



WATSON
dall'
abitacolo

Tutte nel ventilatore le speranze BRABHAM

JARAMA - Sono sceso dalla mia Parmalat-Brabham, alla fine del G. P. di Spagna, con due punti per il campionato in più, ma sentendomi come se mi avessero picchiato con un bastone. Ogni curva di ogni giro era una lotta fisica. Non si trattava tanto di una lotta tra me e gli altri piloti e le altre vetture, ma piuttosto contro la mia vettura. Jarama, con le sue quindici curve, è un circuito molto probante anche nelle migliori condizioni.

Con una macchina ben equilibrata si può entrare veloce nelle curve.

Ho iniziato la corsa con un leggero sottosterzo, il che significava che dovevo lottare con la parte anteriore della vettura nell'ingresso delle curve. Man mano che proseguiva la corsa, la maneggevolezza cambiava diventando sovrasterzo e dovevo lottare con la parte posteriore della macchina.

Come se ciò non bastasse, comincio ad avere noie con la quarta marcia! Grosse difficoltà ad ingranarla mi provocavano piaghe sulla mano destra. Alla fine non si lasciava più inserire, perciò ho dovuto concludere la corsa usando solo la terza e la quinta, il che è una sequenza di cambio difficile.

Perciò potete immaginare che non si è trattato di una corsa di routine, per me.

Jarama è un circuito strano. La maggior parte dei circuiti diventa più veloce man mano che la gomma viene depositata sulla pista, ma Jarama è più veloce quando è «verde», cioè non c'è gomma sulla pista.

Quasi tutti hanno registrato il loro miglior tempo nella prima sessione di venerdì, passando il tempo rimanente a tentare, senza successo, di migliorare la propria posizione nella griglia di partenza. Niki sarebbe stato più veloce di me di soli quattro centesimi.

Mario e la Lotus hanno dimostrato che, se noialtri vogliamo sfidarli, dobbiamo fare veramente

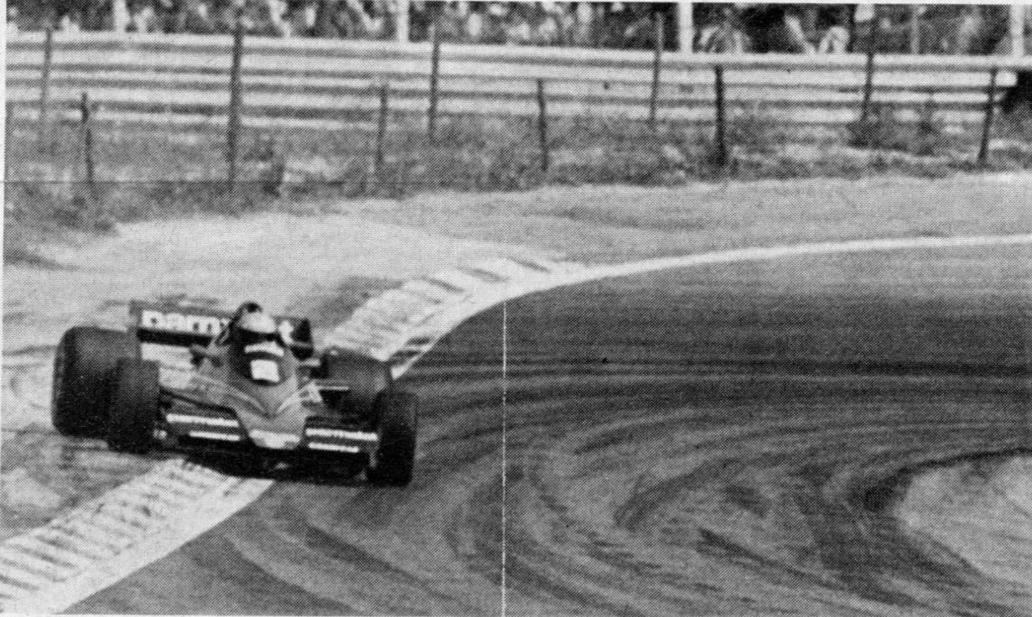
qualcosa di molto spettacolare. Quando Colin Chapman riesce a far quadrare tutto, di solito lascia tutti gli altri in grosse difficoltà. La 49 e la 72 Lotus erano due esempi precedenti di una quasi totale superiorità. Penso che la sua nuova 79 sia dello stesso stampo. La 49 e la 72 fissavano il livello della loro era, sul quale tutti gli altri misuravano i loro sforzi. Questa nuova 79 potrebbe fare benissimo lo stesso.

JODY SA CONTARE SOLO FINO A 5?

Ho fatto una buona partenza, principalmente perché prevedevo

non si è rotta la quarta marcia della mia Brabham.

La teoria di un via-rapido è buona. Più le macchine vengono tenute in attesa della luce verde, più la possibilità di partenze anticipate aumenta. Gli organizzatori ritengono ovviamente che Jody Scheckter sia partito in anticipo diverse volte, recentemente. Jabby Crombac della CSI lo ha preso da parte prima della corsa per dirgli che ci sarebbero stati due giudici che avrebbero tenuto sotto controllo la sua partenza in modo particolare, questa volta. Penso che il guaio di Jody possa essere che la domenica non riesce a contare oltre cinque: quando arriva a questo



Poca fortuna per le Brabham-Alfa al Jarama. Watson (sopra), oltre a rompere la quarta si è trovata una macchina con l'assetto che cambiava da un estremo all'altro; Lauda (sotto) abbandona la sua BT 46 col motore rotto



che gli organizzatori avrebbero fatto qualcos'altro di ciò che ci avevano detto che avrebbero fatto in occasione della riunione dei piloti. Il nuovo sistema di dare il via comandato da luci che cambiano semplicemente da rosso a verde, invece del vecchio sistema in cui qualcuno abbassa una bandiera. Ci avevano detto che al rosso sarebbe seguito il verde dopo un periodo compreso tra cinque e dieci secondi. Di fatto il distacco è stato di circa due secondi. Ero pronto, e così sono partito. Altri non erano pronti e Ronnie in prima fila era uno di loro. Così il risultato è stato di trovarsi al quarto posto nella prima curva, rimanendo quella posizione per 26 giri, finché

numero parte, non importa di quale colore è la luce.

COL VENTILATORE BT 46 A PUNTA

I nostri recenti esperimenti con il ventilatore «estrattore» montato di dietro, potrebbero con un po' di fortuna, riportarci al concetto originale della BT 46, che doveva essere una macchina a musetto a punta senza radiatori anteriori.

Quando abbiamo scoperto che il sistema originale di raffreddamento a superficie non avrebbe veramente funzionato, abbiamo dovuto scendere ad un compromesso, facendo il musetto che avrebbe ospitato i radiatori dell'acqua. Que-

sto musetto ha sconvolto la distribuzione del peso della vettura, cambiando completamente il suo equilibrio e non ha permesso quel flusso d'aria ininterrotto che volevamo sopra le ruote anteriori.

A parte ciò, ci sono le considerazioni importanti personali, come il fatto che avere radiatori anteriori significa avere i piedi caldi e dover accettare che un tubo di acqua calda passi per l'abitacolo.

Ciò che ha fatto Gordon è stato semplicemente di spostare tutti i radiatori dell'acqua e dell'olio indietro, montandoli sopra il motore, in base al regolamento, e poi ha montato un grosso ventilatore di raffreddamento dietro di essi che succhia l'aria che passa tra di loro. Se questo funziona, allora ci porta nuovamente a ciò che era originariamente il concetto di progettazione fondamentale della macchina.

Non so se ci sarà quell'effetto cosiddetto di «succhiamo» del ventilatore, che sarebbe anche a beneficio della tenuta di strada o dell'aderenza. Io personalmente ho l'impressione che, anche se questo effetto ci sarà, sarà solo marginale e solo un piccolo vantaggio. La funzione primaria del ventilatore è di raffreddare, il che è veramente una delusione per coloro che credevano, quando hanno visto la macchina per la prima volta, che costruissero qualcosa come un aeromobile alla rovescia.

Speriamo di avere la macchina a ventilatore pronta in Svezia, che è un circuito sul quale siamo stati competitivi nel passato e che dovrebbe essere adatto alla nostra macchina col musetto a punta.

IL MIO TEAM DI FORMULA 2

L'altro progetto per il quale ho speso un certo tempo recentemente è la creazione del mio team di F. 2 insieme a Mike Earle, che dirigeva l'operazione F. 1 di David Purley. Speriamo di farcela in modo da poter effettuare un po' di lavoro di prove e sviluppo verso la fine dell'anno e di poter disputare ancora qualche gara di fine stagione. Non si tratta di un team in cui correrò personalmente, ma qualcosa con cui vorrei cercare di incoraggiare e promuovere giovani talenti. Proprio ora mancano giovani piloti britannici di talento da preparare per la F. 1.

Si tratta anche di qualcosa che connette bene con le mie attività agonistiche e qualcosa a cui posso dedicare il mio tempo nei fine settimana in cui non c'è un G.P.

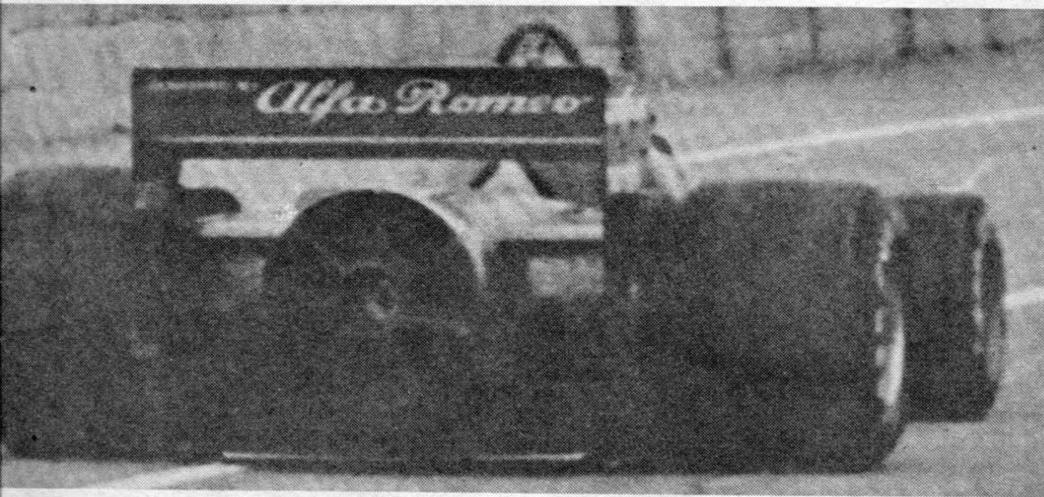
La prossima corsa è la Svezia, dove ci schieriamo per vedere se siamo in grado di rompere la presa che Mario sembra avere sul titolo mondiale di quest'anno. Ci si chiede se la sua superiorità durerà per le rimanenti nove corse. Le cose cambiano tanto velocemente nelle corse di G.P. Ricordate che solo quattro corse fa tutti facevano notare che la combinazione Ferrari-Michelin faceva sembrare tutti noialtri come fossimo fermi?

John Watson

ANDRETTI LASCIA A PETERSON DI CONFERMARE LA LOTUS-79 COME PIÙ VELOCE ANCHE NEI TEST PRE-G. P. INGLESE A BRANDS HATCH

Il ventilatore non risolve i guai di LAUDA

Pilota	Macchina	Tempo			
Peterson	Lotus-JPS 79	1'18"84	1'18"42		
Scheckter	Wolf WR5	1'23"05	1'19"14	1'18"67	
Villeneuve	Ferrari 312 T3	1'20"86	1'19"44	1'19"09	1'18"81
Jones	Williams FW06	1'21"03	1'19"28		
Andretti	Lotus-JPS 79	1'19"58			
Hunt	McLaren M26	1'20"68	1'19"62	1'19"82	1'20"15
Keegan	Surtees TS 20				1'20"45 1'20"45
Fittipaldi	Copersucar F5A	1'23"32		1'20"48	1'20"45
Lauda	Brabham-Alfa BT46	1'24"06	1'20"49		
Rebaque	Lotus 78				1'21"46 1'20"83
Trimmer	McLaren M23	1'26"57	1'22"56	1'21"72	1'21"12
Regazzoni	Shadow DN9	1'21"59	1'21"30		
Lees	Ensign N 176	1'26"66	1'23"78	1'22"55	1'21"67
Depailler	Tyrrell 008	1'21"95			
Pironi	Tyrrell 008				1'22"00
Mass	ATS HS 01	1'23"53	1'22"67		
Jabouille	Renault RS-01	1'23"11			
Stuck	Shadow DN9			1'24"18	1'24"77
Wilson	March 761	1'28"99	1'26"87	1'25"76	1'24"79



Da «Autosport» questa immagine posteriore della nuova Brabham BT46, con i radiatori spostati dietro e raffreddati dall'aria aspirata da questo enorme ventilatore. Il fatto che si dica che questa vettura dovrà funzionare senza alettone contraddice le notizie ufficiali che negano si tratti di una F.1 «ground effect»

SPECIALE AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Le giornate di prove preliminari a Brands Hatch del 7 e 8 giugno si sono svolte in una atmosfera amichevole e rilassata. Si sono disputate in condizioni atmosferiche generalmente buone e la maggior parte dei teams era presente (con uno o due nuovi arrivati). C'erano delle novità, e in primo luogo quella Brabham ancora alquanto misteriosa. Poi ci si poneva la domanda se la Lotus avrebbe continuato a dettare legge o se ancora una volta la Ferrari sarebbe tornata la più veloce in questo genere di prove.

Per rispondere subito all'ultima domanda vi diciamo che Andretti non è stato affatto il più veloce, e questa informazione dovrebbe costituire una novità. Mario ha passato solo uno dei due giorni sul circuito e il suo miglior tempo era appena inferiore al record ufficiale di 1'19"48, che appartiene a Hunt sin dal marzo 1977. Naturalmente stava provando diversi dettagli, come per esempio un tubo di Pitot, montato dietro e sopra la sua testa, con un indicatore di velocità montato accanto ad uno specchietto.

Toccava a Peterson rilevare la sfida. Era il più veloce nella prima giornata e un secondo al di sotto del record nella seconda, usando alcune gomme a disposizione della Lotus in notevole abbondanza.

Per quanto riguarda la Brabham, l'atteggiamento del team è nel sostenere che l'ultima versione della BT46 non è una macchina ad «effetto terra» e questo per non andar contro una norma della CSI. Ma i meccanici si preoccupano ancora di coprire la parte posteriore della vettura non appena si ferma. E quando si è fermata — perdendo una pala del ventilatore — per il pista in mattinata della prima giornata, sono perfino corsi fuori per

coprirla con un telo (che modestia!). Altra cosa a questo riguardo: c'è una «gonna» sotto la carrozzeria, attraverso la parte posteriore della macchina. I maligni commentano che il ventilatore assorbirebbe molta potenza e che deve essere difficile da giustificare semplicemente per un migliore raffreddamento del motore. I tempi di Lauda non sono stati impressionanti, e poi non ha neanche coperto molti giri. Alla fine della mattinata della seconda giornata la macchina è stata caricata su un camion ed è stata portata via (la Brabham non ha usato un'altra macchina).

La Tyrrell è apparsa con la 008 modificata. Prima di tutto il passo è stato aumentato di 13 cm. (Tyrrell ha detto: «Le modifiche renderebbero la vettura più facile da pilotare, non sfuggirà così facilmente di controllo»). Di fatto, né Depailler né Pironi (per la sua prima volta a Brands Hatch) sono stati particolarmente veloci e neanche l'ag-

giunta di deflettori del flusso d'aria davanti o il cambio delle ruote posteriori verso la fine della seconda mattina sembravano poter cambiare molto la situazione. Così il team ha raccolto le sue cose e ha lasciato il circuito.

La Ferrari era venuta a Brands Hatch per lavorare metodicamente, perché non è certamente molto importante registrare il giro più veloce in queste circostanze. «Routine — ha detto Forghieri — gomme, molle, campanatura e cose del genere». Una novità era il prolungamento estemporaneo del piano sopra il motore, allo scopo di finire sotto l'estremità anteriore dell'alettone posteriore. Villeneuve ha effettuato più giri di qualsiasi altro pilota e i suoi tempi erano costanti e veloci. Per quanto si poteva accertare ha commesso solo un errore, quando è incappato in un testa-coda poco pericoloso nel tornante. La frizione della sua Ferrari cominciava ad accusare segni di

cedimento verso la fine (dopo 167 giri con quella vettura e 43 con l'altra), proprio quando Scheckter ha registrato il secondo miglior tempo. Scheckter ha lavorato sodo con la sua WR5, la quale, contrariamente al solito, non si presentava in maniera impeccabile. Senza affanno Jones è sceso al di sotto del tempo record, poi se ne è tornato a casa.

Hunt non si è avvicinato molto al suo record, constatando che lo sterzo della sua M6 apparisse molto pesante. Ha cercato scherzosamente di farsi prestare le gomme di Peterson per poi commentare più seriamente: «Non so come possiamo fare in modo che una macchina ortodossa diventi competitiva, quando c'è la temibile Lotus in giro». James sta ovviamente attendendo con impazienza la nuova McLaren, che si trova ancora in fase di progettazione. I suoi sforzi di migliorare i tempi sono stati interrotti quando il cambio è «diventato durissimo». (E per provare ciò, lasciava dietro di sé del fumo).

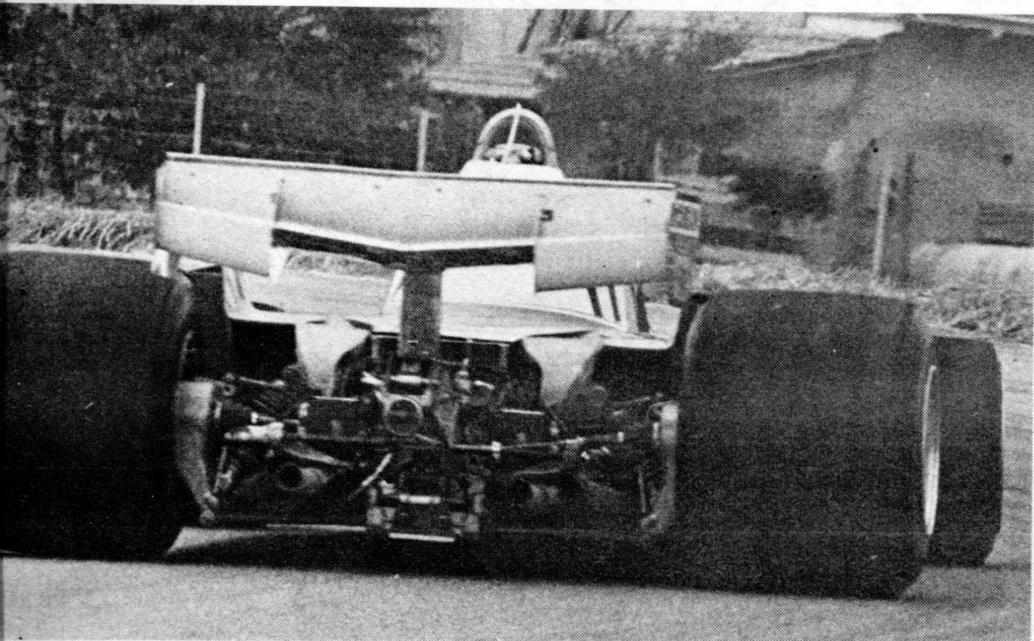
Surtees provava un nuovo musetto affilato, con un alettone montato all'estremità e leggermente più alto; l'obiettivo era di migliorare l'equilibrio aerodinamico: «Appena un po' migliore di qualsiasi altra cosa» ha spiegato il progettista. I tempi definitivi di Keegan non erano affatto male.

Alla fine i tempi di Fittipaldi erano alla pari di quelli di Keegan. Il team Copersucar si concentrava sull'aspetto aerodinamico, per esempio con profonde paratie laterali all'alettone posteriore fatte di legno compensato non verniciato.

Stuck ha fatto solo pochi nella prima giornata, e anche nella seconda ha dovuto aspettare nei box Shadow per gran parte del tempo, mentre i meccanici lavoravano come schiavi dietro le porte chiuse per fare nuovamente di questa mac-



Nelle prove di Brands Hatch ha fatto il suo debutto in Formula 1 un'altra pilotessa. Si tratta della sudafricana Desiré Wilson, che vediamo in una posa da starlet seduta sulla vecchia March 761 con cui si è ben comportata



GIÀ SPEDITE IN SVEZIA TRE FERRARI

Montezemolo festeggia REUTEMANN a Fiorano

A sinistra, leggermente modificate le sospensioni posteriori della Ferrari T3 provata la scorsa settimana a Fiorano

FIORANO - Un'ora sola di prove sulla pista di Fiorano per ognuna delle vetture che saranno impegnate sabato nel Gran Premio di Svezia. Un lavoro veloce con entrambi i piloti impegnati a collaudare definitivamente i mezzi meccanici. Ovviamente non si può parlare di tempi sul giro, intorno all'1'13" per entrambi per vari motivi. Le vetture erano solo da controllare, la pista era quanto mai sporca e la necessità di preparare tutto entro la giornata di oggi consigliava una certa oculatezza nella gestione delle prove stesse. Lunedì mattina alle 5 il Van della Ferrari ha lasciato Maranello con destinazione Anderstorp per cui il tempo è contato. Ora si può lavorare con una certa tranquillità, quella tranquillità che le agitazioni sindacali avevano tolto alla vigilia del Gran Premio di Spagna coinvolgendo anche il reparto corse. Il primo ad arrivare è stato Reutemann calorosamente accolto da Luca di Montezemolo e da Piero Lardi. Il pilota ci è sembrato abbastanza in forma come lui stesso ci ha confermato alla fine dei tests.

«Tutto bene — dice — il riposo mi ha consentito di recuperare velocemente. Ora ritorno subito a casa così posso usufruire ancora di qualche giorno per rimettermi in forma completamente».

Le vetture provate non hanno particolari modifiche esteriori se si vogliono escludere le due aggiunte all'alettone posteriore che abbiamo già visto utilizzate a Montecarlo. A seguire questi tests era presente Marco Piccinini che ha affiancato i tecnici responsabili della squadra mentre si è potuto notare l'assenza dell'ing. Forghieri, che purtroppo ha dei problemi familiari. In tutto si saranno percorsi una ventina di giri a testa con la prima parte del lavoro che ha visto interessati ospiti presenti ai box. Si tratta dei componenti del consiglio d'amministrazione della Ferrari che nella mattinata sono stati impegnati nella riunione annuale di discussione del bilancio. Nessun accenno ovviamente, da parte di alcuno per quanto riguarda le voci relative ai primi movimenti del mercato piloti.



Ferrari ed i suoi ospiti d'eccezione. Si riconoscono Montezemolo, Tufarelli, Sguazzini e Pininfarina

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE FERRARI

Il reparto-corse accanto alla pista

MARANELLO - Sabato mattina un insolito fermento si poteva notare alla Ferrari. Vetture targate Torino e la presenza di molti personaggi in « giacca blu » lasciavano intuire che cose molto importanti erano programmate al di fuori dei test di F. 1. Con il trascorrere della mattinata hanno infatti fatto la loro comparsa i più eminenti personaggi del settore automobilistico della Fiat. In pratica mancava solo l'Avvocato per antonomasia visto che è giunto a Maranello anche l'ing. Nicola Tufarelli responsabile del settore auto della Fiat.

La presenza poi di Luca di Montezemolo, dell'ing. Sguazzini, dell'ing. Pininfarina, del comm. Pelloni ha fatto intuire che si trattava dell'annuale seduta del consiglio d'amministrazione che viene chiamato a deliberare sui più importanti problemi della ditta. Presente a questa riunione lo stesso ing. Ferrari che è ancora presidente onorario della Ferrari Sefac, accompagnato da Piero Lardi, dall'ing. Fusaro e dai suoi più stretti collaboratori.

Si sarà parlato anche di sport e di eventuali finanziamenti per la prossima stagione ma gli argomenti principali hanno riguardato il settore della produzione di serie. Anche la nomina di un presidente effettivo, che pensiamo essere stata assunta come nomina dall'ing. Tufarelli che per la prima volta ha assistito in forma ufficiale ad una assemblea del consiglio d'amministrazione, deve essere stata una delle voci all'ordine del giorno.

Si sarà parlato di investimenti che hanno visto ora la superficie scoperta aumentare di 16.000 mq con i programmi

futuri che prevedono ulteriori investimenti da utilizzare sia nel settore delle auto che in quello delle cabine per trattori, che sono ora in produzione di serie dopo la prima fase di impostazione della linea. Altri problemi riguardano le strutture della ditta che è in una fase di ristrutturazione con la realizzazione di nuovi edifici da adibire a mensa e ad uffici. Non è da escludersi che da questa riunione possa essere scaturito un decentramento del reparto corse in un'area adiacente alla pista di Fiorano con possibilità di un inserimento diretto in pista.

SCHECKTER rinuncia arriva HUNT?

FIORANO - La settimana appena trascorsa ha visto una insolita calma regnare nell'ambiente della Ferrari. Una calma quasi sospesa che, per chi non possiede il dono dell'ubiquità, può aver tratto in inganno con « azioni diversive » tendenti a mantenere una certa riservatezza. Ricordiamo come nella passata stagione la Ferrari è rimasta totalmente scottata da una irregolare interpretazione del « gentleman agreement » tra i vari team e si è trovata in un particolare momento dell'annata senza la prima guida e la possibilità fattiva di acquisire un pilota che ne potesse avere i requisiti totali. Questo dato di fatto ha reso necessario un primo giro dell'orizzonte con incontri segreti molto probabilmente condotti da Piero Lardi che è sempre molto e più vicino all'ing. Ferrari nella conduzione del Ferrari Racing Department.

Molte sono le voci che circolano nell'ambiente della F. 1 e proprio all'indomani del G.P. di Spagna, che ha segnato una vera battuta d'arresto per la Ferrari, si è svolta una serie di incontri che è stata molto controllata per quanto riguarda la segretezza che richiede il momento. Sia nella giornata di lunedì che nella successiva Enzo Ferrari ha disertato in parte il suo eramo giungendo solo nel primo pomeriggio. Due occasioni in cui ha potuto incontrare un pilota: certo Jody Scheckter e un altro probabile James Hunt.

Ad avvalorare questa tesi l'assenza, della base di lavoro, del dr. Mortara, responsabile dell'ufficio stampa FRD, che solitamente è presente in queste occasioni in cui necessità una traduzione simultanea con persone di lingua inglese. Per il pilota sud africano il contratto era già pronto, lo stesso della passata stagione, e si sarebbe dovuta concordare la cifra da trascrivere, in US dollar.

Da fonte ufficiale si è categoricamente smentita la presenza in loco di questo pilota che, per precauzione, si è fatto dormire in posti differenti senza che il suo nome fosse registrato come vuole la prassi normale. Una prova in pista si sarebbe dovuta effettuare nella giornata di mercoledì ma la mancata firma del contratto stesso ha fatto saltare questo programma.

Svanito l'accordo con Jody Ferrari ha preso contatti con Hunt e con lui il discorso sarebbe stato più lungo e costruttivo. Da fonti molto ben informate e direttamente a contatto con Ferrari abbiamo appreso che il pilota avrebbe già trovato un accordo di massima. Mancherebbe solo la firma, ma non è poco, che lo legherebbe per il prossimo anno.

Frattanto si è conclusa « l'autopsia » sulla 312 T3 di Carlos Reutemann ed è stato possibile confermare la causa che ha portato la vettura a deviare dalla traiettoria normale per andare a schiantarsi contro il guard-rail, con le conseguenze successive, fisiche, per il pilota.

Alessandro Stefanini

china una vettura veloce. Non ci sono riusciti.

Mass non ha fatto molti giri, ma senza far scalpore ha registrato un buon tempo, mentre la Renault (occupata per Le Mans), ha passato solo un giorno a Brands Hatch, giocando con l'aerodinamica. Rebaque, che ha girato per la prima volta sul circuito lungo di Brands Hatch, ha fatto veramente bene registrando il decimo miglior tempo.

Trimmer e Lees erano handicappati dai loro tempi, perché in questo modo la Goodyear dava a questi « piloti Aurora » gomme in parte già usate e comunque di qualità inferiore, al punto di accorgersi che le loro gomme normali usate per la « Serie Aurora AFX » erano di fatto migliori. Ma perfino in queste condizioni nessuno dei due è andato male. Trimmer spera di trovare dell'appoggio finanziario per poter disputare un GP con la sua M23. La « Deliotti Ensign » che pilotava Lees era stata verniciata di bianco in attesa di uno sponsor. Ora si riesce a vedere il potenziale di Lees nella giusta prospettiva, perché le corse Aurora non costituiscono un giusto mezzo di misura e i suoi tempi hanno dimostrato che ha dell'abilità.

Infine è apparsa un'altra donna nel mondo della F. 1, la sudafricana Desire Wilson. La sua presenza, almeno questo si sospetta, potrebbe non essere altro che un colpo pubblicitario per il GP d'Inghilterra, ma essa ha dimostrato un bel grado di competenza, migliorando costantemente i suoi tempi, man mano che « esplorava » la macchina di F. 1, tenendosi intelligentemente fuori dalla traiettoria degli altri piloti. Il problema era che guidava la vecchia March 761, con cui Allison ha corso nelle gare Aurora e neanche Andretti avrebbe potuto essere competitivo in quella macchina.

David Hodges