

**È VITTORIA DI PILOTA PIÙ CHE DI ALCIMIA TECNICA
(COME CONFERMA IL RAPPORTO NEI TEMPI DI CORSA)
IL RECUPERO-LAMPO FERRARISTA: E FANGIO GIÀ
PRONOSTICA REUTEMANN CAMPIONE DEL MONDO 1977**

La scintilla dell'ALOLO Ettore

CALE AUTOSPRINT

FERRARI me l'aveva detto...

BUENOS AIRES - «Juan Manuel Fangio: Lole Reutemann sarà campione del mondo, quest'anno». Lo riportano i giornali argentini dando ampio rilievo a questa dichiarazione.

Il cinque volte campione del mondo, ha visto per TV il trionfo di Reutemann a Interlagos, e non ha nascosto la sua enorme soddisfazione per questo successo argentino che ribadisce le grandi speranze poste nel pilota di Santa Fè, anche se allarmarono Lauda nel caso le legga.

«Sono veramente felice per il trionfo di Reutemann ed avevamo necessità di un successo così chiaro. E lui più di tutti, perché da tempo non vedeva la bandiera a scacchi sancire un suo trionfo. E' stato il migliore di tutti e non ha commesso nessun errore, e questo fa sì che alla Ferrari le cose comincino a prendere un buon aspetto. Lole ha fatto una corsa intelligente e di tutto per trionfare, ed ha vinto».

«Penso che sia già sulla via di diventare campione del mondo e quest'anno certamente avrà la sua parte di fortuna, che è necessaria per vincere».

«Il suo passaggio alla Ferrari certamente gli è convenuto, anche perché correndo con le scuderie inglesi non si è mai trovato a suo agio, perché sono tutti freddi. Fra l'altro non ha trovato in Ecclestone il necessario calore, in quanto questi è un uomo d'affari e pensa più ai soldi che alla sua squadra ed ai piloti. Reutemann invece ha bisogno di comprensione e fiducia, e questo lo trova nella Ferrari perché sono latini come noi».

«L'ultima volta che sono stato in Europa, ho parlato circa un'ora e mezza con Enzo Ferrari che mi disse esattamente: "Ho scelto Reutemann perché è un gran pilota e un gran collaudatore, e ha un gran pregio: parla poco. Così piacciono a me i piloti. Penso che non ha po-

Augusto C. Bonzi



No, questi non è Reutemann, vittima di un improvviso esorcismo di un altro mago (magari di nome Bernie); è il solito «Scintilla» Tramonti, il tecnico Marelli al seguito Ferrari che stavolta non è stato pago del podio e ha voluto tutti per sé, in foto-ricordo speciale, i trofei del trionfo brasiliano. Certo che proprio per Ecclestone è stata una beffa. La determinazione di Reutemann in prova ha mandato in tilt l'altro Carlos, che fece da trampolino all'operazione distacco di Reutemann dalla Brabham. Una Nemesi anche questa... (ATTAUALFOTO)

PASSATA la sbornia brasiliana, mettiamo i piedi per terra. I commenti post temporada hanno debordato dal piano sportivo (che meritavano) a quello tecnico-magico e social-morale, con accentuazioni polemiche che, una tantum sia ringraziato Iddio, nessuno può accusarci di avere stavolta innescato. L'orgia polemica è stata scatenata da Lauda e dall'ingegner Forghieri in particolare, tradito nell'esuberanza del risultato riscattante, e raccolta dai puntuali cronisti dei quotidiani.

La canea è stata tale che, se per Lauda si è prontamente coordinata una conversione per evitare all'austriaco ulteriori risentimenti maranellesi, nel caso Forghieri persino l'intervistatore autodefinitosi neutrale, si è trovato imbarazzato nell'individuare che le motivazioni primigenie del suo sfogo fossero così smaccatamente originate da risentimenti contro i giornalisti (un eufemismo per non dire proprio AUTOSPRINT) e contro Chiti, che riassume tutta la personale gelosia di Forghieri per il collega e quella di Ferrari per l'Alfa Romeo (che manco a farlo apposta dall'Argentina sta facendo perdere la testa a Maranello in vista della sfida diretta '78).

La scoperta imbarazzante ha deciso Ormezzano a convincersi d'ora in poi a preferenziare i fatti umani più che quelli tecnici nel futuro delle cronache auto del suo giornale (grazie: da quando predichiamo che anche in automobilismo la componente fondamentale è quella umana, anche se dispiace agli ingegneri?).

Tanto determinante, che è proprio essa a consigliare a rimettere i piedi in terra per valutare serenamente il risultato brasiliano. La Ferrari una tantum ha dato un calcio alla malasorte, che in genere si diverte a congetturare per giustificare le sue giornate amare. «Carlos fa 13» abbiamo titolato una settimana fa. Ed è un titolo che andava oltre il facile calambour della coincidenza numerica dei punti mondiali. E' un vero 13 quello che si è permesso «Lole» Reutemann sulla schedina di Interlagos, un 13 che si deve senz'altro più a lui, sul piano della generosità agonistica, avendo trovato il giorno di carica per la considerazione quasi dispettosa riservata-

Marcello Sabbatini



CONTINUA A PAGINA 6



CONTINUA A PAGINA 6

♠ La scintilla

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

gli ai danni del renitente austriaco (reo di non aver voluto accettare le soluzioni terapeutico-mecchaniche di Forghieri con quel famoso alettone miracolo).

L'aLOLEttone, per dirla con trovatina grafica, ha dato la scintilla giusta al ritorno della Ferrari alla vittoria dopo sette mesi. Le considerazioni solo tecniche in proposito meglio lasciarle stare. Lo confermano gli stessi tempi e il parallelo con Lauda. Tutti i piloti sono andati piano, anzi in troppi professionisti si sono esibiti male in quella curva n. 3 che ormai pur sapevano trappola. Oppure sono andati troppo scriteriatamente forte, in altri casi se preferite, come quel Pace che non solo ha tolto per eccessiva irruenza la vittoria all'Alfa-Brabham, col famoso errore che ha poi penalizzato anche Hunt, ma poi ha fatto perdere a Ecclestone (figuratevi!), con la macchina nelle reti, i soldi che il padrino sperava almeno di recuperare nel monte premi-giri, avendolo fatto continuare a girare quando ormai per Carlos n. 2 il GP tanto ambito era compromesso.

I tempi medi sul giro dei ferraristi, sia di Reutemann che di Lauda, rimasti comunque nettamente al di sotto di quelli avversari, sono la conferma della non essenzialità dell'alettone in corsa. Reutemann ha un migliore tempo che corrisponde al quarto assoluto, avendo davanti Hunt, Andretti e Mass, cioè proprio gli avversari che gli apparivano comunque più pericolosi. Lauda ha poi il 13. tempo, alla pari con la Copersucar di Fittipaldi! Questo vuol dire che la magia dell'alettone è al massimo servita come quel famoso foglio di giornale, che Ferrari racconta messo sotto il sedere di Varzi, per convincerlo di aver cambiato la posizione di guida, tanto che l'Achille andò subito più forte.

Con l'alettone più carico Reutemann ha dunque accettato il rischio e, «remando» di forza come forse non aveva mai fatto con la Ferrari, da lui stesso giubilata in Argentina, ha vinto cocciatamente un G.P. Una corsa che può voler dire per la Ferrari la «scintilla» di recupero morale — se non ne complicherà le gelosie interne — ma che non è certo di recupero tecnico al momento, ammenoché non si corra sul serio ai ripari, senza empirismi e soprattutto senza presunzioni tecniche individualistiche, che purtroppo sembrano essere proliferate negli ultimi mesi.

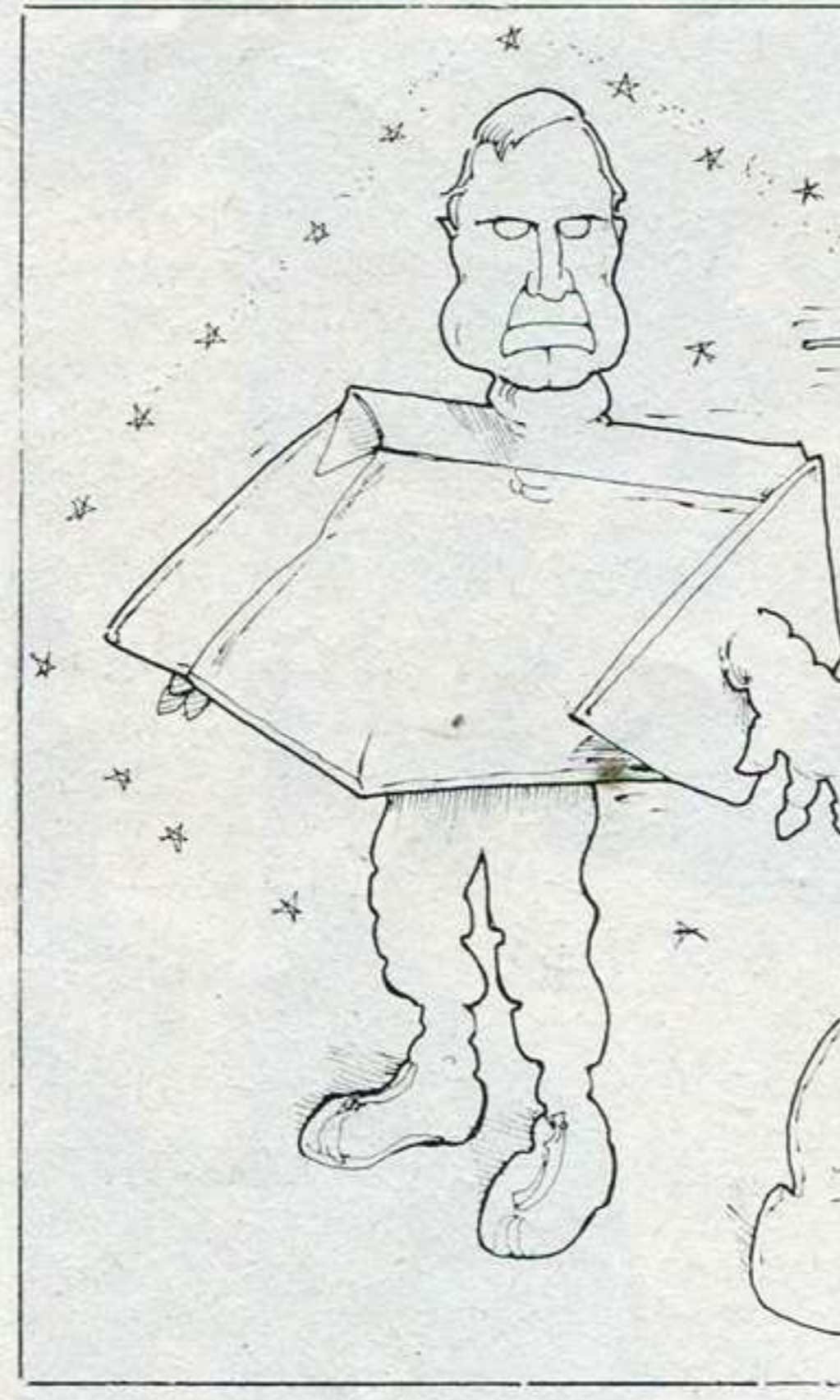
Chiarito in tutta obbiettività il valore del ritorno al successo in Brasile, prima di proporvi le analisi tecniche sulle «ali per volare in F. 1» (che assumono anche un valore di conoscenza persino didattica per i nostri più giovani lettori) occorre chiudere definitivamente un discorso polemico del quale a troppi ha fatto comodo individuare a protagonisti e destinatari, per giustificare i propri errori nelle ultime curiose vicende della Ferrari. L'opportunità ce l'hanno offerta su un piatto d'argento la «forghierata» anti-stampa e l'amara presa di coscienza di Lauda in Ferrari, per la prima volta costretto alla verifica della sua complessiva personalità agonistica, senza la certezza di poter contare indiscriminatamente su protezioni da n. 1.

♣ FANGIO

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

tuto arrivare finora perché gli è mancato l'appoggio e la fiducia, gente che gli parli, lo ascolti e gli dia forza. Due anni fa ho pensato che sarebbe stato il futuro campione, ma per mancanza di fortuna non ha potuto arrivare, o perché l'auto lo ha tradito».

«Oggi nella Ferrari ha tutto — riprende Fangio — una scuderia molto seria, organizzata e capace. Nella F. 1 il settanta per cento corrisponde alla vettura e il resto al pilota e alla fortuna che può avere al suo fianco e con un poco di questa nel '77 avremo un campione del mondo. La Ferrari è l'unica scuderia che si occupi essenzialmente di vetture da competizione, e quindi devono correre, e Enzo Ferrari è sinonimo di auto da corsa. Non vi è nessun costruttore che viva per l'automobilismo con la stessa passione come fa lui. Nella sua vita ha saputo scegliere i suoi collabo-



ratori ed attualmente desta interesse in Italia un libro scritto da lui sui giornalisti, e tutti sono rimasti stupefatti per la precisione dei suoi giudizi».

«Reutemann ha un grande campione contro, che è Hunt, però non vi è molta differenza fra i due piloti. L'inglese potrebbe essere qualche volta migliore dell'argentino, ma la maggior parte delle volte no, perché Reutemann è un professionista serio che si mantiene in forma con caparbia volontà. Certamente la McLaren ha vinto due campionati del mondo e ad Indianapolis. E' una scuderia che lavora con molta serietà, ma Reutemann ha di tutto e quest'anno sarà campione perché è già primo pilota della Ferrari».

«Inoltre penso che guidi molto più forte di Lauda, la gente della sua squadra gli vuole bene, con un Forghieri che conosce tutti i misteri e segreti della F. 1 e che ascolta con molta attenzione il nostro pilota. Quello dell'alettone di Interlagos non è un puro caso, ma il frutto di pazienti studi che hanno portato a perfezionare sempre di più la rossa vettura. Oggi Reutemann ha tutte le qualità per essere campione, e dietro alle sue spalle ha tutta l'organizzazione che gli permetterà di arrivare».

E dicendo questo, Fangio si illumina come se a Interlagos avesse conquistato lui i nove punti del mondiale.

a. c. b.

Come il Mondiale di F. 1 viene avvolto, a Maranello e Interlagos, nella carta stampata

Forghieri, l'uomo dell'alettone "magico" guida la FERRARI contro i... giornalisti



al TUTTOSPORT di martedì 25 così ha fatto eco il Cor-sera del giorno dopo



UN DIVERTIMENTO POLEMICO

La forghierata



CE CHI si è scandalizzato, chi l'ha presa drammaticamente sul serio e ha invitato al «Fuori i nomi!», per quella intervista-fiume che martedì scorso ha preso l'intera terza pagina di TUTTOSPORT, con l'incomposto sfogo del direttore tecnico della Ferrari. Ancora sborniato dal risultato vincente di Reutemann in Brasile, che più freddamente i giornali locali, salvando tutti i meriti del generoso pilota argentino, hanno cronisticamente paragonato all'exploit argentino di Scheckter, Forghieri si è scatenato come fa con i collaboratori.

Ma perché scandalizzarsi? In fondo, anche se con l'inurbanità che lo distingue, l'ing. più vicino a Ferrari ha il diritto di dire quello che pensa. Si può preoccupare chi pensa di agire nel senso dell'accusa di Forghieri, chi dà notizie distorte o false.

Ecco perché dal nostro canto possiamo serenamente contrappuntare i passaggi più provocatori del suo sfogo, sapendo di essere nella certezza della nostra linearità di critica. AUTOSPRINT non ha mai ospitato una NOTIZIA FALSA o comunque la voglia chiamare Forghieri. Siamo orgogliosi di questa certezza. Notizie scomode, non gradite, magari maliziose, sì, ma mai BUGIARDE. Possiamo proclamarlo ad alta voce. E i diretti interessati lo sanno bene, anche se debbono dire il contrario.

Le sole notizie inesatte riportate casomai sono state quelle che ci sono state fornite in genere da tecnici (abituamente della Ferrari) in occasione delle avarie delle loro macchine: metti il manico d'acqua di Monza '74, gli ammortizzatori KONI del Glen, il pezzetto da 10 lire di Vattelapesca, le gomme di dovunque. Hanno fatto storia patria degli errori terribili, nella credulità di chi li ha recepiti senza la più opportuna verifica. Non certo noi, anche se a volte abbiamo dovuto attendere due anni per veder confermate talune indiscrezioni, come è stato per il clamoroso contrasto di Lauda e Regazzoni a Montecarlo '74, per negare il quale fu organizzato un vero coro di stampa compiacente. Ma non basterebbero queste pagine per riproporre tutte le nostre verità-verità.

... Quello dei giornalisti in casa Ferrari non è un complesso. Ci sono le prove della malafede, dello scandalo a tutti i costi. Io non parlo così adesso perché la Ferrari ha vinto; io parlerei così anche se la Ferrari avesse perduto.

Dio, perché l'ingegner Ferrari non ha conservato del suo libro sui giornalisti la prima stesura? Quella sì che era feroce, cioè era giusta. Ma lui in fondo li ama. Li patisce, li soffre, li odia, ma li ama...

■ Viva la sfacciataggine! Altre sue «sparate» del genere le ha forse fatte dopo la clamorosa sconfitta di Regazzoni al Glen, che fu soltanto sua colpa con quella storia di ammortizzatori a gas delle cui modifiche non aveva certo colpa la povera KONI? O le fece quando a Maranello si era nelle brache di tela della infelice esperienza del DINO F. 2? O quando ICKX volò fuoristrada a Monza per avergli imposto quegli ammortizzatori orizzontali divaricanti, persino con una estemporanea soluzione che fece spaventare il belga, al punto di pretendersi e imporsi con il recupero di una B. 1 d'emergenza? Le ha fatte casomai, solo col ritorno undicennale all'iride. E le ripropone adesso che

... Un giornalista mi ha detto quasi avvilito dopo il G.P.: «debbo riconoscere che avete dominato». Io gli ho risposto che non abbiamo dominato un bel cavolo, noi abbiamo fatto una buona corsa, così come a Buenos Aires non avevamo fatto una corsa schifosa, come invece qualcuno ha detto, ha scritto o ha lasciato capire. Il fatto è che c'è gente che ha molto potere e che lo usa male, ha una missione da svolgere e non la svolge e neppure sa tener conto dei diritti del lavoro. Qui io ho dei meccanici che prendono duecentomila lire al mese, so di ingegneri responsabili di terminali elettronici che non prendono neanche 500 mila lire al mese; e siamo lapidati da giornalisti che prendono stipendi altissimi.

Io quasi quasi mi metto a fare il giornalista. Ma lo sa lei che un giornalista italiano, abituato a ricevere in occasione di presentazioni di nuove vetture le fotografie, la documentazione, in borse di pelle preziosa, la volta che nella stanza dell'albergo trovò soltanto una cartellina di cartone, posata sopra il televisore, uscì dall'albergo portandosi via il televisore, convinto che quello fosse l'omaggio alla sua illustre persona?...

■ E' persino commovente questa rinnovata interpretazione di catonista sindacale. E' vero che l'aveva già inaugurata per rimediare alla meschina figura fatta con le famose percentuali sul fuoco spocchiosamente lette al Tribunale della Sicurezza, ma che ci insista adesso è perlomeno poco intelligente. Guarda chi parla di «potere usato male» e di «diritti del lavoratore!» Come se nessuno sapesse o ricordasse che cosa è capitato a collaboratori ingegneri, si chiamassero Caliri o Colombo, o a certi meccanici. Se vogliamo dare le cifre diamole giuste. Ecco quanto, di contratto, prende un giornalista (si guardi bene la tabella, ing. Forghieri, visto che vuol diventare giornalista):

Stipendio mensile base REDATTORE	L. 346.020
Indennità contingenza	» 178.869
Premio mensile	» 12.000
	L. 536.889
Ritenute d'obbligo mensili (circa)	» 132.000
NETTO IN BUSTA	L. 406.889

Un Capo Servizio percepisce L. 50.600 me sili in più e un CAPO REDA. TORE ne percepisce

si è ritrovato un successo grazie a un alettone-chiamato-Reutemann. A proposito: chissà se tanta rabbia così sfogata, non avrà fatto dimenticare all'ing. urlatore di tentare la messa a profitto del momento favorevole, col giocare la scorsa settimana la schedina del Totocalcio!...

■ Grazie della rivelazione, anche se forse non farà piacere al Drake. Qualcuno potrebbe pensare che egli abbia fatto come Lauda al Fuji: il coraggio di non comprometersi. (In ogni modo le colonne di AUTOSPRINT sono a disposizione per pubblicare la indicata prima stesura, almeno per quanto riguarda il sottoscritto e gli altri nostri giornalisti citati nel «Flobert».

sce 87.000 mensili in più del Redattore.

Se c'è chi guadagna oltre i minimi, nella maggioranza dei casi è perché l'editore valuta che merita di più nel contributo all'economia aziendale. Se i bilanci Ferrari sono attivi per il contributo dei suoi ingegneri è giusto che anche essi percepiscano adeguatamente in più. Ma i paralleli economici forse è meglio farli in altro modo.

■ Fa piacere che Forghieri si voglia mettere a fare il giornalista. Perché con tutto quello che egli pensa di loro, evidentemente valuta di avere i titoli giusti per figurare in una categoria con quei difetti che le addebita. In ogni caso, di grazia, cosa è se

non banale pettegolezzo alla «scandalo Lockheed in sedicesimo» (già, proprio quello di cui

accusa i giornalisti) l'identificare a episodio-simbolo una curiosa disavventura di qualcuno che, giornalista o meno, fu vittima di umoristica ingenuità? Su questa strada, non pensa l'ing. Forghieri che forse proprio i giornalisti

specializzati hanno dato prova di raro self control e di uso altamente discrezionale notevole di quel «potere» che lui li accusa di usare male, nell'aver largamente limitato certe attenzioni cronistiche in tante vicende Ferrari?

... Possibile che si debbano inventare le interviste? Possibile che uno di voi riconosca di aver scritto cose tutte sbagliate e non senta il dovere di scrivere un articolo per spiegare gli errori, la falsità, e spiegarli non a noi, ma ai lettori? Possibile che si inventi un'intervista con me e si pubblichi soltanto perché uno dice al giornalista: «scrivi pure queste cose, ci penso poi io ad avvertire Forghieri che le hai messe in bocca a lui?»...

■ Coraggio, perché non ha fatto i nomi? Perché non ha detto a quale giornale si riferisce (anche se questo è noto ormai, che l'abbiamo spiegato già nello scorso numero). Ma soprattutto perché non ha spiegato chi avrebbe dato questa intervista «falsa» (o meglio ... data da nuora perché

suocera intenda)? Comunque a chi non avesse capito la verità di questa accusa, rimandiamo allo stesso argomento nelle pagine immediatamente seguenti. E ora che la «rosea» ha chiarito che è Lauda ad aver smentito se stesso e che non c'è altro retroscena, come la mettiamo?

... Non si smette mai, se non è che per questo. Ma diciamo pure che febbraio, se non c'è un clima troppo invernale, è il mese migliore per le prove e dunque che fra una settimana i nostri piloti saranno a Fiorano. A febbraio non ci sono Gran Premi, è l'unico mese libero da qui a ottobre. I piloti nostri sanno, di quattro in quattro mesi, il giorno e l'ora in cui si debbono trovare a Maranello, secondo un preciso programma. A Fiorano lavoreremo per i G.P. di Sudafrica, California e Giappone, ma soprattutto per i Grandi Premi europei da Madrid in avanti.

Gli altri Gran Premi non sono cose serie, hanno percorsi pazzeschi, sono avventure da matti. Specie in California e Giappone. Peggio di questi due circuiti c'è soltanto quello canadese di Mosport, una cosa indegna, un tracciato che serve a quattro maripioni per organizzare, guadagnare e vivere da milionari, senza più lavorare, tutto il resto dell'anno...

■ Si è letto su un giornale argentino post-Brasile una dichiarazione di Reutemann che testualmente dice: «Rimarrò a Santa Fe' in attesa di una comunicazione della Ferrari...». Allora questo preciso programma c'è o non c'è?

■ Prendiamo atto che gli altri G.P. prima della tornata europea non sono cose serie. Ciò significa che non è stato preparato nulla per bloccare gli avversari o che si mettono le mani avanti e che comunque la T.3 non arriva prima di maggio?

...Ferrari ha avuto la febbre che sale e scende. Per fortuna che i giornalisti italiani lo hanno tenuto allegro; mi ha detto per telefono di aver letto in questi giorni cose da pazzi trasmesse in Italia dal Brasile, cose che non stanno né in cielo né in terra...

■ Chissà se dopo questa intervista, Ferrari annovererà tra gli argomenti letti «che non stan-

no né in cielo né in terra» anche questo sfogo dell'ing. Forghieri...

...IO penso di aver fatto più di Chiti, ma di aver avuto in confronto a lui, poca pubblicità per via dei giornalisti, i quali sanno come sono e cosa penso io di loro...

■ Non si può negare che sia una bella presunzione. Più di Chiti comunque pensiamo sia difficile. Dal motore centrale, ai freni entrobordo, al primo uso in Europa dell'air box, alle iniziative di sicurezza, tanto per citarne alcuni, son tutti traguardi tecnici che l'ing. Forghieri deve ancora eguagliare. Basterebbe poi paragonare i campionati mondiali vinti con macchine alla cui progettazione entrambi hanno presieduto, per tagliare la testa ai peccati di umiltà. Senza aggiungere che in quanto a prevalenza di collaborazione «di gruppo» non è stato certo l'ing. Chiti il più favorito. E poi cosa avrebbero dovuto pretendere uomini

come Gioacchino Colombo, Jano, Bazzi, Frascchetti, Bizzarrini (che ha inventato per la Ferrari l'unica vera prima grandiosa GT, la leggendaria GTO), ecc.? Se si volesse scendere al pettegolezzo in qualche calcolo e coincidenza di date, si potrebbe concludere che i guai attuali forse non a caso sono cominciati dalla scorsa primavera, quando cominciò ad andar via in marzo con Caliri il calcolatore ing. Marmiroli, si ammalarono prima Salvarani, poi Rocchi, Bussi si defilò, ecc. ecc. E' certo che da quel momento Forghieri se non altro è rimasto solo a far valere la sua vantata nobiltade!



i FATTI

TRA LA FERRARI E LA FIAT È IN ATTO UN NUOVO BRACCIO DI FERRO (ANCHE PER IL POTERE NELLA «Ge S FERRARI») CHE PASSA ATTRAVERSO IL RECUPERO-BIS DELLO ZITTITO AUSTRIACO

L'intervista strategica del 27 gennaio sul COR-SERA

Giovedì 27 gennaio 1977

CORRIERE SPORTIVO

IL MOMENTO DIFFICILE DELL'EX CAMPIONE MONDIALE

Lauda spiega come risolverà i problemi che lo tormentano

Il pilota austriaco, che martedì ha incontrato Montezemolo a Torino, confessa: «In Sudamerica le cose andranno diversamente perché avrò il tempo di adattarmi la macchina». «Non ci sono contrasti con Enzo Ferrari e le voci di un mio passaggio alla March sono stupidaggini»

IL RAPPORTO DI LAUDA CON LA STAMPA
Lauda ha accettato il giornale italiano di cui è stato il primo pilota. «Non sono uno stupido...»

IL PROGRAMMA DI LAVORO
Venerdì Lauda e i piloti della Ferrari partiranno per il Brasile.

Quarta la Giordani nello slalom
vinta da una principessa di 16 anni

Subito dopo il GP Brasile, quando gli umori erano questi evidenziati sul podio brasiliano, Niki LAUDA ha dichiarato ai giornalisti cose simili:

«Ho avuto difficoltà con la macchina dall'inizio alla fine; la vettura non era preparata per tale tracciato e io non ho potuto proprio fare nulla per avere una partenza più veloce. E' stata una gara difficilissima: la tenuta di strada della macchina era cattiva, ma personalmente mi sento forte. Carlos ha fatto indubbiamente una corsa magnifica... Io dal canto mio ho avuto persistenti problemi tecnici. Poiché ero più lento di un paio di secondi ed egli andava più forte, non resta che dedurre che egli disponeva di una vettura migliore» (sic!). E ancora: «Una campagna ai miei danni? Notate che la stampa italiana mi è sempre stata contro. Per quel che mi riguarda, sono in forma smagliante».

L'argomento è stato ripreso dal «Kurier» che in una nota di commento, intitolata «Azioni di guerriglia contro Niki Lauda?», sottolinea che se i meccanici e i dirigenti della Casa di Maranello hanno effettivamente messo in piedi una congiura, mal gliene incoglierà, Helmut Zwickl, l'esperto di automobilismo del giornale, dice: «Non penso che a lungo andare Ferrari riesca a spuntarla sul piano della guerriglia contro Lauda che è troppo intelligente, troppo ambizioso, troppo forte per lasciarsi relegare in seconda posizione: piuttosto preferirebbe rompere con la Ferrari».

(da «TUTTOSPORT» del 26 gennaio 1977 e «STAMPA» del 26 gennaio)

Dopo questa frecciata austriaca, su TUTTOSPORT del 26 gennaio 1977, forse sfuggito alla strategia del conformismo montezemolesco, si è letto: «Forse è ora di dire che non è l'alettona da cambiare sulla Ferrari di Lauda, ma è Lauda. E non cambiarlo con un altro pilota, bensì con un altro se stesso. Una questione di psicologia: in fondo Freud come Lauda è austriaco».

Dal canto suo il «CORRIERE D'INFORMAZIONE» (martedì 25 gennaio a firma Mario Minini) puntualizzava:

«...Dal momento che di alettoni Forghieri dall'Italia ne aveva portato uno solo, ha fatto adattare dai meccanici il vecchio alettona togliendo ad esso la bombatura. Era quasi uguale a quello del vincitore di Interlagos. Quasi uguale, ma non quello, la qual cosa consente a Lauda di fare del vittimismo sulla propria macchina. Indubbiamente Niki avrà anche le sue buone ragioni, però deve dire perché non fa più i collaudi. Sostenendo che la sua Ferrari (collaudata e messa a punto da Reutemann) non va bene, lancia una velata accusa al compagno di squadra bravo nel sistemare la sua vettura ma non quella di Lauda. L'ex campione del mondo non dice che alla Ferrari lui non è più considerato come un tempo e che tecnici e meccanici sono dalla parte di Reutemann, anzi sostiene che tutto è normale e che soltanto la stampa italiana gli è nemica, però lascia che l'austriaco Kurier scriva...

«Lauda urla ai quattro venti che è in forma perfetta, che è soltanto la Ferrari (macchina) ad impedirgli di vincere, però dopo l'incidente ha perso il sacro fuoco, pare non ami più la sua macchina come un tempo (o forse la odia); le rimprovera d'averlo tradito? Molto probabilmente chi è tornato dall'inferno del Nurburgring non ha più voglia di correre tanti rischi».

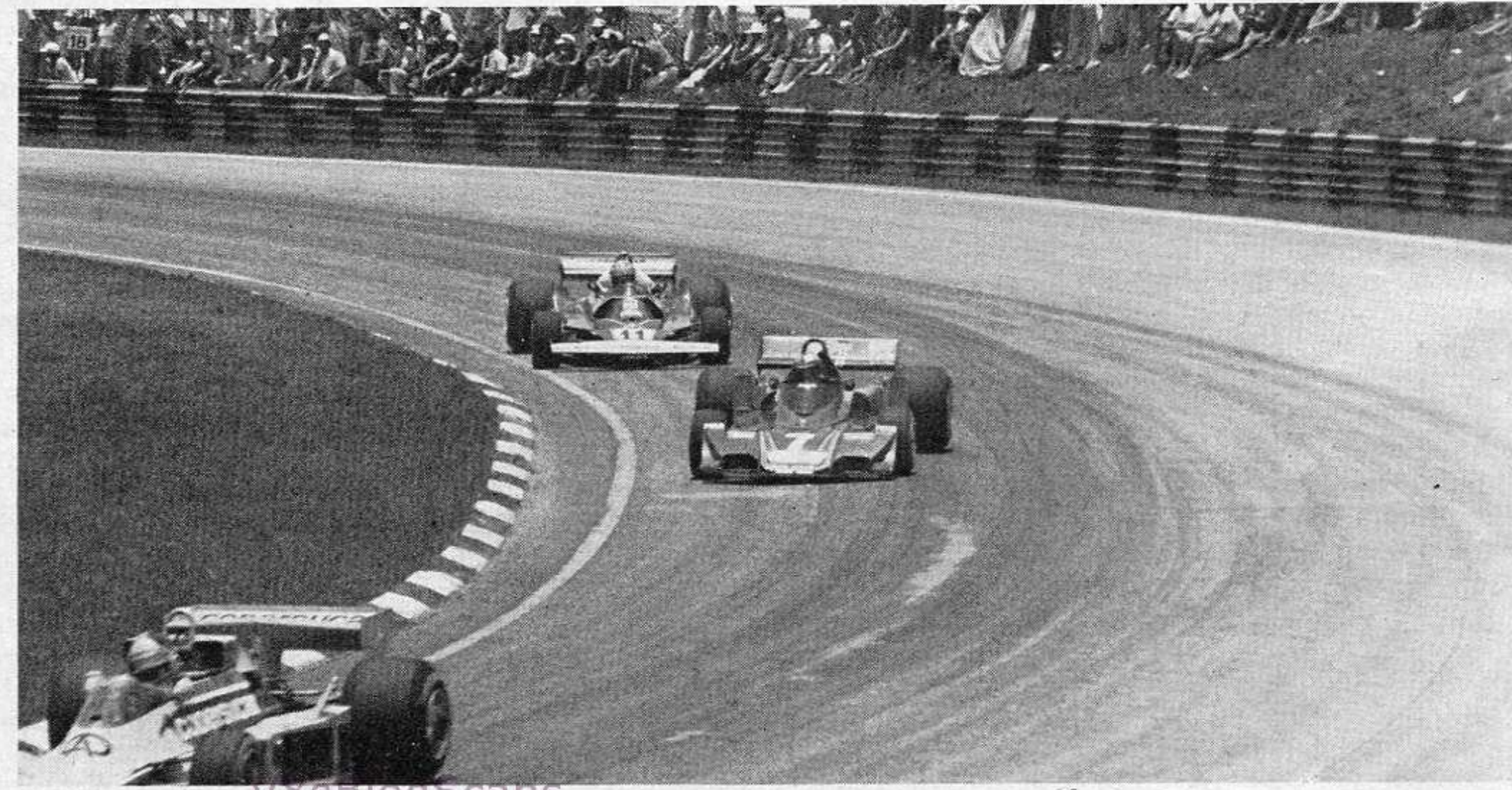
Forse preoccupato da questo insolito insorgere di stampa fino a ieri ben tenuta a freno, è stata offerta dalle Pubbliche Relazioni torinesi, occasione all'austriaco per una ritirata strategica con questa telefonata-intervista esclusiva al Cor-Sera che a parte ora evidenziamo (e puntualizziamo) come è diventato necessario di fronte al proliferare dei giochi di prestigio che mirano solo a confondere la realtà (e la verità).

NEI GIORNI di vigilia della temporada sud americana, l'avv. Luca Montezemolo, ora direttore delle Pubbliche Relazioni Fiat, è stato in TV in «Bontà loro» insieme al Ministro del Lavoro Tina Anselmi. E, bontà sua, tra l'altro fece sottolineare nell'unica domanda forse programmata con Maurizio Costanzo, quella che era la cosa che più gli premeva in quei giorni. Cioè che Lauda gli aveva garantito prima di partire «Non ci sono problemi di alcun genere, io sono sempre quello di prima. Venimi a prendere al ritorno dalla Temporada che uno dei due G.P. l'avrò vinto». Milioni di telespettatori hanno sentito questa frase, quindi almeno su questo non si potrà giocare sull'abituale equivoco delle «verità non corrette».

Ora Lauda è tornato dal Sud America, senza aver vinto il G.P., anzi avendo incentivato i dubbi che la logica delle sue traversie di agosto avevano lecitamente suggerito. Non è stato Montezemolo ad andarlo a prendere, ma è stato Lauda che si è recato personalmente a Torino ad incontrare l'avvocato. Il nostro scherzoso «fumetto» sul podio di Interlagos (di pag. 15) è diventato

così più realistico di quanto si potesse immaginare. Poiché sull'incontro torinese ci sono dichiarazioni ufficiali di Lauda (che ci auguriamo almeno queste non vorrà smentirle) tanto vale esaminarle insieme perché è tempo che si finisca con il facile gioco di trovare nei giornali e nei giornalisti la scappatoia alle proprie bugie, ai propri errori, alle proprie incapacità di assumersi le vere responsabilità.

Che personaggi di questo mondo delle corse, nel quale comunque un minimo di coraggio pur negli anni '70 ci deve essere per praticarle, sia al livello di piloti n. 1, come Lauda, o di costruttori come Ferrari, abbiano imparato le cattive abitudini della politica non l'accettiamo proprio! E' una viltà che ci doveva essere risparmiata, anche se col «coraggio della paura» del Fuji si è tentato di legittimare questi tipi di comportamento, in una palestra agonistica le cui motivazioni dovrebbero essere ben diversamente rispettate. Ma vediamo dunque, cosa ha detto Lauda nelle sue ultime più significative affermazioni e che cosa collima o meno con la realtà dei fatti.

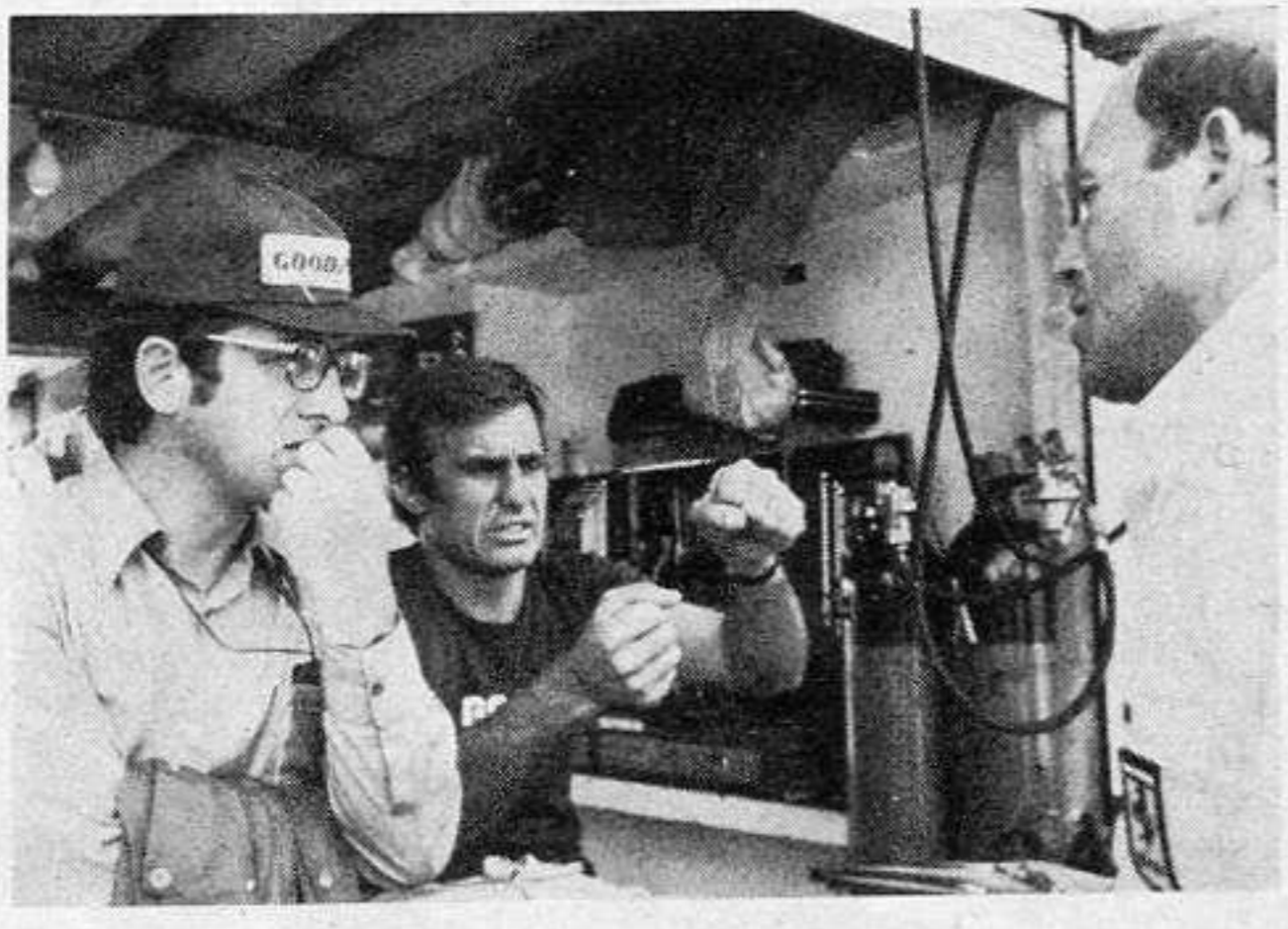


Lauda impegnato a lottare con l'attardato Watson nella prima fase del G.P. Brasile, dietro Fittipaldi

1.

il sovrasterzo a gusto variabile

Ecco come visivamente ha «remato» Reutemann nel G.P. Brasile con l'alettone magico. E' proprio quel guidare che Lauda non ha voluto accettare (e che l'intervistatore del Cor-Sera ha confuso nella spiegazione di Lauda). Un modo necessario di guida che denuncia il tipo di carenza di telaio e che «Lole» mi-ma, sopra, per Forghieri e il capo meccanico Bellen-tani a meglio spiegarsi



Chiariamo le dichiarazioni che sono apparse sul «COR-SERA» del 27 gennaio. Cominciamo dal caso-Brasile.

1 «Io non potevo guidare una macchina messa in assetto da Reutemann. A me necessita una vettura con più sottosterzo. Reutemann preferisce avere la macchina abbastanza sovrasterzante. Sono due condizioni diverse di guida, perciò tutto quello che ho potuto fare in Brasile è stato lavorare per il mio compagno di squadra».

Questa dichiarazione appare con un neo, che non è probabilmente di Lauda.

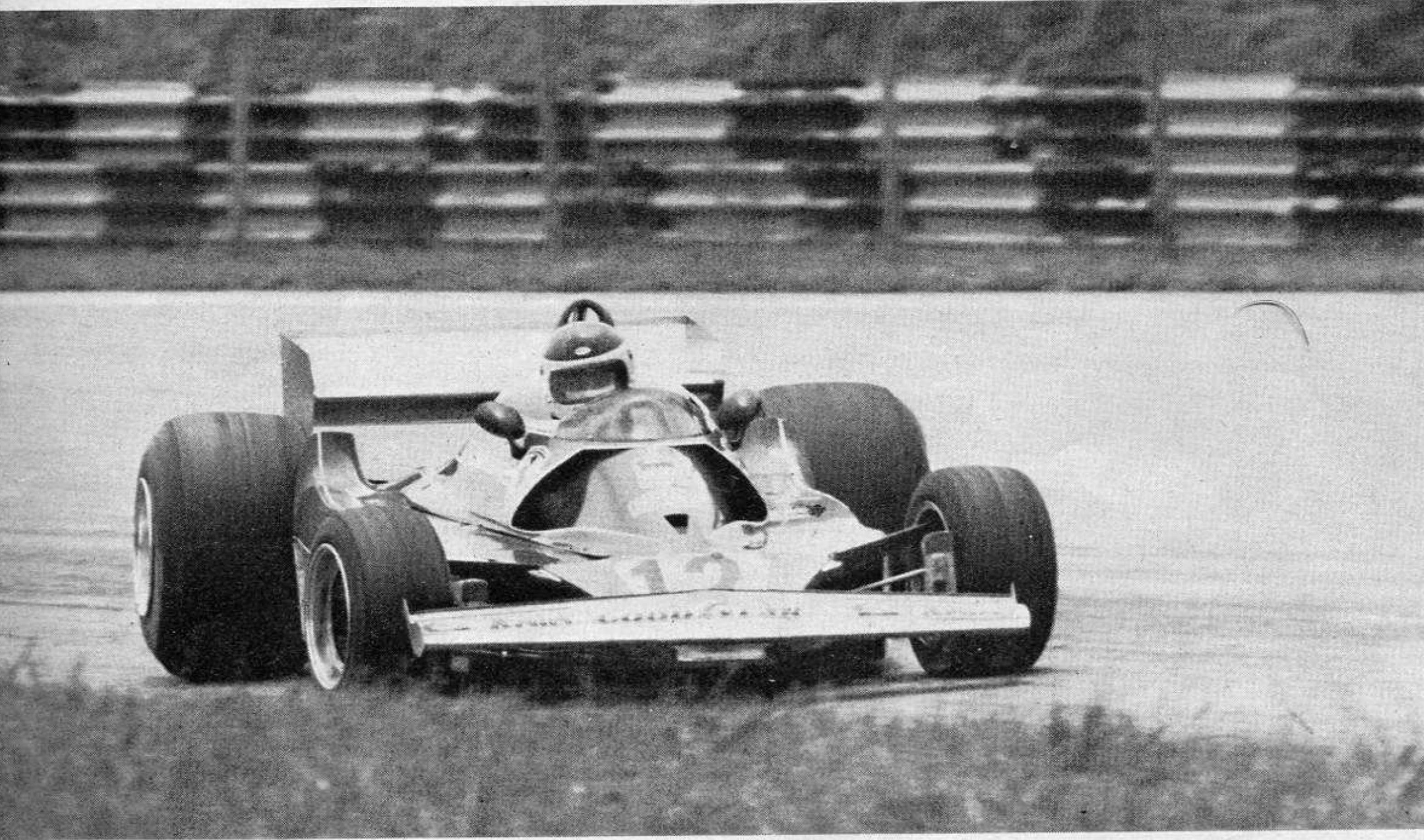
Il giornalista Nestore Morosini, appena arrivato sull'onda del «Cor-sera» tra i cronisti dei G.P. automobilistici, deve essere stato vittima di un evidente lapsus tecnico, facendo equivoco fra sovrasterzo e sottosterzo.

Proprio il tipo di mentalità agonistica e di convinzioni tecniche di Lauda lo mette nella condizione di preferire il sovrasterzo e non il sottosterzo.

Unico giornale fra tutti AUTO-SPRINT ha riferito sul Brasile che Lauda non ha accettato l'alettone nelle condizioni di Reutemann, non tanto per generosità nei confronti del collega-rivale, come è stato deamicisianamente suggerito in una nota dal libro «Cuore» sul quotidiano sportivo milanese, quanto perché l'eccessivo carico di alettone accettato da Reutemann, avrebbe costretto il pilota ad un notevole carico di rischio in sottosterzo, soprattutto in una pista veloce come Interlagos dal profilo particolare delle curve, che ne fa per Lauda uno dei due circuiti più sgraditi, col Nurburgring, come scrive nel suo libro.

Lauda, pilota «tecnico», non gradisce, specialmente in un circuito veloce del genere, «buttare in curva» la macchina con eccessivo sottosterzo. Così, volendola come sempre più equilibrata e senza disponibilità al compromesso per il telaio che giudica negativo, ha comunque voluto «meno alettone», sperando che la velocità in rettilineo compensasse le magagne del telaio in curva senza suo rischio.

In ogni caso, pur nel lapsus tecnico, è importante la dichiarazione di Lauda perché conferma che le critiche da lui avanzate verso la macchina da agosto in poi, restano sue e soltanto sue. E qui sembra inutile sottolineare la curiosità di questo comportamento e quindi la validità di quelli che da alcuni restano definiti i nostri «preconcetti». Cioè ora è chiaro a tutti che anche Lauda, alla prima situazione negativa, si è comportato nel modo da noi facilmente previsto: le colpe della sua ridotta competitività sono solo della macchina.



2. FERRARI accetta MONTEZEMOLO 2°?

La quadriglia alla quale è al momento affidata la confusionaria direzione tecnico-sportiva Ferrari. Da sinistra l'ing. Forghieri (di spalle) e poi, saltato il tecnico svizzero dei cronometri, l'ing. No-setto (che Lauda nella sua elencazione nemmeno considera!), Tomaini (che fu scelto per dare a Forghieri un esecutore meno scomodo delle sue direttive in pista, dopo che fece andar via lo scomodo perché più capace ing. Caliri) e Piero Lardi, cui si deve (secondo Ferrari) la vera trovata del ritorno alla vittoria, non con l'alettone ma col ripristino della T.2 alle condizioni tecniche (delle sospensioni) pre-Canada e Giappone

2 Per la situazione all'interno della squadra Lauda ha detto: «Gli interlocutori tecnici sono Forghieri e Tomaini, mentre Ghedini è il manager del team. (A proposito: e il povero No-setto? n.d.r.). Aggiungo che in Sud America la squadra si è comportata benissimo, non ci sono state polemiche».

Che questa sia una dichiarazione edulcorata per non dire con un eufemismo «bugia», lo conferma lo

stesso giornalista intervistatore, il quale ha premesso questa dichiarazione di Lauda con una informazione che accredita alla sua fonte torinese, secondo cui Lauda ha detto esattamente l'opposto a Montezemolo, al punto che ci sarebbe stata una riunione in casa Agnelli per ridare pieni poteri nella direzione sportiva della squadra Ferrari all'ex assistente speciale dell'attualmente ammalato commendatario. Una situazione davvero singolare se si pensa che, alla luce anche di altre annotazioni successive non promette certo tranquillità nel futuro ferrarista, dato che un ritorno totale di Montezemolo non avverrebbe forse con la piena solidarietà del Drake il quale, dopo la defenestrazione di Audetto, sembrava aver raggiunto il suo obiettivo di ritrovare affidata tutta a uomini di sua completa scelta la direzione della Gestione Sportiva. (Magari è un ballon d'essais per vedere come reagisce all'idea il Vecchio, al momento indisposto per i postumi della polmonite virale).



CONTINUA A PAGINA 10

3. «Sbugiardato» anche il giornalista-amico!

3 Programma di lavoro a parte («che comunque vuole impostare per «dimostrare che certi giudizi su di me sono stati frettolosi») Lauda ha anche detto: «Io non ho il più piccolo problema da risolvere con Enzo Ferrari. In Brasile le cose sono andate come sono andate, gli inconvenienti, ripeto, erano di normale amministrazione. E sono stupidaggini le ipotesi su un mio possibile passaggio alla March».

La definizione della ritirata strategica per calmare Ferrari è chiaramente in atto. Ad altri piloti non è bastata una attenuazione simile di critiche dirette alla macchina. A Lauda forse sì, se si è spinto al punto di definire «stupidaggini» le voci (da «ricatto morale») di un suo abbandono per cercarsi un'oasi tranquilla in March. Quelle voci non sono state riferite da uno qualsiasi ma dal suo giornalista-portavoce e carissimo amico che scrive per il «Kurier», il maggior quotidiano di Vienna.

Lauda tenta ora di raffreddare la polemica con lo staff tecnico Ferrari evidentemente con la promessa del fido Luca di rimmettergli in sesto le difese protettive con un ritorno al passato di piena autonomia nei confronti delle scelte tecniche di Forghieri. E naturalmente questo raffreddamento lo si vorrebbe attuare sulla pelle dei giornalisti, fatti passare per i soli responsabili degli equivoci, quando invece essi si sono limitati a registrare quelle accuse alla «Ferrari malata» fatte unicamente da Lauda a Montezemolo in prima persona, come ha dimostrato anche Rattazzi sul «neutrale» argentino «Parabrisas»



non certo favorevoli al pilota austriaco, come ha svelato lo stesso nipote dell'avv. Agnelli, conte Cristiano Rattazzi. Subito all'indomani della pubblicazione di quella intervista, Lauda ha risposto a un telex dell'imbestialito Ferrari, smentendo di aver dato quella intervista (che aveva invece dato!). Questo quotidiano peraltro soltanto il 21 gennaio ha pubblicato (come da noi riferito nel numero scorso) una sibilina smentita (certo pretesa da Ferrari) che non era una smentita e finiva con un volomose bene patetico col Drake. Certamente nessuno dei lettori della «rosea» avrebbe capito quel fondone senza i nostri chiarimenti sul numero scorso.

Alla «Gazzetta dello Sport» da poco c'è un direttore, Gino Palumbo, che è uno dei pochi veri e capaci giornalisti italiani, non solo sportivi; un collega che ama la verità per la verità e che non si è mai tirato indietro anche di fronte alle situazioni più difficili. Perciò non abbiamo mai creduto che fosse una intervista «inventata», al massimo fornita per interposta persona. Maurizio Mosca, redattore capo di quel giornale, è professionista serio non avrebbe avuto bisogno di trovate del genere.

Forghieri nel noto sfogo, ha sparato (senza far nomi): «Non è scandaloso mettere in bocca una intervista ad uno (Lauda), mentre chi la dà a suo nome poi dimentica di informare l'interessato di quello che ha fatto?». Ora come si mette?

Ecco comunque perché appare difficile ipotizzare un ritorno ai poteri di direzione sportiva ferrarista assoluta dell'avv. Montezemolo, se non al prezzo di una soccombenza dell'uno o dell'altro a Modena o Torino e nel quadro di nuovi rivolgimenti torinesi.

Non è dignitoso, peraltro, che si sia tentato di far fare le spese «ai soliti giornalisti» di quelle che sono superficiali licenze di uno staff dirigente, che poi con improntitudine si permette di accusare e far accusare i giornalisti scomodi di verità non corrette.

Così la seconda parte dell'ultima dichiarazione di Lauda, quella che ci riguarda direttamente «come rivista specializzata non simpatica», non ci tocca se non per il riferimento d'accusa alle nostre presunte illazioni sui riferimenti di Lauda alla Ferrari.

E' giusto che il signor Lauda ci trovi poco simpatici. Anche noi al suo posto faremmo lo stesso. Non gli abbiamo lesinato critiche. Ma critiche che adesso ogni fatto dimostra come non fossero preconcette, ma solo d'intuizione realistica. La nostra presa di posizione nei confronti dell'austriaco (e lo ricordiamo una volta per tutte per chiudere questo increscioso discorso) è derivata da un problema di principio (e la raccolta di AS fa testo): abbiamo sempre scritto che Lauda era un «buon pilota» al livello degli altri ma non un Fangio, un Clark, uno Stewart o un Fittipaldi (cioè un pilota che può vincere al di là delle prestazioni super ottimali della vettura che guida); abbiamo scritto che è un pilota il quale ha saputo abilmente girare a suo vantaggio la protezione ottenuta dallo staff Fiat e Ferrari, avuta solo perché c'era da dimostrare, in quel famoso '74, la validità del linciaggio perpetuato contro l'ultimo pilota italiano di Casa Ferrari. Abbiamo detto che Lauda è stato protetto sfacciatamente da Montezemolo nella sua scalata al titolo mondiale. E i fatti (come ha ammesso finalmente Regazzoni) lo hanno dimostrato. Abbiamo detto che non era il pilota più veloce del mondo, come hanno voluto far credere, ma soltanto un buon pilota al livello medio di quei 7-8 attuali, il quale ha saputo mettere abilmen-

te a servizio della sua immagine la protezione di chi poteva anche garantirgli oltre la macchina, anche le gomme migliori in una ricerca tecnica generale fatta personalmente senza dubbio con puntigliosità.

E abbiamo sostenuto, e non adesso, che la Ferrari '74-'75 era tornata a vincere per le grandi doti del suo motore, finalmente esaltato dall'air-box, che neutralizzava i difetti di sempre del telaio Ferrari e permetteva ai suoi piloti di esprimersi in souplesse ed autorizzandoli a ritenersi i più forti di tutti. Abbiamo descritto sul piano umano un personaggio sul quale adesso non pensiamo nessuno ci possa dar torto dopo le ultime vicende. Non ci consideriamo certo depositari del verbo della verità, ma di una capacità che consideriamo sempre essenziale per un giornalista: saper centrare prima che vengano i fatti a dimostrarti l'esattezza delle tue valutazioni, le giuste e vere dimensioni di un personaggio nel quadro generale, con quella intuizione professionale che resta l'unica dote necessaria a chi deve in un breve lasso di tempo passare da testimone a cronista, e riferire quello che i fatti nascondono, magari tra le pieghe del compromesso al quieto vivere.

Tutti i comportamenti di Lauda, specialmente venuti a nudo da agosto in poi, hanno confermato in pieno l'identikit del personaggio che noi avevamo anticipato e che trova la sua logica anche oggi, quando lo si vede passato dalla sprezzante e maestosa superbia di quando vinceva a mani basse con la Ferrari nettamente superiore, al punto di squalificare a «parrocchiali» i suoi colleghi piloti italiani (uno dei quali l'ha ripagato salvandogli la vita), a questa forma di suadente vittimismo che ha assunto adesso, da quando in prima persona è stato messo a Maranello sotto il pungolo della dimostrazione assoluta delle sue ritrovate qualità.

E' per questo che ora arriviamo persino ad essere solidali con Lauda. E' semplicemente ridicolo che oggi una parte della stampa si dimostri persino scandalizzata per le sue ridotte qualità, quando è stata essa stessa persino a inventare il paragone con Nuvolari che certamente Lauda non aveva chiesto, oltre a non meritare nella differenza sostanziale tra loro.

Che la stessa Ferrari, che ha contribuito fino all'estremo, fosse pure per un «dispetto» a tesi nostre, perdonateci questa presunzione ma PURTROPPO è davvero così, ad accettare la mitizzazione di Lauda (come nemmeno aveva concesso a Fangio, Ascari e persino a Nuvolari nel passato) possa solo ora in uno dei suoi saturnali di tradizione, così bellamente giubilare, con l'immane strategia a tempi calcolati, non è certo edificante.

Non vi stupite di queste parole, ma pensiamo che sia il minimo che AUTOSPRINT e il sottoscritto debbano a Lauda, proprio nella coerenza di non aver sbagliato il giudizio fino ad oggi. Che egli ci trovi poco simpatici non conta. Ma certo è che (non cambiando opinione assolutamente su quello che egli è ed è stato) non possiamo che augurarci di potersi ridare in futuro la possibilità di ripetere gli atti di orgoglio del '75-'76, cioè quel rifiutarsi sprezzantemente come fece alle premiazioni del Casco d'Oro.

Come ha detto serenamente Merzario, oggi è Lauda a soffrire e forse in prima persona capirà meglio che cosa significa la sofferenza che Ferrari ha imposto ad altri piloti che non avevano avuto la ventura di avere santi in paradiso, nemmeno quando si chiamavano Ludovico Scarfiotti (cioè l'italianissimo cugino dell'avvocato Gianni Agnelli).

m. s.

4. La smentita double face

4 Sui rapporti con la stampa Lauda ha detto sempre al Cor-sera: «Non sono uno stupido e so benissimo che tanti giornalisti italiani si comportano correttamente nei miei confronti. Però non posso definire corretto quel giornalista che inventa una intervista con me, né posso nutrire simpatia per quella rivista specializzata che vuol far sempre riferimento alla Ferrari quando io parlo del tempo, del sole e del mare. Ogni volta che apro bocca, c'è qualcuno che vede nelle mie frasi spunti polemici, e questo non mi piace, perciò ho intenzione di parlare poco per evitare confusione».

L'ultima parte di questa dichiarazione di Lauda evidenzia anzitutto che alla Fiat, per attuare ora l'Operazione Recupero di Lauda in seno alla Ferrari, hanno anzitutto bisogno che lui ammorbidisca certe recenti abitudini a dichiarazioni personali, che non c'è dubbio si sono esattamente capovolte nei concetti da agosto in poi. Non è il nostro caso, perché da agosto in poi non abbiamo fatto interviste dirette con Lauda, e ci siamo limitati a riferire quello che dichiarava agli altri.

Ma andiamo con ordine su questa dichiarazione n. 3 di Lauda.

La sua marcia indietro riguarda quella che giorni or sono era stata l'accusa totale ai giornalisti italiani e che probabilmente aveva preoccupato Montezemolo, il quale fino a qualche tempo fa era riuscito ad avere sulla Ferrari di stampo Fiat quell'unanimità (AUTOSPRINT a parte) che per ora non è riuscito nemmeno a Berlinguer nella sua scalata al potere del Paese.

Lauda definisce «non corretto» il giornalista che «ha inventato — dice lui — un'intervista». Cominciamo col dire che non è corretta anzitutto questa sua affermazione per le lacune evidenti che lascia.

Lauda avrebbe dovuto allora dire: «L'intervista pubblicata in prima pagina sulla Gazzetta dello Sport di venerdì 14 gennaio, con il titolo "Lauda ci svela la crisi Ferrari", a firma del redattore capo Maurizio Mosca, è quella inventata». E poi: «Io non ho mai detto che la Ferrari è malata e che dipende solo dalla macchina la mia crisi attuale» ecc. ecc.

E' la stessa intervista cui fa sibilinamente riferimento Forghieri nella sua accusa-orgia ai giornalisti in genere, riferita dal direttore del «Tuttosport». Perché Lauda non l'ha detto? Per la semplice ragione che dietro questa intervista c'è tutto un retroscena di polemica, che ha posto Montezemolo dalla parte di Lauda da alcune settimane, contro le tesi degli attuali dirigenti Ferrari

C'E' UNA COERENZA da salvare. Non tanto quella messa in forse da eventi non coordinati con i pronostici, ma quella insita in qualsiasi evento fisico, quella coerenza che consente di individuare, con un certo anticipo, una precisa linea di tendenza. Non bisogna fermarsi alla prima eccezione ma cercare, piuttosto, di ampliare la struttura teorica, di cambiare punto di osservazione per riportare il quadro generale ad una più concreta comprensibilità.

Nel «fenomeno» formula 1 il caso anomalo è rappresentato dalla prestazione a Interlagos della Ferrari 312 T2 di Carlos Reutemann. Una vettura di Maranello di nuovo al vertice nonostante prestazioni contraddittorie in prova, questo il fatto. Resta da vedere se da una realtà constatata è possibile trarre indicazioni valide, indicazioni «contenute» in un quadro più generale che lasci al di fuori qualsiasi soluzione miracolistica.

Rimaniamo sempre fedeli ai fatti. Le moderne monoposto di formula 1 hanno ormai raggiunto elevati valori di equilibrio. Già altre volte abbiamo sottolineato la mancanza di comportamenti dominanti o di reazioni particolari (ed univoche) nel campo della tenuta di strada. L'equilibrio, in qualche caso, è acquisito per via naturale grazie a baricentrate particolarmente indovinate (è il caso della T2) in altri grazie ad utilizzazioni più spinte delle caratteristiche aerodinamiche e di quelle degli alettoni.

Il carico aerodinamico

Data per scontata la possibilità di utilizzare un telaio la cui rigidità sia comparabile con le forze esterne che su di esso agiscono (e quindi supponendolo perfettamente rigido), la tenuta di strada dipende quindi da tre elementi: gomme, appendici aerodinamiche, distribuzione dei pesi. In fase di definizione del modello alla Ferrari si è privilegiato il terzo punto. Una operazione legittima, quasi obbligatoria. Con il «vecchio» regolamento, infatti, risultava più difficile sfruttare gli alettoni per ottenere una reale supremazia. Il dimensionamento consentito era tale (insieme all'efficienza raggiunta dai profili) da mettere tutti sullo stesso piano. A tutti, insomma, era consentito arrivare al sovraccarico aerodinamico ideale.

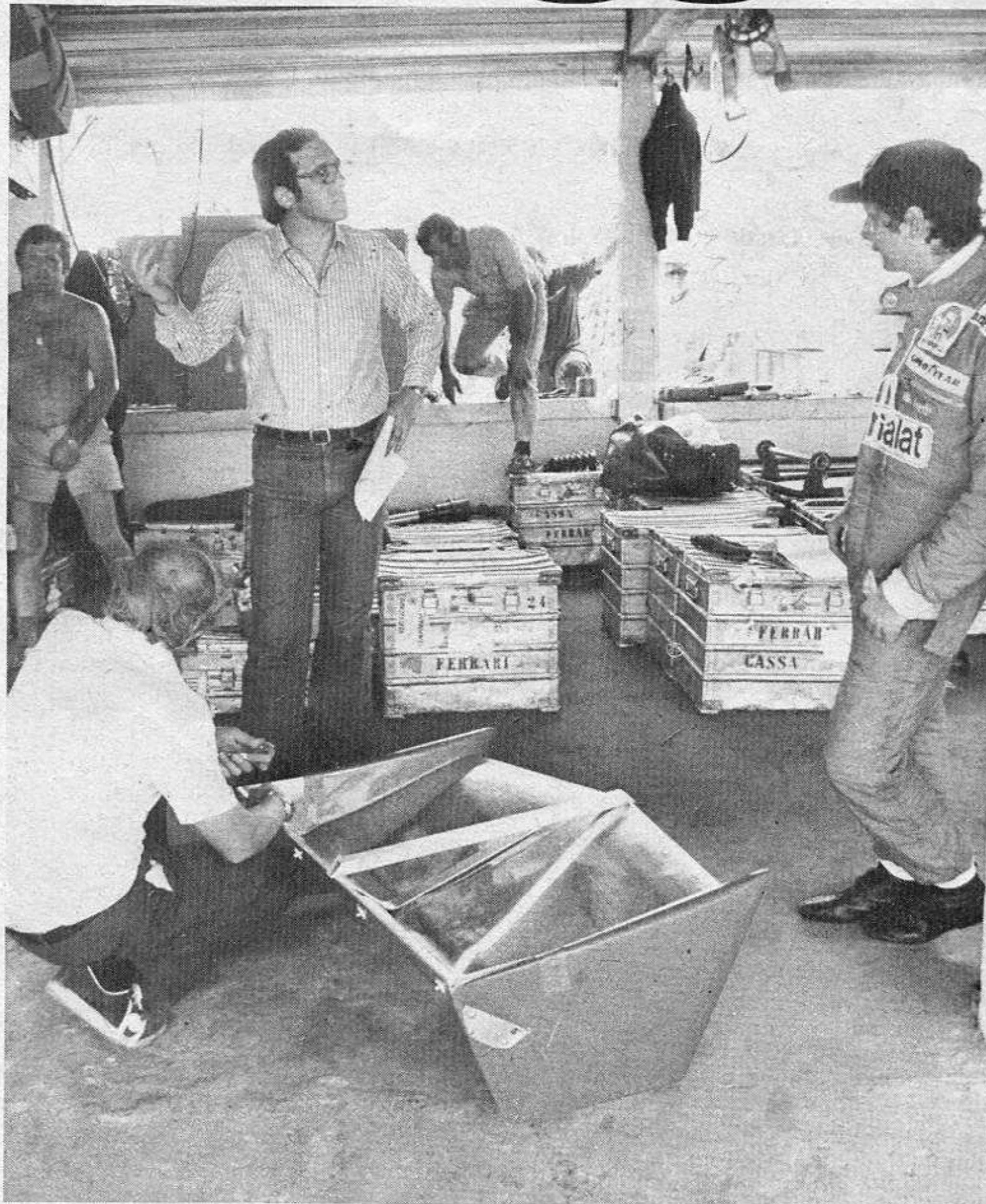
I limiti, in questa ricerca, venivano soltanto dalla resistenza delle gomme, dalla resistenza all'avanzamento e, soprattutto, dalla necessità di bilanciare il momento di imbardata generato dall'alettone. Qualsiasi ritocco al retrotreno doveva infatti essere compensato all'avantreno. Una compensazione possibile fino ad un certo punto, anche perché l'efficienza dei dispositivi aerodinamici anteriori e posteriori non è la stessa.

In queste condizioni di «sta-



INTERLAGOS È UN'AMMONIZIONE: UN TRIONFO SPORTIVO NON TECNICO

L'ala del coraggio



«Ecco il mio gioiello», pare dire Forghieri rivolto a Lauda. Si tratta ovviamente dell'alettone-miracolo grazie al quale, dopo «opportune» regolazioni, Carlos Reutemann ha fatto il tempo da prima fila ad Interlagos

zionarietà» per i tecnici della Ferrari, che volevano fare qualche cosa di nuovo, non rimaneva altra strada che quella della concentrazione delle masse. Un equilibrio naturale, un equilibrio molto avanzato (che determinava una instabilità potenziale dell'auto) che poteva però essere «orientato» nel giusto verso, a seconda delle caratteristiche del circuito, proprio grazie ad appropriate tarature aerodinamiche.

Una volta, prima del GP di Spagna del 1976, c'era molto spazio per questi interventi proprio per-

ché — come abbiamo detto — le dimensioni concesse dal regolamento erano addirittura sovrabbondanti rispetto alle reali necessità. Il cambio trasversale, con il ridotto «sbalzo» posteriore, diminuiva il peso sulle ruote motrici influenzando negativamente sulle capacità di trazione. Ma il fenomeno poteva essere mantenuto sotto controllo proprio attraverso la definizione differenziata delle caratteristiche aerodinamiche. Il punto sul quale però vogliamo insistere è quello relativo alla possibilità di intervenire (in determi-

nate occasioni) sul comportamento (idealmente neutro) della T2 con aggiustaggi degli alettoni. A costo di ripeterci, sottolineiamo che questa possibilità derivava dal sovradimensionamento di questi accessori, un sovradimensionamento che consentiva di apportare variazioni apprezzabili nel comportamento della vettura senza per questo indurre pericolosi cali di rendimento.

Con il GP di Spagna qualche cosa è cambiato. Il ciclo discendente della T2 nasce proprio in quella occasione. Un ciclo dissimulato dall'incidente di Lauda (il trattore a Salisburgo) che aveva introdotto un elemento umano tra le variabili della corsa. L'attenzione al personaggio Lauda, le sue menomate condizioni fisiche, avevano distolto l'occhio dei critici dalla T2. Eppure il mutamento era importante. Con la limitazione delle misure base (dello sbalzo soprattutto) degli alettoni, lo spazio di manovra per i tecnici della Ferrari diminuiva di colpo. Corretto il sovradimensionamento, non vi era più (od era notevolmente limitato) un margine sufficiente per utilizzare il sovraccarico per influenzare il comportamento della vettura. Tutta la quota di deportanza disponibile doveva essere impiegata per tenere a terra l'auto.

Il boxer in crisi

Non rimaneva che una soluzione: aumentare fino a limiti critici il sovraccarico (anche più di quanto i problemi di trazione lo richiedessero) pagando lo scotto dell'aumentata resistenza all'avanzamento.

Ancora una volta la T2 era stata al gioco, mascherando con prestazioni ancora validissime, un processo vistosamente involutivo. I tecnici di Maranello neutralizzavano le aumentate resistenze incrementando la potenza dei motori. Poi anche il 12 cilindri boxer aveva dichiarato forfait e la crisi era entrata, alla fine del '76, nella fase acuta.

La vettura veniva fuori, il suo carattere neutro da sempre represso prendeva il sopravvento. La nevrosi coatta diventava nota dominante del comportamento della T2: insofferente alle regolazioni, sovrasterzante o sottosterzante sempre in maniera imprevedibile. Questo il passato (che è anche passato recente) poi a Interlagos la rinascita, la T2 mette giudizio e vince la corsa.

Che cosa è mutato in così poco tempo? Come sempre facciamo delle ipotesi, l'unica possibilità di verifica della loro affidabilità risiede nel controllo dei risultati a posteriori, nella capacità che queste ipotesi hanno di inserirsi nella teoria generale perdendo il loro carattere di eccezione.

Bene, ad Interlagos la T2 era quella di sempre. Le caratteristi-

l'ing. del lunedì

CONTINUA A PAGINA 20

RIPASSIAMO INSIEME CARATTERISTICHE E FUNZIONI DELL'ALETTONE ANCHE ALLA LUCE DELLA TROVATA TAUMATURGICA T. 2

Come la rete da pesca



Un alettone del tipo «soffiato», triplano, della Ferrari al GP d'Italia dello scorso anno. Si nota molto bene il bordo d'attacco a «freccia» e le paratie laterali nelle quali la parte centrale dell'ala è stata fissata

possibile, legata com'è alle caratteristiche di Interlagos. La vittoria di Reutemann non ridà competitività al modello, tutt'altro. Una soluzione come quella adottata in Brasile è ammonitrice di una situazione ormai troppo deteriorata per ammettere correttivi.

In altri circuiti l'adozione di sovraccarichi sul tipo di quelli di Interlagos sarebbe inimmaginabile, una personalizzazione così spinta, insomma, non sarà più possibile. Anche perché le difficoltà di guida non sono da sottovalutare. Un forte sovraccarico induce un «effetto saponetta» particolarmente pericoloso. Tra l'istante in cui il pilota decide di cambiare traiettoria attraverso la barra ed il mo-

mento in cui l'auto inizia a girare, intercorre un certo periodo di tempo. E' l'intervallo necessario a caricare le molle esterne alla curva della sospensione ed a distendere quelle interne. E' proprio questo intervallo che dà gradualità alla manovra.

Se i carichi aerodinamici sono accentuati le molle devono essere molto rigide, l'intervallo cui abbiamo accennato decresce fin quasi ad annullarsi. L'effetto, dal punto di vista della stabilità è paragonabile a quello di una saponetta premuta su una superficie liscia con il palmo della mano. Basta una piccola asimmetria nella distribuzione delle forze per farla schizzare via irrimediabilmente.

l'ing. del lunedì

Funzione delle ALI

Oggi con le ali si fa tutto, si specializza l'assetto, si migliora la frenata, si diminuisce il beccheggio, si minimizzano anche i difetti delle sospensioni, se ce ne sono. Potremmo anche dire (se non temessimo di essere fraintesi) che un'alta specializzazione nel campo degli alettoni è in relazione inversa con la funzionalità del telaio. E' d'altra parte un fatto che le appendici aerodinamiche possono arrivare più in là di dove non arrivino le regolazioni delle sospensioni. E per di più, gli effetti ottenuti (ad esempio un certo sottosterzo dovuto ad un notevole carico sull'ala posteriore) sono effetti costanti, cioè sono indipendenti dallo svuotamento

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

che del circuito erano poi tra le più sfavorevoli alla vettura italiana, una serie di curve e controcurve da percorrere a velocità elevate. Anche psicologicamente i piloti di Maranello erano penalizzati, sempre attenti a scoprire quale sarebbe stato il primo treno a perdere aderenza.

Secondo noi proprio le caratteristiche totalmente negative del circuito (in relazione alla Ferrari) sono state alla base del risultato positivo. Sembra una affermazione assurda eppure ammette una spiegazione relativamente convincente. A Interlagos la «dominante» del circuito è costituita dalle lunghe curve, spesso direttamente raccordate tra loro. E' su quelle curve che si vince la corsa. Le elevate velocità medie derivano da velocità costanti più ancora che da prestazioni di punta. Una caratteristica che consente di semplificare il problema eliminando tutta una serie di variabili il cui livello di influenza, ad Interlagos, diventava trascurabile.

Il rischio da accettare

Un circuito fatto di curve veloci da percorrere in appoggio, con accelerazioni trasversali relativamente costanti. La soluzione giusta è quella ideata da Forghieri. Sacrificare la velocità di punta e sovraccaricare ai limiti la vettura con l'uso di alettoni «ripidi». L'assetto veniva modificato di conseguenza, con molle più alte e con «freccia» molto frenata. In queste condizioni, dato il tipo di circuito, le controindicazioni erano minime. Le modeste variazioni di velocità, infatti, avrebbero evitato pericolosi fenomeni di alleggerimento (da reazione) nel caso di curve lente. A Interlagos, insomma, il sovraccarico sarebbe rimasto apprezzabilmente costante per tutta la durata del giro.

Una soluzione razionale che doveva però essere convenientemente sfruttata dal pilota. In quelle condizioni di sovraccarico la vettura è insincera, non avverte dell'avvenuto raggiungimento del limite. La sua traiettoria dipende in larga misura proprio dalle caratteristiche aerodinamiche. Ma alettoni così «spinti» hanno ridotta elasticità di funzionamento. Per angoli di imbardata di 15 gradi la loro efficienza diminuisce del 50 per cento. Una soluzione che implicava evidentemente, una grossa percentuale di rischio da parte del pilota. Reutemann ha accettato il rischio ed il risultato finale gli ha dato ragione.

D'altra parte il sorpasso di Hunt da parte del pilota argentino (deterioramento delle gomme anteriori della McLaren a parte) dimostra su quali livelli di aderenza poteva contare il pilota della Ferrari. Ora l'interrogativo più immediato riguarda la generalizzazione della soluzione adottata in Brasile. Una generalizzazione che non ci sembra

DOPO LA vittoria della Ferrari di Reutemann ad Interlagos, una vittoria tanto più piacevole per chi l'ha ottenuta quanto più inaspettata, restano comunque dei dubbi. Al di là dei «peana» sull'abilità e la lungimiranza dello staff tecnico che si leggono sui giornali, sono rimasti a mezz'aria molti interrogativi non tanto sulla vittoria in se stessa, quanto sulle circostanze, francamente inusuali, che ne sono state la premessa.

I dubbi sono principalmente due: in un momento di estrema specializzazione tecnica, quale quello che sta vivendo la Formula 1, può un alettone far guadagnare ad un pilota, da un giorno all'altro, quasi due secondi al giro?

Ed ancora: l'alettone di Reutemann era effettivamente diverso da quello di Lauda?

In entrambi i casi la risposta è sì, anche perché dare risposta affermativa al secondo interrogativo equivale a fornire una controprova, una ragione al primo.

Con una soluzione di alettoni «azzeccata» (e non vogliamo dire che è stato un caso...), in un circuito come Interlagos un paio di decimi al chilometro si possono guadagnare ed Interlagos è lungo quasi otto chilometri. Quanto all'alettone di Lauda, esso era senz'altro diverso da quello di Reutemann. E' stato poi «truccato» per sembrare uguale, anche per riprodurre l'efficienza, ma era diverso.

Certamente lo era nelle prove di sabato, quando all'alettone della Ferrari di Reutemann è stata alzata di un paio di centimetri la bavetta del bordo di uscita. E' stato a quel punto che è «uscito» il tempo da prima fila...

Questa ennesima conferma del potere «taumaturgico» delle appendici aerodinamiche può essere l'occasione per rammentare, a grandi linee, scopi e funzionamento degli alettoni. Ora come ora, sarebbe inconcepibile una monoposto senza alettoni, a patto poi di trovare un pilota che accettasse di guidarla.

ra, cambia — e di molto — quell'effetto stabilizzante di cui abbiamo parlato.

Se dall'alettone ci si aspettasse solo la deportanza, allora sarebbe sufficiente un solo alettone piazzato al centro della vettura, che assommasse in sé la risultante delle deportanze che invece si è scoperto più conveniente suddividere fra ala anteriore ed ala posteriore.

«Musone» o spoiler?

Abbiamo parlato di ala anteriore, anche se vi sono delle monoposto (March, Tyrrell) che non hanno un vero e proprio alettone anteriormente. Ma anche i «musoni» carenati ottengono il medesimo scopo. In essi, è l'esasperato «effetto suolo» che risucchia in giù l'anteriore: passando sulla bombatura del muso, i filetti fluidi subiscono una brusca accelerazione, creando una zona di pressione, e l'avantreno viene «aspirato» verso terra dalla zona di depressione sottostante. E' una soluzione molto buona dal punto di vista dell'aerodinamica pura, ed infatti sia March e Tyrrell vantano velocità di punta notevoli. Il difetto consiste nella sua difficoltà di regolazione.

Se non si cambia tutto il muso, un aumento dell'aderenza lo si può ottenere soltanto con interventi empirici, tipo quelle «bavette» applicate od incollate alla parte superiore del muso; l'effetto di questi «spoilerini» non è altro che quello di accelerare ulteriormente l'aria, aumentando la deportanza del muso.

La preferenza accordata ai «musoni» carenati è una maniera come un'altra di riporre fiducia incondizionata nella bontà delle proprie sospensioni. Ma è meglio un alettone vero e proprio, davanti, ampiamente regolabile e facilmente modificabile.

Ci si sono messi poi i regolamenti a complicare la vita agli esperti di aerodinamica, ponendo un limite allo sbalzo degli alettoni, limite che dietro è attualmente di 80 cm al massimo oltre l'assale posteriore.

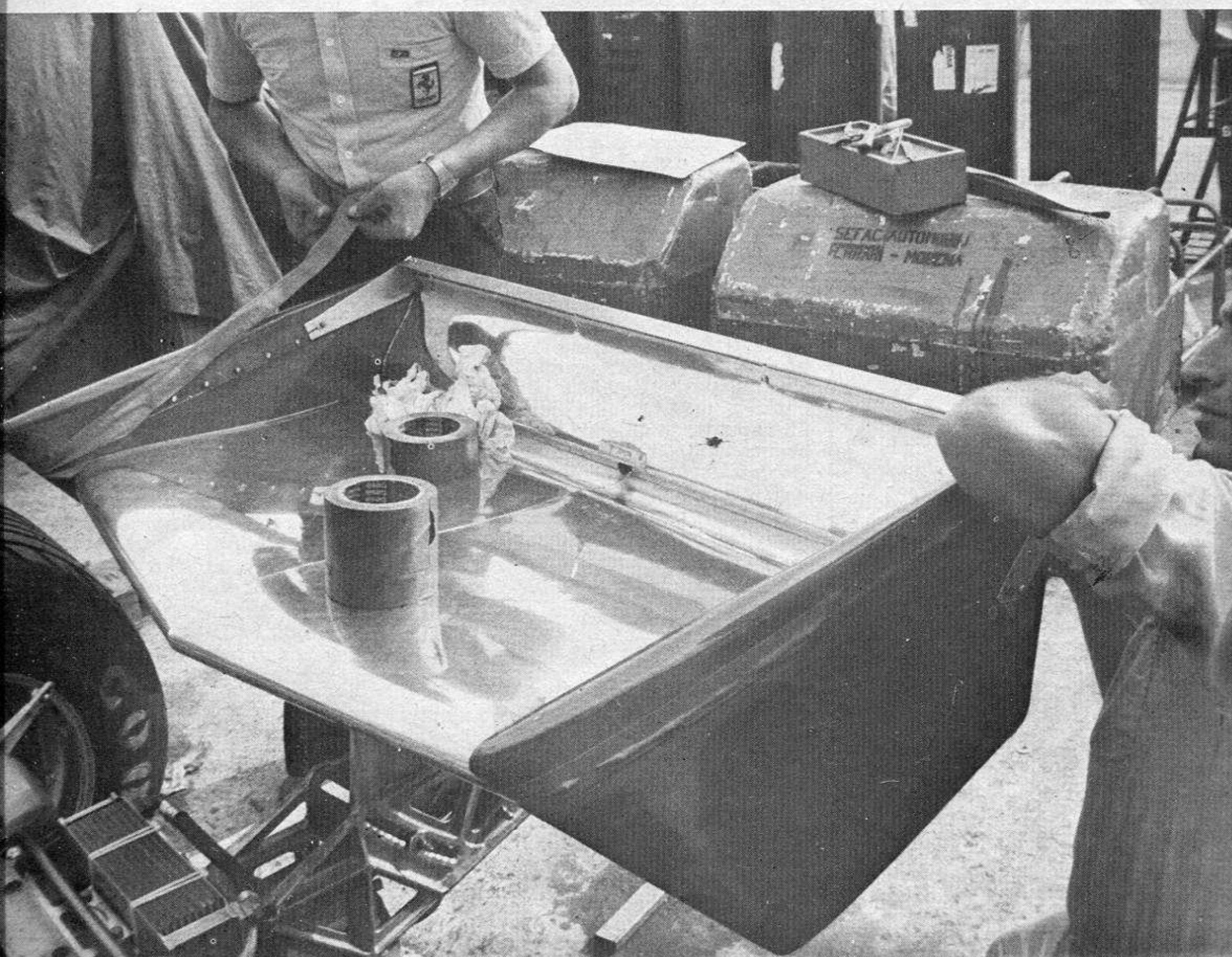
Profili degradati

La necessità di applicare il carico aerodinamico il più indietro possibile ha creato le particolari forme e sezioni di alettoni che si vedono ora, che farebbero inorridire qualsiasi aeromodelista. Ma dal punto di vista automobilistico, la efficienza dei profili a «banana» è fuori di dubbio, i loro bordi di uscita che si inarcano quasi verticalmente hanno il potere di spostare il centro di applicazione del carico quasi al massimo dello sbalzo.

Le perturbazioni

C'è poi da tenere conto di un'importantissima limitazione, che giustifica certe soluzioni. Parliamo del disturbo che il corpo vettura e le ruote posteriori creano al lavoro dell'alettone posteriore. Questo fattore, unito alle limitazioni regolamentari in altezza e larghezza (oltre che quella in sbalzo), ha portato ad ali molto sviluppate in senso longitudinale.

mag.



Ecco uno degli alettoni portati dalla Ferrari in Sudamerica, quest'anno. E' biplano, con una «corda» molto ampia ed ovviamente un basso allungamento. Si notano le paratie laterali dotate di un profilo aerodinamico

dei serbatoi o dal deteriorarsi delle gomme.

Gli alettoni delle automobili sono solo «imparentati» con le ali degli aerei, pur essendone derivati. In aeronautica, si cerca la massima portanza con la minima resistenza, cioè il massimo rendimento dell'ala. In una vettura, invece, a parte il fatto che l'ala è montata al rovescio (cioè deve produrre una deportanza, non una portanza), non si cerca di minimizzare la resistenza, poiché anch'essa è utile.

La resistenza

Questa resistenza è importante perché ha un effetto stabilizzante sul veicolo, dà molta sicurezza al pi-

lota. Per comprendere come, facciamo un esempio. Se una barca di pescatori, con il mare grosso, ha un'avaria alle macchine e quindi non può essere governata e posta perpendicolarmente alle onde, rischiando quindi di ribaltarsi, che fanno i pescatori? Buttano le reti a poppa. Le reti offrono molta più resistenza della chiglia alle onde, quindi si dispongono nel senso del moto ondo e «raddrizzano» la barca.

Un altro effetto della resistenza offerta (ed anzi «cercata») dall'alettone è l'arretramento del centro di pressione, dovuto alla presenza delle paratie laterali degli alettoni, che hanno la funzione che avevano le pinne in certe vetture sport superprofilate. Anche un centro di pressione aerodinamica arretrato ha una funzione stabilizzante del veicolo.

La deportanza

Ma l'alettone ha soprattutto una funzione di carico verticale. Agli albori dell'alettone (parliamo del 1967), le ali erano grossolane e piazzate più o meno sul baricentro della vettura. Ben presto, ci si accorse che più arretrava l'ala, meglio era. Appare ovvio, ora, che entrambe le sue funzioni, cioè, deportanza e resistenza, siano in funzione dello sbalzo, poiché il braccio di leva aumenta man mano che l'ala si allontana dal centro della vettura. Ma di questo ci si accorse soprattutto quando si volle sfruttare l'effetto resistente dell'appendice alare. Infatti, se in senso assoluto il carico verticale dell'ala non cambia con la diversa posizionatu-

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

Incidenza apparente

La forma del corpo vettura ha l'effetto di modificare l'incidenza reale dell'alettone, indirizzando — con la sua forma — i filetti fluidi a colpire l'ala secondo un angolo che non sempre, rispetto al suolo, è uguale a zero. Cioè quella che si dà all'alettone in fase di regolaggio è un'incidenza apparente, che è in funzione dell'angolo di arrivo dell'aria.

Ad esempio la Wolf, che ha un corpo vettura molto a cuneo, ha un'incidenza apparente molto elevata per il semplice fatto che l'aria che arriva all'alettone ha già una sua angolazione, ed è di questa che l'ala deve tener conto per lavorare secondo gli schemi prefissati.

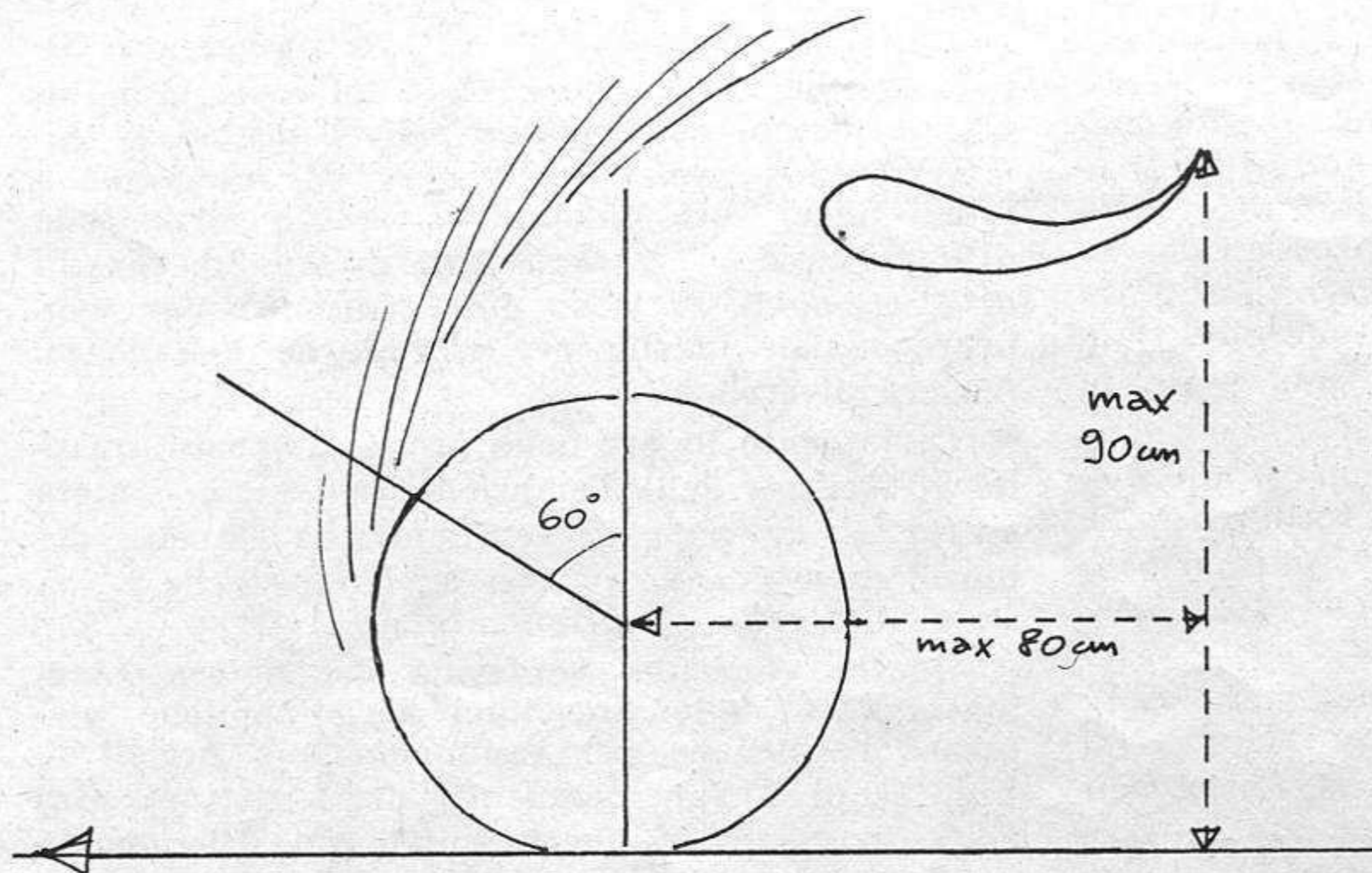
A proposito di incidenze, bisogna ricordare che — durante il moto — la vettura ha dei movimenti di beccheggio che fanno variare l'incidenza reale degli alettoni. Ma ala anteriore ed ala posteriore sono, fra le altre cose, due ottimi « freni » al beccheggio. Si può anche ovviare all'affondamento del muso in frenata o al suo cabrare in fase di accelerazione con particolari geometrie delle sospensioni, ma il risultato è una vettura più dura, più critica, più difficile da guidare.

Non potendosi comunque del tutto annullare il beccheggio, ecco la necessità di profili che non perdano la loro efficienza in presenza di variazioni del loro angolo di lavoro ottimale.

E' questa una delle tante soluzioni di compromesso che si incontrano nell'utilizzazione delle appendici aerodinamiche, allo scopo di non fare calare di colpo i benefici di questi ritrovati pretendendo di tirarne fuori il 100 per 100 di potenziale.

Le ali a freccia

Le ruote posteriori, poi, diminuiscono ulteriormente l'efficienza dell'alettone, « sporcando » l'aria circostante con il loro moto vorticoso. Ecco perché i progettisti di alettoni cercano al centro della vettura, cioè il più lontano possibile dalle « girandole » d'aria provocate dalle ruote, qualche briciolo di deportanza in più. Ed ecco gli alettoni con bordo d'entrata a freccia, introdotti dalla Penske e portati alla perfezione dalla Ferrari.



Le ruote posteriori sono fonte di grossa perturbazione per l'alettone, che per regolamento non può essere messo né più indietro né più in alto dei limiti indicati. L'aria, infatti, non segue affatto il profilo della ruota, ma se ne stacca con moto vorticoso a partire da un angolo di circa 60° dalla verticale. L'alettone a freccia serve a trovare aria più « pulita »

Molti compromessi

Nella miriade di compromessi cui ci si deve piegare pur di utilizzare gli alettoni, il più drammatico è questo: che le ali esplicano le loro funzioni soprattutto quando esse non servono. La deportanza serve soprattutto a bassa velocità, per dare trazione alle ruote motrici; ma una regolazione utile a questo scopo penalizza paurosamente in velocità, quando la deportanza serve meno. Per di più, le grandezze aerodinamiche aumentano con il quadrato della velocità.

Questo crea seri problemi nella scelta di base di una certa regolazione, a seconda che il pilota ritenga preferibile deportanza in curva o velocità in rettilineo.

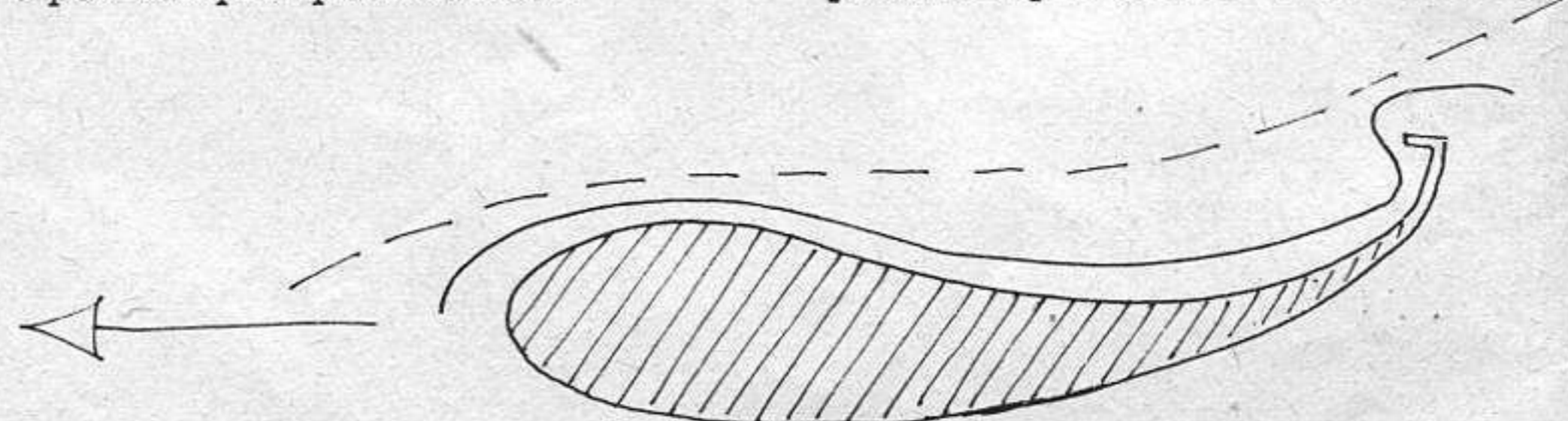
Alettoni mobili

La prima soluzione che venne in mente fu quella, attuata in varie forme, degli alettoni mobili, con incidenze alte a bassa velocità ed incidenze nulle ad alta velocità. Una volta vietato questo dal regolamento, per cui le appendici alari devono essere fisse, è stato studiato il « nolder », che è una sorta di « variatore di profilo » abbastanza ingegnoso.

Il Nolder

Il nolder è quella specie di « dente » applicato al bordo d'uscita contro al quale, a bassa velocità, l'aria è costretta a battere offrendo una buona resistenza ed una buona deportanza. Coll'aumentare della velocità, i filetti fluidi si staccano dal profilo dell'alettone (aiutati in questo dalla sacca d'aria frenata dal nolder), creando una sorta di profilo apparente la cui resistenza all'avanzamento risulta essere inferiore, più favorevole.

Certamente questa variazione apparente di profilo non ha gli stessi effetti di una variazione reale, ma si è trovato sperimentalmente che è pur sempre quantificabile.



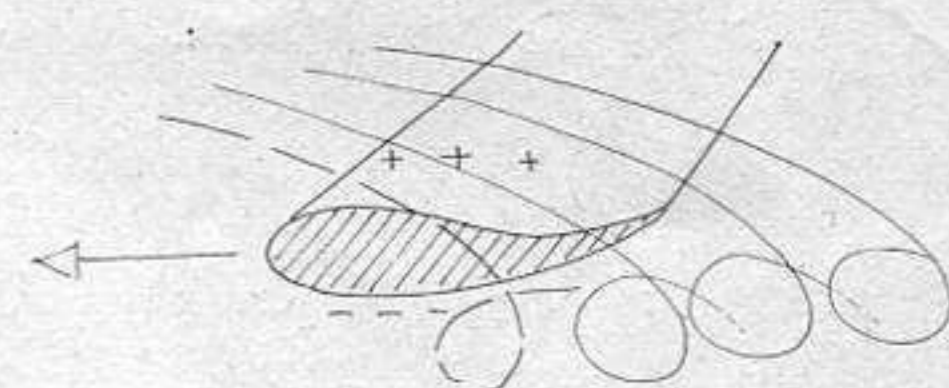
Il « nolder » è quella specie di « dente » che si nota nella parte superiore del bordo di uscita degli alettoni più moderni. A bassa velocità l'aria (linea continua) segue il profilo e crea un forte carico aerodinamico proprio nella parte più a sbalzo dell'ala. Ad alta velocità l'aria (linea tratteggiata) « salta » il nolder, a causa dell'alta turbolenza che si viene a creare nella zona del bordo d'uscita, e la resistenza dell'ala diminuisce

Resistenza indotta

La dimensione « obbligata » dell'alettone ha provocato altre soluzioni ingegnose per migliorarne l'efficienza. Per aumentare la superficie delle ali, l'allungamento (cioè il rapporto fra la lunghezza dell'ala e la sua larghezza) è molto basso. Visto che la lunghezza è fissa, per regolamento, si aumenta la corda, cioè la larghezza. Questo accresce la resistenza indotta, che si può però attenuare con delle paratie verticali all'estremità dell'ala.

Un'attenuazione della resistenza indotta si ha anche costruendo alettoni con pianta diciamo così « triangolare », cioè con corda decrescente verso le estremità. Ma le paratie son più efficaci.

Paratie laterali



Le più recenti tecniche di costruzione permettono alettoni « svergolati », nei quali l'incidenza cresce con il diminuire della corda, dovendo ai lati lavorare in aria « sporca »

Esse costringono l'aria a passare sopra e sotto la superficie dell'ala, impedendole di sfuggire lateralmente, favorita in questo dalle diverse situazioni di pressione esistenti sopra e sotto l'alettone stesso. Anche sulle paratie laterali si è lavorato con profitto. In pochi lo hanno notato, ma ora sulla Ferrari anche queste paratie verticali sono profilate, per offrire meno resistenza.

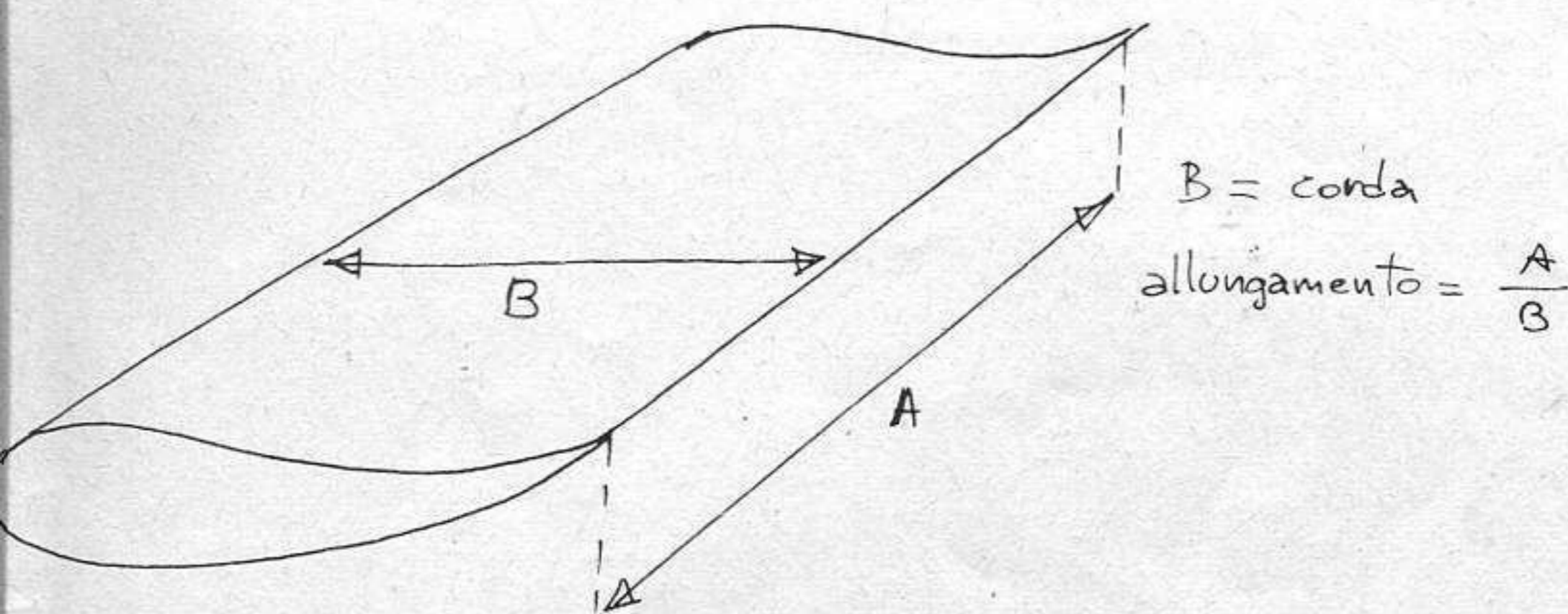
RENO[®] BOLOGNA Racing shop



e NOMEX*

tute caschi e abbigliamento omologati

40122 Bologna
via Riva Reno 61
tel. 26 55 45
(spedizioni
contrassegno)



Uno degli effetti più deleteri per un'ala è la resistenza indotta, cioè quella provocata dai filetti fluidi che, alle estremità dell'ala, tendono a non seguirne il profilo, provocando vortici e turbolenze. E' una conseguenza delle ali a basso allungamento, cioè a basso rapporto fra corda e lunghezza. Nel caso delle auto, in cui l'ala deve stare entro ben definiti limiti, si ovvia con le paratie laterali (vedere disegno sotto a sinistra)

za e soprattutto generare meno turbolenze. E' una delle poche cose, crediamo, che si siano potute evidenziare alla galleria del vento.

Ali col «Plotter»

Infatti, in galleria mancano molti fattori di perturbazione (basta citare quello dovuto al moto delle ruote, che nel manichino sono ferme) per poter avere dati assolutamente validi anche in pista. Una cosa invece che si può calcolare, ormai, sono profili e forme degli alettoni.

Per rendersi conto di quale è stato il progresso in questo campo, nello spazio di pochi anni, basta dare un'occhiata all'aspetto rudimentale delle ali al loro apparire, che per offrire qualche effetto dovevano lavorare con incidenze pazzesche, vere e proprie «paratie» verticali.

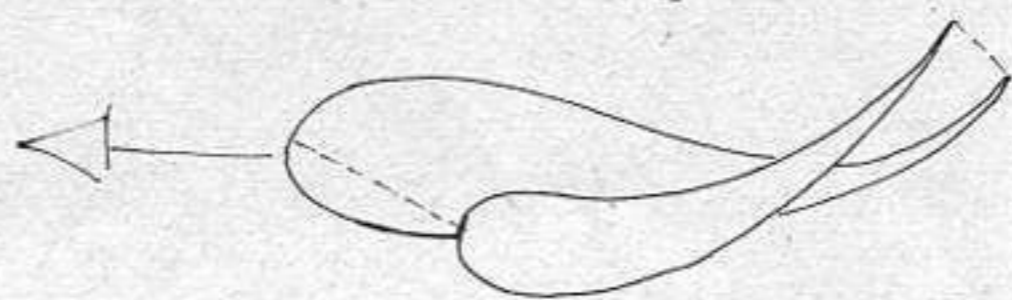
Con sufficiente bagaglio di esperienza pratica alle spalle, un bravo manipolatore di calcolatori elettronici può letteralmente «disegnare» con il «plotter», un profilo alare nei suoi dettagli tridimensionali. Anche l'esecuzione pratica di un alettone ormai è raffinata, ed anche questo è un «segreto» della Ferrari, anzi di Guglieminetti.

Gli sviluppi futuri

E' evidente che non è ancora stato detto tutto nel campo degli alettoni, ma crediamo che grossi passi avanti nel disegno e nella sezione non ce ne saranno. I modelli più efficienti sono gli alettoni del tipo «soffiato», cioè superfici biplane o triplane composite, che si comportano come gli ipersostenitori degli aerei (ovviamente con effetto opposto). Piuttosto che nel disegno delle ali, crediamo che i prossimi passi avanti saranno fatti in direzione del loro sfruttamento ottimale.

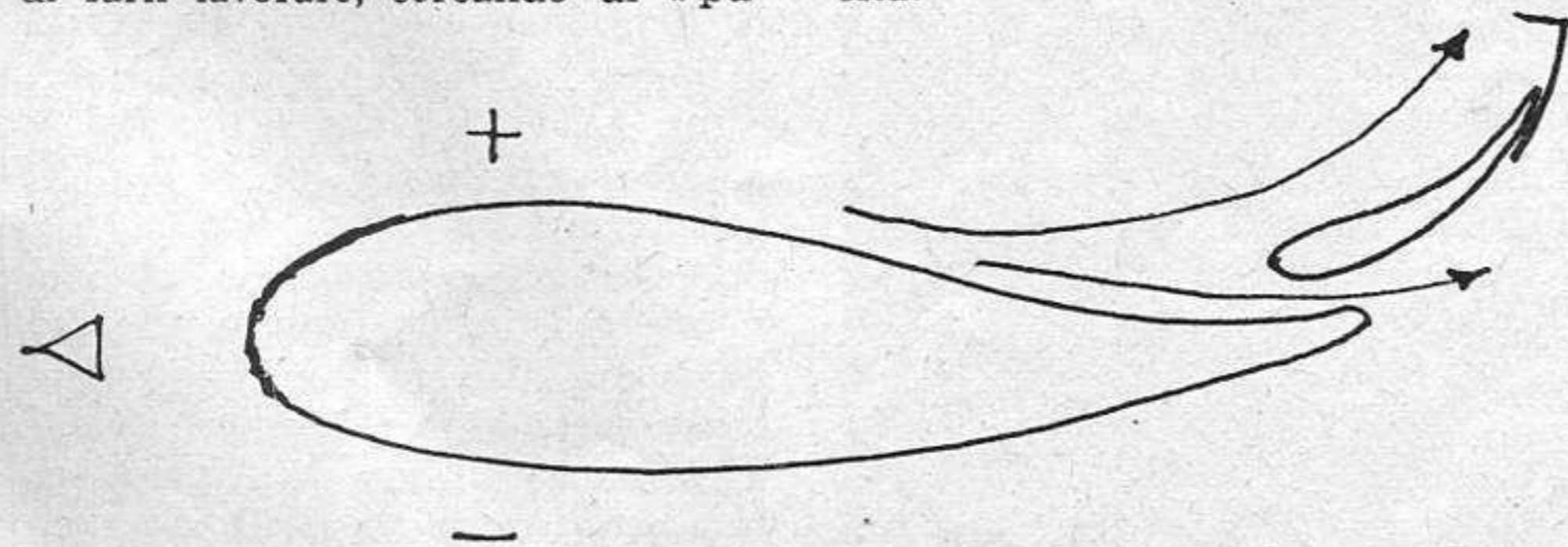
Sarà perfezionato, cioè, il modo di farli lavorare, cercando di «pu-

Gli alettoni vengono sagomati in polistirolo espanso, quindi ricoperti con sottili fogli di lamiera che vengono incollati all'espanso. Un insieme semplice e leggero, un metodo soprattutto molto più versatile di quello classico (usato dagli inglesi) consistente nel costruire l'ala come quella di un aereo, cioè con le centine. Un metodo che permette facilmente di costruire ali svergolate, che cioè aumentano la loro incidenza con il diminuire della corda, questo con lo scopo di fare «lavorare» anche l'aria molto disturbata che si trova in prossimità delle ruote.



La funzione delle paratie laterali è quella di impedire all'aria di sfuggire lateralmente, a causa anche della differenza di pressione esistente sulle due facce dell'alettone, provocate dal suo profilo

lire» al massimo l'aria che li investe. Un grosso tentativo in tal senso è rappresentato dalla Lotus JPS Mk. 3, con il notevole avanzamento dell'abitacolo. Il posto di guida, infatti, è il maggior fattore di perturbazione dell'aria, ed il lavoro dell'alettone ne risente. Allontanare l'abitacolo dall'alettone equivale, in un certo senso, a portare più indietro l'alettone. Una maniera come un'altra per «aggirare» i regolamenti, ma — almeno questa — una maniera del tutto lecita.



Gli alettoni più moderni sono del tipo «soffiato». In presenza di forti incidenze, quali quelle richieste per alti carichi aerodinamici, attorno ai 20°, c'è un distacco della vena fluida, cioè l'ala va in «stallo». Per migliorare l'efficienza della parte inferiore dell'alettone (che è quella più utile ai fini della deportanza), si fa passare l'aria attraverso la fessura che si crea fra le due parti dell'ala. L'aria, così accelerata, cresce anche la velocità dei filetti fluidi nella zona di maggior efficacia

Noi lavoriamo per i ladri.

Perché i ladri non lavorino per voi.

Lavorare per i ladri non è certo la cosa più facile. Specialmente per i ladri d'auto. Cercare di prevenire la loro destrezza sempre più sofisticata e aggiornata, e scoraggiarla, richiede intelligenza e idee avanzate. Per lo meno più avanzate di quelle dei ladri, per non metterli nella possibilità di lavorare per voi. KR-11 è l'antifurto più avanzato e più intelligente che oggi possa essere concepito.

Intanto KR-11 è l'unico antifurto elettronico. Il che significa una sensibilità particolarissima: il tempo necessario per scendere dalla vettura e KR-11 entra in memoria. Con KR-11 inserito non solo il motore non parte, ma se il tentativo di furto si orientasse sugli oggetti installati nell'abitacolo (autoradio, mangianastri) o verso il bagagliaio e il vano motore, l'antifurto scatta



istantaneamente. Perché KR-11 con i micro in posizione di lavoro è in grado di leggere perfino le intenzioni dei ladri.

L'installazione si presenta di estrema facilità. Basta fissare l'antifurto in un punto qualsiasi della vettura, i micro in dotazione alle porte, al bagagliaio e al vano motore e la macchina è pronta per essere lasciata tranquillamente in strada. Ma i vantaggi di KR-11 non sono solo questi.

La taratura per esempio viene fatta una volta per tutte. Questo significa che non ci saranno ulteriori verifiche o riparazioni di sorta. KR-11 è destinato a durare tanto quanto la macchina. Inoltre il sistema di montaggio è UNIVERSALE: cioè adattabile a qualsiasi tipo di autovettura. Basta un ponte fra due terminali.

Insomma KR-11 è veramente l'antifurto che dà la massima sicurezza contro la tentazione dei ladri. KR-11 è un prodotto CAE.



Kr.11

ANTIFURTO ELETTRONICO

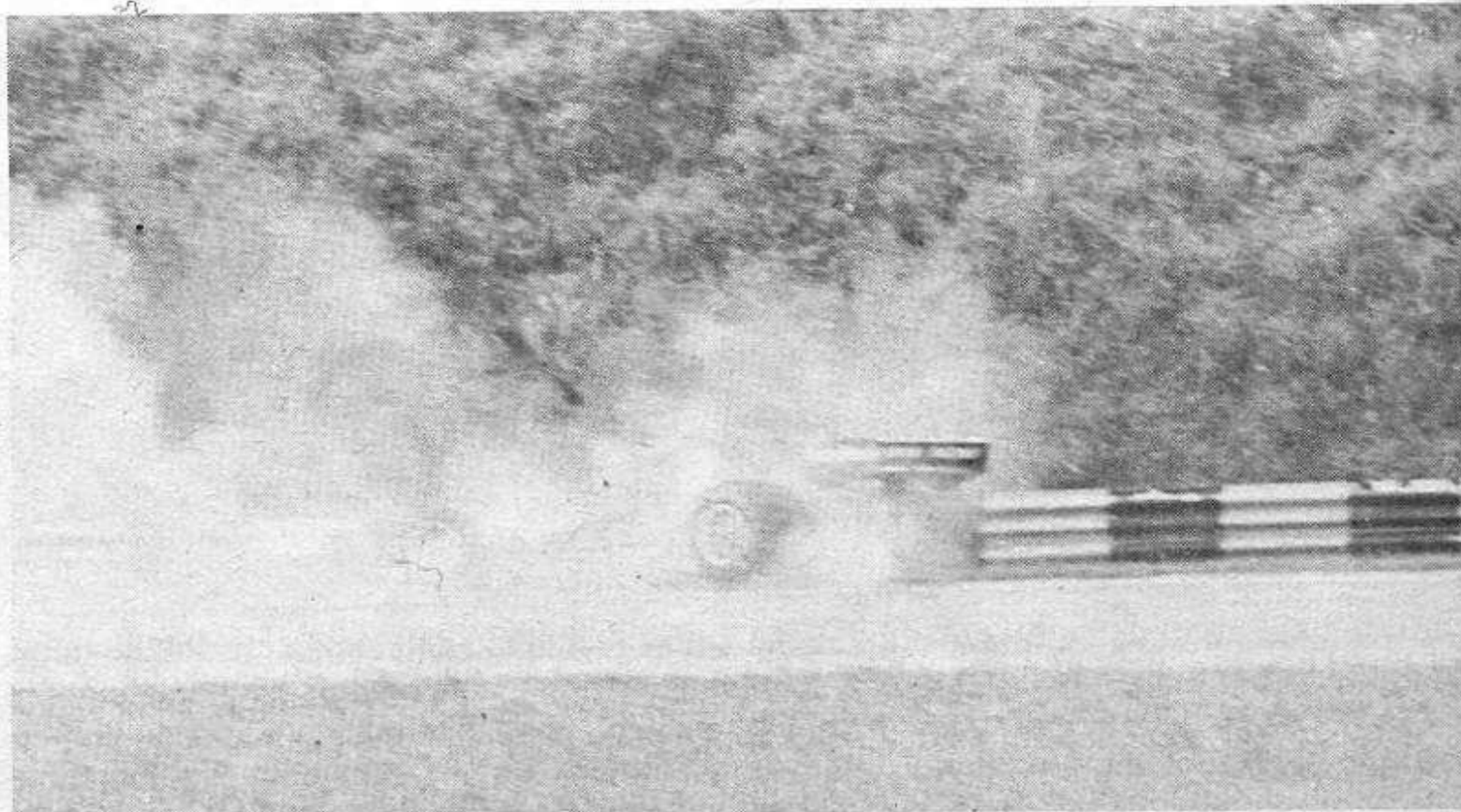
... e l'auto la trovi sempre.

Non c'è ...PACE

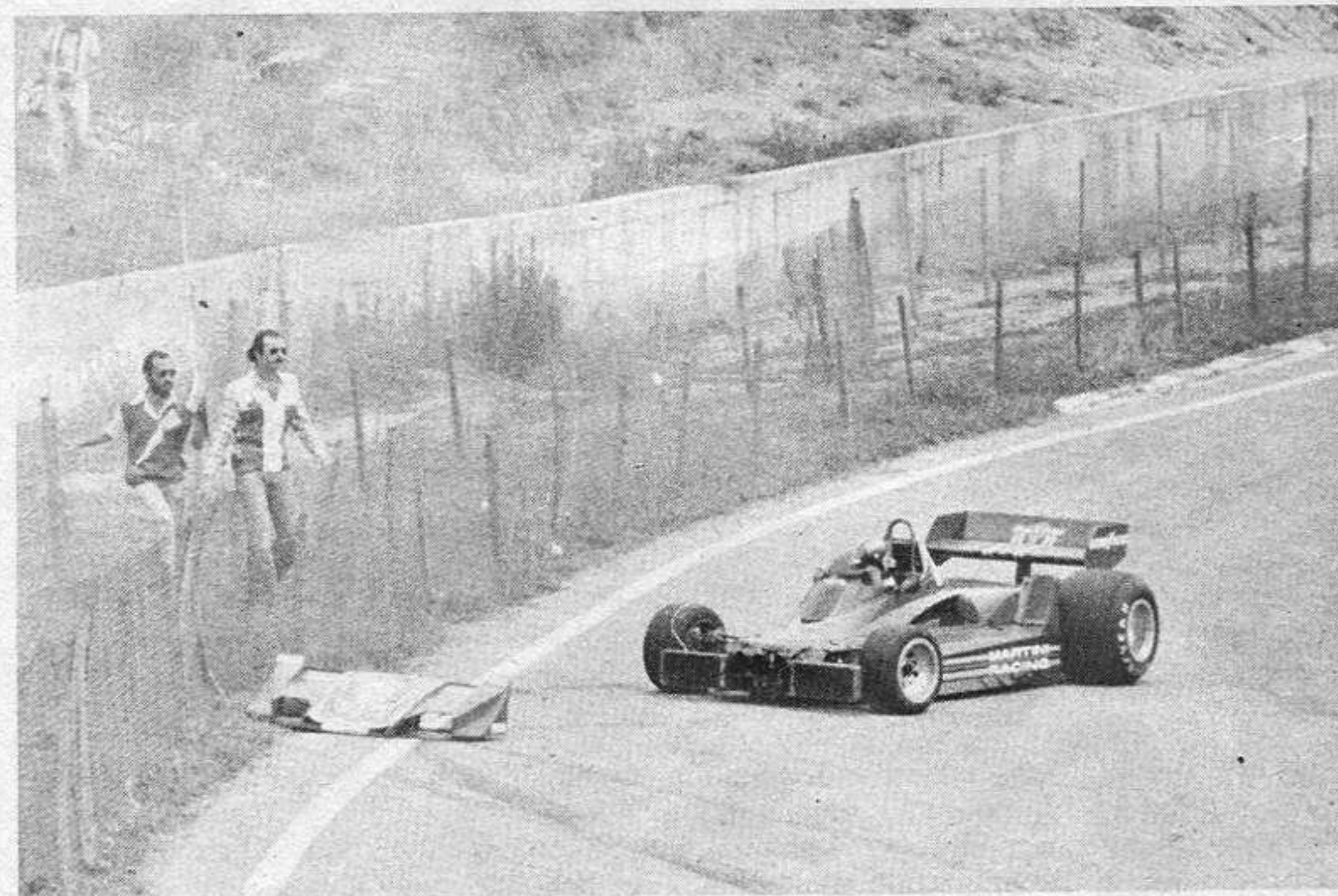
INTERLAGOS - Anche alla fine della corsa brasiliana Pace si è andato a scusare con Chiti perché ha perso la corsa... «Scusa ingegnere — ha detto presso a poco — ma ho sbagliato io alla curva... sa non potevo dirlo qui in Brasile, ma Hunt non ne ha colpa caso mai sono stato io a "squinternargli" la macchina, ho sbandato leggermente e quando ho cercato di rientrare in traiettoria, James mi aveva già infilato... Speriamo di ripagarla al più presto possibile io e Watson... con una vittoria, visto il propulsore che lei ci ha dato...».

● A corsa terminata ad Interlagos, Lauda è stato preso in «consegna» e rincuorato nei box da Ghedini e da Piero Landi. Che cosa si siano detti non si è saputo, perché le serrande sono state abbassate e (questa volta) senza Forghieri non si sono sentiti gli urlacci...

● Pur così corretto Carlos n. 2, mai visto tanto nero Bernie Ecclestone alla fine della gara. Ce l'aveva proprio con Pace. Già il giorno delle prove, dopo l'exploit del miglior tempo nonostante un motore che aveva perso giri sul finale delle prove, si aspettava che Pace migliorasse. Invece lo ha fatto solo Watson, che, detto per inciso, se non gli saltava la marcia alla partenza avrebbe dato dei grattacapi a tutti. Pace non si è espresso al meglio, sabato, con la storia della mancanza di 'grip' ma poi in gara, dopo la bella partenza, data quando lui si è mosso, ha deluso per la sbandata alla curva fatale. L'arrabbiatura di Bernie è venuta però dopo l'uscita di Pace... «non ce n'era bisogno di tirare tanto», ha detto Ecclestone. Ma forse si è dimenticato che Chiti gli aveva detto che era inutile rimandare fuori Pace. Bernie aveva insistito — dice — per provare i freni. Ma forse pensava ai soldi. Si può capire anche Pace che avesse tirato di fronte al suo pubblico almeno per il giro-record. Il risultato è stato però una vettura molto danneggiata.



«Moco» Pace si è dato da fare, ad Interlagos, già dalle prove, così come gli successe a Baires. Dopo un testa-coda senza danni (sopra) a parte un gran polverone, Carlos è finito anche nelle reti, dove ha lasciato il musetto. Alla fine della giornata, il brasiliano (a sinistra) era piuttosto seccato

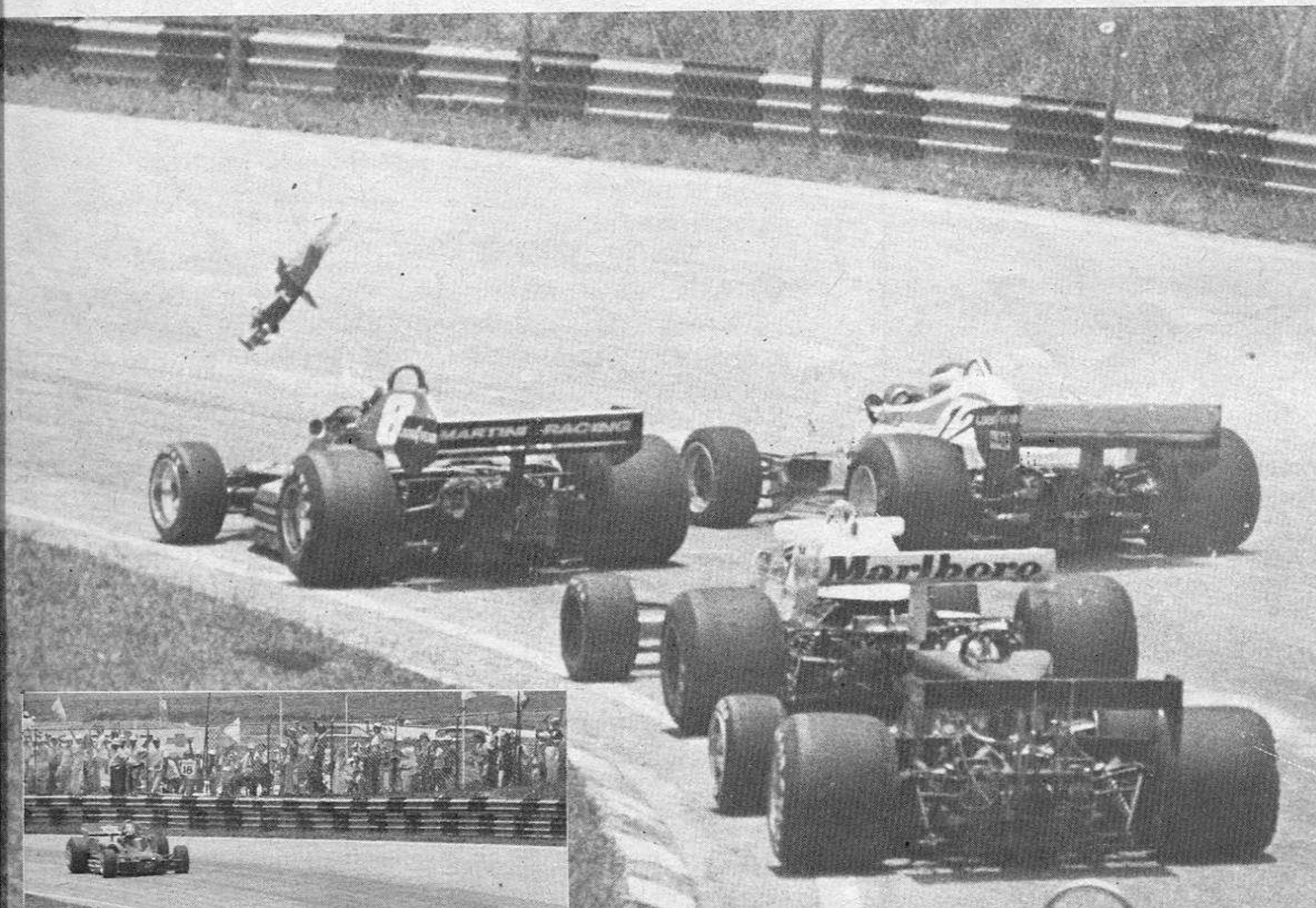


● In Brasile intanto si comincia a convincersi anche che la vera punta di forza della Brabham Alfa è Watson, mentre Pace si sta dimostrando troppo emotivo, e dopo una sfuriata iniziale con un buon tempo, non sa migliorarsi, dimostrandosi poco collaudatore, a differenza di Watson. Sembrano cambiate le cose da quando, con le sue arti di pubbliche relazioni ha creato problemi nelle squadre a Merzario, Hailwood, Reutemann ecc.

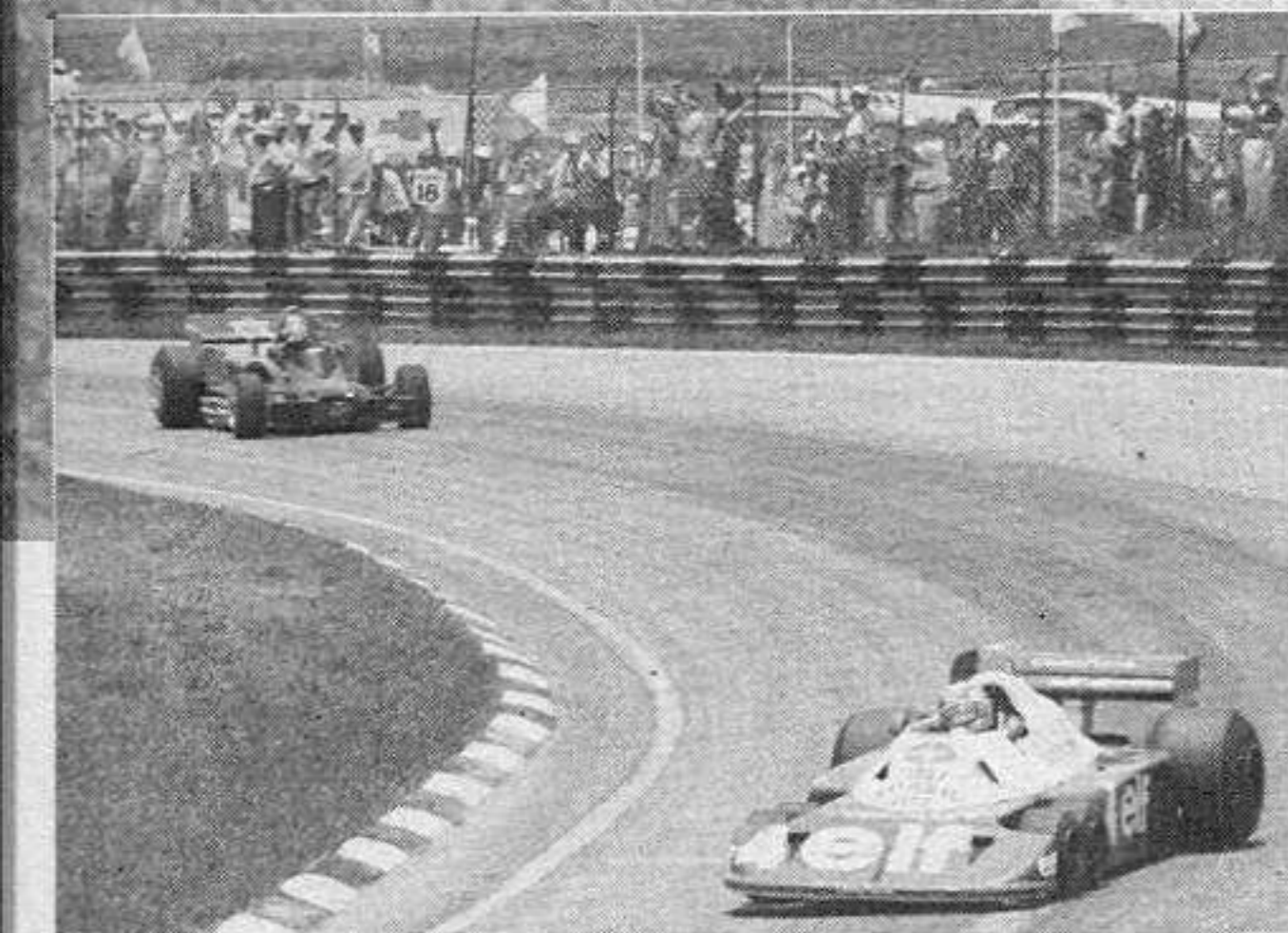
L'ALFA 12 al magnesio fa capricci

MILANO - Mentre l'ing. Chiti si «crogiolava» nella speranza di una vittoria in Sud America, a «casa», in Autodelta il lavoro è continuato alla ricerca di nuove soluzioni, perché come dice Chiti: «... in F. 1 non si può mai riposare...». Il motore per la F. 1 va bene com'è, su questo non ci sono dubbi, un nuovo propulsore F. 1 è stato mandato in questi giorni alla Brabham con attacchi cambiati, perché in questo periodo di transizione in attesa della nuova macchina, l'attuale vettura verrà ancora abbassata alla ricerca di una migliore aerodinamica e stabilità.

In Sud America la Brabham-Alfa aveva l'anteriore modificato come la futura nuova BT 46, mentre in Sud Africa si vedranno le modifiche posteriori. Il motore 12 boxer in magnesio



In gara, poi, l'episodio della sbandata che tutti hanno visto in TV. Qui sopra, l'attimo in cui, ormai fuori quadro Hunt, alla Brabham di Pace si stacca il resto del musetto, rompendo un radiatore. Reutemann lo sta sfilando di misura a destra, dietro sono costretti a frenare Mass ed Andretti. A sinistra, eccolo raggiungere i box senza musetto, superato dalla Tyrrell sei ruote di P. Depailler (Foto PASSARELLI e ATTUALFOTO)

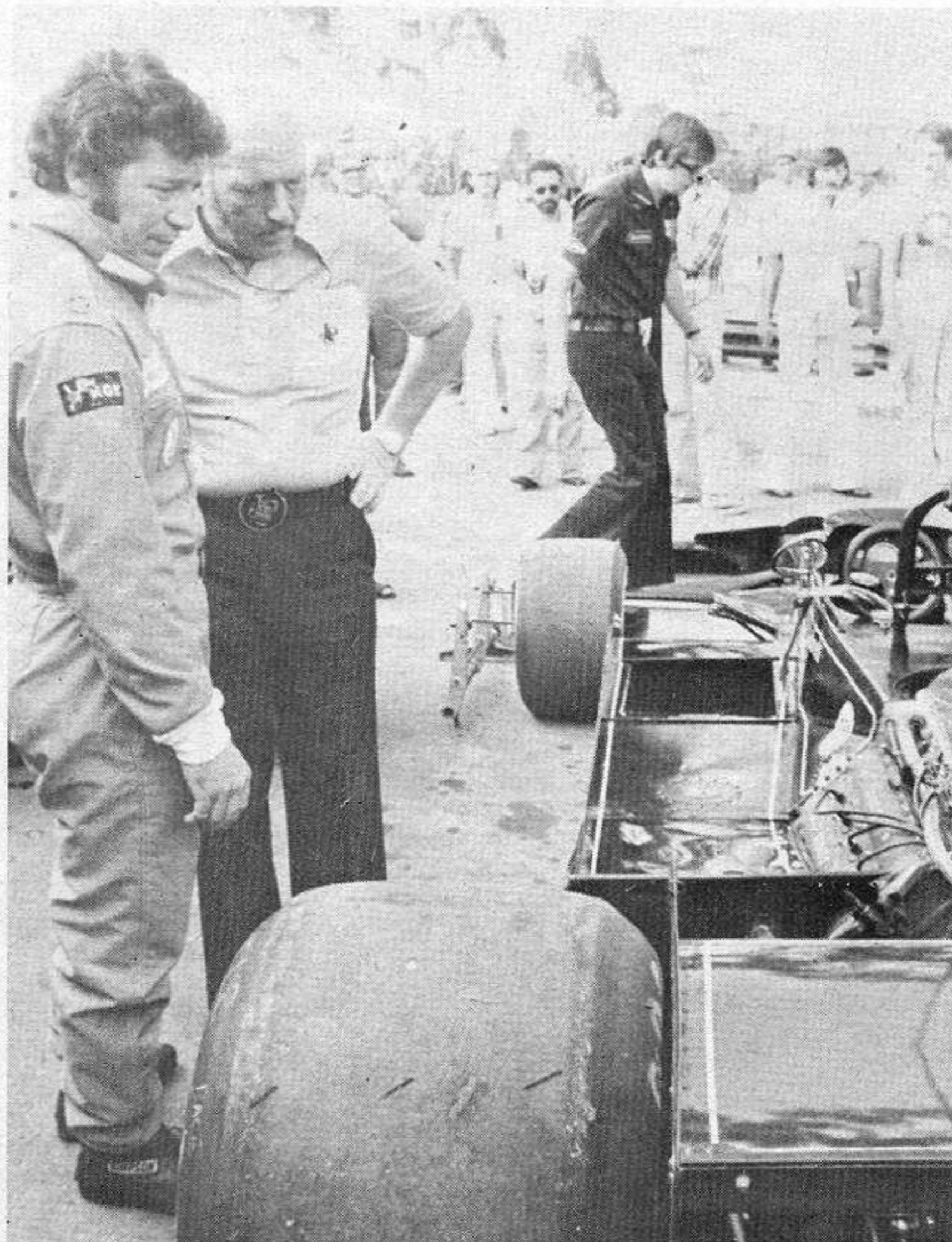


Per la «bomba» LOTUS il veto aereo?

INTERLAGOS - Lo scoppio dell'estintore che ha messo in crisi i trasporti della FOCA per l'aut-aut della IATA che vi abbiamo raccontato lo scorso numero, sembra sia dovuto anche ad altre cause e non solo a quelle dell'estintore per il fuoco. Cioè ad una bombola di ossigeno messa da Chapman per «ossigenare» il suo motore otto-Cosworth che — invece di garantire sicurezza — renderebbe con questa «iniezione» qualcosa come 30 CV.

Sulla nuova Lotus di Andretti e Nilsson, infatti, vi sono ben tre bombole, una per l'ossigeno al pilota e le altre due dovrebbero essere per portare estinguente sul motore e nell'abitacolo. Quella che dovrebbe portare l'estinguente al motore reca invece dell'ossigeno nelle bocchette di aspirazione, facendo «respirare puro» il motore invece che aria calda o inquinata. (Se è vero è una clamorosa irregolarità. Bisognerà accertarla seriamente). Scaldandosi questa bombola di ossigeno sarebbe diventata come una bomba ed è scoppiata durante le prove del G.P. d'Argentina.

Ecclestone pare abbia minacciato verifiche serie alla prima occasione, anche perché deve risolvere il problema del trasporto aereo. Certo che, se si opera con furberie del genere in F. 1, altro che statuti in «autocensura» ci vogliono!



IN UNA INTERVISTA A UN
SETTIMANALE TEDESCO

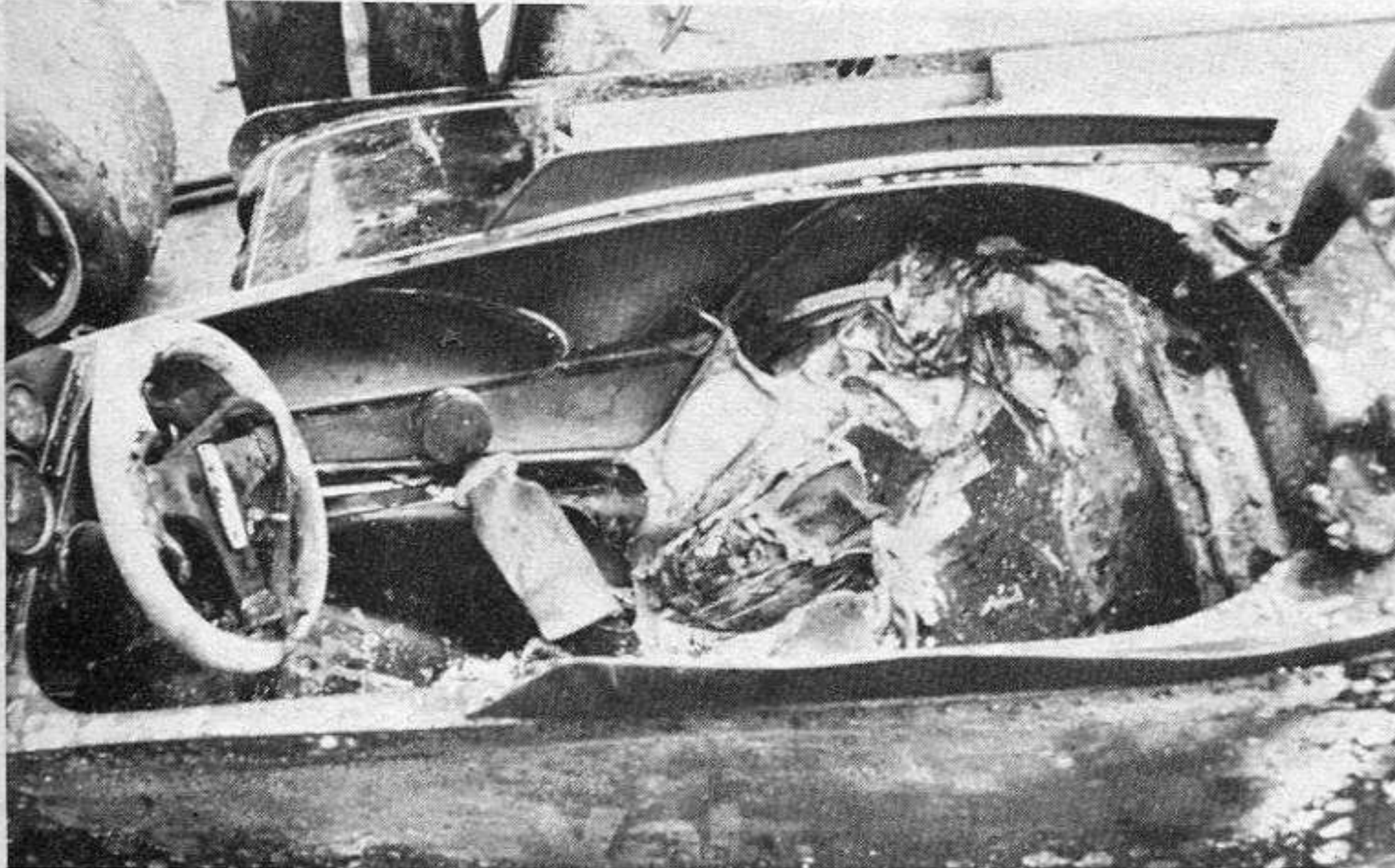
Lauda ammette: «Non sono ancora guarito»

BONN - Lauda, rientrato dal Sud America, ha rilasciato una intervista al settimanale domenicale del «BILD». Fra l'altro ha ammesso: «Non ho ancora superato lo stress fisico e psicologico dell'incidente del Nurburgring».

Lauda ha anche anticipato che dovrà sottoporsi ancora ad un intervento chirurgico all'occhio destro, per raggiungere una completa guarigione.

Lauda dice anche che in seno alla squadra Ferrari, oggi come gli altri anni, non vi è un numero uno...

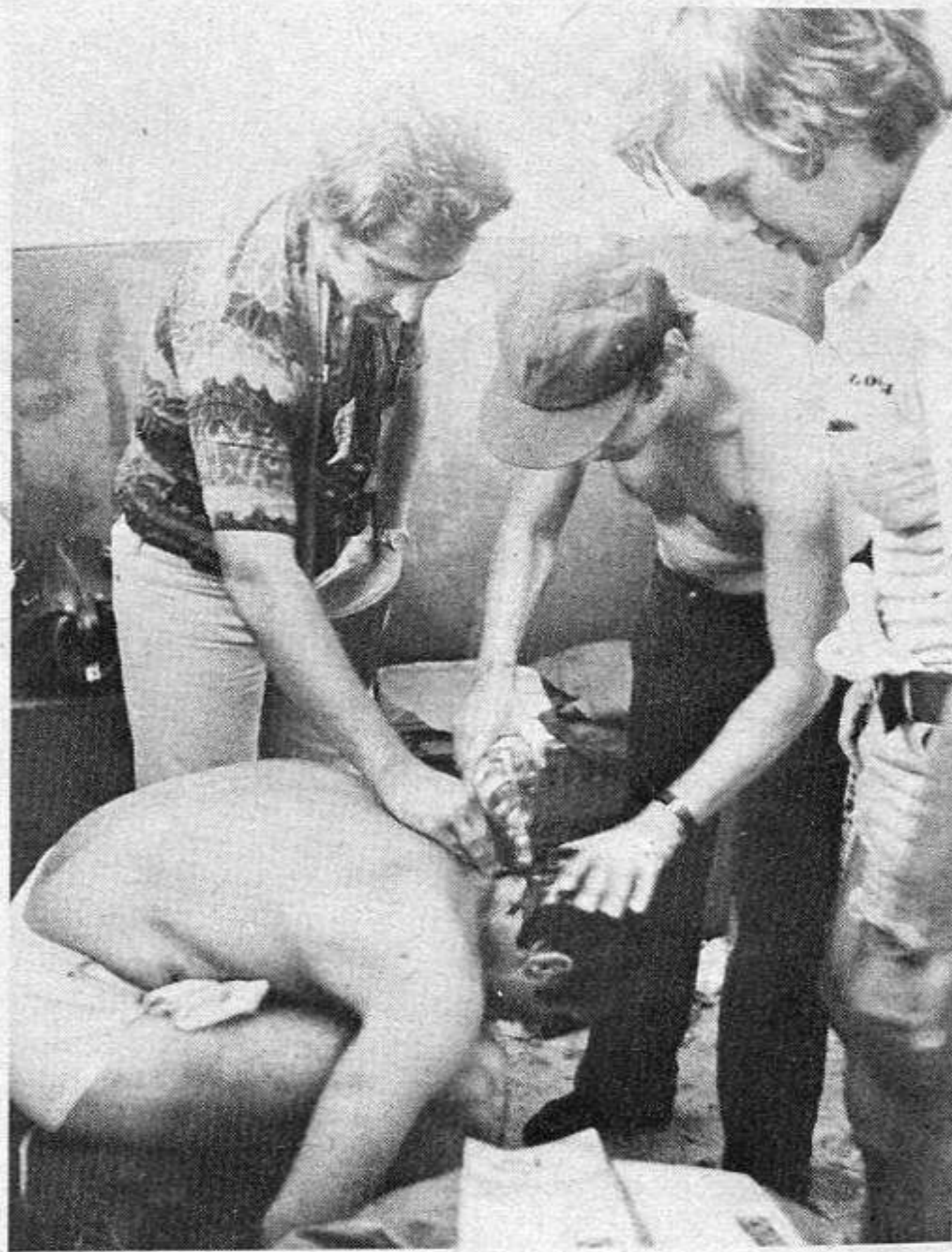
Domenica scorsa Lauda ha lasciato sconcertati i responsabili Ferrari, che lo hanno invano cercato in albergo la sera dopo la corsa. Era già ripartito per l'Europa (destinazione Parigi... Torino) con il Concorde.



Andretti e Chapman guardano la JPS Mk.3. La più recente vettura della Lotus racchiude veramente un segreto?

A sinistra, l'abitacolo della Lotus di Andretti dopo il fuoco seguito alla perdita di carburante accusata nelle prime sessioni di prove

A destra, Reutemann nel box Ferrari, dopo il terzo posto conquistato nel terribile caldo in Argentina. A versargli acqua fresca sul collo è Lauda, che si era ritirato molto presto con il motore rotto



che avevamo anticipato un mese fa, al banco ha dato dei problemi: si muove tutto quando si raggiungono i 12.000 giri, e non tiene. Si è cercato di ovviare all'inconveniente facendo delle nervature nel carter per rinforzarlo...

Andrà nei prossimi giorni al banco, appena se ne «libererà» uno, perché oggi come oggi sono tutti impegnati per le prove del 6 cilindri 3000 (il 2300 della futura «presidenziale» Alfa cui è stata aumentata la cilindrata) e che verrà montato sull'Alfetta GT per preparare una silhouette e una vettura per i rally. Per ora di questo motore al banco si fanno solo prove di logorio, mentre la ricerca di potenza verrà fatta più avanti.

Ad un altro banco gira «libero» anche il turbo. Non si superano gli 8000 giri e il motore viene rodato. E' già da due giorni che gira e con le ultime modifiche apportate non ha più nessuna rottura.

Questa «bomba turbocompressa» si è dimostrata in prova a Balocco eccezionalmente potente. In rettilineo ha infatti superato i 350 kmh, ma il problema è nelle curve, nei tornanti: quando scende di alcune migliaia di giri

non riprende più. In alcune curve si hanno degli scompensi, che sono stati individuati in un difetto dei due turbo.

Chiti sta cercando in questo momento di lavorare attorno alla potenza in basso, come ha già fatto con il boxer della F. 1, perché oltre i 7000 giri il turbo ha una accelerazione eccezionale, ma quando si scende da questo limite sono guai.

Sono arrivati in questi giorni gli attesi (da tre mesi) pistoni della Borgo per il motore a 4 valvole dell'Alfasud, che si vorrebbe omologare in gr. 1. Infatti il modello spider dell'Alfasud di prossima presentazione, dovrebbe montare di serie il motore a carburatori a quattro valvole, da cui si dovrebbe derivare poi il modello sportivo preparato dall'Autodelta.

Giancarlo Cevenini

● La Ligier, che ha aumentato sui motori Matra quasi 500 giri, rompe le candele per le vibrazioni, oltre agli alberi a camme. Il motore 12 cilindri francese gira ora a 12.200/12.300 giri, il Ferrari è sempre fermo a 12.500, mentre il boxer Alfa abitualmente in gara va a 12.300/12.400. Nelle prove si stacca il limitatore e Pace e Watson addirittura «tirerebbero» a fino 12.700.

● Dopo sei ore di prove estenuanti con Tomaini, Reutemann ha abbandonato qualsiasi velleità perché non ci capiva più nulla delle mille modifiche che il tecnico di pista aveva fatto, alla disperata ricerca di una soluzione valida. Quando è arrivato Forghieri, Reutemann, gli ha detto che lasciava fare tutto a lui... lavorasse «... secondo la sua esperienza...». All'ing. Forghieri non è parso vero e si è lanciato a capofitto sulla macchina, mentre Lauda, che voleva far accettare le sue idee e modificare la macchina secondo le proprie esigenze, come otteneva una volta, è stato abbandonato a se stesso. Sembra che Lauda, dopo la gara vinta da Reutemann, abbia detto: «...Ma cosa crede Forghieri? Di riavere una macchina competitiva come quella di due anni fa?...»

● Inavvertitamente entrando nella hall dell'Hilton, TEDDY MAYER, il patron di Hunt, ha pestato un piede proprio al suo pilota. Il biondo è partito di scatto e ha lasciato andare un gran calcio là dove la schiena cambia nome. Commento di Mayer: «Meno male che è stato attutito dal portafoglio».

● Il rientro della squadra Ferrari da Sao Paulo è stato abbastanza laborioso, i motori l'Alitalia non li voleva sul suo DC 10 che era stato in panne in Brasile per un problema alla turbina, poi alla fine li ha accettati. Forghieri e Ghedini sono rimasti due giorni in più in Brasile per una vacanza. I meccanici invece, dopo un lungo viaggio, sono rimasti bloccati «per motivi politici» non meglio identificati a Madrid e sono rientrati con un giorno di ritardo.

● Nonostante la vittoria c'era molta tensione anche fra i meccanici ferraristi, in particolare nel gruppo di Cuoghi che cura la macchina di Lauda. Cuoghi è andato a mangiare assieme a tutti gli altri ma non ha aperto bocca... Non c'era allegria... al contrario di quando vinceva Lauda... L'altro capo meccanico Bellenfanti se la rideva sotto i baffi con i suoi fidi...

● Sulla seconda Surtees BINDER farà le tre gare extraeuropee poi deciderà se continuare o no. Ad ogni buon conto è pronto un sostituto (Kessel avrebbe trovato 300 milioni con un grosso sponsor).