

ANNO XXIX NUMERO 246

SETTEMBRE-OTTOBRE 2020

PADDOCK



FORMULA 1
THE RECORDMAN

LE MANS
LA 24 ORE AUTUNNALE



IN QUESTO CIRCUITO ANCHE LA PASSIONE HA MILLE VARIANTI

zampocoverse



**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.

POKERISSIMO ITALIA

"Viva l'Italia-L'Italia che non muore - Viva l'Italia, l'Italia che non ha paura", sono due versi ripresi dal celebre brano di Francesco De Gregori, per la verità contrapposti ad aspetti più negativi del nostro Paese, ma di rara attualità in questo periodo.

L'Italia è oggi il paese al quale va riconosciuto il merito di aver meglio reagito al Coronavirus, anche se il traguardo finale è ancora lontano. E l'Italia motoristica è quella che ha offerto una mano alla FIA in uno scorcio di stagione drammatico, dove i calendari sono andati in tilt per via dei tanti forfait. Al Gran Premio d'Italia di Monza e al Rally d'Italia-Sardegna

si sono affiancati i Gran Premi di Toscana al Mugello e quello dell'Emilia Romagna da un lato, e il Rally ACI di Monza dall'altro. Cinque eventi FIA in soli tre mesi, uno sforzo organizzativo senza eguali. Grande merito va riconosciuto al Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani davvero encomiabile a rispondere presente e a proporre le soluzioni italiane. Il Mugello subito amato da piloti, Imola che riapre un capitolo di una grande storia, il Rally ACI di Monza è...Monza! Viva l'Italia, l'Italia che merita rispetto, l'Italia che deve smettere di autoflagellarsi. Viva l'Italia...

F. C.



Hanno collaborato: Carlo Baffi, Luca Brida, Massimo Campi, Luciano Canobbio, Franco Carmignani, Davide Casati, Paolo D'Alessio, Paolo Ferrini, Marco Giachi, Gabriele Gorini, Matteo Losa, Emanuele Pirro.

LA STAGIONE UN PO' PARTICOLARE DELLA F.1



Con il Gran Premio di Toscana Ferrari 1000, il mondiale di F.1 ha superato il giro di boa. Un campionato dal format inusuale, che prevede gruppi di tre Gran Premi a distanza di una settimana ciascuno. Ma come sappiamo la pandemia ha stravolto tutti gli schemi. Un mondiale sempre più all'insegna della Mercedes e di Hamilton. I numeri sono eloquenti: sette vittorie in nove round, di cui tre doppiette, con le W11 sempre in pole position. Situazione quasi analoga per Lewis Hamilton, ormai prossimo a conquistare il suo settimo titolo iridato eguagliando Michael Schu-

macher. "Hammertime" ha conseguito sei successi e sette pole, il 13 settembre scorso, l'inglese ha siglato la 100esima vittoria Mercedes da quando è ritornata in F.1 nel 2010; un traguardo che sa un po' di beffa, perchè raggiunto nel 1000° G.P. del Cavallino e sul suo circuito. A volte il destino è proprio dispettoso.

A Monza, Hamilton è stato penalizzato per avere effettuato un cambio gomme quando la pitlane era chiusa. Una punizione che è parsa un po' troppo severa, dal momento che il semaforo rosso era presente su alcuni pannelli a bordo pista e non all'entrata della corsia box. Comunque

sia, dopo la seconda ripartenza, Hamilton è stato protagonista di una rimonta forsennata che in 23 giri l'ha visto risalire dall'ultimo al settimo posto. E sette giorni dopo, al Mugello, è andato in scena un altro Gran Premio folle, addirittura con due bandiere rosse e tre partenze da fermi. Francamente tre bandiere rosse in due gare è un po' curioso, tanto che qualcuno ha azzardato l'ipotesi che i gestori americani del Circus cerchino di ravvivare i Gran Premi frazionandoli appena si presenta l'occasione. Ricordiamo anche che se si vogliono limitare i pericoli, optare per le ripartenze da fermo potrebbe non



Mercedes, diventandone il mentore. Ma la scuderia di Wolff è finita sotto i riflettori anche in campo politico-economico. Proprio nel fine settimana del Gran Premio di Toscana, è rimbalzata una notizia inerente al futuro della casa di Stoccarda. Ci riferiamo alla Ineos, uno dei più grandi gruppi mondiali del settore chimico, nonché sponsor Mercedes dal febbraio scorso a fronte di un investimento di circa 23 milioni di Euro. Un colosso, quello fondato e presieduto dall'imprenditore Sir Jim Ratcliffe già attivo nello sport. Nel ciclismo professionistico, l'azienda britannica ha rilevato il Team Sky, dominatore nelle ultime stagioni e nel dicembre 2019, ha ufficializzato una collaborazione con Mercedes per il programma Coppa America di vela. Ebbene, a detta del tabloid d'oltre Manica "Daily Mail", la Ineos sarebbe intenzionata ad acquistare delle partecipazioni della scuderia di

Brackley: si vocifera di un movimento di circa 700 milioni di sterline, equivalente al 70% delle pacchetto azionario. Non dimentichiamoci che il title sponsor delle "Frecce Nere" è la Petronas, la società petrolifera statale malaysiana, che in passato ha già collaborato con Ineos. Attualmente l'assetto societario della scuderia dominatrice del mondiale è detenuto per il 60% dalla Daimler, per il 30% da Wolff. Il restante 10% era invece in mano a Lauda. Da qui la domanda: "Chi cederà eventualmente la propria quota tra Daimler e Wolff?". Perché da qui prenderebbero corpo nuovi scenari e forse non è un caso che Hamilton non abbia ancora rinnovato il suo impegno con Stoccarda. Una questione che però è stata subito chiarita dal business man viennese, il quale ha smentito qualsiasi tipo di cessione, definendo speculazioni le ipotesi fatte sopra: «*La Daimler non ha alcuna intenzione*

Il GP di Monza ha visto un podio inedito per la stagione, e non solo per questa. Il vincitore è stato Pierre Gasly con l'Alpha Tauri (sotto) e sugli altri due gradini sono saliti Carlos Sainz (McLaren) e Lance Stroll (Racing Point).

essere la soluzione ottimale, dal momento che i rischi al via sono sempre elevati. Ma al di là di queste considerazioni, torniamo alla corsa toscana in cui Hamilton ha sfoderato tutta la sua classe, imponendosi su una pista nuova per le F1 e molto impegnativa. Un risultato frutto di una preparazione quasi maniacale, in quanto il britannico dopo aver riscontrato alcune difficoltà nelle libere del venerdì, ha trascorso la serata a ristudiarsi bene il tracciato con tanto di dati confrontandosi con il suo ingegnere e risolvendo ogni criticità. Una metodologia alla Lauda, ovvero l'uomo che portò Lewis in





La Red Bull, con Max Verstappen, ha dimostrato di essere l'unica vera concorrente delle Mercedes. Decisamente in risalita la Renault con Ricciardo, che nel 2021 passerà alla McLaren, ha dimostrato di poter lottare per il podio.

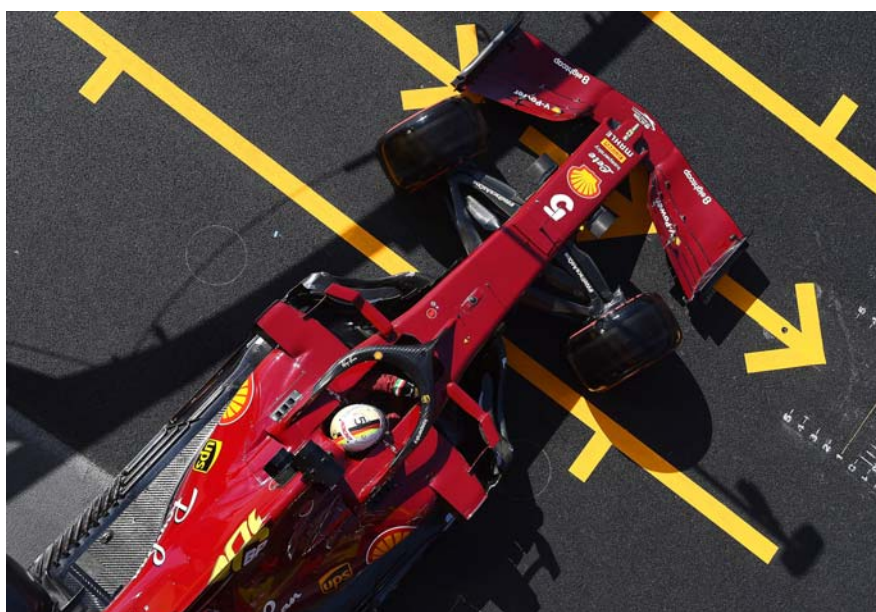
di rinunciare al team e Ineos non ha interesse ad acquistare la maggioranza della squadra. Il futuro è chiaro. Il team resterà Mercedes AMG Petronas F1». E che dire della clausola grazie alla quale la Mercedes potrebbe uscire dal Circus anticipatamente rispetto ai cinque anni stabiliti dal Patto della Concordia, recentemente firmato da tutti? Che stia valutando quanto gli convenga restare in prima persona in F.1, in vista delle nuove regole che entreranno in vigore nel 2022? Di sicuro Toto Wolff si sta

rivelando sempre più influente nel paddock, grazie alla sua abilità lungimirante di manager. Ha sempre saputo muoversi con disinvoltura nella gestione di campioni e del cartellino dei giovani piloti. Nel 2010 entrò nel pacchetto azionario della Williams, lasciato nel 2013. Intorno alla sua figura è pure legato il tema della Racing Point. La scuderia di Lawrence Stroll finita al centro delle polemiche per le prese d'aria dei freni realizzate paro paro a quelle montate dalla Mercedes dell'anno scorso. Al

punto che le RP20 sono state ribattezzate le "Mercedes rosa". Una vicenda che ha messo in evidenza il problema delle vetture-cloni, in merito al quale il Presidente Fia Jean Todt ha dichiarato che tutte le scuderie del Circus hanno firmato un documento che farà chiarezza in materia con vincoli precisi già dal 2021. La Racing Point è attualmente la quarta forza del mondiale. È sempre andata a punti con uno dei suoi drivers ed è salita sul podio di Monza, grazie al terzo posto di Lance Stroll. Un team che non nasconde affatto le sua voglia di crescere. Dal 2021 diventerà Aston Martin. Ad inizio anno Mr. Stroll ha acquisito il 16,7% delle quote (216 milioni di Euro) del costruttore britannico, imitato qualche mese dopo da Wolff, per una cifra minore (37 milioni di dollari). D'altronde la Daimler stessa possiede dal 2013 il 5% della casa inglese. Per cui la mossa di Wolff, non è da ritenersi in conflitto di interessi con Stoccarda. In vista della prossima stagione, Stroll ha ingaggiato Sebastian Vettel e secondo radio-box starebbe facendo la corte ad Adrian Newey. L'accordo con il quattro volte iridato è stato ufficializzato proprio nel fine settimana del Mugello, durante le celebrazioni del millesimo Gran Premio del Cavallino. Una ripicca del tedesco per essere stato scaricato da Maranello? Mah... A farne le spese è stato Sergio Perez, invitato a farsi da parte dietro una buonuscita. Davanti alla Racing Point troviamo la McLaren, vera e propria rivelazione del campionato. Nella lotteria di Monza è arrivata a giocarsi la vittoria fino agli ultimi metri con Carlos Sainz jr. preceduto da Pierre Gasly sull'Alpha

Stagione di sofferenze e delusioni per la Ferrari con una vettura nata sbagliata e se Leclerc riesce a mettere del suo, Vettel, scaricato a inizio campionato dalla Scuderia, non è mai entrato in sintonia con la vettura venendo spesso escluso dalla Q3. I commenti vengono lasciati a un Binotto molto criticato e parodiato.

Tauri. Una grande prestazione nella tre giorni brianzola confermata dal cronometro, con l'iberico terzo in qualifica ed il suo compagno Lando Norris terminato quarto in gara. Non scordiamo che il giovane inglese era andato a podio (terzo) nel primo round stagionale in Austria. Non si trattava di un fuoco di paglia, perchè le MCL35 spinte dal motore Renault sono sempre giunte nei prime di dieci o con Carlos o con Lando. La McLaren sta quindi rinascendo dopo un periodo buio alquanto lontano dai fasti dell'era targata Ron Dennis. Zac Brown, attuale amministratore delegato a Woking, ha puntato molto sul team principal Andreas Siedl (ex Porsche) e sui tecnici James Key e Andrea Stella (ex Ferrari). Le scelte stanno pagando nonostante il budget che non è certo florido come quello di un tempo. Prestazioni che infondono ottimismo in prospettiva 2021, quando arriverà la power unit Mercedes ed accanto a Norris ci sarà un pilota di classe ed esperienza come Daniel Ricciardo. L'australiano lascerà la Renault cedendo il volante a Fernando Alonso. In Toscana, Ricciardo è stato uno dei protagonisti lottando per il terzo gradino del podio, preceduto nel finale da Alexander Albon sulla più potente Red Bull. Luca De Meo, Ceo del gruppo, dopo aver ribadito che la Renault resterà in F.1, ha varato una nuova strategia di marketing. Dalla prossima sta-





Stagione positiva per Racing Point e McLaren che si piazzano tra le prime cinque squadre relegando in "serie B" la Scuderia di Maranello alle prese con una stagione difficile e per la quale non sono bastati i "miracoli" di Leclerc.

gione, anche il team transalpino avrà una nuova denominazione: Alpine.

Il Gran Premio d'Italia ha lanciato alla ribalta anche l'Alpha Tauri. L'affermazione della compagine di Franz Tost è un successo italiano che va valorizzato e che ha premiato la costanza di un gruppo che negli ultimi anni ha lavorato tra non poche difficoltà. Una realtà che dispone di un budget di circa 145 milioni di Euro (quello della Mercedes supera i 400). Conta 500 dipendenti per una parte italiani e per la restante in-

glesa e di altre nazionalità. Alla vigilia di questa stagione ha scelto di iscriversi come Alpha Tauri per lanciare la nuova linea di abbigliamento creata nel 2018 dalla Red Bull, la casa madre che detiene il pacchetto di maggioranza. L'impresa di Monza ha premiato anche Gasly, che dopo il siluramento subito dalla Red Bull lo scorso anno, non s'è abbattuto, ha lavorato sodo e quando gli si è presentata la grande occasione è rimasto freddo senza commettere alcuna sbavatura. Si sa che la legge di Helmut Marko non fa

sconti a nessuno quando la classifica piange. Il "nemico" Albon però ha reagito fornendo una prova superba al Mugello portando un po' di gloria alla Red Bull. La seconda forza del mondiale, ha deluso negli ultimi appuntamenti. Dopo il terzo posto di Spa, Max Verstappen è incappato in due ritiri per problemi di motore. Due zeri che pesano sulle speranze del pilota che puntava a dare del filo da torcere alle Freccie Nere. E dire che con l'introduzione delle mappature uniche (dal G.P. d'Italia) la Red Bull avrebbe dovuto trarre vantaggi a discapito della Mercedes. Tra le scuderie che navigano nelle ultime posizioni, va evidenziato il passo avanti dell'Alfa Romeo Racing, che in Toscana ha chiuso al nono posto con Kimi Raikkonen. Per la verità "Iceman" era finito ottavo, ma ha dovuto scontare 5" di penalità ed è stato passato da Charles Leclerc. E qui entra in ballo la Ferrari. Onestamente, non è semplice affrontare questo argomento. Il Cavallino dopo aver iniziato male, ha continuato peggio e ad evidenziarlo sono stati gli ultimi tre round. A Spa Leclerc e Vettel preceduti da Raikkonen, dodicesimo su una vettura-clienti. Monza è stata ancora più amara. Vettel si è fermato al giro 17 (maledetta cabala) per un problema ai freni. Charles invece se l'è vista brutta poco più tardi, andando a schiantarsi contro le barriere all'uscita della Parabolica. Al di là dell'errore umano però, ecco emergere carenze di telaio e di aerodinamica, oltre a quelle dell'unità motrice. Archivate Spa e Monza, due circuiti veloci che penalizzavano le prestazioni delle rosse, Leclerc guardava al Mugello con meno timore. Di fatto il monegasco en-

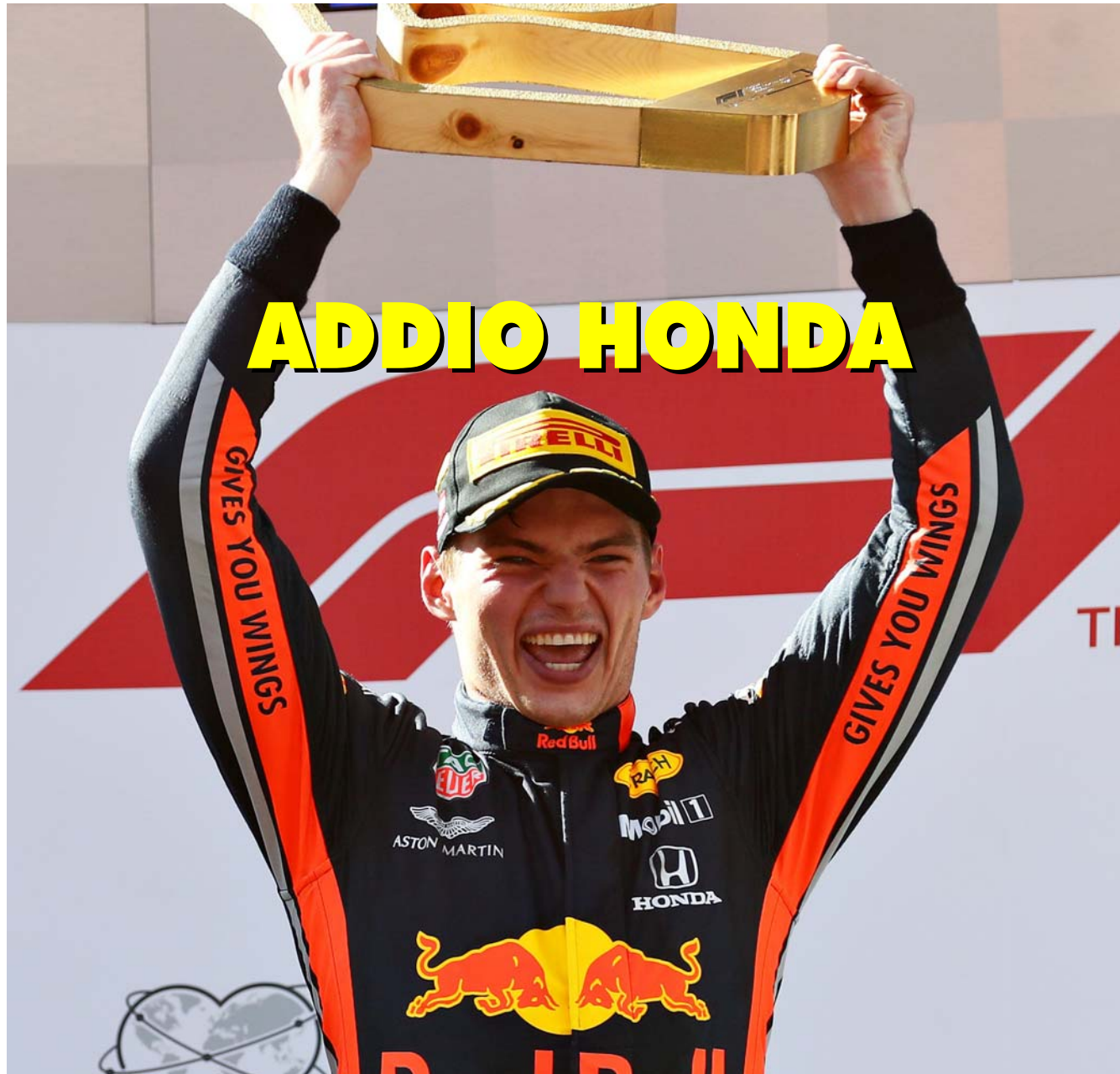
trava in Q3 e quando dopo il secondo via procedeva dietro le due Mercedes aveva un po' illuso. In pochi giri scivolava al settimo posto, superato con facilità dagli avversari. Intanto nelle retrovie Vettel faticava a resistere a Russell sulla modesta Williams. Sotto la bandiera a scacchi il tedesco sarebbe transitato decimo. Risultati davvero impietosi. Le critiche ovviamente non si contano più specialmente nei confronti di Mattia Binotto, responsabile della squadra, che coraggiosamente continua a metterci la faccia e che di recente è finito nel mirino del celebre imitatore Maurizio Crozza. Al di là delle battute però, quello che deve preoccupare non è il 2020, bensì il futuro. Ormai è assodato che l'intero pacchetto SF1000 è completamente sbagliato, ma va capito se già da quest'anno è possibile sperimentare qualche soluzione in ottica 2021, anche

se il congelamento delle monoposto non permetterà radicali modifiche. In occasione della sontuosa festa per il "Millesimo Gran Premio" celebrato in Piazza della Signoria a Firenze, s'è pronunciato il Presidente John Elkann. Certo parlare di festeggiamenti in un momento come questo è quasi paradossale, ma la Ferrari vanta una "storia senza eguali" fatta di passione. Il Presidente ha promesso che la Ferrari tornerà a vincere, lavorando in ottica futura sin da subito, imparando dagli errori. Qualcuno però sottolinea che finora non si sono viste grosse novità portate in pista, a differenza della concorrenza. A detta di Binotto occorrono cambiamenti radicali, magari a partire da nuove figure tecniche nell'ambito motoristico, telaistico ed aerodinamico. Restano comunque tanti, troppi dubbi intorno alla vicenda dell'accordo

con contenuto segreto tra il Cavallino e la Federazione, che ha tolto circa cinquanta cavalli alla power unit. Quella che nel 2019 aveva permesso alla SF90 di ottenere tre successi di fila e arrivare alle spalle della Mercedes. Chi poteva immaginare che nel giro di un anno a Maranello si sarebbero trovati alle prese con un'involuzione di tale portata? Si è parlato di un'interpretazione non in linea con lo spirito delle normative sul motore riguardo alle "zone grigie", ma sempre legale, perché altrimenti sarebbe scattata la squalifica. Che la SF1000 fosse nata per quella unità motrice poi bandita quando ormai il 2020 era alle porte? Sono in parecchi a chiederselo tra i tifosi della rossa, ormai stanchi di vivere solo di storia e di successi passati. Va bene la fede incrollabile, ma fino ad un certo punto.

Carlo Baffi





ADDIO HONDA

Con un annuncio ufficiale del 2 settembre scorso, la Honda ha dichiarato che al termine della stagione 2021, lascerà la Formula Uno. Praticamente un fulmine a ciel sereno abbattutosi sul Circus in una stagione parecchio travagliata e proprio nel momento in cui la firma del Patto della Concordia pareva avesse portato un po' di serenità nel paddock. Una decisione, secondo quanto è emerso dalle parole del Presidente e Ceo Takahiro Hachigo, presa già ad agosto e comunicata in settembre ai propri partner. All'origine di questa scelta ci sarebbe un orientamento ecologista, verso le cosiddette emissioni zero. Per essere più precisi, il comunicato

recita: «*Honda deve concentrare le proprie risorse aziendali in ricerca e sviluppo di future tecnologie per i propulsori, compresi i veicoli a celle a combustibile e batteria EV per veicoli elettrici*». Un obiettivo a lungo termine da raggiungere entro il 2050, che in un primo tempo prevede di elettrificare due terzi della produzione di auto in dieci anni. Da qui l'esigenza di dirottare il personale attualmente impegnato sul programma Formula Uno, nel nuovo centro, battezzato Innovative Research Excellence, Power Unit & Energy. Dietro a queste spiegazioni ufficiali però non mancano le perplessità. I timori sarebbero legati alla situazione finanziaria emersa negli ultimi mesi. Si parla di ingen-

ti perdite, complice la congiuntura economica che ha duramente colpito l'industria automobilistica, aggravata dall'effetto Covid-19. Le cifre indicano un calo di vendite pari al 46%, riguardanti soprattutto, oltre al mercato interno, quelli di Stati Uniti e India. Da qui l'esigenza di un drastico taglio dei costi, partendo dagli impegni sportivi più costosi come ad esempio la F1. Guarda caso, Hachigoha confermato invece il supporto verso altre categorie come la Indycar.

Ecco quindi il grande dilemma: scelta "verde", o bilancio in rosso? Al di là delle battute, o delle ipotesi resta il fatto che il Circus perde una pedina importante. Red Bull ed Alpha Tauri si ritrovano a dover

riprogrammare il futuro quando iniziavano a cogliere i primi frutti della collaborazione con il colosso di Tokyo. La Red Bull motorizzata Honda, ha siglato tre vittorie nel 2019 (tutte con Verstappen) giungendo terza nel mondiale. Mentre quest'anno, a stagione in corso, la power unit Honda s'è imposta in due occasioni: a Silverstone con la Red Bull di "MadMax" e a Monza con l'Alpha Tauri di Galsy. Risultati incoraggianti che però non sono bastati a far proseguire la partnership ed ora per le due scuderie di Dietrich Mateschitz si prospetta un futuro pieno d'interrogativi da risolvere in tempi brevi. Nel 2022 infatti entreranno in vigore le nuove regole e come si sa le progettazioni delle monoposto prendono il via con largo anticipo.

Ma al di là dei problemi legati ai clienti, il ritiro della Honda è una grossa tegola anche per i vertici del Circus. A fronte del perdurare della pandemia con tutte le conseguenze economiche del caso, potrebbe prodursi un effetto domino. È risaputo quanto sia costoso correre nella massima categoria e se poi non arrivano i risultati, il tutto si complica. Ha senso investire cifre astronomiche per essere etichettati come perdenti? Ricordiamo una frase storica di Enzo Ferrari, secondo il quale: *«...il secondo è il primo dei battuti»*.

Nel recente Patto della Concordia, la Mercedes beneficia di una clausola che le permetterebbe di disimpegnarsi in anticipo rispetto agli accordi siglati. Da qui la domanda, quando le Freccie d'Argento non vinceranno più, o verranno introdotte delle limitazioni sulla propulsione turbo-ibrida (attuale punto di forza delle vetture

tedesche), come reagiranno i vertici di Stoccarda? Attualmente non si profilano all'orizzonte nuovi gruppi automobilistici pronti ad entrare nel Circus; anche perché il riversamento di tecnologia dalla F.1 al prodotto di serie è di gran lunga inferiore rispetto alle gare endurance. Insomma un gran bel rebus. Ma ritornando alla Honda, va sottolineato che la casa giapponese non è nuova a ritiri improvvisi. Nel 1968, dopo cinque stagioni di Gran Premi come costruttore (con due vittorie all'attivo), arrivò l'abbandono complice la tragedia avvenuta nel G.P. di Francia a Rouen in cui perse la vita Jo Schlesser. Nei primi anni '80, la Honda riapparve in F.1 come motorista, mietendo successi a raffica con Lotus, McLaren e Williams. Il ciclo vincente s'interruppe nel 1991 e per rivedere una monoposto spinta da un propulsore made in Tokyo si dovette attendere il 2000, con la fornitura alla neonata BAR. Nel 2006 ci fu il ritorno anche in veste di costruttore grazie all'acquisto della British American Racing. L'avventura della F1 Honda Racing Team durò

sino a tutto il 2008, con risultati al di sotto delle aspettative. Con l'esplosione della grande crisi finanziaria, nella stanza dei bottoni dell'azienda madre si decise per un nuovo abbandono; come fece la grande rivale Toyota.

La scuderia venne così rilevata dall'allora Team Principal Ross Brawn, che nel 2009 trasformò quel brutto anatrocchio in un cigno reale, conquistando i titoli mondiali piloti e costruttori. Dopodiché, l'abile tecnico inglese cedette la sua creatura alla Mercedes, monetizzando al meglio i trionfi ottenuti.

Nel 2015, la Honda si riaffacciò ancora nei Gran Premi fornendo le unità motrici alla McLaren. L'idea di rivedere in gara quel binomio quasi invincibile degli anni '90 con Senna e Prost, creò non poco entusiasmo, ma purtroppo si rivelò un fuoco di paglia. Al termine di tre stagioni incolori, la Honda divorziò da Woking per passare alla corte di Mateschitz. Dapprima con la fornitura alla Toro Rosso e dal 2019 anche alla Red Bull. Il resto è una storia recente, giunta nuovamente ai titoli di coda.

C. B.



Per Red Bull ed Alpha Tauri c'è poco da ridere dopo l'abbandono di Honda.



WILLIAMS: SI CHIUDE UN'ERA

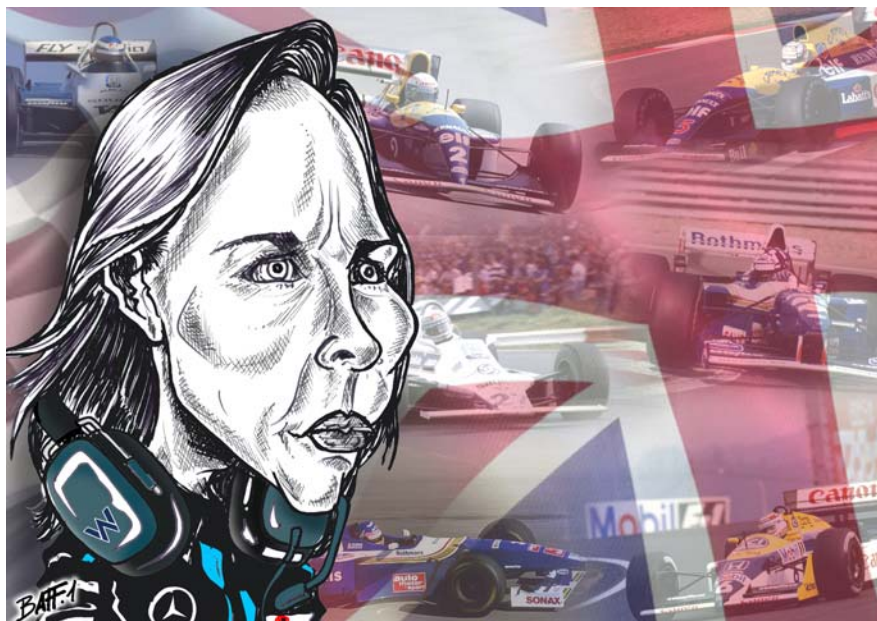


In apertura, Frank Williams presenta il team Iso per la stagione 1973. Sopra, Frank nel cockpit della Iso, voglia di ricominciare come pilota?

Montreal, 28 settembre 1980: Gran Premio del Canada, penultimo appuntamento del mondiale di F.1. Nelson Piquet e Alan Jones si posizionano in prima fila in attesa del via. Il primo è in pole ed è pure leader della classifica piloti con 54 punti; il secondo lo segue a quota 53. Piquet è alla sua terza stagione in F.1 e viene considerato un astro nascente. Jones invece è più navigato avendo esordito nel '75. Le vetture sono rispettivamente la Brabham e la Williams, entrambe spinte dal motore Ford-Cosworth e protagoniste della stagione. La tensione è palpabile, perchè c'è in ballo il titolo piloti. Riguardo a quello costruttori, i giochi sono già chiusi favore della Williams. Lo starter indugia un po' troppo e quando si spegne il semaforo verde si verifica una carambola in cui sette vetture finiscono ko, tra cui la Brabham di

Piquet. La gara viene sospesa e riparte dopo un'ora con tutte le monoposto in griglia. Jones prende subito la testa seguito dalla Ligier di Pironi autore di una partenza a razzo. Piquet ha avuto un'esitazione di troppo, ma al secondo passaggio sferra la sua offensiva portandosi al comando. La Brabham BT49 vola e il distacco da Jones aumenta col passare dei giri. Arriva ad oltre 9 secondi, quando il suo V8 cede di colpo ed i sogni iridati di Nelson svaniscono in una nuvola di fumo bianco. Mentre Jones si porta al comando, Jabouille è vittima di un brutto incidente in cui subirà delle brutte fratture alle gambe. Nel frattempo Pironi supera Jones, ma ecco il secondo colpo di scena che consegna matematicamente la corona iridata a Jones. Pironi viene sanzionato con un minuto di penalità per partenza anticipata. L'australiano, ormai virtualmente vincitore, tira i remi in barca non affaticando la meccanica della sua FW07 e va a conquistarsi il titolo mondiale: primo per lui e primo per la Williams. Detto questo, facciamo un lungo salto temporale in avanti, di quarant'anni. È il 6 settembre del 2020, è sempre domenica e manca poco al via di un altro Gran Premio di F.1, quello d'Italia a Monza. Una giovane signora in divisa blu scura, con cuffie e microfono sosta davanti al box della Williams e segnala alle due monoposto di uscire in pit-lane per andarsi a schierare in griglia. La persona in questione non è un capo meccanico, bensì Claire Williams, vice team-principale della scuderia omonima, nonché figlia del fondatore, e per lei è il suo ultimo Gran Premio in carriera.

Qualche giorno prima ha ufficializzato che abbandonerà il suo ruolo dopo la gara monzese, in modo da accelerare il nuovo corso della gestione dell'azienda ormai nelle mani di nuovo azionista di maggioranza. Un epilogo che aveva avuto



Sopra, nella vignetta di Carlo Baffi, Claire Williams, ultimo team manager della squadra fondata dal padre. Sotto, per la Williams, l'ultimo anno da scuderia privata è stato il 1977 con una March 771 e il pilota belga Patrick Neve.



il prelude qualche settimana prima. Era il 21 agosto, quando con un comunicato ufficiale la Williams Racing annunciava il cambio di proprietà, passata nelle mani del fondo d'investimento americano Dorilton Capital presieduto da Matthew Savage. Una decisione sofferta, guarda caso proprio nel quarantennale dal primo titolo mondiale, che poneva fine ad una conduzione familiare con i

Williams in possesso del 52% del pacchetto di maggioranza e con le restanti quote in mano a soci minori. Una necessità impellente causa il lievitare dei costi del Circus ed i crescenti problemi finanziari aggravatisi con l'abbandono del title sponsor ROKiT subentrato alla Martini uscita nel 2018.

Il bilancio era impietoso: si parlava di un utile di 17,7 milioni di Euro, contrapposto ad una perdita di



14 luglio 1979 Silverstone: prima vittoria di una Williams F1 al Gran Premio di Gran Bretagna con Clay Regazzoni.



dodici. A ciò s'era aggiunta pure l'emergenza Covid, che bloccando l'attività agonistica, aveva costretto il team a mettere il personale in cassa integrazione. Da qui l'urgenza di fornire ossigeno alle finanze con l'arrivo di nuovi investitori. Un compito non certo facile vista la congiuntura del panorama automobilistico e gli scarsi risultati sportivi del team inglese relegato a fanalino di coda.

Inizialmente si ipotizzò l'acquisizione della scuderia da parte del padre di Nicholas Latifi, da quest'anno driver ufficiale del team. Parliamo di Michael Latifi, un miliardario canadese, nato in

Iran e poi trasferitosi nel nord America, che guida una delle migliori compagnie alimentari canadesi, la SofinaFoods, il quale ha da sempre patrocinato la carriera automobilistica del figlio. Guarda caso, nei mesi scorsi a detta della stampa inglese, papà Latifi versò nelle casse della Williams circa 50 milioni di sterline. Nella fattispecie si parlò di un prestito, avente come garanzia la sede della factory, insieme alla preziosa collezione delle monoposto storiche. Alla fine però i rumors sono stati smentiti dall'accordo con Dorilton Capital. Un cambiamento forse non facile da digerire

per i romantici di questo sport, ma salutato con soddisfazione dalla stessa Claire Williams: «Quando abbiamo iniziato questo processo di ristrutturazione - ha spiegato - volevamo trovare un partner che condividesse la stessa passione e gli stessi valori, che riconoscesse il potenziale del team. In Dorilton sappiamo di aver trovato esattamente questo».

Un ottimismo dettato anche dal fatto che la squadra continuerà a disputare i Gran Premi con lo stesso nome e che le future sigle dei telai non subiranno alcun cambiamento; così come non si prevedono trasferimenti di sede. Beneaugurante pure la dichiarazione di Savage: «Siamo lieti di aver investito nella Williams e siamo estremamente entusiasti delle prospettive per l'azienda. Non vediamo l'ora di lavorare con il team per analizzare dove dovremo investire al fine di riportare la squadra dove merita».

Già, riportare il team ai piani alti. Un compito non certo facile dal momento che la Williams vanta un blasone tra i più prestigiosi dell'intero mondo motoristico. Ma per capire meglio il valore di questo marchio, nato dal sogno di un uomo, ripercorriamo la sua storia.

Frank Williams, inglese di South Shields dove nacque il 16 aprile del 1942, figlio di un pilota della RAF e di una maestra, studiò in un collegio cattolico, mostrando notevole interesse verso i motori e le corse, in particolare verso le gesta del fuoriclasse Stirling Moss. Grazie ad amici più anziani, ebbe i primi approcci con le gare locali disputate al volante di una berlina. La sua passione crebbe via via e proseguì la sua carriera di pilota nonostante i risultati poco esaltanti. Verso la metà degli anni '60, Williams partecipò al campionato di F.3 in Italia con innumerevoli sacrifici. Campava con la vendita di parti di ricambio che portava con sé dall'Inghilterra e poi coi modesti premi di partenza. Era quasi sempre in viag-

gio e durante le trasferte dormiva nel furgone dei ricambi, o in tenda. Però grazie alla conoscenza della nostra lingua, incontrò parecchi amici, tra cui il fido Giancarlo Falletti giornalista del Corriere della Sera. E trovò anche nuovi sponsor come ad esempio la Personal che produceva i volanti.

Ma se al giovane Frank mancava la stoffa per imporsi in pista, era altrettanto abile a preparare le monoposto, fino a costituire un suo team di F.2 in cui fece correre l'amico Piers Courage (figlio del famoso produttore di birra) per poi passare in F1 sempre con una Brabham. Un progetto ambizioso, che grazie al supporto di Alejandro De Tomaso e di un giovane Giampaolo Dallara dette vita alla De Tomaso F1 gestita dal Frank Williams Racing team. Sembrava l'inizio di un sogno, che però svanì di colpo con la morte nel G.P. d'Olanda a Zandvoort di Courage. La scomparsa del britannico, che aiutava finanziariamente la scuderia, condizionò profondamente le prospettive future.

Con le sponsorizzazioni della Marlboro e della Politoys, Williams affrontò il biennio '71-'72 con una

March 711 e 721, con Henry Pescarolo al volante, mentre nel 1973 schierò la Iso Rivolta FX3B per Nanni Galli e Howden Ganley. E l'anno dopo fu il turno della Iso IR03, pilotata da Arturo Merzario con le sigle FW 01, 02 e 03 utilizzate per numerare i telai. Nel 1975 fece il debutto la prima Williams in assoluto denominata FW04. A pilotarla furono vari piloti con risultati scarsi, fatta eccezione del secondo posto colto a sorpresa

nel Gran Premio di Germania con Jacques Laffite. Malgrado quel primo podio, le finanze della Williams non migliorarono e così Sir Frank si vide costretto a cedere gran parte delle quote del team al magnate austro canadese Walter Wolf. Per fortuna si trattò di una parentesi, perché dal '77, prese vita la Williams Grand Prix fondata insieme al quotato tecnico inglese Patrick Head.

La grande svolta era dietro l'angolo



In basso, la prima Williams F1 del 1978 con alla guida Alan Jones e sopra, il costruttore inglese con l'australiano, suo primo campione del mondo.





Frank Williams e, al centro, Patrick Head, un legame stretto durato negli anni.

e arrivò grazie al sodalizio con i ricchi sponsor arabi (tra questi c'era anche la famiglia di Osama Bin Laden) conosciuti proprio tramite Wolf, il cui suocero lavorava nell'ambito dell'estrazione del greggio. Nel giro di poco tempo la scuderia ebbe quei fondi necessari per sviluppare le proprie monoposto ed il 14 luglio del 1979 arrivò il primo successo, firmato da Clay Regazzoni sulla FW07 a Silverstone, nella gara di casa. L'anno dopo, come anticipato, il primo mondiale, bissato nel 1982 con il finlandese Keke Rosberg. Le monoposto erano ovviamente progettate da Head, che nel frattempo era divenuto co-proprietario della scuderia con il 30% delle quote. Divenuta ormai un top team, la Williams spostò la sua sede a Didcot in una moderna palazzina. Ma il destino era ancora una volta in agguato. L'8 marzo del 1986, il costruttore inglese rimase coinvolto in un terribile incidente stradale mentre si recava all'aeroporto di Nizza, dopo aver assistito ai test della sua nuova monoposto al Paul Ricard. Williams sopravvisse allo schianto, ma restò tetraplegico e fu così chiamato ad affrontare una nuova sfida, la più

dura. Ebbene non cedette. Grazie anche al supporto della famiglia, in particolare della moglie Virginia. Si erano conosciuti nel 1967 e si erano sposati nel '75. Il giorno delle nozze, Frank si presentò cinque minuti prima della cerimonia arrivando direttamente dall'officina. Giusto il tempo delle celebrazioni di rito e dopo circa mezz'ora, salutò consorte e testimoni per tornare al lavoro. Un episodio che la dice lunga sul personaggio. Ma la sua signora lo conosceva bene ed era disposta ad accettare tutto questo. E fu proprio lei, "Lady Ginny" a salire sul podio del Gran Premio di Gran Bretagna dell'86 per ritirare il trofeo vinto dal proprio pilota Nigel Mansell. Il "Leone d'Inghilterra" s'era imposto al termine di un duello rusticano con Nelson Piquet, suo compagno di squadra nonché grande ed odiato rivale. Quel 13 luglio fu un giorno davvero speciale per la scuderia d'oltre Manica, sia per la vittoria nel G.P. di casa a Brands Hatch, che per il ritorno ai box di Sir Frank dopo una lunga e tormentata convalescenza. Alla fine, seppur tra mille difficoltà, il grande capo tornava sul ponte di comando. Sempre in quel 1986, le FW11

spinte dal motore Honda, di Mansell e Piquet sfiorarono il mondiale piloti perdendolo all'ultimo round ad Adelaide, causa un fatale errore di strategia coi pneumatici: a festeggiare fu la McLaren con Prost. Ma lo avrebbero vinto la stagione dopo con Nelson, che lottò con Nigel fino in Giappone, penultimo G.P. stagionale. Nel 1987 e per l'esattezza a Monza, sulla FW11 B di Piquet (che vinse la gara) fecero la loro comparsa le sospensioni elettroniche che aumentarono ulteriormente le prestazioni della vettura. La stagione successiva però, complice la perdita dei potenti propulsori giapponesi scippati dalla McLaren di Ron Dennis, la Williams accusò una flessione.

A risollevarne le sorti fu l'accordo con la Renault in vista del 1989. Al cervello di Head si aggiunse anche quello di un giovane ingegnere britannico assunto nel 1990: Adrian Newey, futuro genio aerodinamico della F.1 e non solo. Il 1992 fu dominato da Mansell con la FW14 B, la famosa "Red Five" per via del numero cinque dipinto di rosso sul musetto. Il "Leone" siglò 14 pole e 9 vittorie aggiudicandosi il titolo iridato dopo 8 GP dei 16 previsti. Il dominio proseguì pure nel '93 con la FW15C e a laurearsi campione fu il "Professore" Alain Prost, tornato alle corse dopo un anno sabbatico. Una mossa che spinse il suo grande nemico Ayrton Senna a far di tutto pur di assicurarsi il volante della monoposto più competitiva del lotto. Purtroppo il 1994 si rivelerà tragico. Malgrado l'annus-horribilis, la FW16 disegnata da Newey, consentì al giovane Damon Hill (figlio del grande Graham) di contendere il mondiale a Michael Schumacher, perdendolo per un solo punto nell'atto finale ad Adelaide.

La rivincita era però dietro l'angolo ed andò in scena nel '96 e nel '97, rispettivamente con i modelli FW18 e FW19 sempre spinti dal

V10 Renault. I piloti a fregiarsi della corona iridata furono Hill e Jacques Villeneuve, anch'egli figlio d'arte. La dipartita della Renault, sostituita dai propulsori Mecacrome e Supertec non portò a grandi risultati e si dovette attendere il matrimonio con la BMW, per rivedere la Williams ai vertici del Circus.

Dal 2000 al 2005, la scuderia inglese trasferitasi nel frattempo a Grove, fu per due volte la seconda forza del mondiale, battuta dallo strapotere della Ferrari di Schumacher. Il mancato titolo iridato ed i sopravvenuti contrasti con i motoristi bavaresi, portarono la BMW a mettersi in proprio, lasciando la Williams in balia di un futuro problematico e parco di risultati. Il lungo digiuno venne rotto dal successo inaspettato di Pastor Maldonado nel 2012 a Barcellona sulla FW34 motorizzata Renault. Dal 2014 le monoposto di Sir Frank adottarono la power unit Mercedes e con i piazzamenti di Valtteri Bottas e Felipe Massa, la scuderia inglese chiuse per due stagioni al terzo posto tra i costruttori.

Da lì in avanti però quel team capace di vincere ben 16 titoli mondiali (9 costruttori e 7 piloti), im-

boccò il viale del tramonto. Della serie, l'ennesima salita da affrontare. Ma Sir Frank rimase in trincea. Faceva parte del suo carattere inflessibile e poco incline a lasciarsi trasportare dalle emozioni. Basti pensare alla politica adottata coi propri piloti. Piuttosto che cedere alle richieste economiche dei suoi drivers divenuti Campioni del Mondo, preferì lasciarli andare altrove. Pensiamo a Piquet, Mansell, Hill e Villeneuve. Meglio puntare su qualche nome nuovo e rischiare. Col passare degli anni, Williams poté contare sui figli (la moglie era purtroppo deceduta nel 2013), in particolare su Claire nata nel luglio del '76 e cresciuta tra l'officina ed i box, l'altro figlio Jonathan, il primo genito, era entrato in azienda nel '96) occupando sempre più ruoli di vertice. Claire s'è trovata dunque a gestire una realtà difficile stringendo i denti, ma alla fine ha mantenuto in vita l'eredità paterna. Oggi la Williams è dunque entrata in una nuova era. La nuova proprietà ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione del quale faranno parte oltre a Savage e Fultz, anche l'ex pilota James Matthews. Mister James è stato

educato nel prestigioso College di Eaton ed ha coltivato la passione per il motorsport disputando gare di F.3, F. Renault ed Eurocup. Ma a farlo finire sotto i riflettori è stata la cronaca rosa. Nel 2017 ha infatti sposato Pippa Middleton, sorella minore di Kate, nonché moglie del futuro erede al trono d'Inghilterra, il Principe William. Gossip a parte, Dorilton Capital ha già provveduto a nominare il nuovo Acting Team Principal; si tratta di Simon Roberts già presente ai box del team al Gran Premio di Toscana. Una figura presente nel paddock dalla fine del 2003, che ha collaborato con McLaren, Force India ed arrivato in Williams all'inizio di quest'anno ricoprendo il ruolo di Managing Director.

Ed il battesimo al Mugello è stato per certi versi incoraggiante. Al di là del ritiro per incidente di Latifi, il giovane George Russell ha sfiorato la zona punti mettendo in difficoltà Vettel, che ha difeso a denti stretti il decimo posto. I prossimi mesi saranno cruciali per la Williams. Dorilton dovrà gettare le fondamenta della rinascita. Un obiettivo auspicato da tutti e che farebbe solo bene al Circus.

Carlo Baffi



SAPESSI COME È STRANO... UN G.P. D'ITALIA SENZA TIFOSI



Le immagini sui monitor sono nitide, Charles Leclerc, il dominatore di Monza 2019, perde il controllo della sua Ferrari e impatta contro le protezioni all'esterno della Parabolica. Sembra quasi di sentire in lontananza quel "Ooooh" di stupore misto a preoccupazione che avrebbe scatenato una scena così, vista dal vivo e sui maxi-schermi. Invece il rumore è quello del silenzio, del vuoto sulle tribune del Tempio della Velocità. Lo stesso silenzio che sarebbe calato nei momenti successivi all'impatto, quegli interminabili attimi di tensione che ti fanno trattenere il fiato nell'attesa di un cenno che ti dica: "È tutto ok". Ma non c'è bisogno di aspettare quel silenzio dopo lo

stupore, quel silenzio c'è già e imperversa da tutta "La Settimana", quella che per Monza è un po' come per un bambino quella che porta al 25 dicembre. Ma Babbo Natale, quest'anno, non è arrivato con la sua slitta carica di regali, così come "La Settimana" del Gran Premio d'Italia non è arrivata con i suoi tifosi, con le sue magliette colorate e i cappellini, con i suoi chioschi di salamelle e birra, con i personaggi folkloristici che girano il mondo seguendo il "Circus" e nemmeno con gli eventi che trasformano la città e l'intera provincia in una "succursale" dell'autodromo. Manca persino il traffico, quello delle interminabili code mattutine ai varchi d'accesso, che ti portano a maledire tut-

to l'arco celeste per quei cinque minuti di sonno in più, che potevano evitarti di restare bloccato ai controlli. Soprattutto, però, manca la marea che si riversa, dal 1970, sull'asfalto del Tempio della Velocità al termine della gara, da quel trionfo di Clay Regazzoni portato in tripudio in mezzo alla pista. Anche il podio è triste, nonostante una gara spettacolare con un vincitore giovane e fresco e gli uomini e le donne della sua squadra con gli occhi lucidi di gioia, nonostante un tricolore srotolato sul rettilineo, sotto alla piattaforma sospesa e sventolato dagli "Eroi del Covid", unici spettatori e parte della storia. Prima, durante l'emergenza, in corsia, sulle strade, negli ospedali; ed ora, in mezzo alle sagome dei

tifosi che avrebbero voluto esserci, ma non hanno potuto.

E chi mai avrebbe pensato di vivere un Gran Premio d'Italia così? Con le sagome al posto del pubblico e le "bolle" che dividono le persone che vorrebbero abbracciarsi, rivedendosi dopo un anno. Con il paddock deserto e i piloti "rinchiusi" più di quanto non fossero già inavvicinabili. Invece, la storia, ha deciso di regalarci anche questo e, per pareggiare i conti, ha deciso anche di regalare una gara magnifica, piena di colpi di scena, con un outsider sul gradino più alto del podio, seguito da altri due piloti che il podio l'hanno assaporato poche volte. Una sorta di contrappasso che ha cercato di restituire quanto tolto dall'assenza del pubblico. Ma diciamolo chiaramente, non è bastato. Perché Monza, senza la marea rossa sotto al podio, non può essere Monza. Perché Monza, senza quelli che si lamentano per il traffico e i bagarini, non è Monza. Anche a loro, per assurdo, è mancato il pubblico, è mancato quell'appiglio per lamentarsi della viabilità, della sicurezza, dell'organizzazione e, da buoni brianzoli, sentenziare dicendo "ma sa fà no insci!" che tradotto in italiano sarebbe "Non si fa in quel modo!" come se loro, le risposte le avessero tutte nel taschino interno della giacca. Ma Monza è anche questo e sono mancati anche loro.

Per tutto ciò che è mancato, dal traffico ai "criticatori seriali", c'è una Monza che in quella "bolla" ha messo impegno, passione e mesi di lavoro per assicurare un Gran Premio che, mai come quest'anno, è stato a rischio. Perché per vivere quei 52 giri a tutto gas non basta avere una pista storica, bella, veloce, so-

prattutto in questo 2020. E l'oliat macchina organizzativa monzese, anche questa volta, ha funzionato alla perfezione: dalle iniziative collaterali come l'omaggio ai Covid Heroes e Face For Fan, con le simpatiche sagome a riempire le tribune desolatamente vuote, fino alla sicurezza, fatta di tamponi, percorsi separati, zone delimitate. Tutti, nel loro piccolo, hanno reso possibile un Gran Premio unico, speriamo, nel suo genere. E se da un lato la sicurezza imponeva controlli anche all'esterno, dall'altro, le immagini romantiche di alberi trasformati in tribune fuori dal parco, solo per veder sfrecciare per qualche millesimo di secondo gli Hamilton i Leclerc e anche i Gasly riportavano alla mente i Gran Premi epici dove le tribune nascevano di notte, con tubolari pericolanti riempiti all'inverosimile. Situazioni che, oggi come oggi, sarebbero inaccettabili, ma storia di un Gran Premio che, prima di tutto, appartiene ai tifosi, agli appassionati. Ed è stato romantico origliare i discorsi di quelli che: "Se vai alla seconda

variante c'è un punto dove riesci a passare" (ovviamente consigliato in dialetto, da una persona con i capelli bianchi e con conseguente racconto del "quando lo facevamo noi...") salvo poi scoprire che quel punto fosse sorvegliato 24 ore su 24 e addio romanticismo: "accendi il tablet che la guardiamo in streaming". Romantico, come i tifosi che, per ore, aspettavano i piloti fuori dai cancelli, composti, distanziati come il periodo impone, ma con gli occhi carichi di speranza per una foto, anche a distanza, con i loro beniamini. Qualcuno ce l'ha fatta, altri sono tornati a casa con la foto di una macchina, dicendo agli amici: "tu non lo vedi, ma in quella macchina c'era Giovinazzi, o Verstappen, o non lo so, ma c'era un pilota". Resterà un mistero. Come resta un mistero la passione, quella che muove centinaia di migliaia di persone che quest'anno non hanno potuto festeggiare per una vittoria, piangere per una sconfitta o camminare sconsolati sulla via d'uscita per una prestazione sottotono. Passione come quella di tutti gli





addetti ai lavori: dai commissari all'antincendio, dalla sicurezza a chi ha garantito che il Gran Premio fosse più vicino grazie alla tecnologia. Perché non saremo riusciti a portare Gasly in trionfo come successe a Regazzoni nel '70, ma siamo certi che il francesino di Milano, da quelle tribune vuote, abbia sentito ugualmente le urla e gli applausi e sotto a quel podio, così vicino alla gente, abbia visto un fiume festante acclamare il suo nome. E anche noi abbiamo sentito, immaginandolo, un "grazie Monza" urlato dal podio, assieme a quel "unbelievable" pronunciato sottovoce più volte, in solitaria, seduto su quel gradino verde, guardando verso la pista.

Caro Pierre, te lo auguro con tutto il cuore, spero che tu possa un giorno ripetere il trionfo a Monza perché sotto di te ci sarà una marea in festa e sarà ancora più bello.

Matteo Losa





VINCITORI A SORPRESA

I vincitori inaspettati del Gran Premio d'Italia a Monza si possono contare sulle dita di una mano. Piloti che, schierati in griglia in attesa dello spegnimento del semaforo, non avrebbero mai immaginato di concludere la gara alzando il trofeo del primo classificato sul podio di una delle più storiche gare del campionato. Il francese Pierre Gasly è tra questi. Lo scorso 6 settembre ha tagliato per primo il traguardo in una delle gare più imprevedibili dell'anno. Partito dalla quinta fila, si è trovato in prima posizione dopo una ripartenza e alcune penalità inflitte dalla Direzione Gara. La concentrazione gli ha permesso di tenere la testa della competizione nonostante i tentativi di rimonta di Carlos Sainz che lo tal-

lonava negli ultimi giri, deciso quest'ultimo a portare la sua McLaren davanti all'AlphaTauri motorizzata Honda.

Il motore giapponese è protagonista di un'altra incredibile vittoria a sorpresa nel Tempio della Velocità nel 1967. Al volante della monoposto c'è l'unico campione del mondo su due e quattro ruote: John Surtees. Dopo aver vinto sette titoli nel motomondiale, l'inglese si dedica alla Formula 1 conquistando la fiducia di Enzo Ferrari che, dopo un primo rifiuto del pilota, riesce a portarlo a Maranello. Surtees ripaga la fiducia del Drake nel 1964 con la conquista del campionato del mondo ma è tre anni dopo che, cambiata casacca, arriva la vittoria più inaspettata. Il 10 settem-

bre 1967 il 'figlio del vento' si appresta ad affrontare il circuito monzese, privo di chicane, con una Honda RA300 assemblata pochi giorni prima, prendendo a prestito un telaio Lola creato per la 500 miglia di Indianapolis. L'auto viene ironicamente soprannominata dalla stampa Hondola. I media volgono però l'attenzione su Jim Clark al volante della Lotus che ha una sola occasione per cercare di ribaltare la classifica costruttori guidata da Brabham-Repco. Le aspettative su Clark non vengono

Sebastian Vettel, il più famoso vincitore a sorpresa del GP d'Italia prima dell'exploit di Gasly. Nel 2008 il pilota tedesco, allora ventunenne, beffò tutti su un tracciato parzialmente bagnato con la Toro Rosso, oggi Alfa Tauri.



Prima della famosa volata di Peter Gethin, c'erano state le vittorie non da favoriti di Ludovico Scarfiotti nel GP del 1966, "pronosticato" per Lorenzo Bandini, l'incredibile finale nel 1967 con Clark senza benzina e la beffa di Jack Brabham ad opera di John Surtees con la "Hondola", e nel 1970 in un'edizione molto sofferta dopo l'incidente di Rindt il primo centro di Clay Regazzoni con la 312 B, con Jackie Ickx ritirato.

deluse grazie ad una sua incredibile rimonta nel corso della gara, dopo una foratura, che lo porta nuovamente nelle prime posizioni per la gioia del pubblico italiano. In testa si avvicinavano anche Jack Brabham e Surtees, dopo che ben 11 vetture in gara sono costrette al ritiro. La svolta per l'inglese avviene in Parabolica, poco prima della bandiera a scacchi, dopo che il predestinato Clark accusa un problema al pescaggio della benzina e rimane a secco. Bastano pochi secondi per dimostrare che la classe del campione del mondo è intatta. Negli ultimi metri, John Surtees riesce a uscire dall'ultima curva meglio di Brabham e a tagliare il traguardo un paio di decimi di secondo prima dello scozzese.

Surtees è uno dei tre piloti britannici iridati (insieme a lui, Jackie Stewart e Mike Hailwood) che

prendono parte il 5 settembre 1971 ad un Gran Premio d'Italia che porta sul primo gradino del podio, a sorpresa, Peter Gethin. Quest'ultimo gareggia per la prima volta con il team BRM dopo aver abbandonato la McLaren a metà stagione. La gara del 1971 è l'ultima in cui il circuito è utilizzato senza chicane. Stewart è già campione del mondo e non ha molto da dimostrare. Alla partenza, il ferrarista Clay Regazzoni guadagna subito la prima posizione ma è un'illusione che dura poco. Le velocità sono elevatissime, arrivando a quasi 240 chilometri orari di media, e alla testa della corsa continuano ad alternarsi sei diversi piloti. L'opportunità decisiva per Gethin arriva all'ultimo giro quando, dopo il ritiro dei rimanenti, riesce a raggiungere i quattro piloti rimasti in lizza per la vittoria: Peterson, Cevert, Hailwood e Ganley. Ancora una volta è la curva Parabolica a decidere il podio. Le quattro monoposto sono incredibilmente vicine, tanto da costringere i direttori di gara a rivedere il finale al fotofinish. Le auto sono separate da diciotto centesimi di secondo ma a prevalere è Peter Gethin, alla sua prima e unica vit-

toria, guadagnata dalla sesta fila in griglia di partenza.

La pioggia è responsabile invece di due altri incredibili primi posti al Gran Premio d'Italia. Cinque anni dopo il successo di Gethin, tocca a Ronnie Peterson infrangere ogni previsione di podio nel Tempio della Velocità. Il 12 settembre 1976 gli occhi del mondo sono puntati su Niki Lauda che, dopo pochi giorni dall'incidente del Nürburgring, si rimette in auto, tra infinite sofferenze, per correre la gara di casa della Ferrari e non lasciare al suo rivale James Hunt possibilità di rimonta sul titolo mondiale. La svolta avviene a metà gara quando la pioggia inizia a cadere sul tracciato. La Direzione Gara decide di esporre bandiera nera per sospendere la corsa e costringere tutti ai box per il cambio gomme ma solo pochi concorrenti comprendono le indicazioni. Tra questi non c'è lo svedese che decide di proseguire la corsa senza passare dalla pit-lane. Ronnie Peterson, in assenza di penalizzazioni, vince quindi per la terza volta nella sua carriera a Monza, guidando una March al posto della Lotus dei precedenti successi e lasciando i commentatori a bocca aperta.



Un risultato inatteso ma mai quanto quello di Sebastian Vettel al Gran Premio d'Italia del 2008 quando, a sparigliare le carte, ci pensò ancora una volta il brutto tempo. Dopo aver fatto da terza guida per BMW Sauber e Toro Rosso, per il tedesco arriva l'occasione di guidare da titolare per il team di Faenza. La stagione 2008 non è delle più brillanti per Seb che è già proiettato all'anno successivo quando verrà promosso in Red Bull. La gara di Monza è però la svolta nella sua carriera. Le qualifiche nel Tempio della Velocità gli regalano la pole position: il

Ronnie Peterson si aggiudicò tre volte il GP di Monza: nel 1973 (sotto) e nel 1974 con la Lotus e poi nel 1976 con la March.

più giovane pilota di F1 a partire la domenica dalla prima piazza. Il maltempo prosegue anche il giorno della gara, come una benedizione per la scuderia minore, tanto da far partire la competizione dietro safety car. Vettel riesce a capitalizzare il vantaggio, aumentando i secondi che lo separano dagli avversari. Nelle retrovie, Lewis Hamilton è deciso a lasciarsi alle spalle la quindicesima posizione delle qualifiche. Il Gran Premio prosegue senza molti stravolgimenti, confermando il predominio di Seb che a 21 anni è il più giovane vincitore di un Gran Premio di Formula 1. Il tedesco arriva sotto la bandiera con 12 secondi di distacco dal secondo.

Hamilton dopo una strepitosa rimonta, arriva solo settimo a causa di un pitstop aggiuntivo ma quell'anno conquista il suo primo titolo di campione del mondo. Dodici anni dopo, lo stesso team che Vettel portò sul podio del Tempio della Velocità, festeggia la sua seconda vittoria in Formula 1 con Pierre Gasly. Il meteo questa volta non c'entra ma entrano in gioco fattori diversi che scrivono, ancora una volta, sull'albo d'oro del Gran Premio d'Italia un nome di un vincitore a sorpresa. In queste equazioni dal risultato straordinario, un solo fattore rimane invariato: l'imprevedibilità di una pista come Monza.

Davide Casati

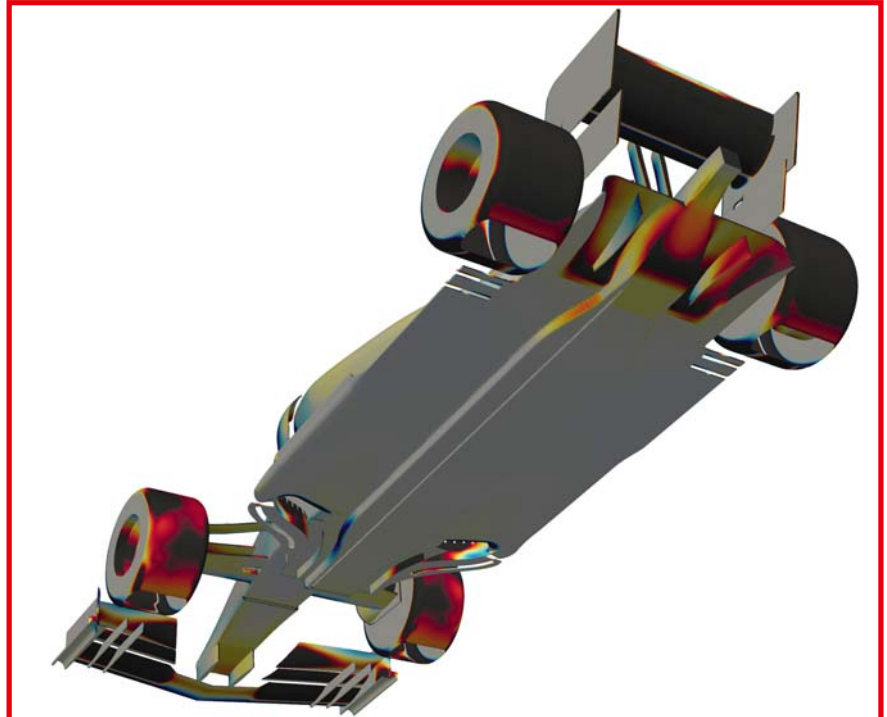




Ricordo lo stupore la prima volta che vidi arrivare in pista le ali posteriori della McLaren e della Ferrari (e la Williams, se ben ricordo) con i flap fissi senza possibilità di regolazione. All'epoca frequentavo la Formula 1 per l'appunto come aerodinamico, seppure in una squadra di "seconda fascia", di quelle che oggi non ci sono più, e per questo ero sensibile a questo genere di cose. Per noi, e per tutti quelli come noi, era impensabile partire da casa con le idee così chiare da non aver bisogno della regolazione del flap in pista. Per "loro", invece, era normale tanta era la capacità di prevedere il comportamento della vettura,

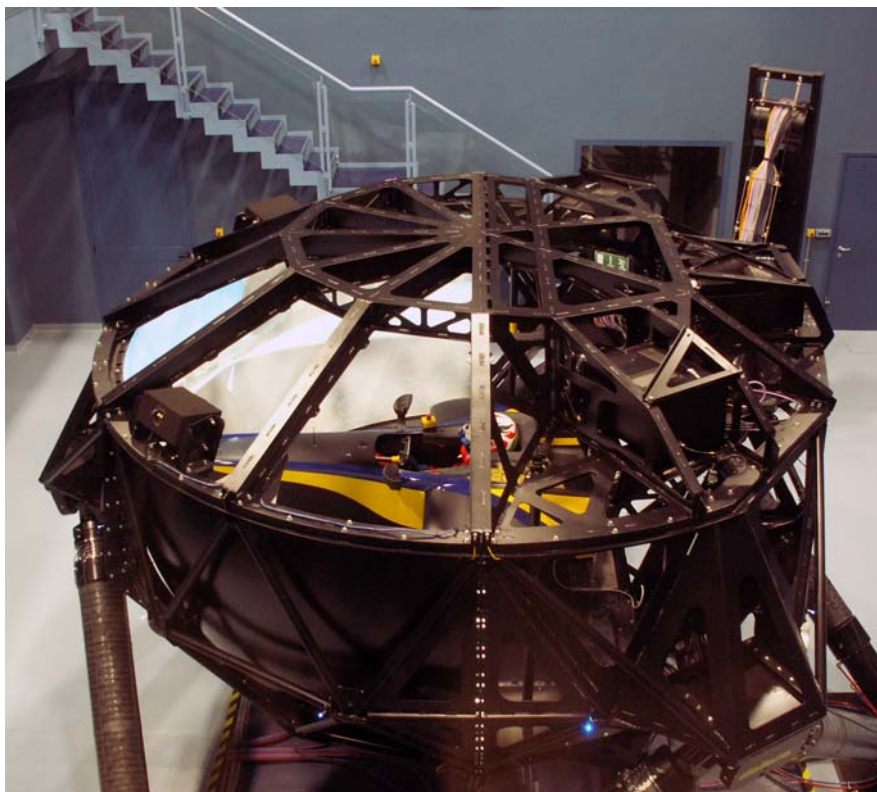
basandosi sui dati della Galleria del Vento e qualche programma in Fortran che valutava velocità massima e velocità di percorrenza delle curve, in funzione rispettivamente della resistenza e del carico verticale. Erano i primi anni novanta, un paio di ere geologiche fa, non c'erano i simulatori e non c'era la CFD e gli stessi calcolatori avevano la potenza di un buon cellulare di oggi. Eppure quelli "bravi" riuscivano a definire la configurazione aerodinamica della vettura da casa. Tutto questo per dire che, a maggior ragione oggi, con le capacità di calcolo e di simulazione a cui si è arrivati, si potrebbe pensare che non esis-

tano più piste nuove perché, anche se non ci si è mai stati prima, tutto si può calcolare e simulare a casa anche durante il fine settimana della gara, in diretta, grazie al lavoro nei "remote garage" dove non staccano mai la spina. E in parte è anche vero, ma in parte. È aumentata la disponibilità delle informazioni sul tracciato, sulla conformazione del terreno su cui si snoda e la disponibilità di dati statistici. I dati meteorologici si trovano su Internet e ci sono i fornitori tecnici dei freni e degli pneumatici, che essendo "super-partes" in quanto unici per tutte le squadre, possono comunicare i dati in loro possesso liberamente a tutti. Per il tracciato basta an-



Gli aerodinamici definiscono per via teorica il comportamento della vettura e lo passano agli addetti al simulatore che inseriscono il "modello matematico" della monoposto nel software di gestione. Nella figura sono evidenziate le zone dove si genera la resistenza che vengono "calibrate" in base alle caratteristiche della pista e fanno il cosiddetto set-up aerodinamico: spiccano le ali e le ruote (colorate addirittura di nero dal computer a indicare zone di massima resistenza), ma anche il diffusore, che viene generalmente considerato un generatore di "downforce", ci mette del suo nel determinare la velocità massima raggiungibile.





I simulatori con il pilota a bordo (qui quello di Dallara, gemello di quello della Ferrari) aiutano non poco a decifrare in anticipo una pista anche se non ci si è mai stati prima. In pratica, hanno memorizzate nei loro computer le caratteristiche della vettura in funzione della velocità e dell'assetto rispetto alla pista e dei comandi che impartisce il pilota e simulano quello che farebbe la vettura vera in pista in quelle condizioni. E si muovono anche avanti e indietro per dare al pilota (che quindi deve essere legato con le cinture come sulla macchina vera) la sensazione delle frenate e delle ripartenze. Ma i transitori, ad esempio il passaggio su un cordolo, sono difficili da modellare matematicamente ed è facile mancare le previsioni anche di decimi su un giro. Anche la forza laterale in curva non viene riprodotta e questo ha creato qualche problema a qualche pilota che non aveva mai provato così tanti "G" in un giro.

dare su Google maps e un set-up della vettura si tira fuori.

Apparentemente facile, ma non è così. Sono i dettagli che fanno la differenza, come le tolleranze in un disegno meccanico senza le quali il disegno non serve a nulla in pratica.

Mi vengono in mente le asperità del terreno, il tipo di cordolo, il vento che non hanno modelli semplici da implementare nei simulatori e con poche prove a disposizione, giusto il venerdì e il sabato mattina, non conoscerli da esperienze precedenti può mettere in difficoltà.

Le asperità del terreno fanno l'altezza da terra per evitare che il fondo spanci troppo e solo passando e ripassandoci uno può capire in quale punto della pista può esserci una toppa sull'asfalto, una "grinza" del manto stradale che fanno grattare in terra il fondo.

E i cordoli? Si sa, sono fondamentali per fare il tempo. È una specie di danza: un colpo a quello interno al punto di corda e via in appoggio su quello esterno in uscita di curva. Conoscerli per capire



I cordoli sono fondamentali per staccare un buon tempo e la loro conoscenza è uno dei particolari più difficili da simulare.

quanto sfruttarli è importante e solo toccandoli con mano si possono imparare i loro segreti.

Sono stupito che nessuno abbia citato questo aspetto per spiegare il tampone di Charles Leclerc nelle prove di qualifica perché si suppone che la Ferrari, i "suoi" cordoli, li conosca meglio di chiunque altro.

Il vento. Ci sono leggende più o meno dimostrate di piloti molto famosi che valutavano la velocità di percorrenza di una curva osservando il moto delle chiome degli alberi. Sono leggende, ma è vero che il vento dipende molto dall'ambiente circostante se ci sono alberi, edifici, se c'è il deserto... e la folata improvvisa o il vortice ingannatore sono difficile da capire se uno non c'è mai stato, in quel luogo.

Poi ci sono i fatti accidentali come la Safety Car e le modalità con cui interviene che cambiano da una pista all'altra e la ripartenza dipende da tante piccole cose che solo dopo averle vissute almeno una volta uno le può capire. Questo aspetto è stato chiaramente dimostrato dal secondo incidente, quello di Antonio Giovinazzi che ha tamponato George Russell, e c'è poco da aggiungere.

Questo episodio porta il pilota dentro il discorso che stiamo facendo perché le difficoltà della squadra sono amplificate o smorzate dall'esperienza del pilota. Nel caso dell'incidente al secondo via qualcuno ha notato i due "vecchi" Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen procedere con grande cautela in fondo al gruppo per tenersi fuori dai guai. Probabilmente (è un'ipotesi non essendo più possibile parlare con i piloti a fine Gran Premio) immaginavano che su una pista



Una delle cose che colpisce l'appassionato che si trova a frequentare il paddock di un Gran Premio è l'aspetto "immacolato" di tutti gli addetti ai lavori, anche dell'ultimo meccanico addetto alla pulizia della macchina o alle gomme: casacche sempre fresche di bucato e in perfetto ordine. Centinaia di capi di abbigliamento che devono essere completamente ricondizionati dopo ogni Gran Premio e non sempre è facile, per l'addetto alla logistica, sapere dove rivolgersi se si trova in un territorio nuovo dove non è mai stato prima.

nuova la ripartenza dal regime di Safety Car sarebbe stata un'incognita. E avevano ragione. Ho fatto tre esempi ma va precisato che, venendo io da un passato legato all'aerodinamica e alle prestazioni, sono quelli che mi sono venuti in mente con maggiore facilità, ma non sono le uniche difficoltà che una squadra deve fronteggiare su una pista nuova dove non è mai stata in precedenza.

I motoristi hanno i loro problemi e pure gli addetti al set-up meccanico e gli elettronici e, "last but not least", gli addetti alla logistica che devono muoversi in un ambiente sconosciuto.

Quest'ultimo aspetto meriterebbe un articolo tutto per sé perché, come in una guerra nella quale il supporto alle truppe è fondamentale, anche la gestione

di un fine settimana di Gran Premio richiede un'attenzione tutta speciale nella ricerca degli alberghi, la scelta dei percorsi per recarsi in pista, i mezzi con cui spostarsi affinché ogni membro della squadra possa dedicarsi al suo compito senza dover fronteggiare problemi contingenti come... lavarsi le casacche.

Non è uno scherzo: nel caso del GP di Toscana, l'abbigliamento di tutte le squadre è arrivato nell'area di Scarperia (chi prima, chi dopo) la domenica sera, sporco da Monza, e doveva essere pronto, lavato e stirato, per il martedì mattina, e si parla di centinaia di camice, pantaloni, giacche, guanti da lavoro!

E mi risulta che non sia stato proprio banale.

Marco Giachi

Foto Ferrari - Disegno Giachi



L'EVOLUZIONE DEL PILOTA

Il Gran Premio di Toscana, oltre alle specifiche notazioni tecniche svolte e approfondite dall'Ing. Giachi, ha riportato, evviva! L'attenzione sull'elemento umano, il pilota. Ecco un'analisi di Gabriele Gorini, a suo tempo campione d'Europa karting a squadre e campione Formula Fiat Abarth, e per tanti anni responsabile della famosa "academy" per i clienti delle Porsche stradali. Nel mondo agonistico dei motori il risultato della competizione

dipende quasi sempre dall'abbinamento-affiatamento tra mezzo e pilota. È l'equazione che mi è stata subito chiarita da uno dei migliori piloti di kart quando ho iniziato a correre e che ho sempre ritenuta valida fino ad oggi. Da questa equazione non si prescinde!

C'è anche l'altra verità, campioni si nasce, o meglio la classe è un qualcosa di innato, ma non sempre è sufficiente se non sai metterla a frutto della corsa e della finalizzazione alla vittoria, altri-

menti rimani un talento inesperto, e ce ne sono tanti...

Col passare del tempo, inevitabilmente, si è assistito all'evoluzione delle meccaniche ed il successivo adeguamento ad essa del pilota. Del mezzo meccanico possiamo conoscere e sviluppare ogni singolo particolare scindibile e sostituibile per i miglioramenti attraverso la scheda tecnica col lavoro degli ingegneri, mentre del pilota abbiamo un'figura inscindibile con particolari caratteristiche più o meno spiccate dove raramente

In apertura, Stirling Moss, nella foto con Fangio, il più veloce ma mai campione del mondo. A destra, Jackie Stewart, il primo pilota "moderno", In basso, Niki Lauda e James Hunt, ovvero il computer e il genio e sregolatezza.

un esperto interviene per migliorare o tarare tutti gli aspetti che servono per le competizioni. Di seguito ci riferiamo alla pista in quanto probabilmente più completa come specialità.

Possiamo valutare il pilota prendendo come riferimento in un esame ipotetico due soggetti: A e B che guidando identica macchina in tutti i particolari con le seguenti situazioni: 1) senza interventi sulla meccanica degli addetti A è più veloce di B; 2) con interventi su indicazioni dei soli tecnici A è ancora più veloce di B migliorando la prestazione; 3) su indicazioni esclusive dei singoli piloti la propria vettura viene variata in base alle loro diverse indicazioni e B è più veloce di A migliorando la prestazione precedente; 4) portando il set up di B su A, A diventa più veloce di B migliorando ancora la prestazione.



Quale pilota si presume abbia i migliori risultati considerando che senza le soluzioni di B non ci sarebbero stati i miglioramenti negli step 3 e 4? direi che i più propensi sono per B. C'è però da considerare una vari-

ante importante: la pioggia. Sulla base delle "equazioni" appena eseguite, il vantaggio del pilota B è significativo soprattutto per situazioni di gara con pista stabile e poco variabile. Col bagnato più o meno intenso la prestazione varia





Sopra, Gilles Villeneuve, istinto allo stato puro, e Jody Scheckter, da scavezza-collo a campione del mondo. A sinistra, Ayrton Senna, la perfezione. A destra, Kimi Raikkonen, dalla velocità pura alle fiammate di carattere, e in basso, Michael Schumacher e Lewis Hamilton, i numeri uno.



in base alla adattabilità di guida, quindi A sarebbe fortemente rivalutato.

Per concludere si può affermare che velocisticamente i piloti si dividono in due categorie: 1) quelli bravi nelle messe a punto del mezzo meccanico, 2) quelli bravi all'adattamento alle condizioni di variabilità. A questo bisogna aggiungere una altra componente significativa importante per il pilota, la gestione della gara intesa come: 1) Abilità cronometrica nel giro secco, 2) La capacità di saper gareggiare da ogni posizione che si ha in gara, 3) Capacità di impegno minore del mezzo a parità di prestazione che si esprime minor usura di gomme, freni e meccanica in generale, 4) Abilità in partenza, 5) Abilità nei sorpassi, 6) Scelta migliore in ogni momento di gara, 7) Capacità di "accontentarsi" del risultato momentaneo o finale della gara.

In questi identikit si identificano piloti del passato, Stirling Moss, il più veloce, ma mai campione del



mondo, Jackie Stewart, un computer ante litteram, Niki Lauda il perfezionista, Hunt come estro improvviso, Gilles Villeneuve istintivo allo stato puro. Un caso interessante è quello di Jody Scheckter, che da scapestrato ha saputo adattarsi alla logica di un campionato. Detto di Senna, un numero

uno assoluto, come Schumacher, saltiamo ai piloti attuali: Hamilton uguale classe e concretezza, Leclerc classe superiore, Ricciardo è un "fighter", come lo stesso Raikkonen in questa fase di spirito...libero, capace di alternare corse abuliche a gare strepitose.

Gabriele Gorini





IL PREFERITO DA FERRARI

Enzo Ferrari amava molto il Circuito del Mugello. Parliamo dello stradale, dove il "Drake" ha corso per la prima volta nell'edizione del 1920 al volante di una Isotta Fraschini sette litri, per poi entusiasmare l'anno seguente con l'Alfa Romeo "20-30" ES sport iscritta ufficialmente dalla casa mi-

lanese, che schiava anche Ugo Sivocci, Antonio Ascari e Giuseppe Campari. Ritirato quest'ultimo, per l'Alfa ci fu un'autorevole tripletta con Campari, Ferrari e Sivocci.

La gara voluta dal Marchese Ginori e messa in cantiere dal vice presidente dell'ACI fiorentino, Luigi Fochi Focardi, per la pri-

ma volta nel 1914, si svolgeva su un tracciato di 67,5 km, con partenza e arrivo a San Pietro a Sieve, mentre a Scarperia erano sistemate le tribune. E da Scarperia con un lungo rettilineo si passava sui tornanti del Passo del Gingo, scollinando a 879 metri verso Firenzuola imboccando la via Bolognese. Qui si invertiva la



direzione, per affrontare dopo la Casetta i 903 metri del passo della Futa. L'ultimo tratto, dopo Montecarelli e Le Maschere, prevedeva il caratteristico rettilineo di Cafaggiolo, fiancheggiando la villa medicea, e, dopo Borgo San Lorenzo, il transito sul traguardo a San Piero a Sieve.

Il Circuito stradale del Mugello si è svolto con una certa continuità fino al 1929. Campari, primo anche nel 1922, Emilio Materassi e Gastone Brilli Peri plurivincitori. Poi un lungo break, fino alla ripresa a metà anni cinquanta, su un tracciato di 19,30 km ricavato intorno a Barberino del Mugello, con vittoria di Umberto Maglioli su una Ferrari 750 Monza a oltre 107 km/h. È il 5 giugno 1955, sei giorni più tardi succede il finimondo con la tragedia di Le Mans. In tutta Europa scende la scure sulle corse su strada. Così è per il Mugello. Ci vorranno nove anni perchè Pasquale Borracci e Amos Pampaloni, Presidente e Direttore dell'ACI fiorentino, possano mettere in calendario la corsa sui "giardini" del Mugello, riaprendo il percorso di 67,5 km. Vince Gianni Bulgari con una



Dall'alto, Nino Vaccarella, Nanni Galli e, sotto, Merzario e Avidano nel 1970.





Sopra, Riccardone e, sotto, Hezemans in azione sulle strade del Mugello.



Porsche 904, mentre l'anno successivo replica Mario Casoni sulla Ferrari 250 Le Mans di Antonio Nicodemi. Segue un biennio marcato Porsche, poi, nel 1968 e nel 1969, due edizioni da ricordare, nel primo caso per la vittoria fortunosa ma assolutamente meritata dell'Alfa Romeo 33, con Nino Vaccarella, ovviamente a proprio agio su un toboga che in Italia fa il paio con la "sua" Targa Florio, Nanni Galli e Luciano Bianchi, mentre l'edizione successiva si corre mentre gli astronauti Neil Armstrong e Buzz Aldrin, mettono i piedi per la prima volta sulla Luna. Un lunare è Arturo Merzario con l'Abarth 2000 che si ripeterà anche nel 1970, con "Nanni" Galli autore del definitivo record a 134,128 km/h. È l'ultima edizione del Circuito stradale del Mugello.

Quattro anni più tardi Boracci e Pampaloni e tutto l'ACI fiorentino coronarono il sogno dell'auto-dromo a Scarperia, capace di racchiudere nei suoi 5,2 km le caratteristiche proprie del Circuito stradale, che quarantasei anni dopo hanno affascinato non pochi big della F1.

Franco Carmignani

Foto: Archivio Carmignani



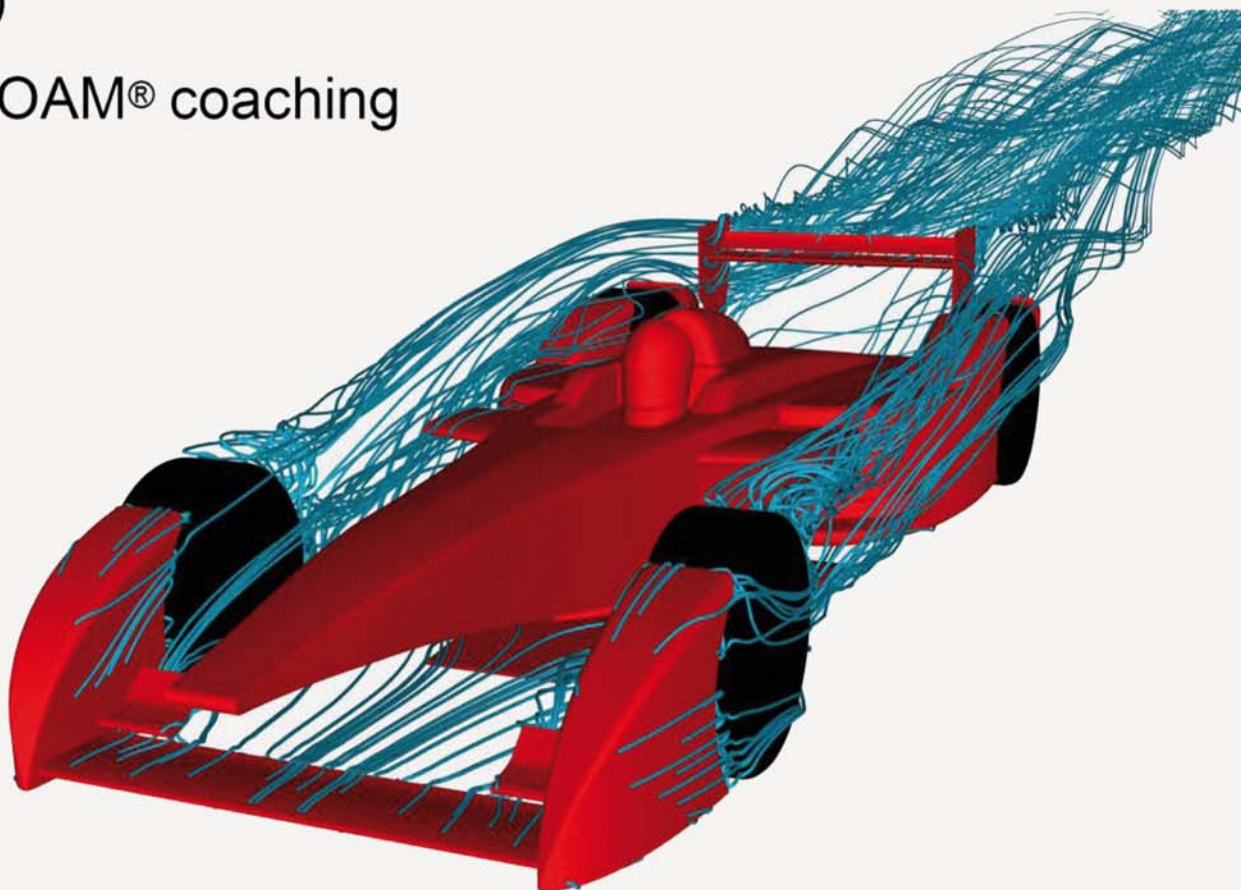
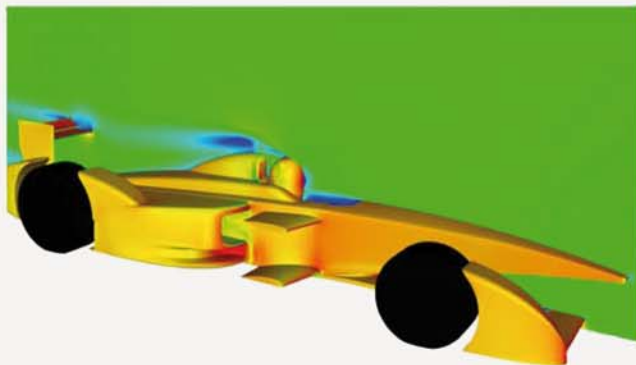


wolf dynamics

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



IL PICCOLO NÜRBURGRING

Sorto nel 1953 e noto come Circuito del Santerno, per via del fiume che scorre ai suoi bordi, l'Autodromo di Imola venne intitolato a Dino Ferrari nel 1970, in ricordo del figlio di papà Enzo scomparso giovanissimo. Poi alla morte di quest'ultimo avvenuta nel 1988, il nome del Drake venne affiancato a quello di Dino, arrivando così all'attuale denominazione. Il Grande Vecchio era molto legato a questo tracciato. Scrisse lui stesso che già nella primavera del 1948 aveva intuito che quella parte di territorio, avrebbe potuto ospitare in futuro

un circuito. La presenza di quei saliscendi tra le colline avrebbero messo alla prova l'abilità dei piloti. Non a caso Ferrari ribattezzò quella pista "il piccolo Nürburgring". Ma a promuovere la nascita di quell'impianto fu un uomo su tutti, Checco Costa imolese, presidente del moto club locale, nonché padre di Claudio il medico miracoloso che ha inventato la Clinica Mobile in MotoGP. Il progetto era quello di creare un tracciato che ospitasse manifestazioni motociclistiche, di cross e di velocità, con un percorso che congiungesse due punti del fiume Santerno con Viale Dante.

Venne quindi costituita una società, Ente Sport e Turismo Imola, che si sarebbe interessata di organizzare gli eventi e che fu presieduta da Tommaso Maffei Alberti. Per fare un salto di qualità, costui si rivolse a Ferrari, il quale a sua volta attivò i fratelli Maserati ed il giornalista Giovanni Canestrini, celebre firma del motorsport, inventore della Mille Miglia e segretario dell'Automobile Club Italia.

Il 6 marzo del 1950 ebbero inizio i lavori ed il 19 ottobre di due anni dopo, ebbe luogo il primo collaudo del tracciato con auto e moto. L'inaugurazione fu fissata per il 25



aprile del 1953 con il Gran Premio Coni, gara valida del Campionato Italiano di Motociclismo in cui s'imposero Mendogni nella classe 125, Lorenzetti nella 250 e Milani nella 500. Era nato il circuito della futura Motor Valley italiana. Un tracciato sinuoso lungo poco più di cinque chilometri da percorrere in senso antiorario che univa tra loro strade già presenti e che fino a metà degli anni '60 rimasero aperte alla circolazione quando non erano in programma manifestazioni. Dopodiché l'impianto divenne permanente. E visto il layout finale pareva proprio una ver-



Siamo negli anni cinquanta e l'autodromo semi permanente ospita la Coppa Shell del 1956 per vetture sport. Sotto, le Ducati di Paul Smart e Bruno Spaggiari danno spettacolo nella 200 Miglia di Imola 1972.





Un salto in avanti nel tempo, nel 1980 Imola può ospitare il Gran Premio d'Italia che vede il successo di Nelson Piquet con la Brabham-Ford. Sotto, l'edizione dell'82 che vide la faida fraticida tra i piloti di Maranello, Villeneuve e Pironi, con il francese che superò il canadese nelle ultime tornate e non gli cedette più la posizione nonostante gli accordi pre gara, un gesto, quello di Didier, che mandò su tutte le furie Gilles e causando la rottura di un'amicizia fraterna.

sione in miniatura del Nürburgring, con tratti in salita e discesa, caratterizzati dalla presenza di tornanti destinati a diventare famosi. Parliamo della Variante Bassa, della Tosa, della Piratella, delle Acque Minerali, della Variante Alta e della Rivazza. Quest'ultima curva, posta

alla base di una piccola collina, sarebbe divenuta la sede del tifo più acceso sia per gli appassionati motociclisti, che del popolo del Cavallino.

Inizialmente l'autodromo organizzò importanti gare riservate alle moto come la Coppa d'Oro Shell,

poi arrivarono le auto. Più precisamente le vetture sport, che nel 1954 parteciparono al Gran Premio Conchiglia d'Oro Shell, organizzato dall'Automobil Club di Bologna. La Formula Uno fece la sua prima apparizione il 22 aprile del 1963, con il IV° Gran Premio di Imola, una gara non valida per il mondiale. S'impose senza problemi Jim Clark sulla Lotus 25. La Ferrari, preferì invece disertare questa corsa casalinga, non ritenendosi preparata.

Col passare degli anni la pista salì sempre più alla ribalta nel mondo motociclistico grazie ad eventi di livello mondiale. Ricordiamo la "Duecento Miglia di Imola", ribattezzata la Daytona d'Europa, creata dal vulcanico Costa nel '72, che nelle sue tredici edizioni salutò le vittorie di campioni del calibro di Agostini, Saarinen, Roberts, Cecotto, Lucchinelli e Lawson. Ma, restando nell'ambito delle due ruote, non va dimenticato che quattro anni prima, su quel circuito s'era concluso il Mondiale di Ciclismo per professionisti, che aveva consegnato l'iride al nostro Vittorio Adorni. Il caso vuole che quest'anno il mondiale su strada di ciclismo è stato assegnato in ex-



tremis proprio ad Imola, dopo la rinuncia della sede svizzera.

Ma torniamo ai pistoni. Per rivedere la F.1 in riva al Santerno dovettero trascorrere sedici anni. Un'operazione riuscita grazie alla volontà di Ferrari che mise alla direzione del tracciato il suo ex-direttore sportivo, Roberto Nosetto. Non a caso la corsa assunse il nome di Gran Premio Dino Ferrari e seppur non fosse un round del mondiale, richiamò un buon interesse. La corsa del 16 settembre del 1979, ebbe il sapore di un collaudo generale, dal momento che Imola era candidata a divenire la sede del Gran Premio d'Italia per l'anno successivo, a dispetto di Monza. Ciò a fronte dell'alternanza tra i tracciati di una stessa nazione voluta dalle autorità sportive. Questa volta il Cavallino era presente, a differenza di altre scuderie del mondiale, schierando la pluridecorata 312T4, che monopolizzò la prima fila con Villeneuve e Scheckter. A vincere fu però Lauda sulla Brabham-Alfa Romeo BT48, dopo un confronto acceso con Villeneuve. Il duello fra i due si concluse con un leggero tamponamento della Ferrari ai danni della Brabham al 22° dei 40 giri previsti. Il canadese dovette riparare ai box per sostituire il musetto e Lauda s'involò verso il successo, precedendo Reutemann e Scheckter.

L'anno dopo, andò in scena il 51° Gran Premio d'Italia e a trionfare fu ancora una Brabham. Era quella di Nelson Piquet motorizzata Cosworth che precedette le Williams di Jones e Reutemann, mattatrici del mondiale. Una gara molto animata che visse momenti di paura quando Villeneuve, in prossimità della Tosa, perse il controllo della sua Ferrari complice lo scoppio di un pneumatico. La sua T5 si schiantò contro il muro andando letteralmente in pezzi. Rimbalzata in pista, venne miracolosamente evitata dagli altri concorrenti che stavano soprag-



Incredibile! Riccardo Patrese in testa alla gara con la Brabham BMW a dispetto del pubblico che tifa per la Ferrari di Patrick Tambay, nella foto sotto, per esplodere di gioia quando il padovano esce di strada.



giungendo e Villeneuve poté uscire dai rottami illeso.

L'anno seguente accantonata l'idea dell'alternanza, Monza tornò ad avere il G.P. d'Italia, mentre Imola divenne sede del Gran Premio di San Marino. Nel 1981 prevalse nuovamente Piquet su Brabham, mentre nell'82 sarebbe esplosa la faida fraticida tra i piloti di Maranello: Villeneuve e Pironi. Una gara che venne disertata da alcune scuderie britanniche in seguito alla lotta politiche tra FISA (Federazione) e FOCA (Costruttori inglesi) e che vide protagonisti dapprima le Renault in prima fila e poi le due Ferrari. Al box del

Cavallino venne data libertà ai piloti di darsi battaglia nella prima parte, ma con una clausola: chi dei due fosse stato in testa dopo metà corsa avrebbe vinto. Un patto non rispettato da Pironi, che dopo aver dato spettacolo con Gilles (leader a metà G.P.), superò il canadese nelle ultime tornate e non gli cedette più la posizione tagliando vittorioso il traguardo: ciò malgrado il cartello esposto dal muretto con la scritta "Slow". Un gesto, quello di Didier, che mandò su tutte le furie Gilles e da lì si ruppe un'amicizia fraterna. Purtroppo da quel giorno iniziò un l'annus horribilis per il Cavallino, nonostante la



bontà del progetto 126C2. Villeneuve morì in prova due settimane dopo a Zolder e Pironi fu vittima di un tremendo incidente il sabato ad Hockenheim che pose fine alla sua carriera in F1. L'anno successivo, Imola incoronò un altro francese della rossa, Patrick Tambay, che si ritrovò al comando dopo l'uscita di pista di Riccardo Patrese, leader fino a quel momento sulla Brabham-Bmw. Riccardo si rifarà nel '90 al volante della Williams-Renault, facendo pace col pubblico locale.

Francia ancora sugli scudi nel 1984 e nel 1986, grazie ad Alain Prost primo al traguardo con la McLaren-TAG Porsche. I successi avrebbero potuto essere tre, perché nell'85 il "Professore" venne squalificato dopo aver vinto in quanto la sua monoposto risultò 4 chili sotto il peso minimo. A gioire fu il nostro Elio De Angelis su Lotus Renault, in un finale palpitante con il compagno Senna ed il ferrarista Johansson rimasti a secco. La corsa del 1987 si presentò con le Williams-Honda di Piquet e

Sopra, René Arnoux secondo con la Ferrari nel 1984, e in basso Elio De Angelis, primo nel 1985 è l'unico pilota italiano ad aver vinto a Imola in F1.

Mansell favorite, senonchè durante le prove del venerdì il brasiliano fu protagonista di un rovinoso schianto al Tamburello. Priva di Piquet, la Williams si consolò con il successo di Mansell davanti a Senna ed alla Ferrari di Alboreto. La stella di Ayrton brillò nel biennio 1988-89. A bordo della potente McLaren-Honda poté esprimere il suo immenso talento che inevitabilmente finì per scontrarsi con l'altro fuoriclasse del team: Prost. Proprio ad Imola nell'89 si verificò il casus belli. Tra i due c'era l'accordo di non ostacolarsi nei primi giri, ma Prost violò la promessa innescando una guerra che si protrasse negli anni futuri. Ma anche quel Gran Premio sarà ricordato per il terrore vissuto ancora al Tamburello. Al quarto passaggio, Gerhard Berger uscì sbattendo contro il muretto a 280 all'ora e la sua Ferrari prese fuoco. Provvidenziale fu il tempestivo soccorso dei "Leoni della Cea" (il servizio antincendio) che domarono le fiamme in meno di 15" traendo in salvo l'austriaco. Cesare





Fiorio l'allora direttore sportivo del Cavallino, temendo che l'incidente fosse stato causato da un cedimento della vettura, si accordò con Mansell (compagno di Berger) di schierarsi alla seconda partenza, ma di ritirarsi dopo poche tornate. Una decisione saggia, perché in seguito a verifiche sulla 640 emerse un difetto strutturale dell'ala anteriore, che venne subito modificata. Corsa da dimenticare per la rossa anche quella del 1991. A ridosso del via si scatenò un acquazzone e durante il giro di ricognizione ne fece le spese Prost finito nell'erba e fermantosi alla Rivazza. Pochi minuti dopo finì in sabbia anche l'altro ferrarista Alesi, reo d'essere stato troppo precipitoso in un sorpasso su Stefano Modena. Per il resto fu un monologo di Senna che firmò la sua terza vittoria in riva al Santerno. Ad arricchire l'albo d'oro del Gran Premio seguirono i successi di Mansell e Prost. Erano al volante della Williams-Renault protagoniste indiscusse dei Gran Premi. Una monoposto formida-

bile, ambita da tanti campioni, primo fra tutti Senna che finalmente riuscì a mettere le mani su quel volante per il campionato 1994. Senna affrontò il round di Imola come se fosse l'ultima spiaggia. Il

suo mondiale era iniziato male con due ritiri, a fronte delle due affermazioni della Benetton-Ford di Michael Schumacher. L'astro nascente tedesco entrato subito in rotta di collisione con il paulista



In alto, Michele Alboreto non ha avuto troppa fortuna con la Ferrari a Imola dove era salito sul podio nell'82 con la Tyrrell. A fianco, Prost nel 1987 nella variante prima del rettilineo principale.



per via della sua guida aggressiva. Un altro grande problema che preoccupava Ayrton era la FW16, tanto estrema quanto problematica. Il brasiliano faticava a stare in quel piccolo abitacolo al punto che si ricorse a modifiche, come quella al piantone dello sterzo. Purtroppo, sin dal venerdì, sul fine settimana

imolese cominciò ad aleggiare un'atmosfera che andò via via caricandosi di tensione. Dapprima ci fu lo schianto di Rubens Barrichello alla Variante Bassa, col pilota della Jordan ammaccato ma incolume, e successivamente con il fatale incidente all'austriaco Roland Ratzenberger che perse la vita

nel corso delle prove ufficiali del sabato, disintegrando la sua Simtek alla curva Villeneuve. Due episodi che turbarono profondamente Senna, il quale, malgrado la pole (l'ottava ad Imola), si presentò in autodromo la domenica più teso del solito: era il 1° maggio.

Allo start Ayrton prese il comando seguito da Schumacher, ma nelle retrovie si verificò un violento tamponamento della Lotus di Lamy ai danni della Benetton di Lehto. Volarono pezzi di carbonio ed una gomma finì in tribuna tra il pubblico. Giusto il tempo di pulire la pista dai detriti che la safety car rientrò e la gara riprese. Senna era in testa davanti a Schumacher, passò sul traguardo iniziando il settimo giro. Erano le 14.17 quando la Williams affrontando la curva del Tamburello (ancora una volta!) scartò improvvisamente ed in piena velocità puntò dritta verso il muretto. L'impatto fu violentissimo, ma la scocca resistette.

Purtroppo però una scheggia staccatasi dalla sospensione anteriore perforò la visiera del casco, colpendo mortalmente il tre volte campione. Dopo lo schianto di Senna, il Gran Premio ripartì in un ambiente sotto shock. A dieci giri

Ayrton Senna una leggenda legata nel bene e nel male alla pista del Santeramo. A destra, lo spettacolo dei prototipi ha interessato a più riprese il "piccolo Nürburgring".



dal termine, la Minardi di Alboreto perse una ruota posteriore in pit-lane dopo la sosta, che travolse alcuni meccanici ferendoli, per fortuna non in modo grave. Solo la bandiera a scacchi pose finalmente termine ad una delle pagine più tristi del circuito romagnolo e dell'intero Motorsport. Ad imporsi fu ancora Schumacher in un drammatico passaggio di consegne tra lui ed il suo rivale.

A seguito di quella tragedia in F.1 aumentarono notevolmente le misure di sicurezza, sia sulle vetture che sulle piste. Ad Imola, le curve del Tamburello e della Villeneuve furono sostituite da due varianti atte a ridurre le velocità. Sotto l'aspetto agonistico invece la carriera di Schumi decollò definitivamente. E sul Santerno, il campione tedesco avrebbe trionfato in altre sei occasioni e tutte sotto le insegne del Cavallino tra il 1999 ed il 2006. Ad interrompere la serie vincente del Kaiser nel Gran Premio di San Marino, furono il fratello Ralf nel 2001 sulla BMW-Williams e Fernando Alonso nel 2005 al volante della Renault. Memorabile quella lotta tra il sette volte iridato ed il giovane astro nascente spagnolo, lanciato in orbita dal vulcanico Flavio Briatore. Ci riferiamo alle ultime battute dell'edizione 2005, quando Schumi partito 14esimo fu protagonista di una prepotente rimonta con cui arrivò negli scarichi della Renault del capofila. Alonso si sarebbe laureato campione del mondo a fine anno detronizzando Schumacher e bissando il titolo pure l'anno seguente. Anche in quella stagione i due furono protagonisti della lotta iridata ma questa volta a Imola ebbe la meglio il tedesco e il 23 aprile 2006 la sua vittoria del Gran Premio di San Marino sarebbe stato l'ultimo atto della Formula Uno sul Santerno.

L'autodromo aveva ancora in essere un contratto con la FOM fino al 2009, ma c'era l'obbligo di effet-



tuare in tempi brevi una radicale ristrutturazione con ingenti investimenti. Il "piccolo Nürburgring" era dunque destinato a voltare pagina grazie ad un piano di riqualificazione curato dall'architetto Hermann Tilke, specializzato nella progettazione delle piste del Circus. Il restiling si concluse nel maggio del 2008, mentre due mesi prima era stata siglata la convenzione trentennale tra il Comune di Imola (proprietario del circuito) e la società Formula Imola Spa. A tenere a battesimo il nuovo im-

pianto fu il Mondiale Turismo (WTCC) il 21 settembre di quello stesso anno. Arriviamo così ai giorni nostri, con il rinnovo dello scorso giugno dell'omologazione FIA di Grado 1 per la pista. A seguire l'annuncio datato 24 luglio, dell'assegnazione del round di F.1, in virtù del nuovo calendario mondiale rivoluzionato per effetto della pandemia. Denominazione della gara, "Gran Premio dell'Emilia Romagna".

Carlo Baffi

Foto: Archivio Carmignani

BICI E MOTORI: UNIONE MONDIALE



Ciclismo e motorsport. Due parole che dovrebbero aver ben poco in comune, anzi potrebbero quasi considerarsi agli opposti. Ma non è raro vedere i piloti allenarsi sulle bici da corsa. Nel lontano 5 marzo del 1932,

LA TRIBUNA ILLUSTRATA



Alfredo Binda, sfregliando i campioni di undici nazioni, conquista il titolo di "Campione del mondo" sul circuito di Nürburg.

all'Autodromo di Monza si svolse una singolare sfida in bici tra Tazio Nuvolari e Giuseppe Campari, il primo su una Bianchi da corsa, il secondo più corpulento su una bici normale, in grado di reggere il suo peso. Gli sfidanti si presentarono appaiati sul rettilineo finale, Campari cercò di anticipare l'avversario ma "Nivola" lo beffò sul traguardo.

D'altra parte il termine greco "drome" ha un significato di luogo per correre, e abbinandolo a uno sport specifico diventa ippodromo, cinodromo, motodromo, autodromo, ecc... Andati in rovina i vecchi velodromi, dal Vigorelli al successivo Palazzo dello Sport, non è raro che il ciclismo chieda spesso ospitalità nei moderni autodromi.

Non sorprende dunque che domenica 27 settembre è andato in scena il Campionato Mondiale

Ciclismo presso l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola in cui ha trionfato il francese Julien Alaphilippe. Un percorso di 28,8 km, sviluppato su e giù per le colline, da affrontare per nove volte, con arrivo e partenza in circuito. Per la verità, l'edizione 2020 dei mondiali su strada avrebbe dovuto svolgersi ad Aigle-Martigny, in Svizzera, che però ha rinunciato complici le restrizioni dovute alla pandemia di Covid-19.

Dei 92 mondiali disputati a partire dal 1921, quindici hanno avuto il loro epilogo sulla finish line di una pista, o in una località sede di un circuito. E per sei volte hanno salutato il trionfo dei ciclisti azzurri. Seguendo un ordine cronologico partiamo dal lontano 1927, con il Nürburgring appena inaugurato. Ventidue chilometri e otto per l'anello nord e sette

chilometri tra le boschive colline dell'Eifel, vicino ad Adenau. L'11 ed il 12 luglio del 1927 si disputarono le prime gare automobilistiche nazionali organizzate dall'ADAC. Il 17 toccò al Gran Premio di Germania, e quattro giorni dopo, giovedì 21 luglio andò in scena il Mondiale di Ciclismo. Una corsa dura che vide il successo dei colori italiani con ben quattro ciclisti azzurri ai primi posti: Alfredo Binda, Costante Girardengo, Domenico Piemontesi e Gaetano Belloni.

Il 14 agosto del 1933 fu la volta di Monthléry in Francia, a sud di Parigi. Il mondiale di ciclismo incoronò il francese Georges Speicher. Trascorsero quattordici anni e la sfida iridata dei professionisti fece ritorno in Francia; questa a volta a Reims, cittadina nella regione dello Champagne. Domenica 3 agosto 1947 fu l'olandese Theo Middelkamp a salire sul gradino più alto del podio. L'Italia siglò una doppietta tra i dilettanti con Alfio Ferrari e Silvio Pedroni. Nel 1958, la battaglia iridata fu nuovamente disputata a Reims, per l'esattezza il 31 agosto, un giorno di festa per i colori italiani, grazie all'impresa



di Ercole Baldini. Il corridore forlivese la spuntò sul beniamino di casa, il fuoriclasse Louison Bobet e André Darrigade.

Nel biennio '59-'60, ad ospitare la rassegna mondiale, furono altre due località legate ai pistoni e carburatori: Zandvoort ed il Sachsenring. L'impianto olandese, lungo 4,193 chilometri, situato sulle rive del Mare del Nord, venne inaugurato nel 1939. Il 31 maggio del 1959, s'era svolto l'ottavo Gran Premio d'Olanda in cui

Cinquantadue anni dopo la straordinaria impresa di Vittorio Adorni, l'autodromo di Imola è tornato ad ospitare il mondiale ciclismo, che ha preceduto l'altro grande ritorno della Formula 1.

lo svedese Jo Bonnier aveva siglato la sua prima ed unica affermazione in F.1. Il 16 agosto invece scesero in pista le bici: 28 tornate da percorrere per un totale 292 chilometri e 33. A festeggiare fu lo sprinter transalpino André Darrigade.

Nel 1960 fu la volta del





Sachsenring, situato alla periferia a nord di Karl-Marx Stadt in Sassonia, allora facente parte della Repubblica Democratica Tedesca. Fu sede principalmente di gare motociclistiche a partire dal lontano 1927, quando era ancora un circuito stradale. Al primo posto il campione belga Rick Van Looy, l'"Imperatore di Herental", che avrebbe bissato il *Jacques Anquetil, qui in veste di rallyista al Montecarlo del 1965, è arrivato secondo nell'edizione 1966 al Nürburgring. Sulla destra, Felice Gimondi, che ha partecipato al Giro d'Italia Automobilistico, iridato al Montjuich.*

successo anche l'anno dopo. A partire dal 1990 al posto del vecchio tracciato, è stata creata una nuova struttura con una pista più corta, inaugurata nel '96 ed attuale sede del motomondiale. Il 28 agosto del 1966, i campioni del pedale si misurarono ancora sul Nürburgring, dove poco tempo prima, domenica 7, "Black Jack" Brabham aveva portato a termine vittoriosamente il Gran Premio di Germania proiettandosi verso il suo terzo titolo iridato. Tra le due ruote si impose il pilota di casa, il poderoso Rudy

Altig sui quotatissimi francesi Anquetil e Poulidor. Quarto posto per il nostro Gianni Motta e sesto per Italo Zilioli. Due anni dopo eccoci per la prima volta a Imola. La pista in riva al Santerno non era ancora sede di un Gran Premio di F.1 ed era utilizzata per lo più dalle moto. Il primo settembre del 1968, ottantaquattro partecipanti si contesero il titolo sul selettivo circuito dei "Tre Monti", che faceva base sul circuito per la partenza e per l'arrivo, ma che poi si distribuiva sulle colline circostanti, con la



Cadel Evans e Marc Cavendish, mondiali nel 2009 e 2011, non nascondono l'interesse per le quattro ruote.

quota massima di 252 metri sul Monte Frassineto. Ogni giro misurava 15,406 km di cui 5,017 all'interno del tracciato. I favoriti della vigilia erano "il cannibale" belga Eddy Merckx e Felice Gimondi, ma furono beffati da Vittorio Adorni involatosi quando mancavano 90 chilometri alla bandiera a scacchi. L'azione di Adorni fu prorompente e gli permise di presentarsi da solo al traguardo.

L'anno dopo la carovana del pedale si spostò a Zolder. Si affermò l'olandese Harm Ottenbros, precedendo il belga Stevens e Michele Dancelli. Ed arriviamo al 2 settembre del 1973, altra data entrata di diritto nella storia. Nazione ospitante la Spagna, teatro della scena Barcellona nel suggestivo parco situato sulla collina del Montjuich. Dal '51 vi fece tappa il Motomondiale e nel 1969 vi approdò per la prima volta anche la Formula Uno. Il 29 aprile del '73, il brasiliano Emerson Fittipaldi aveva portato la sua Lotus al successo, sulla Tyrrell di Cevert e la Shadow di Follmer. Pochi mesi dopo, parte di quelle strade vennero inserite nei 14,627 km del percorso ciclistico. L'epilogo si risolse a favore di Felice Gimondi, al termine di una palpitante volata a quattro.

Il 27 agosto del '78 si ritorna al Nürburgring. Finale allo sprint tra l'olandese Gerrie Knetemann e Francesco Moser, detentore del titolo che fu beffato sul filo di lana, sfiorando uno storico bis. Per la rivincita azzurra si dovette attendere il 1982, quando Giuseppe Saronni, storico rivale di Moser, mise a segno il grande colpo in Gran Bretagna a Goodwood



all'interno dell'Autodromo. Un circuito storico ricavato da un ex aeroporto militare, dove il 13 maggio 1950 ha preso il via il Campionato Mondiale Piloti F1. Nel 1984, i ciclisti ritornarono al Montjuich, nuovamente alle prese con le rampe ed il sole caliente di inizio settembre, che eliminarono molti big. Il belga Claude Criquiellion staccò tutti. L'ultimo capitolo del nostro viaggio nel tempo è datato 2002. Il 13 otto-

bre, la maglia coi colori dell'arcobaleno venne assegnata in Belgio, ancora a Zolder dove i colori italiani avrebbero trovato un altro giorno di gloria grazie alla volata "imperiale" di Mario Cipollini. Il velocista toscano soprannominato il "Re Leone" e uomo di punta della nazionale diretta da Franco Ballerini. A Imola, invece, non si è ripetuto quel giorno di festa...

C. B.

GP ITALIANI

NON SOLO MONZA

Monza era la storia, la tradizione. Imola il ritorno a un recente passato. Mugello la "new entry". Il calendario 2020 della Formula 1, rivoluzionato dalla pandemia, ha portato in Italia - fatto senza precedenti - tre gare della massima categoria valide per l'assegnazione del titolo iridato. Se escludiamo il caso di Imola, che ospitò il Gran Premio d'Italia nel 1980 e quindi, fino al 2006, quello di San Marino, troviamo una sola eccezione per la disputa di due gran premi mondi-

ali sul territorio italiano. Ed è quella del circuito di Pescara. Correva l'anno 1957 quando la federazione internazionale dovette sopperire all'improvvisa cancellazione dei gran premi del Belgio e di Olanda e mettere a calendario almeno un'altra gara valida per il Mondiale di F1, sapeva di poter contare con Pescara su un circuito e su una organizzazione ampiamente collaudati e di prestigio come la Coppa Acerbo e il Circuito di Pescara riservati negli Anni Trenta e Cinquanta alle vetture della massima categoria.

Spettacolare palcoscenico di queste competizioni, il circuito abruzzese era una sorta di Nürburgring italiano che a differenza di quello tedesco non era un impianto permanente, bensì un percorso allestito ogni anno sul tratto cittadino della statale Adriatica e nell'entroterra collinoso antistante al capoluogo con i passaggi a Spoltore, Cappelle e Penne, per poi ridiscendere verso il mare a Montesilvano con il lungo e velocissimo rettilineo, rientrando a Pescara. Per contro, con i suoi 25,579 chilometri di svilup-

In apertura, 18 agosto 1957, Luigi Musso con la Maserati 250F impegnato nel Gran Premio di Pescara, prima gara mondiale, oltre a Monza, corsa in Italia dal 1950.

A destra, dall'alto, Tazio Nuvolari in azione sul Circuito del Montenero durante il Gran Premio d'Italia del 1937; Rudolf Caracciola e Herman Lang festeggiano all'Ardenza.

In basso, le Alfa Romeo 158 di Achille Varzi e Carlo Felice Trossi scattano in testa al Gran Premio di Milano al Parco Sempione il 29 settembre 1946 (Centro Documentazione Alfa Romeo).

po il circuito abruzzese era di circa 3 chilometri più lungo della versione originale della Nordschleife. E soprattutto, più veloce. Molto più veloce, tanto è vero che, nell'Agosto 1957 l'argentino Juan Manuel Fangio vinse il Gran Premio di Germania a 142,749 km/h di media e due settimane più tardi Stirling Moss con la Vanwall, si impose in quello di Pescara a 153,773 km/h, con l'argentino capace di superare abbondantemente i 300 km/h con la sua Maserati 250 F sul rettilineo di Montesilvano. Fin qui la storia delle gare iridate.

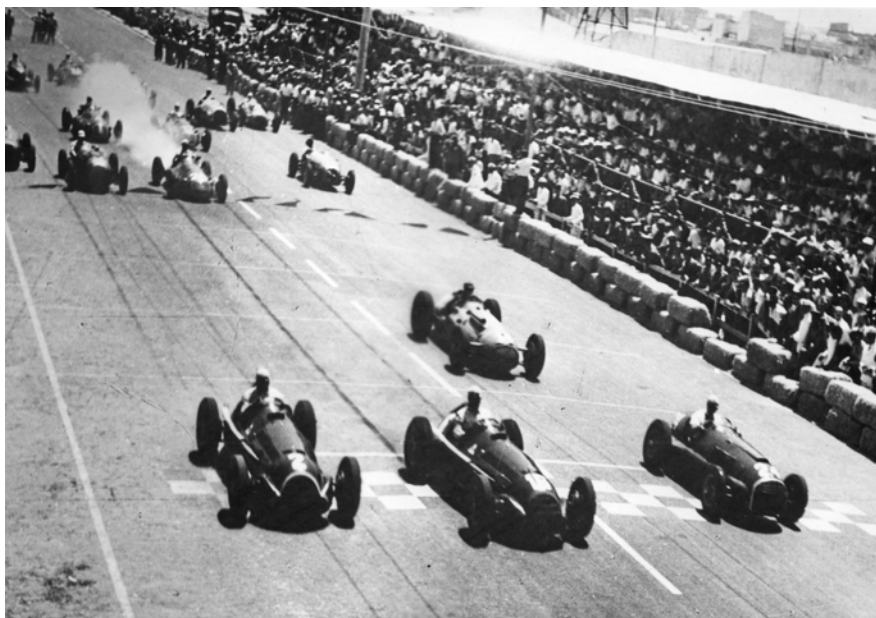
Fino agli Anni Sessanta però il calendario internazionale della massima categoria comprendeva pochi eventi validi per il Mondiale e diverse competizioni che vedevano la partecipazione, ben remunerata, di alcuni dei maggiori protagonisti delle rispettive epoche, talvolta mescolati con campioni locali in cerca di visibilità. Questo è il caso, ad esempio, del Gran Premio della Repubblica sostenuto dalla Marboloro che si corse, con solo sette partenti!, nel Giugno 1972 sul circuito di Vallelunga, ma soprattutto di corse allestite su circuiti cittadini oppure ricavati utilizzando strade extra-urbane. Pensiamo innanzitutto ai Gran Premi di Siracusa, Bari - ben volu-





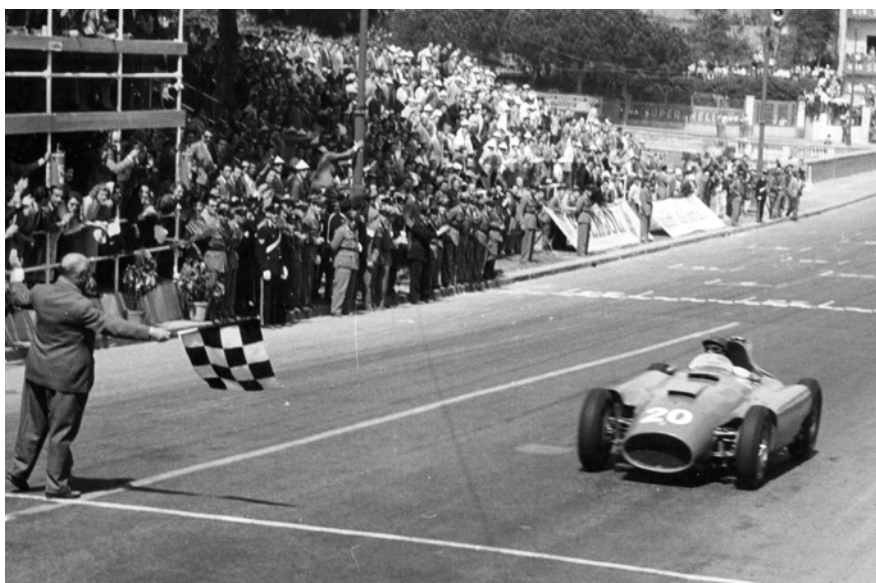
A sinistra, la "cartolina di Alberto Ascari" ambientata al Valentino; il via del Gran Premio di Bari 1950 con le due Alfa Romeo 158 di Farina e Fangio, che si classificheranno al primo e secondo posto, la Ferrari 166 di Cortese e la Talbot Lago di Pierre Levegh (Centro Documentazione Alfa Romeo)

In basso, Peter Collins vince il Gran Premio di Napoli sul circuito di Posillipo il 28 aprile 1957.



to dal Presidente dell'IRI Giuseppe Paratore - Napoli sulla collina di Posillipo. Per quanto riguarda il Circuito del Valentino a Torino, qui si è ripreso a correre già il primo settembre 1946, con l'abbinamento a una lotteria nazionale, e la vittoria di Achille Varzi con l'Alfa Romeo 158, per poi ospitare nel 1948 sui suoi 4800 metri con partenza e arrivo in corso Massimo D'Azeglio, il secondo Gran Premio d'Italia del dopoguerra, vinto da Jean Pierre Wimille.

In effetti il Grand Prix italiano era ripreso l'anno prima sul circuito della Fiera a Milano, vinto sempre dall'Alfetta con Carlo Felice Trossi. Undici anni prima, invece, il Gran Premio d'Italia era approdato a Livorno per evidenti pressioni politiche (leggi Ciano). Il 7 settembre sul circuito del Montenero, che prendeva il via dalla rotonda dell'Ardenza, saliva verso Castellaccio e poi scendeva sulla costa da Romito ad Antignano, e ritorno all'Ardenza dopo una ventina di chilometri. Certo, il risultato non rese felice il regime, vinse infatti Rudolf Caracciola con la Mercedes, davanti al compagno di squadra Hermann Lang e a Bernd Rosemeyer con l'Auto Union, e un...inglese, Dick Seaman, addirittura quarto! mentre le Alfa Romeo 12C chiusero al settimo e ottavo posto con Nuvolari e Trossi.



A destra, il classico Gran Premio di Siracusa vinto nel 1966 da John Surtees con la Ferrari 312. Al centro, Pergusa ha fatto la fortuna di Jo Siffert, e in basso, Niki Lauda durante le prove del Gran Premio della Repubblica F1 disputato a Vallelunga nel 1972.

Da non dimenticare il circuito ricavato all'interno del Parco Sempione di Milano, quello della Superba sul lungomare di Genova e quello di Ospedaletti, che nel 1950 alla vigilia del primo mondiale di F1, salutò la prima vittoria di Manuel Fangio con l'Alfetta. L'elenco potrebbe essere lungo ed includere, ad esempio, casi unici come la Coppa Italia del 1961 e il Gran Premio di Roma nel 1963, rispettivamente sul piccolo circuito di 1.8 km a Vallelunga e poi sul nuovo 3,2 con i successi di Giancarlo Baghetti su Porsche e Bob Anderson con una Lola.

Nell'elenco un posto al...sole merita anche Pergusa. Dopo le vittorie inaugurali di Lorenzo Bandini (1962) e John Surtees (1963), il Gran Premio del Mediterraneo F1 sulla pista ennese ha fatto la fortuna di Jo Siffert capace di battere con la sua Brabham BT11 priva Jim Clark per due anni consecutivi, 1964 e 1965.

La sensazione che se ne ha oggi è quella di una Formula 1 che era più vicina non solo fisicamente (pensiamo ai molti circuiti cittadini) al grande pubblico con i protagonisti che, pur dovendo confrontarsi con rischi per la loro incolumità decisamente superiori, scendevano probabilmente in pista con una minore pressione psicologica con l'esclusivo obiettivo di portarsi a casa il successo in un evento unico. E per questo forse ancora più prestigioso.

Paolo Ferrini

Foto: archivi Carmignani - Ferrini



LA STRANA LE MANS ... SENZA FANS



Una 24 di Le Mans strana, molto strana, senza gente, senza quel pubblico che ama la gara, che vive un anno intero per venire sul circuito della Sarthe, in una festa collettiva che è iniziata nel 1923, ben 97 anni fa, ed ancora oggi rappresenta una festa, un evento pagano, una celebrazione del motosport. Sapessi come è strano poterla seguire solo attraverso i media, senza potere gustare suoni, il caldo delle edizioni afose, il freddo della notte, la pioggia che arriva improvvisa ed

il sole che fa risaltare i colori e quel cielo azzurro del nord francese. Poi i profumi, gli odori, con quell'aria che arriva, il vento che arriva dall'Atlantico misto a gomma, freni, olio, salsicce alla brace. Il pane, le baguette e le patatine fritte, che diffondono nell'aria quei profumi di festa

Il pubblico accalcato a bordo pista, sulle tribune, e per i veri intenditori ci sono le tende, ed il profumo dei boschi, spesso umidi, verso Mulsanne ed Indianapolis che non si perde nessun passaggio, anche

di notte quando le luci tagliano il buio come lame.

Le luci, quella luce bianca del giorno, la notte nera, con i fari illuminano i bordi della pista ed i visi degli spettatori. Fino a qualche anno fa erano le lampade alogene a segnare il tracciato delle vetture, oggi con la moderna tecnologia led, introdotta dall'Audi negli anni 2000 i fari illuminano a giorno solo il pezzo utile di pista.

I colori, del giorno, della notte, poi quelli più belli, le albe, e soprattutto i tramonti. Quando c'è il sole, in



quei dieci ultimi minuti della giornata, tutto si illumina di una luce dorata, in particolari posti, come alla variante dei box, si possono vedere gli occhi dei piloti dietro le visiere che scrutano il nastro d'asfalto per trovare la traiettoria ideale, uno spettacolo che solo a Le Mans è possibile godere. La notte, con le luci sfolgoranti dei box, il paddock che si muove freneticamente nei bagliori delle alogene, ed intorno le luci del luna park con la grande ruota panoramica, ogni anno simbolo della festa francese.

La sala stampa, angusta, sempre calda o con l'aria condizionata che ti batte sul collo (non sono mai riusciti a farla funzionare adeguatamente i francesi....) i bivacchi con i giornalisti, i fotografi e gli addetti stampa sempre stravolti ed in cerca di un angolo dove sdraiarsi per recuperare qualche minuto di sonno, tra la selva di teleobiettivi, i computer sempre accesi ed una fila di panini consumati con gli occhi sui computer. Il campeggio, dove puoi trovare fauna umana di tutti i tipi, e con

tutti i mezzi disponibili sul mercato, dalla Citroen 2 CV restaurata, all'eterno Volkswagen Bullit in versione figlio dei fiori, alle Porsche Turbo, Ferrari e le immancabili macchine inglesi: Lotus, Tvr, Jaguar, ma anche Bentley, Aston Martin a segnare il territorio della festa pagana della Sarthe. Nel 2020 tutto questo ha solo rappresentato uno struggente, lontano ricordo, con un sentito augurio di un festoso ritorno per la prossima stagione.

Massimo Campi



LE MANS 2020: IL TRIS DI TOYOTA

Vincere a Le Mans non è mai semplice, anche se sembrava scontato il risultato della Toyota che ha vinto la sua terza 24 Ore sfatando ormai completamente la maledizione di chi inseguiva il trofeo senza mai conquistarlo. Invece la maledizione ha continuato a colpire l'equipaggio di punta della casa giapponese, quello della TS050 n.7, la più veloce, che ancora una volta non ha visto concretizzato il grande sogno coltivato da tempo da Conway-Kobayashi-Lopez, al comando con oltre un giro di vantaggio nella prima parte della gara, dopo avere ottenuto la ennesima pole con il forte giapponese. La 24 Ore della Toyota può es-

sere riassunta in due fasi ben distinte, la prima, con la n.7 a fare da lepre e condurre le danze, la seconda con la n.8 che rileva il comando e deve stare attenta a non commettere errori con la Rebellion, distaccata, ma sempre pronta al colpaccio finale.

La storia di questa 88ª edizione della maratona francese, la seconda a settembre dopo quella del 1968 e la prima a porte chiuse, vede il primo colpo di scena quando la Toyota n.8 di Nakajima-Buemi-Hartley rientra mestamente ai box dopo solo 50 minuti di gara con una gomma a terra. La sosta per Buemi è però più lunga del previsto a causa della pulizia dei condotti di raffreddamento freni per i vari de-

triti raccolti lungo la pista, mentre la gemella TS050 continuava a macinare giri stracciando tutti gli avversari. Ad un certo punto inizia la preoccupazione nel box della vettura nipponica con le temperature registrate che danno preoccupazione ai tecnici ed alla settima ora, approfittando di una lunga fase di neutralizzazione per la sostituzione di alcune barriere danneggiate dalla uscita di strada dell'Oreca di Gommédy, la TS050 n.8, rientra nuovamente ai box dove viene sostituita la condotta di raffreddamento della ruota anteriore destra. Nakajima riparte terzo con un giro di svantaggio sulla Rebellion di Nato, inizia una prima rimonta, sfodera tutta la



sun apparente problema e sotto la bandiera a scacchi, con la Toyota di Nakajima, Buemi e Hartley che passava per prima sulla linea del traguardo, seguiva, anche se staccata di 5 giri per via del ritmo di gara, dalla vettura di Nato-Menezes-Senna. Il risultato del team svizzero poteva essere completo se, ad un'ora dal termine, Deletraz non avesse toccato le bandiere ad Indianapolis danneggiando la carrozzeria della sua Rebellion, l'ultimo colpo di scena che favoriva questa volta la Toyota n.7 che finiva terza seguita dalla Rebellion R13-Gibson di Dumas-Berthon-Deletraz. Scesi dal podio, nonostante la mancanza di pubblico, il trio della Toyota ha festeggiato la vittoria. «È incredibile aver vinto tre volte - sono la dichiarazioni di Sebastian Buemi - Sto alla grande. Penso che i miei compagni di squadra abbiano fatto un lavoro straordinario. Abbiamo impiegato molto tempo a prepararci. Non è stato facile, siamo partiti con una fo-

ratura, poi problemi ai freni e tutto sembrava essere contro di noi. Abbiamo perso due giri cambiando parti difettose. A quel punto pensavamo di aver perso la nostra possibilità di vincere. Ma abbiamo spinto al massimo e un'ora dopo la nostra fortuna è cambiata; siamo finiti in testa e poi abbiamo vinto la gara. Dimostra solo che a Le Mans può succedere di tutto». Ribatte Brendon Hartley: «Sono orgoglioso dei miei compagni di squadra e di tutta la squadra. Sono stata una curva di apprendimento ripida per me, e Sébastien e Kazuki mi hanno aiutato a prendere confidenza con la macchina. È fantastico, ma non sembra lo stesso delle vittorie precedenti, ci mancano i fan. Ma è fantastico vincere la 24 Ore di Le Mans per la seconda volta, nonostante i problemi meccanici che abbiamo avuto». Gran sorriso anche per Kazuki Nakajima «È stato speciale essere nella TS050 Hybrid per la sua ultima Le Mans ed es-

potenzialità della sua vettura ibrida e riconquista la seconda posizione dietro la vettura gemella che continua la sua marcia in testa alla gara.

Il secondo colpo di scena arriva alle tre della mattina con Kamui Kobajashi che rientra lentamente ai box senza più potenza. Il turbo della TS050 n.7 ha ceduto, tradotto in oltre mezz'ora di lavoro ai box, con 8 giri di ritardo e vittoria andata in fumo. Intanto le due Rebellion alle spalle della TS050 in testa alla gara continuavano a macinare giri senza nes-

Terza vittoria consecutiva della Toyota TS050 con Kazuki Nakajima, Sébastien Buemi, che fanno tris, e Brendon Hartley, già primo con la Porsche nel 2017, che ha rilevato il volante da Fernando Alonso.





sere in macchina per l'ultima vittoria di tre conquistate di fila. La gara era su e giù, o giù e su! Tutti hanno fatto un ottimo lavoro, tutta la squadra. In qualche modo abbiamo avuto più fortuna dell'altra macchina. È stata una gara molto lunga. Una volta iniziati i problemi, volevamo solo vincere. È stata piuttosto dura, ma sono davvero felice di far parte di questa squadra e non vedo l'ora che arrivi il futuro».

United al top nella LMP2

Vittoria per la Oreca-Gibson di Hanson-Albuquerque-Di Resta del Team United Autosport nella seconda classe dei prototipi, al primo successo di categoria nella maratona della Sarthe, ma anche una conferma delle potenzialità del team che ha dominato le gare precedenti del WEC. Una condotta di gara eccellente, con un unico patema quando Hanson all'entrata dei box durante l'ultimo pit stop è finito nella ghiaia mentre Davidson con la Oreca della Jota stava cercando di recuperare tentando di vincere la classe. Alla fine tutto è andato liscio, con la vettura della United che conquistava anche il quinto posto assoluto seguita dalle Oreca di Davidson-Da Costa-Gonzalez e da



La lotta in LMP2 è stata all'altezza delle aspettative mentre l'Aston Martin ha fatto il pieno nell'LMGT. Gara difficile per le Ferrari, comunque sul podio in entrambe le categorie delle GT. Le Mans 2020 senza gloria invece per le Porsche.

Jamin-Canal-Vaxiviere con il prototipo del Team Panis staccato di due tornate.

Aston Martin sbanca la GTE-Pro

Tutti si aspettavano l'ennesima battaglia tra Porsche e Ferrari, invece la dominatrice della gara è stata la Aston Martin che ha saputo sfruttare un Balance of Performance particolarmente favorevole. Sorpresa anche per i vincitori, ovvero Martin-Lynn-Tincknell, l'equipaggio meno accreditato della Vantage, mentre quello in testa al campionato, Thim-Sorensen-Westbrook, si è dovuto accontentare del gradino più basso del podio dietro la Ferrari AF Corse di Pier Guidi-Calado-Serra che ha saputo tenere alto l'onore del team emiliano e della Ferrari 488 dimostrando, in alcune fasi della maratona, di sapere tenere un ottimo rito nonostante prestazioni praticamente inferiori date dalle restrizioni del BoP. L'impegno della squadra italiana è valso il premio di "Spirit of Le Mans" che è stato dato al Team Manager Amato Ferrari, proprio per la costanza dei risultati ottenuti negli ultimi anni sul tracciato della Sarthe.

Brutta figura invece per la Porsche: nonostante la pole di classe e l'impegno di Gimmi Bruni, il team tedesco è stato in crisi per tutta la gara. Questa doveva essere una edizione speciale per il team tedesco, che ha dipinto con livree commemorative le vetture per festeggiare la prima vittoria assoluta del 1970,



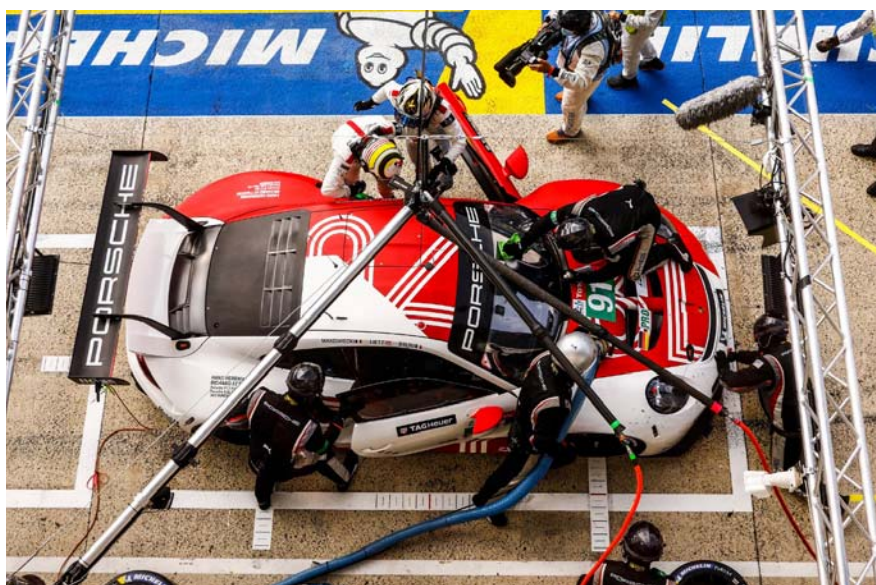
ma le evidenti difficoltà in gara hanno vanificato tutto il lavoro svolto dall'immagine del marchio di Stoccarda.

Aston prima anche in GTE-Am

Il dominio delle vetture di David Richards si è esteso anche nella classe minore con la vittoria della Vantage TF Sport di Yohuc-Adam-Eastwood con una prestazione mai messa in discussione. Solo al-

cuni problemi della seconda Vantage ufficiale durante la 16esima ora ha impedito una doppietta. Alla 24esima ora dietro la Vantage la classifica vede la Porsche Dempsey-Proton di Ried-Pera-Campbell secondi seguiti dalla Ferrari di Perrodo-Collard-Nielsen e dalla Porsche del Team Project1 di Matteo Cairoli, Perfetti e Ten Voorde.

Massimo Campi





Non andavo alla 24 ore dal 2016. Decisamente troppo tempo, considerando che dal 1998 non ho mancato una edizione, come pilota prima e come ambasciatore Audi dopo. Quando Audi si è ritirata, nel 2016 però, non avevo un vero motivo per andarci, e per mettere in atto il mio piano di tornarci una volta da tifoso con la tenda e vivere il weekend dall'interno era ancora troppo presto. Quest'anno però ho ricevuto una telefonata da Pierre Fillon, il presidente di ACO (organizzatore della maratona della Sarte) in cui mi offriva il ruolo di "Grand Marshal". Una onorificenza che viene dal mondo militare ed è stata adottata a Le Mans da pochi anni. Il "Grand Marshal" è una sorta di 'ospite d'onore' che presenzia agli tutti eventi ufficiali della manifestazione. Non sapevo bene a cosa sarei andato incontro ma ho accettato di buon grado, anche se non sono il tipo che ha troppo piacere ad essere... onorato. Mi ha sempre imbarazzato un po' ed ho sempre preferito la concretezza di ottenere un risultato alla... intangibilità di un riconoscimento per qualcosa di già ottenuto in passato.

Ma il piacere è stato comunque molto grande. Non ero sicuro di quali emozioni mi potesse provocare il mio ritorno a Le Mans dopo quattro lunghi anni. Specialmente in una edizione così particolare e, lo spero vivamente, unica.

Appena arrivato ho capito tutto. Il mio legame con quel posto e con quella corsa magica non si è mai affievolito e non lo sarà mai. Credo di essere stato a Le Mans una quarantina di volte tra una cosa o un'altra, e questo mi ha permesso di sviluppare una serie di emozioni legate a situazioni e luoghi. Dall'imboccare l'autostrada, all'arrivo in città, la strada per il circuito, il suo ingresso, il paddock etc... Ognuno di questi luoghi mi procura un certo tipo di emozione. Quest'anno però è stato molto diverso. La cosa più strana, impressionante, quasi grottesca è stato l'ingresso al circuito senza traffico. Sia l'entrare che l'uscire, durante il weekend di gara, richiede molto tempo, a qualsiasi ora del giorno e della notte bisogna fare lunghe file per il controllo pass ed anche la città trabocca di persone che vanno in tutte le direzioni. Ebbene, Le Mans vuota durante lo svolgimento della gara, sem-

brava quasi irreale. Il mio incurabile ottimismo e positività mi ha fatto subito vedere il bicchiere mezzo pieno e le cose belle erano davvero tante.

Non immaginavo che sarebbe stata una esperienza così interessante. Il fatto che i contatti sociali fossero limitati, ha fatto sì che passassi quattro giorni, pranzo e cena, con lo stesso gruppo di persone, che erano tutte di grande spessore. Pierre Fillon, Jean Todt, Richard Mille (presidente della Commissione Endurance FIA), Carlos Tavares (CEO del nuovo gruppo FCA-PSA) che ha dato il via ufficiale alla gara, John Doonan (CEO di IMSA), il board ACO. Tutta gente che conoscevo già bene, ma il fatto di passare così tanto tempo assieme, in una atmosfera di confidenzialità e, per certi versi di intimità, ha elevato lo spessore del rapporto ad un altro livello. Non è un caso che alcuni occupino posizioni importanti. La vita mi ha portato a conoscere e frequentare gente di grande spessore ed ho sempre cercato di imparare qualcosa da loro, arricchendo non solo il mio bagaglio di conoscenze, ma soprattutto quello della mia conoscenza ed esperienza.

Ma veniamo alla gara, il mio unico ruolo operativo era quello di guidare la 'Leading Car' prima della partenza. Operazione apparentemente banale, ma che di fatto richiedeva una certa precisione in quanto bisognava portare il gruppo nel giro di lancio verso la linea di partenza, esattamente all'ora spaccata (14.30 in questo caso). Si doveva avere un'andatura prima lenta, per far sì che tutte le vetture si compattassero, poi un po' più veloce, per non fargli raffreddare le gomme, e poi di nuovo più lenta per raggruppare tutti per poi lasciarli a pochi metri dal via intorno alle 14.29'55" per far sì che tagliassero il traguardo perfettamente alle 14.30!

Per fare ciò mi hanno fatto fare due giri di prova il venerdì. La sensazione che ho provato è stata sorprendente.

Nelle foto, la cinquina di Emanuele Pirro con l'Audi alla 24 Ore di Le Mans.

Non mi immaginavo il piacere che avrei avuto nel fare un giro, da solo, senza traffico, in una pista pronta per la gara che più bella non poteva essere. Lì ho capito una cosa. Le corse mi mancano molto e non finirò mai di apprezzare il privilegio che ho avuto nel fare questa splendida attività. Le tribune erano vuote. Vabbè, non si può avere tutto dalla vita! Questa edizione ci ha fatto capire (non che ce ne fosse bisogno) che le 250.000 persone che ogni anno vengono a Le Mans non sono un accessorio. Sono La Corsa stessa! Più di una volta ho affermato che la storia di Le Mans è stata scritta non solo con olio e benzina, ma anche con il sangue e con il sudore di piloti, meccanici, addetti ai lavori e spettatori, durante tutte le 88 edizioni finora disputate.

Sono andato in giro nel paddock a chiedere a piloti e membri di team, se percepissero l'assenza della gente o se fossero così concentrati da non

accorgersene. Tutti mi hanno risposto che la differenza c'era eccome!

La gara è stata bella come al solito, specialmente nella categoria LMP2 che ha offerto una lotta serratissima data l'equivalenza tecnica delle vetture. Pure la GTE ha offerto una bella lotta anche se le strategie per 'mascherare' le prestazioni per avere un BOP più favorevole, sono state più efficaci dei controlli ed hanno fatto sì che Aston Martin avesse un bel vantaggio con solo la Ferrari in grado di impensierirla e con la Porsche fuori dai giochi. Peccato che a causa del Covid la gara abbia dovuto fare a meno di alcuni partecipanti importanti, specialmente gli americani.

A marzo sono stato in Australia per il GP che non si è disputato, ho partecipato ad altri GP tutti senza pubblico, ora anche alla 24 ore orfana della gente. Spero che questo 2020 finisca presto...

Emanuele Pirro



ACTUALFOTO

70 ANNI, COME LA F1

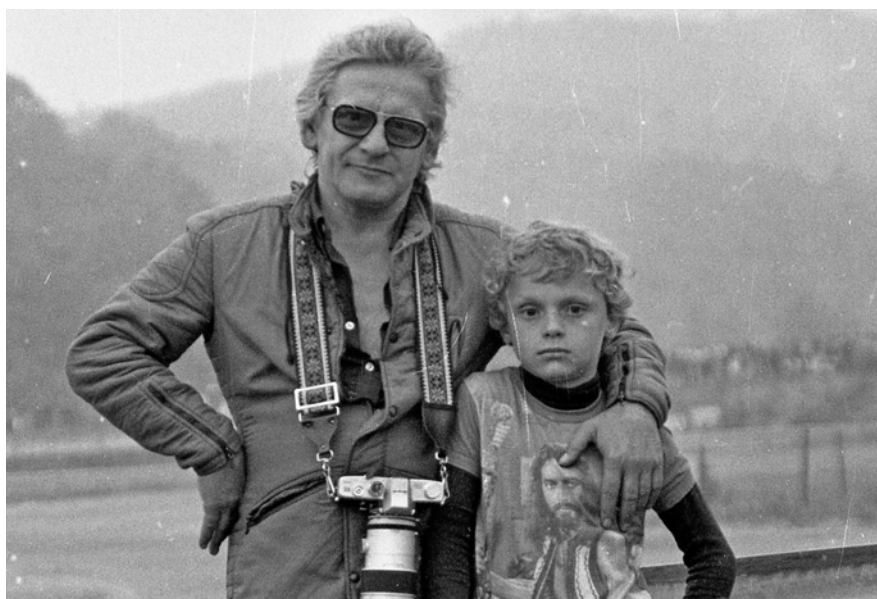
Il ricordo è chiaro e divertente. Siamo a Imola qualche... decennio fa. Arrampicato in alto sulla rete di recinzione dopo l'uscita box c'è un fotografo con un paio di "cannoni" pronto a scattare. Sotto un carabiniere cerca di prenderlo per i piedi e tirarlo giù. "Sì, sì. Ma prima farmi fare la partenza!"

Il personaggio in questione è Giancarlo Piccinini è la situazione "fotografa" in maniera precisa il mondo del fotografo da corsa. Insieme al fratello Piero, i due Piccinini hanno dato vita a Actualfoto/Attualfoto, la più famosa delle agenzie italiane, nel 1950 - dunque festeggia i 70 anni come la F1 - unendo la passione per la foto-

grafia alla passione per le corse. In un'Italia che esce dalla depressione della guerra, non esistono ancora agenzie fotografiche strutturate che seguono solo corse, e Actualfoto è la prima a farlo. Auto Italiana, Autosprint, Rombo, la "firma" bolognese ha lavorato e lavora ancora per le maggiori testate giornalistiche mondiali, l'editoria una volta era un business importante per i fotografi, ora sono cambiate tante cose.

Il lavoro era duro, non esisteva la trasmissione via rete, alle gare si doveva trovare il modo di far arrivare i rullini ai giornali, ci si inventava il corriere "amico" lasciando sacchetti con i rullini al Pilota dell'aereo Alitalia, o al Capotreno di una stazione, con preghiera di consegna all'incaricato del giornale che si sarebbe fatto trovare con un cartello in Aeroporto o in stazione.

Pietro Piccinini con un giovane Roberto Piccinini, 10 anni, a Varano nel 1976.

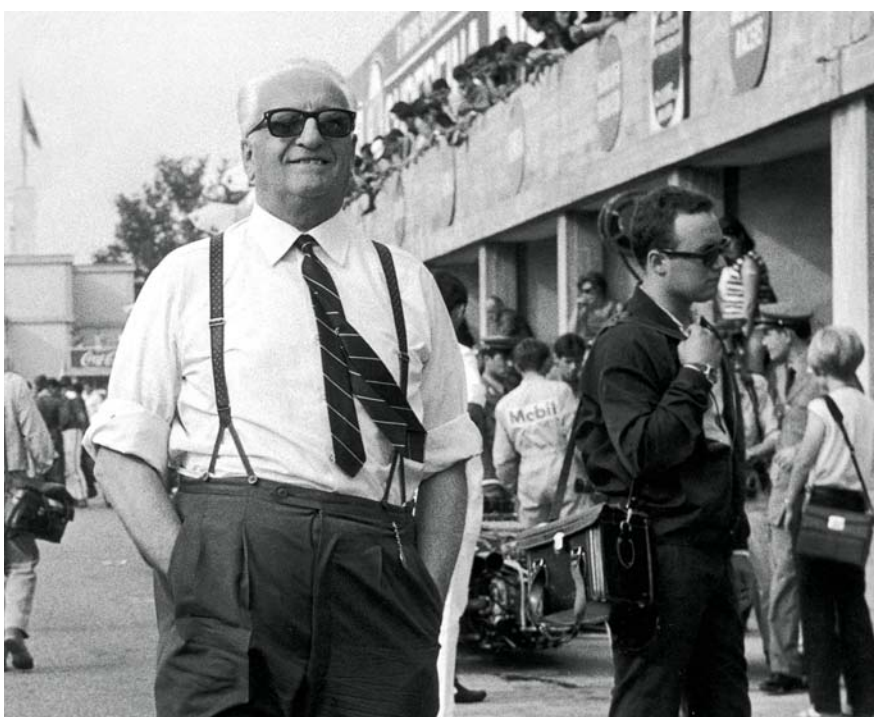


«Ricordo il mio primo Gran Premio come fotografo - inizia così la testimonianza di Roberto Piccinini - Digione 1979, diventato famoso per duello Villeneuve-Arnoux. Parto con mio zio Giancarlo e il nostro collaboratore Daniele Amaduzzi in auto da Bologna il giovedì mattina, direzione Digione».

«Dopo un viaggio assai estenuante (per me) si arriva in pista e io mi sentivo assolutamente spaesato e agitato. Fotografo le libere del Venerdì, le qualifiche del sabato e alla sera prendo un treno diretto Digione-Bologna. Dopo il viaggio di notte, ovviamente non in cuccetta, arrivo al mattino a Bologna dove mi aspettava mio padre, direzione ufficio per sviluppare i rullini e dare le foto al Giornale. Un viaggio in apparenza normale se non fosse che avevo solo 13 anni».

Tante troppe storie da raccontare, forse in un libro, un giorno, che tanti amici e appassionati hanno chiesto all'attuale leader di Actualfoto.

L'archivio dell'agenzia Actualfoto





© Actualfoto



Actualfoto



© Actualfoto

è forse uno dei più importanti al mondo per lo sport automobilistico. Parte dal 1950 e arriva a oggi, con servizi di corse auto e moto, premiazioni, saloni e tanto altro sempre nel panorama motoristico, un archivio che raggruppa 8 milioni di negativi e diapositive fino all'inizio degli anni 2.000 e dal 2001 in avanti con il digitale conta circa 3 milioni di file.

Un archivio catalogato e diviso per gara, anno, pilota, personaggio e evento, che permette di rispondere in tempi brevi alle richieste.

I clienti sono le testate giornalistiche i collezionisti e i vecchi piloti che vogliono ricordare e ripercorrere la loro carriera.

«Molti non si rendono conto cosa vuole dire ordinare catalogare archiviare, sistemare organizzare oltre 10 milioni di immagini», è sempre Roberto Piccinini che spiega. «A volte qualche appassionato scrive chiedendo delle foto di una gara del 1972, di un pilota sconosciuto che ha corso in quella gara. Noi facciamo la ricerca (cercare in una gara del 1970 le foto nei negativi b/n di una vettura dove correvano almeno 2/300 macchine, per ogni macchina almeno 4 foto, richiede un lavoro di almeno 1 ora se sei fortunato a trovarle in fretta perché i negativi vanno guardati 1 per 1) troviamo le foto e gli mandiamo le anteprime. Può capitare che si meravigli del preventivo, pensando che una foto degli anni 70 possa costare 5/10 euro. Difficile far capire quanto lavoro fatica e denaro speso c'è dietro a un archivio come il nostro».

A sinistra, Giancarlo Piccinini al Gran Premio di Monaco del 1968 e Pietro Piccinini a Monza nel 1970. A fianco la foto che Roberto Piccinini ha scattato a Imola e come ricorda "ero con mio padre lui fotografava a colori io in B/N".



«Un noto pilota italiano di Formula 1 degli anni 80/90 è venuto presso il mio studio a Bologna per acquistare delle foto di una ex vettura F1 che voleva restaurare, acquistata per passione e da mettere nel suo ufficio. Dopo aver cercato e trovato il materiale della vettura, gli ho detto ma perché non guardiamo le tue foto che ho già divise nell'album a te dedicato?

Quando ho sfogliato l'album sul visore davanti a noi al pilota sono scese le lacrime nel ritrovarsi fotografato da bambino sul Kart fino alla Formula 1. Una soddisfazione per me sapere di aver emozionato un Campione.

La conservazione del materiale fotografico analogico stampe e negative/diapositive è molto importante, il materiale analogico (tutto) soprattutto quello realizzato con la Chimica (sviluppo fissaggio, ecc) si rovina facilmente con i raggi solari, l'umidità e la polvere, viene tutto conservato in armadi metallizzati che aiutano a non far elevare troppo la temperatura, negativi e diapositive den-

tro a buste apposite di plastica e il tutto in album sempre di plastica, questo permette di avere ottimi negativi datati 1950.

Per il digitale il discorso è diverso, l'organizzazione di un archivio digitale può sembrare più facile, ma in realtà non è così. I file se non divisi catalogati e indicizzati nel tempo sono difficili da trovare,

Tra gli scatti dell'Agenzia, l'incidente di Giunti e, sotto, Graham Hill con il figlio Damon che conquisterà anche lui il titolo mondiale in Formula 1.

inoltre per la sicurezza bisogna archivarli in dischi esterni (o uso dei Nas esterni che hanno un back-up automatico in dischi diversi, dischi da 8 tera l'uno per un totale di 64 tera a Nas).





© Actualfoto

Il "volo" di Villeneuve al Fuji e, sotto, James Hunt e un giovane Ayrton Senna. A destra, l'attività di Actualfoto ha spaziato anche dai rally alla produzione.

La fotografia oggi è di uso comune, sembra un controsenso, si usa più l'immagine della parola, eppure i fotografi e le agenzie faticano a lavorare, questo perché non si è mai fatta cultura del-

l'immagine. È vero, la tecnologia ha permesso a tutti di realizzare buone fotografie, ma il fotografo quello vero non viene pagato per premere il pulsante di una macchina fotografica, ma per dare il suo punto di vista e far vedere quello che gli altri non vedono o non notano. I fotografi veri, in qualsiasi settore, sport, matrimo-

ni, cultura, cronaca, sono artisti perché non si limitano a documentare, raccontano a modo loro quello che vedono».

«Un mio amico - sottolinea Piccinini - mi ha scritto un giorno un commento a una mia foto che mi piace condividere con tutti i miei colleghi. "I fotografi, quelli bravi sono i poeti senza gloria di questo



© Actualfoto



millennio"». Sorge però spontanea la domanda chi è il più bravo? «Conosco molti fotografi e faccio fatica a dire chi è il fotografo più bravo di ieri e di oggi - risponde Roberto - Posso esprimere un parere di impulso, per ieri penso al mio amico Ercole Colombo, che è stato forse il migliore a sapersi realizzare, disponibile con i colleghi e gentile. Voglio davvero bene a Ercole, c'è poco da dire è forse il più famoso dei fotografi italiani .

Il fotografo di oggi che vedo con più prospettive credo possa essere Lorenzo Martincich, giovane ragazzo che ha sicuramente studiato grafica e tecniche di Photoshop legandole poi alla sua passione per la fotografia moderna, un buon uso dei Flash e tanta voglia. Segue prevalentemente i Rally, se riesce a trovare il giusto equilibrio tra realtà e finzione nelle sue immagini ha sicuramente un ottimo futuro, ha solo 21 anni quindi di tempo ne ha. Gli auguro il meglio».

F. C.

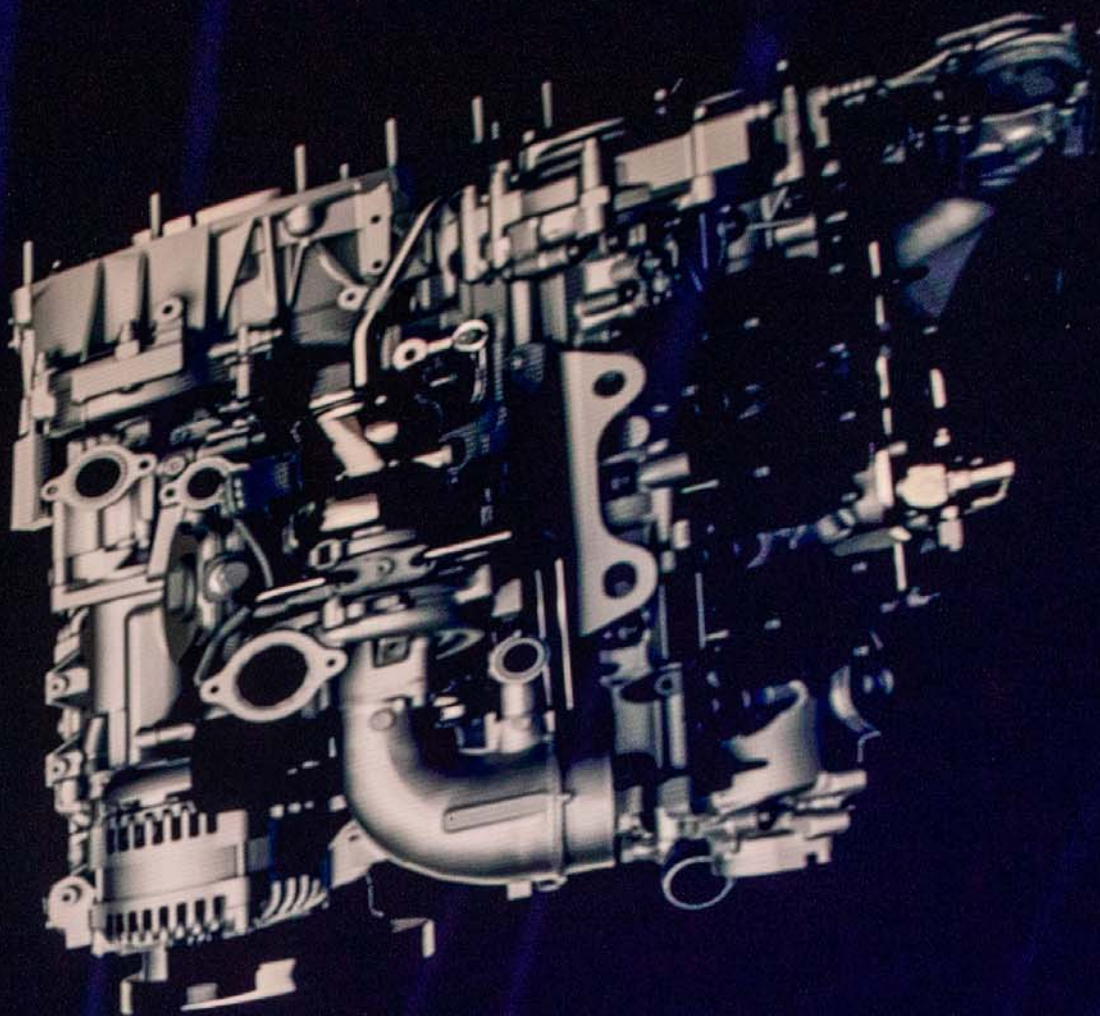
Foto: Archivio Actualfoto





LA NUOVA SUPERCAR DEL TRIDENTE





Maserati



Elegante e aggressiva su strada, la nuova supersportiva Maserati strizza già l'occhio alle competizioni. Un indizio, il nome: MC sta per Maserati Corse, mentre il numero 20 indica l'anno di presentazione. E poi ci sono la monoscocca in fibra di carbonio, l'aerodinamica e il nuovo motore posteriore tipo Nettuno, un inedito V6-3000 biturbo da 630 CV. Ad ulteriore conferma, la nuova

supercar è stata presentata presso l'Autodromo di Modena, perché Modena è, da oltre 80 anni, la Casa di Maserati, è il cuore della Motor Valley ed epicentro di passione, amore per i motori e le alte prestazioni.

In attesa di vederla protagonista di sfide "al calor bianco" con Ferrari 488, Lamborghini Huracan, Porsche 911, andiamo a scoprirne la versione destinata all'uso stradale che sarà prodotta nel-



lo storico stabilimento di viale
Ciro Menotti, a Modena, e di cui
sono già iniziate le vendite. Con
questo modello, dicono i respon-
sabili della Casa del Tridente,
Maserati entra in una nuova era.
La nuova supercar garantisce
un'accelerazione da 0-100 km/h
in meno di 2,9 secondi e una ve-
locità massima superiore ai 325
km/h, grazie anche un rapporto
peso potenza (2,33 kg/CV) che è
il migliore della categoria. Per rag-
giungere questo risultato si è pun-
tato sulla scelta dei materiali di
qualità, sfruttando la fibra di car-
bonio, senza nulla sacrificare in
termini di comfort. Il motore
Nettuno porta in strada la tec-
nologia MTC (Maserati Twin
Combustion), l'innovativo sistema
di combustione sviluppato in casa.
Il progetto MC20, elaborato in cir-
ca 24 mesi, e fin dall'inizio con un
approccio innovativo ha coinvolto
una squadra composta dagli in-
gegneri del Maserati Innovation
Lab, tecnici specializzati del Ma-

serati Engine Lab, designer del
centro stile. Il sistema Virtual
Vehicle Dynamics Development,
che include l'utilizzo di un simula-
tore dinamico tra i più avanzanti
al mondo, è stato sviluppato di-
rettamente all'interno di Mase-
rati Innovation Lab ed è basato su
un modello matematico comp-
lesso, chiamato Virtual Car.
Questo approccio ha permesso di
effettuare il 97% dei test dinami-
ci, ottimizzando i tempi di svilup-
po. L'affinamento della vettura è
stato poi completato secondo la
consolidata tradizione Maserati
con approfondite sessioni di gui-
da sia in pista sia su strada, nelle
più diverse condizioni di utilizzo.
Il design della MC20 ha seguito
come direttrice la storia della
Casa che vede l'eleganza, le
prestazioni e il comfort nel suo
DNA. La ricerca delle prestazioni
ha portato a concepire una vet-
tura che ha personalità, con
forme inconfondibili che la ren-
dono unica.

***L'apertura ad ali di farfalla costituisce
un ulteriore tocco di bellezza della
nuova Maserati MC20.***

Le porte che si aprono come ali di
farfalla non hanno solo una fun-
zione estetica, ma migliorano an-
che l'ergonomia della vettura
stessa e permettono un'entrata e
un'uscita dall'abitacolo ottimale.
L'aerodinamica è stata studiata
con oltre 2.000 ore/uomo di la-
voro nella galleria del vento
Dallara e più di mille simulazioni
di fluidodinamica CFD (Compu-
tational Fluid Dynamics) che han-
no permesso di creare una vera e
propria opera d'arte. Il risultato è
una vettura con una linea pulita,
senza appendici mobili, ma solo
uno spoiler posteriore di dimen-
sioni ridotte, che migliora l'effe-
tto deportante lasciando inaltera-
ta la bellezza della vettura.
La MC20 è stata studiata per es-
sere sviluppata nelle versioni
coupé e cabrio ed essere dotata
di alimentazione totalmente elet-
trica. Entrando nell'abitacolo, al



centro viene sempre posto il conducente e nulla deve distrarre dall'esperienza di guida sportiva. Ogni componente ha uno scopo ed è pensato per il guidatore. Forme semplici, pochi spigoli vivi e poche distrazioni. Due gli schermi, da 10 pollici: uno per il cockpit, l'altro per il Maserati Touch Control Plus (MTC Plus MIA). Nel tunnel centrale, coperto di fibra di carbonio, è di rigore la semplicità con pochi elementi: il carica-batteria wireless per smartphone, il selettore di modalità di guida (GT, Wet, Sport, Corsa e un quinto ESC Off che disattiva i controlli), due pulsanti per le marce, gli alzacristalli, il comando del volume dell'infotainment e sotto il bracciolo compare un vano porta oggetti. Tutti gli altri comandi

La linea filante della versione stradale che sarà disponibile anche in versione aperta. Sotto, la presenza al lancio della vettura di Andrea Bertolini, grande protagonista con l'indimenticabile MC10, lascia presagire i futuri impegni sportivi della MC20.

sono sul volante, con il tasto riservato all'accensione a sinistra e il launch control a destra. La nuova MC20 sarà sempre connessa grazie al programma Maserati Connect. L'intera gamma dei servizi include la navigazione con-

nessa, Alexa e Wifi Hotspot e può essere gestita attraverso l'App smartphone o smartwatch di Maserati Connect. E ora aspettiamo le novità corse...

Paolo Ferrini





FORMULA 1 70

Le monoposto iridate, la tecnica, i grandi progettisti

a cura di Enrico Mapelli

Nel 2020 la Formula 1, la massima espressione dell'automobilismo sportivo, ha compiuto settant'anni. Un traguardo importante che va celebrato anche attraverso un libro che ripercorre l'intera storia del Mondiale, in primis attraverso l'analisi delle monoposto che nel corso di questa lunga storia si sono aggiudicate il titolo iridato. A ciascuna di queste vetture è dedicata una scheda che ne ripercorre le principali vicende tecniche e sportive. Ad appositi box di approfondimento il compito di raccontare la storia dei principali progettisti che si sono susseguiti nel Mondiale, senza dimenticare tutte quelle vetture che pur non avendo vinto il titolo sono state comunque indiscusse protagoniste, vincendo gran premi ma anche solo lasciando un'importante traccia nell'evoluzione tecnica della Formula 1. Il tutto corredato da un ricco apparato iconografico.

Giorgio Nada Editore - Formato: 25x27 cm - Pagine: 208 - Foto: in b/n e a colori - Prezzo: 29 Euro



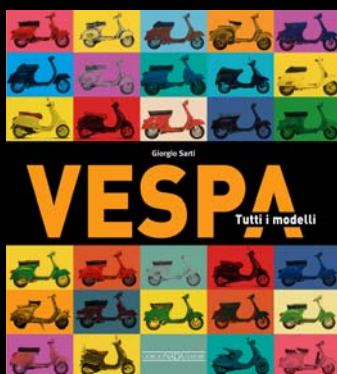
PININFARINA 90 anni/90 years

Autori vari

Ripercorrere la storia della Pininfarina dalle origini ai nostri giorni significa passare in rassegna alcuni fra i modelli più iconici nella storia delle automobili: dalle tante Ferrari firmate dall'atelier, partner storico della Casa di Maranello, a modelli come la Cisitalia 202, la Lancia Aurelia, alle Alfa Romeo "Duetto" o 164 sino alla Maserati GranTurismo per poi giungere all'attuale produzione nata sotto l'egida dell'indiana Mahindra. Il libro non trascurerà le numerose concept che hanno letteralmente scandito la storia del design spostando ogni volta più in alto il livello di eccellenza del "prodotto auto".

Nato in stretta collaborazione con la Casa, il libro si avvale di preziosi materiali fotografici a corredo di brevi testi di inquadramento storico.

Giorgio Nada Editore - Formato: 26x28.5 cm - Pagine: 500 - Foto: in b/n e a colori - Testo: italiano-inglese - Prezzo: 90 Euro



VESPA - Tutti i modelli

di Giorgio Sarti

Il più completo e aggiornato catalogo mai realizzato sulla Vespa con tutti i modelli e le versioni prodotte dal 1946 ad oggi, elencate, anno dopo anno, attraverso una serie di schede illustrate da preziosi materiali d'archivio, oltre che da dettagliatissime schede tecniche.

Uno strumento di consultazione di particolare interesse per chi, ancora oggi, usa la Vespa, per i collezionisti e per tutti coloro che hanno la Vespa nel cuore.

Il celebre scooter nato a Pontedera nel Dopoguerra inaugurò una nuova era nella mobilità individuale, assumendo nel corso degli anni ruoli via via diversi: da mezzo per le gite fuoriporta a simbolo di aggregazione, da emblema della libertà a oggetto di design, da regina dei calendari a sportiva nelle competizioni; senza perdere di vista naturalmente la sua funzione primaria, quella di veicolo "cittadino" per eccellenza. Nel corso degli anni la Piaggio ha realizzato decine di modelli, da quelli prettamente utilitari a quelli più sportivi, per arrivare alla Vespa Elettrica di oggi.

Giorgio Nada Editore - Formato: 24.3x27 - Pagine: 280 - Foto: in b/n e a colori - Prezzo 28 Euro

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**:



Cosa vuoi fare da grande?

Marco Belfonte
66 anni, ex professore,
tutta una vita davanti.

È ora di fare qualcosa di grande. Scopri cos'è un testamento solidale.



Fai un testamento solidale, sarà come vivere una nuova vita: una vita per gli altri. Lasciando una parte di quello che hai ad un'organizzazione che si occupa di cause benefiche, potrai aiutare chi ha bisogno anche quando non ci sarai più. E **fare qualcosa di davvero grande**. Grande, come il sogno di un mondo migliore. Scopri di più su testamentosolidale.org

**testamento
solidale**

Con il Patrocinio di



CONSIGLIO
NAZIONALE
DEL
NOTARIATO