

*Le auto "fantasma"*

## **Brabham BT 47 – Quella che non fu**

La storia dell'automobilismo ed in particolare quello della Formula 1, ci ha proposto vari modelli che non hanno potuto partecipare alle gare o che addirittura sono rimasti praticamente sulla carta.

Uno dei progetti più sconosciuti nella storia della F1 è stato quello della Brabham BT47.

Anno 1978, in F1 imperversa l'effetto suolo con l'arrivo della imbattibile Lotus 79 che migliora ulteriormente i concetti già visti nella precedente Lotus 78.

Tutti gli altri teams devono correre ai ripari, cercando di adeguare in maniera sommaria le proprie monoposto e spesso senza riuscire a realizzare analoghi sistemi di minigonne realmente efficaci.

La Brabham e Gordon Murray percorrono una strada diversa, pur se non del tutto nuova.



La Chapparral 2J

Sulla falsariga di quanto già visto sulle Chapparral statunitensi, Murray adotta un sistema di aspirazione sulla sua BT46. La BT46 "fan" vince a mani basse il Gran Premio di Svezia.

L'auto è potenzialmente capace di viaggiare con oltre una decina di secondi di vantaggio sul giro (!) rispetto alla concorrenza, questo era scaturito in alcuni test precedenti, e nel team decidono di "nascondere" le prestazioni della vettura girando in prova col serbatoio pieno al colmo. Le due Brabham si piazzarono in seconda e terza posizione. In gara però le superiori caratteristiche si evidenziano clamorosamente, provocando le rimostranze di tutte le altre squadre.

*«Il perno della ventola partiva da un prolungamento dell'albero primario del cambio e la ventola stessa era sorretta da due cuscinetti posti sulla culatta. L'aria veniva aspirata attraverso un radiatore dell'acqua e il resto era sigillato con bandelle a 45°.*

*Nella parte anteriore del vano era poi stato sistemato una sorta di cuscino di kevlar aderente al suolo, che con la velocità si gonfiava creando un ulteriore sigillo, amplificando l'effetto sigillo ottenuto.»*

Essendo quindi azionata tramite un allungamento della trasmissione del cambio stesso, non risultarono intralci al regolamento, poiché l'interpretazione delle regole lasciava una finestra aperta poiché il compito principale del dispositivo poteva essere fatto passare come una ventola per il raffreddamento del radiatore posizionato in quella zona.

Si decise quindi di far debuttare il modello 46B al Gran Premio di Svezia, fiduciosi nella bontà del nuovo progetto.



La Brabham BT46B "fan car"

La monoposto aveva sempre la stessa potenza motrice della vettura originaria: il motore Alfa assicurava sempre una potenza nell'ordine dei 520 cavalli. Ma benchè il peso complessivo era aumentato di una trentina di chili (si passava a 629 in confronto coi precedenti 599), la ventola garantiva un'enorme aderenza in curva.

Ecco cosa racconta Ermanno Cuoghi, capo meccanico di Lauda alla Brabham a proposito della "fan car":

*«Accendiamo la macchina ai box e accade una cosa inquietante. È tanto il risucchio della ventola, che la BT46 si abbassa e tocca terra da ferma! Per non farla distruggere nelle spacciate, tanto gratta il suolo, togliamo le molle da 1000 libbre e adottiamo quelle da*

3000!».

Prosegue poi, sempre a proposito dell'enorme effetto suolo creato dalla ventola:

*«Prima delle qualifiche Gordon Murray viene da me e chiede di far imbarcare il pieno di benzina e gomme di "legno". Ho capito male? Gli chiedo di ripetere."Voglio il pieno. Siamo troppo forti. Dobbiamo bluffare, andare più piano, sennò ci squalificano". Detto e fatto. Con 210 litri di benzina siamo secondi e terzi in griglia».*

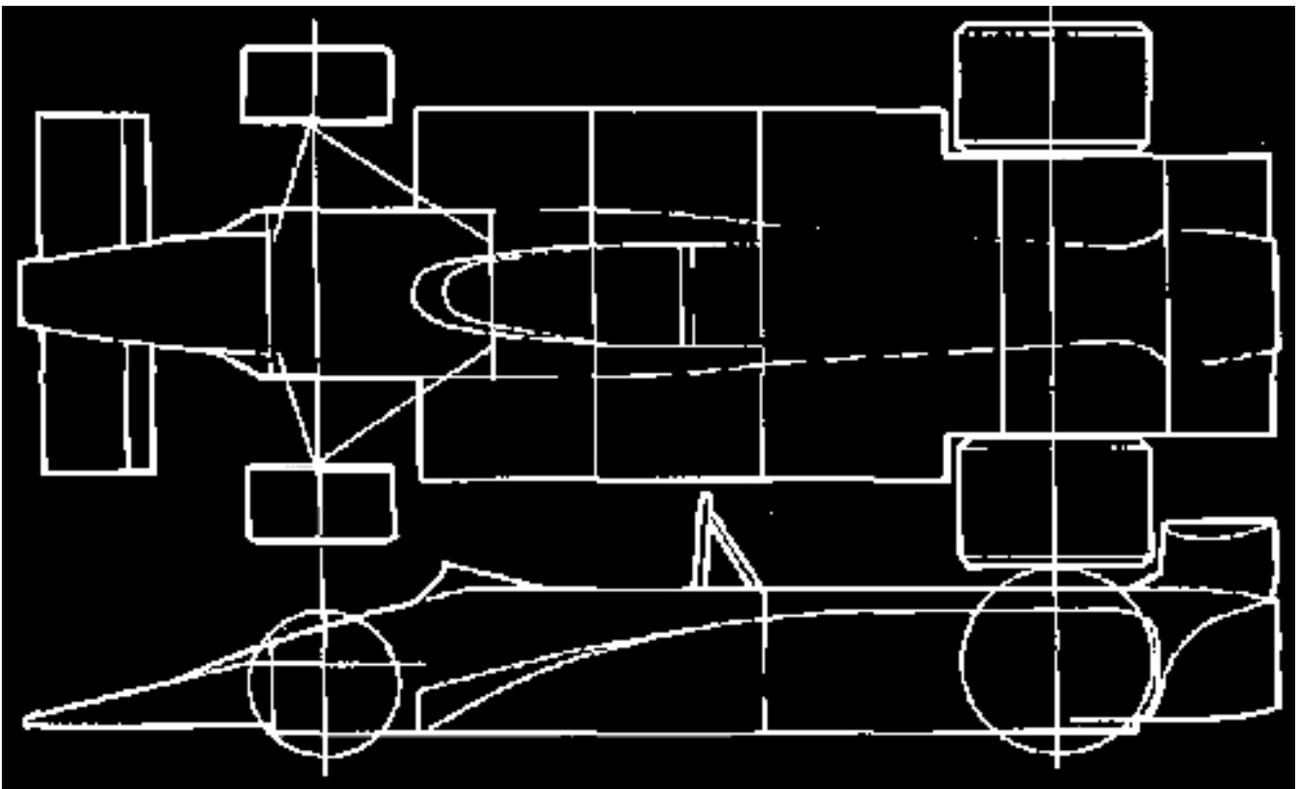
Come sappiamo la BT46 "fan" venne molto presto giudicata illegale, in quanto il dispositivo di ventola si palesava non tanto come un sistema per migliorare il raffreddamento (così come era stato definito dal team per poterlo utilizzare) quanto piuttosto come un "dispositivo aerodinamico mobile", quindi vietato dalle norme.

Tralasciando il fatto che anche le minigonne erano di fatto un dispositivo aerodinamico mobile, le prestazioni della BT46B sono inavvicinabili e le proteste degli altri teams molto ferme.

Lo stesso Ecclestone, allora proprietario del team, ma anche capo della FOCA (l'Associazione dei Costruttori di F1), decide di lasciar perdere, ancora prima delle decisioni della Federazione che di lì a poco definì illegale la BT46B "fan car".

Un primo accordo di massima, che avrebbe consentito al team di schierare la "fan car" in tre GP, sfumò e la BT46B di fatto, disputò quella sola gara, vincendola.

Nel frattempo però il progettista sudafricano Gordon Murray era andato oltre: La BT46B "fan" era un semplice adattamento della monoposto "normale" per ospitare il sistema. Ma per le sue caratteristiche, ed in particolare la conformazione del suo motore Alfa Romeo "piatto", impedivano una reale razionalizzazione del progetto.



Uno schizzo della BT47

Nasceva quindi l'idea della BT47, evoluzione ulteriore che poteva avvantaggiarsi anche di una nuova configurazione della unità motrice italiana con una architettura a V, come del resto è stato effettivamente fatto in tempi successivi, ed in brevissimo tempo, dal vulcanico Carlo Chiti, progettista del motore italiano.

La BT 47 faceva tesoro anche di tutto quello che la squadra aveva imparato con la realizzazione della BT46B.

Essa sfruttava quindi in maniera più compiuta l'espedito aerodinamico, accoppiando alla ventola di aspirazione, un disegno telaistico con pontoni laterali più larghi in modo da migliorare i flussi e aumentare l'efficacia del sistema fondo/ventola.

In realtà il progetto prevedeva l'uso di due ventole, più piccole e a geometria variabile.



La rappresentazione pittorica della BT47

*“Quella macchina era solo l'inizio. Stavamo già lavorando sulla BT47, con un ventilatore ad altezza dal suolo variabile con una sezione trasversale molto squadrata: avrebbe rappresentato un grosso passo avanti”* rivela Gordon Murray.

In realtà non si conosce esattamente quanto i lavori di costruzione di questa monoposto fossero avanzati. Sembra infatti che il team fosse già in possesso del serbatoio (o lo avesse già commissionato) e avesse già realizzato il sistema a doppia ventola.

Ma se anche è facile pensare che la stessa monoposto potesse utilizzare molti componenti della vecchia BT46, da dire che i disegni di questa monoposto rientrarono molto presto nei cassetti a causa delle decisioni regolamentari di cui si è detto.

Non sarebbe nemmeno da escludere la possibilità che il team potesse ultimare la costruzione in tempi utili per partecipare alle ultime corse della stessa stagione 1978, anche se naturalmente non lo sapremo mai.



Rappresentazione pittorica della BT47

La BT 47 resta quindi uno dei tanti progetti “fantasma” che mai hanno avuto una reale concretizzazione in pista.

Da ricordare anche la Brabham BT51, anch'essa una monoposto che mai ha partecipato a gare mondiali, pur se essa fu effettivamente costruita e collaudata in pista in test privati. Si trattava della evoluzione della precedente BT50 turbo dotata di minigonne e destinata a partecipare alla stagione 1983 e che dovette essere accantonata a seguito della modifica dei regolamenti che prevedevano l'introduzione del fondo piatto, operato dalla Federazione Sportiva.

Paolo “Baldi” Baldinotti