

VILLENEUVE campione-di-mezzanotte dà la BUONA PASQUA all'Italia ferrarista con un GP-bis da bandiera-a-bandiera seconda autoritaria accoppiata della «Travolgente 4»

LONG... GILLES



COSA AVRA' detto l'ing Ferrari del G. P. bis della T. 4? Se lo chiedevano anche in Domenica Sportiva Adriano De Zan, che ha fatto indirizzare al Gran Vecchio un bell'applauso verso il finale della corsa del Long... Gilles. Magari anche per calmarlo, perché l'avranno pensato irrequieto a sentire di nuovo i lai di Poltronieri per il monitor mancante (stavolta era proprio vero! Cortocircuito generale nelle cabine) e anche quelle continue notazioni di Giacomelli «sul merito delle gomme Michelin» non è che saranno state delle più accettate nella Casa modenese dove l'ing. Ferrari ha seguito la corsa. Anche se avrà potuto consolarsi con Brambilla, che sul canale svizzero ha affiancato con più maestria del Bruno tricolore il radio-cronista Foletti.

Doppiette autoritarie come quelle di Long Beach, e in sequenza a Kyalami, non sono nuove nella storia Ferrari, però sono pur sempre esaltanti non solo per gli appassionati. Anche per l'ottantunenne ingegnere è da pensare che ci sia stato il brivido di soddisfazione. Perché c'è quel Gilles che lo sta ripagando di tante critiche personalmente ricevute a proposito dell'investimento sul canadese.

Giorni fa, ancora prima di questa esibizione stravincente, cominciava a mettere a fuoco una teoria: «Certo i piloti hanno 50% di merito, ma in questa mezzadria ora bisogna cominciare a mettere in conto anche le macchine. Che anch'esse costruiscono piloti, con una Fiorano a disposizione».

Come dire: Lauda lo costruì la T.1 e la T.2. E la conferma si vede ora in Villeneuve, «costruito» dalla T.3 e T.4.

Che rivincita eh, dopo un certo giorno d'agosto di due anni fa?

A Long Beach, Villeneuve avrebbe già dovuto vincere lo scorso anno. Ce l'ha fatta stavolta, e da dominatore, ottenendo la sua terza vittoria in un Gran Premio e portandosi in testa al campionato. Already last year Villeneuve should have won at Long Beach. This time he did, as dominator, scoring his third Grand Prix victory and passing in the lead of the championship

DALL'INVIATO

LONG BEACH - Altra doppietta Ferrari, e ancora Villeneuve davanti a Scheckter. Meritatamente per la Ferrari e meritatamente per Villeneuve, che anche stavolta ha dimostrato (se era necessario) che in efficacia e redditività è leggermente superiore al compagno. Per stile, pulizia ed anche chiarezza tattica, se non nella determinazione che anche in Scheckter è grande. Villeneuve è stato splendido durante tutti i tre giorni della preparazione. Però ha recuperato lo svantaggio, con tanto lavoro fatto magnificamente e con l'uso della sua capacità di analisi e di sintesi, che è grande. Cosicché, alla fine, non

soltanto è arrivato a mettere la macchina e sé stesso in grado di ottenere il miglior tempo assoluto delle prove, ma anche ad essere pronto alla partenza nelle condizioni migliori.

Che Villeneuve sappia, oltre che guidare benissimo, anche valutare le cose minime, e trarne profitto, lo dimostra la scelta degli assetti. Alla fine ha scelto quello attuale, perché la macchina gli è parsa così più equilibrata. Ed in gara ha tratto vantaggio anche da questo elemento, in aggiunta alla posizione favorevole ed alle qualità del mezzo e delle gomme. Così per Gilles Villeneuve, che adesso diventa primo nella classifica del campionato mondiale, questa corsa è stata tut-

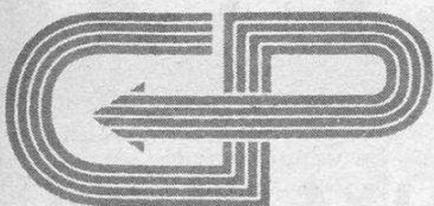
to sommato facilissima, fatta soltanto di concentrazione nella ripetizione continua giro per giro degli stessi movimenti, della stessa azione.

Facilissima, beninteso, nel senso che non ha avuto avversari da combattere ruota a ruota, che non ha avuto i momenti molto intensi che hanno vissuto altri, quelli ad esempio che dietro di lui avevano l'affanno di avversari assillanti e pericolosi. Però per rendere le cose tanto facili Villeneuve aveva dapprima dispiegato tutte le sue qualità, appunto nella preparazione meticolosa e produttiva. E quindi aveva utilizzato le armi del campione quale è. Un campione, comunque, non potrebbe fare grandi cose sen-

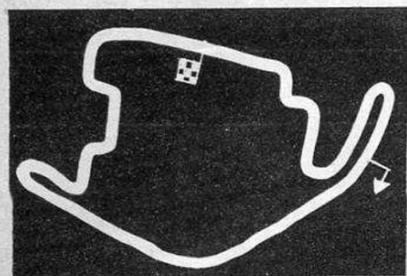
za il mezzo, e le Ferrari adesso sono veramente dei mezzi formidabili specie su circuiti come questo. Circuiti che premiano le qualità generali, non soltanto quelle della specializzazione. Così come premiano le qualità personali effettive e non soltanto qualcuna, come può accadere su altri tracciati. Qui si va velocissimi, ci sono curve che con una macchina normale sono rette ma che alle velocità della formula uno diventano quasi anguste, ci sono le esse che richiedono equilibrio, ci sono le frenate violente ed i salti, che portano i freni alla

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 32



USA - West



COSI' (in 24) al VIA

domenica 8 aprile 1979

quarta prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** SCCA, PO Box 2276, Denver, Colorado (USA)

Circuito di Long Beach (California) di metri 3.250 - 80 giri pari a Km 261,839

● **Partenza:** ore 13,13 locali

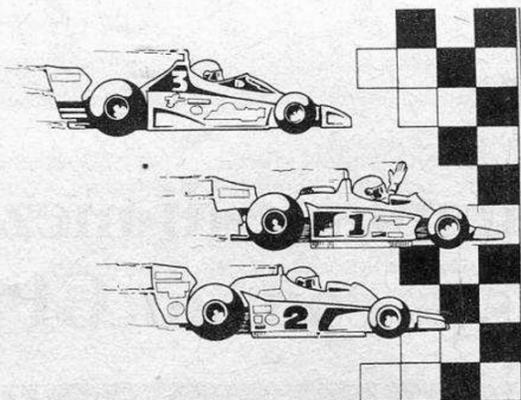
● **Condizioni climatiche:** PROVE tempo buono, soleggiato, 22 gradi - GARA tempo buono, poco vento, cielo appena velato, 24 gradi

● **Spettatori:** 85.000 circa

● **Direttore di gara:** Burdette Martin

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 9



Così (in 9) al TRAGUARDO



1

VILLENEUVE (Ferrari T4) a 141,283 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Villeneuve	Ferrari 312 T4	80	1.50'25"40	—
2. Scheckter	Ferrari 312 T4	80	1.50'54"78	29"38
3. Jones	Saudia-Williams	80	1.51'25"09	59"69
4. Andretti	Lotus-Martini	80	1.51'29"63	1'04"33
5. Depailler	Ligier-Gitanes	80	1'51'48"92	1'23"52
6. Jarier	Tyrrell 009	79	—	a 1 giro

Classifica Mondiale Piloti '79

(dopo 4 prove)

	ARGEN. 21-1	BRASILE 4-2	SUDAFR. 3-3	USA-WEST 8-4	SPAGNA 29-4	BELGIO 13-5	MONACO 27-5	SVEZIA 16-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 1-7	G. BRET. 14-7	GERMAN. 29-7	AUSTRIA 12-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	USA-EST 7-10	CANADA 30-9	TOTALE GEN.
Villeneuve	—	2	9	9					20									
Laffite	9	9	—	—					18									
Scheckter	—	1	6	6					13									
Reutemann	6	4	2	—					12									
Depailler	3	6	—	2					11									
Andretti	2	—	3	3					8									
Jarier	—	—	4	1					5									
Watson	4	—	—	—					4									
Jones	—	—	—	4					4									
Pironi	—	3	—	—					3									
Fittipaldi	1	—	—	—					1									
Lauda	—	—	1	—					1									

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 4 prove)

	ARGEN. 21-1	BRASILE 4-2	SUDAFR. 3-3	USA-WEST 8-4	SPAGNA 29-4	BELGIO 13-5	MONACO 27-5	SVEZIA 16-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 1-7	G. BRET. 14-7	GERMAN. 29-7	AUSTRIA 12-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	USA-EST 7-10	CANADA 30-9	TOTALE GEN.
Ligier	9	9	—	2					20									
Ferrari	—	2	9	9					20									
Lotus	6	4	3	3					16									
Tyrrell	—	3	4	1					8									
McLaren	4	—	—	—					4									
Williams	—	—	—	4					4									
Copersucar	1	—	—	—					1									
Brabham	—	—	1	—					1									

1. FILA	Carlos Reutemann (Lotus-Martini 79) 1'18"886	Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T4) 1'18"825
2. FILA	Patrick Depailler (Ligier-Gitanes JS11) 1'19"025	Jody Scheckter (Ferrari 312 T4) 1'18"911
3. FILA	Mario Andretti (Lotus-Martini 79) 1'19"454	Jacques Laffite (Ligier-Gitanes JS11) 1'19"032
4. FILA	James Hunt (Wolf-Olympus WR7) 1'19"643	Jean-Pierre Jarier (Tyrrell 009) 1'19"580
5. FILA	Niki Lauda (Brabham-Parmalat) 1'20"041	Riccardo Patrese (Arrows-Warsteiner) 1'19"727
6. FILA	Nelson Piquet (Brabham-Parmalat) 1'20"546	Alan Jones (Saudia-Williams) 1'20"173
7. FILA	Jochen Mass (Arrows-Warsteiner) 1'20"803	Clay Regazzoni (Saudia-Williams) 1'20"768
8. FILA	Jan Lammers (Shadow-Samson) 1'21"088	Emerson Fittipaldi (Copersucar F5) 1'21"033
9. FILA	John Watson (McLaren-Lowenbrau) 1'21"304	Didier Pironi (Tyrrell 009) 1'21"192
10. FILA	Jean-Pierre Jabouille (Renault-Elf) 1'21"635 non partito	Patrick Tambay (McLaren-Lowenbrau) 1'21"411
11. FILA	René Arnoux (Renault-Elf) 1'22"088 non partito	Elio De Angelis (Shadow) 1'21"961
12. FILA	Arturo Merzario (Merzario A3) 1'22"938	Hans Stuck (ATS D1-03) 1'22"828
13. FILA	Derek Daly (Ensign 179) 1'23"888	Hector Rebaque (Lotus 79) 1'22"990

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	VIL	JAR	SCH	DEP	AND	JON	PAT	PIQ	REG	PIR
20	VIL	JAR	SCH	DEP	AND	JON	PAT	PIR	PIQ	REG
30	VIL	SCH	JAR	DEP	AND	JON	PAT	PIR	REG	REB
40	VIL	SCH	JAR	DEP	JON	AND	REG	PIR	REB	DEA
50	VIL	SCH	DEP	JON	AND	REB	PIR	DEA	JAR	MAS
60	VIL	SCH	DEP	JON	AND	REB	DEA	PIR	JAR	PIQ
70	VIL	SCH	JON	DEP	AND	REB	JAR	DEA	PIR	PIQ

- 7. De Angelis (Shadow DN9) a 2 giri
- 8. Piquet (Brabham-Parmalat) a 2 giri
- 9. Mass (Arrows-Warsteiner) a 2 giri

ritirati ma classificati

- 10. Rebaque (Lotus 79) a 9 giri
- 11. Daly (Ensign 179) a 12 giri

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Pironi	74. giro	sospensione
Rebaque	72.	collisione
Daly	69.	collisione
Watson	63.	pompa benzina
Stuck	58.	squalificato
Regazzoni	49.	motore
Lammers	48.	incidente
Patrese	41.	freni
Reutemann	22.	semiassa
Fittipaldi	20.	giunto
Merzario	14.	motore
Laffite	9.	trasmissione
Lauda	1.	collisione
Tambay	1.	collisione
Hunt	1.	semiassa

I NUOVI PRIMATI

- **sulla DISTANZA**
Gilles Villeneuve, media 141,283 kmh
- **primato precedente**
Carlos Reutemann (Ferrari T3) a 140,166 kmh (1978)
- **sul GIRO**
Gilles Villeneuve, in 1'21"200, media 144,097 kmh
- **primato precedente:**
Alan Jones (Saudia-Williams FW 06) in 1'22"215, media 142,346 kmh (1978)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Spagna, in programma al Jarama (Madrid) il 29 aprile prossimo

**AGGIORNAMENTO
AL CIRCUITO**

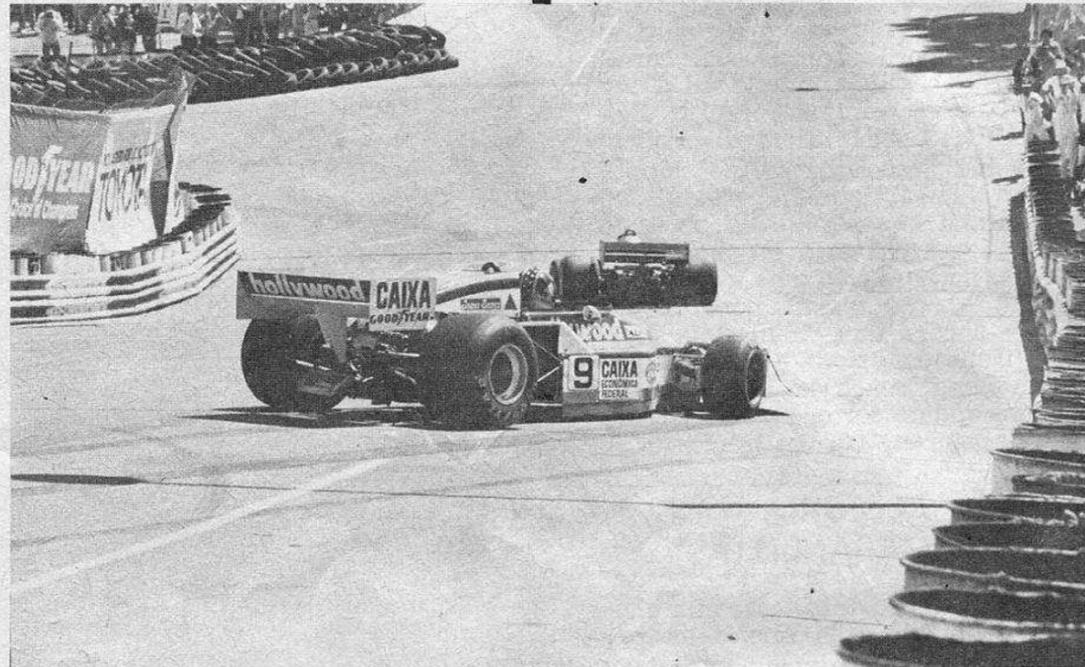
**Una pista
senza
i bidoni**

LONG BEACH - Il tracciato del circuito di Long Beach è rimasto inalterato, ma sono state effettuate delle modifiche e delle migliorie che lo hanno reso teoricamente più sicuro.

Rifatte completamente le cordonature in leggero rilievo che in alcune parti delimitano la effettiva corsia di utilizzo.

**I GIRI più
VELOCI di ognuno**

Villeneuve	1'21''200	Piquet	1'22''990
Scheckter	1'21''280	Mass	1'23''010
Depailler	1'21''410	Patrese	1'23''090
Andretti	1'21''710	Watson	1'23''200
Jones	1'21''810	Regazzoni	1'23''210
Reutemann	1'21''940	De Angelis	1'23''260
Jarier	1'21''960	Fittipaldi	1'23''330
Lammers	1'22''440	Stuck	1'24''220
Pironi	1'22''730	Merzario	1'24''330
Rebaque	1'22''730	Daly	1'24''930
Laffite	1'22''800		



Dai bordi del tracciato cittadino di Long Beach sono sparite le file di bidoni che, in funzione di supporto dei guard-rails, lo caratterizzavano da tempo

la PAGELLA AUTO SPORT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Villeneuve, Jones	10	Ferrari
Scheckter, Andretti, De Angelis, Rebaque, Patrese	9	
Depailler, Jarier, Regazzoni	8	Tyrrell, Lotus, Ligier
Pironi, Stuck, Lammers, Reutemann, Fittipaldi	7	Williams
Mass, Daly, Watson, Merzario Piquet	6	Arrows, Shadow, Wolf
	5	Brabham, Copersucar, McLaren
	4	ATS, Merzario
n.c.: Laffite, Lauda, Tambay, Hunt	3	Ensign

il più e il meno

SFORTUNATO

+ Rebaque
- Scheckter

COMBATTIVO

+ Jones
- Watson



FORTUNATA

+ Williams
- Brabham

EFFICACE

+ Ferrari
- Ensign

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi '78	pilota	vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	III	IV
1'20''836 (Ferrari T3)	Villeneuve	Ferrari 312 T4	1'20''186	1'21''08	1'18''825	
1'20''636 (Ferrari T3)	Reutemann	Lotus 79	1'22''849	1'20''126	1'21''92	1'18''886
1'22''163 (Wolf WR5)	Scheckter	Ferrari 312 T4	1'23''299	1'20''291	1'20''14	1'18''911
1'22''414 (Tyrrell 008)	Depailler	Ligier JS 11	1'24''680	1'20''867	1'20''31	1'19''025
1'22''630 (Ligier JS7)	Laffite	Ligier JS 11	1'22''421	1'20''225	1'21''14	1'19''032
1'21''188 (Lotus 79)	Andretti	Lotus 79	1'22''322	1'20''574	1'21''95	1'19''454
1'23''419 (ATS 01)	Jarier	Tyrrell 009	1'22''807	1'20''916	1'21''12	1'19''580
1'21''738 (McLaren M26)	Hunt	Wolf WR7	1'22''630	1'20''913	1'22''31	1'19''643
1'22''006 (Arrows FA-1)	Patrese	Arrows Al Mk. 2	1'24''867	1'21''831	1'21''29	1'19''727
1'20''937 (Brabham BT46)	Lauda	Brabham-Alfa BT48	1'24''070	1'21''436	1'21''13	1'20''041
1'21''935 (Williams FW06)	Jones	Williams FW06	1'23''649	1'22''532	1'22''04	1'20''173
	Piquet	Brabham-Alfa BT48	1'24''022	1'21''565	1'21''25	1'20''546
1'23''454 (Shadow DN9)	Regazzoni	Williams FW06	1'23''557	1'21''768	1'22''11	1'20''768
1'23''106 (ATS 01)	Mass	Arrows Al Mk. 2	1'24''126	1'22''360	1'21''51	1'20''803
1'22''790 (Copersucar F5)	Fittipaldi	Copersucar F5A	1'28''070	1'22''498	1'28''24	1'21''033
	Lammers	Shadow DN9	1'24''473	1'23''161	1'22''81	1'21''088
1'23''792 (Tyrrell 008)	Pironi	Tyrrell 009	1'25''361	1'22''000	1'21''60	1'21''192
1'12''244 (Brabham BT46)	Watson	McLaren M28	1'28''477	1'23''725	1'22''38	1'21''304
1'22''234 (McLaren M26)	Tambay	McLaren M28	1'25''063	1'22''569	1'22''11	1'21''411
1'22''491 (Renault RS-01)	Jabouille	Renault RS-01	1'22''466	1'21''635	1'22''49	
	De Angelis	Shadow DN9	1'24''979	1'23''433	1'22''00	1'21''961
	Arnoux	Renault RS-01	1'27''014	1'22''088		
1'23''733 (Shadow DN9)	Stuck	ATS 01-03	1'24''663	1'23''724	1'23''71	1'22''828
1'23''589 (Merzario A1)	Merzario	Merzario A3	1'30''003		1'24''50	1'22''938
1'26''128 (Lotus 78)	Rebaque	Lotus 79	1'25''188	1'24''808		1'22''990
1'26''635 (Hesketh 308E)	Daly	Ensign 179	1'25''669	1'25''076		1'23''888

ne impedendo (o almeno dissuadendo) ai piloti di modificare le traiettorie. Su queste cordonature le parti più elevate sono state fatte in asfalto con i bordi in cemento. I bordi sono stati colorati di bianco e rosso con colori molto visibili.

La novità visibile immediatamente è stata la scomparsa dei bidoni riempiti di sabbia che fungevano da cordonatura interna alle curve più strette, e sui quali erano fissati dei guard-rails. I bidoni sono stati sostituiti da guard-rails fissati al suolo mediante paletti aventi una certa flessibilità, dello stesso tipo di quelli utilizzati a Montecarlo, cosa che ha fatto dire qui che Long Beach è sempre più la «Montecarlo del West». Ne ha guadagnato anche l'estetica, oltre che la sicurezza, perché questo sistema permette maggiore flessibilità in caso di urto.

Altra innovazione importante è data dai blocchi di cemento che sono la caratteristica di questo circuito e che sono stati integrati da blocchi incurvati in corrispondenza delle curve del tracciato. Sono così state eliminate tutte le spigolature degli anni passati e così anche in certe curve sono stati eliminati i bidoni che erano stati usati in precedenza. Il tutto ha dato una impressione generale di maggior «pulizia» al tracciato.

Nei giorni precedenti la gara operai della municipalità di Long Beach hanno anche provveduto a coprire con asfalto tutte le placche metalliche esistenti lungo il tracciato e che normalmente servono per le ispezioni ai condotti di scolo ed alle linee elettriche e telefoniche.

Lo spostamento della data della corsa dall'1 all'8 aprile ha fatto sì che stavolta tutto fosse pronto con anticipo e non si siano verificate le situazioni di emergenza degli anni passati.

Sul circuito sono apparse anche nuove passerelle per gli spostamenti del pubblico dall'esterno all'interno del tracciato.

incandescenza e torchiano i semiaspi o strizzano gli ingranaggi.

Occorre la macchina che sappia fare tutto questo al meglio e resistere fino in fondo. Così come occorre che il pilota sappia andare forte in tutte queste situazioni. Ferrari, con la T.4 e con Villeneuve, ha le due cose, ed anche se a parole egli si compiace talvolta di «snobare» Monte Carlo, in realtà è proprio da corse come questa che deve trarre le soddisfazioni maggiori. Perché vincere quando le condizioni sono sempre più dure è di tantissimo piacere.

Dopo la rallegrante giornata di Kyalami, che ha messo la Ferrari sullo stesso elevato piano delle fantastiche Mercedes del 1954 e 1955 (doppietta all'esordio), ecco che la doppietta si ripete. E se le cose andranno come si deve ci sono alle porte altre corse che potrebbero ancora dare del rosso davanti a tutti. La Spagna con le sue caratteristiche simili a quelle di Long Beach, tutto sommato, poi il Belgio che ha anche lui la diversificazione nel tracciato, infine Monte Carlo. Non anticipiamo, visto che a qualcuno oltre tutto ciò dà fastidio (la scaramanzia è ancora di moda), ma è certo che comunque vadano le cose questa Long Beach è stata ancora una buonissima giornata. Nelle tradizioni, se volete, perché a Long Beach le Ferrari sono sempre andate forte, con adesso tre vittorie su quattro edizioni.

ALLEGRIA A MARANELLO

Gilles Villeneuve in testa alla classifica mondiale, alla fine della prima metà della prima parte della stagione, è un fatto allegro che si aggiunge a quelli temporanei corsa per corsa. E Scheckter al terzo posto sempre in questa classifica un poco astrusa e comunque un poco bizzarra che la FOCA ineffabile ha escogitata per dare sempre più spettacolo, abbasso lo sport. C'è di che essere contenti, dalle parti di Maranello. E di che essere contenti per la Michelin, che nella giornata ha ancora avuto uno dei successi più ricercati, sul terreno della grande rivale americana. Appunto dalla Michelin sono venute le cose positive, perché Villeneuve ha utilizzato le gomme più tenere, quelle da qualificazione, che si sono dimostrate adatte anche a una intera corsa. Il che significa che dopo la annata di apprendistato la Michelin adesso sa benissimo cosa occorre circuito per circuito, anche se non si è mai finito di imparare nelle corse e specialmente in queste convulse della Formula uno. Villeneuve ha scelto le gomme tenere, avendone valutata la consistenza, e ciò lo ha ovviamente aiutato a guadagnare giro per giro su tutti compreso il compagno. Però la scelta non è stata soltanto in funzione della speranza che le gomme resistessero, ma anche nella consapevolezza che il suo modo di guidare gli avrebbe permesso di arrivare in porto anche con la miscela tenera, che la sua azione fluida e precisa non avrebbe sottoposto a sforzi violenti. Tirate voi le somme...

Dietro Villeneuve Scheckter è stato invischiato per un poco da un Jarier scatenato, dopo esserlo stato da Depailler che in partenza è stato più svelto. Non sappiamo contro chi abbia urtato Scheckter, nella concitazione del primo ingresso

nell'imbuto della prima curva a gomito. Forse contro una ruota di Depailler, o successivamente contro una di Jarier. Certo che ha dovuto fare quasi tutta la corsa con la parte destra dell'alettoncino anteriore sollevata e sbieca, e quindi con ovvia alterazione della funzione aerodinamica che questo aggeggio deve svolgere. Condizione difficile che ha reso meritoria la sua gara, ma si è verificata evidentemente per aver egli Scheckter trovato qualcuno davanti a lui, e ciò non può essere imputabile ad altri.

Poi, dietro le due Ferrari, abbiamo avuto la più bella battaglia che si sia vista in tanti anni. Quattro scatenati, ruota a ruota, con tentativi di sorpasso reciproco compiuto con azioni entusiasmanti sul filo della incolumità. Una cosa bellissima che abbiamo vissuta nella posizione migliore, alla curva a gomito alla fine del rettilineo, là dove i superamenti

tanto eccitanti. Una vera battaglia, che la gente privilegiata delle tribune di quel punto ha sottolineata con urla piene di entusiasmo.

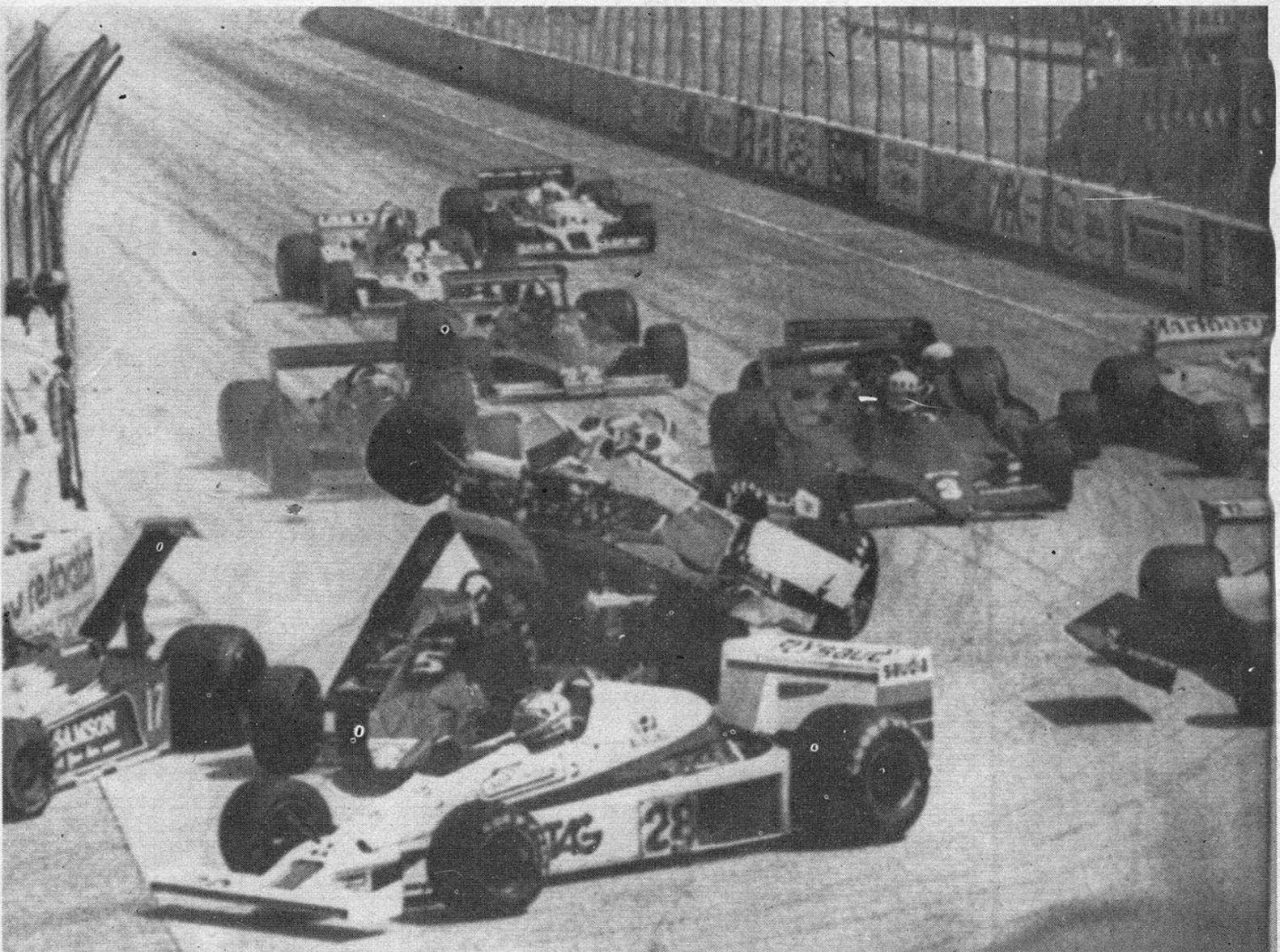
FORTE E SOTTOVALUTATO

In questa lotta che riconcilia con lo sport vero, un uomo a nostro avviso è stato più meritevole di tutti, ed è Alan Jones, la cui macchina non è tale da offrire molto, per adesso. Come aveva già fatto negli anni scorsi, e sempre quando le cose sono difficili, Alan Jones ha avuto modo anche stavolta di imporre i diritti di una classe che chissà perché non è valutata come si deve dai tanti osservatori che dovrebbero avere ormai competenza profonda, visto che almeno nel tempo sono assidui alle gare. E' sottovalutato, Jones ma è fortissimo e

sizioni che conquistava dopo essere partito dal basso. Favorito anche da qualche ritiro Rebaque era salito fino al sesto posto, ed era posizione magnifica. Ha avuto la stessa disavventura toccata a Villeneuve l'anno scorso, e nello stesso punto, con la stessa meccanica. «Interlocutore» nella collisione che ha bruciato tutte le sue speranze è stato Derek Daly, che anche in precedenza aveva avuto qualche esitazione a dar strada a chi era più veloce. Un vero peccato, per Rebaque che oggi aveva davvero trovato una giornata di grazia ed avrebbe meritato di essere nella classifica coi punti.

E poiché siamo in tema di uomini «diseredati» o almeno di gente da cui non ci si doveva attendere molto per via dei mezzi, ma che in realtà ha dato molto, eccoci a parlare di due dei nostri, entrambi meritevolissimi.

Riccardo Patrese, che ha tirato



Non poteva mancare il «mucchio» dopo il via: stavolta è stato Tambay a volare sulla Brabham di Lauda. Anche Lammers ci rimette l'alettone, mentre Clay passa indenne. A destra lo stesso incidente dalla moviola

This time too, the first lap shunt was not missing: here Tambay is flying onto Lauda's Brabham. Also Lammers loses his rear wing, while Clay manages to pass undamaged. Right, the same crash on the moviola

sono possibili se si ha il fegato e l'abilità necessaria alla frenata all'interno, secca e per forza di cose precisa perché le ruote altrui da un lato, ed il muretto duro dall'altro, non permettono alternative.

SORPASSO GALEOTTO

Depailler, Andretti, Jarier e Jones, alla rinfusa e senza ordine di meriti, sono stati gli attori di questa battaglia che insieme con Dan Gurney abbiamo vissuta giro per giro, fino a quando la trappola di un sorpasso multiplo a tre ritardatari non ha spezzato la compattezza del quartetto.

Sul nostro taccuino abbiamo scritto una proposta di titolo, che dice: la grande guerra tra i Goodyear, a sottolineare come fossero tutti con gomme uguali, i quattro masnadieri che ci hanno fatto vivere momenti

non lo diciamo da ieri. Egli è stato davvero bravo, un pizzico meglio degli altri tre ai quali comunque deve andare molta ammirazione.

E se il terzo posto, primo tra i «Goodyear» è suo Jones se lo è meritato. Con la nuova Williams, che pare buona, vedrete che si affaccerà spesso tra i primi. Un poco meno, anche per via di una fermata nelle prime fasi, anche Regazzoni suo compagno ha tirato fuori dei numeri notevoli, che purtroppo non hanno avuto il premio della classifica finale per il ritiro.

C'è stata, in questa corsa, anche la prestazione di Hector Rebaque, a sorprendere un poco. Il messicano ha anche lui fatto cose notevoli, pur se proporzionalmente non tanto buone come quelle di Andretti, naturalmente. Rebaque ha guidato con una grinta e decisione insospettite, ed anche lui ha fatto dei sorpassi eccellenti e per tempismo e bravura, guadagnandosi passo a passo le po-

fuori le unghie e si è abbarbicato alla coda dei primi, restando davanti a Jones finché ha potuto, e che poi ha dovuto rassegnarsi prima a perdere qualche posizione e poi al ritiro. Bravissimo ed anche preciso nonostante la macchina, che non è certo all'altezza di Lotus o Tyrrell o Ligier, per non parlare di Ferrari ovviamente. Gli resta la soddisfazione di aver fatto una buona gara, e sono cose che servono alle convinzioni intime, che sono importanti, pur se naturalmente ad esse si preferirebbe la consistenza del risultato.

L'altro è stato Elio De Angelis, al volante di una Shadow molto «ballerina» che ha fatto anche lui una corsa molto positiva, giungendo alla fine con un posto in classifica che era sicuramente insperato ma che comunque non è stato regalato dalla buona sorte. De Angelis ha guidato non soltanto bene e con attenzione, ma ha anche dato prova di

È TORNATO IN CATTEDRA IL PRESIDENTE DELLA FISA

BALESTRE minaccia ritiri di licenze ai pro-FOCA!

LONG BEACH - Il presidente della FISA, Jean Marie Balestre, nonostante sia convalescente, si è recato a Long Beach con il fermo proposito di cercare coalizioni possibili per far prevalere, in sede di riunione dell'Esecutivo, il suo pensiero in materia di Gruppo di Lavoro della Formula 1, rigettando così le idee e le volontà espresse da Bernie Ecclestone a nome della FOCA sin dalla riunione di Modena con il relativo comunicato che portò lo scoglio nelle fila della neonata FISA.

I due personaggi, Ecclestone e Balestre, pur abitando e vivendo nello stesso ambiente, fanno in modo di non incontrarsi e qualora il caso li faccia trovare di fronte si ignorano con estrema freddezza. E' successo al pranzo ufficiale del Gran Premio al quale ambedue hanno dovuto assistere per rappresentare le due fazioni in lotta, ma ognuno è rimasto dalla sua parte. Balestre ha pensato di servirsi dell'aiuto e della consulenza di Cahier per vedere di risolvere il problema che lo mette in contrasto con Ecclestone. Infatti, non appena arrivato all'albergo, non ha chiesto nemmeno la camera informandosi dove poteva trovare Cahier. Con questo personaggio ha cercato di incontrare Bernie Ecclestone che diplomaticamente si è fatto sempre negare.

Al momento, le rispettive posizioni sono rimaste tali e quali erano al momento della frattura e nessuna delle due parti è disposta a cedere. Balestre è dell'avviso che ogni potere commerciale e di sfruttamento dello sport automobilistico spetti alla FOCA, mentre per contro qualsiasi cosa riguardi regolamenti ed applicazione degli stessi debbono rimanere nelle mani della FISA. Il Gruppo di lavoro della Formula 1 deve servire solamente da consultivo, mentre le decisioni definitive spettano all'Esecutivo.

Secondo il presidente della FISA, che è ancora presidente del Gruppo di Lavoro della Formula 1, niente deve essere toccato nell'ordinamento e nell'assetto attuale degli organi sportivi. Spetta alla FISA dire dove, come e quando si dovranno svolgere le gare di Formula 1 valide per il campionato mondiale piloti, in quanto l'organismo internazionale è l'unico « proprietario » di detto campionato.

« Possiamo, ha dichiarato Balestre, accettare dei consigli in sede di riunione del Gruppo di Lavoro della Formula 1, ma la decisione ultima spetta all'Esecutivo ».

Dall'altro canto la musica suona differente. Bernie Ecclestone, a colloquio con alcuni organizzatori americani e alcuni proprietari di circuiti degli USA, ha ribadito che in ogni momento lui può organizzare le gare di Formula 1 dove e quando vuole, senza chiedere nessuna autorizzazione al potere sportivo internazionale in quanto i circuiti sono dalla parte dei proprietari delle vetture di Formula 1.

A quanti gli chiedevano come si sarebbe comportato qualora, dopo l'Esecutivo del 20 di aprile, la FISA decidesse di rompere ogni rapporto con la FOCA, il presidente dell'Assocostruttori diceva:

« Noi continueremo per la nostra strada e siamo sicuri che potremo organizzare molti più Gran Premi di quanti ne può organizzare la FISA. I proprietari di circuiti fanno a pugni per poter organizzare una gara di Formula 1, che essa sia titolata o no, in quanto sono sicuri che il pubblico vi accorra anche se non si tratta di un Gran Premio valido per il campionato del mondo. Noi abbiamo macchine e piloti, quindi noi soli conosciamo i problemi reali di questo sport. C'è molta gente che vorrebbe impadronirsi di un giro di affari che noi abbiamo creato e senza l'aiuto di nessuno. Adesso che le cose vanno bene tutti sono pronti a volerne raccogliere i frutti. Che loro facciano la politica, noi invece vogliamo occuparci a pieno dei regolamenti e di come farli rispettare, visto che sino ad ora il potere sportivo ha fatto solo tante chiacchiere e mai dei fatti concreti ».

Domani forse, con la pace di qualche mediatore, i due personaggi potrebbero sedersi ad un tavolo e trattare una specie di compromesso, ma questo domani si presenta molto lontano visto che né da una parte né dall'altra si cerca di smussare gli angoli in modo da pervenire ad una soluzione logica. La guerra continua, la pace sembra allontanarsi sempre di più.

Jean Marie Balestre dal canto suo minaccia ritiri di licenze in massa per tutti coloro che non si allineeranno con le posizioni prese dalla FISA. Ad alcuni giornalisti che lo interpellavano in materia, ha fatto presente che lui ha ottenuto l'appoggio dei governi dei vari paesi organizzatori dei Gran Premi e a suo dire gli manca solo la risposta del governo britannico per ottenere la totalità. Questo però contrasta con il suo tentativo di cercare di incontrare Enzo Ferrari.

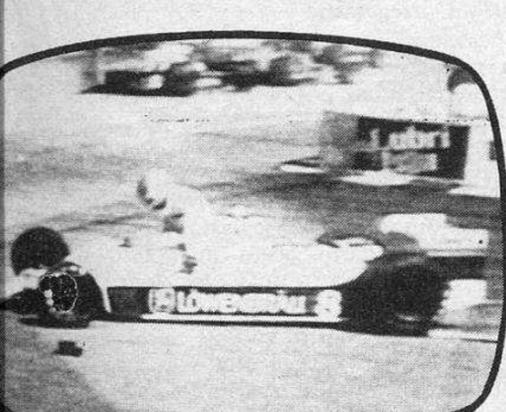
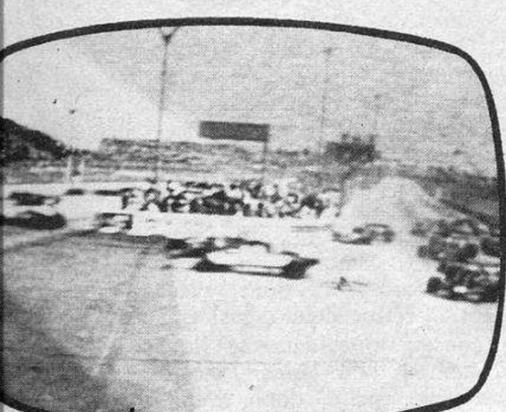
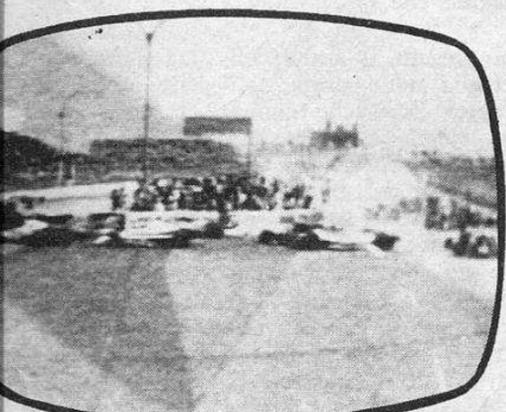
Interpellato Bernie Ecclestone su quanto esposto da Balestre, ha commentato: « Per il momento è bene lasciar fare al signor Balestre quello che lui ritiene più opportuno, anzi è intenzione della FOCA di non aver nessuno incontro e di non far ulteriori dichiarazioni sino al dopo riunione dell'Esecutivo del 20 di aprile. Anzi, sin da ora posso confermare che in occasione del Gran Premio di Montecarlo organizzerò una conferenza stampa per rendere edotti tutti sulle decisioni e le posizioni che la FOCA prenderà definitivamente per il futuro dello sport automobilistico legato alla Formula 1 ».

Bonaventura Franco

molta correttezza, « obbedendo » anche a segnali che gli venivano da fuori campo, cioè non dai commissari che non sempre hanno agito in maniera logica.

Ed anche per questa dimostrazione di intelligente attenzione dobbiamo dire che De Angelis è stato da annotare sul quadernetto dei bravi.

Nelson Piquet, è rimasto solo a difendere la Brabham dopo la inopinata eliminazione di Lauda da parte di Tambay (il francese ha onestamente ammesso che è stata colpa sua), ha girato al meglio che poteva. La macchina non va ancora come sperano, anche se dal motore trae la possibilità di prestazioni decenti. Una fermata per cambiare gomme lo ha attardato, poi c'è stata la rottura di uno scarico a fargli perdere altro tempo, ma ha finito la corsa e quindi stavolta ha avuto almeno questa soddisfazione. Il suo stile, su questo circuito, non è stato dei



più puliti, ma non sappiamo quanto siano dovute alle sue caratteristiche e quanto a quelle della macchina.

Peccato per Lauda, che tutto sommato sembrava abbastanza contento del come la macchina reagisce, pur se non è ancora in grado di permettergli i posti di testa. La tamponata violenta che ha subito da parte di Tambay lo ha fatto schizzare fuori pista subito.

Le Ligier non sono mancate totalmente, ma hanno avuto dei problemi notevoli con la trasmissione. Laffite, oltre a non essere in forma perfetta per via di un polso dolorante, è stato il più sfortunato, con la rottura consecutiva di due trasmissioni. Ha dovuto partire ultimo ed il poco che ha fatto non è bastato a farci vedere fin dove poteva arrivare. Ha recuperato qualche posizione, ma erano quelle occupate dai più lenti.

Depailler si è scatenato subito, mettendosi davanti a Scheckter, ma poi ha dovuto cedere dapprima ad

un Jarier in giornata buona (anche se con utilizzazione troppo brutale delle gomme) e poi di Scheckter. Nel gruppo dei quattro di cui vi abbiamo detto Depailler ha sostenuto la sua parte molto bene, con duelli eccezionali con Andretti. Poi anche a lui si è piegato un « baffo » anteriore, perché deve aver toccato una ruota altrui, o nel finale ha dovuto rallentare.

IN ARRIVO IL DOPPIO TURBO

Non ci sono state le Renault. Per sopperire alle carenze del turbo avevano adottato rapporti cortissimi e ravvicinati, in modo da avere il più possibile il motore a regimi elevati. Purtroppo ciò ha scaricato sugli ingranaggi delle coppie motrici violentissime, nelle velocità inferiori, e la moria delle trasmissioni ha eliminato le due Renault, con anche una

uscita di strada violenta di Jabouille che si è fatto male al polso destro.

Ora le « vecchie » Renault vanno in pensione. Arriva la macchina nuova ed anche il doppio turbo. Cosicché è sperabile che si preparino tempi migliori.

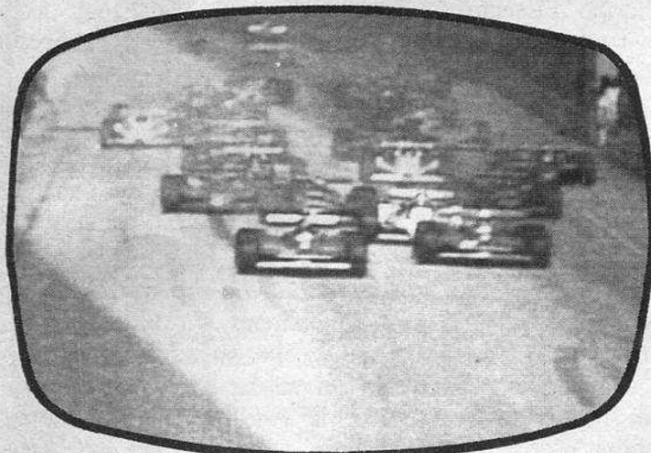
E' tutto, gente. E' stata una bella corsa in ogni modo ed in tanti modi. Bella per noi che registriamo la seconda doppietta Ferrari ed un altro successo del Villeneuve ora non più discusso. Bella per gli spettatori che hanno avuto di che divertirsi grazie a quelli che erano dietro le Ferrari ma hanno fatto grandi cose. Bella per gli americani che dalla Formula 1 hanno avuto qualcosa di meglio che le gare sulle piste ovali.

Ci apprestiamo alle gare europee con animo lieto. Speriamo che non ce lo guastino i fatti politico-economici che purtroppo affliggono il campionato mondiale.

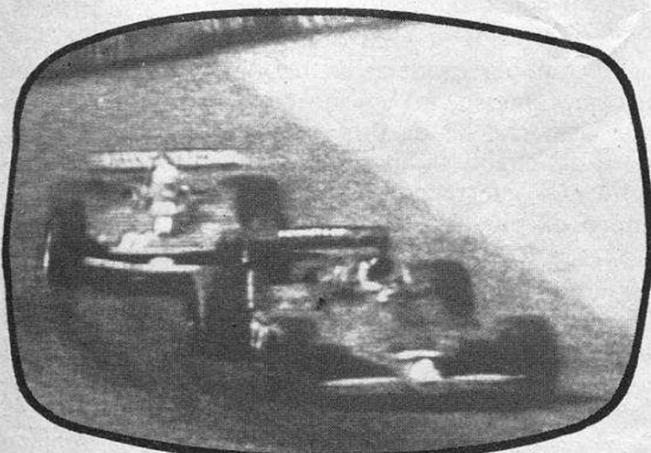
f. l.



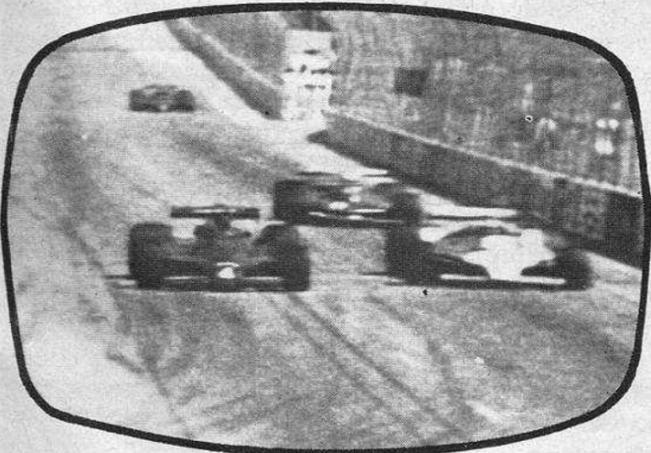
La Ligier «buona» di Laffite rientra ai box appena ad un carro attrezzi, dopo il blocco del cambio



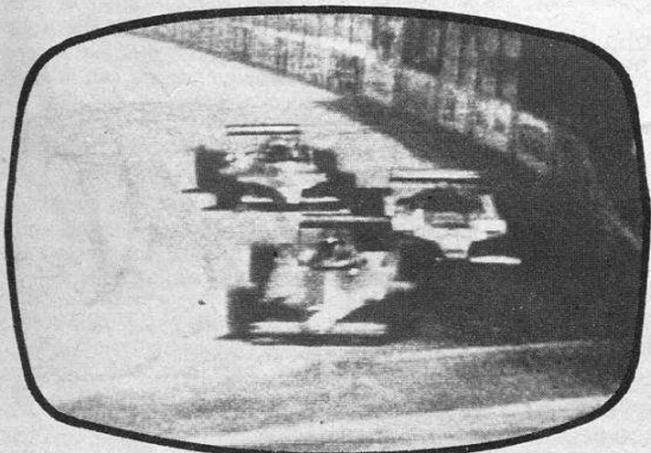
Il via definitivo, con Villeneuve davanti a Scheckter. Dietro le Ferrari Depailler ed Andretti



Jarier nella prima parte della gara ha duellato con Scheckter, che aveva già il «baffo» piegato



Appena raggiunto Depailler, Jarier lo supera con una bella staccata in fondo al rettilineo lungo



Dopo che Scheckter si era svincolato, al duo francese, Jarier-Depailler si è accodato Andretti

ALTRO CHE MULTARE VILLENEUVE! BISOGNAVA RINGRAZIARLO PER NON ESSERSI FERMATO DOPO LA RICOGNIZIONE, ALTRIMENTI COSA CAPITAVA CON LAFFITE-BLOCCATO?

Evitato il dramma nel caos del doppio-VIA

LONG BEACH - Proprio come in Sud Africa, Gilles Villeneuve ha preceduto Jody Scheckter verso il traguardo e una comoda doppietta per la Ferrari, in una corsa che non è mai esistita. Tutte le promesse di una buona corsa, come facevano intendere i tempi delle prove, sono svanite ancora prima che venisse abbassata la bandiera per il via.

Quando le macchine si portavano lentamente verso la linea di partenza, la macchina di Laffite si è messa d'un tratto di traverso con il cambio grippato, fortunatamente quando stava andando molto lentamente. Era il secondo cambio bloccato della giornata, a causa di problemi con la pompa dell'olio o qualcosa di simile.

L'altro grande avversario delle Ferrari, Carlos Reutemann era, anche lui, fuori corsa prima del via, quando noie all'impianto elettrico lo hanno costretto, durante il giro di riscaldamento, a fermarsi ai box, e ha preso il via quasi un giro dopo gli altri dalla corsia dei box con il muletto.

Perfino la partenza stessa era caotica. Villeneuve, si è portato dalla finta griglia alla vera partenza e poi quando è arrivato alla linea del via non ha trovato nessuno per fermarlo o dirigerlo al suo posto. Credendo che dovesse compiere un altro giro di riscaldamento, ha continuato lentamente giù per il rettilineo, seguito da Depailler, Scheckter e il resto del lotto, ma solo per sentirsi dire, dopo, di aver infranto la procedura di partenza, e che sarebbe stato multato di 10.000 franchi svizzeri, una multa ridicolmente dura per un errore che era altrettanto uno sbaglio degli organizzatori, in quanto non hanno fermato il gruppo sulla linea di partenza.

Gli organizzatori avrebbero fatto meglio a premiare Villeneuve per non essersi fermato alla linea di partenza, perché, quando Laffite lo ha seguito, il cambio della sua Ligier ha deciso di bloccarsi e se questa fosse stata la vera partenza, si sarebbe creato un terribile incidente a pochi metri dal via.

Perciò, quando la corsa ha finalmente preso il via, dopo un lungo ritardo che ha dato a Laffite e Reutemann l'occasione di prendere il muletto, era Villeneuve a guidare il lotto nella prima curva con un notevole margine di vantaggio.

Jarier ha fatto una partenza lampo dalla quarta fila, precedendo la Ferrari di Scheckter nella prima curva, cosa che doveva rendere le cose ancora più facili a Villeneuve, che ha condotto la corsa dalla partenza all'arrivo, senza conoscere il minimo problema con la sua Ferrari. La macchina era perfetta per tutta la gara. «Non ho veramente avuto alcun problema», ha detto Villeneuve, il quale è arrivato al traguardo con un comodo margine di vantaggio di circa 30 secondi su Scheckter.

Una volta incastrato dietro a Jarier, Scheckter non aveva più possibilità di rimanere alle spalle del suo compagno di squadra, perché soltanto al 27. giro ha trovato la maniera per sorpassarlo, e mettersi al secondo posto, mentre nei primi giri aveva davanti a sé anche Depailler, la cui Ligier si è dovuta ben presto ritirare dalla lotta per le prime posizioni, per noie di surriscaldamento ai freni.

«La mia unica possibilità di raggiungere Gilles sarebbe stato il cedimento delle sue gomme. Ho scelto delle gomme più dure di lui, credendo che sarebbero state più adatte a questa corsa. Ma mi sono sbagliato di nuovo. Immagino che farò meglio a smettere di fare congetture!».

Scheckter ha piegato il baffo della sua Ferrari nel corso della battaglia nelle prime fasi della corsa, con Jarier, ma ha detto dopo che non aveva fatto alcuna differenza. «La macchina aveva una maneggevolezza veramente buona nelle curve. Era soltanto lenta in accelerazione all'ingresso del rettilineo, è per questo motivo che non sono riuscito a passare Jarier. Stava sufficientemente allungando su di me in uscita delle curve, per ricompensare ciò che perdevo nelle curve».

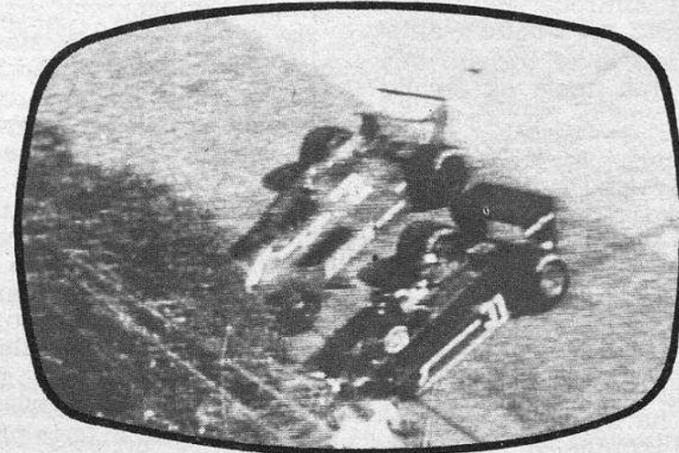
Quando Scheckter era finalmente riuscito a guadagnare il secondo posto, Villeneuve se ne era andato da un pezzo. Al 40. giro il canadese stava guidando con molta cura, aveva visibilmente rallentato, su e giù per i saliscendi, laddove vengono sollecitati i semiassi cambiando marcia molto prima dei punti che aveva scelto all'inizio della corsa. Ha condotto un'altra corsa con intelligenza, meritando ampiamente la sua vittoria.

La vera emozione la forniva la battaglia per il terzo posto. Quando Jarier è stato sorpassato da Scheckter, egli ha lottato coraggiosamente per mantenere il suo terzo posto, mentre Patrick Depailler, che aveva sempre noie con i freni, e Mario Andretti ha cercato per 20 giri di trovare un modo di passargli davanti, il che Depailler è riuscito a fare al 44. giro, mentre Jarier si è fermato ai box per cambiare le gomme due giri dopo, perché delle forti vibrazioni avevano reso la macchina inguidabile, retrocedendo così al nono posto.

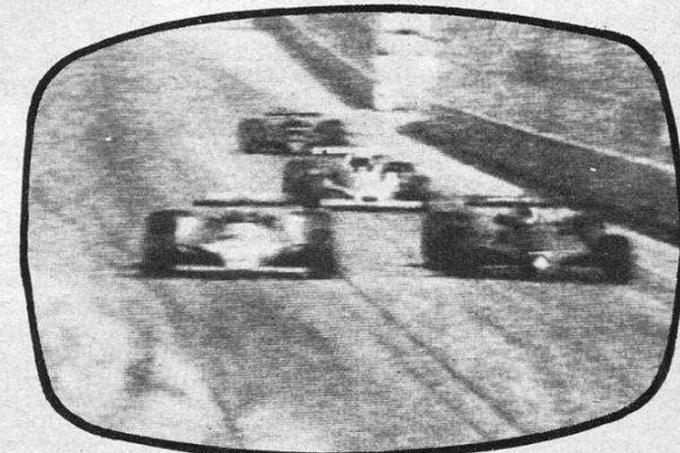
Depailler ha conservato saldamente il suo terzo posto per un certo tempo, però Alan Jones spingeva forte, portandosi alle sue spalle, dopo aver superato Andretti, che ha perso terreno a causa del suo motore che dava accensioni irregolari.

Quando mancavano 15 giri alla fine, Depailler ha perso la quarta marcia nella sua Ligier e Jones lo ha infilato per mettersi al terzo posto, mentre Depailler ha iniziato una disperata lotta nel tentativo di rimanere fuori della portata di Andretti, che aveva nuovamente cominciato ad avvicinarsi a lui. Quando mancavano ancora cinque giri la folla aveva di nuovo qualcosa da rallegrarsi, quando Andretti ha passato Depailler in staccata, piazzandosi al quarto posto in questo modo, lasciando così il francese in quinta posizione, ultima macchina non doppiata da Villeneuve.

Sembrava che il sesto posto andasse a Hector Rebaque che, fino al 70. giro aveva condotto una buona corsa. Ma la sua opportunità è sparita quando il giovane messicano cercava di doppiare la Ensign di Daly che procedeva lentamente causa un problema elettrico. Alla stessa curva dove Villeneuve e Regazzoni si sono scontrati l'anno precedente, Rebaque pensava che Daly lo lasciasse passare; andando verso uno spazio che in realtà non c'era, come Villeneuve è salito sulla macchina di Daly. La Ensign non era danneggiata, ma il motore si è spento e non poteva più metterlo in moto.



Rebaque termina la sua bella corsa accanto alla Ensign di Daly, che si era fermato 3 giri prima



Depailler ripassa Andretti. Alle loro spalle è Jones, che supererà entrambi ed arriverà terzo

LONG BEACH 79

IL MONITOR!

S'ALZA SUBITO IL LAMENTO DI RICOGNIZIONE

SOLITO RINVIO DELLA PARTENZA E QUINDI

VILLENEUVE!



FA LE VALGIE NIKI E TORNA DAL "NOSTRO" CARO LUCA! (RANCATI)



SI BECCANO

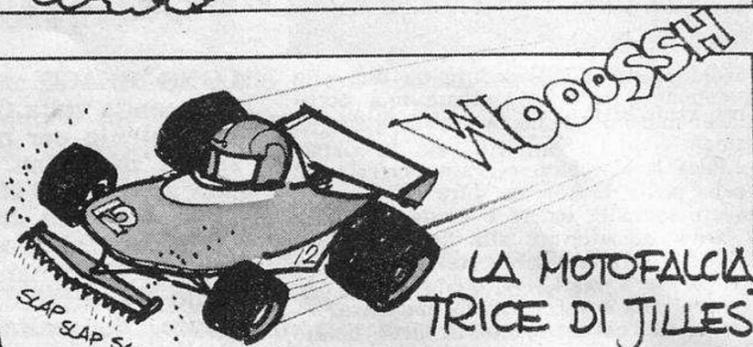


I FRANCESI

SSSSST!

NON DISTURBIAMO POLTRONIERI!

(SEMPRE RANCATI)



LA MOTOFALCIATRICE DI JILLES DIVENTA UNA MIETTRICE (DI AVVERSARI)

IL TELESPETTATORE MEDIO E' IN CRISI: SEGUENDO LA DOMENICA SPORTIVA...



FILA SPEDITO, DIETRO ALLE FER. RARI, IL DIRETTO FRANCIA - USA - AUSTRALIA



...NON RIESCE A CAPACITARSI DI COME ABBIANO FATTO JONES O SCHECKTER A SEGNARE UN GOAL NELLA PARIGI - ROUBAIX!

POLTRONIERI INTANTO SEQUE LA CORSA ALLA FINESTRA. SEMPRE MEGLIO DEL MONITOR!

IL TELESPETTATORE MEDIO, NONOSTANTE DE ZAN, RANCATI E POLTRONIERI, SONNECCHIA



QUANDO LE CIABATTONI CIOE' LE FALCIATRICI, PARDON, GLI IPOPOTAMI MACCHE', LE FERRARI



VINCONO!

SCENETTA FAMILIARE NEL PADDOCK



De Angelis è arrivato settimo, un giro dietro Jarier. Le speranze della Shadow erano con lui quando il suo compagno di squadra Lammers era coinvolto nell'incidente del primo giro, iniziato da Patrick Tambay. Mentre le macchine andavano verso la prima curva, Tambay l'ha presa larga e le ruote anteriori si sono bloccate nella polvere. «Era colpa mia, come stare sul ghiaccio», ha detto.

E' andato dentro la parte posteriore della Brabham di Lauda, rompendone l'alettone posteriore e gli scari-chi mentre, dietro, diverse altre macchine scartavano lateralmente. Uno era Lammers che danneggiava anche lui l'alettone posteriore.

Nelson Piquet ha corso in una buona ottava posizione dietro a Patrese nei primi giri ma aveva dei problemi con le gomme anteriori che ha dovuto cambiare ai box e la sua corsa era rovinata. «Dopo di che la macchina aveva troppo sovrasterzo e nei giri finali il tubo dello scarico si è rotto», ha detto Piquet, che malgrado tutto ha ottenuto l'ottava posizione dopo che Patrese era costretto a ritirarsi senza freni. «Prima il pedale è diventato molle e i freni posteriori si sono bloccati. Mi sono fermato ai box ed il pedale allora è andato giù completamente», ha detto Patrese.

Sia Laffite che Reutemann potevano fare a meno di partire per una seconda volta, considerando che la corsa di Laffite, dagli ultimi posti dello schieramento è durata solo pochi giri prima di dover fermarsi senza freni. La squadra Ligier non aveva avuto il tempo di montare i condotti di raffreddamento dei freni al mulletto che ha dovuto prendere per tentare una seconda volta di partire.

Reutemann ha guidato disperatamente guadagnandosi il 13. posto dopo 11 giri, poi è entrato nei box dopo aver sbandato nel tornante sbattendo una ruota

5 milioni di multa a GILLES e CARLOS

LONG BEACH - A corsa terminata, un comunicato ha informato che Villeneuve e Reutemann sono stati penalizzati di 10.000 franchi svizzeri ciascuno (5 milioni di lire italiane) per differenti ragioni.

Per Villeneuve la penalizzazione è stata decretata perché «ha violato gli ordini degli ufficiali di gara e non si è fermato sulla posizione di partenza e così ha violato articoli del regolamento particolare».

Villeneuve non ha nessuna idea di aver violato alcun ordine o regola. Secondo la testimonianza oculare di molta gente, tra cui il nostro collaboratore Hutchinson, sulla linea di partenza non vi era assolutamente nessuno a far segnali ai piloti, né vi erano bandiere. Villeneuve ha continuato adagio, ritenendo giustamente che si dovesse compiere un altro giro di ricognizione, visto che non vi era nessuno a fermarli. Ed altri hanno fatto come lui.

Per Reutemann invece le cose sono diverse. Egli si era fermato durante il giro di ricognizione, con la accensione bloccata. La sua macchina era stata portata fuori pista e poi i meccanici accorsi la avevano esaminata, riportandola ai box. Lì avevano lavorato e finalmente hanno cambiato la scatola della accensione. Poiché Reutemann non si era allineato con gli altri alla partenza, secondo regolamento egli avrebbe dovuto lasciar passare tutti davanti ai box e poi accodarsi, prima di riprendere la pista e la sua partenza. Invece Reutemann ha fatto ingresso in pista dopo il passaggio di tutti a quello che era un mezzo giro (data la posizione della linea di partenza) e per questo è stato penalizzato, non avendo effettivamente rispettato gli ordini dei commissari e le regole.

V8/Blog Scan

posteriore contro il muro. E' tornato in corsa con delle nuove gomme ma dopo pochi giri è uscito del tutto dalla gara con un semiasse rotto alla fine del rettilo. Il terzo del fine settimana.

Soltanto 10 delle 24 macchine alla partenza sono riuscite a finire la corsa. Le speranze della Wolf sono sfumate quando Hunt si è fermato con un semiasse rotto, dopo un solo giro. Merzario rimaneva in gara per soli 13 giri prima di rompere il secondo motore della fine settimana.

Fittipaldi è uscito di gara cinque giri più tardi, anche lui per un semiasse quando era al 13. posto. La corsa di Regazzoni è terminata con la sospetta rottura di una valvola nel motore, che andava molto male. Regazzoni era settimo, prima di fermarsi nei box. La corsa di Stuck con la ATS era deludente. Prima si era fermato nei box per un nuovo cuscinetto sulla ruota posteriore. Quindi si è fermato nuovamente ed a lungo quando lo sterzo si è irrigidito. Infine, seguendo Piquet, ha fatto spegnere il motore mentre girava il tornante. Più tardi è stato squalificato per la ripartenza a spinta.

Anche Didier Pironi è stato squalificato per lo stesso motivo anche se, per lui, c'era poca differenza. Ha avuto bisogno della spinta dopo essere andato diritto all'ultima curva causa la rottura della sospensione. E' arrivato nei box, ma per lui la corsa era finita.

La corsa di John Watson è stata deludente, come le sue prove. La macchina aveva una maneggevolezza tanto cattiva che doveva fermarsi tre volte per gomme nuove benché sia stato a causa della rottura del dosatore che si è tolto la tristezza di continuare, e sembrava quasi contento di lasciare tutto e tornare in albergo quando finalmente la macchina si è ritirata.

Jeff Hutchinson

TUTTI CONCORDI I PROTAGONISTI AD ACCUSARE LA FACILONERIA DEL VIA

Una «sensazione stupenda» per Gilles un «impatto terribile» per Niki

JODY SCHECKTER seduto su una pila di gomme a bere avidamente una bottiglia di minerale. Come è andata gli chiediamo?

«Bene la macchina è stata perfetta, al via ho scelto le gomme dure perché Villeneuve aveva le tenere e credevo non ce la facesse ad arrivare alla fine, se Gilles si doveva fermare sarei stato io a vincere per la Ferrari».

— Che cosa è successo alla partenza?

«Non so: so solamente di aver urtato qualcuno ma non so chi. Si è piegato il baffo destro ma questo non ha minimamente influito sulla condotta di gara, la macchina è andata benissimo l'unico problema sul rendimento è stato quello della mia scelta delle gomme dure».

ALAN JONES a sorpresa è terzo, alla fine è complimentato da alcuni finanziatori della Williams arabi che girano con una grande quantità di guardia spalle. Dice Jones:

«E' fantastico essere riuscito a fare punti con una macchina che sta andando in pensione, ora dobbiamo lavorare sulla nuova vedremo se ci darà le soddisfazioni che ci ha dato questa. Long Beach è una pista che mi è sempre piaciuta, ma è una pista terribile dove però io corro volentieri».

ANDRETTI: «E' ora di smetterla con i dilettanti alle gare, guarda il pasticcio che hanno combinato alla partenza i commissari di gara che non erano sullo schieramento a segnalare la posizione, quando abbiamo visto il verde siamo partiti. Che altro dovevamo fare?».

— Come è andata la macchina?

«La mia Lotus-Martini si è comportata bene, verso la fine avevo un corto circuito sull'accensione che mi faceva perdere circa 400 giri. Ho guidato sperando di non dovermi fermare».

— Qual è stato il momento più drammatico durante la corsa?

«Quando ad un certo momento ho visto Depailler e Jarier in bagarre e mi sono infilato in mezzo a loro per passarli, ma mi sono trovato davanti Daly che andava pianissimo e non ho potuto fare il mio sorpasso che mi avrebbe forse permesso di guadagnare alcune posizioni».

COLIN CHAPMAN da un po' di tempo non lancia più il suo cappellino in aria in segno di vittoria, gli chiediamo che cosa è successo a Reutemann, dice: «Reutemann è rientrato ai box per un corto circuito, non sapevamo dove mettere le mani e abbiamo cambiato l'accensione. Ma la macchina non andava egualmente, ci siamo accorti allora che era l'interruttore generale che stacca tutta l'elettricità della vettura abbiamo lavorato per metterlo a punto e abbiamo impiegato un po' di tempo e Reutemann non è riuscito a schierarsi ed è dovuto partire in ultima fila. Durante la gara ha tirato molto per guadagnare posizioni e le gomme si sono degradate troppo presto, poi si è rotto il semiasse e per Carlos la corsa che prometteva tanto bene è finita».

DEPAILLER ha portato l'unica Ligier rimasta in gara al quinto posto. Si sta dissetando a corsa finita e gli chiediamo che cosa è successo. Ci dice: «E' stata dura a finire, non avevo più freni, il pedale andava a fondo ad ogni frenata e pensavo con terrore alla frenata successiva. Se i freni si fossero comportati bene... inoltre ho rotto il cambio, all'inizio avevo difficoltà a far entrare le marce e poi alla fine ho girato senza la quarta».

— Che cosa è successo alla partenza?

«Non so esattamente. So solo che non ho visto nessuno a segnalare dove era la mia posizione, mi sono avvicinato a Villeneuve, anche lui interdetto come me e gli ho fatto segno che forse c'era da fare un altro giro e siamo partiti! Certamente se ci fossero meno dilettanti in giro queste cose non succedrebbero».

Già alla partenza data per la seconda volta spariscono subito tre macchine; sono quelle di Lauda, Tambay e Hunt. I primi due si sono toccati fra di loro, sentiamo che cosa è successo da TAMBAY. «Alla fine del rettilineo alla frenata ho messo la gomma anteriore fuori traiettoria, è stato come se mi fossi trovato sul ghiaccio, la macchina invece che ral-

LONG BEACH - Johanna Villeneuve, quasi piange dalla contentezza. Per la seconda volta Gilles vince una corsa a poca di stanza una dall'altra: «Sono contenta per mio marito ci teneva molto a questa gara, la Ferrari credo sia la macchina meravigliosa che mi ha sempre detto mio marito. E' una sensazione stupenda quando me lo vedo passare davanti a braccia alte in segno di vittoria».

Intorno ai box Ferrari la gente impazza, spuntano bandiere da tutti i lati che inneggiano alla Ferrari, sembrano impazziti, i meccanici si abbracciano fra di loro, arriva VILLENEUVE e dice: «Nessun problema particolare, ho scelto di partire con le gomme tenere, l'unico problema era quello se si riusciva o no a finire la corsa».

Torniamo a Gilles. Come ci si sente in testa al mondiale? «Una sensazione stupenda, credo che ci resteremo per un po'. La macchina si sta comportando in modo perfetto e anche le gomme». Quale è la gara che temi di più? «La Spagna, l'altranno non siamo andati bene là, anche se ora la Michelin ha gomme molto migliorate per la F.1».

— Che cosa è successo in partenza?

«Io e Depailler, quando ci siamo presentati sulla linea di partenza, non abbiamo visto nessuno che ci segnalava la posizione, allora quando abbiamo visto il semaforo verde siamo partiti, non si può lasciare in mano a dei dilettanti una mansione così delicata».

— Pensi di vincere il mondiale?

«Scherzi? Siamo appena a metà della metà della stagione, e credo che la Ferrari non abbia ancora scelto a chi dare la preferenza per tentare la scalata al titolo».

Nuova BRABHAM debutterà a Brands Hatch

LONG BEACH - Commenti amari in aeroporto, con i primi a lasciare la California, specie nel clan Brabham-Alfa. La sfortuna della tamponata di Tambay non ha modificato i giudizi negativi risultati anche dalle prove. Che il telaio di Murray sia la causa di tutti i guai è ormai indubitabile, anche se Lauda paventa sempre l'Alfa-Alfa perché questo serve a far vedere più nero per il lavoro multiplo con la sola parte tecnica che non dà noie; il motore V-6.

Niki ha così guastato la sua gioia per la nascita di «Lucas», ma spera di tornare a sorridere (come pilota) presto. Hanno preparato una nuova macchina, modificata sotto e nella carrozzeria. L'hanno fatta d'urgenza e pare venga utilizzata subito, come test di prova, nella corsa dei Campioni a Brands Hatch. Anche la McLaren sta correndo ai ripari. La M28 è proprio da «buttare».

● Le auto europee che vengono importate in USA cambiano nome perché altrimenti dovrebbero essere vendute al prezzo corrispondente a quello europeo. Così la Renault 5 è diventata «Le Car», la Golf è diventata «Rabbit», la Ritmo «Strada», la 131 «brava» ecc...

● Accompagnato da Bernard Cahier, PR della Goodyear, si è visto sul circuito di Long Beach Kenny ROBERTS che ha dichiarato di essere quasi guarito. Ora ha solo un busto che spera di levare presto e di riprendere, nel giro di un mese o poco più, l'attività.

lentare è andata più forte, ho colpito Niki davanti a me e siamo volati fuori».

Sentiamo LAUDA: «Non so che cosa sia successo esattamente, alla fine del rettilineo ho sentito un gran colpo dietro di me, ho sbandato, ho visto un turbino di pezzi di auto che volavano da tutte le parti. E ho visto una macchina volarmi sopra la testa e atterrarmi davanti, finito il polverone ho visto che era Tambay...».

HUNT invece ha fatto tutto per conto suo, ma non è stato un incidente «Avevo fatto una buona partenza ed ero in ottima posizione quando in rettilineo ho avuto l'impressione che la macchina sbandasse, alla curva è andata veramente per conto suo e quando ho raggiunto piano piano i box ci siamo accorti che si era rotta una



Anche il TELESPRINT n. 92 è stato in edizione «lunga», alla Villeneuve formato Long Beach, quello da bandiera-a-bandiera. La superdiretta dalla California, ha dato all'istante il quadro della situazione, pur nella difficoltà dei collegamenti. Dopo un revival '78 della corsa americana, un servizio sulla nuova trappola delle domeniche a piedi, con le prime impressioni di cittadini, ha dato stura all'agilissimo programma della serata, alternato tra 'studi' rapiti e filmati a go-go. Ospiti a commentare insieme le varie notizie, Mauro Spanò da Padova, già concorrente a Lascia o Raddoppia?, che ha spiegato con i suoi impegni di lavoro il suo anticipato ritiro e la signora Stefanini della Polistil che annunciano il VIA! del GP F.1 slot, dopo un servizio approfondito sulla sempre più raffinata tecnica delle minivetture elettriche. Il completamento in diretta del Rally Costa Smeralda, con Lucky subito a commentare la sua mancata vittoria, al telefono con Cavicchi da Porto Cervo, uno speciale sulla rivincita in euroturismo a Vallelunga con Giacomelli, una «prima» visiva del contatto tra un F.3 e il centauro Graziano Rossi a Misano hanno tenuto attenti i telespettatori, in attesa delle notizie F.1, anche con le accattivanti immagini dei tre angeli azzurri del campionato R.5 al femminile.

cuffia di un semiasse. Un vero peccato perché finalmente avevamo una macchina che rendeva bene e si sarebbe potuto ben figurare».

REGAZZONI si è ritirato al 48. giro: sentiamo che cosa gli è successo: «Il motore stava per esalare l'ultimo respiro e ho preferito fermarmi, avevo molto sovrasterzo che mi impediva di guidare bene dopo appena una quindicina di giri, non si sa che cosa sia successo nella prima partenza quando siamo arrivati noi il semaforo era verde e gli altri erano partiti...».

PATRESE si è ritirato al quarantesimo giro, dice: «Ero in settima posizione e potevo prendere qualche punto per il mondiale quando il pedale del freno ha

cominciato ad andare sempre più a fondo finché rimasto senza freni mi sono dovuto fermare. La macchina è andata bene, e avevo solo un po' di vibrazioni alla ruota anteriore sinistra ma potevo arrivare comodamente in fondo se i freni non mi avessero abbandonato».

MERZARIO è partito con la macchina vecchia perché nelle prove salendo sopra un muletto ai box si è accorto che la sospensione si era storta: «Stavo andando abbastanza bene anche se avevo un po' di vibrazioni con le gomme quando al tredicesimo giro si è rotto il tubo dell'olio che parte dal serbatoio e va al motore e mi sono dovuto fermare».

REBAQUE per lungo tempo in zona punti a nove giri dal termine non è più passato davanti al suo box. Esterefatto quando arriva ci dice: «Stavo andando benissimo e la macchina era un sogno, ero sesto e potevo prendere un punto per il mondiale quando nel superare Daly questi mi ha improvvisamente stretto e mi ha mandato contro le gomme che delimitano la pista».

Ha preso un punto che fa tanto piacere al cassiere della Tyrrell JARIER, quando giunge ai box ci dice: «La macchina si è comportata in modo egregio, non mi ha dato nessun problema solo verso il ventesimo giro ho avuto delle vibrazioni all'anteriore causa le gomme, ma con una condotta di gara accorta sono riuscito a giungere alla fine e a prendere un punto».

ELIO DE ANGELIS è stato autore di una gara molto bella. Partito 21. è arrivato settimo. E' arrabbiato quando la bandiera a scacchi gli viene sventolata davanti; sperava di fare almeno un punto, dice: «Mi si è piegato un baffo in partenza e non so con chi mi sono toccato è stato il guaio maggiore che la macchina ha avuto. E' un circuito difficile e poi sorpassare certa gente come Mass è veramente impossibile...».

PIQUET è giunto alla fine in ottava posizione dopo aver lungamente parlato con i responsabili del team ci dice: «La macchina è andata bene per i primi 15 giri, avevo solo un po' di sottosterzo, poi man mano che i giri passavano le gomme hanno cominciato a deteriorarsi, e negli ultimi venti giri poi si è rotto anche uno scarico e il rendimento della macchina è molto calato».

STUCK: «La macchina era inguidabile per il troppo sovrasterzo, inoltre le gomme vibravano, mi sono dovuto fermare perché non si poteva continuare in quel modo».

PIRONI: «A due giri dal termine si è rotta la sospensione posteriore sinistra come in Sudafrica, la vettura aveva però tanti di quei problemi che come avete visto non ho ben figurato, speriamo di metterla a posto bene per la Spagna».

FITTIPALDI: «Una trasferta da dimenticare, abbiamo avuto tanti problemi che invece che un team competitivo sembravamo dei dilettanti, avevo problemi con le gomme poi quando stavo per decidermi a rientrare a cambiarle si è rotto un semiasse».

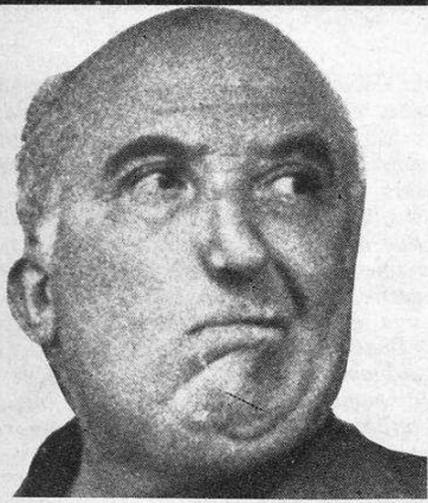
LAFFITE: «Una sfortuna incredibile, prima si è bloccato il cambio e sono rimasto in mezzo alla pista con le ruote bloccate, partito ultimo con il muletto dopo otto giri mi è successo lo stesso inconveniente delle prove, sono rimasto senza freni».

— Che cosa è cambiato nelle Ligier della brillante trasferta sudamericana?

«Niente, solo un po' di sfortuna, la macchina è competitiva come prima e lo dimostreremo nei circuiti a noi congeniali a partire dal Jarama, te lo avevo detto che questo circuito non era adatto alle nostre Ligier... peggio di così».

Accanto a lui LIGIER è arrabbiato, ha solo la speranza di Depailler in gara, dice: «Sulla prima macchina di Laffite si è rotta la pompa olio del cambio che ha fatto grippare tutto, una cosa incredibile, poi abbiamo avuto il solito problema dei freni che era emerso già alle prove, forse sarà come dicono che quando ci sono io le cose non vanno per il verso giusto, certo che ora sto a casa...».

Giancarlo Cevenini



SCAMBI DI CORTESIE (E PUNTATINE) TRA L'ING. CHITI E IL CONTE ROSSI

«...Ma quando si decide per un pilota italiano?»



LONG BEACH - Sul circuito cittadino di Long Beach, all'ombra delle palme che abbondano soprattutto nella zona dei boxes, cogliamo due personaggi in amichevole conversazione ed in vena di scambiarsi reciproci complimenti. La conversazione inizia con il saluto cordiale del conte Gregorio Rossi di Montelera all'ing. Carlo Chiti. «Buongiorno ingegnere — comincia il patrizio torinese — complimenti per il suo exploit. Fare un motore nuovo in soli quattro mesi e che vada così bene merita la più grande considerazione da parte di tutto il mondo che gravita intorno alla Formula 1. Ho chiesto ad Ecclestone come andavano le cose alla Brabham e lui mi ha risposto che il motore è una bomba mentre il telaio per il momento lascia molto a desiderare. Detto da lui, che è il proprietario della Brabham, le deve dare molta soddisfazione».

«Come va la sua vettura?» chiede poi il conte Rossi. Il direttore dell'Autodelta ci pensa un po' e poi ribadisce. «Quale delle tante? ne ho per lo meno quattro: due sono le Brabham che utilizzano il mio motore e due sono lo Alfa-Alfa. Una delle mie vetture ha già dato degli ottimi risultati con Giacomelli, l'altra è in fase di costruzione e quanto prima spero che possa scendere in pista».

«Lei sa — informa il conte Gregorio — che mio fratello ha già prenotato la nuova Alfa 6 cilindri? che mi può dire del motore di questa vettura?» «Il motore è un sei cilindri molto nuovo, ma collaudato dalle esperienze Alfa e Autodelta, mi fa piacere che suo fratello resti legato alle tradizioni Alfa Romeo. Mi auguro che in futuro queste tradizioni si spostino anche nel campo sportivo. A proposito, sig. conte, è contento della nuova sponsorizzazione? l'aver legato il nome Martini alla Lotus la soddisfa?».

«Certo» replica il conte Gregorio «l'intenzione di rientrare in Formula 1 noi della Martini-and-Rossi l'abbiamo sempre avuta, a partire dal momento in cui non concluderemo a Monza l'accordo con Ecclestone, ma cercavamo una scuderia di prestigio e quando abbiamo potuto concludere con Chapman non ci siamo lasciati scappare l'occasione».

A questo punto è l'ing. Chiti che si trasforma in giornalista e comincia una intervista al presidente del Martini-Racing, che si rileva abbastanza interessante per il futuro politico e commerciale della Formula 1.

«Signor conte — dice Chiti, — cosa ne pensa dell'attuale situazione tra FOCA e FISA?».

«Amichevolmente le devo dire che a noi sponsors interessa l'impatto di P.R. e pubblicità: quindi che esso ci venga dalla FISA o dalla FOCA fa poca differenza. E' invece necessario che l'impatto ci sia, altrimenti molti di noi si potrebbero ritirare e in tal caso non vedo come le scuderie possano, da sole, sopportare il costo di una stagione in Formula 1».

«Signor conte» è sempre l'ing. Chiti che incalza, «come mai la Martini and Rossi ha abbandonato quello spirito di esclusivista come sponsor?».

«Abbiamo accettato altri sponsor sulla macchina anche per un fatto di economia. D'altronde i coosponsors non hanno nulla in concorrenza con il nome Martini. La Tissot è interessata ad un certo pubblico e la Essex ha solo circa trecento clienti in tutto il mondo. Quello che ci interessava era di dare la nostra impronta nel "disigner" pubblicitario della vettura, in modo che si vedesse che la Lotus fosse una macchina del Martini Racing».

«Pensa di fare qualcosa per l'Italia o i piloti italiani?».

«Per il momento siamo alla finestra con la speranza che il vivaio italiano si addestri, come è avvenuto per quello francese. Non appena saremo di fronte ad un talento italiano, sarà nostra premura far sì che Colin Chapman ci accontenti, a proposito, ingegner Chiti, non sarebbe meglio che ci incontrassimo al cocktail offerto dalla Martini and Rossi statunitense, così potremmo parlare più a lungo di questi problemi a cui mi interessano molto e personalmente?».

«Signor conte, con tanto piacere, ma alla stessa ora anche l'Alfa ha organizzato qualcosa del genere».

Il D.S. ferrarista, Piccinini è in ascolto e aggiunge: «Anche la Ferrari».

A questo punto il conte Rossi, da buon professionista delle P.R. e della pubblicità, esprime il suo rammarico per questo accavallamento di appuntamenti durante un Gran Premio e si fa promotore di una rotazione, raccomandata magari dalla FOCA, per dar modo a tutti di poter sfruttare a pieno le sponsorizzazioni.

«E' necessario — conclude il conte Gregorio — che anche gli sponsor si riuniscano per stabilire tra loro un programma ben preciso su come poter sfruttare i tanti soldi profusi in questo sport».

b. f.

Per i «Campioni»
12 F.1 FOCA
e 17 F. Aurora

APERTA LA STAGIONE
DELLA F. ATLANTIC

GLOY fra le zuffe

LONG BEACH - Cinquantatremila sportivi hanno assistito alla gara di Formula Atlantic alla sua prima sortita per la stagione 1979. Già alla vigilia Kevin Cogan della Ralt American Racing otteneva la pole position alla media di 134.834 kmh seguito ad un secondo da Howdy Holmes su March 79B.

C'erano 39 piloti di tutti gli Stati Uniti e pertanto la gara assumeva il sapore di un vero campionato nazionale. Più numerosi i californiani, ma non mancavano piloti di New York, dell'Ohio oltre al neozelandese David Mc Millan su Ralt RT1. Numerose quest'anno le Ralt RT1 che han fatto passare in secondo ordine le March e allo scadere dei 51 giri lungo il tracciato che il giorno dopo avrebbe ospitato la gara di F. 1, era appunto una Ralt a trionfare.

Due minuti dopo il via Kohler e Mortenson si toccavano alla seconda curva e, qualche secondo dopo, Dick Moody e Tenyson Kwok si «azzuffavano» in un'altra curva. Per due minuti è stato un continuo «toccarsi» ma per fortuna non succedeva nulla di grave e tutti continuavano la corsa. Potremmo quasi dire

che è stata una gara delle sportellate che, ripetiamo, per pura coincidenza non hanno fatto registrare conseguenze gravi, se non per qualche macchina.

Tom Gloy, intanto, partito dalla terza posizione, approfitta della confusione e si issa in testa tirando forte, ed Howdy Holmes partito dalla parte esterna in prima fila tallona il leader. Ancora colpi al muro da parte di Follett, Kwok, Moody e la gara prosegue con le bandiere nere segnalate ad alcune macchine che perdono olio. Dopo un'ora e 15 circa la bandiera a scacchi dichiara vincitore Tom Gloy, un giovane driver di Pacheco, California, che ha per sponsor la Ditta di rasoi elettrici Sunbeam. Kevin Cogan, partito dalla pole position, compiva anche il giro più veloce alla terza passata alla media di 134,142 kmh.

Da segnalare che alla prima gara di Formula Atlantic partecipava anche il dott. Giuseppe Castellano, un oriundo veneto che ad Orlando, vicino a Sebring, ha una importante clinica di plastica facciale dove alterna le sue attività, correndo nelle gare di «Endurance» di Sebring, Daytona e Talladega.

Lino Manocchia

GARA F. ATLANTIC - valida quale prima prova del campionato - Long Beach (California) 7 aprile 1979.

LA CLASSIFICA:

1. Tom Gloy (Ralt RT 1) 1.15'27"0; 2. Gogan (Ralt) 1.15'31"3; 3. Brack (March 78B) 1.15'32"8; 4. McMillan (Ralt RT 1); 5. Wood (March 792); 6. Brabham (Ralt RT 1); 7. Norman (March 79 B) 8. Saleen (March 77 B); 9. Rouff (Ralt RT 1); 10. Bell (Ralt RT 1).

Il decatleta l' in TOYOTA

LONG BEACH - Sedici Toyota preparate tutte allo stesso modo, come per la gara IROC, hanno preso il via guidate da attori famosi, piloti di Formula Indy, giocatori di football dei «Rams» di Los Angeles, controfigure di Hollywood ed Aldo Andretti — gemello del campione del mondo di F. 1 — per contendersi una Coppa ed un mazzo di fiori e per donare il ricavato ed il monte premi ad istituzioni ed enti bisognosi.

Al Unser come un cow boy ha attaccato seguito da Don Prudhomme, noto dragster, con Bruce Jenner, il campione olimpionico di decathlon americano in testa. E allo scadere del decimo giro l'olimpionico aveva un secondo e mezzo di vantaggio su Al Unser che veniva tallonato da Don Prudhomme e Rick Mears.

Tom Sneva, giunto nono davanti al «burbero» di Hollywood Clint Eastwood che precedeva Gary Gabelich e John Cappelletti, il «superstar» del football americano. La media del vincitore è stata di 92,195 kmh ed il suo premio di 3.000 dollari li ha donati al Comitato Olimpionico. Gli altri tutti hanno ricevuto mille dollari che hanno devoluto al Fondo della campagna contro il cancro dedicato alla memoria di Nilsson. A proposito di questo, gli organizzatori hanno venduto altre 30 mila bottoni pubblicitari al prezzo di un dollaro ciascuno.

TOYOTA CELEBRITY RACE - Long Beach, 8 aprile 1979.

LA CLASSIFICA

1. Bruce Jenner; 2. Al Unser; 3. Don Prudhomme; 4. Rick Mears; 5. Bill Simpson; 6. Kent McCord; 7. Jim Brolin; 8. Fred Dryer; 9. Tom Sneva; 10. Clint Eastwood; 11. Gary Gabelich; 12. John Cappelletti; 13. Aldo Andretti; 14. Jayne Kennedy; 15. Kitty O'Neill; 16. Tom McEwen.

DOPO LA GIÀ CONTESTATA (DALLA FISA) DECISIONE
DI RIDURRE LE SESSIONI UFFICIALI DI QUALIFICA

Per risparmio di gomme

prove solo al sabato ?

LONG BEACH - Il cambio degli orari delle prove è stata la sorpresa di questa gara, cogliendo quasi tutti impreparati. Si sapeva che da parte di qualcuno vi era stata una richiesta del genere, e vi abbiamo detto della riunione che i membri della FOCA, insieme con i rappresentanti delle marche di pneumatici, avevano tenuta a Kyalami. Però nessuno o quasi era stato informato della decisione di far disputare, d'ora in avanti, soltanto una sessione cronometrata per giornata. Che nessuna informazione fosse venuta da parte della FISA è apparso chiaro quando si è saputo che a decidere il cambiamento sono stati in sostanza i membri della FOCA, praticamente senza che la FISA ne fosse informata, (Però pare che, alle lamentele del presidente Balestre, proprio il d. s. Ferrari Piccinini, gli ha tirato fuori il regolamento particolare del G. P. USA West che parlava delle modifiche anche per la partenza a spinta con tanto di timbro FISA!). La decisione non riguarda soltanto la gara di Long Beach, ma tutte le gare future. In sostanza, la FOCA, ha fatto ancora quel che ha voluto. Durante una conferenza stampa, quella che si tiene tradizionalmente in occasione della prima colazione per la stampa il sabato mattina, abbiamo chiesto agli organizzatori la ragione della modifica degli orari e chiesto anche chi l'avesse approvata. Ci è stato risposto:

« Il cambio è stato chiesto dai fabbricanti di pneumatici, e la decisione è stata approvata anche dai Commissari Sportivi della corsa ».

Adesso la situazione è che, d'ora in avanti, si avranno due sessioni di prove ogni giorno, un'ora dalle dieci alle undici e un'ora e mezza dalle tredici alle quattordici e trenta. E che soltanto la sessione del pomeriggio sarà cronometrata ufficialmente.

Alla origine della richiesta vi è stata la preoccupazione dei « gommististi » di limitare al massimo possibile il numero di gomme speciali da qualificazione da portare alle corse. In pratica è stata la Goodyear a chiedere la modifica, perché avendo essa molte squadre da servire avrebbe dovuto provvedere a portare ad ogni corsa un numero incredibile di pneumatici.

● Clay REGAZZONI rientra subito in Europa dopo Long Beach e tenterà di fare l'exploit di fare sia la gara di Brands Hatch che quella di Thruxton F. 2, facendo gli spostamenti in elicottero. Prove al venerdì a Brands Hatch, al sabato a Thruxton, gara domenica in F. 1 e lunedì in F. 2. Ha dovuto chiedere però l'autorizzazione all'autorità sportiva per fare questo e non ha ancora ricevuto una risposta.

LONG BEACH - Tutte le « riserve » che a mezza voce si erano sussurrate dopo la vittoria strabiliante della Ferrari in Sudafrica, ottenuta in condizioni ambientali particolarmente favorevoli, sono state fugate dalla prestazione californiana delle due T4 già nelle prove.

Nei primi tre posti troviamo due Ferrari, Villeneuve è stato magnifico, con una grinta e una determinazione che raramente abbiamo visto in un pilota. Lo abbiamo osservato lungo la difficile pista e come decisione non aveva nulla da imparare da nessuno, ed è giusto che il tempo migliore sia il suo.

La Michelin, da parte sua ha fatto miracoli ed ha portato a Long Beach gomme che daranno del filo da torcere alla Goodyear, perché il tempo in prova è stato ottenuto con le gomme che si utilizzeranno in gara, e forse la Goodyear non potrà fare altrettanto. La casa di Akron ha portato gomme più grosse e gomme da tre giri. Bisognerà vedere in gara il comportamento di queste gomme per stabilire la verità.

A Long Beach, forse come non mai, le gomme sono state determinanti per fare il tempo, in un circuito non particolarmente veloce si è cercato l'infinitesimale per poter emergere. Gli uomini della Michelin sembra lo abbiano trovato meglio, della Goodyear, che ha piazzato (grazie ad un exploit personale di Reu-

LA GOODYEAR sta facendo un grosso sforzo ad assistere tutti i teams, escluso Ferrari e Renault, e vede che il « facile » titolo di quando era sola a dare le gomme gli sta sfuggendo e cerca di correre ai ripari con gomme sempre più sofisticate. Che ovviamente costano molto. Così come fa la Michelin, ma la Casa francese ha solo due team da accontentare e le cose finanziarie per lei vanno meglio. Riducendo le prove di un'ora, per prove intendiamo quelle valide per lo schieramento, la Goodyear in capo ad un anno viene a risparmiare un miliardo, che può spendere per ulteriori ricerche, mentre il risparmio della Michelin è sì minore ma proporzionalmente è maggiore, in quanto la Casa francese porta sempre tantissimi treni di gomme, che cambia continuamente...

A Long Beach la Michelin aveva oltre 600 pneumatici di varie mescole e sabato ne aveva dei « super » strepitosi per fare le prove e anche per fare la gara. La Goodyear ha portato 1680 gomme di varie mescole, da quelle normali da dare ai più derelitti a quelle « super » per i teams privilegiati, che nonostante quello che dicono i « capi » sono sempre tre, Laffite per ovvie ragioni, Lauda e il duo della Lotus. Attaccati a questi, usufruiscono qualche volta degli scarti dei « big » Depailler e Piquet, ma è meglio tenerli lontani da certe gomme buone altrimenti vanno troppo forte... (vedi Piquet alle spalle di Lauda).

Prima di venire quasi alla chetichella a Long Beach il presidente della FISA è andato a Cleveland a parlare con quelli della Goodyear (lui, francese, snobba la Michelin perché è con Ferrari, che non lo vede di buon occhio). Il presidente si è detto del parere che il ridurre le prove possa essere una cosa fattibile così come vuole la Goodyear, è un'abile manovra della casa di Akron che ha suggerito a Balestre di « eventualmente in futuro » ridurre le prove ad una sola sessione di quattro ore di prove divise in due, di due ore l'una, da fare solo al sabato.

Il presidente della FISA ha però preso tempo per poter vagliare e studiare la cosa, anche in cerca di un consenso da parte dei teams che ora non ha, visto che in seno alla F. 1 si vociferava che ormai Balestre si è « bruciato » con le sue stesse mani e che a fine anno o se ne va con le buone oppure se ne va con le cattive, non riuscendo gradito a questo punto a nessuno.

Anche Ecclestone si troverebbe d'accordo, in linea di massima, a ridurre ad una sola giornata le prove in vista del GP, da disputare al sabato, perché da uno studio fatto non è che venga molto pubblico alle prove del venerdì. Al sabato sì, ma il grosso dell'incasso lo si fa alla domenica con il riempimento dei circuiti e con la TV, e non con le prove solitamente seguite da poche migliaia di persone che oltre a tutto pagano poco.

Basterebbe a questo punto, per livellare la piccola perdita del pubblico del venerdì, aumentare di poco i prezzi del biglietto al sabato e alla domenica e il sacro « incasso » è salvo.

Una nostra piccola indagine preliminare con alcuni teams di secondo piano ci ha confermato che tutti sarebbero d'accordo perché ci sarebbe un risparmio di una giornata lavorativa per tutti e una giornata di viaggio in meno come spese vive. Unica perplessità che tutti ci hanno espresso è in caso di una uscita di strada alle prime prove del mattino, si sarebbe tagliati fuori per la gara, che con i premi di oltre mezzo miliardo fa ovviamente gola a tutti. In questo caso bisognerebbe studiare una forma per poter ammettere al via anche coloro che per una ragione qualsiasi, non hanno potuto provare a fondo. Queste cose comunque basta lasciarle fare a Ecclestone e lui sa bene come trattare i suoi « compagni » della FOCA, perché non ci rimettano. Molto probabilmente farà una scelta prioritaria dei teams FOCA e lascerà fuori gli altri...

g. c.



Patrese si ripara dal sole californiano. Per Riccardo, finalmente un po' di soddisfazione, anche se in gara dopo l'avvio ha rallentato Patrese takes shelter from the Californian sun. Finally, some satisfaction for Patrese, though he sloed down during the race after a fine start

Tempi « automatici » via-radio dalle macchine

LONG BEACH - La Heuer ha sperimentato a Long Beach un sistema di rilevamento automatico dei tempi vettura, ovviamente elettronico, i cui risultati sono stati molto buoni. E' un sistema con rilevamento dei tempi di passaggio effettuato attraverso una piccola centralina radiotrasmittente installata su ciascuna macchina e che libera impulsi con una frequenza per ogni vettura, senza possibilità di confusioni.

Il sistema comporta la applicazione sulla pista di bande ricevitrici, di spessore minimo, che captano i segnali emessi da ciascuna macchina ad ogni passaggio. Attraverso un decodificatore il segnale è inviato ad una centralina di registrazione dei tempi, che a sua volta aziona un registratore scrivente e fa apparire le cifre dei tempi giro per giro di ognuna delle macchine considerate.

Provato sulla pista di Long Beach durante le qualificazioni il sistema ha dato risultati positivi, ed ha permesso di constatare... che il cronometrista Campiche della Ferrari ha una mano abbastanza felice, perché le differenze tra i suoi tempi e quelli del sistema automatico sono state minime. Questo sistema permette anche il rilevamento delle velocità delle macchine, mediante una doppio banda ricevitrice a distanza controllata, ovviamente.

Le prove di Long Beach sono state fatte con la installazione delle centraline emittenti sulle due Ferrari, sulle due Lotus, sulle due Ligier, la Tyrrell di Jarier, la Brabham Alfa Romeo di Lauda, la Wolf di Hunt e la Williams di Regazzoni.

temann) la Lotus-Goodyear in prima fila, ma le altre Goodyear sono più lontane.

C'è il panico alla Goodyear perché la Michelin sostiene di aver trovato una gomma (come aveva anticipato Autosprint alcuni mesi fa) che permette una fermata durante la corsa per cambiare pneumatici tale sarebbe il vantaggio che la gomma può dare, nel dubbio che non duri sino alla fine.

Non all'altezza della recente fama le due Ligier, solamente in seconda e terza fila. Lo aveva predetto lo stesso Guy Ligier che questo non era un circuito per le sue macchine, e ha anche detto, forse per scaramanzia, che torneranno a vincere a Jarama.

Andretti ancora una volta è andato più piano del compagno Reutemann, che ha un inizio di stagione molto buono con grinta e determinazione. Mario sembra subissato dal troppo lavoro di prove. Forse sente la mancanza di un po' di riposo che gli potrebbe certamente giovare. La Lotus con la nuova 80 ha acquistato il 4-5 per cento di velocità massima rispetto alla 79, ma ha difetti di gioventù che deve ancora smaltire e bisogna provare molto. Qui, nelle prove, le 79 hanno però dimostrato — anche se giudicate vecchie — di essere ancora valide e degne del titolo di campione del mondo.

Da queste prove è emersa la nuova Wolf che si è mostrata finalmente nel

gruppo di testa e che presto dovrebbe essere competitiva, perché la macchina è ben costruita e ha tutti i crismi per poter fare bene. Hunt si è detto parzialmente contento della macchina, vorrebbe ottenere qualche successo prima di ritirarsi.

Una conferma delle qualità di campione che ha l'ha data in queste due giornate Patrese. Nella prima giornata ha messo a punto la macchina poi ha ottenuto nell'ultima decisiva sessione di prove, un tempo strabiliante, se si considera la macchina vecchia che ha. Vedremo ora, quando in Belgio ci sarà la nuova macchina, che cosa farà il nostro pilota che potrà finalmente combattere ad armi pari con le «Wing-Car» della concorrenza.

La Brabham-Parmalat è stata come al solito una delusione, non può certamente accontentare un decimo posto con i mezzi e i motori di cui dispone Lauda. La delusione continua da due anni, la macchina nonostante si facciano sempre delle cose nuove, ha i suoi limiti nel telaio.

Un altro che sembra non trovi via d'uscita è Fittipaldi. Ormai non ci sono più scuse, tante sono le macchine nuove fatte con tanti soldi ma questi ultimi, come per la Brabham, non servono proprio a tutto, manca quel qualcosa, quel pizzico di genio che in F.1 hanno in pochi.

DIARIO PROVE
venerdì 6 aprile

Choc per le FERRARI «a muro»

LONG BEACH - Poco pubblico alle 10 di mattina di venerdì a Long Beach per la prima ora di prove che, con il nuovo regolamento qui per la prima volta applicato, non è valida per lo schieramento di partenza, ma serve solo a mettere a punto le macchine.

I brividi vengono dalla Ferrari. Al primo giro Villeneuve alla curva dopo il tornante della «Shoreline Drive», a sinistra, tocca con la ruota posteriore destra della T4 i pneumatici che delimitano la pista. La macchina si alza, sbanda, fa un testacoda e termina l'incontrollata corsa con il muso contro il muretto. Villeneuve torna mestamente ai box fra l'incresciosa generale, e perderà tutta la sessione di prove a cambiare la sospensione anteriore destra che si è gravemente danneggiata. Fortunatamente la scocca non si è storta.

Girando alla meno peggio, nonostante tutto, Scheckter e Laffite hanno i migliori tempi, quando non passa Scheckter e arriva a piedi Pironi con un diavolo per capello. E' successo che al tornante dopo la «Shoreline Drive» Scheckter ha tamponato violentemente la Tyrrell del francese mandandolo fuori, mentre la sua Ferrari va a disintegrarsi contro il muro con la parte anteriore. Risultato: due macchine fuori uso.

La Lotus, che ha rinunciato a portare la nuova 80, alla fine della prima ora ha il miglior tempo con Andretti che ha girato in 1'22"322. Alle sue spalle Laffite in 1'22"421, un solo centesimo divide i due, mentre alle spalle Jabouille ha portata la vecchia Renault al tempo di 1'22"466.

Quarto tempo per la Wolf di James Hunt, che ha dimostrato un risveglio eccezionale qui a Long Beach dove nessuno se lo aspettava, a dimostrazione che la Wolf, dopo una gestazione difficile, sta andando a punto.

Alle spalle di Hunt troviamo Jarier, particolarmente veloce, poi Reutemann e Scheckter, mentre in ottava posizione Regazzoni con la vecchia Williams che ha fatto meraviglie. Dietro a Clay nomi illustri quali Lauda solo undicesimo (con Piquet che ha fatto meglio di lui) Depailler, Tambay, Pironi e il sempre in crisi Fittipaldi che ha solo il terz'ultimo tempo.

L'equipe italiana vede Patrese in sedicesima posizione con il tempo di 1'24"867, e De Angelis (che ha potuto fare solo 10 giri perché il motore perdeva olio) in diciassettesima posizione con il tempo di 1'24"979. Merzario, che ha portato al debutto la nuova macchina, ha problemi con il motore ed ha l'ultimo tempo in 1'30"003.

Le Michelin «miracolo» erano le 135 B, eguali come base a quelle del Sudafrica



La nuova Renault «wing-car» si vedrà probabilmente al Jarama, dove sarà Arnoux a guidarla a meno che Jabouille non guarisca dall'incidente al polso. The new Renault «wing-car» is likely to be seen at Jarama, where it will be driven by Arnoux unless Jabouille recovers in time from his wrist injury.

Per un semiasse JABOUILLE si è fratturato la mano

LONG BEACH - Nel terzo turno di prove, quello non valido per i tempi, Jabouille è uscito di strada con la sua Renault in pieno rettilineo: «Ritorno adesso dall'ospedale, non hanno potuto farmi la radiografia per vedere se c'è una frattura o meno perché le ossa sono talmente vicine le une alle altre che bisogna aspettare almeno due giorni perché la mano e il polso si sgonfino per vedere che cosa è successo veramente».

— Come è successo l'incidente?

«Ero in pieno rettilineo e andavo a circa 210 kmh quando ad un certo momento ho sentito una vibrazione anteriore e ho avuto la percezione che si stesse rompendo qualcosa, ma in un attimo mi sono trovato contro il muretto. La macchina è distrutta, abbiamo scoperto poi che si è rotto un semiasse che, girando, ha tranciato la sospensione. Spero solo di essere pronto per Jarama per portare al debutto la nuova Renault-ala».

ma con alcune modifiche che le avevano rese estremamente efficaci, e lo si è capito all'inizio delle prove valide per lo schieramento. Uno schieramento di uomini Goodyear davanti ai box della Ferrari che scrutavano pensierosi le gomme della concorrenza...

Parte Scheckter e subito ottiene un tempo inferiore di due secondi a quello del mattino: 1'20"92. Piano piano, dal grosso camion Goodyear escono le gomme da tempo, e ne approfitta Laffite, che va in pole, poi Villeneuve si prende il primo posto, rubatogli poi via via ancora da Scheckter, Laffite, Andretti.

E' un finale di sessione entusiasmante, negli ultimi minuti Goodyear batte Michelin per sei centesimi di secondo! Ad ottenere la «vittoria» per la Goodyear è Reutemann che gira in 1'20"126.

MANCATE AL VIA TUTTE LE NOVITÀ
(MA ALCUNE MODIFICHE SI SON VISTE)

Solo in esposizione la nuova WILLIAMS

LONG BEACH - E' mancata la comparsa della Lotus 80 e soprattutto non si è vista la attesissima nuova Renault, in questa gara ma la tecnica ha registrato molte cose interessanti. E' arrivata la nuova WILLIAMS, che però è stata visibile soltanto staccatamente domenica mattina. La macchina è bella da vedere, molto semplice nelle linee generali, che non concedono nulla alla originalità a tutti i costi, e possiamo supporre che sia anche molto ben costruita, come regolarmente accade con le Williams. E' una macchina-ala ovviamente, con soluzioni che ormai si possono dire classiche: fiancate piatte rettilinee, sospensioni con bracci superiori a bilanciere ed ammortizzatori interni, bocche ampie davanti alle fiancate, radiatori inclinati all'interno delle fiancate, carenatura inferiore delle fiancate a forma di ala con la parte finale che si assottiglia verso l'alto. Carenatura esterna della macchina il più possibile liscia, e prolungata fin dietro il motore e cambio, con tubi di scarico alti. Supporto dell'alettone posteriore centrale ben sagomato, alettone posteriore a doppia ala.

La macchina è molto elegante, con soluzioni molto fini. Adesso occorre vedere se all'interno delle fiancate vi sono delle soluzioni originali ed efficienti, e se le prove dimostreranno che la macchina è davvero quella che il progettista spera. Le prove saranno compiute nei prossimi giorni sul circuito di Riverside, ma è probabile che

in realtà vengano fatte sulla pista di Ontario, perché quella di Riverside è in cattivo stato dopo che nelle ultime settimane vi hanno girato pesantissimi veicoli sperimentali della General Motors.

Altra novità è la ENSIGN, che è stata radicalmente modificata dopo la prima comparsa in Sud Africa. Scomparsi i radiatori frontali inclinati, la macchina ha adesso un aspetto convenzionale, con radiatori inclinati posti nelle fiancate, e con un musetto molto ben profilato e di tipo classico. La nuova disposizione ha reso necessario modificare anche la sospensione anteriore, nella geometria ma non nello schema.

Nessuna novità importante sulle TYRRELL, che avevano dei freni di dimensioni nettamente maggiorate rispetto a normali. Ciò per le particolari condizioni di questo circuito. Questi freni di diametro e spessore elevati saranno utilizzati anche su altri circuiti da frenate violente, come Jarama e Zolder.

La FERRARI ha portato le soluzioni che si erano già viste nelle prove di Fiorano, vale a dire gli alettoni avanzati sull'asse delle ruote posteriori, a tutta larghezza. E' con questo tipo di alettone che Villeneuve ha fatto il suo miglior tempo, anche se su questo circuito pare che la differenza di comportamento non sia tanto grande. Sulle Ferrari sono state applicate prese d'aria maggiorate per il raffreddamento dei freni, i quali sono stati potenziati. E sono state provate anche le differenti soluzioni dei musetti, con quello cortissimo e quello medio.

Modificati i fianchi della ATS, con la carenatura inferiore completamente chiusa ed a forma avvolgente, per migliorare l'effetto Venturi, ma la macchina sembra avere sempre i suoi difetti di comportamento che non sono certo dovuti alla carenatura ma al disegno delle sospensioni. Ha anche adottato delle scanalature in lamiera poste sopra le uscite d'aria delle fiancate, come sulla Wolf.

La COPERSUCAR ha ricevuto cure radicali dopo la prima comparsa, e sono stati modificati 26 particolari, anche se visivamente le cose non sono tanto apparenti. Tuttavia anche così il comportamento della macchina è stato poco felice e Fittipaldi ha dovuto utilizzare il vecchio modello per fare i tempi di qualificazione.

La WOLF, ad ogni corsa, pare sempre più spigolosa. La sua forma esterna è tutta ad angoli vivi, priva di curve aggraziate. Adesso sopra le uscite d'aria delle fiancate, dove i radiatori sono sempre orizzontali, sono state applicate delle sagomature in lamiera inclinate all'indietro, per favorire il raffreddamento ma anche per innalzare il flusso d'aria verso l'alettone. Il comportamento di questa vettura, che pure è in progresso, resta difficile con accentuato sottosterzo che obbliga Hunt a vere e proprie acrobazie.

Sulle SHADOW sono state apportate leggere modifiche aerodinamiche, con la applicazione di una specie di «labbro» nella parte inferiore anteriore delle fiancate, davanti alle prese d'aria, per ottenere un maggiormente guidato flusso sia per il raffreddamento sia per l'effetto-suolo.

g. c.

CONTINUA A PAGINA 40

f. i.

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

sono gli unici piloti ad aver girato fra l'1'20" e l'1'21". In nona posizione troviamo il neo-papà Lauda con la macchina sottosterzante che ha girato in l'21"436. Alle sue spalle il bravo Piquet con il tempo di l'21"565, che precede Jabouille, Regazzoni, Patrese, Pironi, Arnoux e Mass.

Sabato 7 aprile

REUTEMANN nel sandwich FERRARI

Brivido dopo appena una decina di minuti dall'inizio delle prove di sabato. Jabouille, che in quel momento era il più veloce di tutti, causa la rottura di un semiasse in pieno rettilineo esce di strada, la macchina si disintegra contro il muretto ad oltre 200 kmh, e il pilota rientra con i propri mezzi ai box a raccontare la brutta avventura. Gli duole la mano sinistra, il cui polso ha preso una botta nel contraccolpo con il volante. Viene portato all'ospedale ma non gli possono fare la radiografia. Comunque ci potrebbe essere la frattura e la Renault deve così rinunciare qui a Long Beach alla sua prima guida.

E' una giornata nera per la Casa francese, Arnoux prima rompe il motore poi una perdita d'olio che va a finire sul turbo incendia la macchina ai box, prontamente domato dai pompieri.

Daly non prova perché rompe un semiasse, Pironi ha la sua macchina aggiustatagli nella notte dopo l'incidente con Scheckter, De Angelis gira con il muletto perché la sua, dopo la botta di venerdì, è inutilizzabile, Reutemann rompe il semiasse sinistro.

Lungamente in testa a questa sessione di prove resta Jabouille, poi Laffite, ma prepotentemente Scheckter strappa alla fine delle prove il miglior tempo ufficiale in l'20"14. Alle sue spalle Depailler che è andato fortissimo, poi Villeneuve distaccato di un secondo dal compagno di squadra.

Seguono nell'ordine Jarier, Lauda che ha fatto modificare la macchina con molle diverse, Laffite che ha problemi al cambio, poi il sorprendente Piquet che sta andando al di là di ogni aspettativa e lo dimostra con questo settimo tempo, e finalmente il bravo Patrese che ha una macchina che va e fa suo l'ottavo posto.

Per gli ultimi 90 minuti di prove valide per lo schieramento con la pista resa più scorrevole e quindi più veloce si scatenano le alchimie dei «gommisti». La Goodyear tira fuori dal suo cappello magico le gomme «special» da tempo e le dà a tutti. La Michelin non è da meno e dai camion di Clermont-Ferrand escono le ultime novità, le gomme 145, e si scatena la lotta.

Villeneuve parte per la prima tornata di prove con l'alettone normale, poi metterà quello avanzato ma sverterà alla fine con l'alettone nella posizione tradizionale. Lauda ha rinunciato alla sua macchina: ha fatto cambiare il motore e alcune modifiche di sospensioni e fa alcuni giri con il muletto, miglior tempo l'22"02, e aspetta che venga pronta la sua macchina per cercare di migliorare.

La lotta per la supremazia è fra Reutemann (su questo circuito fortissimo) e il duo della Ferrari, con qualche rara apparizione di Laffite nella lotta.

Alla fine sventa Villeneuve con il fantastico tempo di l'18"825 un tempo ottenuto in tre giri in una sequenza entusiasmante: l'20"23, l'19"34, l'18"825. Infine, mentre tenta di migliorare ancora rompe il cambio ma nessuno può fare meglio di lui.

Lo segue Reutemann ad un soffio, poi Scheckter, sono gli unici ad aver girato sotto l'1'19". Le due Ligier sono in quarta e quinta posizione, l'ha spuntata Depailler su Laffite per sette millesimi di secondo. A parziale scusante per Laffite è che la sua macchina, dopo pochi giri, rimaneva senza freni.

Seguono Andretti, che nei momenti decisivi ha avuto problemi con le gomme, Jarier che è andato molto forte, Hunt che alla fine era scontento perché sperava di fare meglio, e allo stupendo Patrese.

Al di sotto delle aspettative Mass che ha avuto qualche problema di assetto ed è solo 14. davanti a Fittipaldi che ha girato con la vecchia macchina ma che lui, bravissimo come sempre, senza il mezzo che lo sostiene nulla può fare. E' andato molto forte in questa ultima sessione di prove Lammers, che ha ottenuto il 16. tempo davanti a Pironi con una macchina inguidabile, il duo della McLaren con macchine senza aderenza, Jabouille, De Angelis,

Regolamentata la SPINTA

LONG BEACH - Tra le linee delle informazioni che sono state diffuse durante la gara abbiamo scoperto un'altra perla, incredibile e nuova. Messa tra le informazioni alla stampa, insieme con altre informazioni anodine.

Essa dice: «La partenza a spinta è legale, sulla falsa linea di partenza, ma coloro che riceveranno la spinta non potranno partire nella loro posizione originale ma invece dovranno allinearsi alla fine dello schieramento».

«Nel caso che occorra molto tempo per effettuare la partenza a spinta, essi dovranno porsi dietro il veicolo di sicurezza e non potranno superarlo prima della curva numero sette, il tornante Queen».

Una procedura di partenza che è senza dubbio una novità, per coloro che conoscono il Codice Sportivo Internazionale. Chi l'abbia inventata e come mai essa sia stata incisa nelle regole della gara di Long Beach non abbiamo potuto sapere (certo però che figura, come ha dimostrato il d.s. Piccinini a Balestre, nel regolamento della corsa con tanto di timbro d'approvazione FISA).

Non è del tutto assurda, beninteso, soprattutto se si tiene conto delle necessità dello spettacolo. La filosofia della FOCA è adesso volta soprattutto ad accontentare il pubblico, assicurando lo spettacolo. E più gente entra più bestie si vedono, come si dice al circo. Più macchine ci sono più c'è spettacolo, cosicché è utile fare in modo che partano tutte quelle possibili.

Arnoux, Stuck e finalmente Merzario che è riuscito a classificarsi.

La macchina nuova di Arturo sembra sia valida, almeno questa è la prima valida impressione al debutto.

Rebaque e Daly sono gli ultimi due, per l'inglese problemi agli ammortizzatori posteriori non gli hanno permesso di girare e non si è qualificato. Per Rebaque, anche lui non qualificato, è arrivato il regalo di Pasqua: non parte Jabouille e quindi prenderà il via lui.

Gli alibi di Carlos per la «pole» di Villeneuve

LONG BEACH. Questa Ferrari di Villeneuve in «pole» non è certamente stata digerita bene da Reutemann, il quale con i suoi «fidi» aveva baldanzosamente dichiarato che sarebbe partito al palo, tanto è vero che alla fine delle prove due sono state le versioni del perché non è riuscito a fare meglio. Con noi ha detto: «Non ho potuto difendere bene il mio primato perché la Goodyear non mi ha dato abbastanza gomme per poter continuare. Sul finale avevo terminato i treni a disposizione ed è stato solo per questo che Villeneuve ha fatto meglio di me...»

Ai «fidi» invece ha dichiarato: «Dopo la rottura del semiasse sinistro in mattinata, a mezz'ora dalla fine delle prove valide per lo schieramento, si è rotto anche il semiasse destro. Non ho potuto continuare e così mi è scappata la possibilità di avere la pole position».

Dopo le due campane del solito Reutemann sentiamo dal dominatore di queste prove, Villeneuve, che cosa ne pensa delle due giornate appena conclusesi. Dice il canadese:

«Una macchina fantastica la Ferrari T4, l'abbiamo messa a punto bene e alla fine sono riuscito abbastanza facilmente a fare il tempo. Un vero peccato perché, lanciato come ero, se non avessi rotto il cambio avrei forse potuto migliorare, ma credo che vada bene egualmente così. L'importante è la gara. Long Beach è un circuito che mi piace, e dove posso esprimermi bene, il tempo da pole position l'ho ottenuto con l'alettone in posizione tradizionale, e non con quello avanzato»

Jody Scheckter ha il terzo tempo. Dice: «Avrei preferito la prima fila ma credo che il mio tempo equivalga ad una pole position perché sono partito e ho fatto il tempo con le gomme da gara e guardando la classifica sono a meno di un decimo dai primi due, quindi credo di avere le stesse possibilità di chi parte in prima fila».

In seconda fila, davanti «all'odiato» compagno di squadra Laffite, c'è Depailler: «Finalmente ho potuto disporre di una macchina che mi ha permesso di girare sempre senza problemi, il tempo che ho è il massimo che potevo ottenere, di più non si poteva fare. Anche su questo circuito, che in molti hanno frettolosamente giudicato non valido per la Ligier, credo che potremo dire la nostra...»

Laffite è scontento: «Disponendo della macchina perfettamente a punto dopo queste due giornate in cui abbiamo lavorato alacremente. Inspiegabilmente, negli ultimi 90 minuti di prove, ogni sette/otto giri rimanevo senza freni, non riusciamo a spiegarci perché, fattostà che non ho potuto fare meglio di l'19"032. Se avessi

potuto girare come gli altri sarei arrivato anch'io a l'18", non so se avrei fatto il tempo di Villeneuve, certamente gli sarei più vicino».

Mario Andretti, sembra avere un anno-no, non gliene va bene una. Anche qui a Long Beach ci dice: «Ho scoperto troppo tardi il difetto che aveva oggi la mia Lotus e in quel momento era troppo tardi, altrimenti sarei indubbiamente molto più avanti. Pensa che mi sono accorto che avevo una gomma posteriore più stretta di un pollice dall'altra, ma ormai non potevo più fare nulla».

Hunt: «Un ottavo tempo va meglio di altre volte, ma dopo tanto lavoro speravo in qualcosa di più. Abbiamo migliorato molto, ora abbiamo due macchine e si lavora meglio, c'è ancora molto da fare per averla come la vorrei io, ma i passi avanti che abbiamo fatto sono da gigante. Fra uno o due GP credo che daremo del filo da torcere a tutti».

Patrese: «Un tempo che finalmente mi ripaga di tante sfortune che ho avuto fino adesso. Il circuito mi piace, come mi piacciono tutti d'altra parte, ma questo particolarmente perché ho potuto girare finalmente con la macchina che andava bene e i risultati sono venuti, sono davanti a gente che mi diverte».

Lauda: «Abbiamo migliorato nel telaio cambiando le molle e mettendole più dure. Il tempo che ho fatto è il limite della macchina, c'è ancora molto da lavorare sul telaio mentre il motore va bene. Nell'ultima ora di prove ho girato poco perché il muletto non era competitivo e sulla mia macchina abbiamo preferito cambiare il motore e fare qualche giro per non avere eventualmente grane alle prove libere del mattino, dove c'è solo una mezz'ora prima della gara».

Jones: «Credo che sia un buon tempo quello che abbiamo ottenuto qui con la vecchia macchina, ora dobbiamo lavorare sulla nuova. Resto in USA e la provo ad Ontario, già nelle pre-prove sostenute da Henton a Donington la macchina in 23 giri ha battuto il record della pista».

Regazzoni: «Non ho potuto fare meglio del tredicesimo tempo perché ho finito le gomme. Ne hanno dato quattro treni, tre a Jones e uno a me più alcune gomme usate. Qui a Long Beach, dove, le «wing-car» non hanno importanza, anche la nostra vecchia Williams ha detto la sua».

Fittipaldi: «Ho dovuto ripiegare sulla vecchia macchina perché la nuova in questi circuiti lenti non va. La nuova macchina è più difficile del previsto da mettere a punto, la vecchia ho dovuto lavorare molto per riuscire a farla andare perché non era previsto che la portassi qui. Credevo di avere qui a Long Beach già la macchina pronta, invece, la strada è ancora lunga».

De Angelis: «Si è rotto un semiasse dopo pochi minuti e non ho potuto fare il resto delle prove con le gomme da tempi come si era programmato. Il tempo di l'21"961 l'ho ottenuto con le gomme dure, se pigliamo come esempio il mio compagno Lammers, che ha levato un secondo con le gomme da tempo, basta fare una sottrazione per vedere che cosa avrei potuto fare se non si fosse rotto il portamozzo».

Merzario: «Al debutto non è andata male la nuova macchina, è già motivo di soddisfazione essere qualificati, ora dobbiamo lavorare per affinare la macchina e portarla ad essere competitiva».

Va scemando il fascino-CLAY?

LONG BEACH - Il «fascinoso» TAMBAJY assieme alla Mc Laren-Lowenbrau hanno vinto il concorso di eleganza di Long Beach quest'anno abbinato al fascino dei piloti. C'è rimasto male Regazzoni che credeva di essere il «bello» del circo. Per consolarsi ha detto che forse è stato perché non aveva la macchina nuova...

● Chi è venuto al circuito di Long Beach per lavorare è stato subito «marchiato» dagli organizzatori che gli hanno messo al polso un braccialetto di plastica azzurro per l'assicurazione e l'identificazione. Fin qui nulla di male, solo che sul braccialetto c'era scritto che si era «ospiti FOCA». In molti ci hanno creduto ma poi tutti hanno dovuto pagare l'albergo e tutti i pasti. Era una ospitalità per modo di dire...

● All'inizio della settimana, i piloti che sono venuti a Long Beach con le famiglie sono andati a visitare DISNEYLAND. C'è andato Villeneuve con i suoi bambini, c'è andato Merzario e signora con i suoi, ed è stato visto anche Stirling Moss, neo papà, che spingeva beato una carrozella.

● POLTRONIERI «vedovo» di Benzing per la telecronaca, durante la settimana ha fatto 200 km per andare a Indio, dopo Palm Springs, per comperare dei datteri, dopo aver letto su una pubblicità che questa città era la capitale mondiale dei datteri, grandi «come bistecche».

● Tutti alloggiati all'Hilton i piloti e tutto il «circo» della F. 1. Vicino c'è la QUEEN MARY, il transatlantico adibito ad albergo dopo il disarmo. Per mantenere l'atmosfera, la nave ogni mezz'ora suona dal suo fumaio come quando navigava, non è che il gutturale suono in piena notte faccia piacere e ci sveglia di soprassalto. In molti hanno cambiato albergo...

LAUDA papà al volo

● Dopo aver sostenuto un esame con esito positivo per ottenere il massimo brevetto di pilota per la guida di qualsiasi aereo commerciale, Niki Lauda è partito da Francoforte con il suo Learjet assieme a quattro esaminatori per raggiungere Long Beach. Appena arrivato è stato raggiunto da una telefonata dall'Austria dove gli comunicavano che la moglie Marlene aveva messo alla luce un bimbo con diverse difficoltà. Dopo due giorni si è saputo che Niki aveva deciso per il nome da dare al bimbo, era stato scartato Leonardo, suggerito da Ghedini ed era stato scelto Lucas (con la S finale?).

● Appena arrivato a Los Angeles e mentre si recava in albergo a Long Beach, LAUDA si è fermato alla fabbrica d'aerei della Mc Donnell a visitare il complesso. Si è informato anche per l'acquisto di un DC 10 per la sua compagnia aerea che inizia proprio in questi giorni un servizio passeggeri con dei Fokker 27. Il DC 10, considerato l'aereo più sicuro che sia attualmente in circolazione (ne è caduto uno solo di una compagnia turca per un errore del pilota) ha una lista d'attesa di 15 mesi e costa 40 miliardi. Dal momento dell'ordinazione bisogna tenere presente che il costo della mano d'opera e dei materiali che aumenta a questo ritmo qui in USA. E sono altri 800 milioni da aggiungere al costo iniziale.

MCLAREN è in piena crisi, le macchine non vanno e sembra abbiano raggiunto un plafond oltre al quale non si progredisce. Qui in USA, la Philip Morris come ha sempre fatto ha levato la pubblicità Marlboro e ha dipinto le macchine di azzurro e bianco per la pubblicità della birra Lowenbrau. Visto che l'attuale McLaren non dà i risultati sperati, Gordon Coppuck si dice ne stia disegnando un'altra che potrebbe essere vista dopo il GP di Montecarlo. La Marlboro sembra abbia dato un ultimatum a Mayer e C.: se non ottiene risultati, il prossimo anno niente sponsorizzazione.

● La LOTUS, contrariamente a quanto si diceva, non ha portato a Long Beach la nuova 80 che, provata a Donington da Reutemann, è stata giudicata «non pronta» per un debutto in gara. La macchina giovedì prossimo verrà provata a Zolder da Andretti. Se i risultati del Belgio saranno buoni, dopo le modifiche fatte, Andretti porterà la macchina al debutto nella «Corsa dei Campioni», altrimenti il campione del mondo correrà a Brands Hatch con la 79.

● Per la prima volta dopo la presentazione in Argentina, la WOLF ha portato sul circuito due macchine per Hunt. Non è escluso, visto che ora sembra che la macchina vada abbastanza bene, che ne venga costruita una terza per Rahal, il nuovo pupillo di Wolf.

g. c.

Dolce stil nuovo del... cavallino

● C'è un'aria positiva di rinnovamento alla **FERRARI**, a parte il solito Tomaini, intrattabile quando gli chiedi una delucidazione tecnica. O non te la dice o ti dice il contrario, e qui ti viene il dubbio che la sappia o meno. Dopo un anno di apprendistato non scevro di critiche, il FFDS Piccinini sembra abbia «preso il volo». Il tutto è cominciato in Sudafrica, quando Piccinini ha distribuito alla stampa, su carta Ferrari e con in alto a sinistra il cavallino rampante in rilievo, due cartelle con tutte le informazioni che potevano interessare, dalle modifiche ai tempi realizzati nelle prove libere la settimana antecedente il GP, e come guidava sul circuito di Kyalami il «locale» pilota della Ferrari Jody Scheckter.

● A Long Beach la **FERRARI** ha allestito addirittura una «motorhome» dove ospita i rappresentanti della stampa, personalità e clienti Ferrari. E' sparito purtroppo l'interessante foglietto con le notizie, speriamo ritorni. Altre novità, ai box Ferrari, i meccanici che segnalano il tempo collegati interfonicamente con il sistema di cronometraggio della Heuer che si avvale in tutto il mondo della collaborazione della Olivetti che mette a disposizione un computer Olivetti P 60/40, che fornisce immediatamente i tempi in prova, la posizione in schieramento e, durante la gara, dà il tempo e la classifica.

● Tomaini: «Le nostre Ferrari, con l'alettone avanzato o tradizionale vanno nello stesso modo ed ottengono lo stesso tempo». Scheckter: «Preferisco l'alettone tradizionale perché la macchina è più veloce di un secondo». Villeneuve: «Il tempo l'ho fatto con l'alettone vecchio, tradizionale, la macchina si può stimare sia più veloce di un secondo». Chi dice che **TOMAINI** è un bugiardo?

● Negli USA West, dal Texas fino alla California la **FERRARI** si avvarrà di una rete di venditori, ha rilevato la concessione di Bill Harrah, e sotto la guida del general manager Gary Rodriguez si spera di vendere in West USA circa 600 macchine, mentre altre 400 vengono vendute nell'altra metà America da Chinetti.

● Le vetture vendute in USA dalla Ferrari sono le 308, mentre la BB e le altre non vengono importate. I prezzi variano da 36.500 a 40.000 dollari a seconda del modello. I 21 «dealers» di cui si avvale la Ferrari per il West USA sperano di raggiungere in poco tempo le 800/900 macchine, visto che la domanda di vetture Ferrari è sempre alta e la lista d'attesa per avere una macchina di Maranello è ora di 4 mesi.

● La produzione Ferrari programmata per il 1979 è di circa 2300 macchine, di cui il 40 per 100 viene venduto in USA. Al ricevimento, dove sono stati esposti questi dati, hanno partecipato anche diversi attori fra i quali Paul Newman. Unico neo della festa che ha fatto rimanere male in molti, era che le consumazioni (per un errore) si pagavano.

Provato un «cervello» (da turbo) sulla T.3

FIORANO - Venerdì pomeriggio scorso, usufruendo di una pausa nel maltempo, il reparto esperienze della Ferrari ha portato in pista a Fiorano la 312 T3 che gli è in dotazione. Si tratta della vettura con abitacolo avanzato che ormai percorre un cammino nettamente differente ed indipendente dalle altre vetture in dotazione alla GES. In pista Enrico Giorgio che ha potuto lavorare poco vista l'impossibilità di sfruttare al massimo la vettura. Con questa vettura continua il programma di sviluppo delle nuove componenti elettroniche che sono state preannunciate in fase di presentazione della T4. Continua lo studio e lo sviluppo del cambio elettroidraulico per vedere di trovare altre soluzioni, ancora più rapide, per l'inserimento delle marce senza dover scalare in ogni singolo passaggio.

Come accennato, i responsabili della Ferrari, alla presentazione della T4 hanno anticipato che la vettura deve essere dotata di un regolatore di potenza del motore. Dall'abitacolo, o tramite l'utilizzazione di un cervello elettronico miniaturizzato, si vuole portare ad una possibilità di variazione dei limiti d'erogazione della potenza del motore. Questo avverrebbe con un arco di più ampie regolazioni per il distributore d'accensione e la regolazione della pompa d'alimentazione del carburante.

Una modifica di questo tipo potrebbe essere particolarmente utilizzabile su un motore turbo con le inerzie a risposta in potenza. Vista la definizione della vettura non è improbabile che proprio la 312 T3 avanzata sia destinata a portare in pista, entro breve, il motore a 6 cilindri 1500 turbo che la Ferrari sta studiando al banco da parecchio tempo.

Sempre in funzione delle novità relative alla regolazione elettronica dell'assetto vettura è da inquadrarsi il lavoro di questa équipe di tecnici. La vettura portata in pista si è presentata nell'aspetto esteriore originale se si vogliono escludere due accessori, di difficile visualizzazione che sporgono ai lati delle fiancate all'altezza dei radiatori anteriori.

● Travagliata la trasferta della **FERRARI** in California, causa gli scioperi delle compagnie aeree statunitensi. Arrivate a New York, le macchine sono state mandate con aerei di fortuna in California a Los Angeles o nei posti più vicini possibili. Le macchine sono arrivate il giorno precedente le prove e i meccanici hanno dovuto lavorare tutta la notte per poterle preparare. C'era apprensione per alcune casse di ricambi che erano finite a S. Francisco, poi anche queste sono arrivate alle due di notte e Piccinini è riuscito a svegliare a quell'ora un funzionario della dogana e sdoganare le casse. Così, in extremis, la trasferta della Ferrari è andata a posto.

● Il team della Ferrari aspettava a Long Beach l'arrivo per giovedì di **FORGHIERI**, ma gli scioperi in USA e in Europa hanno sconsigliato il viaggio perché, se tutto andava bene, Forghieri non arrivava prima di sabato sera, quando le prove erano già finite e forse non serviva più la sua presenza per la gara.

● I due piloti della **FERRARI** sono arrivati sul circuito con macchine non Fiat e sono stati richiamati all'ordine. Così Scheckter ha dovuto abbandonare la BMW per la 131 Brava, Villeneuve la Porsche 928 anche lui per la Brava, dopo che si è fatto vedere anche in TV con la vettura tedesca.

GIORNI DELLE PROVE

FITTI non lascia la vecchia per la nuova

● All'inizio delle prove Fittipaldi ha girato con la macchina nuova, poi dopo ripetute regolazioni si è convinto che la macchina sui circuiti lenti non andava bene e ha optato, fra lo sgomento generale del suo team, per la vecchia macchina che va ora meglio della nuova, il che è tutto dire...

● Durante la prima sessione di prove il turbo della Renault di Jarier si è rotto e i meccanici, ormai espertissimi, lo hanno cambiato in meno di mezz'ora.

● Venerdì, nelle prove non valide per lo schieramento, sulla macchina di Lauda si è verificata una perdita d'olio. In un primo momento si pensava che provenisse dal motore, poi si è scoperto che si era rotto un paraolio del cambio, che i meccanici hanno aggiustato in un'ora mentre Niki girava con il muletto.

● Durante la prima giornata di prove, Jones ha rotto il motore e non ha potuto continuare a provare perché la Williams non aveva il muletto, che era stato venduto ad Agostini.

● Ai box dell'Alfa Brabham durante le prove e la gara c'è stata l'attrice italiana Mita Medici che è qui in California per lavoro e la campionessa italiana di pentathlon che è a San Diego per studiare fisioterapia e allenarsi.

● Nella prima sessione di prove De Angelis ha potuto girare poco perché il suo motore un po' vecchiotto perdeva olio, mentre Merzario sulla macchina nuova ha girato pochissimo perché il suo motore non rendeva come voleva il comasco, che ha preferito cambiarlo prima di romperlo definitivamente.

● All'inizio delle prove di venerdì, al primo giro, oltre all'incidente di Villeneuve, Piquet è stato protagonista di un testa-coda risoltosi senza nessun danno. Si è girato nella curva prima di quella che immette nel rettilineo dei box.

● Laffite ha rotto il cambio durante la prima sessione di prove, e ha continuato a provare con il muletto, poi verso la fine delle prove ha rotto un semiasse. I semiasse, qui a Long Beach, si sono dimostrati deboli per molte macchine. Oltre alla Ligier ne hanno sofferto anche Renault e Lotus.

TECNICA IN PILLOLE

MARELLI anche per LIGIER

● E' ufficiale che la Marelli «sponsorizza» con le sue accensioni anche la Ligier, la macchina del momento. La scritta della ditta italiana è anche sulle tute dei meccanici francesi. La Marelli era intenzionata a dare le sue accensioni anche alla Arrows di Patrese e Mass, aveva solo richiesto un telex che confermasse l'ordine e la volontà ad avere l'accensione italiana. Non si sa per quale ragione quelli della Arrows si rifiutano di mandare il telex...

● Sulle Ferrari, oltre all'alettone avanzato che abbiamo presentato l'altra settimana su Autosprint, a Long Beach c'erano anche gli attacchi delle sospensioni anteriori diversi. Dopo l'incrinatura del telaio in Sudafrica erano state infatti rinforzate, inoltre erano state montate delle prese per raffreddare i freni posteriori.

● L'unica differenza nelle prove fra le due Lotus erano le doppie ali, tipo Ligier, montate sulla macchina di Andretti mentre quella di Reutemann era la solita già vista e in via di pensionamento.

● Sulla Brabham erano stati cambiati i radiatori dell'olio montati a destra mentre quello dell'acqua era a sinistra. Sino ad ora le vetture di Murray avevano il sistema misto, metà e metà.

● Non è che le «Wing-Car» si trovino molto bene su questo circuito di Long Beach, e meno male che è un circuito lento. In particolare nella curva a destra dopo il rettilineo dei box le macchine saltano e le minigonne non servono a nulla perché non hanno più l'aderenza con il terreno.

● Sulla Renault di Jabouille era stato montato un radiatore dell'olio nella parte anteriore sinistra della macchina, mentre quella di Arnoux era la solita vettura. La nuova Renault verrà provata la prossima settimana e verrà portata al debutto a Jarama da Arnoux perché molto probabilmente Jabouille, dopo l'incidente di queste prove, non potrà essere in Spagna.

● Due le Wolf qui sul circuito di Long Beach, sono eguali a quelle viste in Sudafrica. Alla Wolf hanno scoperto perché la macchina aveva così poca velocità a Kyalami: avevano montato delle molle troppo forti nelle pastiglie dei freni con il risultato che Hunt praticamente girava sempre frenato. Cambiate le molle, i risultati si sono visti in prova a Long Beach con la bella prestazione dell'ex campione del mondo.

● La nuova Copersucar ha subito molti lavori di dettaglio per cercare di migliorarla. Il cupolino dietro la testa del pilota è stato cambiato e arriva quasi fino al motore. L'alettone posteriore è nuovo e incorpora il serbatoio di recupero dell'olio, mentre il cambio non ha più la carenatura perché non raffreddava bene.

● Unica novità sulla Ligier erano le nuove prese dei freni. Ora i due «galletti» francesi sembra vadano più d'accordo che ad inizio stagione, stanno sempre insieme e ridono e scherzano fra di loro. Depailler si è poi risollevato un po' il morale dopo che nelle prove è riuscito finalmente a stare davanti a Laffite, il quale giura che il circuito per la sua macchina è il Jarama. Là nessuno vedrà le vetture francesi, tanto sarà il vantaggio che avranno su tutti, dice lui.

Quel... leone di LAMMERS

● La macchina più vistosa di questo GP USA West è indubbiamente quella di Lammers, la Shadow sponsorizzata dalla Samson, che ha un leone stilizzato che parte dal musetto della macchina e finisce dietro le spalle del pilota.

● Apparizione di Giampiero Moretti «Momo», fra uno sciopero e l'altro. Qui a Long Beach ha presentato, prima di partire per fare una gara con la nuova Porsche 935 in Georgia, un nuovo volante firmato dal campione del mondo Andretti che ha la particolarità di essere bloccato da uno spinotto e che si può levare sfilando una leva.

● I nuovi caschi della Simpson stanno ottenendo un buon successo in F.1. Hanno la particolarità di far respirare il pilota attraverso dei filtri che, in caso di fuoco, impediscono che vengano respirati gas nocivi o aria ardente. Li hanno già adottati Hunt, Fittipaldi, li hanno chiesti Villeneuve e Jones, mentre anche Rebaque ne ha acquistato uno.

● Nella seconda giornata di prove, Merzario dopo aver cambiato il motore ha girato con la nuova macchina facendo subito tempi buoni rispetto alla vecchia. Si è rotto un radiatore dell'olio ed è stato prontamente sostituito da Callagher e C., poi nelle prove cronometrate Merzario ha ottenuto un tempo che, anche se non eccezionale, gli ha permesso di qualificarsi.

VISTO E SENTITO

Meno male che c'era l'impiegato...

● Prima delle prove Mario **ANDRETTI** visitava stazioni radio e televisive, concedendo interviste e meritandosi l'appellativo di «must cooperative drivers in the world» il pilota che coopera di più. Ma Mario voleva compiere una visitina al centro per acquistare due paia di scarpe, un paio di pantaloni ed una maglietta. Quando è giunto il momento di pagare, Mario ha mostrato la «credit card». L'addetto ha chiesto come identificazione la patente d'auto che Mario non aveva. Per fortuna trovava quella internazionale e veniva quindi riconosciuto da un impiegato.

● Tra gli ospiti d'eccezione, oltre agli instancabili Dan Gurney e Phil Hill, l'attore italiano **FRANCO NERO** interessatissimo per la corsa a fare il tifo, ovviamente, per la Ferrari.

● Due vecchiette riportavano la rottura del femore, ci sono stati una dozzina di arresti per oltraggio all'ordine pubblico, tonnellate di salcicciotti arrostiti, mentre il numero degli spettatori di venerdì ha battuto di 5 mila unità quello dello scorso anno e di 12 mila quello '77.

● Per intere giornate centinaia di fotografi e giornalisti hanno fatto la fila per ritirare il biglietto, molti non l'hanno avuto perché non rappresentavano la «media» ufficialmente, mentre i «bagarini» sono stati pizzicati subito dagli arcigni pizzardoni del posto che appioppiano 5 dollari (prima erano due dollari - N.d.R.) se attraversi la strada con la luce rossa.

● E' venuto anche **LIGIER** a Long Beach. ha detto: «Tento ancora una volta, non vorrei essere io a portare sfortuna, se le cose vanno male anche qui giuro che sto a casa e vengo solo a Montecarlo». Chissà se il quinto posto di Depailler lo soddisfa...

● Lungo tutto il circuito di Long Beach si vendono dei distintivi da un dollaro da mettersi sulla giacca dove è riprodotta la faccia di **GUNNAR NILSSON** con la scritta «Join His Fight», che tradotto significa: «Partecipa anche tu alla sua battaglia».

● Gli unici che danno importanza al sempre più isolato **BALESTRE** a Long Beach erano gli uomini della Goodyear Leo Mehl e Paul Lauritzen, i quali sperano nell'appoggio del presidente della FISA (a proposito ora gira con il bracciale della FIA) per cercare di avere la possibilità di ridurre ad una sola giornata le prove del GP. E pare ci siano riusciti.