

# VIA COL VENTO delle polemiche la svolta svedese dell'ala « rotante »

## Che aria tira in F.1!...

Alettoni, gomme maxi, mini-gonne, ventilatori; e ancora: circuiti asettici, curve a traiettorie facili (e obbligate), massificazione delle qualità d'istinto del pilota, ecco la politica tecnico-sportiva che si è andata affermando negli ultimi anni. Purtroppo ciò è avvenuto in curiosa coincidenza del prevalere di quel clan di costruttori eletti a sindacato, che per affermare la propria prevalenza a fini soprattutto economici ha preferito livellare i valori umani dei campioni, proprio per privilegiare l'importanza e quindi l'egemonia del mezzo meccanico e di chi lo costruisce.

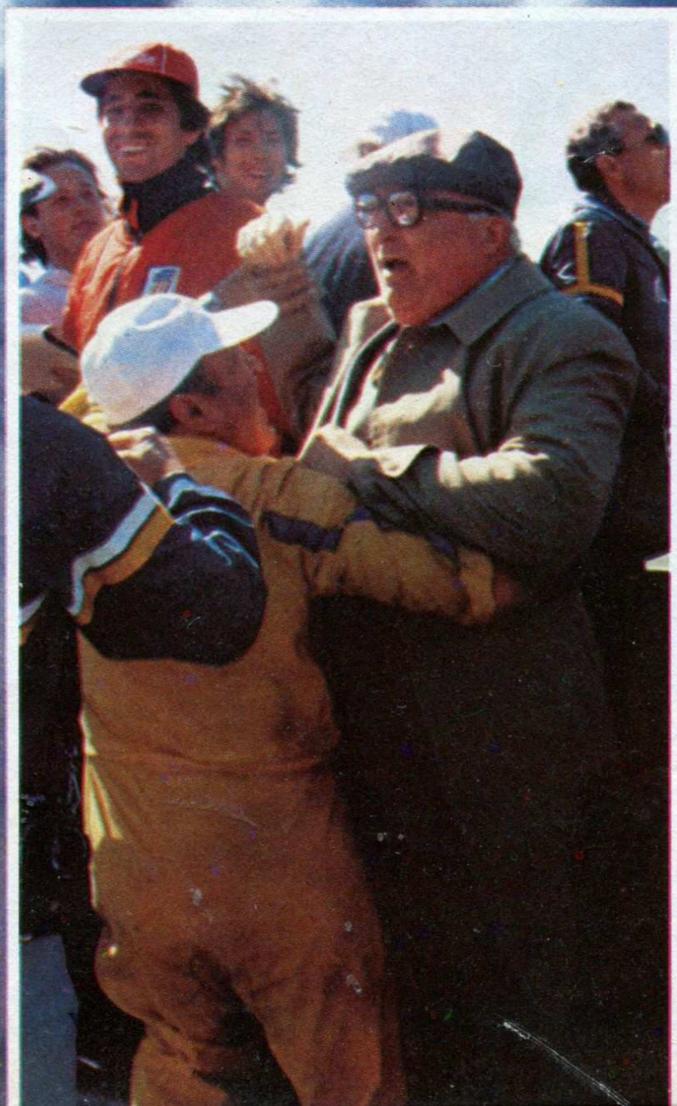
Diceva nei giorni scorsi un ingegnere, che purtroppo non ha avuto la fortuna che meritava nel settore delle quattro ruote, anche se ha permesso a una Ferrari di uscire dal confusionismo artigianale per approdare, se non altro nella rotazione dell'allestimento motori, all'efficienza di squadra sportiva anglosassone: « Se Mario Andretti fosse nato pilota con cinque anni di anticipo, sarebbe stato un Nuvolari e un Moss. Avrebbe potuto imporre, con le macchine meno facili da guidare, le traiettorie più diverse, non l'unico binario che oggi parifica piloti dalla schiena sensibile a quelli della linearità prefabbricata ».

Diceva Moss qualche anno fa, quando si tentò di risolvere l'equazione qualità-macchine e qualità-piloti, riducendo la cilindrata: « Il più grosso errore è introdurre la F. 1/1500. Con pochi cavalli sapranno andare tutti forte e ci vorrà un mitra per farsi largo ». Come puntualmente avvenne. Ci volle un Clark combinato alla svolta tecnica progettistica della Lotus « aeronautica » per raddrizzare i valori. Clark più Lotus (ramarro a ruote gialle: ricordate la 25?) fecero il vucto. Pilota e macchina non davano più i calcolati spiccioli di vantaggio in secondi, tornati oggi di gran moda nei relax finali abituali, ma « il giro » di distacco. Perché macchina e uomo onoravano ancora lo sport detto del rischio.

Nel mondo diventato sempre più utilitaristico e dei furbi la svolta è diventata totale all'inverso. Arrivando alle rubriche più note e smaccate, si finirà per avvilire i contenuti stessi e i significati di questo sport. Fino a ieri essi erano giustificati con l'alibi della sperimentazione tecnica, che da parte nostra abbia-

**Marcello Sabbatini**

CONTINUA A PAGINA 9

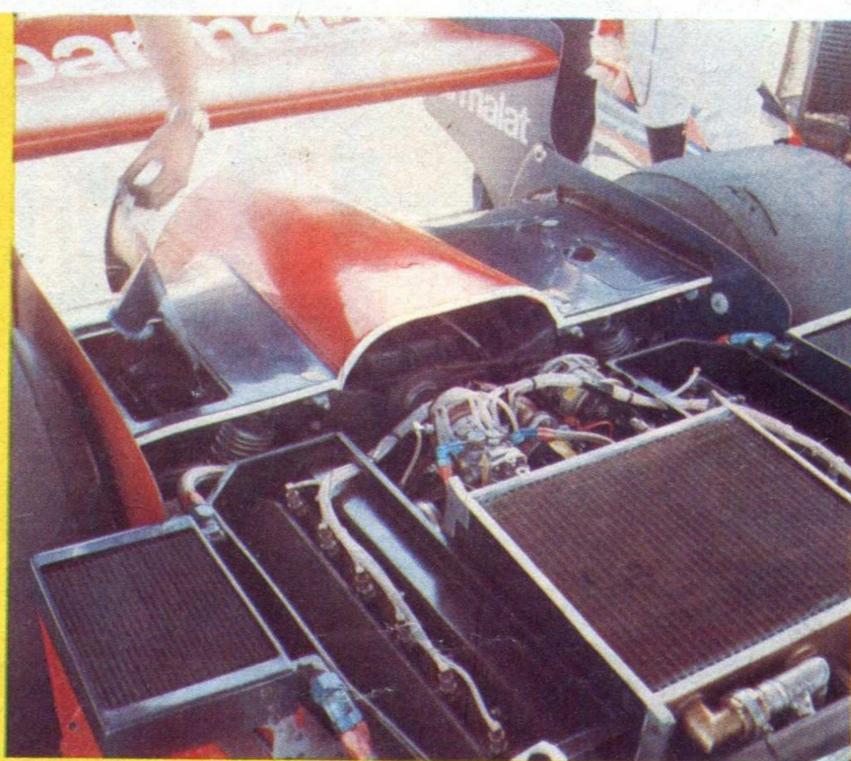


Al GP di Svezia, il binomio Alfa-Bramham è finalmente riuscito a decollare, provocando questa specie di « danza del ringraziamento ». Ha « invitato » lo sconcertato Chiti all'esibizione « Scintilla » Tramonti, il tecnico Marelli che la Ferrari non volle più. L'accostamento alle qualità acrobatiche della pattuglia aerea svedese non è riferito alle qualità ballerine del maxi-ing. ma a quale potrebbe essere la... coda F. 1 se venissero legalizzati i « soffioni » di Ecclestone e Murray (CEVENINI)



## Via la mini- gonna

La « sottana » mobile della Lotus 79, che Ecclestone vorrebbe fosse messa fuori legge



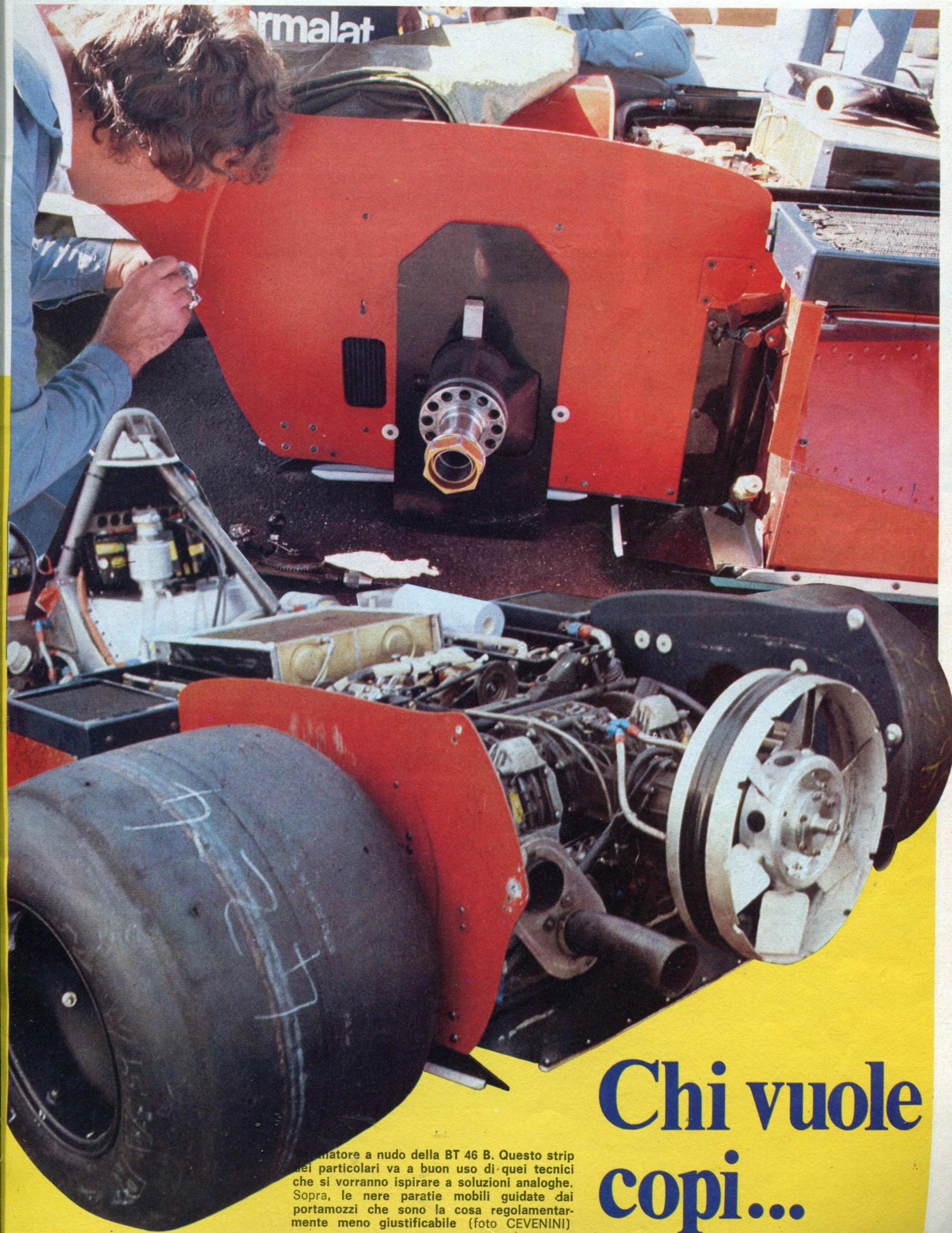
A sinistra, la carenatura posteriore. Sopra, il vano privo del coperchio sigillante superiore. Sotto a sinistra s'intravedono le chiusure inferiori. Sopra e sotto a destra, il manometro in cabina ed il famoso tubo di Pito



In questa pagina, riassunta fotograficamente la « trovata » tecnica di Gordon Murray, che ha risolto (ispirandosi a Jim Hall) il problema di creare la depressione sotto la BT46 semplicemente aspirando l'aria dalla parte inferiore della vettura. Sotto tutti gli aspetti il dispositivo è irregolare. Innanzi tutto, in una « vettura » la trazione deve avvenire per mezzo delle ruote motrici, e nella BT46B vi è anche un certo effetto « a reazione » prodotto dalla ventola che « spunta » aria dall'ugello posteriore. Inoltre, le bandelle laterali che sigillano i portamozzi posteriori sono irregolari, in quanto sulle parti non sospese non si possono

montare dispositivi aerodinamici mobili. Ora, le bandelle in questione sono certamente dispositivi aerodinamici, poiché hanno lo scopo di mantenere la « tenuta » della camera inferiore pur permettendo la necessaria escursione delle sospensioni (e se le tolgono, la tenuta decade bruscamente); ed i portamozzi — cui sono solidali — sono certamente parti non sospese del veicolo. Infine, ma non meno importante, c'è un motivo di coerenza in rapporto alla decisione che qualche anno fa impedì alla Chaparral 2J di Jim Hall di continuare a correre nella Can-Am con un dispositivo

analogo, per ragioni di « sicurezza ». Pare che la contropartita chiesta da Ecclestone sia la messa al bando delle « sottane » mobili per l'effetto suolo che sono proliferate di recente. In realtà sono mobili, in quanto sono sospese a delle molle che le tengono a contatto con il suolo durante gli scuotimenti della vettura. Ma che sono peraltro regolamentari in quanto montati sulla parte sospesa del veicolo... Infine, una curiosità statistica: pare che Chapman abbia calcolato che la potenza « aspirante » del ventolone posteriore è di circa 12 volte superiore alle necessità specifiche del radiatore acqua...



motore a nudo della BT 46 B. Questo strip  
dei particolari va a buon uso di quei tecnici  
che si vorranno ispirare a soluzioni analoghe.  
Sopra, le nere paratie mobili guidate dai  
portamozzi che sono la cosa regolamentar-  
mente meno giustificabile (foto CEVENINI)

# Chi vuole copi...



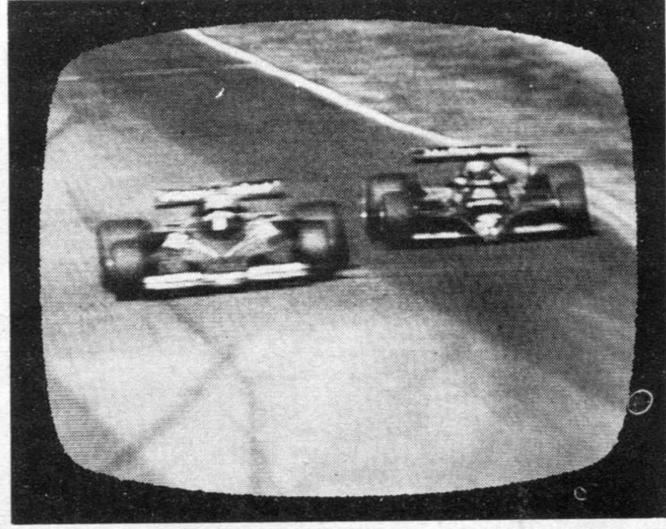
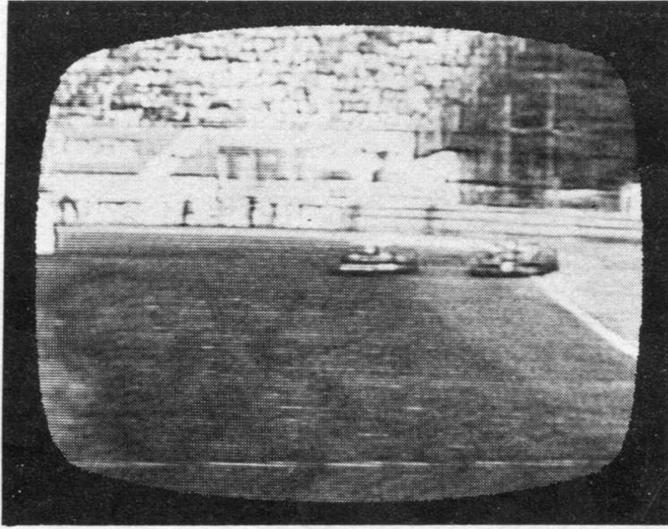
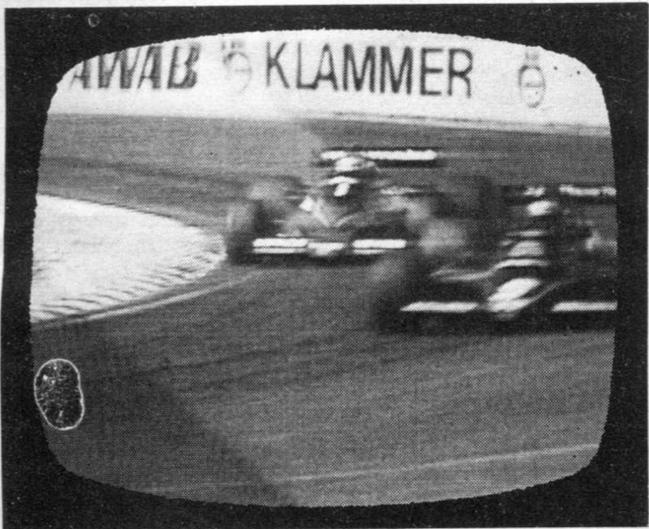
Nuove soluzioni tecniche, e nuovi problemi: ecco qui a destra un gruppo di meccanici Alfa e Brabham costretti a piazzarsi per « riparare » la BT 46 B di Watson dal soffio della ventola della BT 46 B di Lauda, in attesa delle prove. Sopra a destra, Patrese, Peterson, Scheckter, Jones districarsi nel polverone sollevato dalla vettura di Watson (CEVENINI). Quanto alle Ferrari, sotto vediamo Reutemann impegnato a difendere il 9. posto da Villeneuve



## La battaglia dei «giganti»

PERCHÈ LE «FURBERIE» TIPO VENTILATORE-ELICA SNATURANO  
SEMPRE PIÙ LE VERE MOTIVAZIONI DELLO SPORT DELL'AUTO

Il sorpasso «centripeto» di Lauda ad Andretti, al 39. giro del G.P. di Svezia, rivisto in tre tempi attraverso la moviola dalla diretta in TV



## Torniamo a FAR VELOCI i piloti!

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

mo considerato opportuno ammettere al massimo per il 50%, considerando primario il diritto dell'uomo a esprimersi nel piacere e nell'ansia della competizione, della sfida ulissica, come movente più significativa per questo sport.

Oggi proprio il ventilatore della spudorataggine ecclestoniana fa pericolo di togliere qualsiasi senso a questa sperimentazione. Sulle autostrade-domani, sempre più vedove di possibilità velocistiche, non si può certo indurre ad avere macchine-ventilatore, tanto più che la contrabbandata funzione di raffreddamento è pratica da automobilismo dei primordi e della attualità più normale di serie.

La colpa maggiore di Ecclestone, dell'ing. Chiti che lo avalla e di chi, in controproducente motivazione di fazione individuale se ne serve per rilanciare un pilota, è di aver promosso un equivoco tecnico con il sotterfugio di un mascheramento banale. Non aver nemmeno il pudore di ammettere i veri scopi di una scelta tecnica, da solo illegittima il contenuto dell'iniziativa.

Potrebbe essere salutare questa trovata solo in un senso: se essa desse modo di dare occasione e forza a una presa di coscienza, per la salvezza dell'automobilismo, già avvilito dai troppi giochi di clan ed econo-

mici che lo stanno snaturando. Ci vuole la presa di coscienza, il convincimento che non è più opportuno, valido, realistico, sportivo, rendere più veloci le macchine facilitandone la guida al primo ragazzino con finanziamenti bancari, portafoglio di famiglia, o congiuntura di favoritismi occasionali. Bisogna tornare a RENDERE PIÙ VELOCI GLI UOMINI, i piloti, esaltare le loro qualità individuali! Tornare almeno alla mezzadria dell'uomo e del mezzo meccanico (tanto meglio se senza accessori additivanti: leggi maxi gomme, alettoni oltre che eliche). Bisogna ridare senso alla «staccata», al sorpasso per qualità umane, non per coefficiente assoluto del mezzo. Il limite deve tornare ad averlo il pilota.

Se pensate bene, è un po' il dramma, la contraddizione, la preoccupazione che c'è in tutti gli aspetti della società, della vita di oggi. Tornare alla meritocrazia dell'individuo-pilota, a vantaggio del gusto collettivo, non al piallamento dei valori individuali.

Una speranza c'è, almeno in automobilismo. Guardate i giovani che oggi eccellono sul serio: i Patrese, i Giacomelli, i Daly, gli Elgh, i Rosberg, i Cheever, i De Angelis, i Gabbiani, i Fabi, i Lees. Hanno tutti un istinto agonistico che li fa combattenti più che calcolatori. Non guastiamoli.

m. s.

Milanosprint... utilissime

S.V.A.I.



Tutti i ricambi originali Triumph

Via Zanella, 61



tel. 711819-711833  
Milano



Pneumatici Auto-Moto sconto del 15%

Viale Giovanni da Cermenate, 76  
tel. 8435839 - Milano

CASTELLI



tel. 6899852/6084910



CITROËNA

AUTORIZZATA  
OFFICINA CARROZZERIA

Via Pomponazzi, 5 - Milano  
Telefono 02/8490587



AUTOACCESSORIO CONCORDIA

L'Autoaccessorio dei campioni - Abbigliamento piloti e caschi omologati CSAI - SNELL

Novità interfonni box montati su caschi BELL  
TABELLE - ROLL BAR - ESTINTORI

Corso Concordia, 10 - MILANO - Tel. 799.723

AUTODELUCA



CONCESSIONARIA PEUGEOT

Vendita Assistenza  
Via della Moscova, 32 - Milano - Tel. 666113 - 666779

Vasto Parco Usato:  
tutte le Marche



CAMILLO ALQUATI

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372/20450-410398

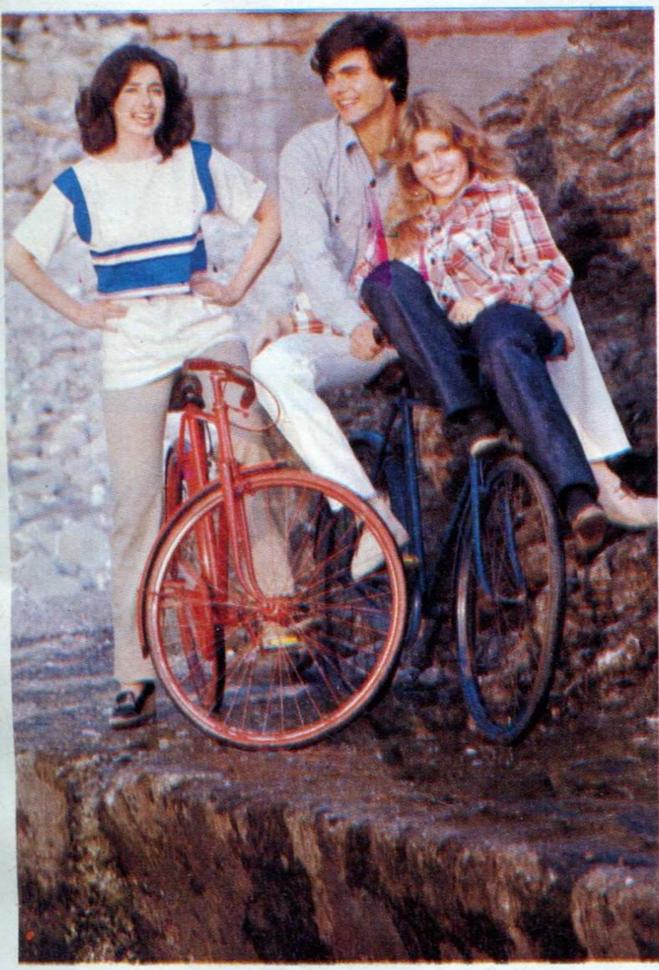
APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO



Collettori aspirazione speciali, Gruppi aspirazione completi di carburatori, Alberi distribuzione speciali, Rapporti speciali al cambio e al differenziale, Differenziali autobloccanti, Coppe olio in lega leggera maggiorate, Impianti scarico speciali, Pulegge dentate con cinghia, Valvole speciali, ecc. per le seguenti vetture: FIAT 500 - 126 - 127/1050 - 128 tutti i tipi - 132 e derivate - 131 - 131 Abarth - Lancia Beta tutti i tipi - A 112 - A 112 Abarth - Alfa Sud tutti i tipi - Simca R1-2 - Ford Fiesta - Renault R 5 - R 5 Alpine - Mini - Citroen GS 1200 - BMW 4 e 6 cilindri - LADA - Trasformazione a 1600 cc per tutti i tipi di 128/1300 e X-1-9 - Trasformazione a 1500 cc. per Alfa Sud.



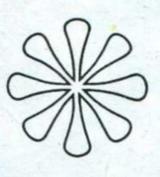
Sopra, il gruppetto della grande battaglia al G.P. di Svezia, composto da Laffite, Tambay, Hunt, Fittipaldi e Regazzoni. Poi Laffite ha perso la posizione per mancanza di carburante. Sotto a sinistra, un testa-coda di Brambilla in prova; a destra, Pironi rientra con una gomma a terra (ATTUALFOTO)



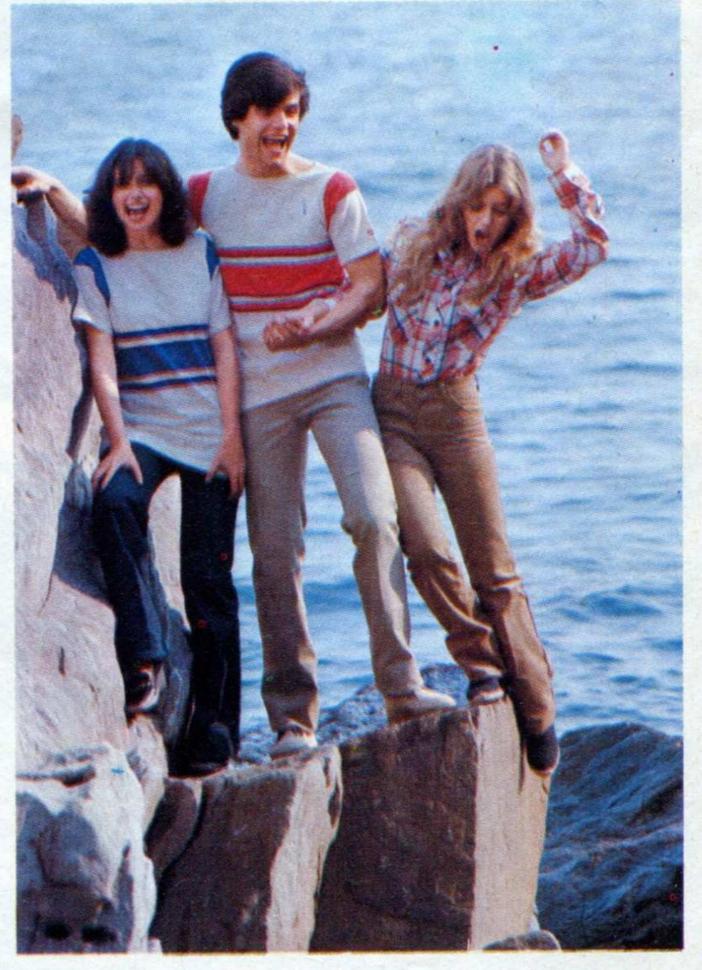
La ragazza di sinistra indossa jeans in Heavy Twill verde penicillina gamba stretta con T-shirt Baseball. Il ragazzo veste jeans a gamba stretta in heavy Twill bianchi abbinati ad una camicia a piccoli quadri bianchi e blu, con tasche sul davanti. L'altra ragazza indossa una camicia Madras con predominante rosso, su jeans in tela denim a gamba stretta



LEVI STRAUSS  
ITALIA



Collezione  
primavera - estate  
1978



Ragazza di sinistra: jeans tela denim linea boot e T-shirt Baseball. Ragazzo: jeans a gamba stretta in Heavy twill (cotone) e T-shirt Baseball. Ragazza: jeans in velluto leggero mille-righe e camicia madras scozzese predominante rosso.

Una doppia pagina a colori dedicata a Riccardo Patrese. Se la merita anche perché potrebbe vincere lui...



...il G.P. di Svezia, se la CSI decidesse di ritenere irregolare il «ver-  
tolone» che ha sospinto Lauda alla vittoria. A prescindere da ciò,  
gara del giovane campione e della sua Arrows è stata eccezional



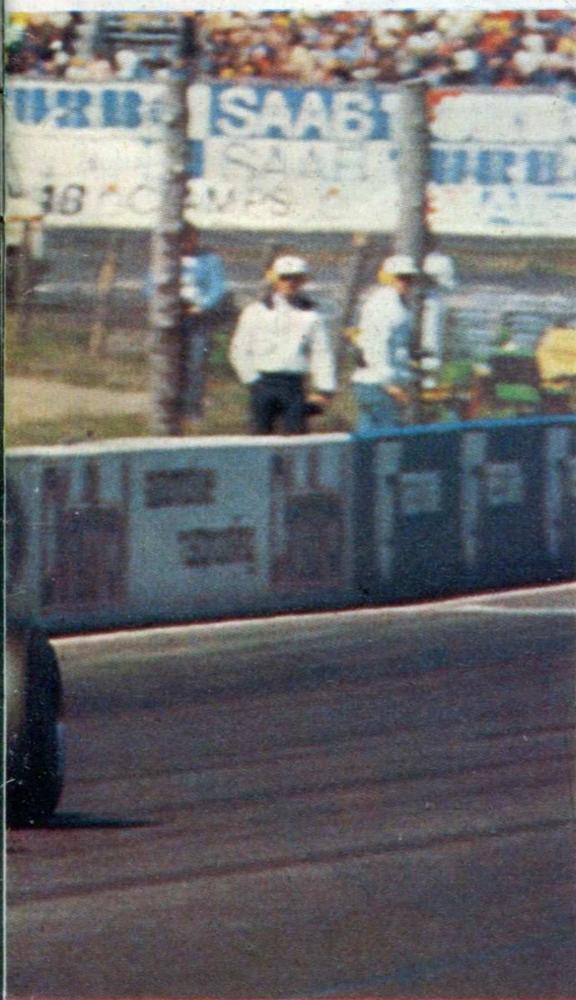
Qui sotto, passano Andretti e Lauda alla fine del secondo giro, mentre Patrese ruba il 3. posto a Watson



Alla fine dei 70 giri in programma, volata fra Patrese e Peterson per il secondo posto. La spunta per due metri l'Arrows dell'italiano. In primo piano è Laffite (ATTUALFOTO)



Sul podio, dopo l'arrivo, la stretta di mano stracchiata di Peterson a Patrese, anche lui un po' in imbarazzo. Riccardo è stato accusato di guida ostruzionistica da tutti quei piloti che ad Anderstorp hanno avuto a che fare con lui. Come Jones (qui sopra), o come Watson (sotto, CEVENINI), che per cercare di passarlo ha sbagliato ed è uscito. A sinistra, muso contro coda Peterson e Patrese nei giri finali del Gran Premio di Svezia nel corso del loro duello (ATTUALFOTO)



# Soffia (di più) il vento dello sport

Questo accanto è il testo del comunicato stampa emesso subito dopo la seduta del Bureau della CSI, che si è protratta fino alle ore 14 del 23 giugno.

Il testo è stato stilato subito dopo la conferenza stampa che si è aperta alle 15,30 e durante la quale è stata data lettura di un telex arrivato dalla FOCA ed il cui testo dice:

«Avendo considerato la questione nei particolari, la FOCA ha deciso che certi aspetti del nuovo ventilatore Brabham forse non sono in accordo con lo spirito dei regolamenti esistenti.

A parte ciò, le previsioni della FOCA su ulteriori sviluppi di questo principio darebbero come risultato un aumento delle velocità in curva di tale ampiezza che le precauzioni di sicurezza sui circuiti esistenti sarebbero resi inefficaci.

Quale risultato la FOCA ha deciso di stabilire nuove regole, in collaborazione con la sottocommissione tecnica della CSI, le quali renderebbero questi rilevanti aspetti illegali a partire dal 1. agosto 1978.

## I PATTEGGIAMENTI DI ECCLESTONE

In accordo i reclami presentati al Gran Premio di Svezia saranno ritirati, ed il campionato mondiale continuerà così ad essere deciso sui circuiti e non nei Tribunali».

Quale sia stata la strada che ha portato a questo testo, che sottintende accomodamenti e patteggiamenti tra la Brabham e gli altri costruttori (almeno quelli che erano a Londra alla riunione del 22 giugno: non c'era Ferrari, che ha contestato l'irregolarità della riunione) non sappiamo. Certo è che Ecclestone deve aver concesso qualcosa a Chapman e Tyrrell e Mayer, che erano i suoi avversari più temibili e decisi; e per merito di questi patteggiamenti è venuto fuori un accordo che lascia tutta la gente di buon senso stupefatta.

Non tanto per il compromesso tra i costruttori britannici, quanto per la scelta della soluzione, che non può essere di certo presa sul serio da nessuno.

Ed ha fatto bene la CSI a non prenderla sul serio.

In sostanza i costruttori, a parte l'uso del vocabolo « deciso », che è fuori luogo (ed al più potevano usare quello « propongono ») avrebbero voluto che la CSI accettasse una loro scelta, avallando una specie di mo-

**PARIGI - Il Bureau della CSI si è riunito in seduta straordinaria venerdì 23 giugno sotto la presidenza del signor Pierre Ugeux, presidente della CSI, per esaminare le conseguenze della apparizione di nuovi sistemi aerodinamici sullo sport automobilistico.**

**In seguito al Gran Premio di Svezia è stata ordinata una inchiesta, nel corso della quale è stato ascoltato il punto di vista dei costruttori e dei piloti, ed è stata sottoposta a perizia la vettura Brabham.**

**Davanti ai problemi posti da queste tecniche nuove sul piano della sicurezza in generale ed in particolare sulla infrastruttura dei circuiti esistenti, il Bureau della CSI ha deciso la proibizione dei ventilatori con effetto immediato.**

**D'altra parte la sottocommissione dei regolamenti tecnici è stata pregata di incontrare i costruttori per studiare globalmente i problemi dei dispositivi aerodinamici, e di depositare le sue conclusioni per la data del primo agosto 1978. Viste queste conclusioni il Bureau deciderà se vi sarà ragione di modificare le sue decisioni.**

struosità anche giuridica, oltre che sportiva. Essi avrebbero voluto che per altri tre Grandi Premi la Brabham fosse libera di correre come in Svezia, e poi tornasse ad essere come le altre macchine. Una cosa davvero aberrante, inconcepibile e che pure essi hanno avuto il coraggio di mettere su carta.

Quale forma mentale, quale stranissima concezione essi abbiano delle corse del campionato mondiale, viene dimostrato da proposte di questo genere. E noi che pur avevamo avuto

## La posizione-NO della CSAI

ROMA, venerdì 23 giugno - Domani si riunisce la CSI per il « ventilatore » delle Brabham. Ecco la posizione sostenuta dalla CSAI, come informa un suo comunicato: « Domani 23 giugno si riunirà a Parigi il bureau della Commissione Sportiva Internazionale per esaminare il problema legato all'evoluzione dei dispositivi aerodinamici delle vetture di Formula 1 e alle possibili conseguenze sul piano della sicurezza. Il presidente della CSAI, dott. Fabrizio Serena, ha affidato al rappresentante italiano presso il bureau, ing. Alberto Rogano, di sostenere la proposta d'interdire, con effetto immediato:

- 1 Tutti i dispositivi aventi una qualunque funzione aerodinamica che proiettano aria forzata all'esterno della vettura;
- 2 Gli alettoni mobili;
- 3 Le strutture flessibili per il riempimento degli spazi tra carrozzeria e suolo ».

tante volte il modo di essere sorpresi dalle mosse del gruppo FOCA, siamo ancora adesso sorpresissimi.

## QUALI VANTAGGI DALLA SCONFITTA?

Di certo deve esserci che il furbo Ecclestone, scoperto che questa sua ultima trovata lo aveva messo in difficoltà non solo con la CSI ma anche coi suoi associati, e che ciò poteva pregiudicare i suoi affari presenti e futuri (magari lo buttavano fuori da presidente della FOCA), ha escogitato questa bella maniera per battere in ritirata.

La reazione di Ecclestone alla decisione della CSI, infatti, è stata semplice e blandissima: « Accetto e mi sta bene ». Da pensare che sotto ci sia qualcosa, che anche questo episodio possa aver dato ad Ecclestone il modo di trarre qualche vantaggio.

Sapete la storiella genovese, quella dei due uomini d'affari concorrenti accaniti? Un mattino nello « scagno » del signor Sciacaluga entra la sua segretaria annunciandogli con emozione che « il signor Pittaluga è morto stanotte ». Al che il signor Sciacaluga, dopo averci ponzato sopra parecchio, commenta con un « Pittaluga è morto? Se è morto ci aveva di sicuro la sua convenienza! ».

Proprio a questa storiella di Gilberto Govi abbiamo pensato, quando abbiamo appreso che Ecclestone non ha avuto nessuna reazione alla decisione della CSI. Vedremo.

PARIGI - Se abbiamo capito bene, e soprattutto se non ci saranno ripensamenti futuri (cosa che non possiamo escludere visti i precedenti) la Brabham Alfa Romeo con la quale Niki Lauda ha vinto nel Gran Premio di Svezia diventerà pezzo da Museo, esemplare da collezione ricercatissimo per la sua rarità. E coloro che avranno avuto la fortuna di fotografarla potranno conservare i documenti tra quelli « storici » e rari, così come consigliamo di fare a quelli che hanno giornali illustrati con le immagini di questa macchina.

La Brabham Alfa Romeo col ventilatore, infatti, è stata posta fuori legge dalla Commissione Sportiva Internazionale, per una volta (che sia la prima di una nuova epoca?) non più succube delle iniziative altrui, e per una volta (auspichiamo che si ripeta) sveltissima nel prendere decisioni.

Se abbiamo ben capito, diciamo, perché non si sa mai, con le abitudini della CSI; e potrebbe darsi che passato il sacro sdegno contro l'ulteriore tentativo di prevaricazione cui era stata oggetto (la presentazione della macchina in Svezia) la CSI ritorni alle sue abitudini di pasticciamenti, volti ad accontentare tutti e quindi a non accontentare nessuno. Speriamo di no.

La CSI ha preso una decisione che non è stata facile, che non è stata unanime come si è detto da qualche parte, ma che è stata almeno popolare: i nuovi dispositivi aerodinamici comportanti elementi aspiranti aria per rigettarla fuori dalla vettura sono stati proibiti.

La CSI ha dovuto lavorare in fretta, in pochissimi giorni e con la decisione da prendere in pochissime ore. Per questo il testo ufficiale col quale essa ha comunicato la decisione è imperfetto. Le parole utilizzate nel comunicato diffuso alla stampa non sono chiarissime e non vorremmo che qualcuno tra i più furbi ne profitasse. La decisione comunque è chiara: sono banditi i ventilatori. Con effetto immediato.

Si aggiunge, nella comunicazione ufficiale, che di qui al primo agosto vi saranno delle riunioni per arrivare alla stesura di nuovi regolamenti, attraverso le conclusioni cui debbono giungere i membri della sottocommissione tecnica, incaricati di prendere contatto coi costruttori per « studiare globalmente i problemi dei dispositivi aerodinamici ».

Vale a dire che questa prima decisione di bandire i ventilatori è soltanto il primo passo verso un tentativo di codificazione chiaro e non equivoco di quelle parti delle macchine da corsa che hanno diretta influenza sulle caratteristiche aerodinamiche.

In sostanza il principio della proibizione dei ventilatori è stato pienamente affermato, aggiungendo che si dovrà ripensare anche tutto il resto del problema. Che è quello degli alettoni e soprattutto quello delle « minigonne », le bavette che sono tra il fondo macchina ed il suolo. Bavette che sono state autorizzate, contro lo spirito delle regole che esistevano, dando luogo ad una scalata che ha portato come ultimo effetto alla costruzione del « ventilatore » della Brabham. Senza le minigonne non avrebbe potuto esservi l'effetto aspirante atto a procurare depressione, vale a dire che senza le minigonne non avrebbe mai visto la luce il ventilatore Brabham.

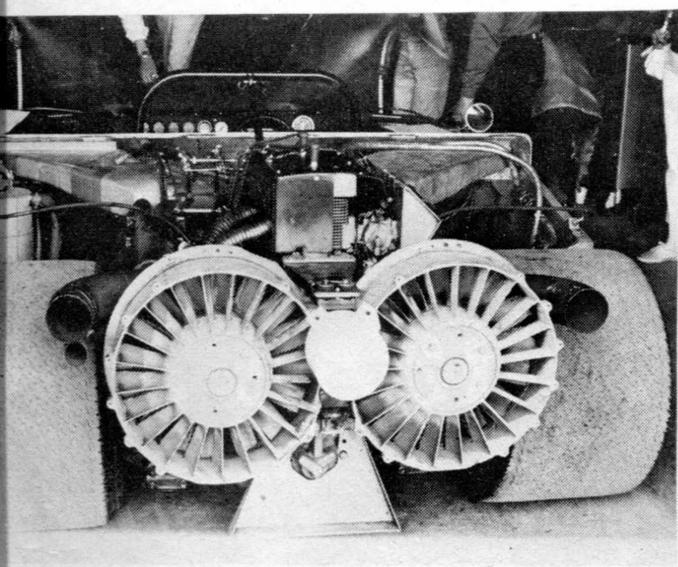
La sostanza della decisione della CSI è quindi che:

- sono banditi i ventilatori con effetto immediato;
- si deve rivedere la attuale regolamentazione per quanto riguarda le appendici aerodinamiche delle macchine;
- lo studio deve essere compiuto entro il primo agosto;
- la CSI esaminerà, alla luce di quanto questo studio presenterà, la possibilità o meno di rivedere la sua decisione, o di applicarla, o di modificarla.

E' presumibile quindi che, non essendo stata fissata una data entro la quale la CSI debba esaminare lo studio della sottocommissione tecnica, per il 1978 le cose rimangano quelle che erano prima della comparsa del ventilatore Brabham. La decisione CSI infatti precisa che lo studio deve essere consegnato per il primo agosto, ma non altro. Quindi possiamo dire che per il campionato 1978 non vi saranno più altre sorprese, andremo avanti con le macchine come sono adesso.

Come la CSI sia giunta alla conclusione ve lo raccontiamo nella cronistoria degli avvenimenti recenti. C'è però da commentare l'atteggiamento assunto dalle varie parti interessate, in questa vicenda.

La CSVI si è agitata subito, appena sa-



## Ritirati tutti i reclami

Dopo il Gran Premio di Svezia si è avuta la costituzione di una commissione di inchiesta nominata dalla CSI e presieduta da J.M. Balestre, per fare il punto sulla effettiva consistenza del nuovo dispositivo adottato sulle Brabham, sulle sue possibili conseguenze, e sulla opportunità di accettarlo come legale, anche in funzione della sicurezza oltre che dei regolamenti. Contemporaneamente erano stati presentati in Svezia cinque reclami contro il « ventilatore » Brabham, tutti respinti dai commissari sportivi della gara, ma suscettibili di essere ripresentati in appello.

Anche l'inventore  
del ventilatore  
**Jim HALL**  
approva  
la decisione CSI  
di PARIGI



La ricordate? E' la Chaparral 2J del Challenge Can-Am che Jim Hall « inventò » otto anni prima di Gordon Murray. A muovere i due ventilatori della Chaparral c'era un motore bicilindrico a 2 tempi. La vettura-sparasassi americana venne poi vietata adducendo motivi di sicurezza degli avversari

# « Non conviene allo sport auto »

Martedì  
20 giugno

la commissione di inchiesta formata dai signori Frère e Choulet, esperti, e dal segretario della CSI signor Leon, si è recata a Londra nelle officine della Brabham, dove ha potuto vedere la macchina ed il suo dispositivo da vicino. Non conosciamo il testo del rapporto stilato dalla commissione, ma da quanto abbiamo capito la conclusione sarebbe stata che il « ventilatore » non sarebbe poi stato tanto illegale. Il che sarebbe abbastanza sorprendente, soprattutto da parte di Choulet, che è uno dei tecnici più in vista nel campo della aerodinamica. Al suo attivo si contano macchine di grande prestigio, come la Porsche 917, la Matra, la Ligier JS 9, le Alfa Romeo sport, si dice anche la forma della Alfa Romeo F. 1.

Mentre la commissione lavorava alla stesura delle sue conclusioni, anche i costruttori si muovevano. La FOCA convocava i suoi membri (non tutti) ad una riunione a Londra da tenere il

Giovedì  
22 giugno

e da quella riunione veniva fuori il testo che potete leggere a parte, con la stupefacente risoluzione della condanna dei ventilatori... ma con un periodo di sopravvivenza di tre corse. Inaudito!

Contemporaneamente in Italia la CSAI si muoveva interpellando i due costruttori italiani interessati. Ferrari deve aver espresso chiaramente il suo parere contrario ai ventilatori, e la stessa cosa pare avesse fatto l'Autodelta. Dopodiché la CSI ha emesso un comunicato ufficiale informando che aveva dato mandato al suo rappresentante ing. Rogano di chiedere non solo l'abolizione immediata dei ventilatori, ma anche la revisione dei regolamenti per quanto concerne le altre appendici aventi funzione aerodinamica. Allettoni e minigonne, per intenderci.

La Ferrari ha anche deciso di inviare a Parigi, alla riunione dei costruttori prevista per la mattina del venerdì 23, l'ing. Forghieri.

Subito dopo la diffusione del comunicato ufficiale della CSAI pare che l'ing. Chiti della Autodelta abbia fatto sapere alla CSAI che egli non era più d'accordo, e che la sua opinione era che il ventilatore doveva essere lasciato. O almeno che fosse seguita la proposta della FOCA. Ed anche questa posizione, tra l'altro contraddittoria con quella dei giorni precedenti, era sorprendente.

Venerdì  
23 giugno

alle ore 8, nelle sale dell'Hotel de Crillon che è in Place de la Concorde, nello stesso immobile della FIA-CSI, si sono riuniti i costruttori Ecclestone (Brabham) e Chapman (Lotus) quali portaparola degli altri costruttori britannici, più l'ing. Forghieri per la Ferrari, il signor Ligier per la Ligier (ma solo in veste di auditore), mentre il signor Sage della Renault anch'egli giunto se ne andava poco dopo perché in sostanza sarebbe stato rappresentato dal signor Balestre avendo espresso concordanza di idee.

Questa riunione non aveva praticamente nessun effetto pratico, in quanto i costruttori non hanno portato alla commissione CSI nessun elemento valido, dato che essa richiedeva elementi tecnici di valutazione, mentre i costruttori avanzavano soltanto delle proposte di carattere politico-sportivo.

Alle ore 10,30 iniziava nelle sale dell'A.C. di Francia la riunione del Bureau della CSI, con la presenza effettiva dei signori Ugeux (presidente), Balestre, Rogano, von Hanstein, Delamont. Due membri del Bureau non hanno potuto materialmente arrivare a Parigi (l'americano Bindford ed il canadese Hanna) mentre il membro Boeri è stato impossibilitato da ragioni professionali che lo hanno trattenuto a Monaco. Boeri ha peraltro dato procura a Balestre, affermando i suoi principi contrari al mantenimento dei ventilatori.

La decisione del Bureau, dopo una seduta molto lunga, è stata quella che è espressa nel comunicato ufficiale. Dalle domande rivolte dai giornalisti durante la conferenza stampa è risultato che:

- la decisione non è stata presa alla unanimità;
- non si è voluto prendere in considerazione la proposta FOCA perché illogica. E poi se si fosse accettata questa proposta

Franco Lini



CONTINUA A PAGINA 24



CONTINUA A PAGINA 24

POCONO - Jim Hall, il famoso progettista della Chaparral ha seguito la storia della Brabham « succhiatrice », che ha suscitato tante perplessità, con grande interesse. « Quando la FIA ha messo al bando la mia macchina non mi hanno mai veramente detto perché fosse illegale » ha detto Hall, aggiungendo: « L'intero problema con la Brabham non sarebbe mai sorto, se fosse stata chiaramente definita e messa al bando allora la definizione di macchine ad effetto terra, dispositivi aerodinamici mobili ecc. Metterla al bando ora per ragioni di sicurezza non penso che sia un motivo sufficiente. Ho fatto l'esperienza che nessun ventilatore sia sufficientemente forte da aspirare dei grossi bulloni o sassi dalla pista benché potrei immaginare che roba come polvere di cemento potrebbe costituire un problema ».

« Dovrebbero essere scritte le norme che vietano le macchine ad effetto suolo il che comprenderebbe la Lotus 79 che corre con gonnelline che vanno fino in terra e possono costituire anch'esse un rischio di sicurezza. Quando abbiamo usato la Chaparral ci siamo dati molto da fare

per essere sicuri che le gonnelline non toccassero in terra. Si dovrebbe fare lo stesso in Formula 1 ».

Hall ha aggiunto che non si è mai veramente divertito a correre con la sua macchina.

« Ci procurava un sacco di problemi in più, erano di più le cose che potevano funzionare male, poi non siamo mai riusciti ad eliminare tutte le noie » ha detto.

« Ritengo anche che le corse automobilistiche possano fare a meno di questo tipo di macchine, perché comportano molte spese in più, e questa non è una buona cosa ».

Mario Andretti ha saputo per telefono che la Brabham era stata messa al bando da Colin Chapman venerdì mattina. « Questo mi ha reso veramente la giornata bella, » ha detto Mario, il quale era naturalmente felicissimo che la macchina non avrebbe avuto l'autorizzazione di correre in occasione della prossima corsa, o per il resto della stagione.

Jeff Hutchinson

puto che ad Anderstorp vi era la presenza della Brabham col ventilatore. Più che la CSI dobbiamo dire che si è agitato subito Jean Marie Balestre, attivissimo in questi tempi preelettorali dato che non nasconde la sua candidatura alla presidenza della CSI (le elezioni saranno in ottobre). Si è agitato molto, anche se col suo stile curioso, ed ha chiesto l'aiuto dell'italiano ing. Rogano, presidente della commissione circuiti e sicurezza. Insieme essi hanno iniziato una inchiesta (approvata dal presidente della CSI, Pierre Ugeux), per avere gli elementi su cui basare una azione contraria.

La CSI però aveva avuto il grave torto di decidere della validità del ventilatore Brabham, durante la riunione del Bureau tenutasi a Madrid subito dopo il Gran Premio di Spagna. Una decisione che era stata presa con molta leggerezza, con troppa fretta, come ha ammesso il presidente Ugeux a nostra domanda. Ed era stata una decisione presa, tra l'altro, senza interpellare la sottocommissione tecnica, che avrebbe dovuto almeno dare il suo parere. Da quella decisione troppo avventata è venuta ovviamente la perplessità dei commissari tecnici di Anderstorp; i quali non hanno potuto opporsi alla presenza della Brabham col ventilatore,

perché un telex della CSI diceva che « andava tutto bene ».

E speriamo che questo esempio faccia capire alla CSI come sia bene fare le cose chiare, e non nella curiosa maniera di Madrid (la prima decisione di non ammettere il ventilatore era stata cambiata).

Ad Anderstorp vi sono stati dei costruttori che hanno reclamato. Sono Lotus, Tyrrell, McLaren, Surtees, e separatamente anche Williams. Questi costruttori hanno avuto anche loro dei torti. Il reclamo doveva essere fatto subito, appena dopo le verifiche tecniche, non a prove finite, mentre la corsa stava per iniziare. Il loro atteggiamento è stato almeno sorprendente, non vi pare? Ed i commissari sportivi di Anderstorp hanno fatto bene a respingerlo, il reclamo.

Il reclamo della Williams invece era differente, vertendo su argomenti differenti e fondati. Respinto anch'esso, ma con probabilità di successo se venisse portato avanti, nelle varie fasi di appello.

L'inchiesta aperta dalla CSI ha portato alla ispezione da parte di due tecnici ed alla conclusione che la « funzione primordiale » del ventilatore era quella di dare una depressione e quindi maggiore aderenza alla macchina, non quella di favorire il raffreddamento, come pretendeva

## Soffia il vento

CONTINUAZ. DA PAG. 23

delle minigonne. Da parte della Ferrari, ufficialmente, è stato detto che essa si ateneva alle decisioni della CSI, aggiungendo però che, se la CSI avesse ancora una volta ceduto alle richieste di Ecclestone e C., essa si sarebbe definitivamente squalificata. Da parte della Alfa Romeo la posizione è stata ad alalena, perché fino al martedì 20 essa era favorevole alla abolizione dei ventilatori, mentre il giovedì aveva cambiato opinione, se è vero che l'ing. Chiti ha chiesto all'ing. Rogano di appoggiare la proposta della FOCA, quella cioè di mantenere i ventilatori fino al primo agosto e poi abolirli.

Una specie di domanda che potremmo tradurre in « lasciateci vincere ancora un paio di corse, e poi toglietelo », che a parte l'infantilismo e la poca serietà dimostra anche una concezione originale dei fatti sportivi.

A Parigi c'è stato dapprima un dialogo tra sordi, nella riunione tra i costruttori ed un membro del Bureau della CSI. Da una parte (CSI) si volevano elementi tecnici, da valutare come tali, dall'altra (FOCA) si sostenevano idee politiche, per cui in sostanza la riunione dei costruttori non è servita a nulla altro che a presentare la risoluzione adottata a Londra, quella del mantenimento dei ventilatori per altre corse.

Infine la riunione del Bureau. Assenti gli americani (Hanna e Bindford) che si capisce come non abbiano potuto venire in Europa d'improvviso, assenti anche altri impossibilitati, erano presenti solo cinque membri del Bureau (Michel Boeri di Monaco aveva delegato Balestre). La votazione è stata movimentata, perché in sostanza si è risolta con tre voti contro due (ma quattro a due se si considera la delega di Boeri). Poiché è certo che Rogano e Balestre hanno votato in un senso (la soppressione dei ventilatori) è deducibile che sia stato il voto del presidente Ugeux ad essere determinante, sapendo che l'inglese Delamont ha votato secondo voglie FOCA e sapendo anche che il tedesco von Hanstein era indeciso fino a pochi minuti prima del voto (forse pensando al Nurburgring?). Tre a due significa che Ugeux si è messo dalla parte di Balestre e Rogano. Meno male.

Non vi è dunque stata unanimità, ed anche questa è cosa da ricordare, almeno per i nomi dei personaggi.

Perché, vedete, questa faccenda non è trascurabile, e non è fine a se stessa. Il fatto ventilatori è esemplificativo di una mentalità che è sempre più diffusa, quella di sfruttamento delle dizioni ufficiali se non siano inequivocabili, che si prestino alle interpretazioni più ardite.

Una mentalità che fa prevalere la furberia e la malizia sullo spirito di certe leggi. Quando poi il legislatore dimentica gli scopi che si era prefisso dettando certe norme, nascono gli equivoci. E questo è un caso tipico. Ora è stato risolto nella maniera migliore, ma in futuro?

E' molto triste dover giungere a conclusioni del genere, ma la realtà è quella che è. E non è allegra.

## Cronaca - crisi

CONTINUAZ. DA PAG. 23

si sarebbero certo viste altre macchine, con dispendio di danaro inutile.

— i piloti interpellati hanno avuto espressioni diverse; qualcuno era chiaramente succube delle opinioni dei costruttori; qualcuno aveva minacciato di non prendere la partenza nel G.P. di Svezia, ma è stato richiamato all'ordine.

A proposito di piloti la CSI ha confermato che tiene conto delle opinioni di tutti, e che anzi auspicherebbe la rinascita di una solida ed effettiva associazione dei piloti, i quali qualche tempo fa hanno rinunciato alla loro rappresentatività dietro istigazione dei costruttori;

— che quando vi sono in ballo le ragioni della sicurezza la CSI non ammetterà compromessi.

Nel corso della conferenza stampa il signor Delamont ha fatto un intervento per affermare che « voglio mettere in chiaro che soltanto una decisione del Tribunale d'Appello potrà rendere illegale la vittoria della Brabham al G.P. di Svezia ». Precisazione che aveva sorpreso tutti perché la questione non era stata sollevata da nessuno.

Successivamente alla Conferenza stampa si è saputo che i reclami erano stati tutti ritirati, compreso quello della Williams, per cui possiamo fin d'ora annunciare che il risultato del Gran Premio di Svezia sarà conteggiato regolarmente per il campionato mondiale, così come lo si è registrato in pista.

## MENTRE ERANO STATI INIZIATI A MARANELLO GLI STUDI DI UNA T.3 CON IL VENTILATORE!



In questa vista di fronte, si nota bene il diverso andamento delle fiancate della T3 provata da Reutemann prima di andare al Castellet. Giovedì della scorsa settimana si è fatto tardi al reparto corse per finire una soluzione « aspirante » della Ferrari che forse verrà comunque provata non ostante il recente veto della CSI.

FIORANO - Un aggiornamento della 312T3 si è reso necessario per poter correre ai ripari nei confronti delle avversarie che sembrano essere diventate troppo pericolose per poter sperare in un buon piazzamento a fine stagione. La vettura che si è presentata in pista la scorsa settimana per i test, è stata notevolmente modificata nelle sue linee esteriori e certe soluzioni adottate pongono alcune domande per quanto riguarda le soluzioni tecniche più « intime » che l'occhio non riesce ad individuare (con buona pace e gioia dell'ing. Ferrari). Il ritocco di maggiore evidenza riguarda le fiancate che ora sono completamente lisce e prive delle prese d'aria che alimentavano i radiatori posteriori dell'olio. Da questo una prima domanda: « Dove sono i radiatori dell'olio? ».

« Dove erano prima » ci è stato confermato da fonte ufficiale.

Certo che si debbono essere trovati nuovi materiali in grado di fornire uno scambio termico sufficiente, visto che anche le caratteristiche vie d'uscita dell'aria sono state eliminate. Ciò ha reso molto

più filante la parte posteriore che ora vede la carrozzeria arrivare sino all'altezza del cambio. Per questa ragione si sono dovute ripristinare le prese d'aria per i freni posteriori e portare in posizione verticale il radiatore dell'olio del cambio.

Le novità riguardano sempre la zona centrale della vettura con la carrozzeria che è stata aumentata nelle dimensioni sin dalla zona prossima alle ruote anteriori. Proprio una ventina di cm; dietro le ruote, troviamo uno strano rigonfiamento, nella fiancata, che sembra indicare la presenza fattiva di una superficie alare. Dalle voci ricorrenti nell'ambiente si tratterebbe di una superficie mobile in grado di variare il suo assetto per gli aumenti di carico sull'avantreno.

Sono rimaste le canalizzazioni laterali per alimentare il motore mentre nella parte bassa della vettura, tra le sospensioni anteriori si può trovare una superficie orizzontale che sembra voler meglio regolare l'afflusso dell'aria. Altra novità riguarda gli scarichi. Mentre la coppia più lunga è ora rivolta sensibilmente verso l'alto, la coppia esterna è stata trasfe-

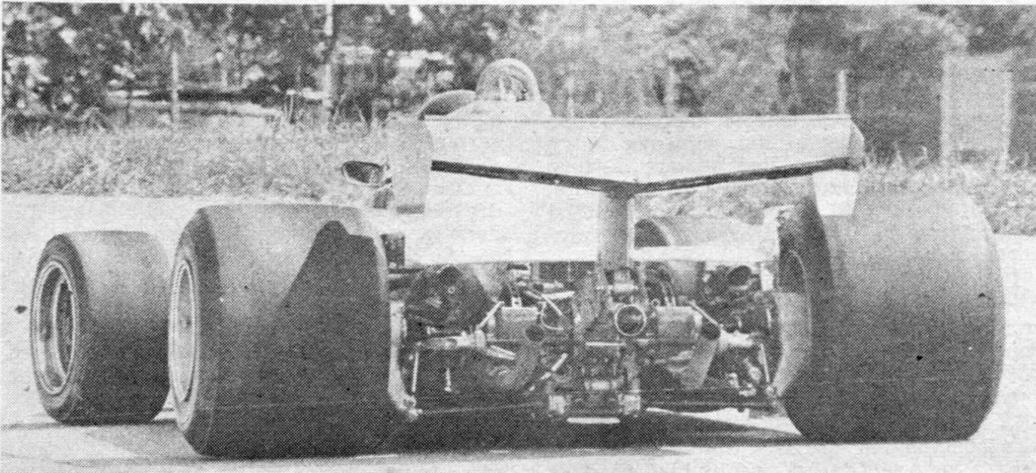
rita oltre la parte alta della sospensione posteriore, proprio a ridosso del prolungamento della carrozzeria. La situazione aerodinamica di quella zona forse favorisce una estrazione dei gas di scarico usufruendo di una depressione.

Stanti queste modifiche fisse, nel corso dei test sono comparsi un nuovo spoiler anteriore « soffiato » ed una protuberanza posticcia nelle prese d'evacuazione dell'aria proveniente dai radiatori anteriori. Si potrebbe trattare di una specie di cono-di-Venturi per accelerare la velocità dell'aria ed avere una serie di depressioni che favoriscano l'aderenza al terreno.

Sempre in tema di depressioni alla Ferrari stanno studiando una serie di modifiche che consenta di ottenere un risultato analogo a quello ottenuto con l'aspirazione senza dover avere gli handicap del peso e della perdita di potenza. Sembra che tale soluzione si possa ottenere tramite il collegamento tra le zone di carrozzeria dove sussistono depressioni e pressioni.

In tale modo, tramite condotti, si può estrarre l'aria che vi è nelle zone di pressione. Anche la soluzione del ventilatore d'aspirazione non è stata scartata e gli uffici tecnici specializzati hanno lavorato sino a tardi giovedì per consentire un primo allestimento di prova di questo accessorio. Se le modifiche apportate saranno positive, al G.P. di Francia le 312T3 si presenteranno in questa nuova veste.

Il lavoro in pista è durato circa 3 ore, ma i giri effettuati sono stati pochi, una trentina al massimo, poiché venivano effettuate brevi sedute di 3-4 giri quindi le necessarie regolazioni. I tempi sul giro non sono stati eccezionali, con una migliore prestazione di 1'11"8, ma non si possono fare paragoni perché quasi mai è stato effettuato un giro « tirato » per tutti i 3000 metri del tracciato di Fiorano.



Posteriormente, si nota la carenatura che si prolunga più all'indietro ed alcuni scarichi che passano sopra le sospensioni, altri rivolti all'insù

Alessandro Stefanini