

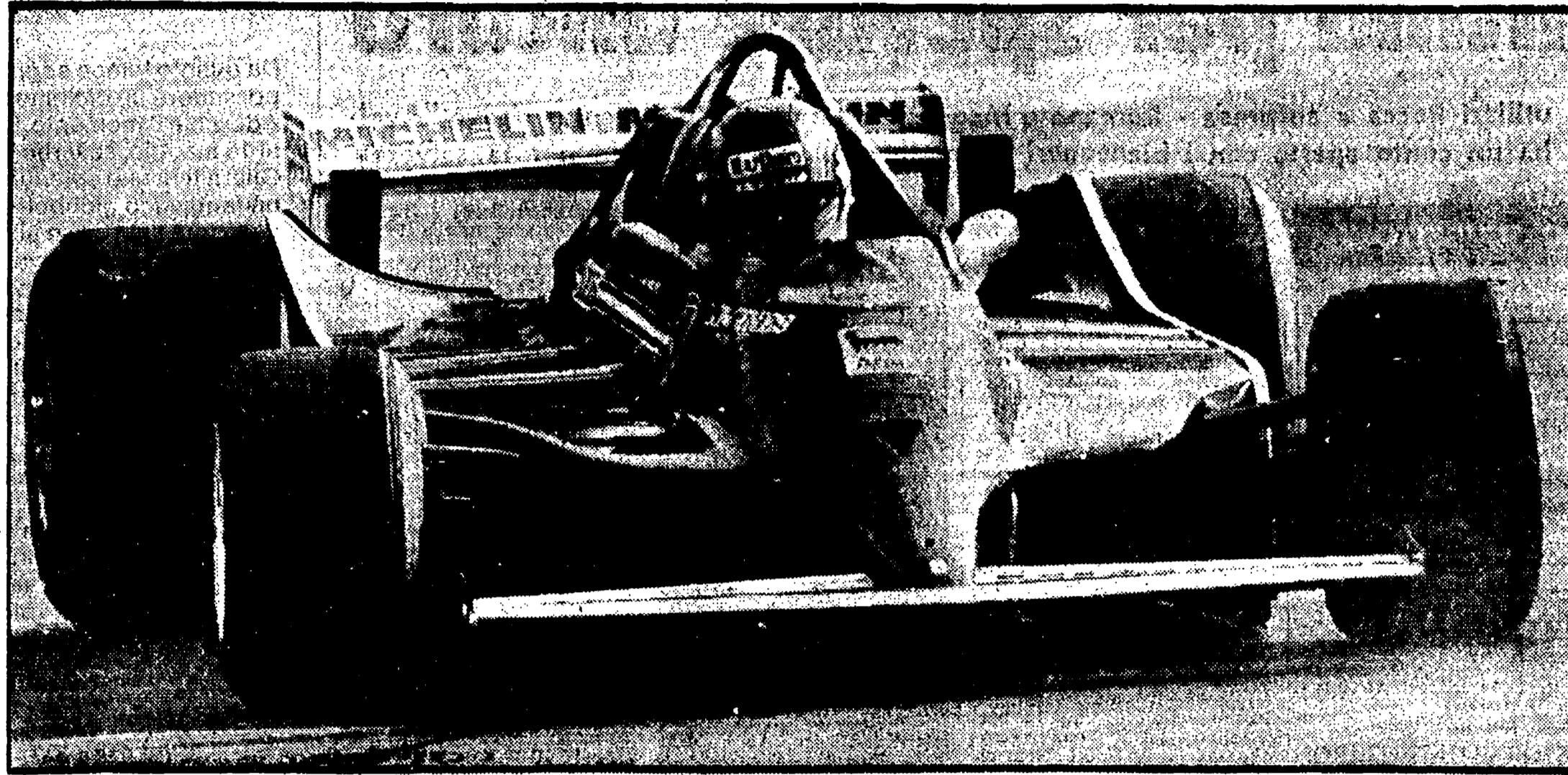
Oggi grande festa all'autodromo Dino Ferrari di Imola per il G. P. San Marino (tv rete 2 ore 14.45)

La Ferrari di Villeneuve in «pole position»

Dal pilota canadese una bella sorpresa Deludono le Brabham

La griglia di partenza

1 FILA:	Villeneuve (Ferrari)	Reutemann (Williams)
2 FILA:	Arnoux (Renault)	Prost (Renault)
3 FILA:	Piquet (Brabham)	Pironi (Ferrari)
4 FILA:	Watson (Mc Laren)	Jones (Williams)
5 FILA:	Patrese (Arrows)	Laffite (Talbot)
6 FILA:	Giacomelli (Alfa Romeo)	Andretti (Alfa Romeo)
7 FILA:	Rebaque (Brabham)	De Cesaris (Mc Laren)
8 FILA:	Rosberg (Fittipaldi)	Tambay (Theodore)
9 FILA:	Alboreto (Tyrrel)	Jabouille (Talbot)
10 FILA:	Cheever (Tyrrel)	Gabbiani (Osella)
11 FILA:	Curer (Ensign)	Guerra (Osella)
12 FILA:	Salazar (March)	Borgudd (ATS)



GILLES VILLENEUVE al volante della Ferrari turbo sarà oggi il gran favorito del G.P. di San Marino

Un giro di pista con Stohr per scoprire i segreti del circuito



La settimana scorsa al «Dino Ferrari» di Imola, dovevano provare tutti i «team». Ma, a causa del maltempo e degli scioperi alla dogana di Londra, solo alcuni scuderie (Ferrari, Renault, Alfa Romeo e Osella) hanno potuto mettere in pista i loro bolidi. Pochi piloti, quindi hanno potuto prendere o riprendere confidenza col circuito romagnolo da tutti considerato fra i più impegnativi del mondiale di Formula uno. Uno che lo conosce bene è Siegfried Stohr, nato e cresciuto a Rimini. Il pilota della Arrows, già in casa. Ha accettato di fare per noi un giro di pista con la sua monoposto, il naturalmente simile a quella del compagno di squadra Patrese per svelarci tutti i segreti del «Dino Ferrari».

Dal nostro inviato
IMOLA — Gilles Villeneuve in pole position oggi nel Gran Premio di San Marino. Gli ottantamila del «Dino Ferrari» sono scattati in piedi applaudendo. Il canadese ha girato in 1'34"32 superando i forti Reutemann, Prost, Arnoux, Jones e Piquet. Anche le Renault turbo, prime nelle prove di venerdì, hanno impressionato per la loro potenza, soprattutto sui lunghi circuiti. Strepitosa la rimonta di Bruno Giacomelli, pilota dell'Alfa Romeo. Venerdì era deluso: aveva rotto due motori. Ieri è salito dal 23. all'11. posto. Il bresciano ha dimostrato di essere un pilota dalla carburazione lenta: deve insomma capire bene la macchina, poi le sue prestazioni sono assicurate. Anche Patrese sta facendo un campionato veramente entusiasmante. Conquistata la settimana piazza nelle prime prove, l'ha mantenuta anche ieri.

Al box della Ferrari c'era euforia: Villeneuve primo e Pironi sesto. Non capitava da tempo vedere vetture del cavallino rampante tra le prime posizioni. Un successo che neppure l'ingegner Mauro Forgheri si aspettava. «Il nostro obiettivo — ci ha detto il direttore tecnico della Ferrari — rimane sempre quello di terminare la gara. Arrivare tra i primi 5 o oltre le nostre possibilità». Entusiasmo anche nella Osella. I due piloti Gabbiani e Guerra, esclusi dalle corse di Rio e Buenos Aires, si sono finalmente classificati. L'ingegner Osella, un tipo solitamente chiuso, ieri abbracciava tutti. Michele Alboreto, milanese, al suo primo gran premio di formula 1 con la Tyrrel partirà 17°. E' ragazzino. «Te lo dico, ieri, io, che la mia unica aspirazione era classificarmi. Ora hai davanti a te l'uomo più felice del mondo». Delusione invece nei box della

Brabham («sono tutti contro di noi» ha detto Nelson Piquet) e sulla faccia di Siegfried Stohr: «Tutta colpa delle sospensioni pneumatiche. La macchina si alzava e si abbassava, facevo una fatica bestia per guidarla». Tormentata anche la vigilia del Gran Premio di San Marino. Mentre i bolidi provavano dietro le quinte si sono scatenate delle polemiche furiose. Sono state giornate caratterizzate da voci allarmistiche, colpi di scena, smentite e controsmentite. Cerchiamo di fare un bilancio di queste battaglie fatte più e colpi di articoli di legge, che di colpi di potenza dei motori.

Riandiamo a venerdì mattina. I commissari sportivi e tecnici dopo aver controllato le vetture ne dichiarano fuori legge la maggior parte. Questo il motivo: applicate alla fine del telaio c'erano delle bandelle «mobili» che in corsa producono gli stessi effetti delle «minigonne» dichiarate fuorilegge. Allora i responsabili delle scuderie inglesi si riunivano in assemblea per prendere una decisione. Addirittura era circolata la voce del ritiro della Brabham dal Gran Premio di San Marino.

Bruno Giacomelli fa il punto della situazione per noi, dopo le prime prove iridate

Il vero campionato del mondo parte oggi

E' dal Gran premio di San Marino che inizia il vero mondiale di formula uno. Due i motivi principali: il rispetto dei nuovi regolamenti e la messa a frutto delle esperienze accumulate nelle prime tre gare. A Imola, in sostanza, si saprà se le sospensioni miracolose della Brabham sono legali o no. E' un sistema che permette alle monoposto inglesi di toccare sistematicamente l'asfalto in corsa e di rialzarsi a livello regolamentare (i famosi sei centimetri dal suolo) durante le verifiche dei commissari al box. Se saranno ritenute irregolari, bene, altrimenti, questo è pacifico, tutti gli altri team saranno costretti ad usare lo stesso «trucco».

Per questo è difficile tirare un bilancio veridico sui Gran premi di Long Beach, Rio de Janeiro e Buenos Aires. Non si è mai combattuto ad armi pari. C'è sempre stato qualcuno che ha messo in pista delle macchine

truffaldine, che ha giocato con i bussolotti falsando quindi ogni pronostico e risultato. E le vetture di F. 1, permettetemi di dirlo, sono oggi più importanti dei piloti. Chi si siede su un bolide è condizionato dal mezzo che ha a disposizione. Mettete il guidatore più bravo del mondo su una monoposto scadente e vi accorgete che continuerà a rimediare delle magre figure. I piloti cominciano a pesare quando le macchine hanno raggiunto gli stessi livelli di competitività e affidabilità.

E' vero che le vetture italiane avranno poco da dire in questo mondiale? No, non saranno delle comparse. La Ferrari non mi sembra che stia an-

dando male. Ha l'handicap di avere una macchina completamente nuova e un motore, il turbo, tutto da scoprire. Comunque è già riuscita a dimezzare i tempi di preparazione occorsi alla Renault. Un fatto è certo: il fattore esperienza in F. 1 è determinante perché l'affidabilità meccanica, la sperimentazione per ottenere una perfetta messa a punto e un'ottima aerodinamica non s'improvvisano. Il discorso coinvolge anche l'Alfa Romeo. L'anno scorso, si ricorda, aveva una vettura competitiva. A Watkins Glen ho accarezzato il sogno di vincere un Gran premio, poi mi sono ritirato per la fatale rottura di una bobina. Quest'anno, cambiati

regolamenti, ci siamo trovati di fronte a una macchina nuova che per funzionare alla perfezione ha bisogno di tempo e di prove continue. Il lavoro per rendere sempre più competitiva una monoposto non finisce mai. Anche perché i nostri avversari non dormono. Noi in America, con le corse ogni 15 giorni, il maltempo e i guasti di natura elettrica, non abbiamo avuto la possibilità di effettuare tutte le prove aerodinamiche che avremmo voluto fare.

Dovete sapere che all'Alfa Romeo tutto viene costruito in proprio, bullone per bullone. E se il sistema di accensione, ad esempio, fa la bizza, dobbiamo lavorare solo su quello tra-

lasciando di intervenire su altri particolari della vettura. Ma abbiamo un ulteriore handicap rispetto agli altri team: siamo rimasti assenti per troppo tempo dalla F. 1.

Nell'80 siamo stati in grado di sviluppare una vettura che, alla fine del campionato, andava veramente forte. Quest'anno, lo posso assicurare, tutti (tecnici, meccanici e piloti) stiamo lavorando sodo, ci facciamo in quattro per ritornare alla vittoria. Io, e lo stesso posso dire di Andretti, in America abbiamo fatto del nostro meglio. E lo rifaremo qui a Imola. State pur certi che non saremo noi i primi a togliere il piede dall'acceleratore.

Stohr

Scrive il sindaco della città

Un autodromo che va oltre la formula 1

Grazie al gemellaggio fra la Repubblica di San Marino e la città di Imola, il nostro autodromo e le nostre terre possono ospitare una prova mondiale di auto mobilitazione. Per noi è un fatto importante anche per la sua influenza del turismo che coinvolgerà i paesi vicini e in particolare la riviera adriatica opportunamente convenzionata con l'organizzazione della manifestazione sportiva. Imola ancora una volta sarà al centro dell'attenzione nazionale e internazionale. Gli occhi di tutto il mondo saranno puntati su un autodromo che è patrimonio della storia insieme essendo frutto sia della passione sportiva di questa terra di Romagna sia della ricerca, soprattutto negli anni '50 e '60, di occasioni di lavoro e di sviluppo.

In questi anni molto si è discusso sul «Dino Ferrari», forse sarà ancora, e giustamente, occasione di dispute accanite. Ma un dato è certo: nessuno può negare la sua portata storica, il suo ruolo di crescita economica, l'essere un polo di attrazione di grandi interessi sportivi, la sua funzione di stimolo per attività sportive che coinvolgono diversi campi del professionismo e dell'impegno amatoriale. Non a caso gli abitanti di Imola lo considerano anche come «Palestra verde». Infatti gli occhi copita molte delle manifestazioni sportive più importanti della città e di rilievo nazionale e internazionale.

Credo che sia con questo spirito che si debba affrontare la discussione. Ciò vale per l'amministrazione comunale intenzionale e impegnata a risolvere, nell'ambito delle disponibilità finanziarie, tutti i problemi di compatibilità di una società a dimensione dell'uomo la divisione debba essere complessiva e ispirata al rispetto dei più diversi interessi. Lo stesso ragionamento vale per l'ACI di Bologna che, impegnata nella gestione dell'attività motoristica e automobilistica dell'autodromo, non può ignorare il suo rapporto con i diversi sport diversi e con una realtà territoriale ricca e complessa.

E' con questa logica che partecipiamo alle vicende del «Dino Ferrari» e invitiamo la popolazione a essere lo sciolimento della formula una grande occasione di passione e di festa dello sport e del popolo.

Bruno Solaroli
Sindaco di Imola

Dopo i bolidi di formula uno

Si corre anche con le Abarth

IMOLA — Oltre 60 monoposto sono iscritte alla terza prova del campionato formula Fiat Abarth che si svolgerà oggi a Imola dopo il Gran premio di formula uno. Il campionato si articola su 15 prove. Dopo le prime due gare (a Monza e al Mugello), Giannini e Scarabelli guidano la classifica assoluta con 9 punti ciascuno davanti a Regasa e Santin con punti a testa. Attualmente sono già oltre 150 le monoposto realizzate alla «Abarth» per i giovani piloti che intendono cimentarsi in questa formula considerata una vera e propria scuola per le formule maggiori.

Sergio Cuti

ROMA — Duccio Bartalucci (con i cavalli Deltah e Guido), Michele della Casa (Scarlé, Ibis e The Avenue), Umberto Lupatetti (Twilight e Bili), Filippo Moresco (Adam e Mundi), Giorgio Nuti (Man e Bambury) e Bruno Scotti (Eos II e Falk) sono i sei cavalieri che rappresenteranno l'Italia al Concorso Ippico Internazionale di Piazza di Siena, che (patrocinato dal Comune di Roma) intende così sottolineare la sua volontà di contribuire a che tutti abbia-

Chi vincerà? Il pronostico di quattro piloti



Villeneuve: io punto Brabham

Dal 1977 alla Ferrari, il canadese Gilles Villeneuve ha partecipato a 48 gran premi e ne ha vinti quattro: «Il nostro risultato più importante è che in otto mesi abbiamo raggiunto un rendimento quasi uguale a quello della Renault che usa il turbo ormai da tre anni. Questo per noi è un mondiale di transizione, di esperienza. Il motore va bene, è molto potente. L'unico problema è la giusta distribuzione del suo peso. Per il gran premio di San Marino abbiamo modificato la parte anteriore del telaio e il cambio di guida è ora più avanzato. Difficile fare pronostici perché non esiste la macchina perfetta in grado di vincere sempre. Ci sarebbe se avesse il motore Ferrari, le gomme Good Year e il telaio della Williams. Ecco quando avremo un telaio come quello della monoposto inglese, saremo imbattibili. Per ora ecco l'ordine d'arrivo: Brabham, Williams e Renault».

Nella foto in alto: VILLENEUVE



Andretti: vince la Williams

Campione mondiale con la Lotus nel 1978, l'italo-americano Mario Andretti guida un'Alfa Romeo 179/C: «Finora la macchina non ha reso secondo le sue possibilità. Prima c'è stata la benzina difettosa, poi i tamponamenti, infine i guasti di natura elettrica. La vettura, anche se il peso non è eccessivo, dovrebbe essere più leggera e soprattutto più stabile. La settimana scorsa abbiamo fatto dei progressi: risolto il problema della bobina maledetta, è stato messo a posto il motore e abbiamo adottato il monoposto al circuito romagnolo. Speriamo ora che le sospensioni della Brabham vengano messe fuorilegge e non salti fuori qualcosa con un altro trucco. Voglio che i lettori dell'Unità sappiano questo: all'Alfa non stiamo scherzando, crediamo ancora di poter vincere a Imola daremo del filo da torcere ai bolidi e mi ci metto anch'io, che danno per i favoriti: Williams, Brabham e Renault».

Nella foto in alto: ANDRETTI



Pironi: anch'io dico la Brabham

Vincitore l'anno scorso con la Ligier nel Gran Premio del Belgio e quinto nella classifica mondiale piloti, il francese Didier Pironi corre per la Ferrari: «Abbiamo una macchina nuova che ci ha dato dei grandi risultati. In questi mesi ci siamo occupati soprattutto del propulsore e abbiamo quindi trascurato la parte telaio che in formula uno è forse più importante del motore. Ecco spiegati gli scarsi risultati ottenuti in queste tre prime prove. Problemi ce ne sono ancora, ma superabili. Per questo sono ottimista. Oggi come oggi la soluzione più realistica è il turbo, però appena il compressore darà garanzie più concrete potremo mettere in pista un motore superavanzato. Inoltre avremo abolito il ritardo del momento in cui si schiaccia l'acceleratore e quello dell'erogazione della potenza del motore. Il percorso di Imola è molto veloce. Allora io dico: Brabham, Renault e Ferrari».

Nella foto in alto: PIRONI



Prost: Renault e chi altro?

Già brillante pilota della McLaren, il francese Alain Prost è diventato l'uomo di punta della Renault: «Se la Brabham non avesse scato le sospensioni irregolari e gli altri piloti non si fossero dirottati a batterci fuori pista, oggi avremmo più punti nella classifica mondiale. E' vero che la storia del gran premio non si fa con il "se", ma alla fine del campionato questi inconvenienti pesano. Comunque con il terzo e il quinto posto in Argentina abbiamo dimostrato di poter recitare la nostra parte e bene. Imola la conigliamo in "pole position". Nessuno nega che avremo delle difficoltà all'uscita delle curve più strette, ma nel complesso la pista è veloce e ci favorisce. A Zolder poi avremo una macchina ancora più competitiva, faremo piangere tutti. Arriveranno nell'ordine: Renault e Renault».

Nella foto in alto: PROST

Oggi si apre a Piazza di Siena il Concorso ippico internazionale

Inghesi, belgi e svizzeri hanno ottimi binomi. Oggi tra un premio e l'altro si avrà il Concorso ippico internazionale di Piazza di Siena. Il premio delle Nazioni per squadre nazionali si disputerà giovedì.

Questo il programma delle «dritte» TV: oggi: ore 14, rete 3; domani: ore 15.30, rete 1; mercoledì: ore 14.30, rete 3; giovedì: ore 14.30, rete 3; venerdì: ore 14.30, rete 3; sabato: ore 14.30, rete 2; domenica: ore 14.30, rete 3.

La manifestazione in «dritta» sulla Rete tre.

La partecipazione quest'anno è molto qualificata e il compito degli assenti assai difficile dato anche il rinnovamento della squadra che per la prima volta dopo tan-

ti anni non schiererà i «mascari» D'Inzeo. Otto sono le nazionali in gara: Italia, Austria, Belgio, Francia, Gran Bretagna e Svizzera con proprie squadre nazionali e Irlanda e RFT con presenze individuali.

I cavalieri da battere saranno i francesi, ma anche

Nella foto in alto: Stohr