

PADDOCK

**MOTORSPORT 2020:
UNA STAGIONE FANTASMA?**

**MARIO ANDRETTI
L'EROE DEI DUE MONDI**





IN QUESTO CIRCUITO ANCHE LA PASSIONE HA MILLE VARIANTI

zampoliverse



**AUTODROMO
NAZIONALE
MONZA**

www.monzanet.it

Sulle strade di questo tracciato, i miti del motorsport hanno scritto pagine di storia. Oggi il Tempio della Velocità si apre al pubblico, in tanti modi differenti, per regalare esperienze memorabili qualunque sia la passione da seguire. Scopri come vivere il circuito sia dagli spalti che dal volante, rilassati al ritmo di un aperitivo con la tua famiglia, concediti un pit stop nello shopping village, e apri nuove strade al tuo business, tra le sale meeting e gli spazi per gli eventi aziendali.

Vai su www.monzanet.it per avere maggiori informazioni e lascia le tue passioni libere di correre.

FERMI NEL TUNNEL

Per ora la catastrofe ha travolto tutto e il futuro è avvolto ancora nella nebbia più fitta.

Francamente, è difficile parlare d'altro di fronte alle tragedie che colpiscono ogni giorno tante persone.

Lo sport è un accessorio della nostra società, nonostante si sia trasformato in freddo business. L'ultima a cedere è stata la stessa Olimpiade, con il CIO e il comitato organizzativo 2020 che non ci hanno certamente fatto bella figura.

Tornando al nostro sport siamo giustamente in black out, fermi nel tunnel.

L'onda del virus ha travolto la F1 e tutto il re-

sto dei calendari. Al momento sembra pleonastico attaccarsi ai rinvii.

Piuttosto, quando se Dio vuole si riuscirà a venirne fuori, sarà inevitabile un ripensamento di tutto, sia a livello società, sia per lo sport, dove per continuare è indispensabile recuperare i veri valori fondanti.

Quanto a Paddock con questi numeri e i PDK on-line ci indirizziamo con spirito di servizio proprio a chi è costretto in casa per offrire un momento di leggerezza parlando di argomenti cult e, inevitabilmente dell'approccio alla new age di corse virtuali.

Paddock

RICORDANDO GIORGIO NADA

Il 6 maggio scorso è scomparso Giorgio Nada, un nome storico dell'editoria motoristica, delle due e delle quattro ruote. La sua storia, esemplare anche dal punto di vista imprenditoriale, è iniziata, per quanto riguarda il settore, negli anni settanta quando ha rilevato la "Libreria dell'Automobile" in Corso Venezia a Milano, adiacente alla sede dell'Automobile Club meneghino. Il passo successivo è stato la "Giorgio Nada Editore", ed è così diventato il punto di riferimento per addetti ai lavori e ap-

passionati di motori che ben conosciamo. Questo grazie alla professionalità ed alla competenza con cui Nada ha sempre condotto la sua attività in un settore non certo semplice. Entusiasta del proprio lavoro, oltre ai titoli più popolari, non esitava con un certo coraggio a pubblicare libri curiosi e particolari per la gioia di un pubblico di nicchia. A Stefano e Sergio il compito di continuare quest'opera fondamentale per storici e appassionati.

La Redazione



RIMANDATI A SETTEMBRE

Destini diversi per le due corse iconiche dell'automobilismo sportivo. Il Gran Premio di Monaco, dopo qualche tentennamento per rimanere nella lista dei rinvii (Cina, Barhein, Vietnam, Olanda) di gare di un calendario esageratamente extra-large, è stato bruscamente annullato dagli organizzatori dell'ACM, preoccupati anche per la salute del Principe. La cancellazione della gara monegasca è un fatto di portata storica e ci riporta agli anni successivi alla seconda guerra mondiale. L'ultima edizione si era corsa nel 1937 all'inizio del mese di agosto, nel segno della Mercedes e del duello con l'Auto Union. Il grande Bernd Rosemeyer, l'asso della Casa dei quattro anelli, che a fine maggio sulla pista berlinese dell'Avus aveva segnato uno stra-

bilante record sul giro a 276,4 km/h, nulla poté contro le tre W125 di Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola e Christian Kautz.

Sulle stradine del principato si torna a correre nel 1948. Vince Nino Farina con la Maserati 4CLT davanti al monegasco Louis Chiron che anni più tardi diventerà direttore di gara. Saltata l'edizione del '49, Montecarlo il 21 maggio del 1950 ospita la seconda gara del nuovo campionato mondiale F1. Abilissimo ad evitare la carambola al primo giro alla curva del Tabaccaio che coinvolge nove vetture, vince Juan Manuel Fangio con l'Alfa Romeo 158, davanti ad Alberto Ascari con la Ferrari 125.

Dopo un'estemporanea edizione con le vetture sport nel '52, vinta da Vittorio Marzotto con una

Ferrari, mentre nelle prove c'è l'incidente in seguito al quale morirà Luigi Fagioli, di mondiale di Formula 1 se ne riparla solo nel 1955. Maurice Trintignant con la Ferrari 625 con la quale precede Eugenio Castellotti con la Lancia D50, ottiene il primo dei suoi due successi. Il primato di vittorie lo stabilirà Ayrton Senna con sei centri, uno in più di Graham Hill e Michael Schumacher. Da allora, anche grazie all'abilità del ACM e del Principe Ranieri nel rendere il Grand Prix uno degli eventi più glamour su scala mondiale si sono corse 64 edizioni di fila fino al 2019 e a Lewis Hamilton.

La 24 Ore di Le Mans, che a parte il periodo bellico, fu cancellata una sola volta nel 1936, superando poi eventi negativi come la tragedia del 1955 e la crisi del canale di Suez, è stata tra le

prime grandi manifestazioni a riorganizzarsi. L'ACO ha puntato su una ripresa a settembre (speriamo davvero che sia così) e ha "prenotato" la data del 19 e 20.

Non sarebbe, il condizionale è d'obbligo, la prima volta che si sposta. Ricordiamo l'edizione del 1968 corsa il 28-29 settembre in conseguenza del maggio francese e del movimento che ne scaturì, noto semplicemente come "sessantotto" destinato ad incidere sulla società europea e americana.

Fu tra l'altro un'edizione spettacolare con la presenza di Ford, Porsche, Alfa Romeo, Matra, le Alpine A210, qualche vecchia Ferrari iscritta privatamente vista la chiusura polemica del "Sire di Maranello", e ancora la curiosità legata alla Howmet TX a turbina. E quel duello spettacolare tra Ford e Porsche risoltosi a favore della GT40 MK1 di John Wyer affidata a Lucien Bianchi e Pedro Rodriguez, dopo la falcidia delle 908 di Stoccarda. Ai piedi del podio, con una delle più belle prestazioni della sua storia, l'Alfa 33/2 con tre macchine in fila: quarti e primi della categoria due litri Ignazio Giunti - Nanni Galli, quinti Carlo Facetti-Spartaco Dini, sestimi Mario Casoni-Giampiero Biscaldi. Sul tracciato era stata intanto realizzata la prima chicane Ford nel tratto che porta al traguardo.

Nell'autunno del 1970 sulla pista, chiusa alla circolazione, furono ultimate le riprese "dedicate" - le altre le avevano realizzate in diretta Jonathan Williams ed Herbert Linge - del film cult di Steve McQueen "La 24 Ore di Le Mans". Beh, non spereremo in tanto, sarebbe solo positivo se si corresse perché significherebbe l'inizio di un ritorno alla normalità!

Franco Carmignani



In apertura, le tre Mercedes W125 che hanno monopolizzato la corsa di Monaco del 1937. Sopra, Ayrton Senna, primatista con sei vittorie sul circuito monegasco e, sotto, la partenza della 24 Ore di Le Mans del 1968.





LA LE MANS AUTUNNALE

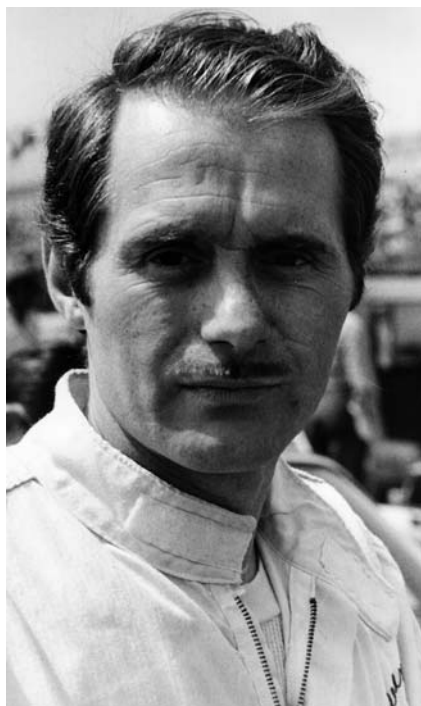
La 24 Ore di Le Mans storicamente si disputa a metà del mese di giugno. Fare un giro completo dell'orologio in pista, per i piloti ed i meccanici, non è certamente rilassante. La stanchezza è spesso la grande compagna della notte, che con le sue insidie, le macchine più lente in pista, da sempre fa parte del grande fascino della gara francese. La scelta del mese di giugno è sempre stata fondamentale proprio per la durata della notte: siamo nell'equinozio estivo, la notte a Le Mans è sempre corta, se c'è bel tempo le luci

del tramonto durano ben oltre le 10 di sera e le prime luci dell'alba arrivano dopo poche ore. Quest'anno, per effetto della pandemia mondiale creata da coronavirus, l'Automobile Club de l'Ouest ha annunciato lo spostamento della maratona francese nella seconda metà di settembre, un avvenimento eccezionale, ma non unico. Nelle 87 edizioni della gara solo tre sono state disputate in un mese diverso dal tradizionale giugno: la prima edizione del 1923 si tenne l'ultima settimana di maggio e nel 1956 è stata spostata a fine luglio

a causa delle necessarie modifiche alla sicurezza del tracciato dopo la tragedia del 1955 che costò la vita ad 80 persone. L'unica edizione disputata a settembre è quella del 1968: la primavera di Praga e l'assassinio di Martin Luther King ad aprile aprirono la strada ad una serie di lotte sociali anche nell'occidente. Nel maggio del 1968 gli studenti scendono in piazza a Parigi, la Francia è paralizzata dagli scioperi e dalle manifestazioni, ed il governo annulla tutti i grandi eventi sportivi per limitare focolai di rivolta. Anche la 24 Ore di

Le Mans ne fa le spese, e viene fissata una nuova data a fine settembre per permettere alla popolazione di calmare gli animi. La partenza della gara era prevista nel pomeriggio di sabato 28 settembre 1968. L'atmosfera non era quella solita estiva, il freddo e la pioggia incombevano sul circuito della Sarthe, inoltre le previsioni meteo davano la possibilità di folta nebbia durante la notte con conseguenti problemi di visibilità, ed alcuni team chiesero anche l'annullamento della gara per motivi di sicurezza.

Quell'anno si inaugurava un nuovo corso della gara di durata con la limitazione della massima cilindrata a cinque litri. La sfida Ford-Ferrari tra il 1964 ed il 1967 aveva portato ad un incremento delle prestazioni sui velocissimi rettilinei del tracciato francese. Le Ford GT delle due scuderie ufficiali montavano i V8 di sette litri, mentre la Ferrari con il prototipo P4 aveva il V12 di 4 litri. Per il 1968 entrambe le vetture non potevano più correre: i pro-



Approfittando dei problemi delle Porsche, prima della metà della gara la GT40 della scuderia Wyer di Lucien Bianchi e Pedro Rodriguez (sopra) prese il comando mantenendolo fino al traguardo aggiudicandosi la 24 Ore del 1968.

totipi potevano avere una cilindrata massima di 3 litri, per adeguarsi ai motori di F1 dell'epoca e ridurre i costi, mentre le vetture Sport derivate dalla GT di serie con almeno 50 esemplari prodotti, potevano montare pro-

pulsori fino a 5 litri. Enzo Ferrari era molto contrariato da queste scelte, la P4 del 1967, oltre ad essere bellissima e famosa in tutto il mondo dopo l'arrivo in parata a Daytona, era molto competitiva ed aveva vinto il titolo mondiale





anche se non era riuscita a conquistare Le Mans, ma non era più utilizzabile. Per protesta, decise di non realizzare più nessuna vettura per il mondiale di durata 1968, dopo anni di militanza nella serie. Tra gli assenti anche Jacky Ickx, che doveva essere al volante della Ford, ma a causa di un incidente con conseguente frattura di una gamba, non può partecipare alla gara.

Il tracciato della Sarthe subì anche delle modifiche, nel tratto tra Maison Blanche ed il rettilineo dei box con la creazione della prima Chicane Ford per ridurre le velocità nello stretto rettilineo dei box che allora non aveva ancora nessuna separazione tra la corsia per i rifornimenti e la pista dove sfrecciavano le vetture ad oltre 250 all'ora. Correre a settembre, come accadrà quest'anno, significava avere una notte molto lunga, e per compensare fu anticipata l'inizio della gara,

mentre era concessa l'eventuale sostituzione della batteria per compensare il lungo tempo di impiego dei fari.

L'edizione 1968 di Le Mans dà inizio ad un nuovo periodo delle gare di durata: assenti le Ford ufficiali e le Ferrari, la protagoniste della maratona sono le nuove Porsche con i prototipi di tre litri e le collaudate Ford GT40 con i motori di 5 litri. L'inglese John Wyer, ex ds dell'Aston Martin e collaboratore della Ford, ora titolare di una sua squadra schiera in pista le vecchie Ford GT40 sponsorizzate con i colori celeste-arancio dalla Gulf Oil. Tra le vetture iscritte alla gara ci sono anche le Alpine, le Matra e la Howmet TTx con il motore a turbina derivato da quello di un elicottero

Gianni Agnelli dà il via alla maratona alle 15 del pomeriggio, sotto un cielo plumbeo e l'asfalto umido con le Porsche che conquistano il comando della gara,

ma dopo nove ore ben due vetture di Zuffenhausen, delle quattro ufficiali, sono ferme per problemi meccanici, una terza è squalificata e la rimanente in gara è attardata con problemi all'impianto elettrico. La GT40 della scuderia Wyer di Pedro Rodriguez e Lucien Bianchi prende il comando della gara e continua a macinare chilometri indisturbata fin sotto la bandiera a scacchi. Fortunatamente la tanto temuta nebbia non si è vista, ma la pioggia, a tratti intensa, ha accompagnato i superstiti durante la notte. Alle tre del pomeriggio della domenica la GT40 taglia il traguardo con cinque giri di vantaggio sulla vecchia Porsche 907 di Rico Steineman / Dieter Spoerly e sei giri sull'unica 908 superstite di Jochen Neerpasch/Rolf Stommelen.

Seguono le piccole Alfa Romeo 33/2 con il V8 di 2.000 cc di Ignazio Giunti/Nanni Galli e Carlo



Alla fine, l'edizione autunnale della 24 Ore fu vinta dalla Ford Con Bianchi e Rodriguez che staccarono di cinque giri la Porsche 907 n.66 di Hans Heinrich 'Rico' Steinemann e Dieter Spoerry (a destra) ma la gara fu un successo anche per le Alfa Romeo 33/2 con Giunti e Galli quarti seguiti da altre due 2 litri della Casa di Arese. Buona prestazione anche per le Alpine con quattro vetture classificate tra le prime 11.

Facetti/Spartaco Dini. Con questa vittoria il mondiale Sport è nuovamente nelle mani della Ford. La Le Mans 1968 di settembre è una gara un po' in sordina ma segna anche l'inizio di un nuovo periodo che porterà, entro pochi anni ad avere nuovi protagonisti della gare di durata; scorrendo la classifica oltre alla Porsche, ci sono i costruttori francesi ed una serie di piloti che diventeranno campioni delle ruote coperte: Rodriguez, Stommelen, Piper, Attwood, Wollek, Pescarolo.

Massimo Campi

Foto Arch. Ford e Carmignani



L'ULTIMO HIGHLANDER



Fernando Alonso ha lasciato la F1 a fine 2018, a trentasette anni, frustrato da oltre un decennio di inutili tentativi di mettere le mani sul terzo titolo mondiale, e stimolato da nuove sfide nel WEC, dove con la Toyota ha vinto la 24

Ore di Le Mans, quella di Daytona e la corona iridata, oltre al sogno di Indy e Dakar.

"Iceman" la F1 ha provato a mollarla a fine 2009, due anni dopo aver vinto il mondiale con Ferrari, iscrivendo il suo nome nell'albo d'oro, subito dopo Alonso. A





trentuno anni ha cercato di reinventarsi rallyman, ed è stato accolto da Citroën che ha dato vita a una seconda squadra, Junior team, per farlo correre sulle C4 WRC, soluzione ideata anche per Sébastien Ogier. A differenza del giovane francese, "RKK", acronimo che ricorda il KKK del quattro volte campione del mondo Juha Kankkunen non combina un granché, nemmeno l'anno dopo quando gestisce in proprio una delle nuove DS3 WRC.

Per fortuna la F1 non lo ha dimenticato. La Lotus di Tony Fernandez lo richiama in servizio attivo, e il nostro sembra ritrovare d'incanto quel dominio della velocità che lo aveva reso celebre all'inizio dell'avventura in F1. E non lo ha dimenticato nemmeno la Ferrari dove riapproda nel 2014.

Periodo intenso, coabitazione delicata, ma alla fine "Iceman", il pilota più difficile da ...tradurre, impenetrabile con le sue risposte monosillabiche tra il banale e lo scocciato.

Eppure lui, parliamo naturalmente di Kimi Raikkonen, "Iceman" in F1, RKK nei rally, è oggi il pilota più vero e un po' più amato del "circus".

Forte va forte, e lo sta dimostrando con l'Alfa Romeo, che guarda caso l'ha scelto per le sue campagne pubblicitarie, dove appare disinvolto e nella vita reale, un professionista che oggi, a quaranta anni, vive con leggerezza e divertimento la sua attività, "l'unica cosa che sa fare" dicono i detrattori... in un ambiente tanto plafonato, più banale del primo "Iceman"

Kimi Raikkonen è proprio l'ultimo Highlander della F1!

Franco Carmignani

Foto: Massimo Campi, Ferrari, Lotus, McLaren, WRC



La carriera in F1 di Raikkonen inizia alla Sauber per poi passare alla McLaren e quindi alla Ferrari con la quale conquista il titolo nel 2007 (foto a sinistra). Nel 2009 lascia il Circus per passare ai rally, ma ritorna con la Lotus di Tony Fernandes e nel 2014 è richiamato in Ferrari, con la quale ottiene la sua ultima vittoria in F1 al GP degli USA nel 2018 (in basso), per poi tornare quasi "alle origini" andando alla Sauber - Alfa Romeo.



L'EROE DEI DUE MONDI



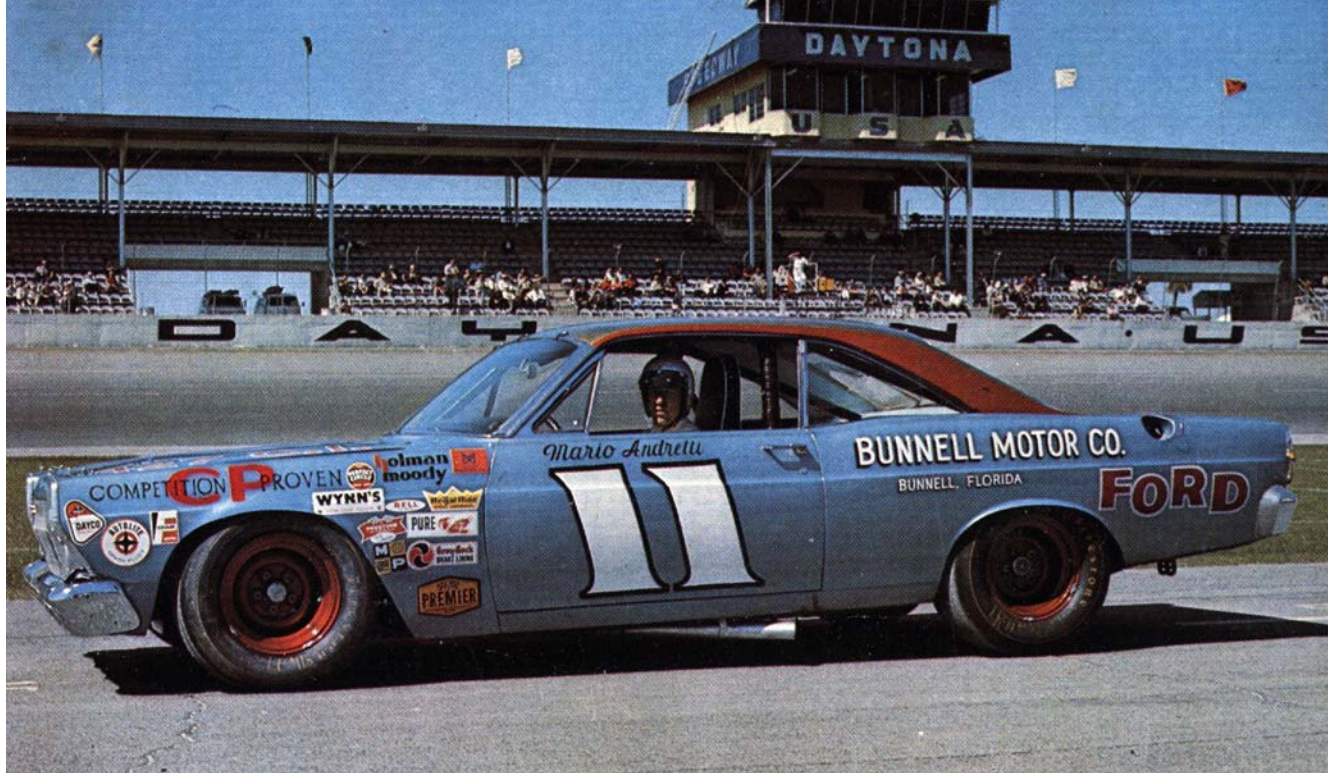
"Se hai ogni cosa sotto controllo, non stai andando veloce". A volte ti viene il dubbio che sia proprio lui - il campione del mondo che avevamo conosciuto a Monza nel 1979, quando gli avevamo dato un passaggio con la nostra Mini Clubman, dalla Ascari dove si era fermato durante la gara Procar con le BMW M1, al suo box, con tanto di apertura ...automatica dei vari cancelli! - il più grande di tutti. Certo, Michael Schumacher, Lewis Hamilton, Manuel Fangio, Alain Prost e Sébastien Vettel hanno vinto una barca di titoli mondiali, rispetto al suo unico iride. Altrettanto vero è che Ayrton Senna sia stato il più amato e Niki Lauda il più carismatico. Mario Andretti ha però vinto tutto ciò che c'era da vincere, eccezion fatta per la 24 Ore di Le Mans, a lungo inseguita, dove può contare solo su un secondo posto... Ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis, la Daytona 500, la Pikes Peak, guidando vetture sport, sprint, stock cars, monoposto su



ovali, pista e stradali, circuiti cittadini, su sterrato e su asfalto. Ha vinto praticamente a tutti i livelli degli sport motoristici e può vantare un record di quattro titoli Indycar. Ha guidato per cinque decenni con una passione e una gioia che trova ben pochi riscontri. Insomma Mario è una vera icona, e la sua vicenda umana sa tanto di riscatto di quella pagina amara di storia che oggi è stata giustamente sdoganata.

Mario è nato nel 1940 a Montona, Italia (ora Croazia), nelle vicinanze di Capodistria, Fiume e a nord-est Trieste, quando già era iniziata la seconda guerra mondiale. Finita la guerra la penisola istriana, dove si trovava Montona, divenne parte della Jugoslavia. Nel 1948 la famiglia decise di venir via come tanti altri. Prima tappa a Udine poi in Toscana. Per sette anni gli Andretti hanno vissuto in un cam-





La carriera di Andretti ha spaziato dalle Stock Car alla Can Am e lo ha visto imporsi subito nella Indy Car in cui debuttò nel 1964 vincendo l'anno successivo il campionato e, nel 1969, la 500 Miglia di Indianapolis (a destra).

po profughi a Lucca. Si erano sistemati in un locale con altre famiglie, con coperte che separavano gli alloggi di ognuno. Il passo successivo era prendere una nave ed emigrare, ma non era facile ottenere il visto per USA, Argentina o Australia. Per gli Andretti l'attesa si è protratta per anni. Quando finalmente arrivò il via libera, la famiglia di cinque persone lasciò tutti i propri averi e iniziò una nuova vita in America. La mattina del 16 giugno 1955, il transatlantico italiano Conte Biancamano arrivò nel porto di New York. Si stabilirono a Nazareth, in Pennsylvania, un piccolo comune nella contea di Northampton, avevano 125 dollari e non parlavano inglese. Mario e suo fratello gemello, Aldo, quindicenni, un anno prima di arrivare negli Stati Uniti, erano andati a Monza per assistere al Gran Premio d'Italia. Le corse automobilistiche stavano diventando sempre più un sogno per entrambi, il campione del mondo di allora era Alberto



Ascari, l'idolo di Mario. Pochi giorni dopo l'arrivo in America, scoprirono una pista da corsa proprio vicino casa, il Nazareth Speedway, un ovale di mezzo miglio, ben diverso da Monza... Le auto erano vetture di serie modificate, ma c'era molta velocità, e la cosa sembrava molto, molto fattibile per loro, che divennero clienti fissi di quel mondo preparandosi da soli la prima macchina.

Aldo fu quasi subito fermato da un brutto incidente, Mario invece passò via via dal dirt track, alle sprint e alle midget, prevalentemente su sabbia, e ottenne la sua prima vittoria il 3 marzo 1962, a Teaneck nel New Jersey.

Formatosi a quella dura scuola, dove nessuno ti regalava niente, anzi, la sua carriera è stata un crescendo. Ha debuttato su una Indycar a Trenton, il 19 aprile 1964, partendo dal 16° posto e finendo 11° nella gara di 100 miglia, e ha guadagnato 526,90 dollari nel suo debutto da professionista.

L'anno seguente, dopo aver vinto la sua prima gara di Indy Car, il Gran Premio Hoosier, lo ritroviamo già sul terzo gradino del po-

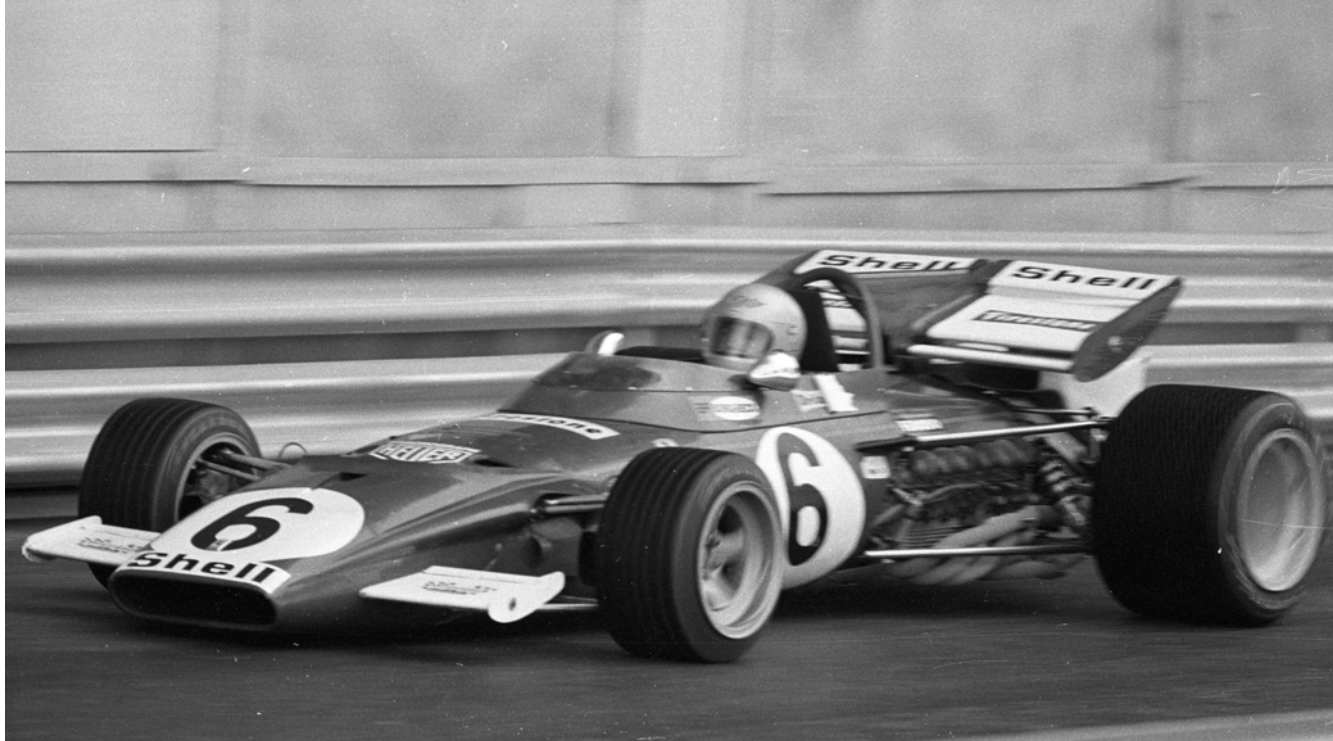




Varie anche le sue partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans a partire dal 1966 con la Ford MKII in equipaggio con Lucien Bianchi (sopra) e chiudendo nel 2000, a 60 anni, con la Panoz LMP-1 Roadster-S che portò al 15esimo posto.

dio nella 500 miglia di Indianapolis, designato come Rookie-of-the-Year. Quell'anno vinse il suo primo Campionato Indy Car - con 12 piazzamenti nei primi quattro posti - e divenne il più giovane pilota (a 25 anni) a vincere quel titolo. Nel 1966 il bis e la prima pole position alla Indy 500, ripetuta la stagione successiva, quando ha centrato il successo nella Daytona 500 con le stock cars, e nella 12 Ore di Sebring.





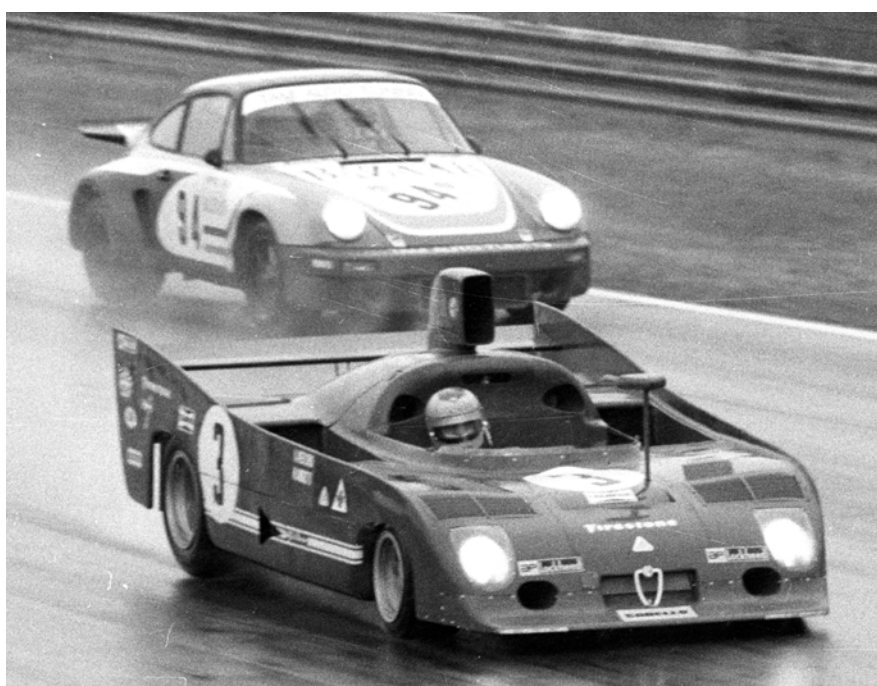
La sua partecipazione alla Formula 1 lo ha visto al volante anche della Ferrari, a iniziare dalla B2, e poi dell'Alfa Romeo, Casa per la quale ha corso anche tra le Sport con la 33.

Aveva 28 anni - nel 1961 si era sposato con Dee Ann, ed erano già arrivati Michael e Jeff e nel 65 avevano ottenuto la cittadinanza statunitense - quando il 4 ottobre 1968 ha realizzato il sogno di una vita, correre in F1! Con la Lotus 49 si qualifica in pole position nella sua primissima gara, il Gran Premio degli Stati Uniti a Watkins Glen, bruciando due big come Jackie Stewart e Graham Hill.

L'altro grande sogno di Mario si materializza il 30 maggio 1969 con la conquista della 500 Miglia di Indianapolis "the greatest race in the world" che gli ha spianato la scalata al terzo titolo Indy Car. La Ferrari arriva nel '70 quando con Giunti e Vaccarella vince la 12 Ore di Sebring, ed è con una "rossa", la 312 B, che "Piedone" vincerà il primo Gran Premio a Kyalami in Sud Africa nel 1971.

Mario Andretti, l'esule istriano emigrato negli USA, con il mito di Alberto Ascari (ultimo italiano a vincere un titolo mondiale in F1) è il nuovo "Eroe dei Due Mondi!"

Franco Carmignani
Foto Arch. Carmignani e Ford





MARIO ANDRETTI AI VERTICI CON LA LOTUS

"**U**no lotta, fatica ed attende tutta una vita il giorno della conquista del titolo, per poi vederlo rovinato dall'esito di un Gran Premio incredibile. È un peccato vincere in queste condizioni". Con queste parole, Mario Andretti commentò tristemente la conquista del suo titolo mondiale con la Lotus. Era il 10 settembre 1978. Un giorno tragico per il motorsport, complice il drammatico incidente verificatosi al via del Gran Premio d'Italia a Monza. Una paurosa carambola che coinvolse undici vetture. Vittorio Brambilla e Ronnie Peterson furono ri-

coverati d'urgenza, ma se l'italiano fortunatamente se la cavò, lo svedese, nonché compagno di Andretti alla Lotus perse la vita per embolia grassosa mentre era ricoverato a Milano e dove era stato sottoposto ad un lungo intervento chirurgico agli arti inferiori. In quell'inafausto giorno, la carriera dell'italo-americano toccava il suo apice in Formula Uno, perché negli anni a seguire la Lotus non fu più in grado di mettergli a disposizione una monoposto competitiva. La sua avventura al fianco del vulcanico Colin Chapman era iniziata dieci anni prima, nel 1968,

quando fece il suo esordio nel Circus e fu subito protagonista. Il 5 ottobre, sul circuito di Watkins Glen sede del G.P. USA siglò la pole position al volante della Lotus 49B numero dodici, precedendo di un soffio un certo Jackie Stewart sulla Matra MS10 ed il blasonato Graham Hill pilota di punta della Lotus, entrambi in lotta per il titolo. Anche in corsa dimostrò di che stoffa fosse fatto quel rookie italo americano. Inseguì il leader Stewart e quando ruppe il musetto, con l'ala anteriore che strisciava sulla pista, proseguì senza perdere posizioni. Costretto a riparare il danno ai

box, ripartì tredicesimo e solo la rottura della frizione riuscì a porre fine alla sua corsa d'esordio. Il Gran Premio venne vinto da Stewart davanti ad Hill, che poi avrebbe vinto il mondiale all'ultimo round in Messico. Ma Andretti aveva dimostrato di avere il piede pesante e che Chapman aveva visto giusto ad affidargli una sua monoposto. Non a caso, il geniale manager britannico aveva notato Mario già nel 1965 in occasione della 500 Miglia di Indianapolis vinta da Jim Clark proprio sulla Lotus. Pare che allora gli disse di farsi vivo quando si sarebbe sentito pronto per fare il grande salto nel Circus. Premesse che però furono inizialmente deluse. Nel 1969 Andretti, pur rimanendo alla Lotus, corse solo tre gran premi conclusi sempre con un ritiro. Il suo rapporto con la Lotus si interruppe e dal '70 al '75 "Super Mario" gareggiò in F.1 al volante di diverse monoposto. Dapprima con la March, poi con la Ferrari ed infine con l'americana Parnelli. Anni di alti e bassi, in cui



Mario Andretti con Colin Chapman e, sotto, con la Lotus al GP degli USA del 1968.

arrivò il primo podio (terzo nel Gran Premio di Spagna 1970 sulla March) e la prima vittoria (in Sud Africa con la Rossa). Sulla Parnelli ottenne solo piazzamenti a punti. Nel 1976 Andretti tornò alla corte di Chapman pretendendo però che il grande capo focalizzasse la sua attenzione sul progetto Formula 1.

La fase iniziale del 1976 fu un po' travagliata per il team inglese; Andretti corse il primo appuntamento in Brasile in cui si ritirò, poi a Kyalami e Long Beach tornò alla Parnelli. Dalla Spagna però era nuovamente sulla monoposto nera e oro. Non mancarono i ritiri, ma poi il modello 77 iniziò a crescere. In Svezia partì col secon-



do tempo accanto a Scheckter balzando subito in testa, ma avendo anticipato la partenza venne penalizzato di un minuto. Costretto a forzare il ritmo, alla fine cedette il motore.

Seguirono dei piazzamenti in zona punti e i due terzi posti in Olanda e Canada (dove rinnovò il contratto con Chapman) e poi finalmente arrivò il successo in Giappone dopo un digiuno lungo 31 Gran Premi. Il tutto andò in scena il 24 ottobre in una palpitante gara sul circuito del Fuji. Per intenderci, l'ultimo round dello scontro iridato tra Lauda e Hunt, quello sotto il diluvio. Andretti partiva dalla pole ed intelligentemente non prese grossi rischi nelle fasi iniziali della gara visto che il tracciato era un vero e proprio acquitrino. Non gradiva particolarmente il bagnato: *«È come trovarsi su un'autostrada e seguire una macchina spegnendo il tergicristallo. In America con la pioggia non si corre»*. Al Fuji comunque si mantenne nelle posizioni di testa e quando il leader provvisorio Depailler forò, fu lesto a soffiargli il comando e tenendolo sino alla bandiera a scacchi.

Nella stagione seguente infatti, la scuderia britannica mise a disposizione del duo Andretti e Nilsson il modello 78, la prima vettura che sfruttava il cosiddetto effetto suolo, destinato ad aprire una nuova era.

L'esordio avvenne nel primo Gran Premio stagionale in Argentina in un autodromo (quello di Buenos Aires) militarizzato per timori di possibili episodi di violenza e Andretti concluse al quinto posto. Un risultato modesto ottenuto sulla macchina ceduta da Nilsson, in quanto la sua '78 era rimasta incidentata durante la prima giornata di prove complice l'esplosione a bordo dell'estintore.

Fecero seguito due ritiri in Brasile ed in Sud Africa. Al quarto round però Andretti fece centro. Vinse in terra americana sul cittadino di Long Beach, dopo un duello serrato con la Wolf del capofila Scheckter ormai alle prese con il deterioramento di una gomma. Per la prima volta un pilota statunitense si affermava in una gara di casa. Poco più di un mese dopo, "Super Mario" si concesse il bis a Jarama in Spagna. Il suo fu

un vero e proprio monologo dall'inizio alla fine dopo esser scattato dalla pole. Il terzo trionfo andò in scena il 3 luglio in Francia. Malgrado la pole, Andretti partì male e ritrovandosi quarto si vide così costretto a rimontare. Il suo missile nero e oro però gli permise di portarsi alle spalle del battistrada Watson già al dodicesimo degli ottanta passaggi previsti. La lotta tra la Lotus e la Brabham-Alfa Romeo andò avanti sino all'ultimo giro, con il nordirlandese in grado di respingere gli assalti dell'italo-americano, autore anche del giro più veloce. Ma a 500 metri dal traguardo, nella penultima curva, ecco il colpo di scena. Watson ebbe un'esitazione e Andretti lo fulminò transitando primo sul traguardo di Digione.

Grazie a questo successo, Andretti si portò al secondo posto nella classifica piloti a pari punti con Scheckter e ad una sola lunghezza dal leader, il ferrarista Lauda. Anche Gunnar Nilsson, seconda guida del team, era riuscito a salire sul gradino più alto del podio in Belgio e ciò rendeva consapevoli Chapman e soci di





poter contare finalmente su un progetto molto competitivo e che il titolo mondiale non era più un sogno proibito. Ma a partire da Silverstone e per gli altri tre Gran Premi successivi, patì ben quattro ritiri e tutti a causa del motore.

A Zandvoort, la pole faceva ben sperare "Piedone", ma una partenza poco felice lo relegò al ruolo di inseguitore. Superato Laffite attaccò Hunt per la prima posizione alla curva Tarzan dopo il rettilineo d'arrivo, il focoso britannico rispose con un brusco cambiamento di direzione urtando la Lotus. Morale, entrambi finirono fuori. Una volta ai box venne raggiunto dal Campione del Mondo in carica che imbufalito gli disse: «*Forse nella tua carriera vincerai tanti Gran Premi, ma non riuscirai mai a raggiungere il titolo mondiale perché commetti troppi errori*». Senza perdere la calma "Super Mario" replicò: «*Sei uno stupido pazzo con la co-*

rona. Il mondiale ti ha dato alla testa e non riesci più a pensare». Due settimane dopo, l'alfiere della Lotus tornò a sorridere trionfando a Monza nel Gran Premio in cui Lauda, ormai in partenza da Maranello, mise le mani sul suo secondo mondiale. Per Andretti fu una vittoria a mani basse. Felice per la sua quarta vittoria, si disse rammaricato per la sfortuna che lo aveva colpito nell'ultimo periodo: «*...peccato sarei stato in lizza per il mondiale, ma vincerò il titolo l'anno prossimo*». Una frase profetica. A fine stagione, nella graduatoria piloti, Andretti chiuse terzo alle spalle di Lauda e Scheckter, mentre la Lotus si piazzò alle spalle della Ferrari tra i costruttori. Un viatico promettente in vista del 1978, che l'avrebbe consacrata dominatrice assoluta del Circus. L'arma micidiale era rappresentata dal modello 79, un ulteriore sviluppo del precedente che perfezionava il concetto di "wing

Lo strapotere delle Lotus fu messo in discussione in Svezia quando ad Anderstorp fu Niki Lauda ad imporsi con la poi contestata Brabham BT46B dalla vistosa ventola che favoriva un effetto suolo.

car", ovvero vettura ad ala rovesciata. Sul fronte piloti, vista l'indisponibilità di Nilsson, venne nuovamente ingaggiato Ronnie Peterson che aveva lasciato Chapman per un dissidio nel 1976. Chapman però mise subito le cose in chiaro, stabilendo che l'italo-americano avrebbe ricoperto il ruolo di prima guida. Nei primi due round del mondiale venne ancora schierata la '78, ma si capì subito che la concorrenza avrebbe avuto poco spazio. Dunque buona la prima per Andretti, che vinse in Argentina con tanto di pole e andò in testa al mondiale. Peterson invece si impose in Sud Africa. Per ammirare la Lotus 79 si dovette attendere il 21 maggio quando il Circus fece capolino in Belgio e mentre il campionato s'avvicina-



va al giro di boa. A Zolder solo Andretti poté disporre della nuova nata, con la quale vinse a mani basse partendo dalla pole. Alle sue spalle giunse Peterson, autore di una grande rimonta dopo esser stato richiamato ai box per sostituire le gomme anteriori. I perfoli sostennero che dal muretto vollero evitare un confronto diretto tra i due piloti negli ultimi giri. La doppietta delle monoposto nere e oro si ripeté due settimane dopo in Spagna, dove venne schierata la seconda '79. Andretti e Peterson monopolizzarono la prima fila e nonostante un via poco felice, si portarono senza tanta fatica nelle posizioni di vertice siglando una nuova doppietta.

Tutti parlavano ormai di campionato finito, ma nel Gran Premio di Svezia lo strapotere Lotus fu messo in discussione. Ad Anderstorp 17 giugno, Andretti era in pole e Peterson quarto, ma tra i due si insinuarono Watson e Lauda sulle Brabham-Alfa Romeo che stupirono per la competitività ritrovata e per la vistosa ventola posizionata nella parte pos-

teriore. Dopo la vittoria di Lauda in Svezia, la sua vettura venne contestata per il pericolo dei detriti sollevati e sparati all'indietro dalla ventola ed Ecclestone rinunciò alla sua nuova "arma".

Chiusa questa parentesi tecnico-politica, la stagione proseguì sempre più all'insegna del Lotus-power. Andretti trionfò in Francia, Germania e Olanda. Peterson invece si impose in Austria, ma grazie ai secondi posti rimase l'unico contendente al titolo nei confronti di "Super Mario". Alla vigilia del Gran Premio d'Italia, i due piloti erano separati da dodici lunghezze e la corsa nel Tempio della Velocità (terz'ultimo round stagionale) sarebbe stata fondamentale nella lotta iridata. Il 38enne pilota di Montona poteva giocare di rimessa, se avesse vinto e Peterson non fosse andato oltre il quarto posto, si sarebbe laureato campione. Ronnie doveva quindi giocarsi il tutto per tutto e forse ciò non lo rendeva particolarmente sereno, anche se il circuito brianzolo gli era sempre stato amico e a testimoniarlo era-

no i suoi tre successi ottenuti in passato (due con la Lotus ed uno con la March). La domenica mattina, durante il warm-up, lo svedese incappò in un'uscita di pista finendo in sabbia alla seconda variante, danneggiando irreparabilmente la sua Lotus. Non potendola utilizzare in gara, Peterson si vide costretto a salire sulla vettura di riserva, che però era il modello 78 e sulla quale venne montato il Ford-Cosworth della 79 incidentata. Tanti, forse troppi inconvenienti che rendevano la missione di Ronnie quasi impossibile. Nel giro di riscaldamento prima della corsa, si manifestarono pure dei guai all'alimentazione forse causati dalla presenza di sabbia negli iniettori. Si spiegherebbe così la partenza lenta di Peterson che gli fece perdere posizioni e che lo imbotigliò alla strettoia verso la prima variante. Se davanti Villeneuve aveva preso il comando precedendo Lauda ed Andretti, dietro fu l'inferno. Alcune vetture si urtarono e la Lotus di Peterson andò a sbattere contro le barriere venendo subito avvolta

dalle fiamme. Solo grazie all'intervento di alcuni piloti e dei "Leoni" della Cea, lo svedese venne estratto dall'abitacolo ancora cosciente, ma con ustioni agli arti e fratture alle gambe. Purtroppo il destino del rivale di questo campione, ebbe il tragico epilogo che tutti sappiamo.

La corsa ovviamente interrotta riprese con una seconda partenza data con circa tre ore di ritardo. Villeneuve andò ancora in testa davanti ad Andretti, ma la direzione gara penalizzò entrambi di un minuto per aver anticipato il via. Vano fu quindi il sorpasso dell'italo-americano sul canadese a cinque tornate dal termine, perché la vittoria venne assegnata a Lauda davanti a Watson e Reutemann.

Classificato sesto e con Peterson fuori gioco, Andretti ottenne la certezza matematica della conquista del titolo mondiale. S'era avverato quanto pronosticato l'anno prima dal pilota della Lotus mentre festeggiava il suo successo a Monza. Sempre in occasione del trionfo italiano del '77, Andretti ebbe modo di definire quel successo uno dei più belli della sua vita, sottolineando: *«Quello che mi ha entusiasmato è stato il pubblico che scandiva il mio nome sul podio. Una vittoria a Monza è più importante di qualsiasi altra»*. Invece nel post gara di quel cupo 10 settembre le meritate celebrazioni avevano ceduto il posto all'angoscia ed al dolore.

In pratica la stagione di Andretti e della Lotus si chiuse qui. Gli ultimi due Gran Premi in calendario non furono esaltanti per la scuderia di Chapman, campione anche tra i costruttori. A Watkins Glen, dopo un inizio al comando, Andretti perse via via terreno fino al definitivo abbandono, complice la rottura del propulsore. In Canada, la Lotus siglò una nuova pole, con Jarier. Il transalpino

condusse il Gran Premio con autorevolezza fino a venti giri dal termine, quando fu vittima di una perdita d'olio. Un inconveniente che spalancò le porte del primo successo in F.1 a Gilles Villeneuve. Delusione anche per Andretti, solo decimo, ma per il binomio Andretti-Lotus non poneva fine solo ad una stagione, bensì ad un ciclo radioso, come anticipato all'inizio.

A Watkins Glen, "Super Mario", aveva annunciato il rinnovo di contratto con Chapman per altri due anni confidando probabilmente in un ulteriore sviluppo della vettura. Invece il 1979 avrebbe riservato amare sorprese al team di Ketteringham Hall. Sulla scia dei trionfi del mondiale appena terminato, Chapman costruì la Lotus 80. Un modello ancora più estremo del precedente, che impressionava per la quasi totale assenza di ali, fatta eccezione di una lama posizionata. Lo sviluppo però fu subito complicato e nei primi quattro Gran Premi, Andretti ed il suo nuovo compagno Carlos Reutemann utilizzarono la vecchia 79. Solo in Spagna scese in pista e con un solo esemplare la tanto attesa Lotus 80, che ovviamente fu riservata ad Andretti.

Nonostante il terzo posto conquistato dopo essere partito col quarto tempo, "Piedone" non si disse soddisfatto della nuova vettura, ammettendo che forse Chapman aveva azzardato troppo. Alla fine una lunga serie di guai indusse i tecnici britannici a ridimensionare il progetto MK80, ripiegando sulle soluzioni della 79. Ne uscì però una sorta di ibrido. La monoposto di base non era quella dell'anno prima e seguiva una filosofia di progettazione completamente diversa mentre la concorrenza aveva fatto passi da gigante.

Il bilancio finale fu ancor più disastroso dell'anno prima con solo un misero punto arpiato con il sesto posto all'ultimo round di Watkins Glen.

Per "Super Mario" era ormai il momento di cambiare aria, anche perché la Lotus non era certo in grado di fornirgli una monoposto competitiva nell'immediato futuro. Tra le offerte ricevute, accettò quella dell'Alfa Romeo, con la quale inaugurò la stagione 1981 con un prezioso quarto posto a Long Beach, ma si trattò dell'unico risultato di rilievo di quel campionato.

Carlo Baffi

Foto: Arch. Ford, Arch. Carmignani





QUANDO "PIEDONE" INFIAMMÒ MONZA

Un periodo significativo nella carriera in Formula Uno di Mario Andretti è rappresentato dal 1982. Un capitolo breve, ma sicuramente molto importante ed intenso. Per comprendere meglio il tutto occorre aprire una parentesi su quella stagione. Il 1982, oltre che per il titolo iridato di Keke Rosberg conquistato con una sola vittoria, passò alla storia per essere stato uno degli anni più drammatici vissuti dalla Ferrari. In poco più di tre mesi, il Cavallino perse i suoi due piloti ufficiali. Prima Gilles Villeneuve morto tragicamente l'8 maggio nel corso delle prove del Gran Premio del Belgio a Zolder, mentre cercava di battere il tempo del compagno Didier Pironi. E proprio quest'ultimo l'8 agosto rimase vittima di un terribile schianto ad Hockenheim nel corso delle prove del Gran Premio di Germania, che pose fine alla sua carriera. A stagione iniziata, arrivò così un

altro francese Patrick Tambay, il quale però iniziò a lamentare una infiammazione cervico-brachiale, mettendo a rischio la sua partecipazione ad alcune gare. Enzo Ferrari allora, temendo di restare senza piloti decise di tornare sul mercato e la scelta ricadde su una sua vecchia conoscenza, Mario Andretti.

L'italo-americano ricevette la chiamata poco prima di Monza e si precipitò a Maranello. In verità si trattava di un gradito ritorno, perché Andretti aveva varcato i cancelli di quel luogo magico già nel 1970, ingaggiato per le gare di durata. L'anno dopo "Super Mario" era al volante della 312B, la monoposto con cui la Ferrari affrontò il mondiale di F.1 ed al suo quarto anno nella massima serie centrò il primo successo a Kyalami dove si disputò il Gran Premio del Sud Africa, round che apriva il Campionato. «Come si fa a non essere contenti quando si affida per la prima volta una mac-

china ad un pilota che la porta subito alla vittoria?» - fu questo il commento compiaciuto del Drake. Purtroppo quel trionfo fu solo un'illusione per il Cavallino, che sarebbe andato incontro ad un triennio parco di risultati.

E arriviamo così al faticoso 1982. Come detto sopra Tambay era sofferente, tanto che si vide costretto a dare forfait nell'ultima ora di prove del G.P. di Svizzera a Digione, per poi terminare la gara al quarto posto, ma fu ricoverato a Losanna per ulteriori accertamenti. Fortunatamente le visite esclusero lesioni alla colonna, notizie che furono di buon auspicio circa la sua presenza a Monza. Contemporaneamente dall'America, Andretti faceva sapere che sarebbe stato ben felice di correre a Monza sulla rossa. Certo, l'italo-americano era un po' a digiuno della F.1. Dopo il 1981 disputato sull'Alfa Romeo, aveva fatto una sporadica apparizione cinque mesi prima sulla Williams nel G.P.





Usa-Ovest a Long Beach al posto di Reutemann che aveva appena lasciato l'attività. Però il valore di "Piedone" era indiscusso ed in coppia con Tambay avrebbe potuto portare i suoi frutti in prospettiva del Campionato Costruttori, dove la Ferrari era in testa. Ebbene dopo pochi giorni, il 3 settembre, i giornali pubblicarono la tanto attesa notizia "Arriva Andretti!". Quello stesso giorno "Super Mario" atterrò all'aeroporto della Malpensa gremito da tifosi e media quindi Enzo Ferrari lo accolse a Maranello con un caloroso abbraccio e data l'ora di pranzo lo invitò al celebre ristorante "Il Cavallino". Seguì una visita al reparto corse per l'adeguamento del sedile e poi andarono in scena i primi giri a Fiorano intorno alle 19. I test sulla 126C2 proseguirono il giorno dopo per un totale di 60 giri con crono eccellenti, alla presenza di quasi 10 mila appassionati. Dopo la pausa domenicale, il lunedì seguì una simulazione di gara in cui il 42enne di Montona poté saggiare sia la vettura con cambio longitudinale, che quella con cambio trasversale. Il mercoledì anche Tambay,

non più dolorante, partecipò ai collaudi e nel confronto diretto risultò di 7 centesimi più lento dell'italo-americano.

Contemporaneamente a Modena, il Drake teneva una conferenza stampa in cui confermava il transalpino anche per il 1983, affiancato dal connazionale René Arnoux lasciato libero dalla Renault. Il venerdì mattina a Monza presero il via le prime prove non cronometrate e nella sessione pomeridiana, Tambay siglò il miglior tempo abbassando di oltre 4 secondi il record in prova stabilito nel 1981 proprio da Arnoux. Andretti invece non andò oltre il sesto posto lamentando problemi di traffico a Lesmo, ma elogiò la 126C2, definendola stabile, facile da guidare e potente. Nell'ultima sessione cronometrata del sabato, fu ancora Tambay ad essere protagonista nelle prime battute facendo registrare il miglior tempo, ma la felicità al box del Cavallino venne subito soffocata dal gran giro di Nelson Piquet con la Brabham-Bmw. Una prestazione che pareva insuperabile, ma ad un quarto d'ora dalla bandiera a scacchi scese in pista

"Super Mario". Dopo il giro di lancio la sua rossa percorse traiettorie perfette dalla Roggia alle Curve di Lesmo, dall'Ascari alla Parabolica, fino a tagliare il traguardo e fermare i cronometri sul tempo di 1'28"43, che proiettava davanti a tutti la Ferrari numero 28. Immediatamente l'altoparlante annunciò quel giro-record e sulle tribune esplose la gioia dei 70 mila paganti accorsi a Monza. Una volta tornato nel motorhome Ferrari dove regnava l'euforia, Andretti ricevette i complimenti di Tambay, finito terzo alle spalle di Piquet: «...sei stato davvero bravo, ti invidio...» gli confessò il parigino. Il poleman era ancora incredulo di quanto accaduto: «Non mi par vero, proprio qui a Monza, una cosa fantastica. Certo che mai in vita mia ho guidato una vettura tanto efficace e tanto facile».

Smaltite le emozioni del caso, Andretti tornava sull'attualità rispondendo alle domande incalzanti dei giornalisti. A chi gli chiedeva se si fosse reso conto del giro-record, il poleman rispondeva: «Certe cose si sentono, mi sono reso conto che stavo andando for-

te». E sulle previsioni per la gara: «Non andrò subito all'attacco, con il pieno è inutile tirare a fondo e prendere rischi. Io voglio arrivare. È arrivando al traguardo che si vincono le gare».

Dunque una giornata indimenticabile destinata a restare nella memoria di tutti i ferraristi e nella storia del Circus e che per una strana magia andò in scena proprio nel "Tempio della Velocità". Per la precisione, in quel sabato quattro piloti oltre ad Andretti, fecero registrare velocità superiori ai 300 chilometri orari. Il sogno di vedere trionfare la Ferrari a Monza era alquanto reale. In gara però la musica fu un po' diversa. Il Cavallino dovette accontentarsi del secondo e terzo posto, dietro al futuro ferrarista Arnoux.

In sostanza un podio tutto Ferrari, che esaltò i numerosissimi tifosi che avevano invaso l'Autodromo. Tutto s'era deciso all'inizio. Piquet aveva bruciato Andretti in partenza e preso il comando seguito da Tambay e Arnoux. La leadership del brasiliano fu però brevissima e venne preso da Tambay che a sua volta venne infilato alla Parabolica da Arnoux. Il transalpino prese il largo ed il Gran Premio non riservò altre grandi emozioni. Le due 126C2 inseguirono la Renault capofila, ma col passare dei giri le chances di vittoria andarono via via diminuendo. Tambay giunto secondo non nasconderà il suo rammarico: «Potevo vincere, mi ha tradito una minigonna che si è usurata più del previsto. In Parabolica ed all'Ascari non riuscivo a tenere la traiettoria». D'altronde la sua piazza d'onore era da ritenersi un ottimo risultato, dal momento che in mattinata, durante il warm-up aveva patito la rottura del motore ed i meccanici avevano dovuto montare in extremis il nuovo propulsore per la gara. Qualche rimpianto anche per Mario Andretti che salì sul terzo



gradino del podio: «Al via mi sono trovato sulla linea di partenza, sulla vernice e le gomme hanno pattinato un po' e non sono partito come avrei potuto. Poi - aggiunse il ferrarista - ho avuto un problema all'acceleratore che non andava sino in fondo, ma col passare dei giri l'inconveniente è quasi scomparso». Nel complesso il Cavallino tornò dal Gran Premio d'Italia con un podio e dieci punti d'oro in più nei costruttori, che gli permisero di allungare in classifica sulla McLaren.

Ormai mancava un solo round alla fine del mondiale: il Gran Premio di Las Vegas in programma sabato 25 settembre, L'avventura in rosso di Andretti, proseguì anche nella capitale del gioco d'azzardo. Malgrado avesse l'impegno con la Cart di correre il giorno 26. I suoi sponsor trovarono però un accordo con la Ferrari e con gli organizzatori americani in virtù del quale "Super Mario" avrebbe partecipato al Gran Premio ed il giorno successivo avrebbe corso anche nel Michigan partendo dall'ultima fila, non potendo disputare le qualifiche. Sicuramente una doppia fatica,

ma dopo quanto dimostrato nella settimana monzese per "Piedone" non sarebbe stato un grosso problema. Morale: a Las Vegas dove vinse Michele Alboreto su Tyrrell, Andretti scattò col settimo tempo e non andò mai oltre il quinto posto. Nel corso del 26° passaggio, fu vittima di un problema alla sospensione posteriore e dovette alzare bandiera bianca. Tambay non partì nemmeno, complice il riacutizzarsi del suo dolore articolare, ma il Cavallino conquistò ugualmente il Mondiale Costruttori; unica soddisfazione di un'annata tragica.

Non appena sceso dalla 126C2, dopo il suo ultimo Gran Premio in F.1, Andretti partì alla volta del Michigan International Speedway, dove nel "Detroit News GrandPrix" giunse secondo a 13" da Bobby Rahal e chiudendo poi la stagione al terzo posto. Insomma un epilogo più che positivo di un tour de force che arricchì di nuove pagine epiche la carriera di un asso del volante, non a caso soprannominato "Piedone".

Carlo Baffi

Foto Arch. Paolo D'Alessio

FERRARI A LE MANS

Il Cavallino Rampante ha voluto celebrare con una mostra le vittorie alla 24 Ore di Le Mans



TO

250 GTO

330 LMB

1967

1972

1973

275 GTB
COMPETIZIONE

2003

2008

2009

550 GTS
MARANELLO

F430 GT2

F430 GT2

2016

2017

2019

488 GTE

488 GTE

ITALIA GT2

SALA DELLE VITTORIE
VICTORIES ROOM

166 MM

La 166 MM, vettura specificamente progettata per le corse di lunga durata, prende il nome dalla Mille Miglia, celeberrima competizione di gran fondo in cui la casa di Maranello ha sempre ottenuto leggendari trionfi. Il 26 giugno 1949, Luigi Chinetti e Dorio di una 166 MM Barchetta Touring di proprietà dell'ingegner Luigi Selsdon, con una velocità media di 132,946 chilometri orari, contro una media scelerata di professionisti inglesi e francesi che gareggiavano con vetture preparative e fidei senza taccia. La leggenda narra che Chinetti guidò la vettura per oltre 23 ore, cedendo il volante a Luigi Selsdon per appena 30 minuti, sebbene nel "Libro delle corse" di quell'anno viene riportato che Chinetti guidò per poche ore lasciando la guida al compagno Luigi Selsdon ma lo stesso modello.

The 166 MM was designed specifically for endurance racing and took its name from the famous Mille Miglia race in which Maranello's cars took many legendary victories. On June 26 1949, Luigi Chinetti, a Milan-born driver who had emigrated to America, won the 24 Hours of Le Mans in a 166 MM Barchetta Touring with Luigi Selsdon. He did so at an average speed of 132.946 km/h, a feat that no other professional English and French drivers could match. The size of the Ferrari's, A spectacular and French drivers' preparation and tactical shrewdness. Although Chinetti handled the car on display for just a few hours, only Selsdon's name is mentioned in the book. The car on display is the same model.

ANNO/ANNO 1948
MOTORE/ENGINE V12 60° - 60° V12
CILINDRATA/DISPLACEMENT 1995
POTENZA/POWER 140 CV A 6



La "rossa" e la Sarthe, un importante capitolo della storia Ferrari, una gara che ha fatto conoscere il marchio modenese al mondo, e dal 15 gennaio 2020 a Maranello è aperta la mostra "Ferrari at 24 Heures du Mans" per celebrare settant'anni di vittorie della Casa del Cavallino Rampante alla 24 Ore di Le Mans. Gli spazi espositivi ospitano alcuni tra i modelli

che hanno contribuito a scrivere pagine memorabili della storia della gara di durata francese, come la 166 MM Barchetta Touring, la vettura che con Lord Selsdon e Luigi Chinetti ha vinto nel 1949, o la 488 GTE che si è aggiudicata l'ultima edizione con Alessandro Pier Guidi, James Calado e Daniel Serra. La mostra vuole essere un omaggio alle imprese di uomini, vet-



Ferrari 275 P



ture e piloti che hanno conquistato, nel corso dei decenni, 36 vittorie, di cui 27 di classe e nove assolute ed un'occasione unica per poter ammirare da vicino il trofeo della celebre maratona francese.

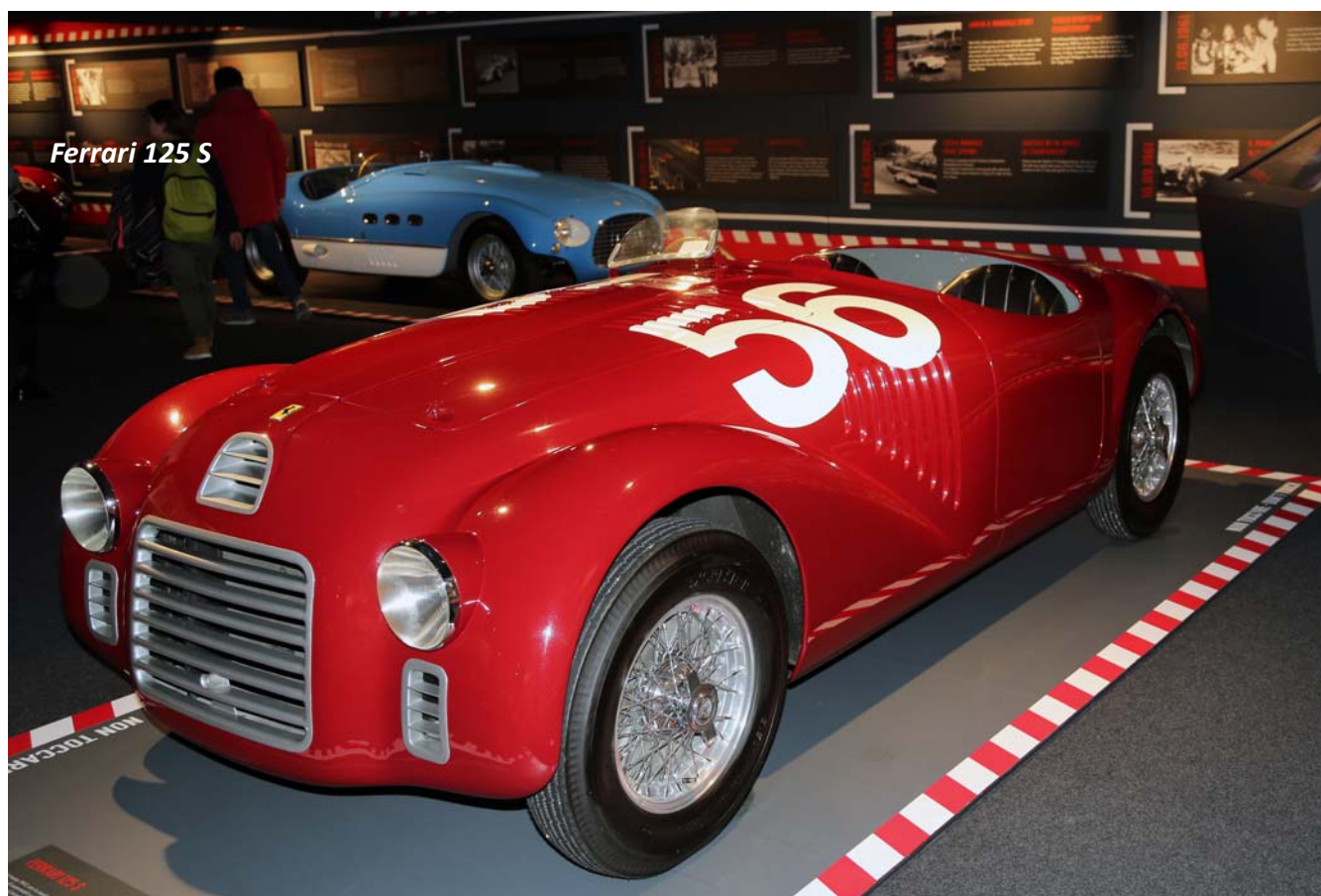
Tra Ferrari e Le Mans la storia inizia nel 1949, la Seconda Guerra Mondiale è appena finita, si cerca di ritornare alla normalità ed il Drake è pronto a nuove sfide. La Ferrari Spa è nata solo da due anni, il 12 marzo del 1947, anche se le sue origini sportive risalgono al 1929, quando gestiva in pista le Alfa Romeo. La prima vittoria di una Ferrari, arriva sul Circuito di Caracalla un paio di mesi dopo, ma le ambizioni del Drake sono ben altre, quelle di farsi conoscere a livello internazionale. La grande occasione arriva proprio un paio di anni dopo, nel 1949, alla 24 Ore di Le Mans con Luigi Chinetti che stava iniziando un lungo periodo di collaborazione con Maranello importando le prime vetture oltreoceano. Chinetti che ha già vinto la 24 Ore nel 1932 e nel 1934, schiera al via la nuova 166 MM

insieme al co-pilota Lord Selsdon, ed allo scadere del secondo giro dell'orologio sarà il primo pilota della storia a conquistare tre edizioni della celebre corsa francese. Durante la gara, Chinetti guidò la 166 MM per 23 ore, lasciando a Lord Selsdon solo un piccolo turno di guida. La 166 MM era stata presentata al Salone di Torino del 1948, come evoluzione della 166S, ed era stata denominata MM come acronimo della Mille Miglia dopo la vittoria di Clemente Biondetti e Giuseppe Navone nella maratona italiana. La vittoria di Luigi Chinetti sarà la prima di altre otto vittorie assolute, ma oltre a quelle ci sono tutte le varie vittorie nella classe GT.

A Le Mans Luigi Chinetti usò una 166MM in versione barchetta, carrozzata dalla Touring di Felice Bianchi Anderloni. Prodotta in 34 esemplari, la Ferrari 166 MM

venne realizzata sia in versione aperta che tipo berlinetta ed oltre alla Touring vennero vestiti alcuni esemplari da altri carrozzieri come Zagato, Allemano e Vignale e montava un V12 cilindri a 60° di 1.995 cc con una potenza di circa 140 CV. La spedizione a Le Mans fu una iniziativa di Chinetti che convinse Ferrari a

correre nella maratona francese conquistando una vittoria fondamentale per la storia delle rosse. Per ritrovare nuovamente il nome Ferrari sul gradino più alto del podio bisogna aspettare il 1954 con Froilan Gonzalez e Louis Trintignant che tagliano per primi il traguardo con la 375 Plus. La fabbrica di Maranello è oramai



Ferrari 125 S

una realtà consolidata, ha già vinto il titolo mondiale in F.1 con Alberto Ascari, importanti gare di durata, le vetture GT sono tra le più invidiate del mondo. La Ferrari 375 Plus è nata per conquistare il titolo mondiale Sport Prototipi, monta il V12, progettato da Aurelio Lampredi, con 380

CV di potenza. Il motore è quello derivato dalla monoposto 375 F.1 del 1951, e montato, in versione 4,5 litri, sulla 375 MM sport. La 375 Plus che vince a Le Mans monta la versione portata a 4.954 cc ed il telaio è carrozzato da Pininfarina. Nel 1954 la "375 Plus" si aggiudica anche la 1000

km di Buenos Aires e la Carrera Panamericana.

Ma è la Ferrari Testa Rossa la grande mattatrice della maratona francese. Vince quattro edizioni della gara, nel 1958, 1960, 1961, 1962, entrando da subito nella leggenda. La Ferrari 250 Testa Rossa nacque nel 1957, quando il nuovo regolamento imponeva una cilindrata massima di tre litri per le vetture prototipo. Il nome "Testa Rossa" deriva dalla colorazione rossa del coperchio delle valvole che caratterizzava il motore Ferrari da competizione. La storia della Testa Rossa inizia nel 1957, ma bisogna attendere la stagione successiva per il trionfo con Gendebien-Hill. Nel 1960 la barchetta del Cavallino riportò a Maranello il Mondiale Sport Prototipi grazie alla vittoria a Buenos Aires con Cliff Allison-Phill Hill e alla doppietta a Le Mans con Olivier Gendebien e Paul Frère seguiti da Pilette e Ricardo Rodriguez. Nel 1961 arri-




Ferrari 488 GTE
488 GTE

2016
 3008 CM³
 600 CV A 6.000 RPM - 800 HP AT 6.000 RPM

va l'evoluzione 250 TR61 Spyder ed una nuova vittoria con Gendebien/Hill che si ripetono nella edizione 1962 con la nuova 330 TR - Testa Rossa.

Nel 1962 la Ferrari realizza anche la nuova 250P a motore posteriore, ma bisogna attendere il 1963 per vederla sul gradino più alto del podio nella maratona della Sarthe. La 250P monta il V12, progettato da Gioachino Colombo, che già aveva equipaggiato la 250 TR e la 250 GTO, con una cilindrata di 2953,21 cm³ le bancate disposte a V di 60°. Le 250 P debuttano alla 12 Ore di Sebring del 1963 subito conquistando la vittoria con Surtees e Scarfiotti. In gara a Le Mans '63 ci sono tre vetture ufficiali, la 250 P di Surtees/Mairesse è costretta al ritiro al 252° giro, dopo avere

preso fuoco in seguito ad una uscita di strada del pilota belga, ma le altre due 250 P, di Bandini/Scarfiotti e Parkes/Maglioli, concludono la gara al primo e terzo posto. Le evoluzioni della 250P per la stagione 1964 sono la 275 P e la 330 P con motori di 3.3 e 4 litri. Alla 24 Ore di Le Mans, corsa il 22 giugno '64, la Ferrari schiera tre 275 P e tre 330 P. Delle 275 P, due si ritirano per incidente e per la rottura della pompa dell'olio, la terza conquista la vittoria con Jean Guichet e Nino Vaccarella alla guida. Il podio è completato dalle 330 P di Hill/Bonnier e Surtees/Bandini. Dopo quell'ultima vittoria assoluta per il Cavallino Rampante ci sono solo vittorie di classe, spesso importanti. L'ultima è quella dello scorso anno, quando la 488 GTE,

gestita in pista dalla AF Corse di Amato Ferrari è passata per prima sotto la bandiera a scacchi pilotata da Alessandro Pier Guidi, James Calado e Daniel Serra dopo avere battagliato per tutta una giornata contro avversari di tutto rispetto come Porsche, Aston Martin, Corvette, Ford.

La mostra "Ferrari at 24 Heures du Mans" doveva restare aperta fino al 19 aprile 2020 affiancando le mostre già presenti al Museo "Hypercars - L'evoluzione dell'unicità" e "90 anni - Scuderia Ferrari, la storia completa", ma causa pandemia del coronavirus e in ottemperanza alle conseguenti direttive sanitarie nazionali, i Musei Ferrari hanno comunicato la chiusura fino al 3 aprile salvo nuove indicazioni.

Testo e foto Massimo Campi

RITORNO IN AFRICA



Che quest'anno si corra o no, il rientro del Safari nel circuito iridato è comunque un fatto positivo. Come in F1 e nell'endurance, non c'è santo che tenga, solo poche gare hanno un feeling immediato sul pubblico più vasto: Monza e il Gran Premio di Monaco, la 24 Ore di Le Mans, la Targa Florio stradale e il vecchio Nürburgring, che pure mantengono il loro fascino a tanti anni dalle ultime edizioni, la 500 Miglia di Indianapolis... tutto il resto (è noia?) si risolve nello stretto palcoscenico fatto oggi di televisione zapping per spettatori spesso annoiati, pubblico inedito di località spesso sconosciute, business. Montecarlo, seppure in veste sbiadita, e Safari rimangono i due must del rallyismo. La gara kenyota, che a un certo punto è stata soppiantata dalla Dakar, si è affermata nell'immag-

inario collettivo come una sfida estrema di uomini e mezzi, e per quel fascino così coinvolgente degli scenari africani più autentici che si ricollega a quel magnifico film basato sul libro di Karen Blixen.

In effetti, come scrive di seguito il nostro Martella, grandissimo amante del Safari, la corsa è nata nel 1953 come "Coronation Rally", in omaggio alla giovane Regina Elisabetta.

La corsa è un "safari" automobilistico nelle allora tre colonie britanniche dell'Africa centrale che si affaccia sull'Oceano Indiano: Kenya, indipendente nel 1963 con Jomo Kenyatta primo Presidente, paese ricco di attrazione come il parco Amboseli e l'omonimo Mount Kenya, Uganda, dove sorgono i monti Rwenzori, scalati nel 1909 dal Duca degli Abruzzi, e il lago Vittoria, Tanganica, che dal 1964

assieme allo Zanzibar si è trasformato grazie all'opera di Julius Nyerere, uno dei politici africani più illuminati, nell'odierna Tanzania, che offre lo spettacolare sfondo del Kilimangiaro, la vetta del continente con i suoi quasi seimila metri di altezza. La gara, che per certi versi si rifà al format del Montecarlo, con tre itinerari di avvicinamento da Kampala, Nairobi e Morogoro, e un percorso finale, è tutt'altro che una piacevole gita nei parchi. Dei 57 partiti, quasi tutti residenti locali, con un buon numero di piloti schierati dai vari venditori, solo 16 concludono ufficialmente la gara il primo giugno dopo tre giornate tirate. Non c'è un vincitore assoluto, ma solo di classe. Sono quattro, stabilite in base al costo di vendita delle vetture sulla piazza di Nairobi: Classe A (meno di 600 sterline), dove troviamo l'equipaggio che di gran

lunga ha il minor numero di penalità, Alan Dix-Johnny Larsen con un robustissimo Maggiolino VW 1200, Classe B (meno di 800 sterline), appannaggio di Airth-Collinge con una Standard Vanguard, Classe C (meno di 1000 sterline) con Marwaha-Preston primi su una Tatra T-600, Classe D (oltre 1000 sterline) che va a Manussis-Boyes su Chevrolet.

La gara ha suscitato interesse, per ora soprattutto nei dominions britannici, e gli organizzatori decidono di ripeterla con cadenza annuale. Si affermano i primi personaggi da Vic Preston che vince nel 1954-55, Jim Feeny, un dirigente di Tanganica Motors che apre la lunga storia di Peugeot al Safari con la piccola 203. Nel 1955 si assegna per la prima volta la coppa delle dame all'equipaggio Wright-Burton con una Ford Zephyr, vettura che vince anche con Vic Preston, mentre l'anno seguente si affaccia in Africa il celebre olandese Maurice Gatsonides, vincitore del Rally di Montecarlo nel 1953, è terzo in classe C.

Inserito dalla FIA nel calendario internazionale, il Safari a cavallo tra fine anni cinquanta e inizio sessanta comincia a far gola alle grandi case interessate al mercato africano. Si parte con la tripletta Mercedes, 59-60, con il privato Bill Fritsch con la berlina 219, che si vede poi soffiare la tripletta da John Manussis con la 220 SE.

Intanto cambiano la denominazione della gara, dal 1960 East African Safari, e la definizione delle classi, non più secondo il prezzo di vendita, ma in base alla cilindrata.

Gli anni sessanta vedono affermarsi due personaggi chiave, i kenyoti di origine indiana Joginder Singh e Shekar Metha, quest'ultimo negli anni a seguire diventerà il recordman del Safari con sei centri. Ma è la Peugeot a tenere banco con le quattro vit-



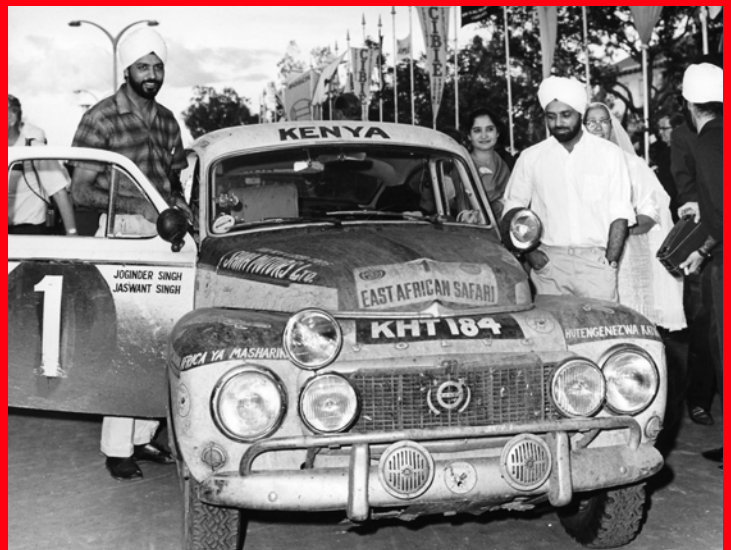
Fino all'inizio degli anni settanta il Safari ha "incoronato" le case europee Mercedes, Saab (nella foto Eric Carlsson e Pat Moss), Peugeot ecc...





Dal '70 è arrivato il turno dei giapponesi in grande espansione sui mercati africani: Datsun/Nissan, Toyota, Mitsubishi, Subaru sono tutte salite sulla pedana dei vincitori a Nairobi.





Grandi personaggi del Safari: Bert Shankland autore di una doppietta nel 1966-1967 con la Peugeot 404 dell'importatore keniano Marshall, Joginder Singh che nel 1965 ha aperto la serie delle sue vittorie con la Volvo PV 544, per poi fare tris con Mitsubishi nel 1974-1976, e, a sinistra, Shekhar Mehta, recordman della corsa con cinque successi, e, sotto, Bijorn Waldegaard.





La Lancia ha inseguito a lungo un successo in Kenya, che poi è arrivato con Miki Biasion e Tiziano Siviero nel 1988-89 con la Delta, unico equipaggio italiano nell'albo d'oro della gara.

torie della berlina 404, che dal '66 ha il motore a iniezione, divise equamente tra Zbigniew Nowicki di chiare origini polacche e Bert Shankland, un dipendente della Marshall EA Ltd, importatore Peugeot, una delle tante società di Fred William Harris, che con l'aiuto economico di Sir Sidney Marshall ha fatto fortuna dapprima in Inghilterra nel settore alimentare, poi, trasferitosi in Africa ha realizzato tra l'altro gli impianti produttivi di Tangani-





ka Motors a Dar-es- Salam. Con le 504 berlina e coupè V6 arriveranno ancora altri due successi, e il grande slam - la vittoria nelle tre grandi corse africane, Rally del Marocco, Bandama e Safari - e la definizione di "Regina d'Africa". All'inizio degli anni settanta altri due passaggi clou. Nel 1972 la prima vittoria di un pilota europeo non residente: il finlandese Hannu Mikkola. Per le popolazioni locali è uno shock, temono una qualche maledizione divina... Due anni prima ecco il primo successo dei giapponesi che in trent'anni vinceranno per 23 volte e con tutti i loro marchi, a partire da Toyota. Dal '74 viene dismessa la denominazione East African Safari e la gara si concentra in Kenya come Safari Rally. Nel 1988 è finalmente Italia. Lancia, che tante volte ha pagato dazio alla sfortuna, vince con Miki Biasion e Tiziano Siviero, primi anche nell'89, con la Delta 8v, mentre Juha Kankkunen chiuderà il conto nel 1991.

Franco Carmignani

Foto Manrico Martella e archivi Martella, Cockpit e Carmignani

A destra, dall'alto, la storica vittoria di Hannu Mikkola che nel 1974 è stato il primo non residente ad aggiudicarsi il Safari, Colin McRae che ha chiuso l'elenco dei vincitori del Safari iridato. A fianco, l'Audi è presente nell'albo d'oro grazie a Mikkola e alla 200 Quattro.



SAFARI LEGEND



La leggenda narra che ... c'era una volta una Duchessa che viveva in un bel castello incantato nella terra d'Albione ed un Marchese che era andato a cercar fortuna in Africa e più precisamente nell'East Africa. In quell'epoca quella porzione del continente nero era una delle tante colonie del grande impero britannico. Quella colonia racchiudeva il Tanganica, l'Uganda e il Kenya ed è proprio in quest'ultima parte dell'Africa che il nostro Marchese di origini italiane si trasferì nel lontano 1945 con la moglie Patricia. Al dinamico uomo d'affari non ci volle molto per affermarsi visto l'impegno e la passione che metteva in ogni cosa d'altronde le sue origini italiane non mancavano di farsi sen-

tire nei suoi modi di proporsi e nei suoi gesti.

Il Marchese Enzo Cecil Tanfani (*nella foto sotto*), questo il suo nome completo, tra le sue passioni aveva e non sarebbe potuto essere altrimenti la passione delle automobili sia come con-



corrente che come organizzatore. In breve divenne Presidente del comitato della Royal Est African Safari Automobile Association (REAA) che all'epoca contava all'incirca mille membri. L'associazione aveva lontane origini era stata fondata nel 1919 da Lionel Sebastian Douglas Galton Fenzi, figlio di Camillo Emanuele Arturo Carlo Sebastiano Fenzi anch'egli come si può ben capire di origini italiane.

La sua notorietà la si deve alla prima di molte sue imprese nell'ambito pionieristico dell'automobilismo di allora che ricordiamolo era agli albori. In Africa all'inizio del secolo scorso le automobili erano merce rarissima, ben poche persone si potevano permettere un lusso simile, le strade erano poche e non certo

asfaltate. Era tutta un'avventura per imprese memorabili, basta ricordare che le vetture che circolavano a Nairobi, venivano trasportate via treno da Mombasa perché non c'era una strada che congiungeva le due città.

E fu così che Fenzi e il Capitano Gethin, nel 1926 decisero di testare la nuova Riley Redwing appena consegnata attraversando per la prima volta il Kenya da Nairobi a Mombasa. Tracciarono la rotta da Kajiado a Moshi, a Voi e giù fino al mare. Non c'erano strade, la maggior parte erano viottoli di campagna e in molti tratti dovettero aprirsi la strada a colpi di machete tra la boscaglia della savana, con tutti i pericoli del caso. Durante il tragitto come precauzione avevano avvolto le gomme in ghettoni di cuoio spesse un quarto di pollice ma furono tormentati ugualmente dalle forature. Alla fine del lungo viaggio saranno ben 50. Tutto questo rallentò la loro marcia e alla fine quando arrivarono sulle sponde dell'Oceano Indiano i giorni impiegati furono 15. Tracciarono quindi quella che fu definita "The New Equatorial Road".

Fenzi non si fermò a quest'impresa il novello Indiana Jones negli anni continuò aprendo nuove vie come la Sahara -Londra, o attraversare il Lagos e molte altre. Tant'è che quando nel 1936 fu organizzata la prima corsa su strada da Nairobi a Johannesburg, di ben 2.715 miglia, la maggior parte del percorso era stato pensato e aperto da lui con le sue imprese. Con soddisfazione notò «*Che in pochi anni, sono stati fatti dei fantastici progressi per la costruzione e la realizzazione delle strade, se penso che ora in poco più di 2 settimane si riesce a coprire una simile distanza*».

Soltanto un anno dopo Fenzi morirà all'età di 57 anni ma il solco ormai era tracciato.

Per ironia della sorte la sua tomba si trova a Kiambu nello stesso cimitero di un altro grande avventuriero ma di tutt'altro genere più noto alle cronache per le sue avventure galanti, il noto playboy Lord Errol.

A lui la nazione keniota ha dedicato un monumento il Memorial Galton-Fenzi a Nairobi. In cima c'è una sfera con inciso un sole che sorge, un quarto di luna e stelle lucenti. Da qui partono e sono state misurate tutte le di-

stanze in miglia e in chilometri di varie città dell'Africa: Mombasa, Dar es Salaam, Khartum e molte altre.

Voi vi starete chiedendo ma cosa lega questi due italiani d'origine al Safari rally...andiamo avanti.

Si sa la storia è fatta di corsi e di ricorsi e dopo qualche decennio il nostro Marchese Enzo Cecil Tanfani diviene presidente di quella stessa REAA fondata da Fenzi.

In un caldo pomeriggio africano si trovò a festeggiare con i suoi cugini Neil e Donald Vincent la loro fresca vittoria nella corsa





Il Kenyatta Center di Nairobi.



Nairobi - Cape Town - Nairobi. I due non avevano soltanto vinto ma avevano anche stabilito un nuovo record sulla distanza strappandolo proprio a Cecil. Un brindisi tira un altro, fatto sta che la conversazione comincia a prender una certa piega e i drink aumentano e così mentre il Marchese cercava di convincere i cugini a venire a correre nel vicino circuito di Langa Langa a Gilgil in Kenya, questi a mo' di sfida gli rispondono: "Cugino ti ringraziamo ma non siamo attratti dalle gare in circuito, sono noiose, dover correre sempre in tondo non fa per noi. Inventati invece qualcosa dove ci sia spirito d'avventura prendi spunto dalla Nairobi - Cape Town, organizza una corsa che appassioni, dia emozioni e ti promettiamo che noi ci saremo".

Fu così che a Cecil l'idea cominciò a ronzare nella testa, ne riparlò con Neil proponendo un primo percorso che doveva girare intorno al Lago Vittoria, ma l'idea fu subito accantonata per svariati problemi: dalle inondazioni frequenti in quella zona, al passaggio con i traghetti, al fatto che alcuni concorrenti potessero barare tagliando il percorso. Alla fine fu deciso di coinvolgere gli altri due stati che componevano l'East Africa e anch'essi membri della REAA: il Tanganica e lo Zambia.

Il motivo era anche economico, bisognava infatti metter insieme una somma perché l'evento si potesse realizzare e coinvolgendo gli altri stati, questo compito poteva essere agevolato.

Originariamente la gara si sarebbe dovuta chiamare, " Rally delle 3 Capitali o dei 3 Territori". Così il Marchese cominciò a bussar cassa a destra e manca, ma le

risposte erano purtroppo per lui sempre negative. L'idea piaceva ma di finanziarla non se ne parlava. A quel tempo il comitato direttivo della REAA era composto da "vecchi colonizzatori con scarso interesse per gli sport motoristici" questa è l'espressione che usò Cecil. Inoltre quello che sembrò metter una pietra tombale su tutto il progetto, fu l'insurrezione della tribù dei Kikuyu, i "Mau Mau". Per cui il 1952 passò senza che nulla accadesse almeno in Kenya...

All'inizio del 1952 in Inghilterra scompare il Re padre della Duchessa e lei designata al trono già nel lontano 1936 diventa Regina. Elisabetta II. Intanto per il nostro Marchese le speranze di realizzare il suo sogno erano ridotte al lumicino, però quell'idea non riusciva ad accantonarla. E come per tante cose, quando tutto sembra perduto ecco che: "Dio mi ha fatto un regalo", affermò il Marchese

Cecil tornò alla REAAA nel febbraio del 1952, giorni dopo che la regina Elisabetta ricevette la notizia della morte di suo padre, re Giorgio VI, mentre alloggiava ai Treetops di Nyeri in Kenya.

"Per favore, consentite al pubblico automobilistico in Kenya di commemorare l'incoronazione della regina attraverso un evento a lunga distanza", dichiarò l'intrepido italiano ai membri della REAAA.

E così, quando viene fissata il 3 Giugno del 1953 l'incoronazione della Regina Elisabetta, quella sarà la data del primo Coronation Safari Rally. Saranno giorni di festa nazionale e molti equipaggi potranno partecipare.

Detto fatto, riattiva i contatti, dicendo che appunto la gara avrà il nome: "Coronation Safari Rally".



Safari nella lingua Swahili significa viaggio, mentre Rally nella lingua inglese significa raduno.

La risposta è subito positiva. Ottiene l'appoggio del governo, della polizia, del Ministero dei Lavori, ma nessun aiuto economico, per quello gli fu detto di rivolgersi altrove. E così fece. Il consiglio d'amministrazione dello East African Standard diede il primo contributo economico con una somma di 500 sterline e la stessa cosa riesce ad ottenere dalla Shell, con quella prima somma l'organizzazione del rally può partire. Inoltre ci sono molti volontari entusiasti che si offrono spontaneamente per una qualsiasi mansione che possa aiutare l'organizzazione. Altri sponsor si aggiungono e così la macchina organizzativa si mette in moto. Riprendendo il regolamento del Rally di Montecarlo, per ragioni pratiche si decide di far partire i concorrenti da ognuna delle 3 nazioni partecipanti all'evento: Nairobi per il Kenya, Morogoro per il Tanganica e Kampala per l'Uganda. I partecipanti dopo aver percorso 2000 miglia ar-

riveranno tutti a Nairobi e un'ondata di entusiasmo attraversa l'East Africa, questo test di affidabilità come viene definito è aperto a tutti, dai proprietari di concessionarie ai semplici artigiani, poliziotti, agricoltori e persino alle donne. Bisognava trovare uno slogan per lanciare e reclamizzare questo rally alle radio, sui giornali, la scelta fu semplice: "The Toughest Rally in the World" il Rally più duro nel Mondo!

Un'idea ambiziosa, perché un conto è avere un'idea ma tutt'altra cosa è riuscire a trasformare l'idea fino a farla diventare una realtà..

Per 50 anni esatti il Safari è stato questo e tutto lo si deve al Marchese Enzo Cecil Tafani.

Nel 1968 è stato nominato dal Presidente del Kenya "Bwana Safari" e nel 2003 la Regina Elisabetta II lo ha insignito del titolo

L'uomo che aveva creato dal nulla una leggenda era diventato così facendo lui stesso una leggenda.

Manrico Martella



UNA VITA NEI RALLY

Nell'ultimo mezzo secolo il genere umano ha vissuto più cambiamenti che nelle centinaia di millenni precedenti. Non fa eccezione il mondo della fotografia, in particolare quella applicata al mondo dei rally. Elio Magnano è un testimone che ha vissuto in prima persona queste grandi rivoluzioni. Saluzzese, una terra dove i rally sono di casa, 64 anni appena compiuti, ha cominciato a seguire i rally a inizio anni Settanta seguendo quella che era la sua grande passione: la fotografia.

«A Bagnolo, dove sono nato e cresciuto, c'era un gruppo di appassionati di fotografia che ha creato un circolo fotografico,

dotandosi fra l'altro dell'attrezzatura per lo sviluppo e la stampa. C'era chi preferiva l'immagine statica, dai fiori ai monumenti e chi preferiva la foto dinamica, e subito fuori del paese c'era la prova speciale del Montoso, già allora una classica. Io appartenevo a questa seconda categoria e di notte, in motorino perché non avevo ancora la patente, con un gruppo di amici ci appostavamo su una curva particolare o in un piazzale, dove si fermavano le assistenze per scattare le foto che ci parevano più interessanti».

A questo punto il reporter saluzzese offre un primo quadro di quelli che erano i rally in quegli anni.

«Innanzitutto i ragazzini della mia generazione avevano poche fonti di svago. L'automobile era un mito, e le corse erano la somma di quella passione. Era diverso anche il mondo dei rally. Innanzitutto c'erano meno gare, le ricognizioni erano libere, sicché nel mese precedente la gara tutte le sere c'erano equipaggi, parecchi equipaggi, che facevano le ricognizioni del percorso, con i 'muletti', auto che erano molto vicine a quelle da gara».

Oltre alle modalità di svolgimento delle prove era diverso il rapporto con i piloti e i preparatori. «Si provava tutti insieme. Si arrivava a inizio prova speciale, si aspettava che l'equipaggio prece-



Viaggio nel tempo in questa galleria fotografica di Elio Magnano.





dente partisse, gli si lasciava un po' di tempo per non raggiungerlo, e poi via giù a chiodo per la prova. Se qualcuno si ribaltava, gli altri erano pronti a rimmetterlo sulle ruote. Vicino alla prova c'era sempre una trattoria, una taverna in cui i piloti, top driver e rallisti della domenica, si fermavano a mangiare e bere tutti in-

sieme. Un anno mi fermai in un piazzale, dove erano fermi Virgilio Conrero, allora un mito, e la sua squadra con Fabrizia Pons che allora guidava. Fabrizia mi chiese indicazioni sull'albergo dove alloggiava ed ebbi così modo di fare amicizia con lei e con l'altro pilota ufficiale Opel, il siciliano Alberto Carrotta. Ricordo

anche di aver seguito la squadra Abarth con Giorgio Pianta che testava sulla speciale dei Morelli la Fiat 030 con cui avrebbe poi disputato e vinto il Giro d'Italia». Il cambiamento avviene, molto velocemente, ma spesso è difficile stabilire una linea di demarcazione.

«Per il mondo dei rally la linea di demarcazione è il ritiro della Lancia dalle corse, la comparsa delle vetture WRC, e le ricognizioni regolamentate. Con la comparsa delle WRC nella seconda metà degli anni Novanta divenne sempre più difficile gestire una vettura di proprietà. Erano aumentati i costi, le vetture cominciavano a essere infarcite di elettronica. Se volevi essere competitivo dovevi rivolgerti a un noleggiatore che affidava la sua vettura a diversi piloti nel corso della stagione spalmando i costi su più piloti riuscendo ad ammortizzare le spese e salvare economicamente la stagione. L'elettronica ha comportato che non bastava più il meccanico mago del cacciavite, ma ci volevano professionisti che arrivavano con i loro computer, magari stranieri inviati dai costruttori delle WRC, che dicevano cosa fare e non fare. La regolamentazione delle ricognizioni delle prove speciali ha tolto gran parte di quella familiarità fra concorrenti e appassionati, creando parchi assistenza, oggi sempre più blindati e non solo nelle gare del mondiale».

In questa rivoluzione è cambiato profondamente il ruolo del fotografo. «Un tempo i fotografi professionisti avevano come clienti i piloti che desideravano la foto spettacolare da mostrare agli amici, un paio per quei pochi sponsor che avevano e finiva lì. Terminata la gara si sviluppa-



vano i rullini, si stampavano i provini e si spedivano al pilota che con calma sceglieva le foto e comprava quelle che gli piacevano. Nei giorni successivi si stampavano le foto scelte nel formato voluto dal pilota e gliele si spedivano. Oggi i principali clienti sono le scuderie, che sono cambiate in modo netto anche loro. Un tempo le scuderie erano punti di incontro dove concorrenti e appassionati si trovano in un bar o trattoria e si parlava di gare passate e future per sere intere. Oggi le scuderie sono strutture professionali che gestiscono immagine e sponsor del pilota. Perciò non sono più interessate alla foto spettacolare, ma a loro servono immagini in cui siano ritratti nel migliore dei modi i loghi degli sponsor. E le immagini le vogliono subito, perché appena finita la gara devono far partire i comunicati stampa opportuna-



mente illustrati. Spesso si inviano le immagini immediatamente dopo lo shake down prima della gara, per permettere alle scuderie dei piloti di comunicare tempestivamente».

Se il "progresso" ha cambiato il volto al mondo dei rally è stato forse ancora più rivoluzionario nel mondo della fotografia.

«Il salto dall'analogico al digitale probabilmente non ha paragoni in altri campi. Nell'era della fotografia analogica era necessaria una profonda conoscenza dello strumento macchina. I fotografi erano dei veri maghi dell'esposimetro, perché sbagliare la luce era un peccato grave che poteva trasformare una bella foto in carta straccia, mentre una luce particolare e giusta, dava quel tocco artistico in più. La messa a fuoco era un'arte che non tutti conoscevano. Inoltre si doveva cercare il punto spettacolare per realizzare lo scatto diverso che convincesse il cliente a comprare la foto. Insomma essere un fotografo era un impegno che richiedeva preparazione, spirito di sacrificio e tanto impegno. Inoltre i costi erano decisamente elevati, sia per l'acquisto dell'attrezzatura, sia perché pellicola e costi di sviluppo e stampa erano alti. Era necessario che ogni scatto fosse buono.

L'avvento del digitale ha cambiato molto nella professione fotografica. Innanzi tutto i costi sono inferiori. Le macchine fotografiche digitali professionali costano relativamente meno rispetto alle analogiche di un tempo. Si sono azzerati i costi di sviluppo e stampa e allo stesso tempo il margine di errore è cresciuto notevolmente. Ai due massimo tre scatti che si facevano un tempo, oggi si 'mitraglia'



fino a venti scatti per ogni singolo soggetto. Ciò ha reso più facile il lavoro e unito al fatto che le macchine moderne perdonano maggiormente l'errore, correggendolo loro stesse, rende l'accesso alla professione fotografica più semplice.

Oggi si lavora molto sulla post produzione al computer, diventata fondamentale. Oggi le stesse case produttrici di materiale fotografico offrono ai fotografi professionisti corsi di aggiornamento all'uso del computer e dei programmi che permettono l'elaborazione dell'immagine. Non frequentarli significa non aggiornarsi ed essere tagliati fuori dal settore.

Un tempo, tecnicamente parlando, una bella foto era una bella foto e basta; oggi la si può modificare rendendola accettabile con il lavoro fatto al computer. Ed è anche cambiato lo spirito del lavoro. Come dicevo se si lavora per i clienti e le scuderie è importante che siano ritratti gli sponsor, tutti gli sponsor, quindi si

deve cercare il punto adatto che permetta di immortalare totalmente la vettura. Se si lavora per i media, invece, si può ancora cercare il bel soggetto, ambientato paesaggisticamente, o dove il gesto tecnico è più significativo. E poi bisogna inviare tutto rapidamente, perché il mondo è diventato social, con Facebook, Instagram, Twitter e ultimamente Tik-Tok che richiedono l'immediatezza. Al punto che le macchine fotografiche più avanzate sono in grado di inviare le immagini nel medesimo istante in cui le scattano. Certo è ben diverso dai tempi in cui alle cinque di lunedì mattina, nel pieno della notte, mi precipitavo alla stazione ferroviaria di Porta Nuova a Torino per inviare come posta "fuori sacco" i rullini ad Autosprint, in modo che la rivista potesse essere in edicola il giorno dopo. Allora sembrava un miracolo. Oggi sembra preistoria».

**Elio Magnano
e Tommaso Valinotti**

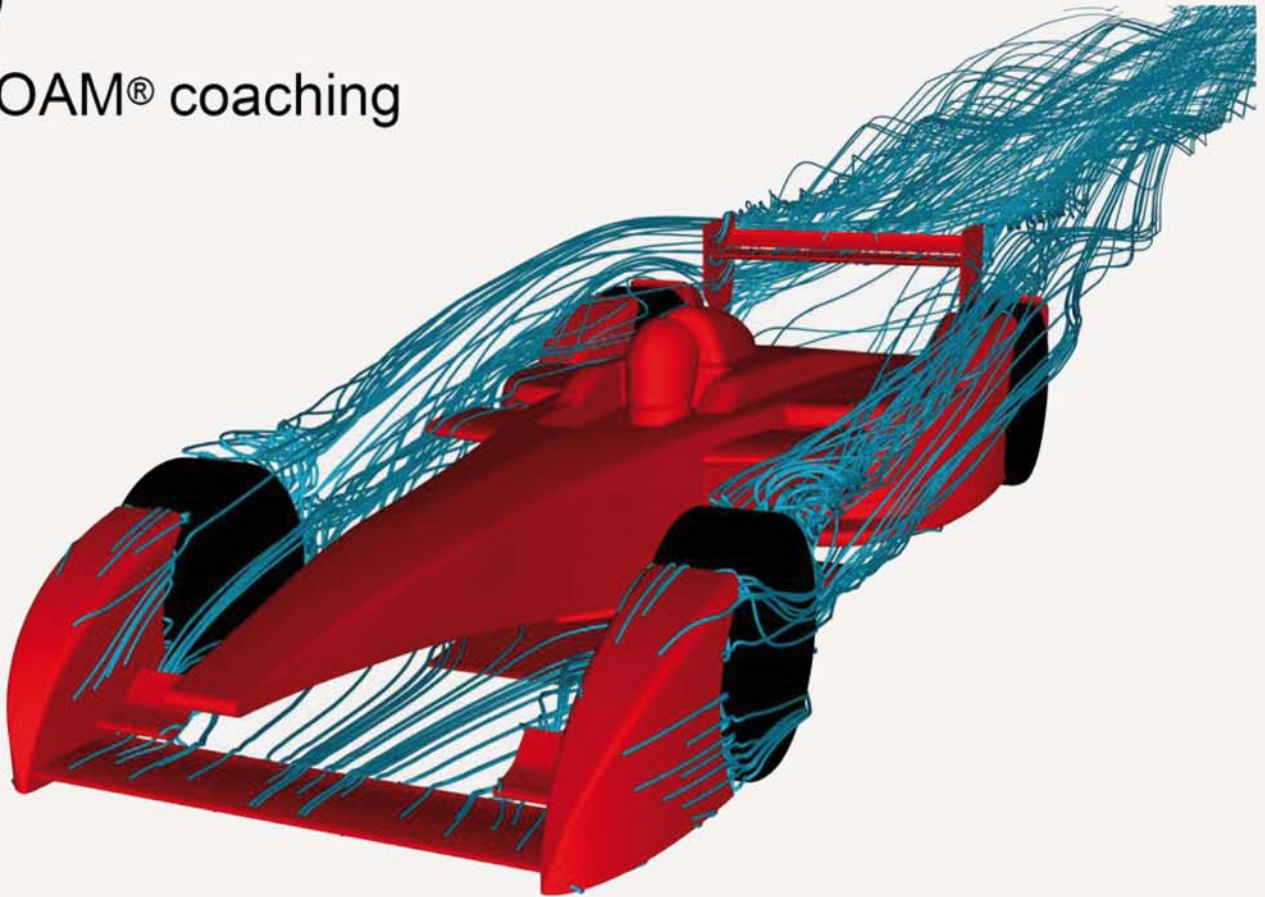
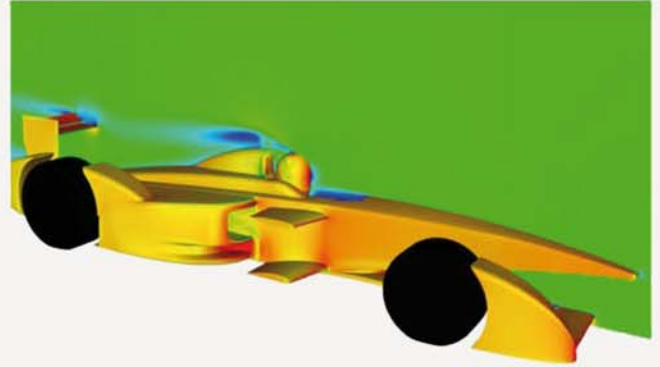


wolf dynamics

multiphysics simulations,
optimization & data analytics

www.wolfdynamics.com

- Supporto alla progettazione aerodinamica
- Corsi di addestramento sui principali software di calcolo CFD (commerciali ed open source)
- OpenFOAM® coaching



Ci puoi trovare su www.wolfdynamics.com e anche su



YouTube



Via Montallegro 1, 16145 - Genova - Italia

info@wolfdynamics.com

+39 010 3352560



Un'altra automobile a propulsione completamente e parzialmente elettrica è salita questo anno sul gradino del premio Auto dell'Anno. È la quinta volta che accade negli ultimi quindici anni ed è chiaramente l'espressione di un preciso orientamento della giuria di giornalisti specializzati che assegna l'ambito riconoscimento. Quest'anno è stata la volta di Peugeot 208 che nella sua gamma ha anche una versione 100% elettrica. Ad aprire la serie era stata, nel 2005, Toyota Prius (ibrida), seguita sei anni dopo da Nissan Leaf (elettrica), nel 2012 dal Opel Ampera (elettrica ad autonomia estesa) e nel 2019 da Jaguar i-Pace (elettrica). L'attualità ci porta però a parlare della versione 100% elettrica di Peugeot 208 che, secondo la Casa del Leone, dovrebbe rappresentare un nuovo modo di vivere l'auto elettrica grazie a



L'ANNO DEL LEONE





caratteristiche tecnologiche innovative e alla nuova gamma di servizi con cui Peugeot vuole accompagnare i suoi clienti nella transizione energetica fornendo risposte ai dubbi che si possono

avere di fronte all'acquisto di un'auto elettrica: autonomia, modalità di ricarica, durata, spazio a bordo, guida... Nel caso specifico Peugeot e-208 è dotata di una batteria ad alta

capacità da 50 kWh che consente di offrire un'autonomia di 340 chilometri (WLTP) garantendo la tranquillità nell'uso quotidiano e soddisfa le esigenze della maggior parte degli utenti.

La soluzione ideale (come tempi e costi) per ricaricare un'auto elettrica è di farlo a casa, mentre non la si utilizza. La notte è quindi il momento ideale, esattamente come facciamo con lo smartphone. Il servizio Easy-Charge di Peugeot facilita questo processo, offrendo consulenza per individuare la soluzione ideale di ricarica. Grazie alla collaborazione con Enel X, un incaricato andrà al domicilio del cliente per verificare l'impianto elettrico su cui potere, ad esempio, installare



Sopra, la nuova Peugeot e-208 e, a sinistra, la Toyota Prius ibrida vincitrice nel 2005. A destra, altre due vincitrici "elettriche": la Nissan Leaf e la Jaguar i-Pace, eletta auto dell'anno nel 2019.

una wallbox. In questo modo è possibile ottenere una ricarica completa in 7-8 ore in funzione della capacità installata. Inoltre, qualora non si disponesse di wallbox, è anche possibile ricaricare una e-208 con la normale presa di corrente Schuko, ma i tempi si triplicano.

I nuovi veicoli elettrici di Peugeot consentono inoltre di programmare la ricarica, sia dal touchscreen dell'auto sia dal proprio smartphone, grazie all'applicazione MyPeugeot. Questo sistema permette anche di verificare a distanza il livello di carica, e di avviare o interrompere la ricarica in qualsiasi momento.

Uno dei dubbi che attanaglia chi si avvicina per la prima volta alla mobilità elettrica è il lungo tempo di ricarica, specie quando si deve affrontare un viaggio. Grazie alla loro sofisticata batteria al litio con raffreddamento a liquido, la nuova Peugeot e-208 e SUV e-208 può ricaricarsi dalle colonnine ultra-fast da ben 100 kWh e questo permette loro di ricaricare l'80% della capacità della batteria in appena 30 minuti.

L'"Auto dell'anno" 2020 è equipaggiata con il Trip Planner, uno strumento per la pianificazione e l'organizzazione di lunghi viaggi, che calcola i percorsi tenendo conto dell'autonomia e dell'ubicazione delle colonnine di ricarica lungo la strada. Inoltre, il percorso può essere inviato al navigatore dell'auto in modo tale che questo aspetto si integri perfettamente all'auto e il pilota debba solo seguire le sue istruzioni.

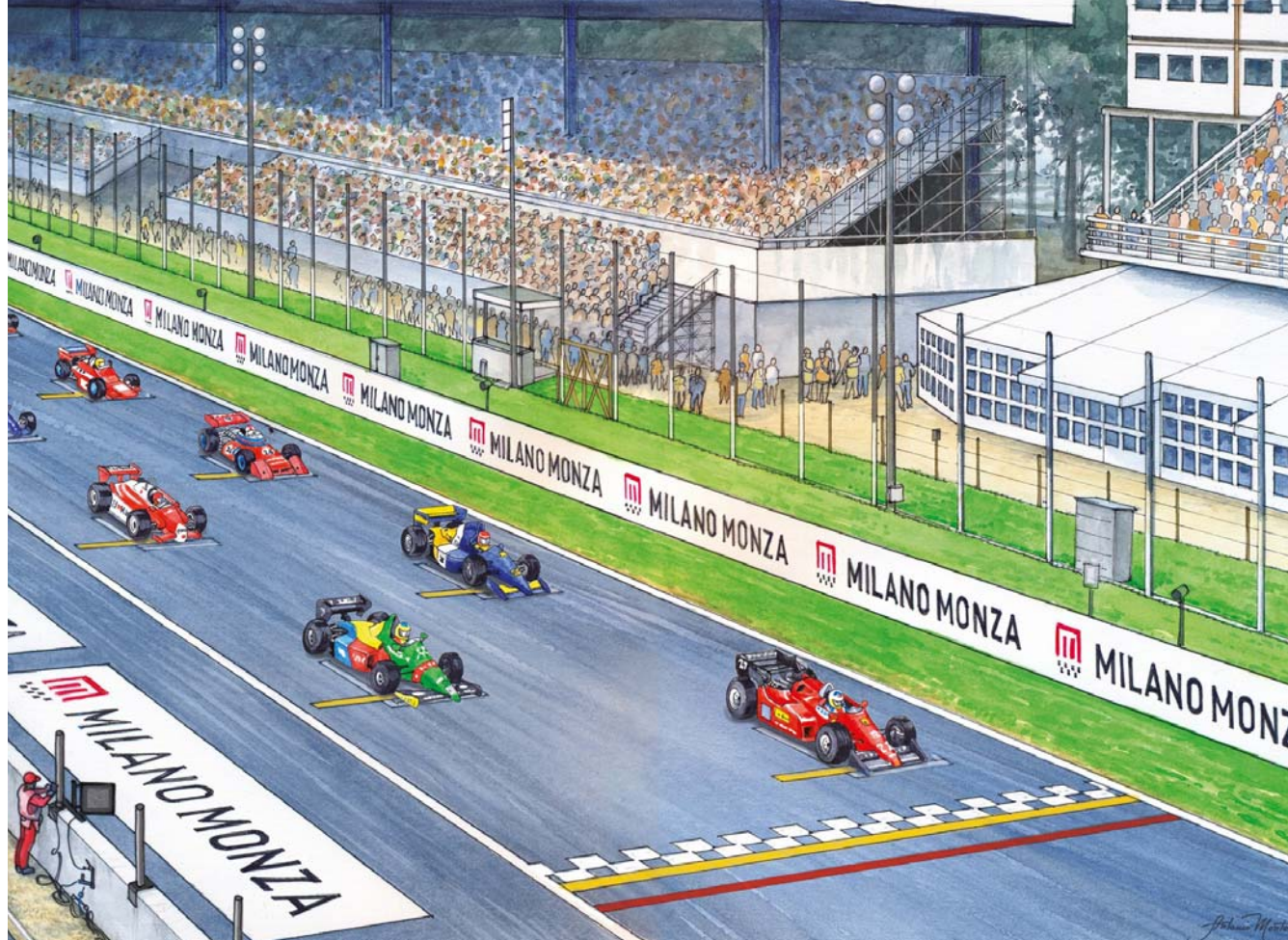
Attraverso Free2Move Services, Peugeot intende poi offrire un unico pass che dà accesso alla rete delle colonnine pubbliche di Enel X rendendo facile il processo di ricarica. Il sistema effettua una preselezione dei terminali di ri-

carica elettrica in funzione della distanza, la velocità e del prezzo della ricarica. E la navigazione connessa guida il conducente fino al punto di ricarica prescelto. La durata della batteria e il deprezzamento delle auto elettriche sono un'altra fonte di preoccupazione per i potenziali acquirenti. Grazie alla sua qualità costruttiva e al suo sistema di raffreddamento a liquido, la batte-

ria della nuova Peugeot e-208 ha una maggiore vita utile e ha una garanzia di 8 anni o 160.000 chilometri per il 70% della sua capacità di carica. Questa garanzia, inoltre, rimane valida in caso di rivendita del veicolo. Inoltre, Peugeot certifica lo stato di salute della batteria per rendere più facile l'eventuale rivendita dell'auto.

Paolo Ferrini





MILANO MONZA MOTOR SHOW

Il Salone dell'Auto dovrà raccogliere un'illustre eredità (seppur temporanea) e trovare la corretta formula per coinvolgere ancora di più le città che lo ospitano. Il passaggio al Milano Monza Motor Show, rassegna automobilistica che fino alla scorsa edizione si svolgeva al Parco Valentino a Torino, ha contribuito a ridefinire obiettivi e ambizioni dell'evento. La drammatica situazione dovuta alla diffusione del Coronavirus ha provocato degli importanti cambiamenti e lo slittamento finale dal 18-21 giugno alla nuova data programmata del 29 ottobre-1 novembre, con la speranza che non ne vengano ulteriormente condizionati la portata e i contenuti. Procediamo con ordine. Per cinque edizioni il Salone

dell'Auto è stato organizzato al Parco Valentino di Torino. Lo scorso anno gli stand delle case automobilistiche e gli eventi nel capoluogo piemontese sono stati frequentati da 700mila persone, con un indotto stimato sulla città di 4 milioni di euro. La decisione di cambiare location e spostarsi in Lombardia è stata annunciata dal Presidente della kermesse Andrea Levy a luglio, scatenando una polemica politica di rilievo nazionale.

«Fosse stato per me, il Salone dell'Auto non ci sarebbe mai stato. Nell'ultima edizione ho sperato che arrivasse la grandine e se lo portasse via. Sono stato io a mandare i vigili per multare gli organizzatori». Sono le frasi che il Corriere della Sera aveva attribuito al vicesindaco di Torino

Guido Montanari, poi dimessosi dall'incarico. Non è quindi un mistero che gli organizzatori non avessero trovato nella giunta un interlocutore disponibile per sviluppare ulteriormente l'evento, come conferma Levy in un'intervista a automoto.it.

«È stata una decisione obbligata - spiega il Presidente - presa da un imprenditore al solo scopo di garantire un futuro sicuro all'attività. Già da anni eravamo preoccupati delle crescenti difficoltà organizzative che la sede torinese ci stava creando. La nostra intenzione è quella di andare avanti con l'evento, ma i rischi che abbiamo corso nel 2019 non ci davano più le garanzie per svolgere con serenità il nostro lavoro e garantire all'evento un regolare e positivo svolgimento».

Al di là dell'accoglienza Istituzionale del territorio, Monza potrà mettere a disposizione di un appuntamento così importante per l'automobile ciò che nessun'altra location è in grado di proporre. La pista di Formula 1 dell'Autodromo sarà infatti ampiamente sfruttata dal Milano Monza Motor Show per i test drive delle case automobilistiche mentre il circuito delle Sopraelevate sarà dedicato alle parate. Non mancheranno le aree espositive all'aperto, vera caratteristica del format, che saranno collocate nei pressi della curva Parabolica e all'interno dei due paddock.

L'eredità di cui si parlava è quella lasciata dal Salone dell'Automobile di Ginevra. La fiera avrebbe dovuto festeggiare la sua novantesima edizione dal 5 al 15 marzo ma l'epidemia in corso ha costretto le autorità elvetiche a impedire l'apertura del salone, a pochi giorni dall'inaugurazione. *«Ci dispiace per questa situazione, ma la salute di tutti i partecipanti è per noi assolutamente prioritaria»* dichiara Maurice Turrettini, Presidente della fondazione organizzatrice. *«È una perdita tremenda per gli espositori che hanno investito massicciamente per la loro presenza»*. La maggior parte degli stand erano infatti già allestiti nel polo fieristico.

Le case, con fortune alterne, hanno presentato virtualmente i nuovi modelli che avrebbero dovuto vedere la luce a Ginevra ma è mancato, come ovvio che fosse, il confronto diretto con le vetture. In calendario, il Milano Monza Motor Show sarà quindi il primo grande evento dedicato al mondo automotive in cui i produttori potranno finalmente esporre e mostrare a esperti e pubblico le auto pronte per la fiera svizzera.

Gli espositori potranno contare su



un'area verde di 62.500 metri quadrati che verrà arricchita con un villaggio composto dagli stand modulari dei marchi. Oltre quaranta brand hanno già confermato la loro partecipazione e potranno quindi sfruttare anche i percorsi di test drive previsti sui tracciati asfaltati del Tempio della Velocità. Non mancherà anche un'area heritage per le auto classiche, affiancata da spazi per la nautica, le moto e i velivoli. Quest'ultima zona espositiva sarà grande

70.000 metri quadrati e verrà curata con la collaborazione di Lopresto Collection di Corrado Lopresto, architetto e imprenditore milanese, che può essere considerato il più famoso collezionista italiano di auto d'epoca nel mondo.

La città di Milano sarà coinvolta dall'evento durante tutti i quattro giorni di manifestazione, con eventi dinamici ed esposizioni. Sarà organizzato un approfondimento sulla mobilità elettrica,



con focus riservato alle auto full electric e ibride plug-in.

Per le strade della città saranno installate pedane con le novità, i prototipi, le supercar delle case automobilistiche in una sorta di museo contemporaneo a cielo aperto che scorrerà da piazza Duomo al modernissimo City Life, passando per Parco Sempione, via Montenapoleone e

corso Venezia, presso la sede di ACI Milano.

Grandi protagonisti di Milano Monza Open-Air Motor Show saranno i collezionisti privati e i proprietari di supercar, per i quali sono in programma sia sfilate e giri in pista su sopraelevata e circuito di Formula 1, che raduni, eventi ed esposizioni in altre province della Lombardia, tra cui il

Gran Premio Parco Valentino, in programma domenica 1 novembre 2020, e la Supercar Night Parade di giovedì 29 ottobre.

Il giorno dell'inaugurazione i presidenti e i CEO delle case automobilistiche si posizioneranno sulla griglia di partenza della pista di Formula 1 accenderanno i motori delle loro novità per la President Parade, che sarà protagonista di un programma televisivo completamente dedicato.

Le forze in campo sono considerevoli tanto da spingere l'organizzatore a variare la formula d'ingresso gratuito che veniva applicata al Parco Valentino e sostituirla con un accesso a pagamento alle aree dell'Autodromo di Monza.

L'incognita sulla partecipazione del pubblico, dopo i noti recenti problemi, sembra non spaventare Levy tanto che tra Monza e Milano si spera in un'affluenza di mezzo milione di persone, finalmente libere di partecipare ad un simile evento. Sarà solo il tempo a dare ragione alle menti dietro il Milano Monza Motor Show.

Davide Casati



LIMITLESS

RACE TV

News, Video clip e approfondimenti

Limitless Race TV è la **WEB TV** multiplatforma che racconta il Motorsport da un nuovo punto di vista, con video di qualità e notizie dai campi di gara, dalla Formula Uno all'endurance, dalla cronaca all'arte, dai libri sul tema, alla storia...

Motorsport, different!

Segui Limitless Race TV:



**Un bambino rifugiato
che non va a scuola
non rischia di perdere
l'anno, ma la vita.**



Invia un SMS al 45588 o chiama da rete fissa: con soli due euro puoi mandare un bambino rifugiato a scuola per un mese.

Nel mondo, sono 3 milioni e 700 mila i bambini rifugiati che non possono andare a scuola. Lontano dai banchi, ogni bambino diventa facile preda di sfruttatori, criminali e bande armate. La scuola salva la loro vita, oggi. E gli offre la possibilità di avere un futuro dignitoso, domani. Da anni, UNHCR lavora per garantire ai bambini l'accesso all'istruzione: costruisce scuole, forma insegnanti, distribuisce libri di testo e altri materiali didattici. Aiuta UNHCR a garantire il diritto all'istruzione ai bambini rifugiati. I bambini rifugiati devono studiare. Per vivere.

#mettiamocelointesta



UNHCR
The UN Refugee Agency

OPERAZIONE VALIDA DAL 26 GENNAIO AL 16 FEBBRAIO 2020

Dona **2 €** con SMS da cellulare personale

Dona **5 €** con chiamata da rete fissa

Dona **5 o 10 €** con chiamata da rete fissa

