

Mondiale  
sempre meno  
piloti...

domenica **SPRINT**

Sub giudice il risultato del G.P. SVEZIA  
in settimana SÌ o NO al ventilatore

E' appena partito il GP di Svezia ad Anderstorp: Andretti e Lauda sono già in testa, seguono Patrese, Watson, Peterson, Scheckter, Reutemann, Villeneuve, Depailler e altri



# Lauda ad ala rotante

DALL'INVIATO

ANDERSTORP - Infuriano ed infurieranno le polemiche, dopo questo Gran Premio di Svezia. La sorpresa che Gordon Murray, progettista della Brabham, ha preparata a tutti i suoi colleghi, legale o no che sia la soluzione adottata, è di

quelle che faranno epoca, da ricordare per tanto tempo. Tra la ridda di carte bollate e di riunioni ci eravamo quasi dimenticati che ad Anderstorp siamo venuti a vedere una corsa, una prova del campionato mondiale piloti.

Era la gara di chiusura della prima metà del campionato, e adesso possiamo dire

che è Mario Andretti, campione d'estate, per grazia dei tanti punti acquisiti nelle corse precedenti.

A guastare a Mario Andretti il piacere di questo titolo simbolico è arrivato Niki Lauda, tornato a sorridere pur se tornato anche alle sue abitudini di scontro e quasi sprezzante mancato prota-

gonista degli incontri con la stampa. Niki Lauda ha vinto, e bene, questa gara svedese, regalando finalmente all'Alfa Romeo il primo successo nella Formula Uno dei

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26



CONTINUAZIONE DA PAG. 25

tempi moderni, riportando nel libro d'oro delle grandi competizioni il nome della Casa milanese.

Per Lauda ad ala-rotante è stata una bella corsa, condotta con intelligente tattica, con abilità. Favorito dalle rinnovate qualità della macchina, col sorprendente artificio della spinta a risucchio, ha avuto comunque il merito di una partenza eccellente, che gli ha permesso di tirarsi fuori dalla mischia e di rimanere a contatto con l'irresistibile Andretti. Poi ha profittato del calo del motore Lotus (non ha effettuato un sorpasso da manuale, come qualcuno ha incautamente scritto, senza aver visto) per andare in testa, ed infine è stato liberato da ogni preoccupante presenza in testa, ed infine è stato liberato da ogni preoccupante presenza quando Andretti si è fermato.

La vittoria di Lauda, e parliamo dell'uomo, è stata pulita e meritata, al di là delle polemiche. Ha sfruttato le qualità del mezzo, naturalmente, ed in fondo non ha dovuto impegnarsi tanto. Star a far discorsi strani non ha senso. Certo che se avesse guidato una Merzario non avrebbe vinto. Forse non si sarebbe qualificato nemmeno lui, non vi pare? Lauda però non aveva una Merzario, ma una Brabham Alfa Romeo potenziata dall'aggiunta che ha preso tutti in contropiede. Ne ha profittato e tanto meglio per lui.

Tra l'altro la sua vittoria, rilanciandolo nella zona alta della classifica del campionato, serve anche il futuro, riproponendo un elemento in più di incertezza. Di che ci lamentiamo? Questa corsa comunque ci ha dato emozioni ed eccitazioni grazie ad altri protagonisti. Il «dieci» punti della nostra pagella, a quel Ronnie Peterson che oggi è stato superlativo, animatore di tutte le fasi della gara, ha avuto la disgrazia di una foratura, ma in fondo è stata la sua fortuna, oltre che quella degli spettatori che hanno avuto

Sul podio Peterson, Lauda alla sua 16. vittoria, ed il magnifico Patrese, che potrebbe risultare anche, in futuro, vincitore della gara. A destra, eccolo con la sua Arrows contenere da campione il forcing di Peterson

**E'** CAPITATO a tanti di porsi la domanda: perché gli sport motoristici — specie in questi anni di boom eccezionale — non sono mai stati presi in possibile considerazione per essere ammessi a disputare le Olimpiadi? Proprio il Gran Premio svedese dei Ventilatori può rendere chiara a chi avesse ancora dei dubbi la risposta, se non fossero bastate le vicende gomme.

Lo Sport che De Coubetin volle privilegiare nella sua idea primigenia fu quello del confronto degli uomini, al massimo con «accessori» (come i cavalli o strumenti succedanei, vedi giavellotto, asta, barca ecc.) che non potessero mai prevaricare o capovolgere l'importanza di qualità dell'elemento umano. Ecco perché gli sport delle macchine non hanno potuto e non potranno trovare possibilità di accesso nel tempio olimpico.

Ma dai templi hanno cacciato anche i mercanti. E oggi come potrebbe lo sport automobilistico, con il mercimonio che ne è stato fatto specialmente ai suoi massimi vertici di espressione agonistica, sperare in una credibilità di prevalenza agonistica su quella affaristica? In più adesso, al discriminante mercimonio affaristico si aggiunge il sotterfugio tecnico. Fino a giovedì 15 giugno esso si limitava a interpretazioni furbesche dei regolamenti per elementi particolari come potevano essere bavette, alettoni, codine, codoni. Adesso con la trovata del ventilatore, adottato come alettone rotante, si arriva allo snaturamento della definizione stessa di automobile, un mezzo che è composto da un propulsore, un telaio-carrozzeria, almeno quattro ruote. La rivoluzione del ventilatore — sicurezza a parte — è qualcosa di più, di estraneo. Lo si è visto in quella curva del rettilineo-partenza di Anderstorp, dove Lauda ha infilato deciso Andretti ALL'INTERNO della curva. Quando la Lotus fece gridare al

NON VALE PER L'ALFA  
QUESTA VITTORIA F.1

## Venditori di tappeti (volanti)

miracolo della tenuta di strada l'anno scorso a Zandvoort con quel famoso sorpasso ALL'ESTERNO di Andretti su Hunt (che poi tagliò la traiettoria con seguente collisione) essa non aveva capovolto le leggi fisiche, come è stato possibile a Lauda, che invece di essere trascinato dalla logica delle traiettorie velocistiche verso l'esterno dalla forza centrifuga, ha imposto quella centripeta che gli permetteva il vuoto d'aria creato sotto il posteriore della sua BT 46, dimentica persino dei 40 cavalli (dicono) di potenza tolti al suo propulsore dall'ingranaggio aggiunto al cambio, per azionare il ventilatore!

Comunque vada a finire sulla base regolamentare la vicenda svedese, essa può appagare solo Bernie Ecclestone, che in qualche modo doveva rispondere allo sponsor parmigiano che lo ha finanziato con migliaia di dollari. Una vittoria a qualsiasi costo era necessaria per non perdere la faccia.

Ma non può appagare certo Niki Lauda, che non può pensare certo di essersi ripagato del digiuno di dieci mesi con un ritorno alla vittoria che alle sue qualità di pilota non aggiunge nulla, casomai conferma le riserve su quelle che gli sono accreditate.

Tantomeno lo onora la bugia che la linea difensiva tecnica del suo team l'ha obbligato a dire: «Ho vinto con una macchina in perfetta regola e il ventilatore serve solo a ridurre l'incidenza termica negativa». Non si guadagna un secondo e mezzo dalla Spagna alla Svezia solo perché si riducono le temperature dell'olio e dell'acqua. Non si sorpassa un Andretti, sia pure a pistone calante, con quella facilità che ha mostrato lui a metà corsa svedese solo grazie alle temperature nel motore. Anzi è proprio la qualità di pilota di Niki che esce offuscata, nel momento in cui si valuta che Andretti con la Lotus, ha dovuto portare il motore all'estremo di fusione pur di resistere in forza di suo personale impegno, a scapito della macchina, a un ritmo-souplesse come quello che l'alettone-rotante permetteva a Lauda.

Nè il risultato svedese può essere di soddisfazione per l'Alfa Romeo, se per tornare ventisette anni dopo alla vittoria in un GP. di F. 1 ha dovuto aspettare che si permettesse la coabitazione agonistica tra monoposto automobili e monoposto-ventilatori (o «frullini» come meglio vi piace). L'ing. Chiti, invece di ballare nei boxes di Anderstorp, di baciarsi con Ecclestone e di aggredire (verbalmente) il giovincello d. s. ferrarista, reo forse di aver discusso la possibilità di squalifica (sempre possibile per i reclami ora al Tribunale CSI), forse dovrebbe onestamente chiedersi se lo sport automobilistico, per il quale tanto ha fatto, deve e può essere snaturato con trovate che sanno di magliari della tecnica se non altro perché non hanno il coraggio di ammetterle. Sarebbe triste scoprire che in questa sportivamente svilita F. 1 dei «padrini» F.O. C.A., pur di vincere ormai sia lecito usare solo mezzi da venditori di tappeti (più o meno volanti).

Marcello Sabbatini

di che entusiasmarsi progressivamente. Non avesse forato forse Peterson non poteva effettuare la rimonta poderosa cui abbiamo assistito, perché non avrebbe avuto gomme nuove.

E così alla resa dei conti il vero grande uomo di questo Gran Premio di Svezia è stato lo svedese. Non ha fatto fatica a recuperare le posizioni e poi intravedendo la possibilità del risultato clamoroso ha anche messo la furia, nella sua azione finale. Raggiunto Patrese ha tentato di superarlo, come gli era riuscito di fare all'inizio, prima della foratura. Ha incontrato opposizione feroce, perché l'italiano ha persino rasentato i limiti del Codice sportivo pur di non cedere, ma la sua dimostrazione è stata molto bella.

Abbiamo avuto un grande Patrese, senza complessi e senza paura, oltre che veloce e preciso. Nella partenza ha eguagliato Lauda, portandosi subito il più avanti possibile. Ha difeso la terza posizione, che era un primato visto che davanti c'erano i meglio dotati. Ha ceduto a Peterson perché non poteva farne a meno, ma ha tenuto duro con gli altri che successivamente lo avevano attaccato. Watson con l'altra Brabham Alfa Romeo, meno freddo e quindi meno efficace di Lauda, ha faticato ad uscire fuori. E quando ha creduto di poter superare Patrese ha sbagliato, non valutando bene le circostanze. E' stato il ritiro, per Watson, ed un poco di sollievo per Patrese. Che però ha dovuto subito dopo subire gli attacchi di un altro dei grandi di questa gara, quel Jones che non è spettacolare, che non è tanto popolare perché non cerca la pubblicità, ma che va forte e tanto bene. Jones è anche lui uscito di strada nel tentativo di superare Patrese, dando forza alle polemiche finali, alle accuse rivolte all'italiano giudicato veemente come se fosse in Formula 3.

Onestamente, però, Frank Williams dice che comunque Jones non avrebbe potuto finire, perché gli ha ceduto un cuscinetto

di una ruota. Patrese, quindi, pareva tranquillo, ma c'è stata la riscossa di Peterson, ed il finale accessissimo. L'aver conservato la posizione, con l'azione anche di ostruzionismo, per lui è stato un grande risultato, voluto quale compenso per le tante occasioni sfortunate dei mesi scorsi. La frase che egli ha pronunciata, « Peterson non si deve lamentare troppo perché in Sud Africa ha vinto a spese mie » dice quale era il suo stato d'animo. Comunque, lo ha confessato, anche se Peterson passava egli sarebbe stato felice del terzo posto.

Vi abbiamo detto, così, di tutti quelli che in questa corsa sono stati alla ribalta in primo piano. C'è stata però anche la prestazione di Regazzoni, da registrare come eccellente. Con la sua macchina che non vale la « gemella » Arrows è stato sempre nel gruppetto serrato che ha combattuto una battaglia memorabile. Erano in cinque, e sono rimasti sempre insieme fin quasi alla fine. Si è staccato un poco Hunt, nel finale, ma gli altri hanno condotto una ronda difficilissima, ruota a ruota. Per posizioni di rincalzo, ma sportivamente con molto merito. Laffite, Tambay, Regazzoni, Fittipaldi, sono stati bravissimi. E Regazzoni più degli altri, considerando il mezzo. Il più sfortunato è stato Laffite, cui è mancata l'alimentazione a due giri dalla fine. Il tempo di inestare la riserva e gli altri gli erano passati davanti. Ha così perduto un quarto posto che meritava benissimo.

Poteva essere una buona giornata per Depailler, con la Tyrrell che aveva ritrovato un poco di verve, su questo circuito che è sempre stato amico della marca. Però ha avuto la fermata per le gomme, e poi la rottura della sospensione. E Pironi, che poteva fare una buona gara, ha urtato Brambilla che stava riprendendo la pista dopo una sbandata, cosicché i due sono stati eliminati. Anche Brambilla può rimpiangere di non aver potuto finire, dopo un avvio promettente.

Infine la Ferrari. Un'altra giornata nera, con buone premesse iniziali subito mortificate dal decadimento delle gomme. Non sappiamo fin dove sia la sperimentazione della Michelin e fin dove sia il tipo di telaio, a dare questi alti e bassi a Reutemann e Villeneuve. Quel che è da dire è che le Ferrari, dopo le speranze dell'inizio di stagione, sono state in crisi non appena sono sbucate fuori macchine nuove. Di sicuro si può rilevare il fatto innegabile che molti tecnici fanno tentativi su strade nuove, più o meno valide ma almeno originali, mentre nella progettazione delle Ferrari, negli ultimi tempi, non vi sono state cose nuove.

Schemi classici, andando sul sicuro, ma questa mancanza di fantasia (che potrebbe essere voluta) impedisce di arrivare a livelli alti. Sopperisce il motore, ancora, ma a quanto pare non basta. Le macchine ala, come la Lotus 78 imitata dalle Shadow ed Arrows, la Ligier dalla aerodinamica avanzata (pur se qualcosa deve essere riveduto), adesso le Brabham col ventilatore, dimostrano che gli altri si muovono in direzioni originali, alla ricerca del progresso nei tempi. Anche la nuova Alfa Romeo segue linee nuove, e tra poco vedrete anche la Renault, oltre al motore turbo che sarà sviluppato (adesso che è finita la ossessione di Le Mans) avrà del nuovo nelle linee, seguendo la traccia di quella soluzione aerodinamica che ha dato risultati notevoli sulle macchine sport, con la cupoletta avvolgente.

In questa corsa, comunque, le Ferrari hanno ripetuto il Jarama. Ad Anderstorp non sono mai andate bene, le Ferrari, e quindi attendiamo il Paul Ricard, per aver la speranza di qualcosa di valido. Che però non dovrà illudere, perché non sono tutti velocissimi, i circuiti che restano.

La Renault è andata bene, nonostante che i progressi nella sua messa a punto non siano stati ancora quelli che potranno

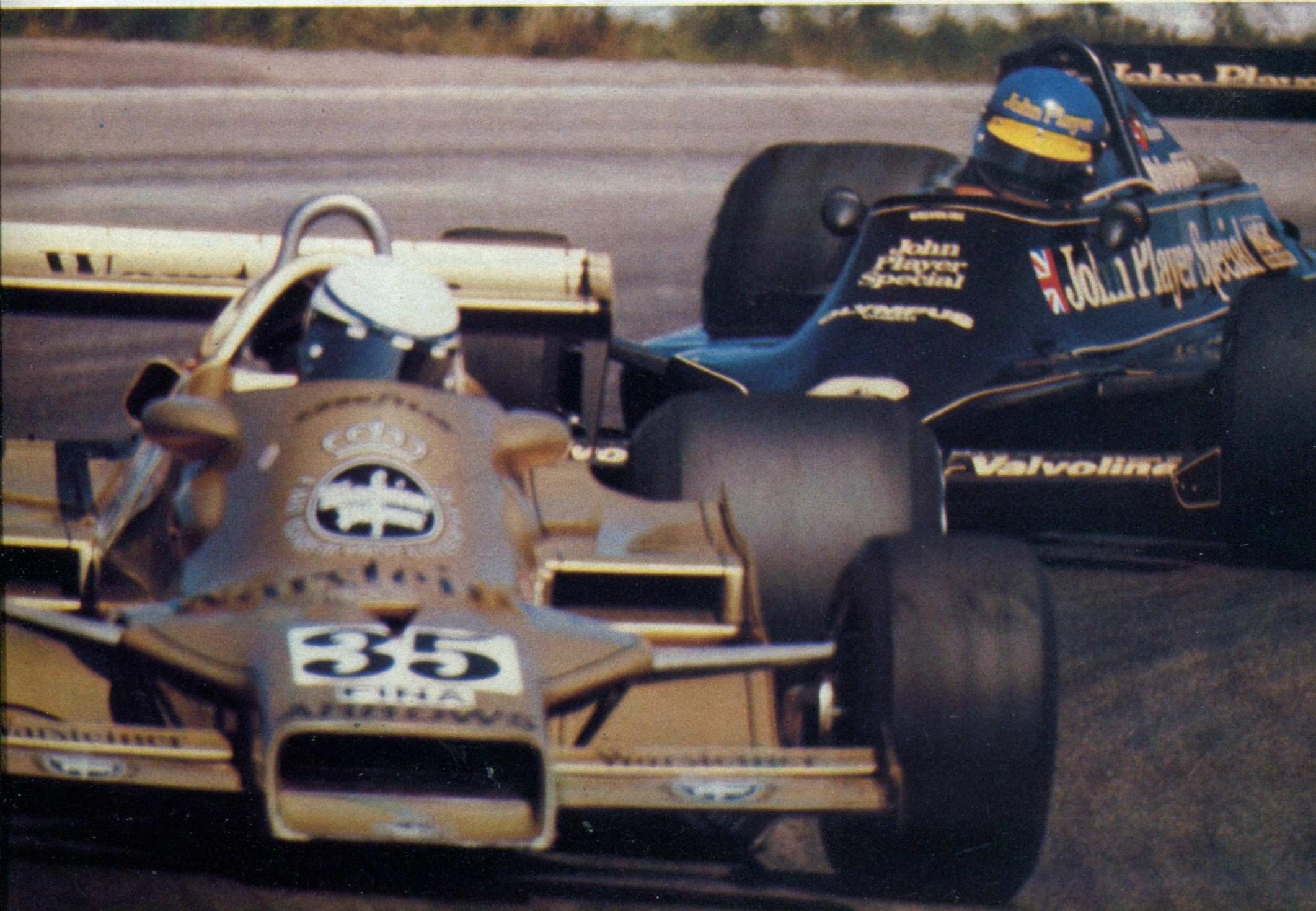
essere nel prossimo futuro. La rottura della pompa dell'olio è un incidente relativamente banale, anche se grave. Se appena appena riuscirà a finire bene, nella prossima corsa, potrebbe essere utile elemento di confronto con la Ferrari, per quel che riguarda le gomme Michelin.

Degli altri poco da dire. Non ci sono state le prequalificazioni, perché parecchi hanno rinunciato. Rosberg ha corso con la ATS perché Theodore Yip vuol far fare molte prove prima di ripresentare la sua macchina. La Martini di Arnoux è rimasta in Francia, a prepararsi per Paul Ricard, dove conta di fare bella figura. Così non vi sono state le solite ansie per i meno dotati, che hanno potuto correre. Rebaque ha fatto la sua gara regolare, con qualche progresso; Stommelen si è barcamenato, Mass ha tentato qualche improbabile resistenza. L'unico che può rimpiangere qualcosa è Merzario, la cui macchina resta poca cosa, ma che comunque senza la lunga fermata per aggiustare il cavo dell'acceleratore poteva almeno essere qualificato. Con l'aria che tira, con le novità tecniche continue, diventa dura per le piccole squadre.

Adesso imperverserà ancora la polemica sui ventilatori. Sarà, oltre i limiti dell'avvenimento in sé, una cosa molto importante ai fini del futuro.

E' coinvolta la squadra di Bernie Ecclestone, ineffabile gran padrino della FOCA. Solo che stavolta egli si è messo contro i suoi stessi associati. E poiché ha contro anche i nuovi uomini dell'organizzazione internazionale, questa vicenda rischia di essere molto delicata per lui. Al di là delle ragioni tecniche e sportive l'azione che si sta preparando da più parti potrebbe diventare la base per un regolamento di conti senza pietà. Il « ventilatore » di Anderstorp potrebbe essere il « casus belli » di una più ampia guerra, dalla quale il piccoletto potrebbe uscire meno bene che dalle altre.

f. l.



**PISTONE VOLANTE DI  
ANDRETTI E FINALE  
SOPORIFERO DI NIKI**

# Corpo a corpo PAT-PET

**ANDERSTORP** - Sulla linea di partenza manciate di **ghiaccio** tritato vengono messe dentro la macchina di Lauda e Watson. Vanno a finire sulla **minigonna** in un punto per tenere le varie pompe ben raffreddate, ed escono sotto forma di acqua dal **phon** posto dietro...

Dopo un giretto del più democratico dei Re, quello di Svezia con Regina in rosa confetto su una vecchia Mercedes spider « 220 SE », alle 13,30 locali scattano le 24 monoposto di cui due con il « succhiatore » per il GP di Svezia. E' una partenza ottimale con Lauda che azzecca l'anticipo fra i due di prima fila. Parte in ritardo il solo Watson e Hunt che danneggia in questo modo Regazzoni.

Al termine del primo giro transita in testa Andretti seguito da Lauda partito in modo perfetto poi Watson, Patrese, Peterson, Scheckter, Reutemann, Jones e Villeneuve. Brambilla è 17., Merzario 22. Inizia la stupenda rincorsa di Patrese. Già al secondo giro passa Watson e si mette in terza posizione, i primi distac-

cano nettamente tutti gli altri e fanno una corsa a sè.

Perde posizioni il solo Watson, che gira stranamente al di sotto della sua prestazione in prova. Al terzo giro viene passato anche da Peterson in ripresa, lo svedese è lanciatisimo e al decimo giro passa anche Patrese e si installa in terza posizione. Sembra una ripetizione della gara di Jarama con Andretti in testa e Peterson lanciato a conquistare posizioni su posizioni alle sue spalle. Improvvisamente, siamo al dodicesimo giro, Peterson giunge lentamente ai box, e deve cambiare le quattro gomme. Riparte in diciassettesima posizione. Arrivano ai box nel frattempo, arrabbiati ma senza neppure una graffiatura, Pironi e Brambilla che si sono toccati nella curva a destra dopo i box. Pironi ha la sua Tyrrell con le sospensioni rotte, Brambilla ha un tirante dello sterzo danneggiato. La macchina uscita di pista è inguidabile. Andretti e Lauda sono saldamente in testa e stanno facendo corsa a sè, alle loro spalle Watson e Patrese stanno lottando e l'irlandese si avvicina pericolosamente all'italiano. Scheckter esce di scena al sedicesimo giro con il motore rotto, la migliore posizione occupata era la sesta.

Al diciottesimo passaggio queste le posizioni: in testa **Andretti** con il tempo di **25'49"692** centesimi, alle sue spalle **Lauda** a **1"470**, poi **Patrese** a **23"945**, **Watson** a **24"306**, **Reutemann** a **30"048**, **Jones** a **30"284**, **Villeneuve** a **31"191**, più distaccati **Jabouille**, **Depailler** e **Laffite**, un gruppo tutto francese che comprende anche **Tambay** un po' più distaccato. Ancora più indietro, Hunt, Regazzoni, Fittipaldi e Peterson. Il miglior tempo sul giro fino a questo momento è di **Andretti** in **1'25"183** mentre Lauda ha il tempo superiore di un soffio, **1'25"200**. Merzario è 19. e sta lottando impari con Rebaque che ha delle gomme di prima scelta...

Iniziano dopo questo giro le fermate ai box, il primo è Depailler che cambia la ruota posteriore destra, poi Rosberg che ha problemi

**C'È CHI SOFFRE  
CON FERRARI**

## MICHELIN da riscatto in Francia

**L'atteggiamento di Blanchet, uno dei tecnici Michelin, ad Anderstorp è molto eloquente sul « momento » di crisi del rapporto pneumatici-Ferrari**

**ANDERSTORP** - Speravano gli uomini Michelin ad Anderstorp di risolvere la crisi con il charter in arrivo per le prove di venerdì da Clermont-Ferrand con speciali gomme che si sperava potessero risolvere i problemi della Casa di Maranello.

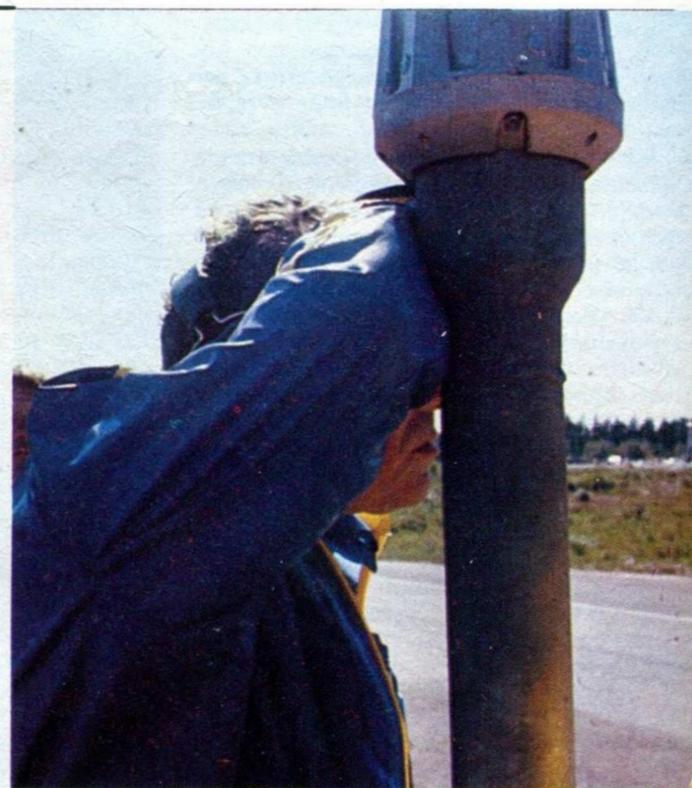
Ci sperava anche l'ing. Forghieri, che aveva saltato la prima giornata di prove per assistere solo all'ultima importante ora e alla gara per avere indicazioni, non tanto per questo G. P. ma per quelli futuri molto importanti.

I risultati sia in prova e principalmente in gara sono stati però al massimo deludenti. Anche le gomme dell'ultimo minuto hanno fallito l'obiettivo, e in gara gomme diverse per Reutemann e Villeneuve hanno dato il medesimo risultato di durare solo 43 giri. Anche le gomme sostituite molto dure le 4-41 sono state inferiori all'attesa.

Sembra che a tradire le « scarpe » di Clermont-Ferrand sia stato l'eccessivo caldo non previsto né dalla Ferrari né dalla Michelin in Svezia. La Michelin tenterà di riconquistare le posizioni di vantaggio che aveva assieme alla Ferrari ad inizio campionato con delle nuove mescole che potrebbero venire pronte questa settimana e provate molto probabilmente in settimana al Castellet.

di elettricità. Watson, che era in quarta posizione, nel tentativo di passare Patrese sbaglia una marcia ed esce di pista e per lui la corsa è finita nel polverone. Arriva ai box pieno di polvere e con le serrande dell'acceleratore bloccate.

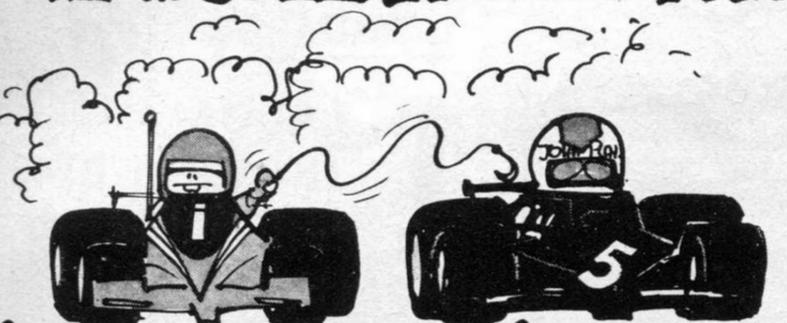
Si riferma Rosberg e quasi ammazza un suo meccanico che gli sta montando la cupoletta, partendo senza aspettare che abbia finito. Jones passa Reutemann senza problemi al 25. giro e si installa al quarto posto. Queste le posizioni, Andretti e Lau-



Nella foto qui sotto, il gran polverone sollevato dalla Brabham-Alfa di John Watson che ha sbandato fuori pista nel tentativo di superare Patrese.



# GP di SVEZIA ANTILITTORE

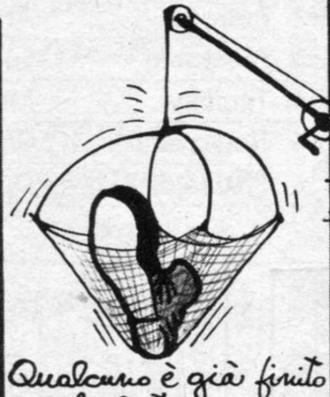


OCCI MAGNIFICA PARTENZA CON FENTO IN POPPA!!



Al via scatta Andretti, Lauda gli è alle calcagna seguito da Watson ma.....

ben presto un magnifico Patrese è terzo!!



vediamo di chi si tratta!!!



un gran polverone che nemmeno il ventilatore riesce a disperdere!

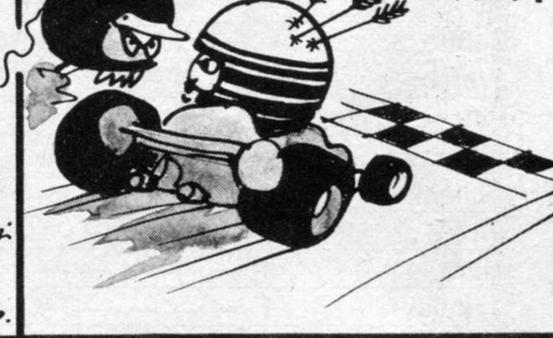


Sulle ali del "monzone di Chiti", Niki saluta il corsaro



che, dopo poco, deve abbandonare.

Niki vince tranquillamente, mentre PAT mette la muscerola a PET!



da assieme, poi Patrese distaccato, Jones che lo attacca, Reutemann e Villeneuve assieme, con il canadese che dà l'impressione di andare più forte dell'argentino ma questi non lo lascia passare... Sembrano i due gemelli terribili... Si ferma la Renault di Jabouille al 29. giro in un lago d'olio, questa volta non si è rotto né il motore né il turbo, ma solamente la pompa dell'olio. Lauda tenta continuamente in accelerazione di passare Andretti nel piccolo rettilineo davanti ai box ma Mario rintuzza bene le avances di Lauda. Viste nelle curve le due macchine, la Lotus e la Brabham-Parmalat sembrano eguali, tutte e due « dipingono » le curve senza scomporsi, la Lotus per pura tecnica legata al telaio, la Brabham con l'artificio del ventilatore-succhiatore.

installa in testa alla corsa. La « succhiante » Brabham con il passare dei giri quando la pista diventa scivolosa per la gomma lasciata dai concorrenti, mette in mostra la grinta datale dal ventilatore che estrae l'aria e dà quindi più grip alle gomme. Il vantaggio è enorme.

Al 43. passaggio Villeneuve passa Reutemann il quale, il giro dopo, si ferma per cambiare le gomme e ripartendo fa quasi un testa e coda nei box sfiorando il guardrail. Si ferma definitivamente Depailler con problemi alle sospensioni. Quando riparte Reutemann è in dodicesima posizione. Peterson intanto sta dando colore ad una corsa in parte grigia. Alle spalle dei primi sta facendo una rimonta da campione e al 46. passaggio è 4., dietro a Lauda, Andretti, Patrese.

Il 47. giro è denso di colpi di scena. Sparisce Andretti che ha rotto il motore: un pistone è uscito. Sparisce anche Jones nel tentativo di passare Patrese. Quest'ultimo lo tocca e lo fa volare in aria per tre metri.

Al 48. passaggio si ferma anche Villeneuve che era in nona posizione distaccato di un giro, per cambiare le gomme; solo in tre sono a pieghi i giri Lauda, Patrese e Peterson. Uno stupendo Peterson sta intanto guadagnando manciate di secondi e si avvicina paurosamente (per noi) al bravissimo Patrese. Ma Riccardo non teme nessuno.

Al 53. giro, quando ne mancano 17 al termine, Lauda è saldamente in testa con 1'4"872 centesimi di

vantaggio sullo stupendo Patrese mentre Peterson è a 8" da Patrese. Seguono distaccati di un giro: Laffite che ha fatto una bella rimonta, Tambay che è anche lui venuto avanti molto bene, Regazzoni autore di una gara regolare e con un motore estremamente stanco, Hunt, Fittipaldi e i « gemelli (poco) terribili » Reutemann e Villeneuve.

Un Lauda imprevedibile addormenta la corsa e gira lentamente, tanto nessuno lo può più prendere. La gara vive ora sulla rincorsa di Peterson al secondo posto: gira quasi un secondo in meno di Patrese lo svedese ma non ce la fa a superare l'italiano stupendo per grinta e determinazione. Arriva quasi alla sua ruota ma Riccardo lo rimette in careggiata approfittando anche di alcuni doppiaggi e distaccandolo di quel tanto che serve per arrivare secondo dietro all'imprevedibile Lauda. Niki termina i suoi 70 giri alla media di 167,700 kmh, in 1.44'00"606, Patrese è distaccato di 34" mentre Peterson è alle ruote dell'italiano. Il miglior tempo sul giro è di Lauda in 1'24"836, ma la vittoria è « sub judice » stante un appello dei costruttori Chapman, Surtees, Mayer e Tyrrell avverso l'irregolare e « succhiante » Brabham di Lauda.

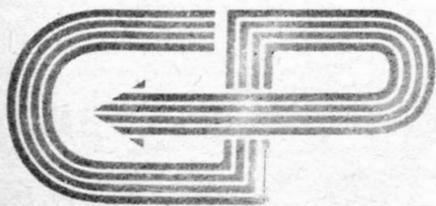
Alle spalle di questo terzetto Tambay autore di una bella rimonta senza infamia e senza lode, Regazzoni che nonostante una macchina inguidabile e un motore stanco riesce a prendere due punti in classifica.

Giancarolo Cevenini

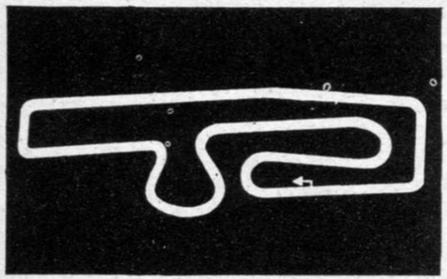
## REUTEMANN accusa FERRARI

BUENOS AIRES - Fra una partita e l'altra di calcio « mundial », alcune radio argentine si sono preoccupate di dare notizie sul G.P. di Svezia che si svolgeva ad Anderstorp. Ad una radio cui collabora Carlos Reutemann, Radio del Plata, il pilota della Ferrari, in diretta con il giornalista Horacio Solano, ha detto dopo le prove del GP, delle cose molto gravi contro la Ferrari, eccole:

- 1 La Ferrari non è competitiva perché ne dica il commendatore e l'ingegnere progettista Forghieri.
- 2 L'ing. Forghieri si ostina a mandare avanti questa macchina la quale però ha raggiunto un plafond e meglio non può fare. Tecnicamente è indietro rispetto alle altre macchine di F. 1 che vanno per la maggiore.
- 3 « Io su questa macchina attualmente sto dando il meglio di me stesso — ha detto in diretta con Mar del Plata Reutemann — ma per farla andare forte ci vorrebbe l'uomo nucleare e la donna meraviglia. Più di come la faccio andare io non è possibile perché ha già raggiunto il suo massimo ».
- 4 « Sono scocciato anche di tutte le voci sul mercato piloti che si sentono dire in giro, e sui vari contatti della Ferrari che sono stati riportati dalla stampa italiana. Ripeto che più di così oggi sulla Ferrari non si può rendere ».
- 5 Il vero problema della Ferrari è il commendatore che si lascia influenzare molto da certi giornalisti e li ascolta troppo e arriva alla sera con la testa confusa.



# SVEZIA



Così (in 24) al VIA

1. FILA	
John Watson (Brabham-Alfa) 1'22"737	Mario Andretti (Lotus-JPS 79) 1'22"058
2. FILA	
Ronnie Peterson (Lotus-JPS 79) 1'23"120	Niki Lauda (Brabham-Alfa) 1'22"783
3. FILA	
Jody Scheckter (Wolf WR-5) 1'23"621	Riccardo Patrese (Arrows FA-1) 1'23"369
4. FILA	
Carlos Reutemann (Ferrari 312 T3) 1'23"737	Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T3) 1'23"730
5. FILA	
Jean-P. Jabouille (Renault-Elf) 1'23"963	Alan Jones (Saudi-Williams) 1'23"951
6. FILA	
Patrick Depailler (Tyrrell-Elf) 1'24"203	Jacques Laffite (Ligier-Matra) 1'24"030
7. FILA	
James Hunt (McLaren-Marlboro) 1'24"761	Emerson Fittipaldi (Copersucar) 1'24"274
8. FILA	
Clay Regazzoni (Shadow DN9) 1'25"007	Patrick Tambay (McLaren-Marlboro) 1'24"986
9. FILA	
Vittorio Brambilla (Surtees TS20) 1'26"618	Didier Pironi (Tyrrell-Elf 008) 1'25"813
10. FILA	
Hans Stuck (Shadow DN9) 1'27"011	Jochen Mass (ATS-HS 001) 1'26"787
11. FILA	
Arturo Merzario (Merzario A1) 1'27"479	Hector Rebaque (Lotus 78) 1'27"139
12. FILA	
Rolf Stommelen (Arrows FA-1) 1'27"812	Keke Rosberg (Theodore RT-1) 1'27"560

## L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
18	AND	LAU	PAT	WAT	REU	JON	VIL	JAB	DEP	LAF
35	AND	LAU	PAT	JON	PET	REU	VIL	LAF	TAM	REG
53	LAU	PAT	PET	LAF	TAM	REG	HUN	FIT	REU	VIL

sabato 17 giugno 1978

ottava prova del mondiale F. 1

● **Organizzazione:** Anderstorp Racing Club, Box 180 S-330 20 Anderstorp (Svezia)

● **Partenza:** ore 13,30 locali

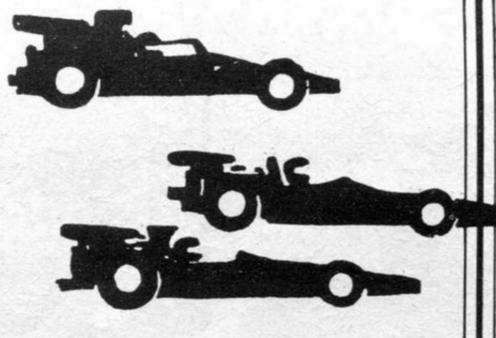
● **Condizioni climatiche:** PROVE: tempo soleggiato 16° - GARA: tempo bello, poco vento, temperatura 18°

● **Spettatori:** 50.000

● **Direttore di corsa:** Sven Asberg

● **Organizzazione:** 8

● **Sicurezza:** 9



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Lauda	Brabham-Alfa BT46	70	1.41'00"606	
2. Patrese	Arrows FA-1	70	1.41'34"625	34"019
3. Peterson	Lotus-JPS 79	70	1.41'34"711	34"105
4. Tambay	McLaren M26	69	1.41'31"221	a 1 giro
5. Regazzoni	Shadow DN9	69	1.41'32"070	a 1 giro
6. Fittipaldi	Copersucar F5A	69	1.41'32"711	a 1 giro

Così (in 16)

al **TRAGUARDO**

**1° LAUDA**  
(Brabham BT46)  
a 167,609 kmh



## Classifica Mondiale Piloti

(dopo 8 prove)

	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Andretti	9	3	—	6	—	9	9	—	36									
Peterson	2	—	9	3	—	6	6	4	30									
Lauda	6	4	—	—	6	—	—	9	25									
Depailler	4	—	6	4	9	—	—	—	23									
Reutemann	—	9	—	9	—	4	—	—	22									
Laffite	—	—	2	2	—	2	4	—	10									
Watson	—	—	4	—	3	—	2	—	9									
Patrese	—	—	—	1	1	—	—	6	8									
Fittipaldi	—	6	—	—	—	—	—	1	7									
Scheckter	—	—	—	—	4	—	3	—	7									
Pironi	—	1	1	—	2	1	—	—	5									
Hunt	3	—	—	—	—	—	1	—	4									
Tambay	1	—	—	—	—	—	—	3	4									
Regazzoni	—	2	—	—	—	—	—	2	4									
Jones	—	—	3	—	—	—	—	—	3									
Villeneuve	—	—	—	—	—	3	—	—	3									

## Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 8 prove)

	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Lotus	9	3	9	6	—	9	9	4	49									
Brabham	6	4	4	—	6	—	2	9	31									
Tyrrell	4	1	6	4	9	1	—	—	25									
Ferrari	—	9	—	9	—	4	—	—	22									
Ligier	—	—	2	2	—	2	4	—	10									
Arrows	—	—	—	1	1	—	—	6	8									
Copersucar	—	6	—	—	—	—	—	1	7									
Wolf	—	—	—	—	4	—	3	—	7									
McLaren	3	—	—	—	—	—	1	3	7									
Shadow	—	2	—	—	—	—	—	2	4									
Williams	—	—	3	—	—	—	—	—	3									

- 7. Laffite (Ligier-Matra) a 1 giro
- 8. Hunt (McLaren M26) a 1 giro
- 9. Villeneuve (Ferrari 312 T3) a 1 giro
- 10. Reutemann (Ferrari 312 T3) a 1 giro
- 11. Stuck (Shadow DN9) a 2 giri
- 12. Rebaque (Lotus 78) a 2 giri
- 13. Mass (ATS) a 2 giri
- 14. Stommelen (Arrows FA1) a 3 giri
- 15. Rosberg (Theodore TR-1) a 7 giri

arrivato ma non classificato Merzario (Merzario) a 8 giri

## I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE
Andretti	46.	motore
Jones	46.	cuscinetto ruota
Depailler	42.	suspens. ant
Jabouille	28.	pompa olio
Watson	19.	uscita
Scheckter	16.	motore
Pironi	8.	collisione
Brambilla	7.	collisione

## I NUOVI PRIMATI

- **sulla DISTANZA**  
Niki Lauda, media 167,609 kmh
- **primato precedente**  
Scheckter (Tyrrell 007) a 162,723 kmh (1974, su 80 giri)
- **sul GIRO**  
Niki Lauda, in 1'24"836
- **primato precedente**  
Patrick Depailler (Tyrrell 007) in 1'27"262, media 165,880 kmh (1974)

Da tenere presente che il circuito è stato ritoccato e reso più veloce

## LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Francia, in programma a Le Castellet il 2 luglio prossimo

ANDERSTORP - « Choc » al mattino nelle prove prima della gara: le due Brabham Alfa con il ventilatore e con il pieno sono andate fortissimo, in particolare Lauda che ha spiccato il bel tempo di 1'25"27, Reutemann ha rotto la pompa meccanica e ha potuto girare poco, veloce come al solito Andretti, e Peterson, a livello dei migliori Patrese e Jones. Ecco i tempi:

Hunt 1'27"57	Andretti 1'25"14	Fittipaldi 1'27"91	Scheckter 1'27"55
Laffite 1'26"87	Depailler 1'26"38	Jabouille 1'26"33	Jones 1'25"86
Tambay 1'27"96	Peterson 1'25"23	Stuck 1'28"35	Patrese 1'25"90
Lauda 1'25"27	Mass 1'28"08	Regazzoni 1'27"18	Stommelen 1'28"39
Watson 1'26"18	Villeneuve 1'26"80	Brambilla 1'27"03	Rosberg 1'29"13

## la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Peterson	<b>10</b>	Brabham (sub judge)
Lauda, Patrese, Regazzoni, Andretti Jones	<b>9</b>	Lotus 79
Laffite, Villeneuve, Merzario, Watson, Scheckter, Fittipaldi	<b>8</b>	Arrows
Tambay, Hunt, Depailler, Pironi, Jabouille, Brambilla	<b>7</b>	Ligier, Wolf, Shadow, Renault, Lotus 78, Copersucar
Stuck, Rebaque, Mass, Reutemann	<b>6</b>	Surtees, Tyrrell McLaren, Williams
Stommelen, Rosberg	<b>5</b>	ATS
	<b>4</b>	Merzario, Theodore
	<b>3</b>	

il più e il meno 

### SFORTUNATO

+ Laffite  
- Patrese

### COMBATTIVO

+ Peterson  
- Hunt

### FORTUNATA

+ Arrows  
- Williams

### EFFICACE

+ Lotus  
- Merzario



## CLASSIFICHE DEL «CERCHIONE D'ORO»

# Passa i LAFFITE

	GP BELGIO	GP SPAGNA	GP SVEZIA			tot. gen.
			Classifica finale	Giro veloce	Schieramento	
LAFFITE	9	—	(7.) 6	—	—	15
REGAZZONI	—	—	(5.) 9	(5.) 1	(16.) 1	11
BRAMBILLA	1	9	—	—	—	10
PIRONI	6	4	—	—	—	10
JONES	1	6	—	—	—	7
LUNGER	4	—	—	—	—	4
STUCK	—	—	(11.) 4	—	—	4
STOMMELEN	—	1	(14.) 2	—	—	3
KEEGAN	—	3	—	—	—	3
REBAQUE	—	—	(12.) 3	—	—	3
GIACOMELLI	3	—	—	—	—	3
ARNOUX	2	—	—	—	—	2
PATRESE	1	—	—	—	—	1
ROSBERG	—	—	(15.) 1	—	—	1

● Tra parentesi i piazzamenti nella classifica assoluta comprendente anche i 13 piloti privilegiati di «serie A».

### i giri più veloci di ognuno

Lauda 1'24"836	Tambay 1'27"164
Andretti 1'25"064	Hunt 1'27"271
Peterson 1'25"897	Scheckter 1'27"303
Villeneuve 1'25"665	Laffite 1'27"337
Watson 1'25"874	Pironi 1'28"131
Patrese 1'25"897	Brambilla 1'28"174
Reutemann 1'26"118	Stuck 1'28"511
Jones 1'26"213	Rebaque 1'28"552
Jabouille 1'26"549	Mass 1'28"670
Fittipaldi 1'26"819	Merzario 1'29"034
Depailler 1'26"898	Stommelen 1'29"354
Regazzoni 1'27"117	Rosberg 1'29"714

## TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1977	pilota	vettura	giovedì		venerdì	
			I	II	III	IV
1'25"404 (Lotus 78)	Andretti	Lotus-JPS 79	1'25"010	1'22"058	1'24"79	1'22"458
1'25"545 (Brabham BT45)	Watson	Brabham-Alfa BT46	1'24"900	1'25"522	1'25"66	1'22"737
1'26"826 (Ferrari T2)	Lauda	Brabham-Alfa BT46	1'25"410	1'24"833	1'24"70	1'22"783
1'26"383 (Tyrrell P34)	Peterson	Lotus-JPS 79	1'24"652	1'23"710	1'23"89	1'23"120
—	Patrese	Arrows FA-1	1'26"290	1'25"196	1'24"40	1'23"369
1'25"681 (Wolf WR-1)	Scheckter	Wolf WR-5	1'25"306	1'23"628	1'25"96	1'23"621
—	Villeneuve	Ferrari 312 T3	2'24"906	1'24"473	1'25"39	1'23"730
1'26"542 (Ferrari T2)	Reutemann	Ferrari 312 T3	1'24"906	1'24"473	1'25"39	1'23"730
1'26"529 (Shadow DN8)	Jones	Saudi-Williams FW06	1'26"476	1'25"375	1'24"81	1'23"951
—	Jabouille	Renault-Elf RS-01	1'24"859	1'23"963	1'24"81	1'24"356
1'26"259 (Ligier JS7)	Laffite	Ligier-Matra JS9	1'26"090	1'25"409	1'26"01	1'24"030
1'26"209 (Tyrrell P34)	Depailler	Tyrrell-Elf 008	1'26"150	1'24"259	1'24"78	1'24"203
1'27"620 (Copersucar 04)	Fittipaldi	Copersucar F5A	1'26"742	1'25"419	1'26"56	1'24"274
1'25"626 (McLaren M26)	Hunt	McLaren-Marlboro M26	1'25"955	1'24"761	1'25"63	1'25"575
—	Tambay	McLaren-Marlboro M26	1'25"432	1'25"683	1'28"18	1'24"986
1'26"616 (Ensign 177)	Regazzoni	Shadow-Tabatip DN9	1'27"551	1'26"123	1'24"82	1'25"007
—	Pironi	Tyrrell-Elf 008	1'28"790	1'27"462	1'26"62	1'25"813
1'26"573 (Surtees TS19)	Brambilla	Surtees-Beta TS20	1'26"856	1'26"618	1'26"34	1'26"895
1'26"380 (McLaren M23)	Mass	ATS HS-001	1'28"153	1'27"820	1'27"38	1'26"787
1'26"126 (Brabham BT45)	Stuck	Shadow-Tabatip DN9	1'27"504	1'27"546	1'25"88	1'27"011
1'29"889 (March 761B)	Rebaque	Lotus 78	1'27"350	1'27"139	—	1'27"973
—	Merzario	Merzario A1-01	1'27"479	1'27"546	—	1'27"667
—	Rosberg	Theodore RT-1	1'27"560	1'27"677	1'27"79	1'28"819
—	Stommelen	Arrows FA-1	1'27"812	1'28"791	1'27"86	1'27"922
1'28"404 (Hesketh 308E)	Keegan	Surtees-Durex TS20	1'28"282	1'28"331	1'28"82	1'28"479
1'28"205 (McLaren M23)	Lunger	McLaren M26	1'28"388	1'28"999	—	1'28"495
—	Ickx	Ensign-Tissot NI77	1'29"438	1'29"051	—	1'28"400

## E se Niki corresse con l'auto di Merzario?

Adesso Niki, visto che ne hanno parlato, può anche tor-

Il titolo più sciocamente ridicolo che è capitato di leggere, nelle imbarazzate cronache che hanno dovuto esaltare il ritorno alla vittoria di Lauda solo in coincidenza del sotterfugio tecnico del ventilatore, è certo questo che avete appena letto nel ritaglio. E' del Cor-sera di Milano. La patetica ricerca di ironia col paradosso della presunzione ha fatto dimenticare la risposta più scontata e facile. Che d'altronde tutte le cronache dell'impegno cronistico presente e passato di Lauda convalidano.

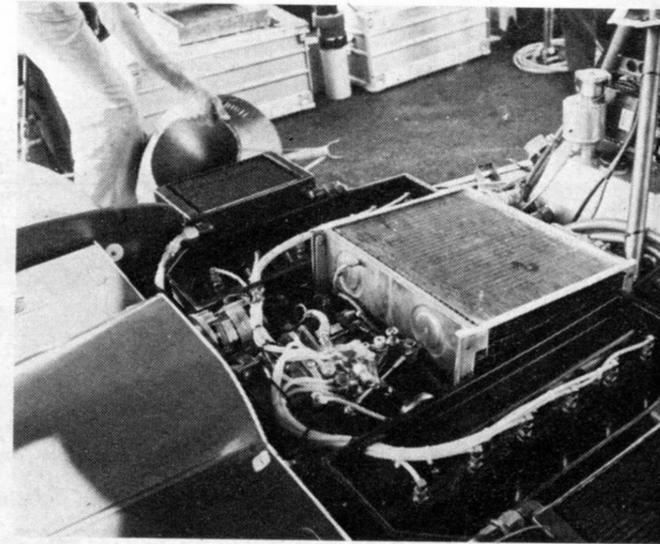
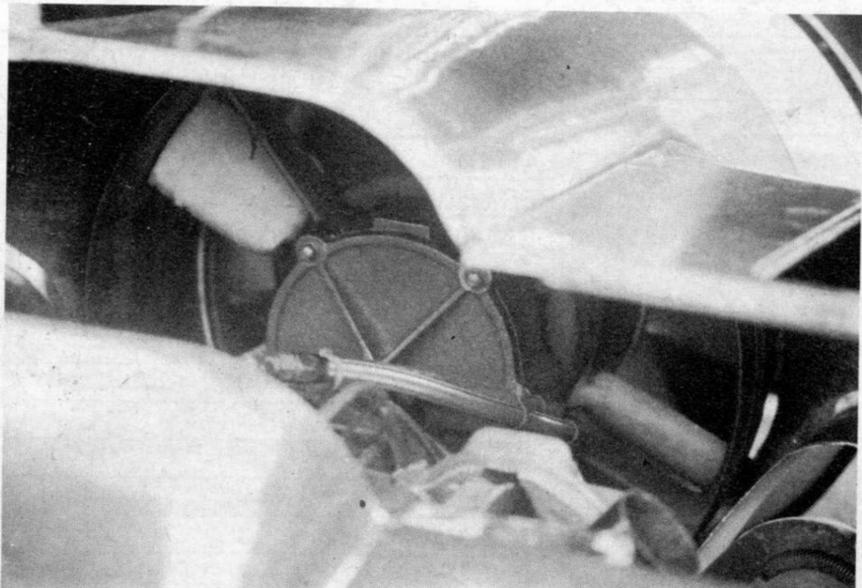
Se Niki corresse con l'auto di Merzario? Semplice: non si qualificerebbe (almeno senza... ventilatore-jet). Così come perdeva con Regazzoni in 312 quando alla Ferrari (vedi Long Beach) scambiavano i motori migliori, o la Goodyear «scordava» di dargli gomme privilegiate. D'altronde basta ricordarsi i tempi delle prove in Brabham: il più veloce è abitualmente Watson, anche se poi non ha il ritmo di ripetersi in corsa.

E anche la fama del supercollaudatore, purtroppo per Niki, si è persa in questa stagione Brabham. Dall'inizio dell'anno le BT sono andate peggio dell'anno scorso. E solo la trovata del ventilatore ha potuto dare una via d'uscita alla serie di errori commessi dalla progettazione iniziale della BT 46. Ma questo casomai è merito di Jim Hall, l'americano da cui Gordon Murray ha copiato il suo talismano da apprendista stregone.

# Tutta la BRABHAM

## è una camera stagna

DALL'INVIATO



Qui sopra, l'ampio radiatore acqua (unico) montato sopra al motore Alfa. A sinistra, un particolare del «ventolone» di raffreddamento, con la scatola della riduzione dei giri. Il prelievo della potenza avviene dall'albero primario del cambio, tramite una cinghietta dentata. Secondo l'ing. Chiti la potenza richiesta è pari a circa 40 CV

ANDERSTORP - Naturalmente il fatto tecnico più importante del Gran Premio di Svezia è stata la presenza delle Brabham BT 46/B dotate del nuovo dispositivo aerodinamico posteriore che, successivamente, ha provocato tante polemiche e che nel prossimo futuro sarà ancora all'ordine del giorno, e per le implicazioni che esso comporta non solo in funzione tecnica, ma anche nei riflessi politici.

La descrizione della innovazione della Brabham, che integriamo con le fotografie, è abbastanza semplice. Tutta la parte posteriore della vettura è stata modificata, con la sistemazione di un ampio radiatore, posto in posizione quasi orizzontale subito dietro la carenatura dell'arco di sicurezza (roll-bar). Il radiatore appare soltanto in superficie, essendo totalmente avvolto da lamiere (in effetti si tratta di pareti in materiale plastico) che continuano orizzontalmente verso la parte posteriore, con una sagomatura semicircolare al centro della parte finale.

Questa carenatura continua anche nelle parti laterali, avvolgendo completamente tutto il vano motore, in maniera da racchiudere tutti gli organi meccanici in modo quasi ermetico.

### LE GONNELLINE METTONO LA CODA

Restano aperte soltanto le sezioni che servono ad assicurare la alimentazione in aria del motore e le due piccole bocche che conducono aria di raffreddamento ai freni. Ma anche queste aperture sono a loro volta isolate dal compartimento motore da apposite strutture in materia plastica interne. Nella sostanza, quindi, il vano motore viene ad essere completamente isolato dall'esterno, salvo che nella parte orizzontale inferiore, che rimane aperta.

A completare l'isolamento rispetto anche al suolo le «gonnelline» mobili ormai universalmente adottate da quasi tutte le macchine sono state integrate da una sezione trasversale, posta dietro la macchina. La parte posteriore della vettura è anch'essa infatti completamente chiusa da una parete verticale parallela all'asse delle ruote, parete che è interrotta da una protuberanza sporgente verso la parte posteriore, avente forma circolare ed all'interno della quale è possibile vedere le forme di pale elicoidali tipiche dei ventilatori.

La preoccupazione di chiudere tutte le possibili entrate di aria è stata evidente durante le prove e nella preparazione della corsa, quando i

meccanici hanno apposto su ognuna delle giunzioni tra un pannello e l'altro dei pezzi di nastro adesivo, destinati a sigillare anche le minime fessure.

Anche nella parte interna, anteriore del vano motore, sono state prolungate le paratie, in modo da abbassare al massimo le chiusure all'aria libera. Tutta la parte inferiore della vettura in vicinanza del suolo è stata contornata con le «gonnelline» mobili, assicurando così il massimo possibile di isolamento dall'aria ambiente esterna.

### UNA CINGHIA DENTATA AZIONA IL VENTILATORE

E' evidente che queste preoccupazioni del progettista avevano lo scopo di creare una vera e propria camera quasi stagna, su tutta la parte inferiore della macchina. Lo scopo dichiarato, con affermazioni ribadite anche davanti a moltissime persone, non è mai stato quello di avere un compartimento stagno.

Per poter completare questo isolamento sono state costruite anche delle pareti verticali parallele alle facce interne delle ruote, e la preoccupazione del progettista è giunta ad isolare completamente anche questa zona, mediante la costruzione di due parti in materiale plastico (nero) aventi nella parte centrale delle sagomature che hanno permesso semplicemente il passaggio dei semiassi e dei bracci della sospensione.

Queste due parti in plastica sono state fissate alle pareti verticali laterali parallele alle ruote, mediante guide che permettevano lo scorrimento verticale (seguendo gli scuotimenti delle sospensioni) ma non il distacco. Anche in questo caso era evidente che lo scopo era di non lasciar passare che il quantitativo di aria strettamente inevitabile.

Nonostante che fosse perciò evidentissimo che l'azione del ventilatore posteriore fosse quella di estrarre il maggior quantitativo di aria possibile dal vano motore, aperto soltanto in basso, i responsabili della Brabham hanno sempre affermato che si trattava di un evacuatore dell'aria calda proveniente dal radiatore.

Il ventilatore posteriore, che è sistemato in una zona posteriore alla parte finale del cambio, è azionato da una cinghia dentata che è collegata ad una puleggia sistemata su

f. l.

LONDRA - Non è ancora apparso quest'anno il solito articolo che si ripete ogni anno nella stampa automobilistica sulle ipotesi e le voci di un «super DFV». Forse è stato reso superfluo dall'uscita effettiva di una macchina super? O contrariamente il fatto che la Lotus 79 sia diventata d'un colpo dominante è servito a dare al DFV la prospettiva di una nuova vita, oltre a quella già lunga e onorevole della sua carriera. Questo pensiero era predominante mentre stavo cercando di scoprire i misteri della Brabham sperimentale, la macchina che ha effettuato le sue prime prove in Italia, poi in grande segreto a Brands Hatch, poi, con tentativi di nascondere i suoi segreti al pubblico, nuovamente a Brands Hatch per poi « esplodere » nella vittoria del G. P. di Svezia.

Perfino in quell'occasione il personale della Brabham aveva ovviamente l'ordine di non discutere la vettura con nessuno, e la prima cosa quando la macchina si fermava era di coprire la parte posteriore. La Lotus ha dimostrato che è possibile costruire una vettura « a effetto terra », ma la 79 non può più essere descritta adeguatamente come macchina « alettone » senza imbattersi in lunghe spiegazioni meccaniche elaborate, come la fece Chaparral.

Ma risulta anche che sarebbe difficile, se non impossibile, costruire una macchina analoga quando si ha un motore 12 boxer, perché il punto critico del flusso d'aria sotto la macchina si trova là dove è il motore, mentre un motore a V non ha né testa cilindri né scarichi in quel punto (questo è il motivo per cui i tubi di scarico della 79 e della Wolf WR 5 vengono condotti in su e sopra la linea dell'asse posteriore).

### DOVEVA ESSERE UN NUOVO RADIATORE

Tra le prove in Italia e i primi tests a Brands Hatch, Bernie Ecclestone ha risposto alle domande su una nuova Brabham in collaudo, dicendo che il team stesse provando un nuovo sistema di radiatore sul muletto, e ciò sembrava ragionevole, perché si sapeva che il progettista Murray era stato impaziente di tornare al musetto originale « pulito » della BT 46 e di recuperare alcune delle qualità perse della macchina com'era. Ma di una cosa non ci siamo ricordati subito, cioè la risposta che Murray aveva dato precedentemente ad una domanda metà scherzosa di un collega, « ma certamente, stiamo preparando una macchina "alettone" ».

Riflettendoci sopra, ciò avrebbe dovuto stupire, perché non si riusciva a vedere come il flusso d'aria avrebbe potuto essere eliminato da sotto le sporgenze laterali della

BT 46, né come avrebbe potuto essere impiegato con efficienza al punto critico, né come qualcosa come la soluzione Arrows avrebbe potuto essere applicato alla BT 46 (tra parentesi, quella macchina si rivela di non essere una vera « macchina alettone » della seconda generazione, come l'ha descritta il suo progettista quando fu annunciata; la vera macchina di questa seconda generazione è la 79, la quale non ha affatto spoiler sagomati alle pance laterali, come li ha la 78, e in questo modo non risente della resistenza aerodinamica ad alta velocità come faceva la 78).

### PIU' POTENTI CON 50 CV IN MENO

« Esperti » (cioè gente di altri teams) hanno ascoltato la descrizione della sistemazione con il ventilatore posteriore della Brabham e hanno calcolato che potrebbe richiedere 50 CV a azionarlo direttamente (con una cinghia) mediante un rinvio sulla scatola del cambio. Ora, questo ammonterebbe ad una « perdita di potenza » di circa il 10% e presumendo che le « spese » reali di questo ventilatore ammontano al 5% della potenza disponibile, si tratta lo stesso di un grosso sacrificio per ottenere un musetto pulito e una migliore prestazione del radiatore. Doveva esserci dell'altro.

Si capisce che il signor Ecclestone fosse un po' sensibile affrontando questo punto, sebbene un componente della CSI ci abbia assicurato che non vedeva niente di « illegale » in questa sistemazione, come è stata descritta (ed effettivamente, dopo un po' di incertezza, la CSI sembra aver confermato questa valutazione, prima dei reclami). No, ci doveva essere dell'altro che la semplice efficienza del raffreddamento. Effettivamente che qualcuno, uno strano componente del team, ha ammesso che c'è vantaggio da un effetto di « succhiamento ».

Nel frattempo ci sono delle «gonne» sotto il telaio, che sigillano effi-

LA «MASCHERATA» DEL RAFFREDDAMENTO

NELLA CRONACA DELLA GESTAZIONE

# L'alettone «rotante»



Sopra, il tubo di Pitot che non serve a misurare la velocità ma a valutare la depressione interna con la pressione esterna. Sotto, un primo piano della contestata ventola

TUTTAERODINAMICA

## RENAULT con cupola al RICARD?

ANDERSTORP - Anche se la attenzione di tutti era concentrata sulla grande novità delle Brabham, vi sono state altre piccole cose di un certo interesse tecnico, al G.P. di Svezia. Le McLaren erano praticamente come al solito, ma avevano avuto una modifica ai leveraggi dello sterzo, che i piloti avevano riscontrato essere molto duro nelle gare precedenti, specialmente in Spagna. Per il resto macchina immutata. La McLaren non conta di avere grandi novità nelle prossime gare, pur se sta preparando una macchina nuova che però non sarà pronta che alla fine della stagione.

Le Tyrrell avevano provato a Brands Hatch un allungamento del passo, di circa 12 centimetri, ma qui sono venute con le dimensioni abituali. Uniche novità delle piccole strisce di lamiera aventi funzione di deflettori, poste trasversalmente sui fianchi della carenatura del motore, integrate da una striscia verticale longitudinale che formava una specie di piccola cresta sulla parte centrale finale della stessa carenatura motore.

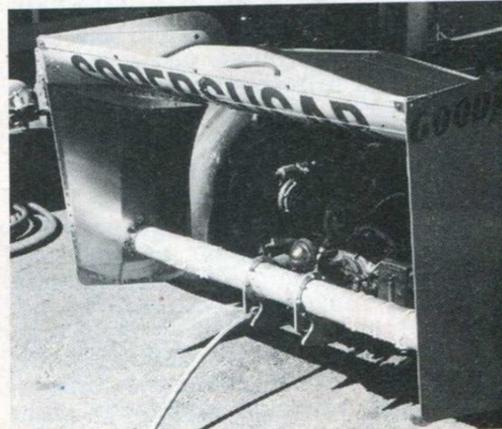
Niente di nuovo alla Renault, che non ha avuto tempo di lavorare sulla F. 1 essendo impegnatissima a Le Mans. Ora però anche la F. 1 subirà delle evoluzioni, e crediamo che al G.P. di Francia vedremo qualche novità aerodinamica molto interessante, magari ispirata da quel «cupolino» che era sulla macchina che ha vinto a Le Mans, ovviamente tenendo conto dei regolamenti della Formula 1.

Un nuovo supporto dell'alettone sulla Copersucar ha completato il quadro delle novità tecniche sulle macchine.

Per quanto riguarda le gomme, invece, la Michelin ha portato dei nuovi tipi, contraddistinti da numeri di una nuova serie (71, 74, 75, 76) ma questi numeri sono senza significato alcuno, visto che come al solito soltanto i tecnici interessati sanno a cosa si riferiscono.

La Goodyear ha portato anche lei gomme di tipo nuovo, ammantandosi però nel solito mistero. Qualcuno ha avanzato l'ipotesi che — addirittura — taluni piloti avessero avuto delle gomme a struttura radiale, almeno per le prove. Cosa che è possibile, pur se nessuno ha voluto smentire o confermare. E' comunque pressoché sicuro che le Goodyear radiali saranno viste prima della fine di agosto.

f. i.



Nuovo supporto dell'alettone, a tubo unico, visto sulla Copersucar

David Hodges

cacemente la zona sotto e davanti al motore. Notare il «sotto», perché la Lotus ha dimostrato che quello è il punto critico. Quando il motore è acceso e la frizione ingranata, la macchina si abbassa visibilmente un po'. Viene ottenuto «l'effetto terra» con il motore 12 piatto, ma a spese di complicazioni e forse un po' di peso, mentre Chapman e Postlethwaite (con la Wolf WR 5) lo ottengono gratuitamente e — il che è più importante ancora — lo ottengono senza spese di potenza. Ma ottengono un effetto minore, come si è visto.

Si ha il sospetto che questo modo relativamente nuovo di ottenere della forza discendente efficace ed utile possa essere compresa da Chapman, ma che pochi altri progettisti abbiano familiarità con questa teoria o pratica. Si tratta ora

di vedere, anche in funzione delle decisioni della CSI, se altri teams cercheranno di copiare questa idea o se si troveranno di fronte alle ripetizioni dell'esperienza demoralizzante di Belgio e Spagna di dover assistere alla supremazia delle macchine nere e oro, e di sperare semplicemente che la cattiva sorte lavori per loro.

### CHI COPIERA' PER PRIMO?

Abbiamo salutato le macchine 1978 come la Tyrrell 008 e la Saudia Williams come macchine kit DFV convenzionali, abbiamo accettato che la Arrows era una «macchina alettone» della seconda generazione; abbiamo dimenticato di guardare con sufficiente attenzione la bella 79 o forse ci siamo occupati

troppo di certi pezzi come il cambio Lotus-Getrag. Avremmo dovuto occuparci di più del flusso d'aria che passa sotto, perché sembra che questo sia almeno altrettanto importante di quello che passa sopra la macchina.

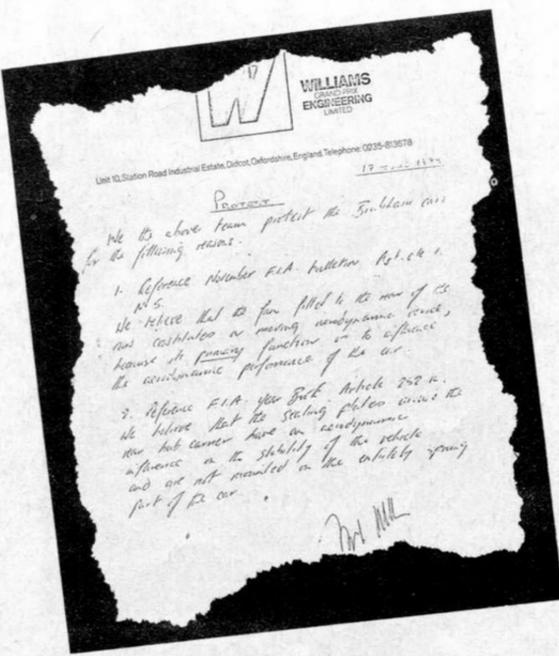
Niente di tutto ciò si lascia intuire per la Alfa Romeo con la sua parte superiore piana fuori moda, vero? Perché questa forma che assomiglia alla Ligier con la sua parte superiore piana appare d'un tratto troppo poco efficace in termini di forza discendente.

Resta ora da sapere come le autorità sportive interpreteranno questo «sviluppo»: se progresso automobilistico tout court o progresso che diversifica la macchina da G.P. perché l'alettone statico è diventato «alettone rotante».

un alberino che esce dalla parte finale del cambio. La cinghia è quindi in posizione verticale.

Secondo indiscrezioni raccolte è stato adottato un rapporto di demoltiplicazione che riduce il numero dei giri di circa il 25 per cento, per cui, quando il motore gira a pieno regime (12000 giri), la ventola dell'estrattore gira a circa 9000 giri. Secondo calcoli attendibili tutto l'insieme assorbirebbe una notevole potenza, valutabile in quasi 40 cavalli.

Le Brabham avevano anche altre novità, strettamente derivate da questa. Infatti lo spostamento dei radiatori, che erano prima sistemati sulla parte anteriore, ha permesso l'affinamento della linea aerodinamica anteriore, adesso costituita da un musetto appuntito e da due spo-



## ECCO dov'erano i coperchi rubati...

● Un albergatore di Gislaved, il paese vicino ad Anderstorp, ha denunciato alla polizia che « ignoti » avevano rubato davanti all'albergo i coperchi dei contenitori del pattume in plastica nera... Coperchi curiosamente simili erano montati sulle ventole delle Brabham-Alfa per evitare che i fotografi e la « concorrenza » vedessero che cosa c'era dentro. Se la polizia fosse andata alla corsa gli « ignoti » forse sarebbero stati smascherati...

lers laterali, come avrebbe dovuto essere sulla macchina che doveva avere i radiatori a pannelli sul corpo vettura. Ciò ha naturalmente comportato anche una diversa ripartizione dei pesi, compresa la eliminazione delle tubazioni dell'acqua. Il peso totale delle macchine tuttavia è risultato superiore, per le aggiunte di tutte le paratie in materiale plastico e quelle in metallo costituite dagli organi di trasmissione della ventola, dalla ventola stessa e dalla intubatura circolare attorno alla ventola.

Un ulteriore aumento di peso è stato dato dalla adozione di un sistema di sollevamento pneumatico della macchina, costituito da martinetti cilindrici collegati ad una presa unica sulla quale viene innestato un tubo proveniente da una bombola esterna, in caso di necessità di sollevamento per il cambio delle ruote.

All'interno dell'abitacolo le Brabham avevano anche uno strumento inedito, di origine aeronautica. Era un misuratore della velocità dell'aria, funzionante a depressione, che nel caso specifico tuttavia aveva lo scopo di indicare soltanto delle differenze di pressione. Un piccolo tubo verticale sistemato sulla parte anteriore della vettura (e che a molti è parso una antenna) e dotato di piccoli forellini, era stato

sistemato ad altezza appropriata per essere in zona tranquilla. Lo scopo era quello di rilevare la pressione statica dell'aria, vale a dire la pressione barometrica esterna, attraverso un tubo di plastica che lo collegava allo strumento sistemato sulla destra della parte interna dell'abitacolo. Il che ha costretto, tra l'altro, ad una leggera modifica della forma esterna dell'abitacolo, con una gibbosità molto apparente.

A questo strumento faceva capo anche un altro tubo di plastica, chiaramente proveniente dalla parte posteriore della vettura. Ed anche in questo caso era evidente che si trattava di un rilevatore di pressione. Quel che è intuibile, quindi, è che il pilota poteva in ogni momento valutare le differenze di pressione, tra l'esterno e l'interno, avendo perciò la dimensione di quanta depressione esistesse nella parte posteriore della vettura, e di conseguenza di quanto fosse forte la forza che costringeva la macchina verso il basso.

Anche questa presenza indicava chiaramente che tutto il lavoro compiuto nella parte posteriore era destinato ad ottenere una notevole depressione, quindi ad avere effetti aerodinamici, e non soltanto a raffreddare il radiatore acqua.

## i documenti della polemica

# Il Gran Premio reclamo per reclamo

ECCOVI LA SERIE DI DOCUMENTI UFFICIALI LEGATI ALLE VICENDE CHE HANNO MOVIMENTATO IL G.P. DI SVEZIA IN CONSEGUENZA DELLA PRESENZA DELLE BRABHAM-ALFA DOTATE DELLA NOVITA' AERODINAMICA

## Dall'inchiesta fra i piloti al ritardo CSI

Non appena avuto sentore di quanto stava accadendo sono arrivati ad Anderstorp due personaggi importanti della organizzazione sportiva internazionale. Erano il presidente del Gruppo di lavoro F. 1, Jean Marie Balestre, ed il presidente della sottocommissione Circuiti e sicurezza, ALBERTO ROGANO. Dopo aver preso visione dei fatti e dopo aver ascoltato le opinioni di molti, essi hanno emesso il comunicato seguente:

« In seguito alla decisione del Bureau della CSI (a Madrid, n.d.r.) concernente un nuovo dispositivo adattato alla vettura Brabham, il signor Rogano presidente della commissione circuiti e sicurezza ed il signor Balestre, presidente del gruppo di lavoro F. 1, presenti al G.P. di Svezia, hanno raccolto un certo numero di osservazioni sul piano della tecnica e della sicurezza.

« In conseguenza di ciò hanno chiesto ed ottenuto l'accordo del presidente della CSI per condurre immediatamente una inchiesta approfondita, con tutti i mezzi utili e le garanzie tecniche appropriate, sulle caratteristiche, le funzioni e gli effetti del dispositivo suddetto.

« I risultati di questa inchiesta saranno comunicati al più presto ».

L'inchiesta aperta da Rogano e Balestre ha ovviamente due obiettivi separati. Da una parte esaminare quanto affermano i regolamenti attuali, per vedere se è possibile già stabilire se le novità Brabham sono accettabili o no, oppure se esistono le possibilità di dubbio interpretativo. Dall'altra esaminare con accuratezza i possibili effetti negativi, ai fini della sicurezza, che la adozione di simile innovazione può comportare, soprattutto se il sistema si diffondesse.

Vedremo quel che uscirà dalla inchiesta, che secondo noi dovrà essere molto rapida. Non dimentichiamoci infatti che è alle porte il G.P. di Francia, tra meno di due settimane, e la gente interessata vuol sapere come comportarsi. E' infatti fuor di dubbio che, se si arrivasse alla conclusione che questo estrattore di aria può essere ammesso, altri costruttori sarebbero costretti a studiare soluzioni del genere, per non essere in condizioni di inferiorità.

Questa inchiesta, a nostro parere, potrebbe avere le stesse conseguenze che ha avuto nel 1969 quella condotta (dopo la accesa campagna che era stata condotta da AUTOSPRINT) contro gli alettoni mobili ed esagerati proliferati dalla fine del 1968 in poi. Si ricorderà come sia corso molto tempo prima che la CSI si rendesse conto della fondatezza delle nostre osservazioni, e che era stata la presa di posizione decisa e molto energica dell'allora presidente della CSAI, ing. Campanella, a far adottare la decisione di bandire gli alettoni, in attesa di una regolamentazione che venne studiata successivamente.

Banditi nel G.P. di Monaco e nel G.P. d'Olanda, gli alettoni vennero poi riammessi, ma con dimensioni e soprattutto con applicazioni molto più serie.

Ora, di fronte alla nuova situazione pare che gli organi della CSI intendano muoversi con maggior tempestività. Speriamo lo facciano davvero.

Quel che è curioso è che è stata la CSI, nella riunione di Madrid, a dire che l'aggio Brabham è legale, senza averlo

visto e senza averne valutate le conseguenze. La sottocommissione tecnica, a quanto pare, sta collezionando le cante, dopo la magra ottenuta con la incredibile autorizzazione delle aggiunte alle porte delle Porsche 935 (ve ne abbiamo parlato la settimana scorsa). Decisamente ci sembra che una revisione della lista membri della sottocommissione tecnica si imponga.

## Decisivo l'esposto di WILLIAMS

Contro la ammissione della Brabham Alfa Romeo sono stati presentati parecchi reclami. In totale cinque, firmati dalle squadre Lotus, Tyrrell, McLaren, Surtees e infine Williams.

I reclami sono stati presentati nella giornata di venerdì 16 giugno, alla fine delle prove e poi nella giornata di sabato 17 giugno appena prima della gara e poi alla fine della gara.

C'è innanzi tutto da dire che non abbiamo capito l'atteggiamento dei reclamanti.

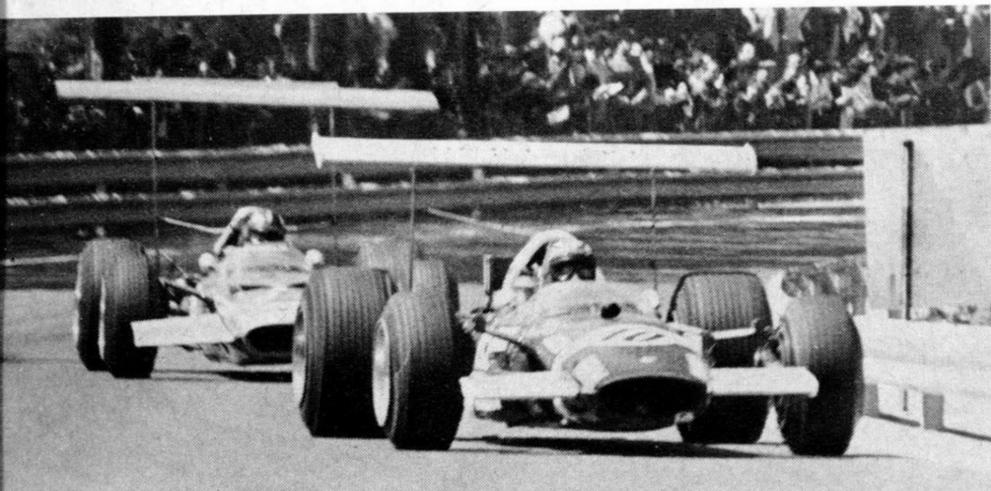
Che la Brabham « ventilatore » esistesse lo si sapeva da tempo. Parecchi l'avevano anche vista nelle prove private di Brands Hatch. C'era stata la decisione del Bureau della CSI, dieci giorni prima, e quindi era di notorietà pubblica che questa macchina particolare era esistente.

Si obietterà che fino a quando la macchina non veniva presentata davvero in gara nessuno poteva contestarla; ed è vero. Però il giovedì 15 giugno, alle verifiche tecniche, la macchina c'era e tutti hanno potuta vederla. I commissari tecnici di Anderstorp hanno ovviamente dovuto accettarla, essendoci una decisione in questo senso da parte del Bureau della CSI (resta sempre da chiedersi come la CSI abbia potuto dare il suo parere favorevole). A questo punto e prima che cominciassero le prove, i concorrenti che non erano d'accordo avrebbero dovuto fare opposizione, presentando reclamo scritto secondo i termini regolamentari. Lo avessero fatto è molto probabile che i commissari tecnici avrebbero investito della vicenda i commissari sportivi, i quali avrebbero immediatamente interpellato la CSI via telex.

Invece i concorrenti in opposizione non si sono fatti vivi. E non vale dire che le prove sono una cosa e la gara un'altra. Alle prove ufficiali possono partecipare solo macchine regolamentari, quindi se essi giudicavano la macchina irregolare dovevano dirlo subito. Quali siano state le loro ragioni non sappiamo, ma certo hanno sbagliato.

I reclami presentati da Lotus, Tyrrell, McLaren e Surtees erano evidentemente ispirati collegialmente, perché si somigliavano in maniera evidente.

I commissari tecnici non hanno potuto fare a meno di respingerli, in un primo



Oltre lo snaturamento dell'effettivo valore tecnico-automobilistico dell'ala-rotante c'è anche un problema di sicurezza. Avere 25 monoposto-vortice alla via dei G.P., può creare le stesse situazioni di pericolo, che l'incapacità di regolamentare l'iniziale libertà-alettoni, portò nove anni fa col drammatico episodio del Montjuich con le super-ali e le ali multiple dilaganti (a sinistra un esempio). Se non si fosse verificato il doppio incidente di Graham Hill e Rindt a Barcellona (ne vedete a destra una testimonianza fotografica inedita di Cevenini), la CSI non si sarebbe forse decisa al veto tout court » dalla corsa seguente di Montecarlo. Lo ricordino, i dirigenti del compromesso CSI!

tempo per inaccettabilità di termini, poi controreclami, per inaccettabilità di merito. Sempre perché essi avevano la famosa decisione CSI ad avallare la legalità della macchina discussa. Per la stessa ragione essi hanno poi respinto il reclamo di Williams, il quale però ha avuto il pregio di individuare il vero punto debole, indicando come sulle Brabham vi siano degli elementi aerodinamici mobili, espressamente vietati dai regolamenti. Sono le paratie scorrevoli poste tra le pareti verticali laterali e gli organi di trasmissione e sospensione. Ora le cose si presentano in questo modo:

Frank Williams presenterà appello al Tribunale sportivo nazionale svedese, secondo la prassi;

quasi certamente questo Tribunale respingerà il reclamo (non potendo ovviamente sconsigliare i suoi membri);

Frank Williams presenterà appello al Tribunale sportivo internazionale della FIA.

La procedura sarà lunga, come al solito, e lo si è visto nel caso del famoso reclamo della Ferrari per i fatti di Brands Hatch (Lauda bloccato ai box e impossibilitato a riprendere la pista a causa di un ente sulla pista). Alla fine si avrà un responso che riguarderà il Gran Premio di Svezia, con la possibilità che il risultato venga modificato, in quanto allo stato attuale e nonostante la decisione della CSI di Madrid, appare evidente che la Brabham Alfa Romeo è illegale.

Tra parecchio tempo, quindi, c'è la possibilità che il Tribunale della FIA modifichi il risultato. Nel qual caso il vincitore del Gran Premio di Svezia 1978 diventerebbe Patrese.

## Williams Grand Prix Engineering Ltd.

### PROTESTA

Noi, il team di cui sopra, protestiamo le macchine Brabham per i seguenti motivi:

1) Riferendoci al bollettino FIA del novembre articolo I. No. 5:

Noi riteniamo che il ventilatore montato nella parte posteriore delle macchine costituisce un dispositivo aerodinamico mobile, perché la sua funzione primaria è di influenzare la prestazione aerodinamica della vettura.

2) Riferendoci al FIA Year Book articolo 252 K:

Riteniamo che le piastre di tenuta attorno all'angolo posteriore del mozzo abbiano un'influenza sull'aerodinamica per quanto riguarda la stabilità del veicolo e non siano montate sulla parte interamente sospesa della macchina.

firmato FRANK WILLIAMS,  
direttore  
presentato alle ore 12,30 del  
17 giugno 1978

In esso è chiaramente indicato, oltre alla generica affermazione che il ventilatore montato dalla Brabham è un « elemento mobile aerodinamico » perché la sua funzione primaria è quella di influenzare le prestazioni aerodinamiche della macchina, che la paratia piatta verticale posta tra semiasse e sospensione e la paratia fissa laterale, è da considerare elemento aerodinamico mobile, non fissato tra l'altro su una parte interamente sospesa della vettura. Esso è infatti solidale con le parti oscillanti della sospensione e della trasmissione.

## La contropartita

Ad ANDERSTORP sarebbe scaduto con questo G.P. il contratto di 3 anni con la F.O.C.A. Si può capire allora perché il « padrino » abbia scelto questa gara per il debutto della sua discussa monoposto-ventilatore. Un organizzatore « preoccupato » come avrebbe potuto fargli scherzi di squalifica tecnica? Ha aiutato Ecclestone anche il « silenzio » della Ferrari, rimessasi alle decisioni CSI. Ma ora pare che il patron Brabham potrebbe rinunciare al ventilatore a patto che tutte le F. 1 (e in particolare la LOTUS) tolgano le cosiddette « minigonne », primo discusso exploit aerodinamico, ma che in realtà fu la Brabham (e non la LOTUS) la prima a introdurre.

## Se si vuole applicarla la norma (CHIARA) c'è:

Tanto per la precisione ecco cosa dice il Codice sportivo Internazionale, al paragrafo citato dalla Williams:

«... Tutta la parte specifica della vettura avente una influenza aerodinamica sulla stabilità del veicolo dovrà essere montata sulla parte interamente sospesa della vettura e dovrà essere fermamente fissata quando la vettura si muove ».

Un testo inequivocabile. A parte le paratie mobili cui si riferisce Williams noi aggiungiamo che anche le pale del ventilatore, pur essendo fissate su una parte interamente sospesa della macchina debbono essere considerate illegali, essendo in movimento (eccome: 9000 giri al minuto!) ed avendo una chiara azione aerodinamica. Più aerodinamico di qualcosa che serve a muovere aria...!

## Perché respinti i reclami dalla «GIURIA» svedese

La Giuria del G.P. aveva ricevuto venerdì i reclami di Lotus, Surtees, Tyrrell e McLaren. Dopo una prima riunione li aveva respinti. Sabato ha ricevuto quello della Williams. Ha poi ricevuto quelli di Tyrrell e Lotus. Li ha respinti con questo verbale:

Verbale della seconda riunione della Giuria (17 giugno 1978).

Tenuta tra le 16,15 e 17,15.

I

Alle ore 12,30 la Giuria della manifestazione ha ricevuto una protesta firmata dal team Williams contro le vetture Brabham.

La Giuria ha deciso, dopo un esame, di respingere la protesta.

II

Dopo la corsa la Giuria della ma-

nifestazione ha ricevuto due proteste dei teams Tyrrell e Lotus contro le vetture Brabham.

La Giuria ha deciso, dopo esame, di respingere le proteste.

III

Dopo la corsa la Giuria della manifestazione ha ricevuto una protesta dal team Lotus contro la decisione presa in occasione della prima riunione dalla Giuria. Poiché la decisione è stata presentata alle 13,10 al Team Lotus e la protesta non ci è pervenuta in tempo utile (1 ora dopo l'annuncio della decisione) la Giuria ha respinto la protesta.

Anderstorp 1978-06-17.

BERTIL LUNDBERG  
presidente della Giuria

## CHE COSA ACCADRÀ

## Auspicabile un VETO immediato

Ora siamo davanti ad una situazione che ha due aspetti distinti. Il primo riguarda il reclamo e gli appelli che farà Williams (non sappiamo se anche gli altri faranno appello). Seguirà il suo corso e si vedrà.

Il secondo aspetto è più complesso ma anche più attuale. Per il G. P. di Svezia potrà o non potrà esserci una decisione finale del Tribunale FIA, a sfavore della Brabham. Comunque questa corsa è acqua passata. Ora la CSI deve affrontare in fretta la situazione per chiarire tutto prima delle gare future. (L'urgenza è totale: è alle porte il GP di Francia al Ricard). Si potrebbe arrivare al bando, come vi abbiamo detto, almeno temporaneo, in attesa di una chiara nuova legislazione. Oppure si potrebbe arrivare alla conferma della decisione di Madrid, e quindi alla definitiva legalizzazione della soluzione Brabham.

In questo caso si avrà una pressoché immediata modifica del panorama tecnico della F. 1, perché è ovvio che anche le altre squadre ricorreranno a soluzioni di questo genere, più o meno elaborate.

In questo deprecabile caso avremo innanzitutto una ulteriore degenerazione delle macchine della F. 1, che si allontaneranno ancor più dalle automobili di concezione classica. Si possono ipotizzare soluzioni avveniristiche, fino ad immaginare veicoli addirittura senza ruote o qualcosa del genere. Ventilatori o persino elementi a reazione, qualunque idea fantastica potrebbe diventare realtà.

La conseguenza sarebbe estremamente spiacevole, sia sul piano della logica tecnica automobilistica, sia su quello dei costi, perché la scalata sarebbe enorme. E se si considera che l'avvio di questa ipotetica (anche se non auspicabile) epoca è dato dalla Brabham, il cui capo (Ecclestone) predica da tempo la riduzione dei costi...

MARIO ANDRETTI ha conservato la «pole-position» ma ha messo

# Forse le BRABHAM non spinte a fondo

ANDERSTORP - Con le gomme e il 'phon', la Brabham Alfa Romeo di Watson è riuscita ad andare in prima fila nell'ultima entusiasmante ora di prove in vista del GP di Svezia sul circuito di Anderstorp. Il grosso ventilatore posteriore attaccato all'albero primario del cambio quindi sempre in presa che 'succhia' l'aria da sotto i tre quarti della macchina permettendo una maggiore aderenza, grazie alle mini-gonne che ci sono tutto attorno alla macchina, hanno ridato una competitività persa da tempo della vettura di Murray. Ma in testa a tutti resta sempre «l'uomo nero», Mario Andretti, che con il tempo di giovedì quando ha girato in 1'22"059 si è aggiudicato l'ennesima pole position di questo campionato. Come al solito è stata l'ultima ora quella più calda. Hanno migliorato tutti i «big» escluso Andretti che si è dovuto accontentare del tempo di giovedì che gli bastava per partire davanti a tutti. Ma che paura si è preso Mario! Improvvisamente le «ventilate» Brabham — dopo la tattica del venerdì — hanno fatto un balzo in avanti e lungamente sono state prime e seconde con Watson e Lauda. Ma poi Mario, che non perdona, ha fatto suo anche il miglior tempo della terza sessione valida per lo schieramento.

Mario ha ottenuto il miglior tempo nell'ultima ora con 1'22"458, alle sue spalle Watson con 1'22"737, e Lauda con 1'22"783. Hanno però lasciato perplessi i due tempi. Già dalla prima giornata si vociferava che le Brabham andassero piano apposta per non irritare gli avversari la CSI e i commissari sportivi di qui, e poi dare la zampata con la tecnologia molto avanzata della «soluzione Chaparral». E' avvenuto così tutto come si era supposto, non si sa se per caso o per calcolo. Certamente su questo circuito, dove anche nelle pre prove le Brabham non erano andate eccessivamente bene, trovarsi in seconda e terza posizione è apparso insperato per tutto il team. Non ce l'ha fatta Peterson ad andare con il compagno Andretti. E' bastato che i meccanici Lotus di Mario non dicessero a quelli di Ronnie che modifiche erano state fatte alla macchina N. 5 perché lo svedese rimanesse indietro. E Ronnie se l'è presa male con Chapman e C.

## MERCOLEDÌ

### Sotto i teloni i ventilatori

Le ostilità erano cominciate ad Anderstorp ben prima dell'inizio delle prove ufficiali, al mercoledì, quando le Brabham sono arrivate con i due grossi ventilatori costantemente coperti da un telone. Portate alle verifiche però le macchine sono state considerate ok. D'altra parte si sapeva la CSI riunita a Madrid dopo il GP aveva detto che nulla poteva fare. Unico modo per farlo sarebbe invocare la sicurezza, e all'uopo è arrivato l'ing. Rogano dall'Italia.

## GIOVEDÌ

### Sette ore per i tempi

Ma torniamo alle prove iniziate alle ore 10 di giovedì mattina, il tempo è buono, fa caldo sui 26 gradi e spira una leggera brezza. Sono tempi contestati quelli della prima sessione, tanto che verranno dati con ben sette ore di ritardo. Ufficiosamente davanti ai box il migliore era Reutemann, ma si sa come succede qui ad Anderstorp, i cronometristi sono a due chilometri di distanza e i tempi non collimano mai...

Anche questa volta non combinavano, ma la Ferrari con Piccinini che ha puntato i piedi e Reutemann (che forse sperava nella pioggia) tanto hanno fatto e tanto hanno brigato che, dopo sette ore in cui anche il computer è stato accusato, a Reutemann è stato attribuito il tempo di 1'23"838, il migliore della prima sessione.

Alle sue spalle a quasi un secondo Peterson, poi la rivelazione Jabouille, che come già nelle prove di alcune settimane fa si trova molto bene qui in Svezia con le gomme Michelin come la Ferrari. Watson è davanti a Lauda ed ha il 4. tempo mentre il compagno, che sembra non gradire molto l'aspiratore, è ottavo.

Villeneuve è quinto davanti addirittura ad un Andretti che sta mettendo a posto la macchina per le prossime gare.

Alle spalle di Mario, Scheckter poi Tambay, Hunt e Laffite. Hunt ha avuto problemi con il motore che si è rotto e poi con l'impianto della benzina dal cui serbatoio, cui si era turata una canalizzazione non usciva il liquido. Il nostro Patrese ha solo (per ora) il 13. tempo, ma sta mettendo a posto la macchina, così come Fittipaldi che sembra aver ritrovato un po' della grinta perduta e Brambilla che si lamenta (come tutti) delle gomme. Rebaque, non si sa per quale mistero divino, riesce ad avere le gomme eguali alle Lotus ufficiali e nonostante ciò è solo 17. davanti al nostro Merzario che è 18.

Ecco chi si rivede, guarda un po', Mario Andretti che nella seconda sessione sbaraglia tutti e mette d'accordo gli avversari facendo segnare il tempo di 1'22"058 alla media di 176,800 kmh. Il suo più pericoloso avversario al termine della giornata è Jody Scheckter a oltre un secondo e mezzo di distacco.

Peterson, pur con qualche problema nella messa a punto della sua Lotus, è in terza posizione davanti a Reutemann e a Jabouille. A chi chiede a Reutemann che cosa c'è che non va, questi risponde allargando le braccia e dicendo che tutto va bene. Ma allora perché i tempi non vengono?

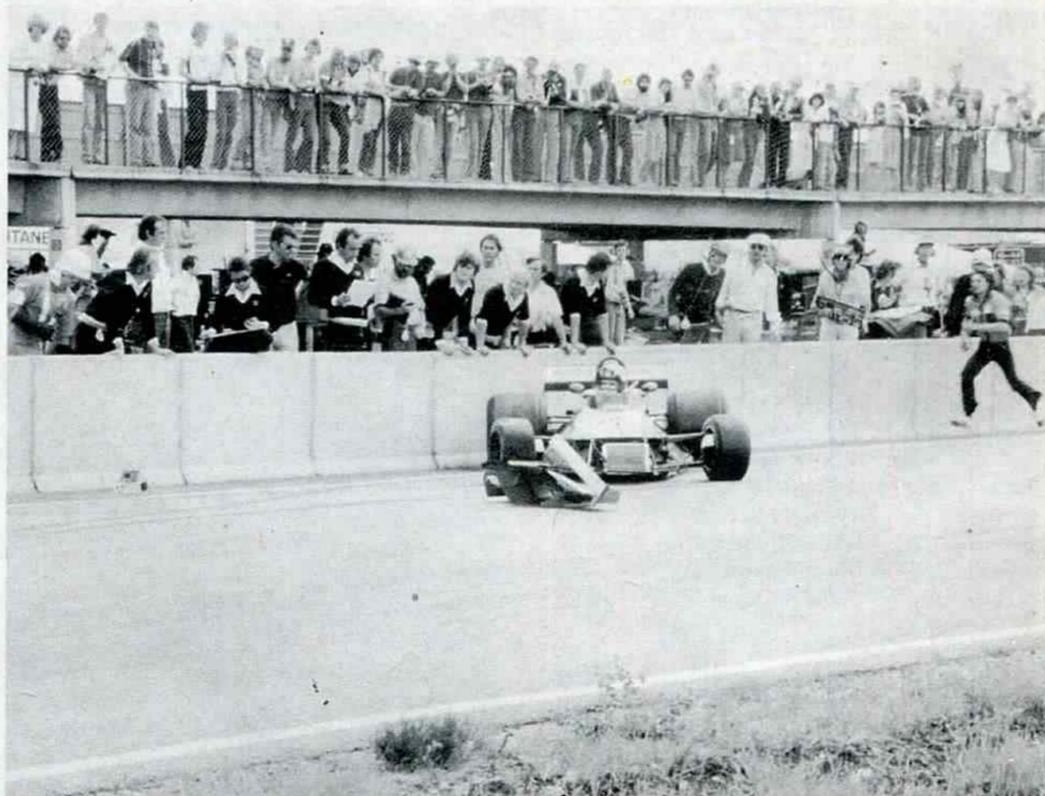
Depailler con la sua Tyrrell, sempre a suo agio su questo circuito, è davanti a Villeneuve e a Hunt, mentre il «tattico» Lauda resta alle spalle di Watson.

I tempi delle due Brabham «ventilate» non sono molto buoni e subito c'è chi si domanda se valeva la pena fare tanto «Kasino» come dice Niki, per poi esser dove si sarebbe con la vettura tradizionale. Oppure è pre tattica? Resta il dubbio, al momento.

Fittipaldi, con le gomme giuste, sembra che abbia ritrovato un po' dell'antico orgoglio ed è in 14. posizione davanti a Tambay, Regazzoni e Brambilla, i quali si lamentano tutti e tre di non avere gomme. Né bene né male Merzario, che ha la 20. posizione davanti a Stuck, Stommelen, Mass, Keegan, Lunger e Ickx. Nella giornata di prove si è verificato un solo incidente, quello di Keegan, che ha danneggiato le sospensioni anteriori prontamente riparate dai meccanici Surtees. Altri innocui testa e coda, e una marea di bandiere nere per uscite dai



In giro c'era anche Gunnar Nilsson, irricognoscibile ma un po' migliorato. Eccolo con Andretti durante le prove. Sotto, Keegan sbatte contro il muro dei box durante le prove. Non sarà una cosa grave almeno per lui



box senza attesa del semaforo verde, hanno caratterizzato la giornata.

Le gomme sono come sempre le protagoniste. I prescelti dalla Goodyear hanno utilizzato due mescole: le 49 anteriori e le 89 posteriori con cui hanno fatto i tempi le Lotus e le Brabham. Avevano anche a disposizione le 88 e le 91 ma non si sono dimostrate gomme all'altezza. I «diseredati» hanno utilizzato le solite 34 e 96. Ferrari e Renault avevano a disposizione le 51 e le 61. I tempi sono stati ottenuti con le 61.



Sull'aspirapolvere Brabham si sprecano le spiritosaggini: questo signore afferma che Bernie succhia...

## VENERDÌ

### VILLENEUVE meglio di CARLOS

VENERDÌ MATTINA si presentano in pista le macchine per i soliti 90 minuti non validi per lo schieramento. La sera prima c'era stata una riunione della FOCA per decidere sui ventilatori ma non si è deciso nulla...

Nelle prove libere emerge Pironi che è accreditato del tempo incredibile 1'22"35, davanti a Peterson 1'23"04, Reutemann 1'23"06, Villeneuve 1'24"13, Jones 1'24"19, Patrese 1'24"26, Andretti 1'24" e 33, Stommelen 1'24"36, Lauda 1'24"83 e Jabouille 1'24"90.

Sono tempi che sono stati dati dagli organizzatori (forse per farsi perdonare le ore di attesa del giorno prima) che hanno dell'incredibile. Li troverete diversi da quelli della nostra tabella presi dalla brava Michele Dubosc che sono più completi e attendibili degli altri.

Nella terza ed ultima sessione di prove il solito «uomo nero» fa meglio di tutti ma non migliora il tempo di giovedì, mentre migliorano Watson, Lauda, Peterson, Patrese, Scheckter, Villeneuve,

to sotto accusa i «ventilatori» e chiede provvedimenti della C.S.I.

# Dalla bugia di NIKI alle accuse per RIK



**Dopo l'arrivo, l'abbraccio fra Chiti e Lauda. Erano 41 gare che il binomio Brabham-Alfa attendeva una vittoria (a patto naturalmente che gliela confermino)**

ANDERSTORP - Sceso dalla macchina e portatala in parco chiuso, il Niki Lauda vittorioso raggiunge i box della Brabham seguito da un codazzo di fotografi cineoperatori e ragazzini che «implorano» autografi dal campione austriaco. La prima persona che incontra è l'ing. Chiti, gli va incontro a braccia aperte e gli dice: «...Finalmente Alfa!...», e si abbracciano. Chiti commosso: «Grazie Niki...». Poi Lauda va verso Murray e lo abbraccia, stesso trattamento a Ecclestone e finalmente anche alla moglie.

— La domanda più scontata: contento della vittoria?

«Certamente, ci voleva; tutto il team l'aspettava...».

Vicino a lui Murray: «Sono 41 gare che aspettiamo...».

Uno sconcolato Watson vicino: «A me ne sono sfuggite parecchie...».

Ma continuiamo con Lauda: «Oggi la macchina è andata veramente bene, devo ringraziare la Parmalat, la Brabham e l'Alfa perché mi hanno dato un mezzo perfetto... ho controllato bene Andretti e quando l'ho ritenuto opportuno l'ho passato dopo aver provato in diversi punti del circuito. Avevo più accelerazione e stabilità...».

— Stabilità data dal ventilatore-succhiatore?

«No, no, quello non c'entra: è solo un ventilatore per raffreddare meglio la macchina ed estrarre l'aria dal radiatore...».

— Ma tutti dicono...

«Possono dire quello che vogliono! Inoltre che non tirino in ballo la sicurezza. Dopo tre giri con la pista pulita il ventilatore fa nè più nè meno quello che fanno i pneumatici dei miei "amici concorrenti"...».

— Passa Andretti che sconcolato va verso i box...

«Una gara sfortunata, la vittoria di Lauda è irregolare, se continua così fra poco dovremmo usare tutti i ventilatori, la supremazia con quell'affare è troppa per qualsiasi macchina...».

— Anche la Lotus lo farà?

«Non ce l'ha ancora, ma se dovessero approvarlo bisognerà farlo se si vuole combattere ad armi pari. Sulla Can-Am non l'avevano proibito anni fa? Come può la CSI approvarlo ora? E' incredibile: Provare per credere. A starci dietro ti butta addosso tanta di quella polvere e detriti che bisogna fermarsi per pulirsi... Se non mi capitava che si rompesse un pistone, comunque la Brabham stava dietro. All'inizio gli avevo preso 3-4 secondi. Quando la pista ha cominciato ad avere i detriti di gomme lasciati da tutte le macchine e l'aderenza è diventata problematica, la Brabham con il suo ventilatore non ha accusato nulla perché l'aria aspirata da sotto la vettura faceva sì che la macchina non perdesse aderenza...».

— Lauda intanto se ne era andato verso il suo Cessna Citation che lo porta a Salisburgo, ma dovrà ritardare la partenza perché quando è andato per mettere in moto l'aereo aveva le batterie scariche... Aveva appena detto, a TELESPRINT con sufficienza: «La Lotus? E chi l'ha vista?...».

Ne approfittiamo anche per chiedergli notizie sulle «voci» di un suo «contratto» con la Ferrari, lo nega decisamente e dice: «Me ne sono andato perché volevo dimostrare qui qualcosa in un'altra squadra. Io non ci ritornerò, e tanto meno credo che Ferrari mi riprenderebbe...».

Una splendido Patrese, secondo con una grinta da campione, si assoggetta di buon grado ad un fuoco di fila di domande, e dice: «Finalmente un risultato che inseguivo da tempo e che mi era sempre sfuggito per sfortuna. Ora corro più tranquillo, cercavo un risultato e l'ho ottenuto, era importante per me. Una macchina oggi che mi ha assecondato, ho temuto ad un certo momento di dovermi fermare per le gomme, ma poi è andato tutto bene...».

— Quando avrete una Arrows nuova?

«Non so, più avanti, ora sviluppiamo questa...».

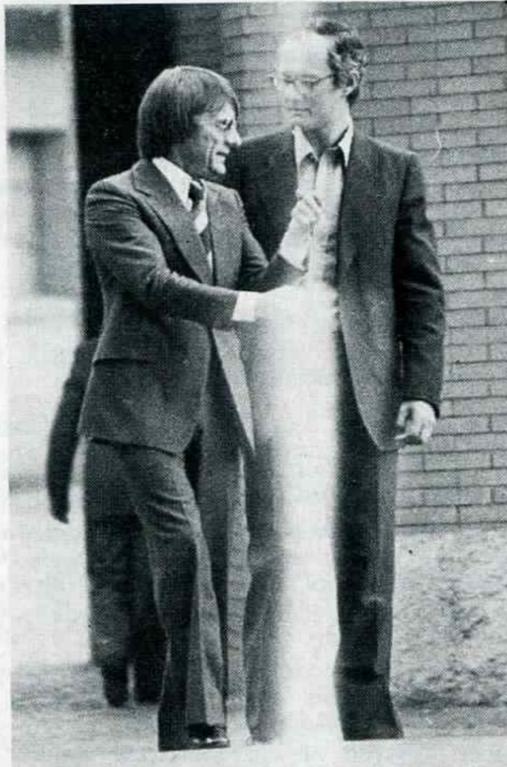
Reutemann, Jones, Laffite, Depailler, Fittipaldi, Jabouille, Tambay e Regazzoni.

Lauda è scontento. Nonostante l'exploit della macchina dice che gli manca del grip; Peterson invece non è riuscito ad avere una macchina eguale a quella di Mario ed è dietro alle due Brabham Alfa, Patrese cui finalmente è stato dato un treno (uno solo) di gomme giuste ha l'eccezionale tempo di 1'23"369. Delude invece il solito Reutemann. Un Reutemann spento, giù di morale che va più piano anche del «baby» Villeneuve che non è (ovviamente) un mostro. La Ferrari in questo circuito per lei da sempre ostico ha nettamente migliorato.

Villeneuve e Reutemann sono ambedue in quarta fila, e hanno davanti Andretti, Patrese (cosa dirà il capo a Maranello?), Scheckter, Lauda, Peterson, Watson.

In ombra Hunt che non ha potuto provare al meglio, con tanti piccoli problemi alla macchina mentre è migliorato Fittipaldi. I due sono nella medesima fila, la settima, davanti a Tambay e Regazzoni, e a Pironi e Brambilla. Vittorio ha avuto come tutti problemi di gomme, mentre l'ammirevole Merzario è in undicesima fila a fianco di Rebaque, il messicano a cui la Goodyear dà le gomme buone e non si capisce perché.

g. c.



A Maranello, a fare gli onori di casa ad Ecclestone c'era Nasetto

## Ecclestone a MARANELLO «neutrale»

MODENA - Improvvisa visita a Maranello martedì scorso di Bernie Ecclestone per un incontro con l'ing. Ferrari. Il padrino della FOCA era giunto nella tarda mattinata di martedì all'aeroporto di Bologna dove ad attenderlo vi era la vettura della Ferrari che lo ha velocemente portato a Maranello. L'incontro con l'ing. Ferrari ha avuto luogo all'interno della ditta e non nell'eremo di Fiorano. Un colloquio abbastanza lungo che è terminato verso le 14,30. I problemi sul tap-

peto debbono essere stati parecchi ed il colloquio è stato seguito anche da Piero Lardi che affianca sempre più spesso il «Drake» nella conduzione del FRD. Al termine dell'incontro una colazione di lavoro che ha concluso la permanenza di Ecclestone a Maranello. A riportarlo a Bologna è stato l'ing. Nasetto (nella foto con lui). Da fonte ufficiale nessun comunicato. Questo tipo di incontri viene definito normale, anche se si è pensato che a Maranello il «padrino» si sia garantita la neutralità di Ferrari sul caso del ventilatore. Ma forse in questo entra anche la dichiarazione nota di Ferrari il quale affermò che non avrebbe «mai fatto reclami contro l'Alfa», la sua «mamma da corsa».

Ecclestone a Bologna si è anche incontrato con i (preoccupati) dirigenti dell'AC Milano (per il futuro del G.P. d'Italia).

cev.