

LAVORANO da febbraio al muro di Long Beach

Sotto, si montano a Long Beach le barriere di cemento senza interrompere il traffico. A destra, le barriere sono lunghe 4 m e alte 90 cm

Bottom, at Long Beach the cement barriers are erected without interrupting the traffic. Right, the barriers are 4 m long and 90 cm high



SPECIALE AUTOSPRINT

LONG BEACH (California) - «E' stato un processo di apprendistato», ci ha detto il presidente della "Grand Prix Association" Chris Pook. «Ogni anno miglioriamo. E' come quando uno impara a sciare, la prima volta si va a finire in terra, ma la seconda volta è già più facile e si migliora fino al punto in cui si diventa competenti».

«Il primo anno è stato un disastro per noi, sia dal punto di vista finanziario che logistico. Siamo rimasti indietro nel tempo nell'erigere le reti di protezione (reti a catena collegata di 3 m. di altezza sopra le barriere del percorso) e abbiamo ritardato le prove della prima giornata di 3 ore per questo motivo. Tutto il personale d'ufficio, compreso il vicepresidente Dan Gurney, erano sul percorso alle 4 del mattino per lavorare alle reti. Ci sono volute due settimane per togliere lo sporco sotto le unghie. Ma nello stesso tempo era appagante... avevamo ricevuto tante critiche nei primi anni, gente che diceva che non ci sarebbe più stato un altro GP... Ma siamo ancora qui, pronti per ricominciare, ed è una sensazione meravigliosa, mi creda...».

E' vero, perché quattro anni fa, si credeva generalmente che il «Monte Carlo West GP» sulle strade di questa città di 400.000 abitanti, sulla costa dell'Oceano Pacifico, non sarebbe sopravvissuto per una quinta edizione. Ora, critiche locali non sono affatto in vista.

Come si può immaginare, organizzare un GP su un circuito costruito appositamente, è una faccenda completamente diversa che preparare una corsa su strade cittadine senza interrompere il traffico normale.

A cominciare dal 21 febbraio una squadra composta di 16 uomini ha iniziato un periodo di lavoro che si estenderà su 6 settimane molto pesanti, per trasportare, abbassare e collegare muri di cemento prefabbricati, che serviranno da barriera interna e esterna del percorso da corsa. Quasi 8 km di questa barriera, lunga 4 m. e alta 90 cm., debbono essere sistemati lungo l'Ocean Boulevard (traffico giornaliero medio di 24.500 veicoli) ed altre strade, un anello di 3250 metri attorno alla «Convention Centre Sports Arena»,



Sopra, le barriere in cemento sono combinate con guard-rail per assolvere alle richieste della FISA. Sotto, vecchie gomme saranno piazzate dovunque

Top, the cement barriers are combined with Armco barriers to comply with the demands of the FISA. Bottom, used tyres will be placed everywhere



dove sono situati i principali garages per le macchine da corsa.

Quando prenderà il via la corsa, che costerà 350.000 dollari, l'8 di aprile, oltre 80 sottoappaltatori, rappresentanti una forza lavorativa di circa 800 persone, avranno fatto del loro meglio per realizzare questa impresa. Ci sono degli operai che portano e montano le toilette portatili, elettricisti che mettono i fili per il sistema di comunicazione con il pubblico, gastronomi che si occupano dei buffet per servire oltre 10.000 persone al giorno, eccetera...

La quarta edizione del GP, quella del 1978, creò «qualche settore di preoccupazione», ci ha detto Pook, settori che la associazione GP desidera sistemare prima che arrivino i teams di F. 1 dall'Europa il 1. aprile. I settori sono:

- Modernizzazione e modificazione del sistema di sicurezza del GP, come ha raccomandato la FISA.
- Un migliore flusso del pubblico e del traffico motorizzato, in arrivo e in uscita dal circuito durante le prove, qualificazioni e corsa, compresa l'installazione di un nuovo sistema di cronometraggio ed assegnazione dei punti a calcolatore.

Ma è un problema di primaria importanza, il sistema di sicurezza impiegato dal circuito di Long Beach, che ha minacciato il futuro della corsa. Nel maggio 1978, gli ispettori per la sicurezza della FISA, i signori R. Langford e Basil Tye hanno steso un rapporto raccomandando che l'approvazione del GP di Long Beach venisse ritirata a causa di una «inadeguata applicazione» delle norme di sicurezza prescritte.

Questo rapporto trattava effettivamente l'uso, da parte degli organizzatori del GP di Long Beach, di barriere in cemento invece del più familiare sistema di barriere in acciaio del tipo Armco, due file di acciaio rinforzato sostenuto da montanti a distanza di 3,65 m. La faccenda si risolse quando otto piloti, capeggiati da Mario Andretti e da Jody Scheckter appoggiarono il concetto delle barriere in cemento. Tuttavia per tranquillizzare la FISA, Long Beach fu costretto a fare concessioni, acconsentendo di «migliorare o sostituire» tutte le

Charles G. Proche

VENDITA RECORD DI BIGLIETTI PER IL G.P. USA-WEST F.1

Pagata in anticipo la FOCA da L. Beach

LONG BEACH - 21 marzo: una vendita record anticipata dei biglietti ha reso possibile che la Long Beach Grand Prix Association potesse raccogliere 875.000 dollari per premi in denaro e soldi per il trasporto, chiesto come pagamento anticipato da parte dei piloti di F. 1. I soldi, inviati via vaglia telegrafica alla FOCA di Londra assicurano che i piloti si presenteranno per la quarta edizione del GP di Long Beach sulle strade cittadine domenica 8 aprile.

La FOCA userà 600.000 dollari del totale inviato per premi in denaro, il resto dei 275.000 dollari verrà impiegato per pagare il trasporto dell'equipaggiamento, dei piloti e i loro teams a Long Beach. Le edizioni passate si sono trovate in «pericolo» fino all'ultimo momento, poiché la LBGPA, piena di debiti, faceva fatica a raccogliere i fondi per i premi in denaro, riuscendoci soltanto dopo le minacce dei piloti di boicottare la corsa.

Però quest'anno la LBGPA è sana dal punto di vista finanziario ed è stata in grado di effettuare il versamento richiesto tre settimane prima della corsa. «Sono molti soldi», ci ha detto il direttore della LBGPA Chris Pook, «però le corse di F. 1 sono un grosso affare. I teams corrono per circa 10 milioni di dollari globalmente per le sedici corse distribuite per tutto il globo».

Il gruppo dei piloti e la LBGPA hanno approvato un contratto triennale nel giugno scorso, che impegna i commissari di Long Beach ad effettuare tre pagamenti separati alla FOCA ogni anno, di cui l'ultimo tre settimane prima della corsa. Gli introiti dalle vendite dei biglietti e una sponsorizzazione di 275.000 dollari, pagata dalla Lubri-Lon (un'impresa di additivi del petrolio) hanno reso possibile questo pagamento a saldo alla FOCA così tanto tempo prima della corsa. Oltre l'80% dei posti numerati nelle tribune sono già venduti. Dei posti in tribuna, montate appositamente per la corsa, soltanto 8.000 rimangono tutt'ora invenduti.

L'anno scorso si erano eretti 37.000 posti in tribuna, che furono venduti tutti quattro giorni prima della corsa. Verranno venduti altri 40.000 biglietti d'ingresso in piedi, che danno accesso al circuito con libertà di movimento, paragonati ai 27.000 venduti l'anno scorso. Alcuni alberghi lungo il circuito chiedono 500 dollari per una stanza con finestra che dà sul circuito.

Quest'anno sono iscritte 26 vetture, di cui 24 prenderanno il via, l'anno scorso gli iscritti furono 31, di cui 22 presero il via per la corsa.

c. g. p.

● **DANNY ONGAIS** si è ritirato dei suoi impegni con la Shadow e non si prevede che corra in F. 1 quest'anno, neanche a Long Beach, dove De Angelis prenderà il suo posto.

BRAMBILLA 6 MESI DOPO



Vittorio Brambilla ha firmato in questi giorni un buon contratto di sponsorizzazione con una ditta di indumenti di alta boutique, che lancerà presto una «linea» di abbigliamento sportivo che porterà proprio il suo nome

«Sono sicuro che in Belgio

saranno 2 Alfa al debutto»

MILANO - Sono passati esattamente sei mesi da quel tragico 10 settembre del Gran Premio d'Italia a Monza. A poche centinaia di metri dall'autodromo. Vittorio Brambilla ed il fratello Tino mandavano avanti, come sempre, il lavoro della loro officina di autoriparazioni. Quei giorni terribili, Vittorio li ha completamente superati, sia sul piano fisico, dato che i postumi dell'incidente sono completamente spariti, sia sul piano psicologico, che forse è quello più importante. Se un segno ha lasciato l'incidente, è forse quello di una maggiore aggressività, che ben lo aiuta nella sua determinazione di tornare presto a correre. Aggressività a cui fa da contrappunto l'abituale schiettezza di carattere, che l'ambiente della F. 1 non ha certo inquinato. Parlare di F. 1 con Vittorio è un argomento obbligato, e diventa anzi «obbligatorio» dopo aver sentito le ultime voci che sono rimbalzate da Kyalami.

A quarantun anni compiuti dopo una esperienza come quella di Monza, ti è ri-

masta la voglia di tornare a correre.

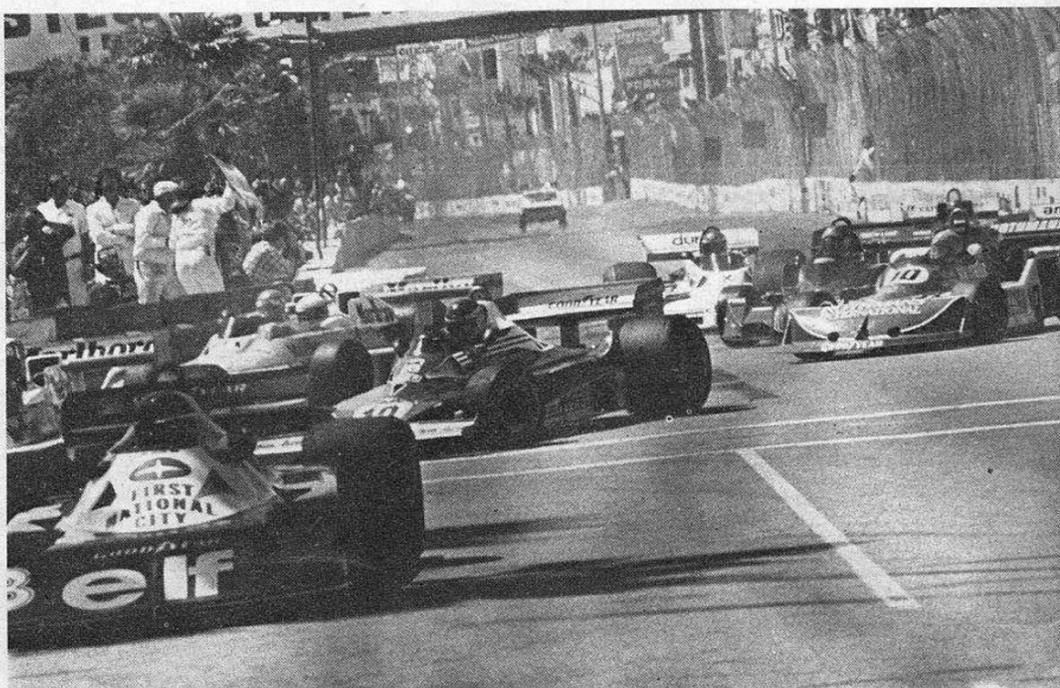
«Certo, il mio fisico è perfettamente a posto e ho solo una gran voglia di ricominciare a lavorare e correre. Ho già visto tre Gran Premi in televisione e penso proprio che sia meglio viverli da dentro...».

Alla premiazione della Chevron c'è stato un collegamento telefonico con Giacomelli, che si trovava al Paul Ricard a provare con l'Alfa Romeo. E' lui allora che è stato incaricato di portare avanti lo sviluppo della macchina?

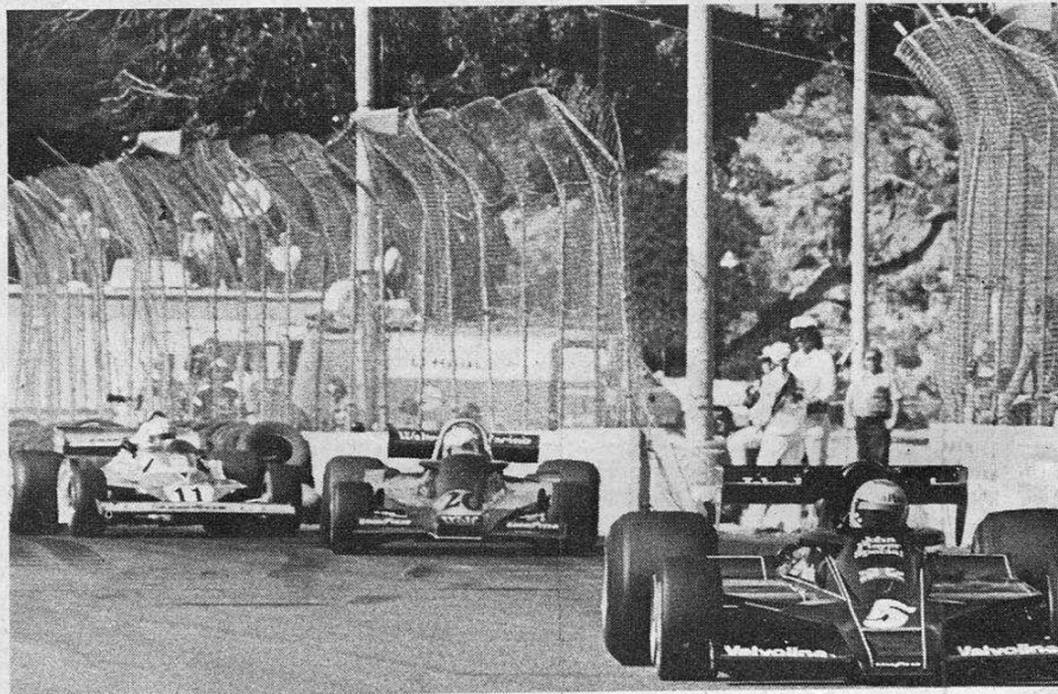
«Bruno non sta portando avanti lo sviluppo, non sono in questa fase all'Autodromo. Giacomelli sta proseguendo il suo adattamento alla macchina, iniziato già a Balocco. Si tratta della macchina "vecchia", quella che io ho collaudato la stagione scorsa. Del resto con questa stessa vettura anch'io ho fatto nei giorni

Enrico Violi

CONTINUA A PAGINA 20



La prima curva, da sempre il «tallone di Achille» del circuito di Long Beach. Sotto, la seconda e la terza curva a 90 gradi sono molto rischiose. The first corner has always been the «Achilles Heel» of the Long Beach track. Bottom, the second and the third 90° corners are extremely tricky



CONTINUAZIONE DA PAG. 17

barriere «difettose».

E debbono essere fatti diversi altri cambiamenti al percorso. Nelle prime quattro edizioni, l'apice di ogni curva aveva due file di guard-rail in acciaio, montate su barili da 40 galloni riempiti di sabbia. Quest'anno saranno sostituiti da blocchi di cemento prefabbricati ricurvi, là dove è necessario. Nelle curve 4 e 11 ci sarà guard-rail montato su pali, distanti 3,65 m. l'uno dall'altro e infilati nella strada, quasi analoghi ai guard-rails di Monte Carlo.

«Ai funzionari della FISA non piace il concetto dei barili e guard-rail, ma faremo ciò che raccomandano», ci ha detto Chris Pook, «ma ciò non significa che siamo d'accordo con loro. Riteniamo che un guard-rail montato su pali distanti quasi 4 metri sia estremamente pericoloso perché è possibile che una macchina ci si infili».

Un sistema analogo è stato in uso su molti circuiti, compreso Watkins Glen. Ed avvenne proprio lì, nel 1971, che l'austriaco Helmut Koenig venne decapitato quando la sua macchina si infilò nella fila inferiore della barriera d'acciaio e la fila superiore attraversò l'abitacolo della macchina.

Si prevede che la spesa per questi cambiamenti al sistema di sicurezza a Long Beach si aggirerà tra i 175.000 e i 200.000 dollari, oltre ai 150.000 spesi per montarli. Alcune delle barriere di cemento sono ormai difettose e circa 40 di esse dovranno essere sostituite al prezzo di 350 dollari l'una.

Una delle confusioni maggiori dell'anno scorso, che avrebbe quasi portato al boicottaggio da parte dei teams e piloti, è sorta dal cronometraggio da par-

te della sezione californiana dello SCCA (Sports Car Club of America, che è la principale organizzazione per le corse stradali degli USA). I tempi sul giro registrati dai volontari del «Cal Club» durante le qualificazioni si differenziavano drasticamente dai tempi registrati dai diversi teams di F. 1, che impiegano tutti cronometristi professionali.

Nel corso della prima sessione, due giorni prima della corsa, la situazione era diventata talmente impossibile che i teams di F. 1 si sono riuniti in «conclave» nella corsia dei box, confrontando i tempi, e tutti ignoravano quelli «ufficiali» registrati dal «Cal Club». Non è mai stata data una spiegazione definitiva sul perché i componenti del Cal Club non abbiano fatto il loro lavoro in modo appropriato. L'unica scusa era che sono stati costantemente impegnati in discussioni con i direttori dei teams.

Per assicurare che questa situazione non si ripeta quest'anno, è stato impegnato un funzionario della sede della SCCA di Denver (Colorado) allo scopo di coordinare il cronometraggio. Lavorerà insieme ad una nuova squadra di uomini della regione di San Francisco, in cui tutti hanno delle esperienze precedenti. Useranno il nuovo sistema di cronometraggio con un calcolatore nuovo per Long Beach, ma non per loro.

● Martedì 20 marzo LAFFITE si aggirava per i boxes del Jarama in «borghese» e a coloro che gli chiedevano come mai non provasse, il pilota transalpino rispondeva: «Io sono stato ingaggiato per vincere. Depailler per le prove, quindi tocca a lui lavorare e fare tutti i test. Dopo la prendo in mano io e conquisto le vittorie a tempo di record».

CONTINUAZIONE DA PAG. 18

scorsi dei test a Balocco. E ho dato dei suggerimenti su cosa ho trovato che non va. Avevo già provato a metà febbraio, ora è il turno di Giacomelli; non ci hanno convocati insieme perché, essendoci una sola macchina, non si può perdere una giornata per gli adattamenti ogni volta che ci si alterna al volante. Ora faranno le modifiche chieste da me e poi penso toccherà a me tornare al Ricard».

Ma tu non dovresti seguire presto lo sviluppo della nuova F. 1, quella che utilizzerà il motore a V di 60°?

«A me non risulta, il lavoro attuale è sulla macchina "vecchia", se poi ci sarà una macchina nuova più avanti, spero logicamente che vada più forte di questa, che per me è già validissima. Anche se non è una "wing car" al cento per cento, per gli ingombri trasversali del motore boxer, è una macchina a mio avviso competitiva. Un anno fa era già una macchina all'avanguardia, che ha avuto il torto di non essere mai scesa in pista a confrontarsi con le altre, non per colpa sua...».

I prototipi Alfa Romeo degli anni scorsi, anche quelli campioni del mondo, erano vetture potenti, affidabili ma anche un po' pesanti. Non credi che lo stesso possa accadere per questa F. 1, con conseguenze negative, data la grande importanza del fattore peso?

«Non credo assolutamente, si è lavorato molto anche per contenere il peso. In questo senso, non dovrebbero esserci sorprese con la bilancia».

Dal Sudafrica sono giunte voci di tuoi contatti con la ATS. Cosa c'è di vero in questa faccenda?

«Ho un contratto con l'Alfa Romeo, che ho firmato due mesi fa, e non penso a soluzioni alternative. Con l'Alfa mi sono impegnato a fondo l'anno scorso quando, pur correndo con la Surtees, sono stato disponibile per i collaudi della macchina. E' da allora che ho pensato all'Alfa Romeo per questa stagione, non potendo fare diversamente allora per via del contratto con Surtees. E devo dire che, a parte la parentesi forzata dell'incidente, le cose stanno andando come erano state stabilite. Ecco perché, quando la ATS mi ha telefonato, ho declinato l'offerta che mi veniva fatta per guidare una loro macchina».

Allora a Zolder, al Gran Premio del Belgio, chi sarà a far debuttare «storicamente» la F. 1 Alfa, l'«Alfa totale», tu o Giacomelli?

«Il presidente Massacesi ha detto che a Zolder correranno due macchine con piloti sicuramente italiani, che come si sa sono Brambilla e Giacomelli. Potrebbero essere anche Giacomelli e Brambilla, non cambia niente per la squadra. E' un approccio alle corse di F. 1, una fase "sperimentale" in vista del 1980, anche se nelle corse del '79 l'Alfa Romeo ed il sottoscritto cercheranno di dare il massimo possibile. Mi auguro, anche se sarà difficile, che il debutto possa avvenire perfino prima di Zolder».

Oltre all'Alfa Romeo hai qualche altro programma, giusto per stare in allenamento o ti concentrerai tutto su ciò che hai appena detto?

«Non ho avuto dubbi ad inizio stagione: mi dedicherò esclusivamente all'Alfa, anche perché è un programma serio ed impegnativo, per cui non è il caso di disperdere energie in altre specialità».

La tua impressione sul Gran Premio del Sudafrica? Condividi il pensiero dell'ingegner Chiti sul ruolo preponderante delle gomme nel successo Ferrari?

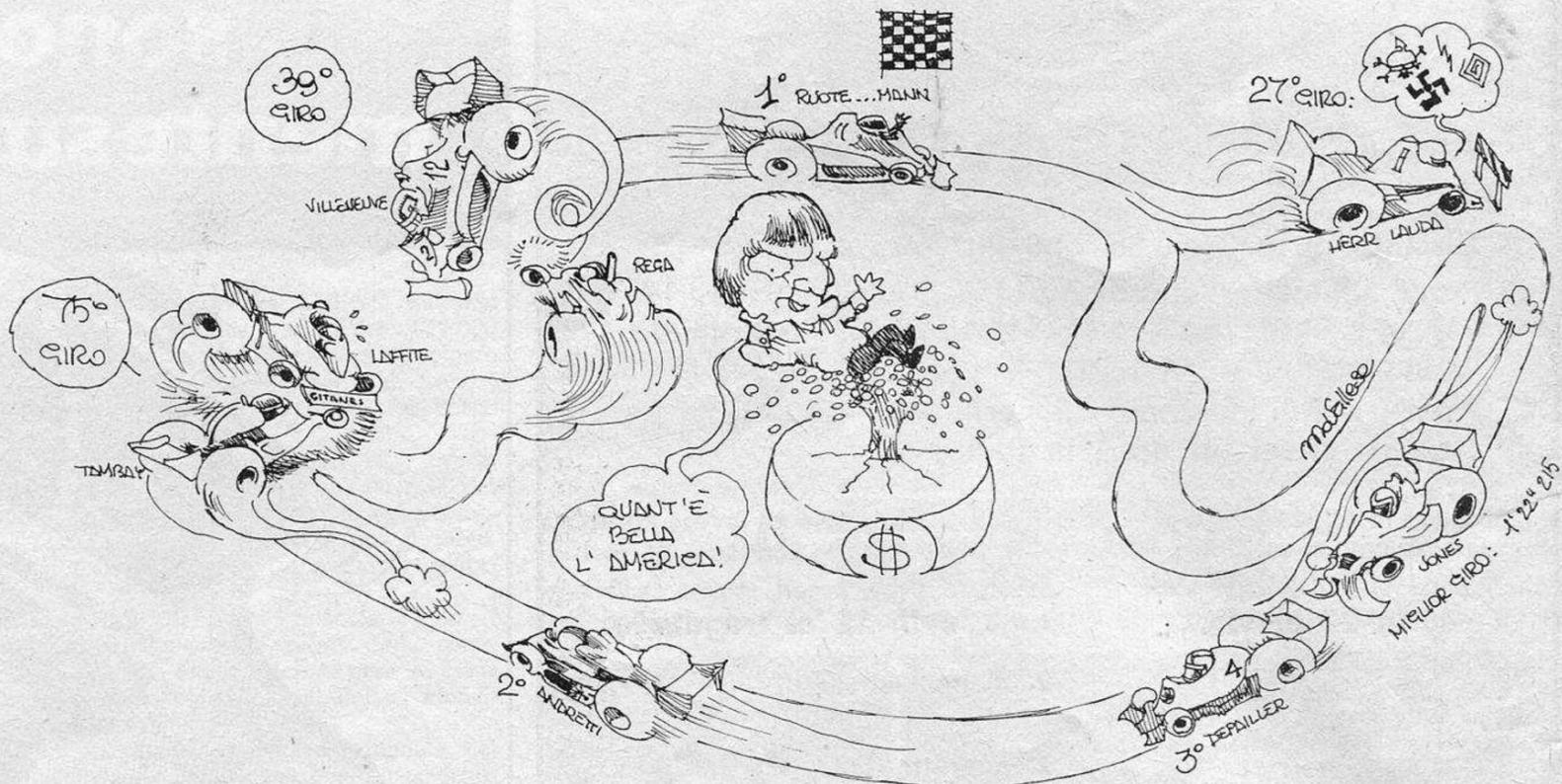
«Indubbiamente le gomme Michelin radiali si sono bene adattate alla temperatura che c'era; credo che solo pochi gradi in più avrebbero compromesso il risultato. Del resto la superiorità del radiale sul pneumatico convenzionale l'abbiamo sperimentata anche noi, con la Pirelli, anche se per tutti i radiali rimangono seri interrogativi di affidabilità, come d'altro canto ben si è visto a Kyalami».

Una domanda la cui risposta può sembrare ovvia a uno come te, che è «nato», automobilisticamente parlando, a Monza: allora, il Gran Premio d'Italia dove vorresti correrlo, a Imola o a Monza?

«Credo che, correndo in macchina, si debba esser disposti ad accettare il rischio fin da quando si accende il motore. Correrò a Monza o ad Imola sposterebbe questo problema solo di qualche centinaio di chilometri. Approfitto comunque dell'occasione per dare atto di grande efficienza all'organizzazione che ha curato il Gran Premio d'Italia, e lo dico per diretta esperienza! Non so, ad esempio, cosa sarebbe successo a Buenos Aires, se la carambola iniziale avesse avuto conseguenze più serie di quelle limitate che invece, fortunatamente, ha avuto».

e.v.

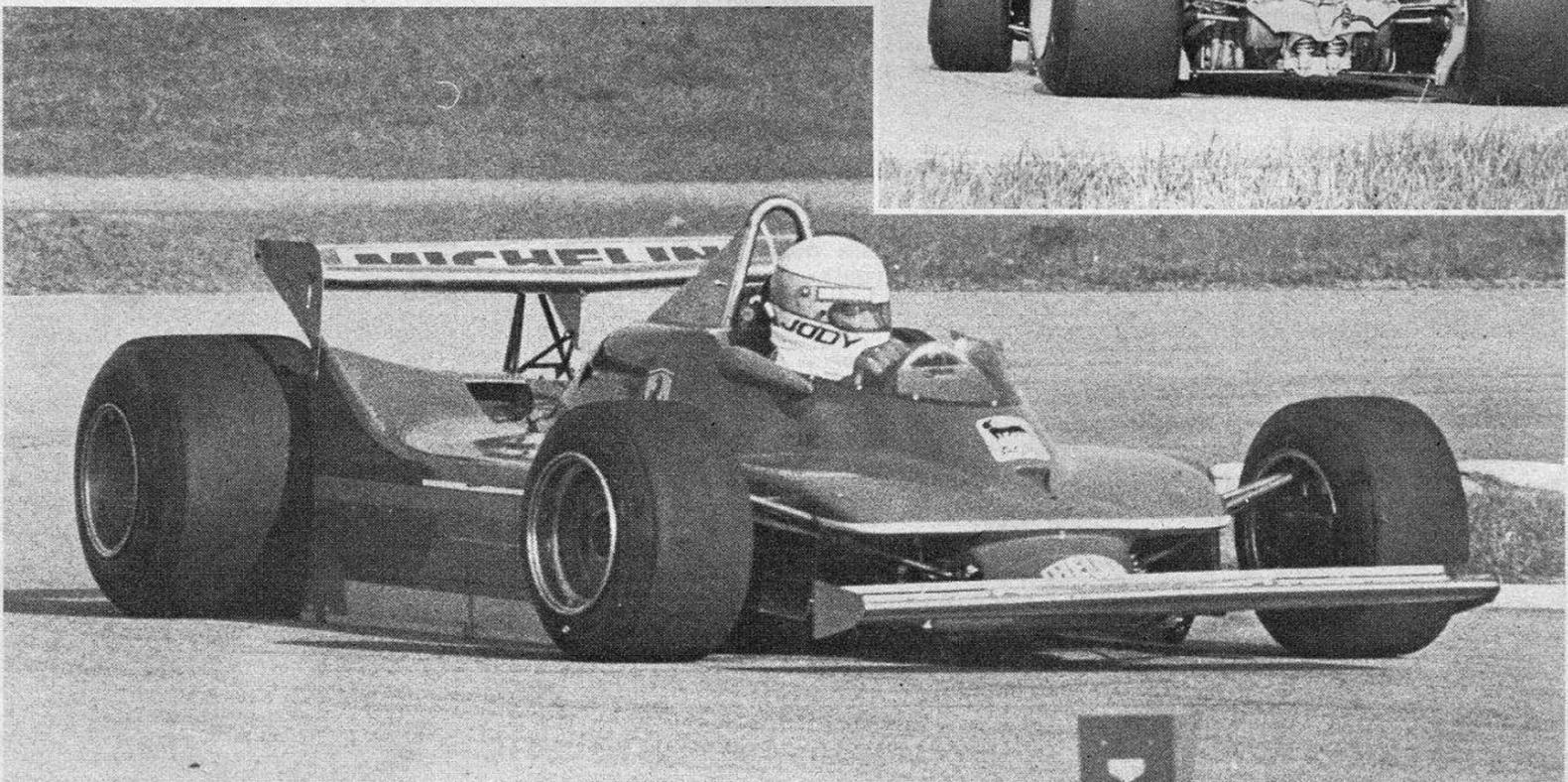
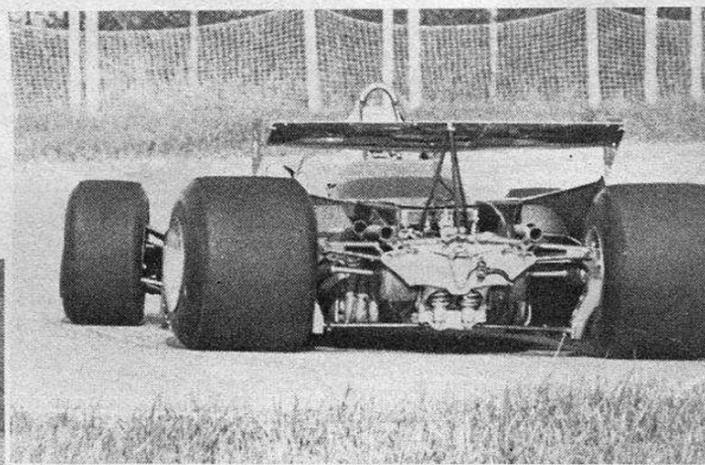
RIASSUNTO INFORMALE DI LONG BEACH '78



COL NUOVO ALETTONE «AVANZATO» SPERANZA DI BIS FERRARI

In queste immagini, Scheckter collauda a Fiorano una delle Ferrari T4 che sono state spedite a Long Beach. L'adozione del nuovo alettone posteriore avanzato pare ormai definitiva

In this picture Scheckter is testing at Fiorano one of the Ferrari T4s which have been sent to Long Beach. The use of the new more forward mounted rear wing seems to be definitive



Finite «in volata» (per gli scioperi)

FIORANO - In un pomeriggio si è risolta l'affannosa preparazione (per gli scioperi) delle T. 4 che sabato scorso sono state portate in fretta e furia a Fiumicino per essere imbarcate alla volta dell'America dell'Ovest. Jody ha portato in pista una versione «avanzata» della T4, con cui non ha girato a lungo con tempi che sono rimasti pertanto piuttosto lontani dai limiti dei records personali dei due piloti. Nuovo alettone, quello avanzato, che sembra debba esse-

re definitivamente utilizzato per i suoi buoni effetti aerodinamici. La sua posizione infatti sembra favorire anche l'effetto della depressione nella parte inferiore della vettura che è stata ulteriormente aggiornata.

JODY SODDISFATTO

Scheckter si è dichiarato piuttosto soddisfatto per questa serie di tests, mentre a livello uf-

ficiale non si nasconde una certa soddisfazione con le speranze di ripetere il successo a Long Beach. Sempre in tema dei test Ferrari Jody ha effettuato alcuni giri con la T3, per sperimentare i pneumatici che nella passata settimana hanno permesso di abbassare il limite della pista. Queste gomme hanno dimostrato di essere molto attuali e di garantire un vantaggio, quasi incolmabile, di 1 secondo al giro. Stanti le rilevazioni dei consumi registrati a Fiorano, sembra che si

Non spedita a Long BEACH la RENAULT ...LOTUS

R.S.10 non debutta

PARIGI - La settimana scorsa la Renault ad effetto-suolo avrebbe dovuto effettuare le prime prove, purtroppo ciò è stato reso impossibile per il ritardo avvenuto nel montaggio dei diversi pezzi meccanici. A Gerard Larrousse si pone un problema serio di tempo per la partenza dei suoi due piloti per gli Stati Uniti e di tutto il materiale (telaio RS 01/02, RS 01/03, RS 01/04).

La nuova Renault ad effetto suolo doveva debuttare in prova con una sessione il venerdì mattina sulla pista di collaudo della Michelin a Clermont Ferrand. Per tutta la mattina i meccanici hanno lavorato sodo per finire il montaggio della frizione e della carrozzeria. In piena notte si è deciso di non andare più a Clermont ma a Digione e all'inizio del pomeriggio si è ripiegato su Folembay, poi su Monthlery, diminuendo sempre più le distanze da Parigi ai circuiti.

A fine giornata ci si doveva arrendere all'evidenza: nonostante la buona volontà, la RS 10 non era in grado di effettuare le prime prove. La prima conseguenza era la seguente: la RS 10 non potrà fare il suo debutto in corsa a Long Beach. Di fatto, se le prime prove avessero potuto svolgersi durante la giornata di venerdì scorso, la nuova vettura giallo e nera avrebbe preso l'aereo, partendo verso il nuovo continente, dove avrebbe effettuato una sessione di prove di preparazione sul circuito di Riverside; il che genera la necessità di non perdere del tempo e continuare con le prove nonostante l'assenza dei due piloti, trattenuti negli Stati Uniti.

Così la RS 10 girerà a Clermont Ferrand per andare poi la settimana successiva sul circuito Paul Ricard... pilotata da chi? Semplicemente da Jean Pierre Jaussaud. Per il suo attaccamento alla marca francese quest'ultimo sarà incaricato di dare una mano nel lavoro preparatorio a Jabouille, il quale tornerà in Francia subito dopo il GP di Long Beach. Esiste un solo obiettivo per tutto ciò: la Renault RS 10 deve prendere il via in occasione del GP di Spagna il 29 aprile con due modelli per Arnoux e Jabouille.

Michel Hugues

● Il GP di **LONG BEACH** parte alle ore 13 LOCALI. Considerando che vi sono 9 ORE di differenza di fuso orario fra l'Italia e la California, il GP USA-WEST dovrebbe finire quasi a **MEZZANOTTE** per i telespettatori italiani.

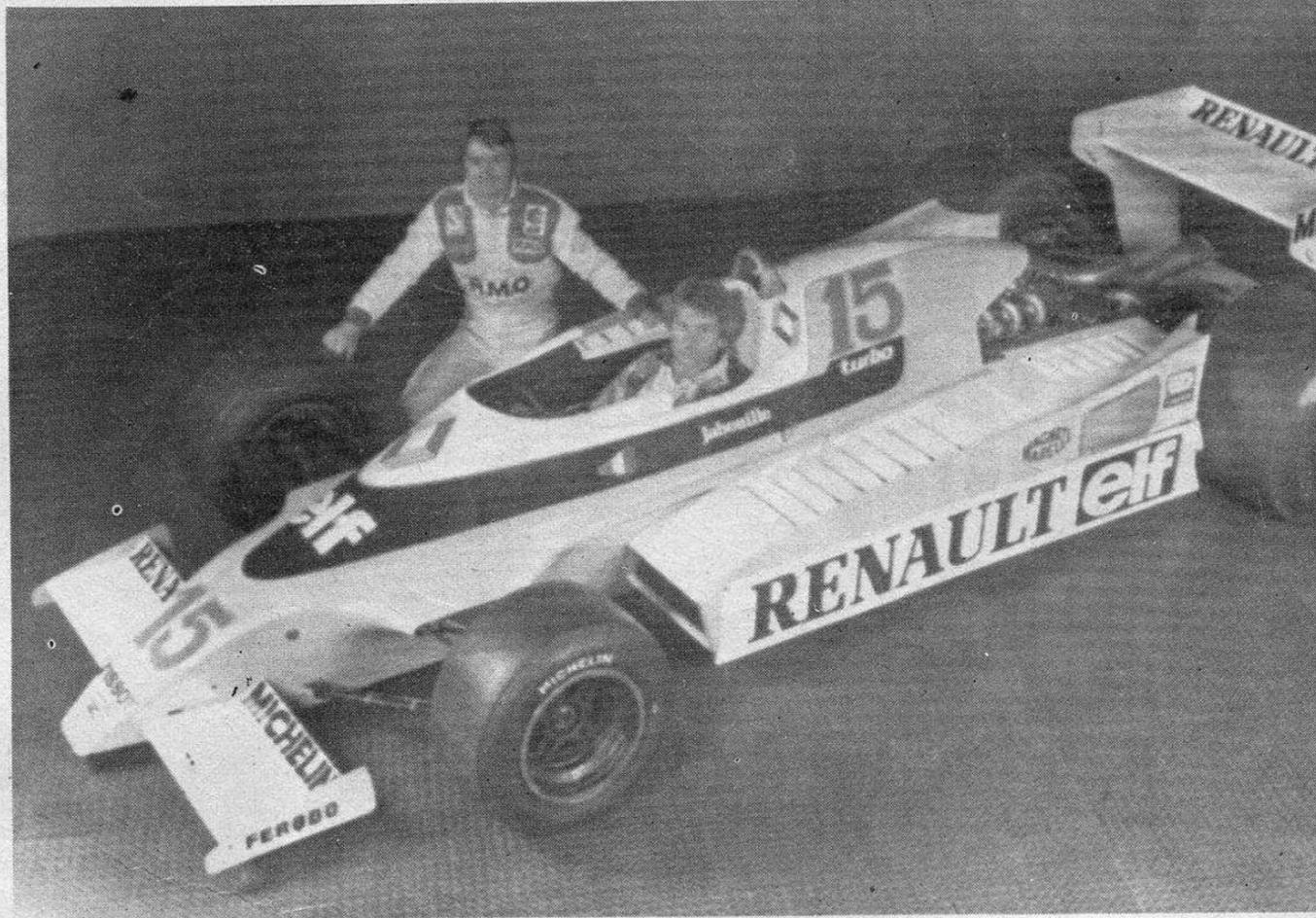
QUALCHE MESE FA ... IN UNA GALLERIA DEL VENTO ...
PER LA SERIE: "SIAMO TUTTI FOTOGRAFI"



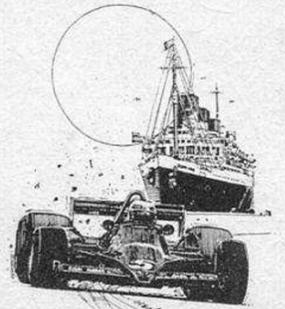
GORDON MURRAY (ma non solo lui) USA ... POLAROID 1000

Arnoux e Jabouille (nello abitacolo) posano con la nuovissima Renault RS 10, il cui debutto è atteso per il GP di Spagna

Arnoux and Jabouille (in the cockpit) are posing with the new Renault RS 10 which should debut at the Spanish GP



LONG BEACH GRAND PRIX



April 6-7-8, 1979

LONG BEACH - Secondo le «table» a suo tempo approvate, le monoposto che prenderanno il via per il GP Usa-West 1979 a Long Beach saranno 24. Gli iscritti sono i soliti 26 che erano già in Sud Africa. Quindi due saranno eliminati nelle qualificazioni.

● Delle 26 Formula 1 iscritte, 20 montano il motore V8 Cosworth DFV, 2 il V12 Alfa, 2 il Ferrari boxer, 2 il V6 Renault Turbo.

● Fra le gare di contorno, la prima prova del Campionato di Formula Atlantic, che quest'anno avrà la sua seconda prova, il 6 maggio, a Mexico City. La gara 1978 a Long Beach venne vinta da Howdy Holmes, che poi vinse il titolo.

● Altra gara di supporto al GP la corsa per vetture Toyota su 10 giri. Alla gara, sono iscritti piloti di grido e celebrità del mondo dello spettacolo. Nel '78 vinse Gordon Johncock, noto campione di Indy.

tre T.4 destinazione Gran Premio USA-WEST

stiano facendo buoni passi avanti verso una completa affidabilità alla durata nell'arco di una competizione. Villeneuve aveva provato la sua monoposto la sera prima sotto la pioggia.

**GILLES
E L'ALETTONE**

Per la corsa di Long Beach saranno schierate tre T4 che è stato possibile allestire nonostante i parecchi scioperi che

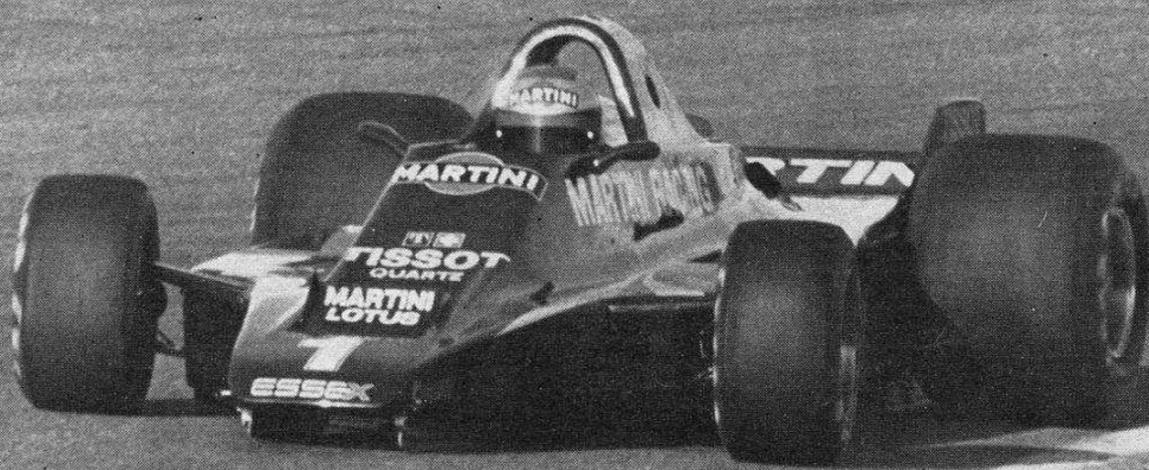
tormentano anche la GES Ferrari. Proprio a causa di queste astensioni il lavoro è stato terminato all'ultimo momento e nella scorsa settimana si è dovuta utilizzare la T3 per i test di gomme. Ogni decisione relativa alla utilizzazione dei diversi tipi d'alettone verrà comunque presa solo dopo le prime prove visto che Villeneuve non ha ancora avuto l'occasione per provare a fondo questa novità.

V8/ Blog Scan

Ha messo l'ALETTONE anche la «bisarca» della FERRARI

● In tema d'alettoni una novità assoluta sulla bisarca Ferrari che trasferisce le vetture sulle piste. Un ampio spoiler aerodinamico è apparso sul tetto della motrice per diminuire i consumi e la resistenza all'aria. Come si vede le corse non servono.

Che cosa c'è sotto la



(mini) gonna Lotus 80

Gentlemen's agreement

LONDRA - La prima reazione nel team Lotus per quanto riguarda le voci che cinque meccanici se ne stessero andando è stata: «Ciò ci è nuovo» e «non è vero». Assicurano che tutti i meccanici erano al lavoro come al solito. L'informatore sembrava però un po' incerto, ma questa era la risposta ufficiale. E' certo comunque che Eddie Dennis è passato alla produzione di serie, poiché si era stancato della vita della squadra corse.

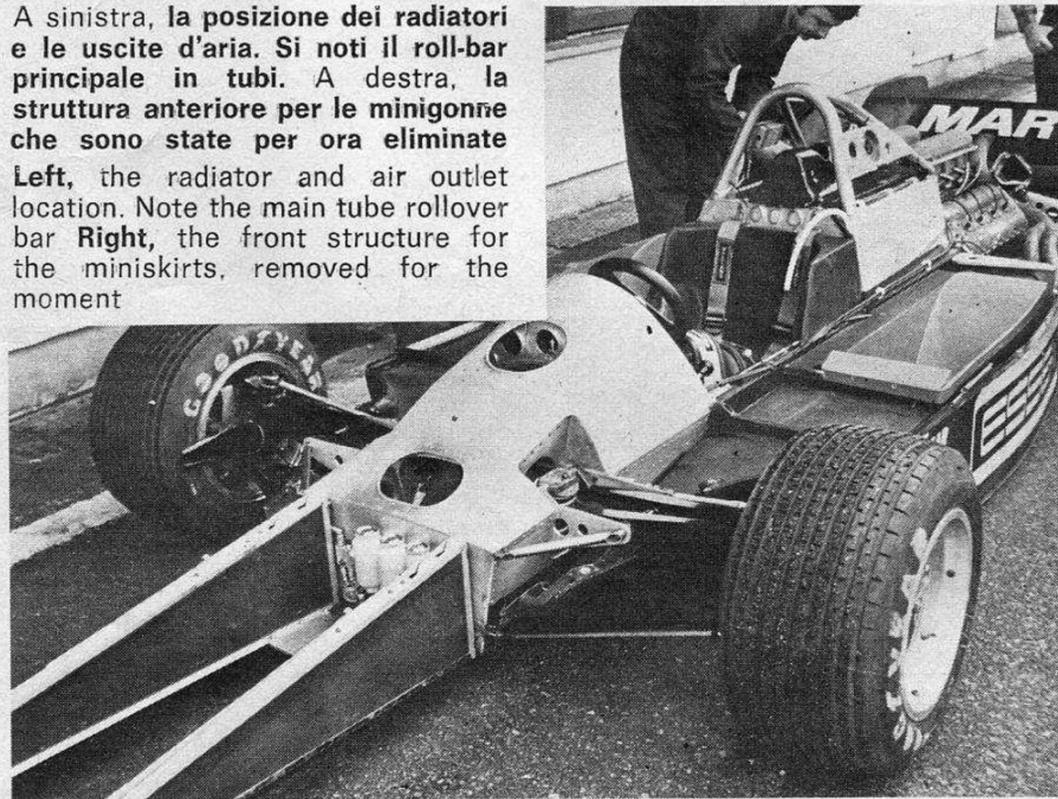
● Per quanto riguarda la storia che la Brabham abbia copiato la Lotus, la versione che circola ora in Inghilterra è, di fatto, più generosa. Cioè che la progettazione della Lotus 80 sia stata modificata dopo che erano state rese note le caratteristiche della BT48. Tra parentesi Chapman ammette la sua ammirazione per il lavoro di Murray, considerandolo come uno dei pochissimi progettisti innovatori nel mondo delle corse automobilistiche.

● Così Mario Andretti ha successivamente fatto capire il suo rammarico per aver fatto «quella osservazione» fuori luogo, prima che venisse presentata la nuova Lotus 80, sulla somiglianza della BT48 con la allora non ancora nota 80 (ma non a lui). Questa osservazione — dice — non era destinata alla pubblicazione.

● La storia poi che Bob Tyrrell abbia consegnato i disegni della Lotus 79 alla Casa di modellini giapponesi Tamiya, «ritardando la consegna», risale alla fine dell'anno scorso. In quel periodo Chapman sembrava essere lusingato e divertito, e non si è avuta conferma che egli intenda andare a vie legali.



A sinistra, la posizione dei radiatori e le uscite d'aria. Si noti il roll-bar principale in tubi. A destra, la struttura anteriore per le minigonne che sono state per ora eliminate
Left, the radiator and air outlet location. Note the main tube rollover bar
Right, the front structure for the miniskirts, removed for the moment



LA SERIE di fotografie che vedete è notevole, perché per la prima volta esse riproducono i «segreti» nascosti dalla Lotus 80, le cose che non si sono vedute durante la presentazione ufficiale della macchina e che non hanno visto nemmeno coloro che hanno assistito alle prove che la Lotus ha effettuato durante le giornate in cui sul circuito del Jarama vi erano anche altre macchine, per le sperimentazioni della Goodyear.

Le fotografie sono state infatti scattate quando la Lotus era rimasta sola in pista, perché tutti gli altri se n'erano andati il giorno prima. Esse sono dunque documento eccezionale.

A parte le cose strutturalmente normali della macchina, vale a dire appunto i particolari nascosti, su queste

foto si vedono anche delle cose inattese. La maggiore è data dalla carrozzeria con la parte anteriore dotata dei classici «spoilers», vale a dire dei baffi convenzionali nella macchina che è stata presentata alla stampa a Brands Hatch. Il ritorno alla soluzione classica è stato necessario dopo che quella più avanzata, data dalle «minigonne» anche sulle fiancate del musetto, aveva denunciato degli inconvenienti piuttosto preoccupanti. Tanto è vero che queste minigonne sono state dapprima bloccate in posizione alta e poi eliminate. Naturalmente la eliminazione delle paratie mobili anteriori ha annullato la possibilità di avere aderenza del treno direzionale, per cui la ricerca del necessario appoggio ha dovuto essere fatta con soluzioni normali. Cosa che ha ovviamente annul-

lato una parte dei vantaggi che in teoria dovevano essere forniti dalla assenza delle appendici esterne.

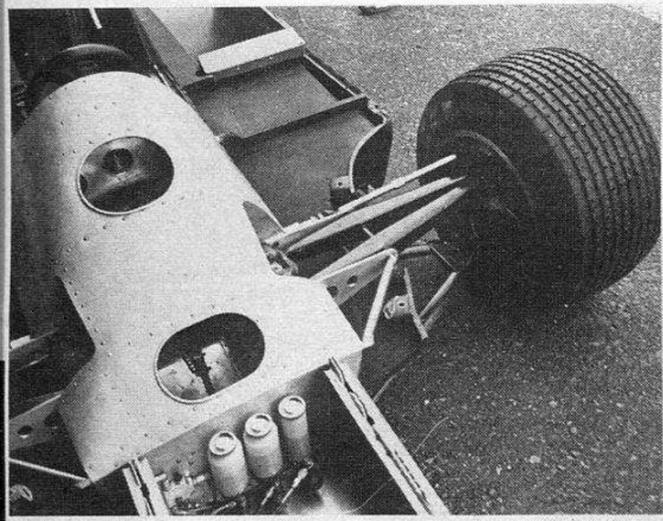
Durante le prove Andretti ha utilizzato anche una adeguata strumentazione, per controllare la efficacia delle soluzioni aerodinamiche ai fini della depressione nella parte inferiore della macchina. Per questo è stato utilizzato il classico tubo di Pitot, arnese che misura la velocità dei fluidi ma può anche misurare le pressioni atmosferiche quando collegato ad adatto strumento.

Collegato ad un vacuometro il tubo di Pitot esterno ha la funzione di fornire la pressione atmosferica ambientale. Un analogo tubo posto sotto la macchina può fornire la pressione esistente nella zona studiata, e la differenza dà l'indice di efficacia delle for-

me aerodinamiche ai fini del lavoro richiesto.

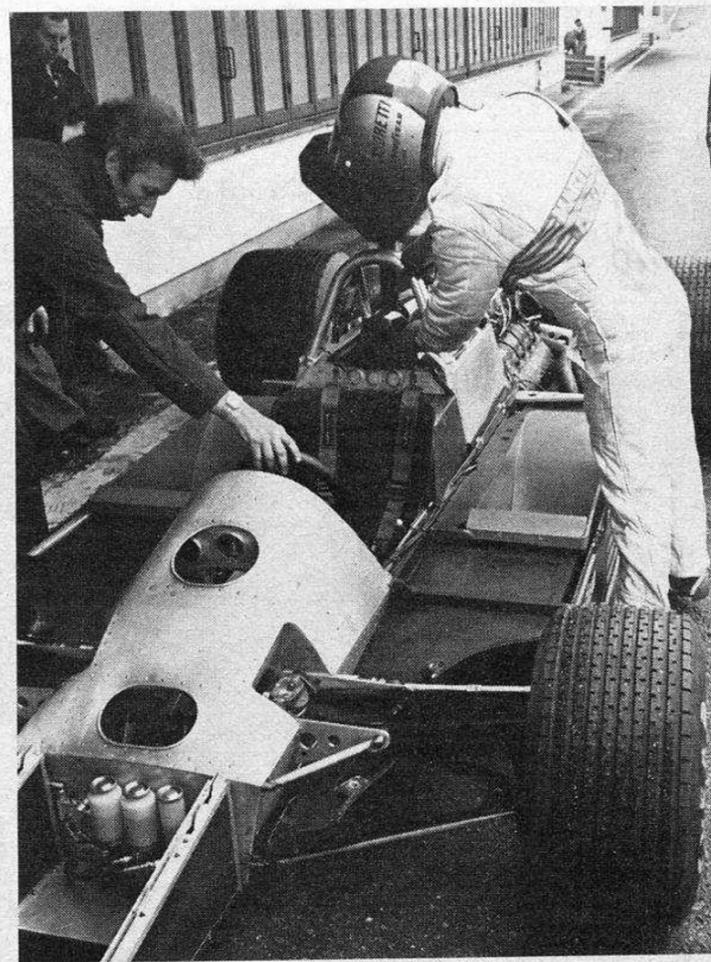
Da quel che si è potuto sapere, Andretti ha trovato notevoli difficoltà a guidare la macchina velocemente, soprattutto perché essa ha avuto un comportamento abbastanza sconcertante. Con talvolta del sottosterzo e subito dopo del sovrasterzo, senza ragione apparente. E' probabile che ciò sia avvenuto per effetto del cattivo funzionamento delle minigonne, e non soltanto di quelle anteriori.

Ricorderete che dopo la presentazione ufficiale della macchina avevamo avanzato qualche riserva sul funzionamento corretto delle paratie attorno all'abitacolo, data la incurvatura che le fiancate della macchina hanno adesso. Le fiancate della Lotus 79 sono rettilinee, così come quelle della mag-

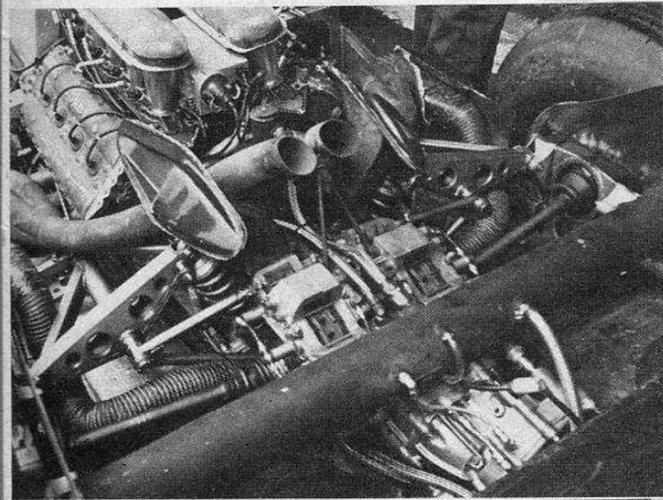


A sinistra, particolare della sospensione anteriore. La struttura dell'abitacolo ricorda quella della 79. Sotto, sono spuntati i « baffi » dal muso della Lotus 80. Sullo specchio di destra, il manometro del tubo di Pitot

Left, a detail of the front suspension. The cockpit structure recalls the one of the 79. Below, « whiskers » have grown at the Lotus 80's nose, tested at Jarama. On the right mirror the Pitot tube manometer



Andretti cura personalmente il rifornimento della Lotus 80. Il serbatoio, ovviamente, è nella sezione di scocca dietro il pilota. Andretti si è detto « incoraggiato » dalle prestazioni della 80. Andretti tackling personally the refuelling of his Lotus 80. The fuel tank is obviously located in the body section behind the driver. Andretti said he is « encouraged » by the 80's performance



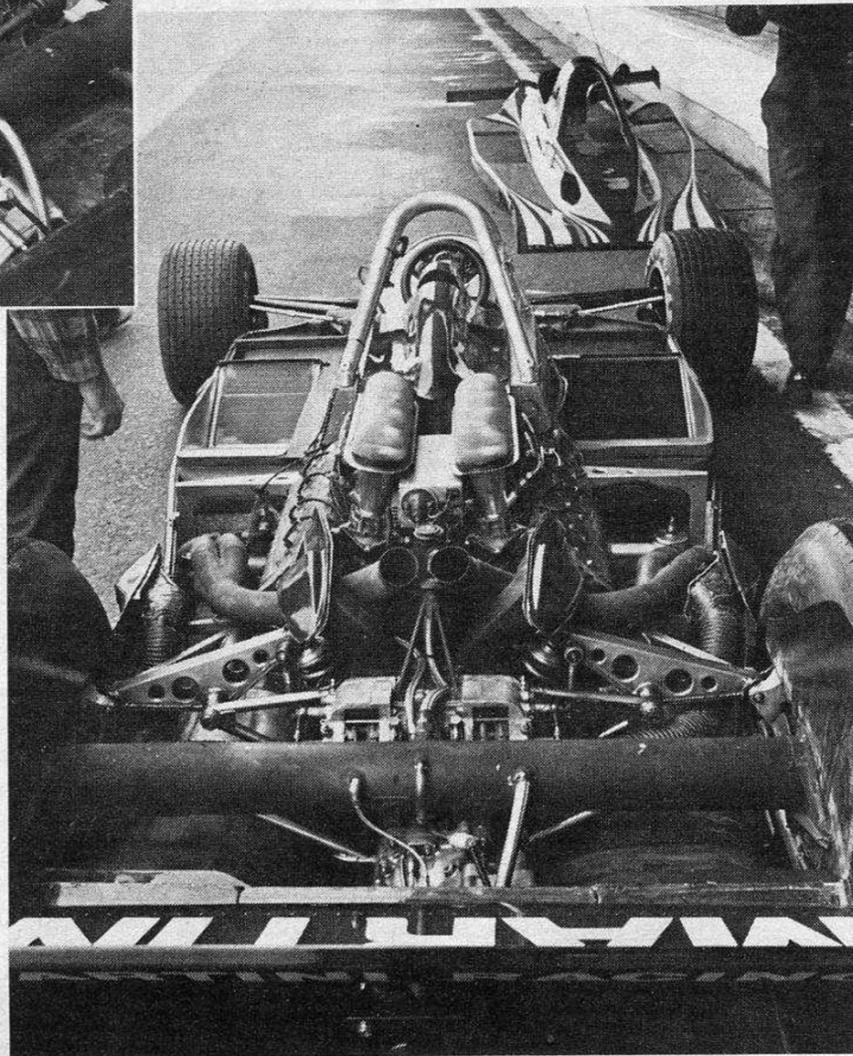
A sinistra, primo piano del retrotreno. I gruppi molla-ammortizzatore, azionati da un bilanciante, sono inclinati. Sotto, il supporto tubolare delle paratie laterali serve anche da recuperatore olio. Gli scarichi escono in alto dietro al motore. Sopra di essi, le prese d'aria dei freni posteriori



In alto, un'interessante vista della Lotus 80 priva delle ruote posteriori, con la « finestra » per le escursioni delle sospensioni. Qui sopra, si provvede a qualche foro supplementare per regolare l'incidenza dell'alettone posteriore (foto AGOSTI)

ANDRETTI si dice «incoraggiato»

LONDRA - Contrariamente a quanto riferito sulle prove di Jarama, Andretti dice di essere « incoraggiato » dalle prime prove della Lotus 80, confermando che era molto veloce in rettilineo, ma che si era tenuto a freno per i tempi di giro perché non era sicuro di avere « deportanza in curva ». Ciò era dovuto alle minigonne che non venivano giù. Un difetto che, secondo Nigel Bennett, verrà presto corretto « in meno di una settimana di lavoro ». Sostiene che la macchina sarà pronta per andare a Long Beach, ma soltanto come vettura di scorta e ha spiegato che nelle prove di Jarama hanno usato gli alettoni anteriori soltanto come ripiego, per ottenere risultati nelle prove per quanto riguarda altri componenti della vettura e che quasi certamente non verranno usati in corsa.



gior parte delle altre macchine. Comunque sia resta il fatto che la Lotus 80 non è stata subito efficace come Chapman sperava, ma in ogni caso è da credere che questa macchina possa essere messa a punto rapidamente. Verrà portata come muletto a Long

Beach. L'esordio della Lotus 80 è rinviato probabilmente, al G. P. del Belgio, che vedrebbe così due macchine nuove, perché vi sarà anche la Alfa Romeo di Giacomelli, e probabilmente anche la nuova Arrows di Patrese e Mass.

A meno che alla Lotus non riescano a trovare la soluzione degli inconvenienti denunciati al Jarama, entro breve tempo, nel qual caso le nuove Lotus dovremmo vederle al G. P. di Spagna.