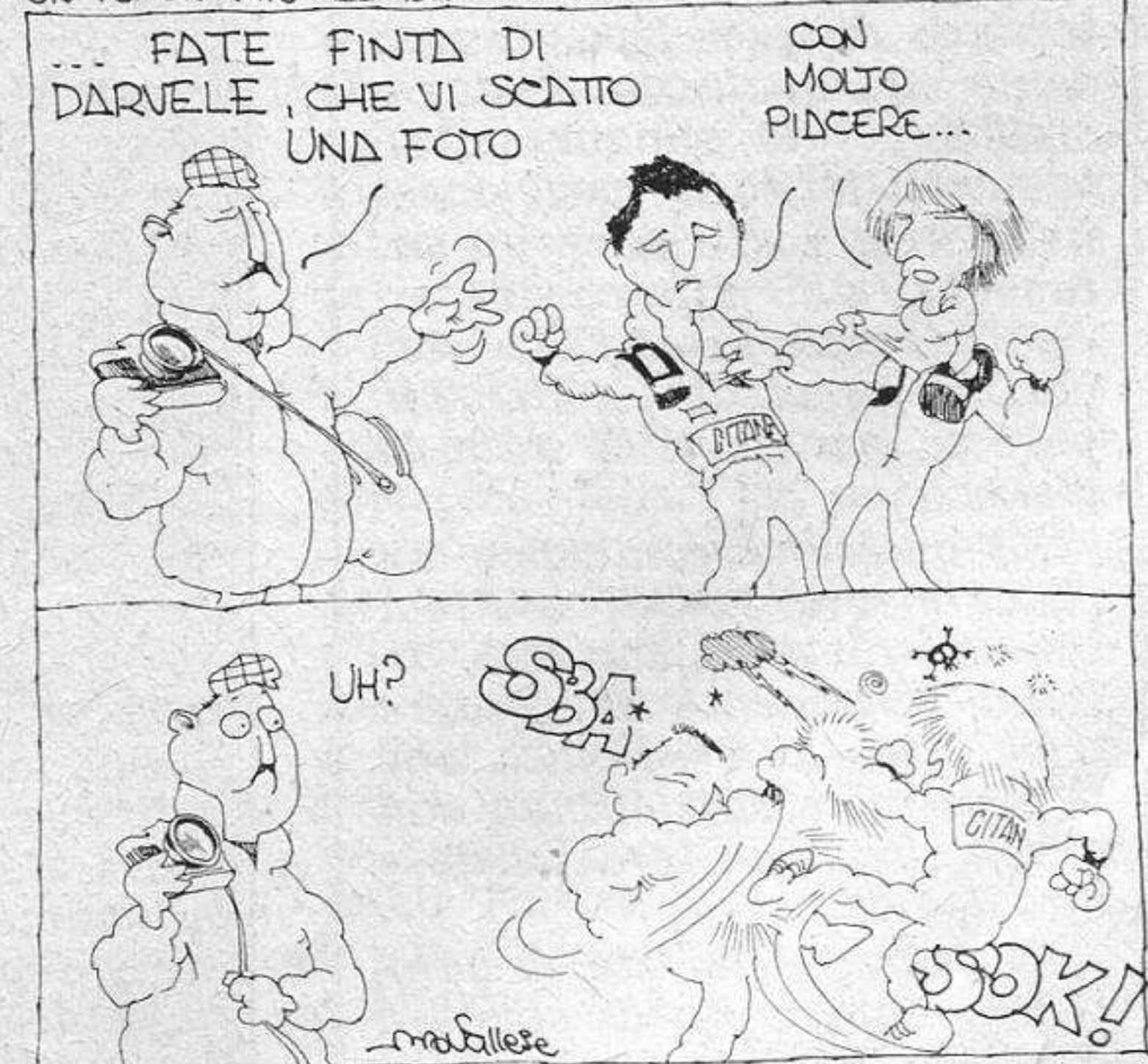
starring
Tony
Southgate



STO DISEGNANDO LA NUOVA B.R.M. ...
CIOE' ... LA NUOVA SHADOW ... EHM ...
VOLEVO DIRE LA NUOVA CHEVRON ...
... BEH, INSOMMA LA NUOVA ARROWS

● La tensione nel clan francese, il più ricco di uomini ora in F. 1, si è fatta ancora sentire al termine della gara californiana. Patrick Depailler, il pilota della Ligier, se l'è presa con il connazionale Jean Pierre Jarier, in un locale del centro di Long Beach. «Hai guidato come una ragazzina» ha strillato il pilota della Ligier a Jarier, accusandolo di averlo ostacolato più volte nel sorpasso. «Non è stata colpa mia» ha ribattuto il pilota della Tyrrell «tu non avevi i freni e hai sfiorato la mia auto». Poi l'atmosfera si è ancora scaldata e solo l'intervento di comuni amici ha evitato il peggio.

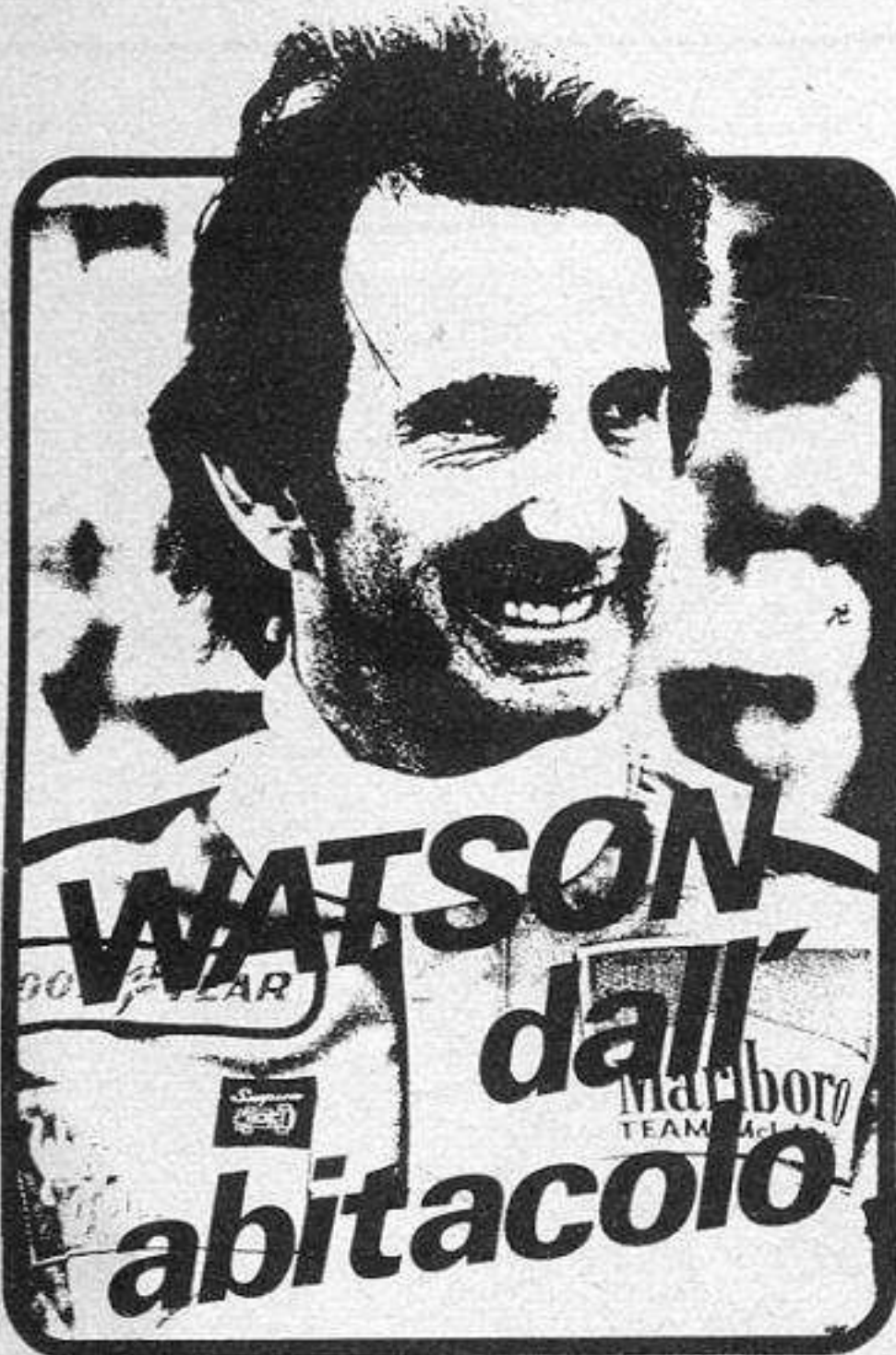
PER LA SERIE "VOLEMOCE BENE":
UN POMERIGGIO AL BOX LIGIER



● Problemi di ritorno in Europa per gran parte delle squadre di F. 1 da Long Beach. Uno dei CARGO noleggiati dalla FOCA per trasportare 12 monoposto, motori e ricambi, è rimasto in «panne» in California per la rottura di un motore. I disagi sono stati per molte squadre inglesi che hanno disertato Brands Hatch, mentre per la Ferrari, che ha avuto i suoi problemi all'andata, al ritorno è andata meglio, visto che il materiale è arrivato presto (ma ciò nonostante non è stata mandata una vettura alla Pasqua imolese pro-NILSSON).

a. s.

SI PUO' PARAGONARE L'ERRORE DI ALLINEAMENTO DI GILLES VILLENEUVE (MULTATO DI 5 MILIONI) CON QUESTO DI TAMBAY SEMPRE A LONG BEACH?



ACCUSO

la Giustizia di Balestre

LONG BEACH, (California) - Dovete dare la colpa a Jean-Marie Balestre, è lui che ha cominciato questa moda. Ha iniziato veramente qualcosa, quando mi ha multato di 3.000 sterline in Sud America. Gli americani a Long Beach sono ora loro a seguire la direzione imboccata da Balestre con le sue multe di 3.000 sterline, irrazionali e alquanto indiscriminate.

Gilles Villeneuve, dalla pole-position, guidava il lotto dalla falsa griglia alla linea di partenza e qualunque sia stata la ragione, non si è fermato sulla linea, ma ha continuato e metà del gruppo lo ha seguito. Di conseguenza si è creata una certa confusione e per questo è stato multato di 3.000 sterline (circa 5 milioni di lire italiane n.d.r.).

Gilles si è sbagliato, ma che errore innocente e innocuo è stato! Nessuno ha rischiato niente, non c'è stato pericolo, ha soltanto spostato la partenza di alcuni minuti, mentre il lotto ha nuovamente assunto le proprie posizioni.

Quando mi hanno multato è stato perché avevo « commesso un grave errore di giudizio », ed era stato molto importante il fatto che si trattava di quel tipo di incidente nel quale qualcuno avrebbe potuto rimanere gravemente ferito o peggio.

Come ci può essere un paragone tra il mio « grave errore » e questo piccolo sbaglio da parte di Gilles? Eppure la punizione è stata la stessa.

Se qualcuno commette un grave errore, la CSI o FISA (come volete chiamarla), rischia fortemente di perdere quel poco di credibilità che le è rimasta se continua con questa giustizia irrazionale e non logica.

Nel corso della stessa gara, il mio compagno di squadra Patrick Tambay si è lanciato su Lammers all'interno di Niki Lauda al primo giro, è volato in aria, danneggiando la ruota posteriore di Niki e atterrandogli sopra. Un errore di giudizio da parte di Patrick. Non fraintendetemi, non

sto cercando di incolpare Patrick, sto semplicemente citando il suo incidente, come uno notevolmente più serio e potenzialmente più pericoloso dell'innocuo sbaglio di Gilles. L'esito finale è stato che Patrick ha dovuto ascoltare i rimproveri di Teddy Mayer e Gilles è stato alleggerito di 3.000 sterline.

In Sud Africa, Elio De Angelis era uscito dalla corsia dei box in retromarcia, inse-

sa di due miglia senza neanche farmi fermare una volta per respirare. Abbiamo percorso il lungomare piuttosto che la strada che porta in città, costellata di negozi pornografici e cinema erotici, perché Teddy calcolava che non sarei stato in grado di affrontare una tale distrazione. Non aveva torto.

Abbiamo avuto un problema piuttosto complesso con la nostra Marlboro McLaren

chiunque si trovi nella nostra scia. Abbiamo da affrontare un importante lavoro di riprogettazione.

Qualcosa che assomiglia ad una M28 sarà pronto in tempo per la Spagna. A lungo termine dobbiamo ovviamente arrivare ad una macchina più piccola, più compatta e che si avvicina al limite del peso. Se potremo fare ciò usando la monoscocca esistente della M28, non lo so.

La nuova macchina di Frank Williams sembra essere un esempio del più recente sviluppo nel campo delle macchine ad effetto-suolo ed era veramente molto compatta e ben proporzionata.

Gilles Villeneuve ha disputato una corsa da manuale. Si è qualificato per la pole-position, e quando la bandiera è stata infine abbassata, è partito e non lo si è visto più. Ritengo che le Michelin avessero un vantaggio sul circuito di Long Beach nei confronti della Goodyear e penso che quel treno di gomme a miscela particolarmente tenera che Gilles ha usato fosse perfino migliore del treno più duro che Jody ha usato. Tutto ciò ha dato sia alla Ferrari che alla Michelin la seconda doppietta di seguito.

Come gara Long Beach migliora ogni anno. Chris Pook, l'organizzatore, ha fatto un lavoro sorprendente, quando si considera che la corsa si trova soltanto alla sua quarta edizione. A parte il fatto di essere un circuito ottimo e ben organizzato, è diventato anche un avvenimento sociale. Alcuni fanno intendere che sia una specie di versione americana di Monaco. Sbagliato! Si differenzia in molti modi da Monaco, soprattutto per il fatto che qui tutti sembrano davvero contenti di accogliere la manifestazione, sono gentili e non sembrano avere l'intenzione di trasformare la faccenda nell'affare dell'anno.

Auguriamoci, che sotto questo aspetto, impieghi molto tempo per recuperare lo svantaggio nei confronti di Monaco.

John Watson



rendosi nel flusso del traffico con la Shadow, proprio sotto gli occhi dei commissari. Nessuno glielo ha nemmeno fatto notare.

Se Balestre desidera veramente servire lo sport, egli dovrebbe snellire e uniformare questo metodo antico e non professionale di amministrare la giustizia, contro coloro i quali trasgrediscono il regolamento.

Più tardi quest'anno dovrò partecipare alla gara Superstars e come parte del mio allenamento, Teddy Mayer mi ha persuaso di correre o fare del podismo. Sembrava un modo facile per fare esercizio. Infatti è facile, soltanto non è molto piacevole. Fa male. Il primo giorno ho dovuto fermarmi ogni cento metri circa per prendere ossigeno. Il secondo giorno Teddy mi ha fatto fare una cor-

M28 e le scarse prestazioni qui costituiscono ormai una storia imbarazzante. Ci siamo qualificati al 18. e 19. posto di partenza e ciò dice abbastanza.

Quando la M28 è stata concepita, era, come tutte le altre vetture, derivata dal concetto della Lotus 79. La teoria McLaren a quel tempo era quella che, se si faceva in modo che assomigliasse a una Lotus, ma di dimensioni maggiori, si sarebbe avuto un maggiore effetto-ala, una maggiore deportanza.

L'esito è stato che abbiamo prodotto una macchina più lunga e più grande dappertutto ma per questo più pesante. Sfortunatamente i lati negativi sono maggiori dei benefici e abbiamo una macchina pesante, che manca in accelerazione e fornisce un bellissimo traino per