

Peccato non essere riuscito ad andare al "Passion day Ferrari" al Museo dell'auto verso fine gennaio, avrei rivisto volentieri Mauro Forghieri (**ph**), un genio della meccanica, incontrato alla fine degli anni '70 a Maranello, durante una visita alla sala corse, dove sotto un telone di olona stavano già assemblando il motore turbo da 1500 cc. della futura Ferrari 126 C. che corse negli anni dal 1981 al 1984. La 126C, un'auto che Gilles Villeneuve portò al debutto nelle prove del Gran Premio d'Italia del 1980 e nel 1981 vincendo il G.P. di Monaco e quello di Spagna, con un trenino di ben 4 macchine dietro di lui, che pur agguantandolo nelle curve, non riuscivano a passarlo data la superiorità della 126C (Ferrari non Fiat...) sugli allunghi dritti grazie alla extra potenza del turbo; e purtroppo ci perse pure la vita nell'1982 nel tragico e terribile schianto occorso sul circuito belga di Zolder.

Ma non è per quello che vorrei re-incontrare Forghieri, ma è per rendergli sacra ed onorevole giustizia, dopo oltre 35 anni, nell'attribuirgli il merito di avere pensato per primo a mettere i comandi del cambio sul volante, soluzione tecnica, mai pensata e/o realizzata da qualcuno. Da qualche parte, dovrei ancora avere, le fotografie scattate nella sala corse Ferrari, dove si vedono le 312 B di Villeneuve e Pironi, con i due pulsantini (fissati alle razze del volante) che tramite un comando pneumatico, azionavano il cambio a "salire" ed a "scendere" le varie marce. Purtroppo, il comando pneumatico, non era così veloce nella risposta, come invece lo sarà quello elettronico (15 anni dopo), quando il "Mago" Barnard, ri-spolverando la vecchia idea e soluzione di Forghieri di spostare sul volante il controllo del cambio, permise ai piloti Ferrari di ben figurare nelle competizioni, potendo usare ambo le mani sul volante in curva, anche quando era necessario cambiare marcia.

In merito alla definizione "B" = Boxer, l'articolo è corretto, il motore della 312 non era un "boxer" (motore che richiede i cilindri contrapposti per annullare le forze di inerzia del 1° e del 2° ordine), ma era un 12 Cilindri a "V" di 180°, cosa molto diversa che lo rendeva meno brutale e più morbido nell'erogare la potenza e la coppia. All'epoca della 312, il vantaggio di avere in partenza un baricentro molto basso, era considerato un fattore vincente, in quanto il largo uso di leghe leggere, fibra di carbonio ed anche il berillio per i basamenti, erano di là a venire, cosa che oggi, consentono la realizzazione di auto di 150-200 Kg. sottopeso, che vengono riportate in peso, con accurati bilanciamenti con i piombi, che oltre ad abbassare il baricentro riescono a "bilanciare" la macchina, sia in senso longitudinale (importante in curva) che in senso trasversale, decisamente importante in frenata per non fare andare la macchina a destra o sinistra ed obbligare il pilota a continue correzioni: chiedere ai piloti della Tyrrel a 6 ruote, che in frenata avendo 4 ruote davanti avevano un perno permanente su cui l'auto ruotava ed in curva sovrasterzava di brutto, proprio per l'eccessiva aderenza dell'avantreno..

Il motore Boxer, molto piatto e basso, aveva il difetto - allora considerato trascurabile - di essere molto largo, che rendeva difficile l'evacuazione dei flussi d'aria nel retrotreno (i vantaggi dell'effetto Coca-Cola, dovevano ancora venire correttamente valutati...) creando quindi un tappo aerodinamico, che riduceva di fatto l'efficienza aerodinamica del retrotreno della macchina, creando una "resistenza" passiva che "frenava" l'auto. Concetti immediatamente intuiti da Forghieri che volle per il motore della futura 126C una struttura a "V" di 120° (126 voleva significare 120° a 6 cilindri), concetti, poi adottati da tutti gli altri.

Per capire l'importanza della aerodinamica in un'auto di F1, basta pensare con quale e quanta cura, oggi, i

progettisti attuali studiano e convogliano con pinne verticali, i flussi d'aria che escono dal retrotreno delle attuali F1. Scivoli ed estrattori di generose dimensioni, che stanno lentamente, ma inesorabilmente, apparendo nella coda di macchine potenti e prestigiose, al fine di avere una efficienza aerodinamica ottima, ma non per ricerca della velocità, ma per una riduzione sostanziale dei consumi. (2 feb./**F. Scopinich** – ph **FormulaPassion.it**)

