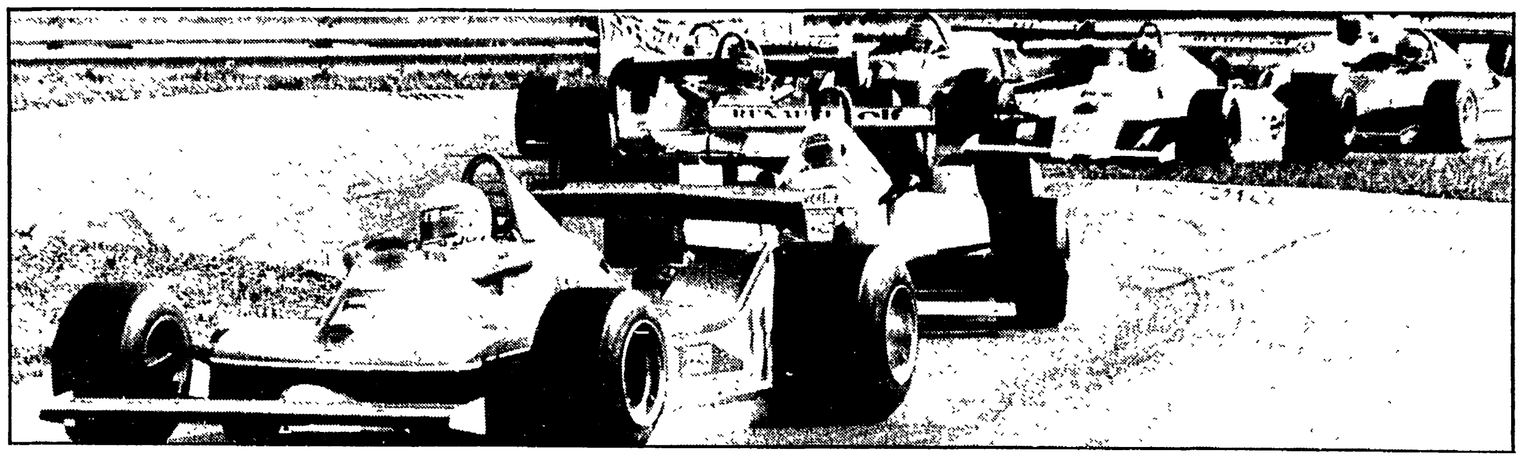
Domenica prossima in Argentina l'avvio della stagione che si articola in sedici gare

Questo il calendario del campionato mondiale 1980.

GENNAIO - 13: Argentina a Buenos Aires
27: Brasile a Interlagos
MARZO - 1: Sudafrica a Kyalami
30: Usa Ovest a Long Beach
APRILE - 13: Usa Est a Watkins Glen
MAGGIO - 4: Belgio a Zolder
18: Monaco a Montecarlo
GIUGNO - 1: Spagna a Jarama
29: Francia a Le Castellet
LUGLIO - 12: Inghilterra a Brands Hatch
AGOSTO - 10: Germania a Hockenheim
17: Austria a Zeltweg
31: Olanda a Zandwoort
SETTEMBRE - 14: Italia a Imola
OTTOBRE - 5: Canada a Montreal
12: Usa a Las Vegas

Il calendario non è ancora definitivo in quanto non è ancora stata ufficializzata l'esclusione del G.P. del Messico. Questa gara potrebbe prendere il posto di quella di Watkins Glen (G.P. Usa Est) qualora il 13 aprile il circuito americano, come si presume, sia ricoperto di neve. Il G.P. del Canada potrebbe essere anticipato al 29 settembre e il G.P. di Las Vegas posticipato al 19 ottobre.



Sul «mondiale» di F. 1 l'incognita del turbo

La Ferrari potrebbe presentare il nuovo tipo di propulsore già nelle prime corse europee A Buenos Aires sarà subito battaglia grossa Villeneuve all'attacco di Scheckter

Da sinistra in alto: Alan Jones, Nelson Piquet, Bruno Giacomelli e Elio De Angelis.

Il campionato del mondo di Formula 1, che comincia domenica prossima in Argentina, si annuncia di eccezionale interesse tecnico ed agonistico. Già nella gara di apertura si prevede battaglia grossa perché gli interessi in gioco non consentono più a nessuno di temporeggiare. Sono finiti i tempi in cui i vari *teams* si presentavano alle corse di avvio con le macchine dell'annata precedente più o meno modificate, in attesa di vedere lo sviluppo degli eventi. Oggi non si guarda a spese e le macchine non durano più neppure un'intera stagione.

Durante il breve intervallo tra la fine di un campionato e l'inizio dell'altro le officine della massima formula lavorano in modo frenetico e, messi a punto modelli sempre più sofisticati, si va alla ricerca di piste situate al riparo dei rigori invernali per provare e riprovare. Prima della fine di quest'anno abbiamo visto macchine polverizzare i vecchi records del Paul Ricard e alcune squadre hanno pure assaggiato il circuito di Baires per collaudare soprattutto le gomme.

In Francia le vetture più veloci sono state le Williams di Alan Jones e Carlos Reutemann, la Brabham di Nelson Piquet, la Lotus di Elio De Angelis, le Ligier di Jacques Laffite e Didier Pironi, la Ferrari di Gilles Villeneuve, la MacLaren di Alain Prost. Anche l'Alfa Romeo di Bruno Giacomelli s'è comportata discretamente.

Come giustamente osserva l'ing. Mauro Forghieri, le condizioni del Castellet in questa stagione mutano addirittura da un'ora all'altra e quindi veri confronti fra le prestazioni fornite dalle diverse vetture non sono possibili. Tuttavia il quadro uscito da queste prove dice che alle protagoniste dello scorso anno, cioè Ferrari, Williams e Ligier, potrebbero aggiungersene altrettante.

La casa di Maranello, che ha messo in disparte la T4 campione del mondo e vincitrice, con Villeneuve, dell'ultimo Gran Premio della scorsa stagione, affida la difesa del titolo alla T5, che dovrebbe essere in grado di sviluppare quelle velocità di punta necessarie a contrastare Williams e Renault turbo. Rispetto alla T4, che su talune piste denunciava evidenti carenze, la T5 rappresenta una positiva evoluzione e però le prove del Ricard hanno mostrato che pure le macchine sponsorizzate dagli sceicchi hanno fatto progressi. Inoltre, come si è visto, vanno già molto forte anche diverse altre vetture per cui la nuova Ferrari si troverà ad operare in un contesto sicuramente non facile.

Proprio in previsione della dura battaglia che il 1980 prospetta, a Maranello si lavora alacremente intorno al motore turbo, che potrebbe fare la sua apparizione sui bolidi del «Cavallino» già nelle prime corse europee. Se così fosse e se il turbo dovesse rivelarsi carta vincente, allora il mondiale di quest'anno potrebbe segnare una svolta «storica» nelle corse della massima formula. A Renault e Ferrari si aggiungerebbero ben presto altre grandi case (prima fra tutte l'Alfa Romeo che sta preparando anch'essa un motore sovralimentato) e la competizione tornerebbe forse alle origini, allorché tutte le maggiori fabbriche d'automobili scendevano in pista per farsi *réclame* e per sperimentare le tecniche di produzione.

Infatti con l'avvento dei motori turbocompressi la Formula 1 potrebbe riavere quel ruolo di collaudo di soluzioni tecniche avanzate che oggi ha quasi completamente perduto a causa del suo tipo di evoluzione, che si è soprattutto indirizzata verso le gomme e verso esasperati e pericolosi marchingegni aerodinamici che nulla hanno in comune con le normali automobili.

Questo campionato, oltre che sotto il profilo tecnico, si presenta avvincente anche per i contenuti sportivi ed umani che propone. In primo piano balza subito il confronto fra Jody Scheckter e il suo compagno di squadra Gilles Villeneuve che tutti indicano come successore del sudafricano.

Il piccolo canadese ha ormai dimostrato in molte occasioni di essere più veloce del campione in carica e però si dice che egli non possegga la capacità di calcolo necessaria per amministrare le proprie possibilità durante il lungo arco del campionato. Può anche darsi che Gilles non sia del tutto maturo e che alle sue indubbie doti manchi quella del «ragioniere». Ma se è riuscito a vincere un titolo mondiale Mario Andretti, non vediamo proprio perché ciò dovrebbe essere negato a Villeneuve, che come l'italoamericano è un combattente irriducibile ma non certo un mezzo pazzo che va forte solo perché pigia furiosamente sull'acceleratore senza curarsi del rischio.

Anche Alan Jones si candida per l'iride e insieme con lui nutrono aspirazioni un po' tutti i giovani talenti, ma, come è ben noto, l'ultima parola, diciamo pure purtroppo, non spetta ai piloti bensì alle macchine. E le macchine valide, salvo sorprese, sono quella mezza dozzina, e forse meno, che abbiamo nominato. L'incognita del turbo, poi, potrebbe ridimensionare il già piccolo drappello.

Per gli appassionati italiani dello sport automobilistico questo campionato si presenta comunque tra i più ricchi di promesse. Alla Ferrari, bandiera di sempre, vengono ad aggiungersi l'Alfa Romeo e, certo con minori pretese, la debuttante Osella. E poi, se proprio non abbiamo ancora un pilota di casa pretendente al titolo, certo ne abbiamo qualcuno che può puntare al successo di tappa. Il che non è poco, dopo tanti anni di esclusivo predominio straniero.

Nella foto in alto sopra il titolo: i bolidi della F. 1 sulla pista del G.P. d'Italia a Monza. Sotto: Jody Scheckter, campione del mondo in carica ed il suo «vice», Gilles Villeneuve.

Elio De Angelis

Dall'iride dei go-kart alla Lotus

Elio De Angelis, ventunenne romano, scoprì l'ebbrezza della velocità a soli quattordici anni quando partecipò alle sue prime gare sui go-kart. Figlio del noto motonauta Elio, nel 1975 riuscì a laurearsi campione mondiale della specialità. Due anni dopo debutta al volante di una monoposto di F. 3, una Chevron. La macchina non lo soddisfa e, grazie a un robusto aiuto finanziario, acquista una Ralt azionata dal motore Toyota alla cui guida conquista il titolo italiano della categoria.

Nel 1978 entra nell'abitacolo della Ralt-Ferrari di F. 2. Un'esperienza negativa per De Angelis. Il romano, a metà stagione, abbandona il lavoro di sviluppo della «capricciosa» vettura e passa alla Chevron. Ma, anche con questa macchina, le delusioni sono molte di più che le soddisfazioni. Il '78 comunque per De Angelis è un anno importante in quanto, tornato per una gara alla F. 3, riesce a vincere il Gran Premio di Montecarlo. Nel 1979 fa il suo esordio in F. 1 al volante di una Shadow.

Il suo miglior risultato l'ottiene proprio all'ultima gara di Watkins Glen dove conquista il quarto posto. Durante il «mercato-piloti» si è distinto nel corteggiare Colin Chapman, padrone della Lotus. Alla fine di lunghe contrattazioni, De Angelis ha potuto coronare anche questa sua ambizione.

Bruno Giacomelli

Una carriera tribolata ma di successo

Bruno Giacomelli, ventottenne bresciano di Borgo Pancarale, presenta una storia molto diversa da quella di altri piloti della F. 1. Nella massima formula è arrivato tardi per «carenza» di aiuti economici. Figlio di un idraulico, Giacomelli — con enormi sacrifici personali — riuscì, nel 1971, a frequentare a Monza la scuola di pilotaggio. Era uno dei migliori e, grazie a un assegno di un suo amico bresciano, nel '72 riesce ad acquistare una malandata Tecno con la quale partecipa al campionato di F. Ford.

Il servizio militare l'allontana dalle piste per tutto l'anno successivo. Nel '74 Giacomelli ritorna alle gare in F. Italia. Nel '75 conquista il titolo italiano di questa formula e, visto che in Italia non trova sponsor, parte per l'Inghilterra dove trova lavoro in una scuderia automobilistica. Riesce comunque a segnalarsi nelle poche gare alle quali può partecipare e nel '76 la March gli offre una monoposto di F. 3 alla cui guida riesce a vincere il Trofeo Shell, il Gran Premio di Montecarlo e ottenere il posto d'onore nel Trofeo BP.

L'anno successivo, sempre con la March, si cimenta in F. 2 dove trionfa a Vallelunga, al Mugello e a Donington. Nel '78 conquista il titolo europeo di F. 2, battendo ogni record di vittorie: ben otto Grand Prix infatti sono suoi. Un curriculum, questo, che gli permette il debutto in F. 1 che avviene con una McLaren a Monza.

Nella scorsa stagione è stato pilota ufficiale dell'Alfa Romeo e della BMW-Turismo. Incarico, questo, lasciato quest'anno.

Riccardo Patrese

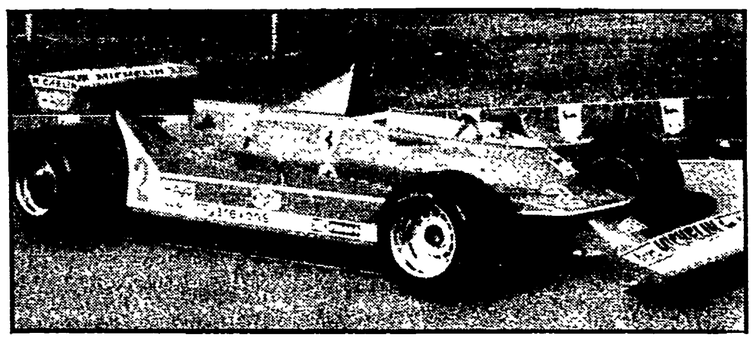
Alla ricerca di definitiva consacrazione

Padovano venticinquenne, Patrese è certo tra i piloti italiani, attualmente impegnati in F. 1, quello più affermato. Ci corre stabilmente da due anni e l'Arrows lo ha designato prima guida delle sue vetture.

Patrese proviene anch'egli dai go-kart nei quali conquistò il titolo italiano ('72), quello europeo e mondiale ('74). La sua avventura nelle monoposto ha inizio nel '75 quando, al volante di una F. Italia, conquista il secondo posto nel campionato italiano. La stagione successiva passa alla F. 3 e, con una Chevron-Toyota, si laurea campione italiano ed europeo della categoria.

Nel 1977, dopo il debutto in F. 1 che avviene a Montecarlo con la Shadow, si dedica alla F. 2. Contro Patrese s'accanisce la sfortuna e il quarto posto nel campionato europeo, vinto da Arnoux, non rispecchia i meriti del padovano. Nel 1978 Patrese diventa stabilmente pilota di F. 1 con la Arrows che rende competitiva e porta al secondo posto in un polemico Gran Premio di Svezia vinto da Lauda con la Brabham dotata del famoso «ventilatore». La sua indole arrogante gli crea antipatie tra gli altri piloti che lo indicano (senza prove consistenti) «colpevole» di aver causato l'incidente a Monza che costò la vita a Peterson e la lunga degenza in ospedale di Brambilla.

Lo scorso anno Patrese è stato costretto a recitare un ruolo di comprimario. L'Arrows affidatagli aveva irrisolvibili difetti di costruzione. Il valore del pilota comunque non si discute e, per questa stagione, sono stati in molti a richiederne i servigi. Ma Patrese aspetta solo una chiamata: quella di Ferrari.



La nuova T 5 della Ferrari, nella foto in alto, e l'Alfa Romeo di Formula 1.

Così i protagonisti dell'iride

Numeri	Squadra	Piloti	Debutto	G.P. disp.	Vittorie
1	FERRARI	Scheckter	US '72	99	10
2		Villeneuve	GB '77	34	4
3	TYRRELL	Jarier	I '71	84	—
4		Daly	GB '78	13	—
5	BRABHAM	Piquet	G '78	20	—
6		Zunino	CN '79	2	—
7	MC LAREN	Watson	GB '73	94	1
8		Prost	—	—	—
9	ATS	Surer	US '79	1	—
10		Lammers	AR '79	13	—
11	LOTUS	Andretti	US '68	96	12
12		De Angelis	AR '79	14	—
14	ENSIGN	Regazzoni	OL '70	128	5
15	RENAULT	Jabouille	GB '77	32	1
16		Arnoux	B '78	20	—
17	SHADOW	Kennedy?	—	—	—
18		Cogan?	—	—	—
20	FITTIPALDI	Fittipaldi	GB '70	130	14
21		Rosberg	SA '78	17	—
22	ALFA ROMEO	Depailler	F '72	87	2
23		Giacomelli	I '77	13	—
24	MERZARIO	Merzario	GB '72	57	—
25	LIGIER	Pironi	AR '78	31	—
26		Laffitte	G '74	79	3
27	WILLIAMS	Jones	S '75	67	5
28		Reutemann	AR '72	115	9
29	ARROWS	Patrese	MC '77	37	—
30		Mass	GB '73	85	1
31	OSELLA	Cheever	SA '79	1	—
32		Ghinzani	—	—	—

I piloti della Shadow non sono ancora stati scelti e con Kennedy e Cogan figurano in lizza anche Tambay, Gabbiani e Stuck. Per Ghinzani invece il suo debutto sulla seconda delle Osella potrebbe avvenire dal G. P. di Spagna. La squadra di Merzario risulta regolarmente iscritta al «mondiale» anche se il pilota-costruttore comasco recentemente ha ribadito il suo abbandono dalle corse di F 1.

Un campionato incerto: Williams e Ferrari favorite

Sono spariti i teams di Merzario e Wolf; li rimpiazza l'Osella Dopo l'abbandono di Niki Lauda entra Zunino nella Brabham

E' pronostico abbastanza facile prevedere un «mondiale» molto combattuto. Basta rileggere e confrontare i tempi ottenuti dalle varie macchine nei test sostenuti in dicembre sul circuito francese di Le Castellet. I divari sono minimi, specie quelli ottenuti nelle medesime condizioni climatiche, un rilievo questo che serve a ribadire l'attuale livellamento esistente nel «parco» macchine della Formula 1.

Sono monoposto che si assomigliano moltissimo nella loro concezione tecnica. Tutte macchine-ala insomma, seguendo l'esempio di quella che, giustamente, è stata definita la vettura rivelazione del 1979: la Williams FW07. Semplicità costruttiva e una certa «pulizia» aerodinamica hanno fatto della creazione di Frank Williams un modello di ispirazione per tutti gli altri costruttori. Anche Colin Chapman, che era orientato verso soluzioni avveniristiche, si è poi dovuto ricredere, sicchè la Lotus, costruita per questo «mondiale», di soluzioni d'avanguardia ne ha ben poche.

Crediamo che per eccellere in questa stagione, vista appunto l'omogeneità nelle concezioni di costruzione, particolare importanza assumerà l'aerodinamica. Le macchine nei loro «abiti esteriori», presentano appunto rilevanti differenze. Il lungo e paziente lavoro nelle gallerie del vento ha portato i vari progettisti a scegliere discordi soluzioni e, probabilmente, in attesa dell'avvento dei «turbo» Ferrari e Alfa Romeo, saranno proprio queste diversità a fare selezione specialmente sui tracciati più veloci.

Poche le novità nel mondo della F.1. Sono spariti i *teams* di Merzario e Wolf ed è arrivata l'Osella. Un mutamento anche per quanto concerne i piloti. In Argentina vi sarà solo il debutto del francese Alain Prost, campione europeo '79 della F. 3. Una prova, l'ennesima, che l'attuale Formula 1 non si presta a radicali mutamenti e chi, dopo l'abbandono di Hunt e Lauda, andava predicando un «ricambio», è stato subito smentito dai fatti. L'attuale enorme costo di un «mondiale» costituisce un freno per le ambizioni dei giovani piloti. Occorre portare tanti soldi per poter disporre di una macchina e, attualmente, *sponsor* disposti a sborsare montagne di dollari per «aiutare» piloti privi d'esperienza non se ne trovano affatto. Vediamo comunque in dettaglio come si presentano le varie squadre.

Niki Lauda: senza di lui la corsa all'iride.

FERRARI — Ha riconfermato Scheckter e Villeneuve e porta subito al debutto la T 5 che, rispetto alla T 4 dello scorso anno, presenta miglior aerodinamica e impianto frenante di nuova concezione.

TYRRELL — E' stato riconfermato Jarier al quale è stato affiancato l'irlandese Daly. Il pilota di punta rimane comunque il francese. La macchina presenta solo leggere modifiche rispetto al modello precedente e quindi pare destinata a recitare un ruolo di comprimario.

BRABHAM — Indubbiamente l'abbandono di Lauda sembra aver giovato a questa scuderia. Via l'austriaco, il giovane brasiliano Piquet non ha perso tempo per inserirsi tra i migliori. Gli terrà compagnia l'argentino Zunino (un miliardario), il quale ha portato al *team* di Ecclestone gli indispensabili capitali per poter procedere al lavoro di sviluppo della BT 48 azionata dal motore Cosworth. Piquet e la Brabham sono stati tra i più veloci nelle prove di Le Castellet. Il binomio potrebbe costituire la grossa sorpresa.

LOTUS — Chapman spera nel miracolo. La scorsa stagione, con una macchina avveniristica, ha avuto solo grandi delusioni. La genialità dell'uomo è comunque fuori discussione. Da lui è sempre possibile aspettarsi qualche stregoneria tecnica. Se vi riuscisse, il favorito potrebbe essere l'italiano De Angelis in quanto Andretti sembra aver perso buona parte della sua combattività.

RENAULT — La mancanza di continuità nel rendimento del «turbo» costituisce tuttora un grosso *handicap* per la conquista di punti nel mondiale. La vettura francese, seppur velocissima, deve risolvere problemi di affidabilità per poter sperare di coronare le proprie ambizioni. I piloti, Jabouille e Arnoux, sono inferiori a pochi.

WILLIAMS — Con la Ferrari è la favorita del campionato. La nuova macchina affidata a Jones ha già stupito tutti con le sue prestazioni record. Con l'australiano farà coppia Reutemann e appunto sulla compatibilità di carattere tra i due piloti occorre mettere un grosso punto interrogativo.

ALFA ROMEO — E' certo la vettura più attesa ed è diversa rispetto a quella portata in pista, lo scorso anno, da Giacomelli. Presenta fiancate altissime e un musetto di profilo aeronautico. L'Alfa Romeo, ovviamente, manca ancora d'esperienza nel campo delle vetture ala; ma, se il lavoro non subisce rallentamenti, qualche bella soddisfazione, Giacomelli, Depailler o Brambilla potranno permetterselа.

Le altre monoposto: Mc Laren, ATS, Ensign, Shadow, Fittipaldi, Ligier, Arrows e Osella, attualmente, godono, per vari motivi, di scarso credito.

Pagina a cura di **Giuseppe Cervetto e Lino Rocca**