

Gli errori e le vigliaccherie del MONTJUICH (anche di quegli appassionati italiani che hanno fischiato la rinuncia di FITTIPALDI) sono le stesse che hanno guastato la nostra società nei problemi più grossi: questo fingono di non capire i professionisti del moralismo

Il crucifige si è scatenato. E non c'era da aspettarsi diversamente. Il telegiornale (che dimenticò anche nei servizi sportivi la vittoria Alfa nella 1000 km di Digione) non ha mancato di 'aprire', con il saccente Barendson, il notiziario delle 13,30 di domenica 27 aprile. Era un fatto di cronaca (nera) e c'è poco da obiettare. Il coro che è poi seguito era altrettanto scontato. Anzi bisogna dire che le considerazioni udite e lette sono state meno violente di altre volte. Ha osservato giustamente Merzario in TV: l'atteggiamento di Fittipaldi ha dimostrato che i protagonisti di questo sport non sono da liquidare facile come scriteriati. C'è qualcuno che ha dimenticato — sedendosi in abitacolo — anche gli atteggiamenti di qualche ora prima, ma c'è chi ha saputo mantenere fino in fondo la propria coerenza. E' stato proprio questo atteggiamento-simbolo del campione del mondo d'automobilismo che ha imbrigliato tante voci denigratorie, ha imbarazzato tanti abituali censori, i quali si sono trovati poi scoperti quando si è dovuto scoprire che, in realtà, 'il bolide' non era 'piombato tra la folla' di spettatori qualsiasi, ma ha fatto vittime tra gli « addetti ai lavori », giornalisti compresi. Non è attenuante alle deficienze della sicurezza, ma è certo un elemento diversificante.

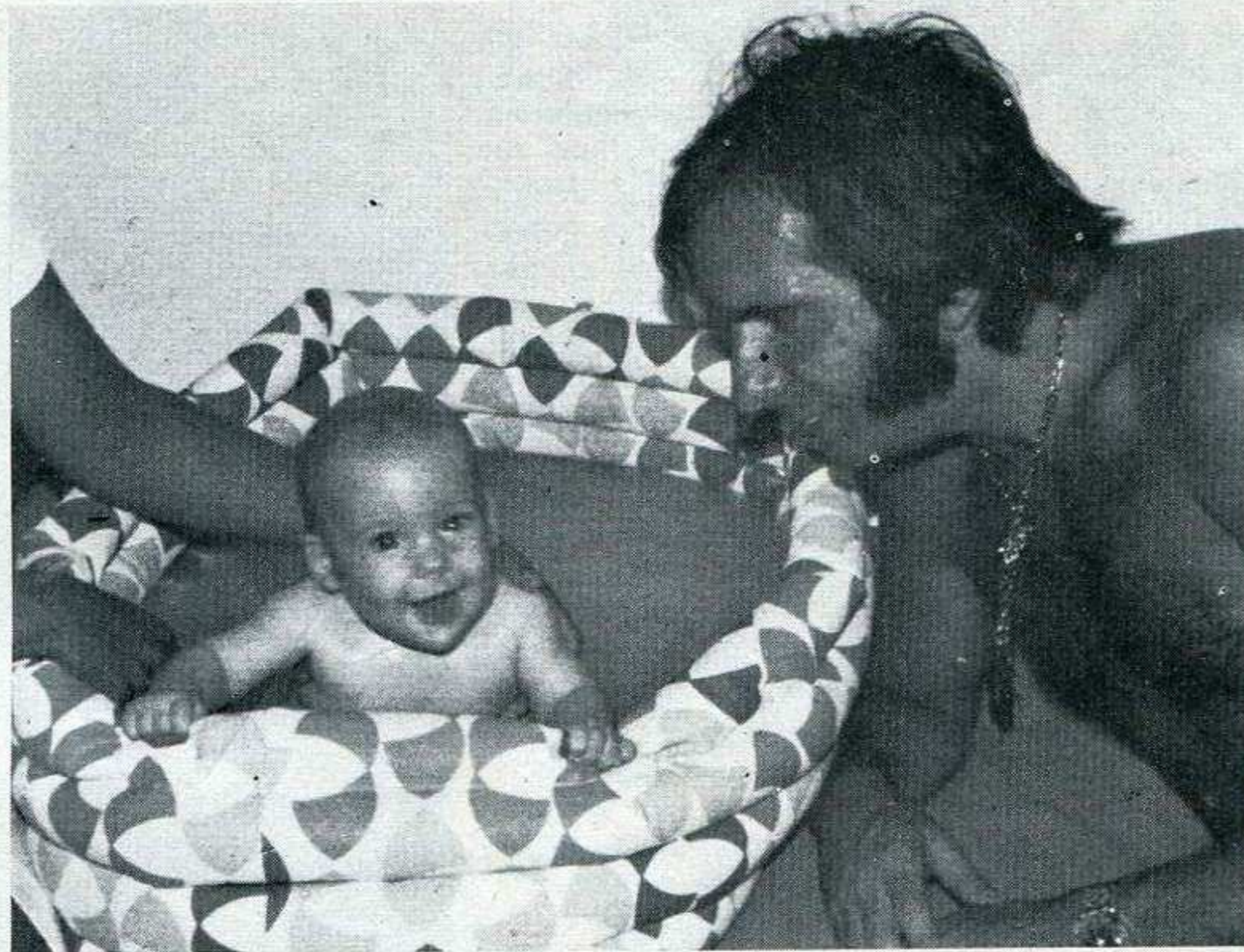
Nel mondo in cui oggi viviamo non ci sono altrettante facili possibilità di dover rispondere alle proprie scelte e c'è gente più inerme che paga quando non c'entra niente nelle vicende in cui si trova coinvolta (e senza aver pagato il biglietto). Solo che, non trattandosi di bolidi nella folla le censure morali vengono soppilate. Se non addirittura rinnegate. Se resta sacriligo per certuni permettere ancora manifestazioni automobilistiche, non lo è affatto lasciare ogni tutela di benevola legge a persone e gruppi che usano della loro libertà singola per colpire, spesso anche a morte, con un rapimento o con una rapina, con una bomba o una spranga di ferro, chi c'entra certo meno di appassionati che vanno a comprare il biglietto di una gara dove la componente di rischio non è qualcosa di assolutamente inaspettato. « This sport is dangerous » scrivono gli inglesi dietro i tagliandi d'ingresso ai loro circuiti.

E' un discorso che è stato sempre ripetuto perché sia ancora il caso di insistervi. Ecco perché stavolta riduciamo all'essenza dell'originalità di considerazioni particolari la nostra opinione che ben conoscete. Autosprint ha la coscienza a posto. Perché si è battuto anche contro i falsi profeti per la sicurezza. Non vale scendere perciò in polemiche. I detrattori di comodo, di scandalo, di abitudine, sono quelli che da sempre conosciamo. I censori scatenati del giornalismo gruppettario milanese sono gli stessi che non trovano nulla da ridire su altre tragedie umane quando c'è la politica di mezzo. I contrappunti da esprimere sono altrettanto scontati, ormai. Fittipaldi ha dato la risposta umana e coraggiosa, da simbolo di questo sport qual è come campione del mondo; le osservazioni tecnico-regolamentari, le analisi specifiche sulle cause di tragedie come quelle del Montjuich le avevamo persino anticipate e le rianalizziamo nelle prossime pagine. In queste che aprono il discorso sulla Domenica Nera del fine aprile '75, diamo spazio ad alcune delle centinaia di lettere ricevute dai nostri lettori, che offrono una panoramica di giudizi e di reazioni che vanno dall'emotivo comprensibile al retorico, all'aberrante persino. Rispondiamo ai singoli ma per un discorso generale.

Comincio dall'interrogativo morale. Lo pone FRANCO MELOTTI di BOLOGNA, in prima persona al sottoscritto:

«... Mi trovo a scriverle, cosa che in

L'esame di coscienza



Il campione del mondo Emerson Fittipaldi con la figlia Giuliana

tanti anni di fedele puntualità settimanale all'edicola non ho mai sentito necessario fare. Una volta lei rispose ad un ragazzo di Roma che le aveva scritto in seguito alla morte di Cevert, domandandole « ma ne vale la pena? » La sua risposta a questo interrogativo fu la più eloquente che si potesse dare, e tanto mi chiari i dubbi che a me, come a quel ragazzo, erano sorti, che ritagliai e conservai quella pagina, anche per poter avere spunti validi sui quali continuare discorsi di replica a tutti coloro coi quali mi sono venuto a parlare sulla credibilità del nostro sport.

Oggi mi trovo io a porle un interrogativo: perchè ancora oggi, quando sembra che tanto sia stato fatto nel campo tecnologico, non si sfrutta questa esperienza acquisita per evitare le tragedie tipo Spagna? Perché non si mette la tecnologia al servizio dell'uomo, perchè si deve essere ancora succubi degli interessi di quei pochi che hanno la responsabilità ed il dovere di evitare i fatti di domenica scorsa?

La mia amarezza nasce proprio da questo fatto: il nostro sport è alla mercé di un gruppo di persone che lo sta distruggendo.

E' da qui che nasce il pretesto, lo spunto dal quale per tanti è facile denigrare e distruggere il nostro sport, e contro i quali noi ora ci troviamo impotenti a dare valide risposte avendo come prove contro di noi 5 morti e diversi feriti. Ci possiamo aggrappare come ad un filo al solo Fittipaldi che è l'unico ad essere uscito da questa triste domenica come un « grande » vittorioso moralmente, ma soprattutto come un uomo...

Il dito è sulla piaga, per dirla con l'espressione della nostra nota rubrica di colloquio con i lettori. Sembra proprio che lo sport automobilistico sia emblematicamente, come momento di verità che poche altre discipline permettono tanto vivacemente, lo specchio dei problemi della società di oggi.



GRAN PREMIO DE ESPAÑA
CAMPEONATO DEL MUNDO FORMULA 1
COPA SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL FORMULA SEAT 1800

Quelli che pone il signor Melotti non sono forse gli stessi problemi e gli stessi dubbi che ci assillano ogni giorno, per situazioni che dovrebbero essere più importanti per la vita e la sopravvivenza della società convulsa di questi anni? E' solo il nostro sport che è alla mercé di persone inette, interessate, superficiali? Non è una scusante ma una preoccupante constatazione. Perché, di contro, lo sport automobilistico ha o dovrebbe avere un punto di vantaggio sulle altre forme di manifestazione della vita attuale: quella di essere una attività comunque di coraggio. E se abdicano a questo coraggio proprio gli uomini che lo praticano o vi sono preposti, significa che c'è la preoccupazione di non poter salvare più nulla del vivere di questo secolo così angosciante.

La speranza è negli uomini-guida come Fittipaldi, simbolo della capacità di rinuncia, non per orgoglio o per dispetto, ma per intima convinzione nella giusta scelta. Sono loro che, soli, possono far perdere la faccia e cambiare le situazioni. Specie se troveranno imitatori coscienti di comportamento altrettanto coraggioso. Non è un filo, Emerson; ma questo dipende un po' da tutti noi. Io non dimentico che domenica a Barcellona, prima del via, così come era stato sabato pomeriggio, a fischiare la decisione di Fittipaldi erano in tanti tra il pubblico e tra loro i più accaniti apparivano purtroppo gli appassionati italiani con tanto di bandieroni Ferrari, che in quel momento vedevano nella rinuncia dell'« odiato » rivale, la scelta calcolata di evitarsi un confronto soccombente con la Ferrari.

Quale errore invece! Ero stato il sabato mattina proprio con i due piloti rivali più « caricati » del momento mondiale, Lauda e Fittipaldi. E il biondino austriaco (col quale avevo avuto dal giorno prima una franca spiegazione sulle tesi che vengono addebitate ad AUTOSPRINT per quanto lo riguarda) mi ha detto sorridente sfogliando la rivista col suo fotocolor da vincitore a Silverstone: « Ne dovrei fare diverse di copertine con me questo anno... ». A Fittipaldi che era a nostro fianco ho allora detto: « Sentito, Emerson? Tu che cosa ne dici? Non erano già riservate a te queste copertine... » Altrettanto sorridente il campione del mondo (in quel momento anche la contestazione di sicurezza non risentiva di tensione per temibili drammi vicini) replicò con una spallucciata e poi rivolto a Lauda: « Scusa, ma non sei tu quello che vedi abitualmente i tubi dei miei scarichi?... Continuerai!!! ».

Questo per dire che era certo ben lungi da Fittipaldi la preoccupazione agonistica per un confronto di certa soccombente, e le alchimie era balordo addebitargliele in Spagna.

Purtroppo che anche lo stesso comportamento del brasiliano, abbia conservato degli scettici, è dimostrato da questa altra lettera:

«... La colpa non è solo degli organizzatori ma anche della GPDA la quale sapeva com'era il circuito per cui doveva boicottarlo subito all'atto d'iscrizione nel calendario di F. 1 non nei giorni di prove... »

Ed il signor Fittipaldi si è comportato come una prima donna, rifiutando questo Gran Premio però non quello di Montecarlo, perchè gli interessi pubblicitari degli sponsor come quelli che sono oggi nell'auto. La cornice di Montecarlo è una passarella di mondanità ed affari alla quale non si può rinunciare. Ed allora



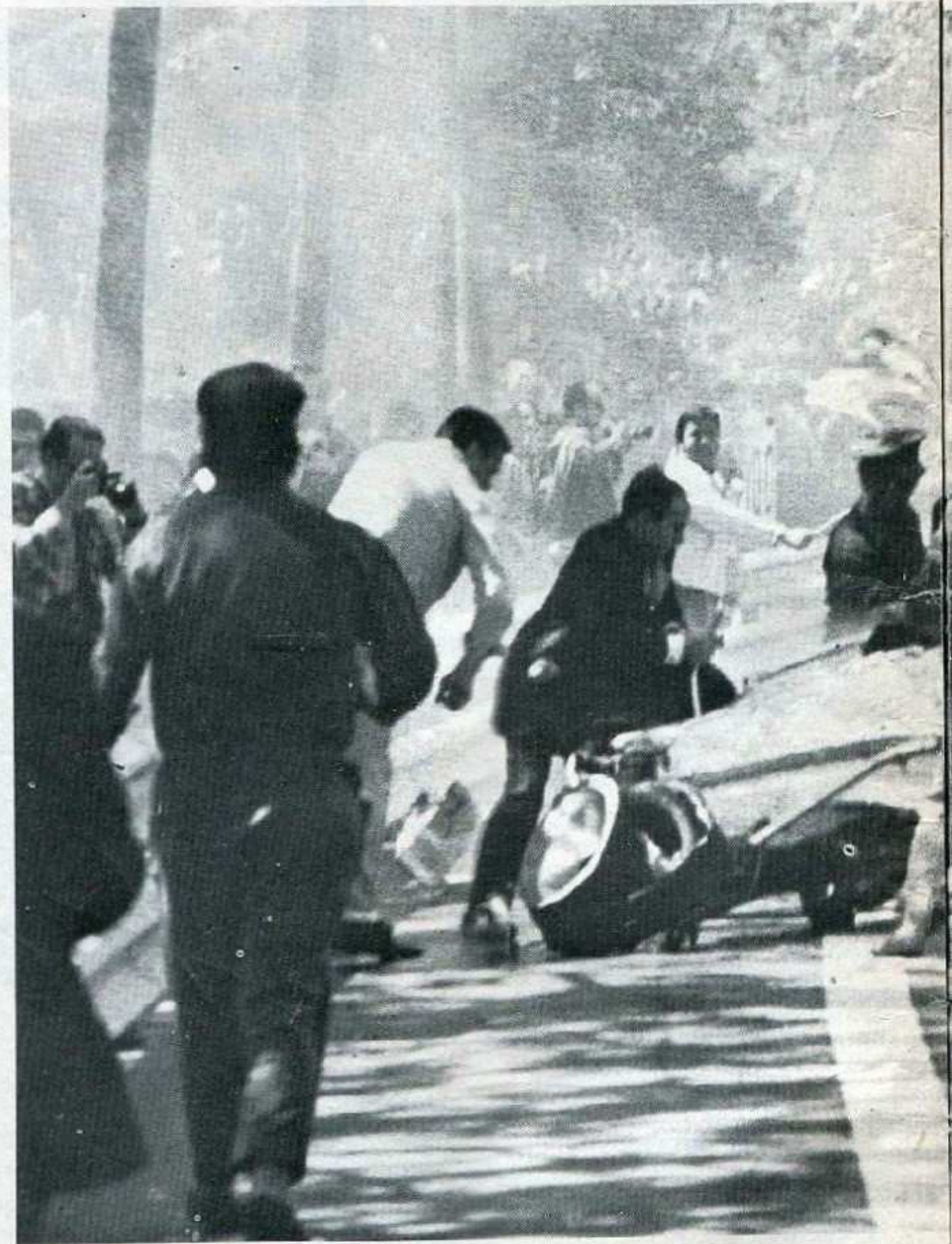
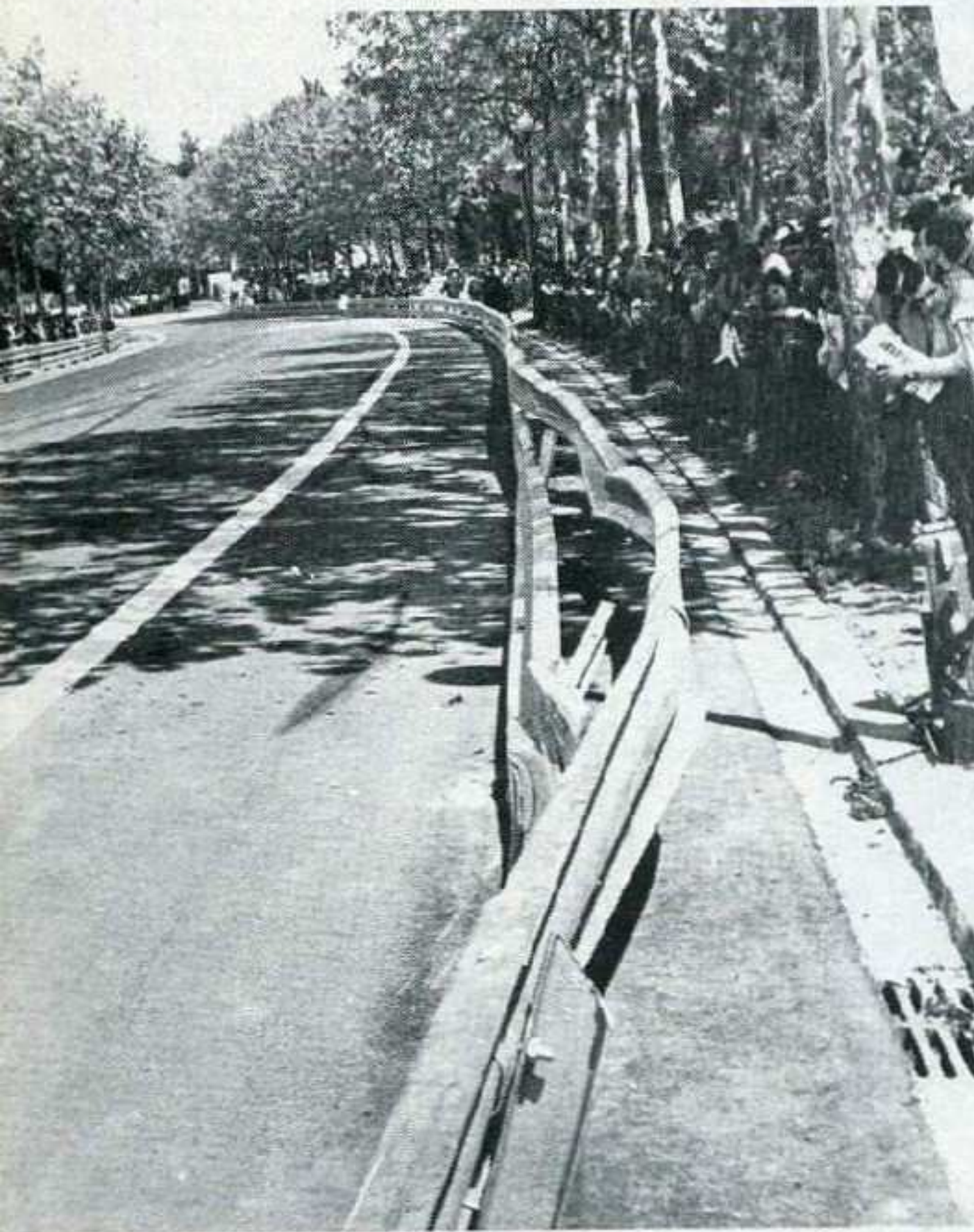
Anche sei anni fa nell' Spagna F.1 al MONTJUICH un incidente analogo in varie componenti: eccolo

Il dosso

A sinistra, l'uscita dal famoso dosso che spezza in due il rettilineo d'arrivo al Montjuich, nel punto più veloce del tracciato. Qui, per «volare» basta tenere giù il piede. Solo che la Lotus di Hill e Rindt furono tenute in aria dalle ali, lasciando in sbandata i segni di gomme che vediamo

BARCELONA, 4 maggio 1969. Quell'anno, la Formula 1 al suo secondo impegno stagionale si presentava per la prima volta sul tracciato cittadino del Montjuich, ricavato dai viali dell'omonimo parco. Non era la prima volta in assoluto che Barcellona ed il Montjuich ospitavano un Gran Premio, ma il tracciato era leggermente diverso e le vetture erano di altro modello, quasi di un'altra epoca. Quell'anno, poi, le F.1 3 litri avevano un'importante novità da mostrare, un singolare artificio per migliorare la velocità di percorrenza delle curve, ali rovesciate per non volare. La novità, come al solito, aveva proliferato più velocemente dei regolamenti, e le appendici alari erano aumentate di dimensione ed altezza mano a mano che i costruttori ed i piloti scoprivano che più grandi e più in alto erano, più veloci si andava.

Il pretesto per un brusco ritorno alla realtà fu fornito da un duplice incidente, occorso alle due Lotus 49 Gold Leaf di Graham Hill e Jochen Rindt, un incidente che ha impressionanti analogie con quello capitato la settimana scorsa a Rolf Stommelen. La stessa causa, la quasi identica collocazione sul circuito. Allora, il salto dopo il traguardo, nel punto più veloce della pista, fece assumere portanza alle improvvisate ali dell'epoca; la scorsa settimana, fu l'improvvisa mancanza della spinta negativa dell'alettone, staccatosi, ad innescare la tragica sbandata della Lola di Stommelen. Nella inedita documentazione fotografica dell'epoca di Giancarlo Cevenini, vediamo: a sinistra, l'impatto delle Lotus contro il guard-rail; a destra, la vettura di Rindt, ancora ribaltata, dopo la sbandata che l'ha portata ad urtare contro il rottame di quella di Hill. Sotto, tre drammatiche foto dei primi soccorsi a Rindt, che se la cavò con la semplice frattura del setto nasale



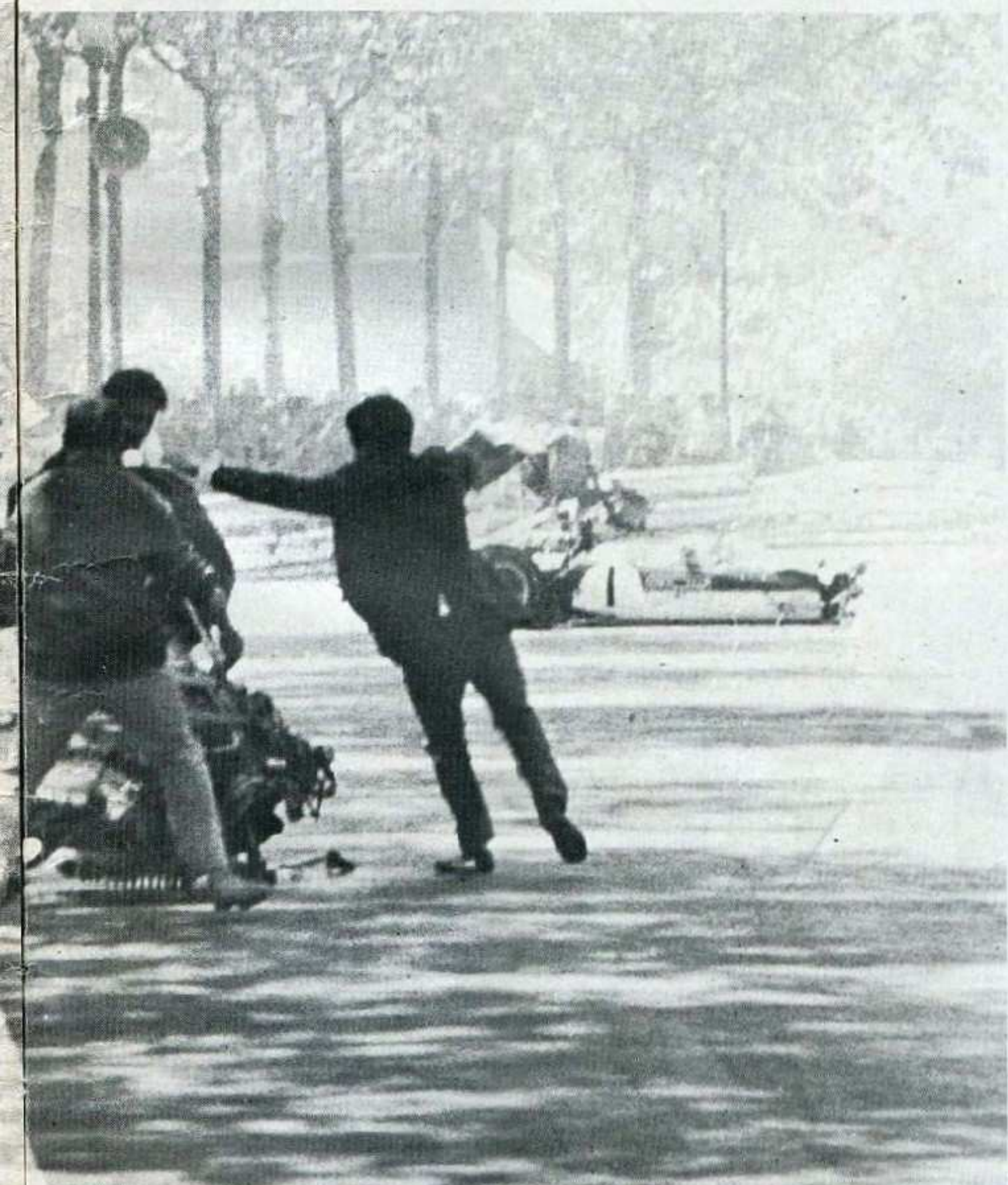
Lo stesso punto il G.P. JUICH fu teatro di un in quasi tutte le sue co il pauroso ricordo

e le ali



A destra, lo stesso punto visto nella direzione in cui si corre, sei anni dopo. Gli stessi alberi, gli stessi guard-rail (con una barriera in più, voluta dai piloti), gli stessi agghiaccianti segni di gomme per terra. Stommelen ha sbandato prima, decollando poi sul dosso, che ha fatto da trampolino

Qui sotto, i rottami delle due Lotus. Quella di Hill, più in basso, era uscita di strada al 9. giro di corsa, rimanendo incredibilmente addossata al lato destro della pista quasi in attesa della compagna, che l'ha raggiunta dieci giri dopo. Infatti, la successiva sbandata di Rindt si è prodotta esattamente nello stesso modo di quello di Hill, risultando molto più grave per il fatto di aver trovato, sulla sua traiettoria, l'altra Lotus ferma. Sotto a destra, Graham Hill, sconvolto, si allontana dal luogo dell'incidente dopo che Rindt è stato estratto dai rottami della macchina, dalla quale cola il carburante. Sei anni dopo, ancora Hill veniva coinvolto, questa volta come «concorrente», in un incidente analogo ma molto più tragico nelle conseguenze.





Ruote speciali in lega superleggera di Elektron

Materiale il piú leggero possibile e al tempo stesso il piú resistente ad ogni tipo di sollecitazione: la chiave della sicurezza di un'automobile.

E le quattro ruote della vostra auto forse non raggiungono la perfezione.

Per questo abbiamo creato una gamma di ruote dal disegno perfetto, realizzate in lega speciale superleggera di Elektron (e non in alluminio): le piú leggere, le piú resistenti, che vi offrono maggiore accelerazione, frenata piú potente, superiore stabilità, massima equilibratura e minor usura dei pneumatici.

Campagnolo

Brevetti Internazionali S.p.A.
Vicenza

LEGGEREZZA

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

aveva ragione l'ing. Ferrari quando nel '68 non partecipò a Montecarlo dopo la morte di Bandini. Ma, già, Ferrari è un tradizionalista, non ha ceduto le sue auto in affitto alle sigarette o agli aperitivi od ai profumi, non è al passo dei tempi che mettono l'uomo in secondo piano...

...La disorganizzazione spagnola si è presentata come una componente negativa, perciò prima che sia troppo tardi pensiamo a Montecarlo perché già l'anno scorso c'è stata quella carambola di auto che per fortuna non ha avuto conseguenze per nessuno e quel testa e coda di Clay al 21. giro alla chicane della «Rascasse» ha dimostrato che è difficile sfilare per chi sopraggiunge...

ROBERTO GUALO - Treviso

Fossero stati tutti e venticinque (anzi 23, che Merzario e Wilson Fittipaldi hanno praticamente imitato Emerson) altrettante « primedonne », come sprezza il lettore di Treviso, forse non staremmo qui a scrivere queste amarezze (magari però ci sarebbe stato chi avrebbe parlato di « donnicciole » se i piloti non avessero gareggiato)! Quel che pensa esattamente Fittipaldi di Montecarlo lo avete letto proprio nelle pagine dello scorso numero di AUTOSPRINT, nel resoconto della telefonata con Losanna. Ha rivelato che i suoi colleghi piloti lo volevano buttare giù dal camion GPDA solo perché aveva espresso opinione contraria a questa pista cittadina.

D'altronde un protagonista non può sempre rifiutare, può dare un esempio, indicare una presa di coscienza, poi spetta agli altri responsabili decidere, prendere provvedimenti, spetta agli organi CSI (senza preoccuparsi del gioco di voti elettorali in sede di Federazione internazionale dell'Automobile o delle relative complicità spicciolate) far applicare i regolamenti e prender le decisioni magari impopolari ma giuste.

Perché, lettore GUALO, che forse Ferrari si è comportato diversamente per Montecarlo? Un anno non vi ha corso (ma c'erano anche altre ragioni) ma poi c'è tornato, non l'ha cancellata dal suo calendario agonistico. Anzi, come per il Montjuich, ha costruito una macchina (la T) che è stata esaltata esplicitamente come adatta a questi tracciali tormentati. Per carità, non apriamo questa cateratta, perché poi si potrebbe arrivare a valutazioni molto antipatiche! Che forse la Ferrari non ha gradito, a fine prove di sabato in Spagna, le due vetture in prima fila? In quel momento l'assenza di Fittipaldi era una noia in meno e si pensava di avere la corsa in tasca. Con la polemica si era evitato il maggior pericolo. Diceva il padre di Emerson, radiocronista brasiliano: « Ora alla Ferrari son contenti. Le due 312 T in prima fila, Emerson non corre, la Ferrari vince il Gran Premio... Cosa meglio? ... ».

Qualche ora prima, proprio nei boxes del Montjuich il sottoscritto, in uno scambio di opinioni (documentato nella foto che vedete a parte) è stato trascinato in un antipatico scambio di opinioni con un alto esponente del team ferrarista (che non era l'avv. Montezemolo). E questo solo perché mi ero permesso di addebitare (in quel momento erano le 14 del venerdì) la responsabilità di quanto stava avvenendo (con la contestazione dei piloti) anche ai costruttori e ai responsabili di team. Facevo riferimento alla notizia che, come sapete, AUTOSPRINT aveva pubblicato (in presentazione del GP) sulla intenzione degli organizzatori di Barcellona di non eseguire tutti i lavori di « sicurezza in più » richiesti dagli ispettori CSI e GPDA (Bacciagaluppi e Beltoise) ai primi di aprile.

Come il lettore di Treviso, pensavo che fosse già troppo tardi rimediare. L'aut-aut dei piloti era certo troppo tardivo ma anche i costruttori dovevano essere loro, anziché limitarsi a mettersi d'accordo per i problemi finanziari, e far cancellare preliminarmente questa corsa, come tutti in realtà pensavano dopo l'edizione '73.

In quel momento la voce modenese di cui ho detto, mi gratificò solo di un « ... ma va, smettil Sabbaten ... ». E la presa di coscienza non ci sarebbe stata nemmeno ventiquattro ore più tardi, quando Lauda cominciò a carosellare a quel ritmo frenetico che tolse anche al piú incerto dei suoi rivali l'intenzione di rispettare il patto per « prove simboliche ». Certo nessuno della Ferrari ha obbligato i suoi piloti a provare, ma a qualcuno è saltato in mente di consigliarli ad attenersi a un ritmo piú controllato, non per solidarietà ma, almeno perché non vi era certo la migliore concentrazione né il tempo per una preparazione della vettura? E' in fondo questo il parere che affiora piú generalmente anche tra le righe, gettate giù in sincerità emotiva, anche se il discorso (e le accuse) tocca anche altri testi.

« ... Quello non è stato un Gran Premio, anzi non è neppure iniziato, è un aborto (va già bene che non è avvenuto in Italia chissà che denuncia!). Ha avuto ragione Fittipaldi a non parteciparvi in tal caso però non dovrebbe partecipare nemmeno al Montecarlo... »

... Non ho mai visto una simile falcidia di macchine; la partenza « Andretti » che urta Lauda: dove credeva di essere, in una gara di Stock? E poi tutti gli altri che si sono autoeliminati. Gli organizzatori cosa volevano fare una corrida?...

TULLIO DI TULLIO - Genova

« ... anche alcuni piloti che hanno dimenticato la passione sportiva per i soldi ne hanno colpa... alla Ferrari hanno detto allo stop di gara che avrebbero caricato le macchine e sarebbero tornati a casa. Tutto ciò però non era stato detto quando Emerson Fittipaldi aveva annunciato di non correre; non è stato detto perché con una eventuale vittoria c'erano le possibilità di affiancare Emerson al comando della classifica iridata. »

Fittipaldi ha dimostrato a tutti comunque di essere un vero uomo, coerente con le sue idee: grazie Emerson!

LUCIA RIGOLDI - Milano

E' giusto che per il brasiliano sia un coro di avallo. Ma c'è anche chi non dimentica anche un altro pilota che come lui si è

evenienza a screditare le corse automobilistiche... ».

MARCELLO CALDINI - Milano

« ... questa lettera la sto scrivendo di getto, ora che sono le due del pomeriggio, dopo aver visto per televisione il gran premio di Spagna (scusa le lettere minuscole ma sono volute). Riceverai decine, o centinaia di lettere come questa, di sfogo, di rabbia, ma non certo imbastite dal «senno di poi». W Fittipaldi insomma, viva Emerson perché è stato l'unico essere umano a comportarsi come tale. Tutti gli altri sono stati a dir poco assassini. »

... però con Andretti che urta Lauda, un Hunt che va come un disperato, un Peterson che tira ancora di piú in un circuito del genere, scusate tanto, non meritano certo di essere difesi contro le angherie dei conduttori o degli organizzatori...

... Allora un pilota che sia tale... se ne va a casa come ha fatto Emerson, e non viene a fingere e fare dichiarazioni di Brambilla (caro « Vittorione » come sei scaduto agli occhi degli sportivi italiani!)... non discute perché fa il pilota e non l'avvocato... Ma fai i discorsi di Ickx un pilota che sia tale, come se cinque morti che non c'entrano niente... »

... allora piantiamola di osannare questa gente che è nettamente al di sotto



Venerdì 25 aprile, ore 15, al Montjuich. Sono le ore della polemica, anche nei box deserti di piloti. (Ne leggete in queste pagine)

comportato (e l'ha ricordato lo stesso FITTI su un quotidiano milanese).

« ... Gli unici piloti che sono rimasti fermi e decisi sulle loro idee e decisioni sono stati Emerson Fittipaldi ed Arturo Merzario... »

... Vorrei far capire ai signori italiani ai quali il nostro Arturo è diventato antipatico, in seguito ai fatti Ferrari, quanto sia da ammirare. E non solo come pilota, ma come uomo che fa piaceri ad amici partecipando anche a gare minori... »

MARIO MARTINOTTI - Varano Po (AL)

« ... Emerson Fittipaldi ha fatto l'unica cosa giusta di questo GP: ha rinunciato a partire, perché era convinto che la corsa nata male, poteva finire peggio per qualcuno... »

... Il 50% dei ritiri è dovuto ad incidenti, il 40% volontariamente per protesta e il 10% per guasto meccanico... ».

LUCIANO LENZI - Prato (Firenze)

Però non ci sono solo dei « grazie » di rispetto ma anche, accuse cocenti ad alcune delle quali non si può non associarsi ma altre appaiono se non storpiate, certo inesatte. Per altrettanta retorica e ingiustizia di giudizio. Vediamo:

« ... Le cause sono sempre le stesse, circuiti pericolosi per pubblico e piloti, i micidiali guard-rails (soprattutto nei circuiti non permanenti) organizzatori non all'altezza, sponsor e costruttori pronti a chiudere un occhio sul problema sicurezza per non compromettere i loro fini, piloti, GPDA, CSI e delegati di quest'ultima che pretendono modifiche tipo via di fuga e triplici guard-rails il giorno precedente le prove ufficiali di un Gran Premio e non come sarebbe piú logico almeno tre mesi prima con adeguati sopralluoghi... »

... Tutto ciò porta solo discreditato al nostro sport a tutto vantaggio degli imbrattati giornali di casa nostra e dei parolai della nostra televisione pronti ad ogni

moralmente soprattutto del corridore che si va a fare la sua brava gara in salita e che sfaccia la propria macchina facendo un rally... ».

TOMMASO BALLATORE - Torino

« ... Questa mia lettera vuole essere soltanto uno sfogo, spero solo che si unisca alla voce di tutti gli appassionati. Voce che AUTOSPRINT ha sempre cercato di portare avanti... »

... ci sono delle precise responsabilità... è perlomeno criminale non fissare i rails come avrebbero dovuto essere. Con la velocità delle attuali F.1 e la leggerezza delle strutture protettive, le barriere funzionano da gigantesche taglierine... »

... i costruttori per salvaguardare i propri interessi hanno ricattato i piloti e li hanno costretti a correre. Per salvare le macchine dal sequestro degli organizzatori hanno fatto rischiare la vita dei piloti... »

... La C.S.I. - chiedo, penso a nome di tutti, le dimissioni in blocco di quei signori che hanno giudicato il circuito pericoloso sì, ma sicuro e agibile per le F.1. Questa Commissione, fulgido esemplare di inefficienza avalla con facilità situazioni assurde e che dequalificano agli occhi di tutti il nostro sport... »

... Continuate sempre la vostra battaglia per lo sport del coraggio. Vi sosterrò sempre... ».

AUGUSTO FACCHINELLI - Milano

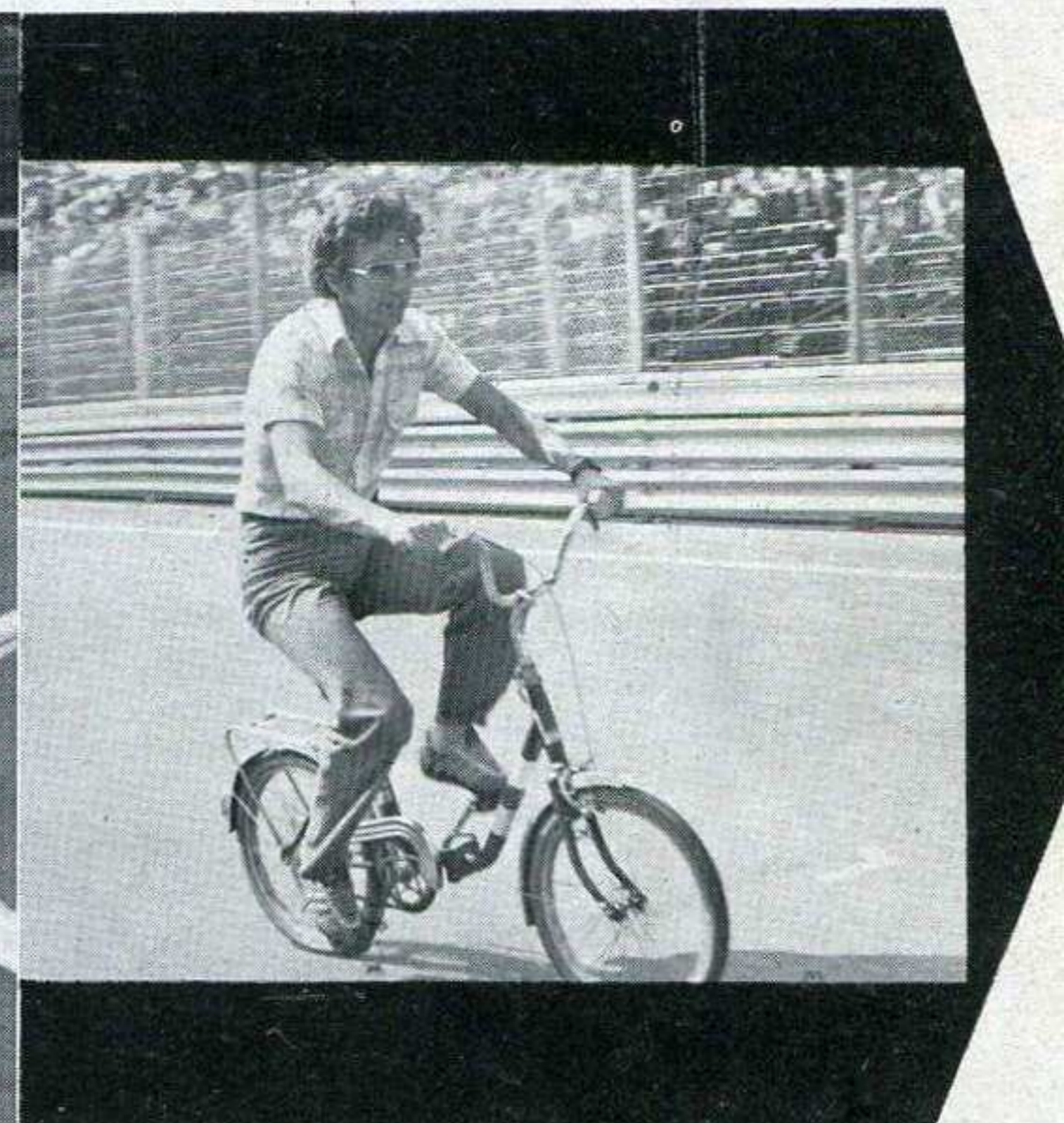
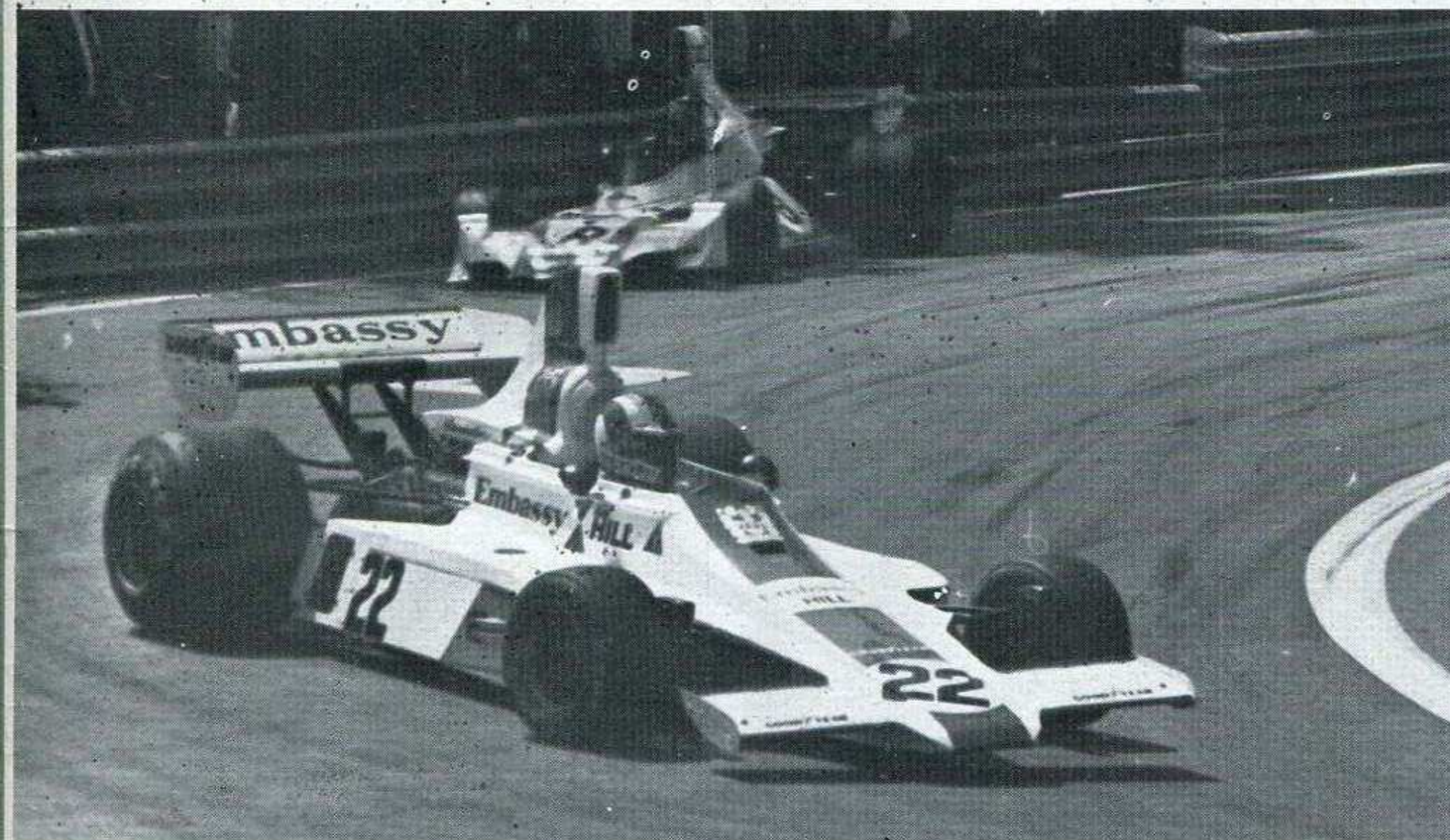
Di sostegno, amici, c'è bisogno. Perché si son lette parole e anche lettere come quelle che, pur iniziando con « carissimo Autosprint » hanno fatto troppo di tutta l'erba un fascio, dimenticando nella foga polemica non solo il buonsenso ma anche il buongusto che credevamo restasse solo peculiarità dei soliti facili corifei di quel moralismo di comodo e vigliacco che tanti sentono risvegliato solo quando c'è da scagliarsi contro lo sport automobilistico.

Marcello Sabbatini

I fotocolors a sinistra completano la sequenza che vi è stata mostrata nel numero scorso di AUTOSPRINT in prima pagina, a documentazione dell'incidente alla seconda curva del Montjuich dove le due Ferrari si sono eliminate insieme dalla corsa. E' la prima immagine in particolare, quella del fotocolor superiore che va osservata con una certa attenzione. Essa documenta esattamente l'attimo prima del tamponamento subito da Lauda nella ruota posteriore destra da parte di Andretti col baffo della sua Parnelli. Mario, ha ammesso subito la sua complicità nel K.O. di Lauda.

Peraltro anche da parte di Regazzoni sarebbe stata avanzata la considerazione che il collega austriaco avesse anticipato un po' troppo la frenata forse per essere in quel momento nettamente più veloce alla staccata. Se osservate bene il fotocolor si nota che Lauda è al centro della strada. La traiettoria giusta più veloce per quella curva è quella di Regazzoni vicino al guard-rail di destra. Lauda, con il diritto che gli dà la prima posizione, dà l'impressione che stia ora spostandosi verso l'esterno per avere la sua giusta impostazione. E' forse stato a questo punto che, con le ruote già in correzione verso destra, la frenata anticipata ha facilitato il tamponamento di Andretti con la conseguenza del totale sbilanciamento in testa-coda verso destra. La piccola foto bianco e nero a sinistra mostra appunto lo spoiler di Lauda finito dopo l'urto tra i fotografi al di là dei guard-rail.

Nella foto a destra è la Ferrari di Regazzoni che salta sul fatale dosso dal quale ha preso il volo drammaticamente poi Stommelen rimasto senza alettone. Qualcuno ha considerato che il « regalo » ottenuto dai cronometristi spagnoli del secondo tempo nelle prove (anche ai box Ferrari il tempo di 1'23"5 accreditato a Clay risultava inesatto) ha finito per danneggiare la Ferrari. Infatti si pensa che, se Rega non fosse stato in prima fila, sarebbe stato Hunt ad entrare in collisione con Lauda.



Questa foto è stata scattata poco prima dell'incidente di Stommelen. Siamo esattamente al 24. giro. Alle spalle del tedesco c'è la Brabham di Pace Manca già invece la Lotus di Peterson che il giro prima è rimasta eliminata avendo urtato nella discesa. Siamo nella stessa curva che al primo giro si sono scontrate le due Ferrari. Fra 3 km. circa l'alettone di Stommelen salterà via causando tutto quel pasticcio che sapete. A guardare questa foto non appare ancora nessun accenno di distacco dell'ala. Rolf Stommelen è ancora ricoverato alla clinica traumatologica di Barcellona di proprietà del padre di Soler Roig l'ex pilota spagnolo che figurava quest'anno nel comitato organizzatore della corsa. Rolf è ancora molto scioccato moralmente da quanto avvenuto e pare abbia tenuto a sottolineare che gli organizzatori nel suo caso particolare non hanno responsabilità in quanto i guard-rail da lui toccati con la Lola hanno resistito all'urto. Stommelen fra 5-6 giorni dovrebbe poter essere trasportato in Germania. E' fuori pericolo ma ha pesanti fratture, esattamente: nelle due gambe, e un ginocchio, ad un braccio e due costole incrinata. Sarà perciò lunga la degenza prima che possa ritornare così disinvoltamente in bicicletta come mostra la foto piccola (a destra). Invece sono ancora preoccupanti le condizioni di Georger Bertellotti uno dei feriti dalla Lola di Stommelen. Non si tratta di un fotoreporter francese ma del capo dell'ufficio stampa del Principato di Monaco che era in Spagna come osservatore. La Philip Morris gli ha messo a disposizione uno specialista degli occhi perché si teme che lo sfortunato collega possa perdere un occhio dalla parte dove lo schiacciamento della tempia sull'asfalto ha contribuito anche a creargli lo choc cerebrale. Anche il Principe Ranieri segue gli sviluppi della degenza del suo funzionario e ha disposto che fra una decina di giorni, cioè appena trasportabile, venga portato in Francia in una clinica specializzata per non lasciare nulla al caso

NELLA
PAGINA
CHE SEGUE
ALTRE
ECCEZIONALI
IMMAGINI
DELL'INCIDENTE
AL MONTJUICH



Sarà stato per lo scarso tempo delle prove, sia per l'acclimatamento delle vetture che per quello dei piloti ma certo che mai in un GP si sono verificati tanti incidenti insieme come per questo spagnolo '75. Anche se in pratica è stata ribadita la difficoltà da questo punto di vista dei circuiti cittadini per le grosse F.1. Ecco a destra un altro degli incidenti di gara. E' la collisione tra il pilota di F. Atlantic Brise che ingaggiato da Williams dopo la sua farsa con Giorgio Pianta dal cui sponsor aveva già avuto i soldi per l'affitto della F.1 lasciata libera di Laffite. Brise dovrà ritirarsi (è il 26. giro) siamo nel caos post incidente di Stommelen. Nella foto qui sopra si vede il baffo anteriore della Shadow di Pryce schiantato nel contatto.

(ATTUALFOTO)

Copyright per l'ITALIA
**AUTO SPRI
 NT**
GLI ARGOMENTI
 di **JACKY ICKX**



Con passo marziale, Ickx si avvia, il venerdì, ad effettuare qualche giro di prova, rompendo così il « fronte » dei piloti. Lo accompagna il direttore di corsa Vilapadierna

La CSI responsabile di tutti gli equivoci

Nel giugno del 1955, verso la seconda ora delle 24 Ore di Le Mans, la Mercedes di Leveg fu catapultata nella folla in seguito all'incidente con Lance Macklin, causando 102 morti e probabilmente molti più feriti ancora.

La corsa non fu arrestata né dal potere sportivo, né dalle autorità civili. Mike Hawthorn la cui manovra avventata era stata all'origine dell'incidente, e che voleva abbandonare, fu rimandato in pista dal suo direttore di corsa Lofty England, e con l'aiuto dell'abbandono (politico) delle Mercedes-Benz, riportò la vittoria. In un periodico di allora, ho trovato la fotografia di Mike Hawthorn che beve lo champagne dalla bottiglia, sulla linea d'arrivo e sempre al volante.

Per quello che posso giudicare dai documenti che sono a mia disposizione, la grande stampa mondiale non ha mancato di trarre il massimo effetto dalla catastrofe di Le Mans, ma lo sport automobilistico non fu per questo fatto a brandelli. Gli eventi di Montjuich ci mostrano innanzitutto come i tempi sono cambiati in vent'anni.

Si può sicuramente considerare un progresso l'attitudine morale molto più rigorosa alla quale una presa di coscienza generale ha condotto. Non si può tuttavia trascurare il fatto che, nel caso di Montjuich, quest'attitudine morale che si esprime con l'indignazione sia tuttavia nutrita dal culto nuovo per la contestazione in tutte le sue forme (che è diventata una specie di religione naturale per l'uomo d'oggi) e per l'autofobia che regna negli ambienti dell'informazione.

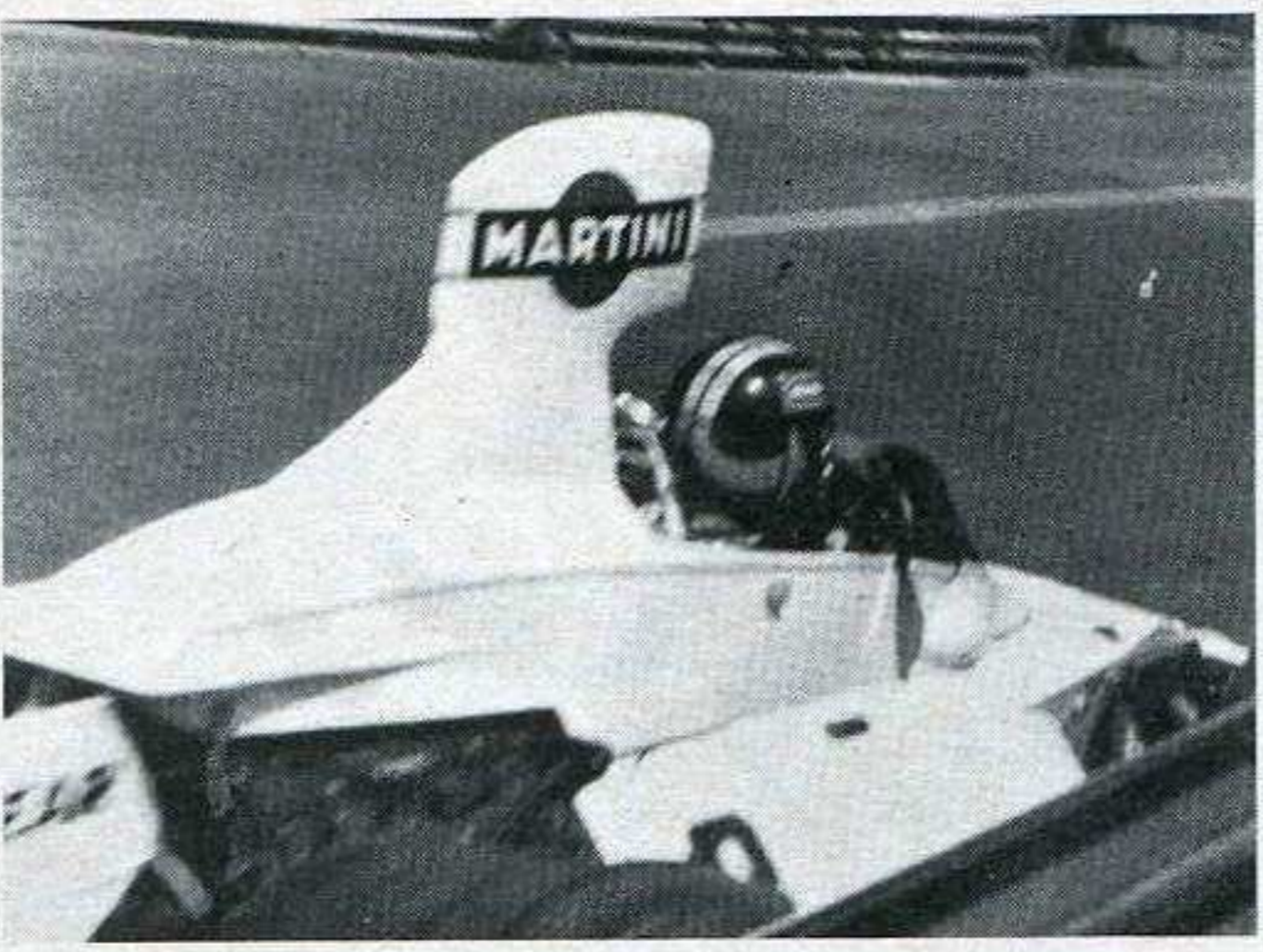
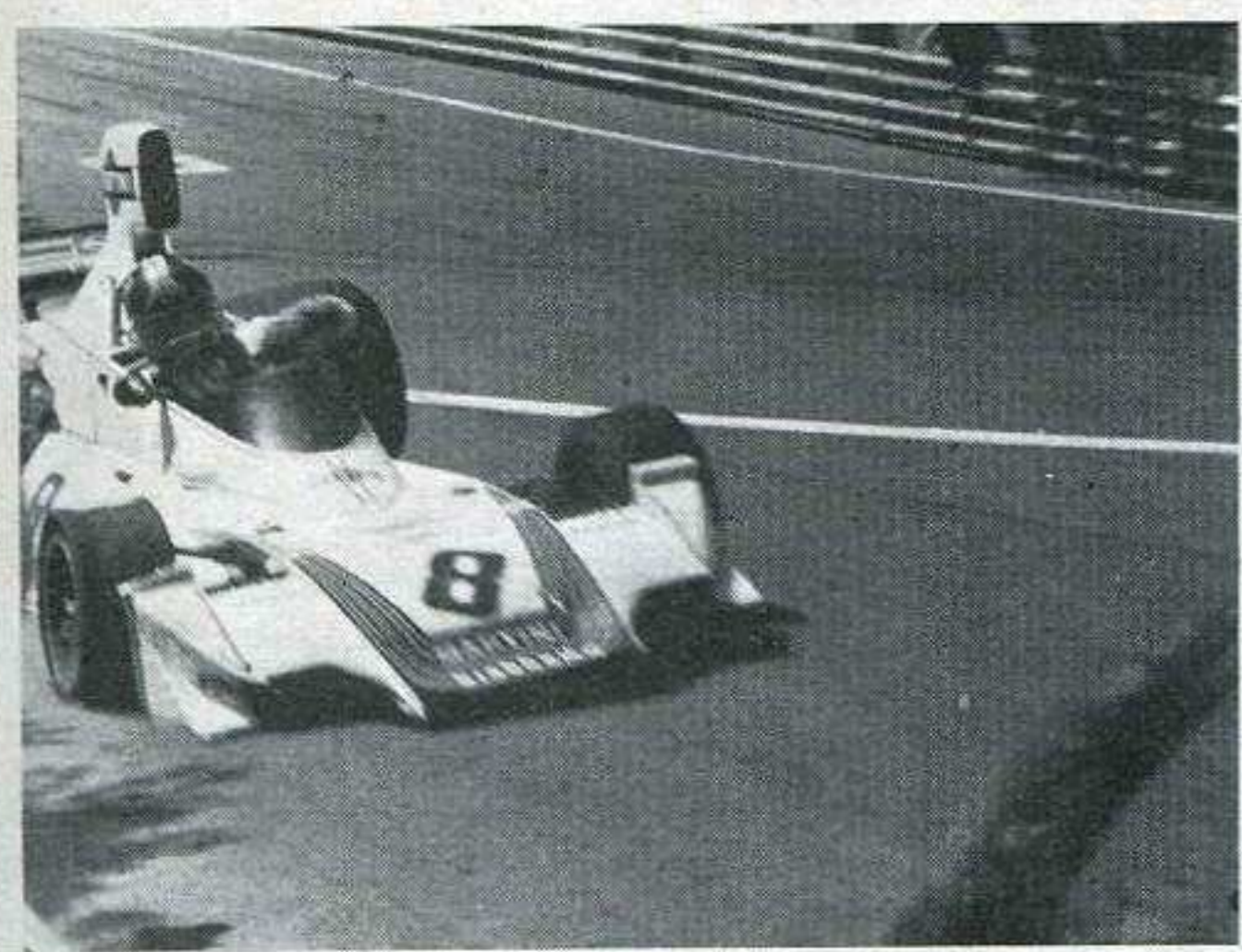
Nondimeno, penso che si possa considerare come fattore principale del mutamento d'opinione che si è prodotto nel corso dei vent'anni che separano la catastrofe di Le Mans dal grave incidente di Montjuich, una chiarezza di spirito della coscienza pubblica, chiarezza di vedute che le ha fatto rigettare il mito prometeico della corsa automobilistica, per non più vederci che uno sport, cosa che esso è in realtà.

Si sa oggi che il gioco è un elemento naturale e vitale per le specie animali, perché i piccoli vi imparano l'arte di sopravvivere. Lo sport, che è un gioco preso sul serio, e che è basato sulla competizione (chiave dell'avventura umana) altrettanto che sull'esercizio, non potrebbe essere un elemento trascurabile, e neppure secondario della civiltà, ma non dovrebbe causare perdite in vite umane.

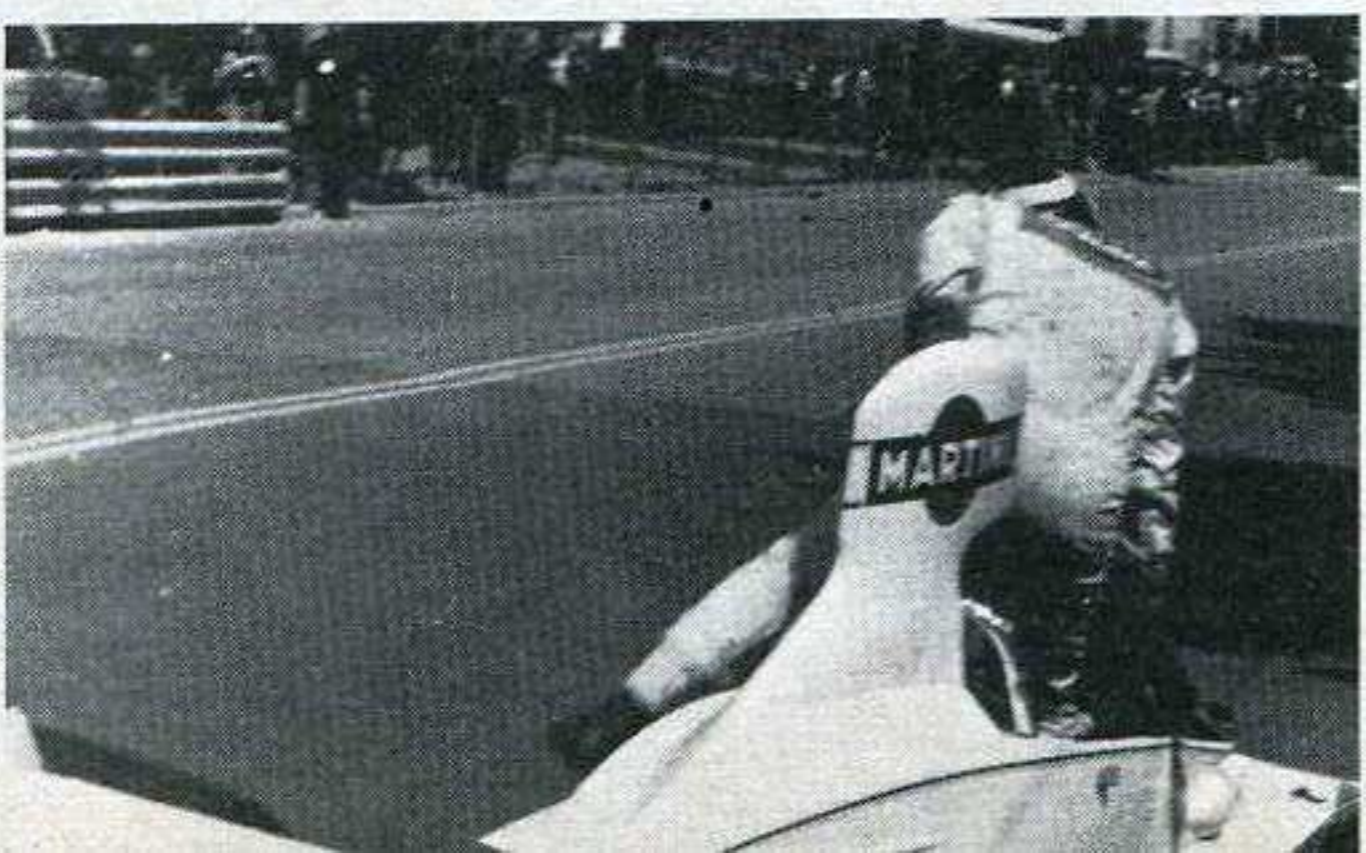
Questo è sfortunatamente utopico, di modo che ogni azione basata su questo sogno



Ritorno alla vita



In questa sequenza fotografica, il « film » dello scampato pericolo da parte di Carlos Pace. Nella foto grande, in alto, la vettura n. 22 sta concludendo la sua tragica traiettoria (freccia grande), mentre la Brabham di Pace striscia lungo il guard-rail, nascosta per ora dagli spettatori. Se ne vede il periscopio, indicato dalla freccia piccola. Con le sospensioni di destra danneggiate, la Brabham striscia la scocca sull'asfalto, prima di fermarsi



Dopo aver controllato la sbandata della sua Brabham-Martini con evidente sforzo, Pace riesce finalmente ad arrestarsi e cerca di scendere (foto qui sopra). I suoi primi sforzi sono frustrati dal tubo corrugato che porta aria alla combinazione del pilota, ma in un successivo tentativo il tubo si rompe e « Moco » riesce ad uscire dall'abitacolo. Finalmente al sicuro (sopra a destra), Pace si volta verso il luogo dell'incidente



Carlos Pace, 24 ore prima. E' sul carrello portagomme della Brabham. Nel subconscio, forse aveva intuito quali erano le macchine giuste per correre nel toboga Montjuich



**PACE conferma
«Non ho potuto
evitare ROLF»**



Interrogato subito Pace, veniamo ragguagliati, dal linguaggio delle mani, sulla meccanica dell'incidente. A caldo, Carlos ci diceva di non aver potuto evitare la toccata di gomme

cade automaticamente nel falso. La saggezza comanda di introdurre il più possibile come sicurezza nello sport automobilistico. Cosa che dovrebbe condurre a mai chiedere l'impossibile. E questo è un primo punto che tenga a stabilire.

Da quando sono rientrato a casa, la sera del G.P. di Spagna, leggo i giornali e l'«Equipe» in particolare, ed ecco (fra l'altro) che cosa vi ho letto:

«Emerson Fittipaldi ritiene che gli organizzatori e i piloti portano la responsabilità dell'incidente che ha marchiato il Gran Premio di Spagna».

«L'Equipe», che spalleggia volentieri i contestatori e gli agitatori, adotta oggi Emerson Fittipaldi come aveva adottato il suo predecessore Jackie Stewart. Tuttavia c'è una gran differenza fra i due personaggi.

Ma per ritornare al presente (che è per definizione un fatto di sempre) mi pare puerile indicare subito degli accusati invece di cercare, in priorità assoluta, di vederci meglio. «E' colpa tua», «No, e la tua», sono propositi di bambini che bisticciano. Per l'uomo che ha raggiunto l'età della ragione, ogni avvenimento è la risultante di molteplici componenti di cui alcune implicano sicuramente delle responsabilità, e persino eventualmente una certa colpa, ma di cui altre erano inevitabili per il motivo che erano nell'ordine delle cose, e di altre ancora, che si voglia o no, che appartengono alla fatalità nel senso che esse non hanno altro rapporto con le altre componenti che una coincidenza nello spazio e nel tempo.

Mi sembra che nel caso particolare del dramma di Montjuich, il primo lavoro sarebbe di analizzare i fatti, per scoprire tutti gli elementi che hanno avuto un ruolo nell'affare e, senza occuparsi presentemente di responsabilità e di colpa, vedere dapprima come si potrebbe fare per evitare che si riproducano ancora nell'avvenire.

Ecco qualche domanda che mi pare si ponga da sé, in seguito agli avvenimenti di Montjuich. Tocca a ciascuno di noi di darvi, secondo la nostra coscienza, la nostra risposta.

Era opportuno, nel 1975, far disputare una prova del campionato del mondo dei costruttori su di un percorso di strade pubbliche trasformate in circuito una volta ogni due anni, e il cui tracciato autorizza a raggiungere i 270/280 Km. all'ora allo stesso modo che su un circuito permanente e creato per questo scopo? (Ma forse l'automobile club di Spagna non poteva contrariare i diretti interessi di Barcellona).

Era bene ritardare fino all'ultimo minuto i lavori biennali di questo circuito? (ma forse la municipalità si opponeva che fosse altrimenti).

Era bene che i delegati della C.S.I. e della G.P.D.A. incaricati di controllare i dispositivi di sicurezza del circuito, arrivassero solo otto giorni prima delle prove? (Ma forse il ritardo nella preparazione del circuito non permetteva di operare prima).

Era bene, quando questi delegati hanno constatato che i lavori abituali non erano ancora fatti otto giorni appena prima delle prime prove, imporre ancora dei lavori supplementari agli organizzatori già in difetto? (Ma forse era rischioso per questi signori di non assolvere ai compiti per i quali erano stati delegati).

Era bene che gli organizzatori, già sorpassati dagli avvenimenti e messi di fronte a dei lavori supplementari, facessero passare questi ultimi in precedenza? (Ma sarebbero stati tacciati di tutte le cattive volontà del mondo, se non se ne fossero preoccupati).

Era bene che non abbiano accelerato la cadenza dei lavori? (Ma forse era impossibile trovare immediatamente e senza preavviso la mano d'opera necessaria).

Era bene, quando i piloti hanno scoperto le carenze dei lavori del circuito, dichiarare guerra agli organizzatori dodici ore prima dell'inizio delle prove? Non sarebbe stato meglio adottare un'attitudine cooperatrice e cercare la soluzione la meno cattiva possibile al problema acuto che si poneva? (Ma si può sperare un'attitudine cooperativa da un organismo di urto come la GPDA?).

Era bene che i piloti aumentassero ancora la confusione e il disordine, dapprima disapprovando il loro delegato ufficiale, e poi ponendo delle esigenze personali e contraddittorie? (Ma in un caso così serio come il compromesso sulla sicurezza personale, si può sperare che l'individuo si inchini davanti ad un altro, soprattutto se sono l'uno e l'altro individualisti?).

Era bene che rappresentanti, dovutamente incaricati della CSI a Barcellona, si trovassero di fronte a questa situazione esplosiva il giovedì sera, adottando l'attitudine di Ponzio Pilato e lasciassero alle cose la cura di arrangiarsi da sé? (Ma ci si può attendere un'attitudine virile dai Pulcinella?).

Non sarebbe stato meglio che avessero preso la responsabilità di proibire le prove del venerdì, per aumentare il tempo messo a disposizione della trasformazione del circuito, avvertendo fermamente gli organizzatori che l'annullamento della corsa sarebbe stato pronunciato se il lavoro non fosse terminato il venerdì sera, e domandando ai concorrenti e ai piloti uno sforzo di buona volontà per piegarsi al nuovo orario (di fortuna) delle prove?

Era bene, quando gli organizzatori ebbero mostrato il venerdì la loro buona volontà ed i lavori del circuito erano in corso, che i piloti facessero sciopero alla seconda prova che avrebbe loro permesso di imparare il circuito e provare una volta le loro vetture, senza cercare pertanto di fare dei tempi? (Ma per aver partecipato regolarmente a questa prova regolamentare, mi sono fatto trattare da contestatore da «L'Equipe»).

Era giusto, quando le cose erano arrivate a questo punto, che i delegati della CSI proponessero seriamente — e ufficialmente — ai piloti fissati a buon diritto sulle insufficienze del dispositivo di protezione, di procedere alle prove come se nulla fosse e discutere, dopo, se fosse o no opportuno correre? (Altrimenti detto: «vediamo se si produce un incidente. Se ne succede uno, ma allora soltanto, annulleremo la corsa». Ma che si può aspettare d'altro che ingenuità e incompetenza da un incompetente che è anche ingenuo?).

Era bene, quando quest'assurda proposta fu respinta a causa della sua assurdità e del suo poco coraggio — quando la preparazione del circuito era terminata — che gli organizzatori abbiano fatto suonare la minaccia, impossibile da controbattere, di far sequestrare le vetture dalla giustizia, per causa di rottura di contratto, se i piloti non si fossero presentati alla quarta e ultima seduta di prova? (Ma con gli obblighi verso la città e il pubblico, e gli investimenti fatti, si poteva forse sperare che degli esseri così ridotti alle strette si astenessero volontariamente dal prendere provvedimenti coercitivi a loro portata?).

Era bene, quando i costruttori si trovarono di fronte a questa minaccia impossibile da parare, che siano intervenuti a loro volta con la stessa fermezza presso i piloti per rispettare i contratti che li legavano? (Ma non si può fare che lo stesso sopraddetto commento).

Era bene, quando i piloti si trovarono così presi fra l'incudine della GPDA e il martello del loro costruttore, che abbandonassero Emerson Fittipaldi invece che il loro padrone che poteva reclamar loro dei conti e metter fine alla loro carriera? (Ma non si ammette forse che la necessità detta la legge?).

Era bene, infine, quando le cose furono così rientrate in un ordine apparente, ma era mancato il tempo per la messa a punto delle vetture e per misurare le insidie del circuito, che i piloti si siano avventurati sul circuito di Montjuich come hanno preso l'abitudine di fare sui circuiti artificiali dove è assicurato un massimo di sicurezza? Non sarebbe stato più opportuno adottare una certa moderazione, così come per parte mia ho fatto, con il risultato che non ho corso il minimo rischio e mi sono ritrovato in testa? (Ma basta un cattivo esempio per scatenare un contagio).

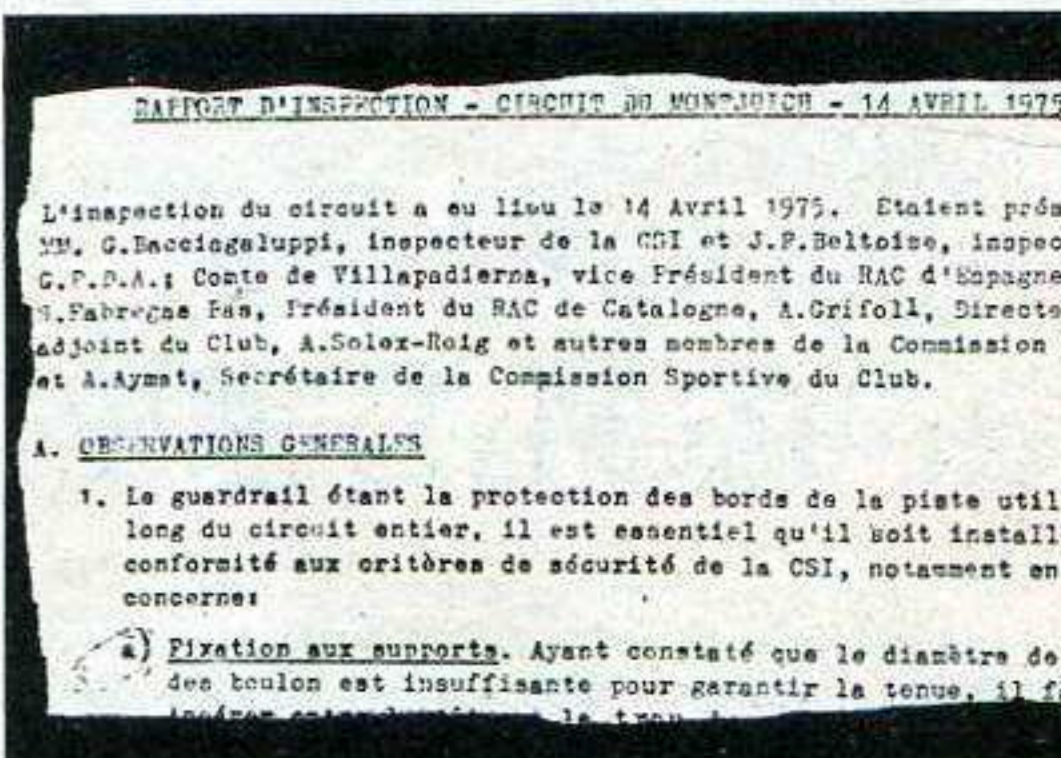
Queste sono, lo ripeto, le domande che è importante porsi se si vuol vedere con più chiarezza nei fatti di Montjuich e trarne non delle accuse, ma delle lezioni per un avvenire che può essere il più vicino di quanto si pensi. Ne riparleremo presto.

Jacky Ickx

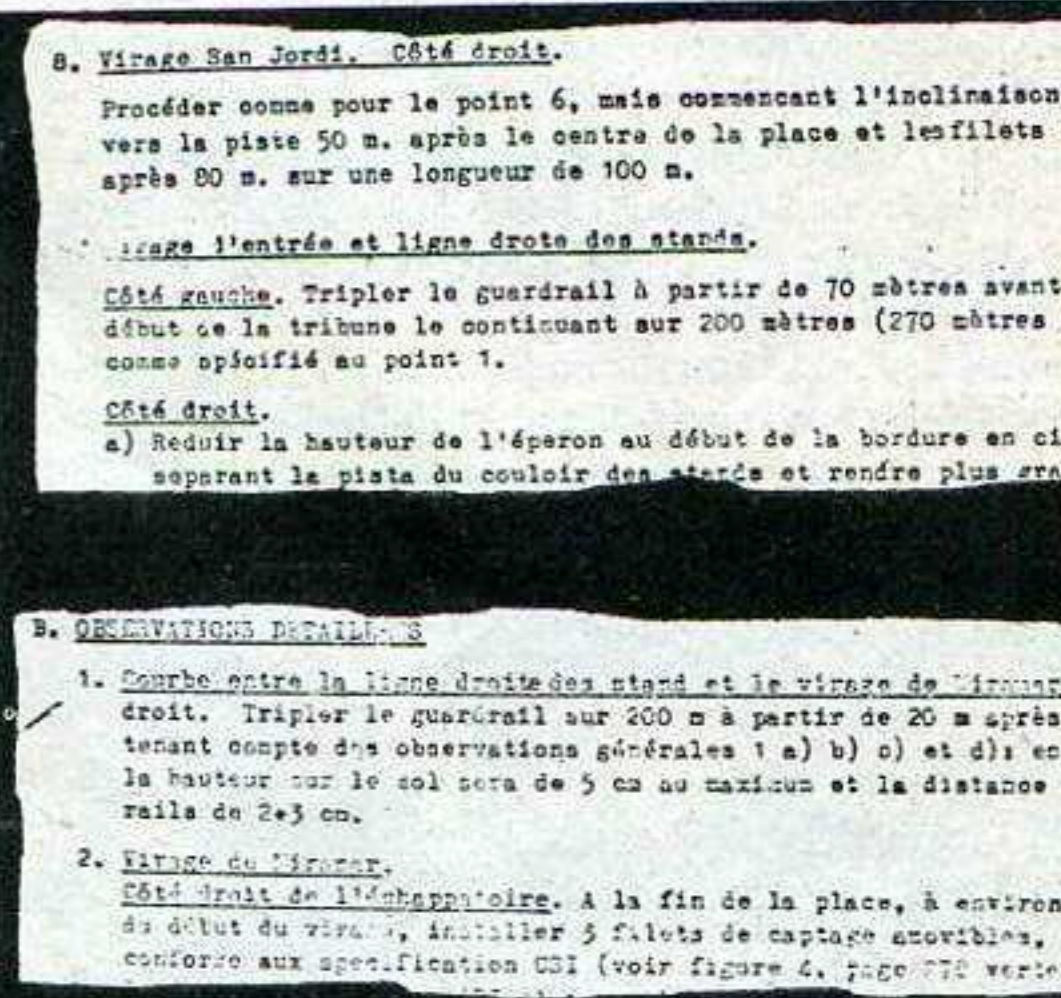


Beltoise con Thompson della Marlboro, dopo l'incidente. La Marlboro è stato l'unico sponsor che ha lasciato liberi i piloti di decidere

La lettera di BELTOISE



La parte iniziale del rapporto di ispezione redatto da Beltoise e Bacciagaluppi, due settimane prima del GP.



In questi due stralci, si nota come gli ispettori della CSI avessero preteso in tutto 470 metri di guard-rail triplo, sul rettilineo d'arrivo

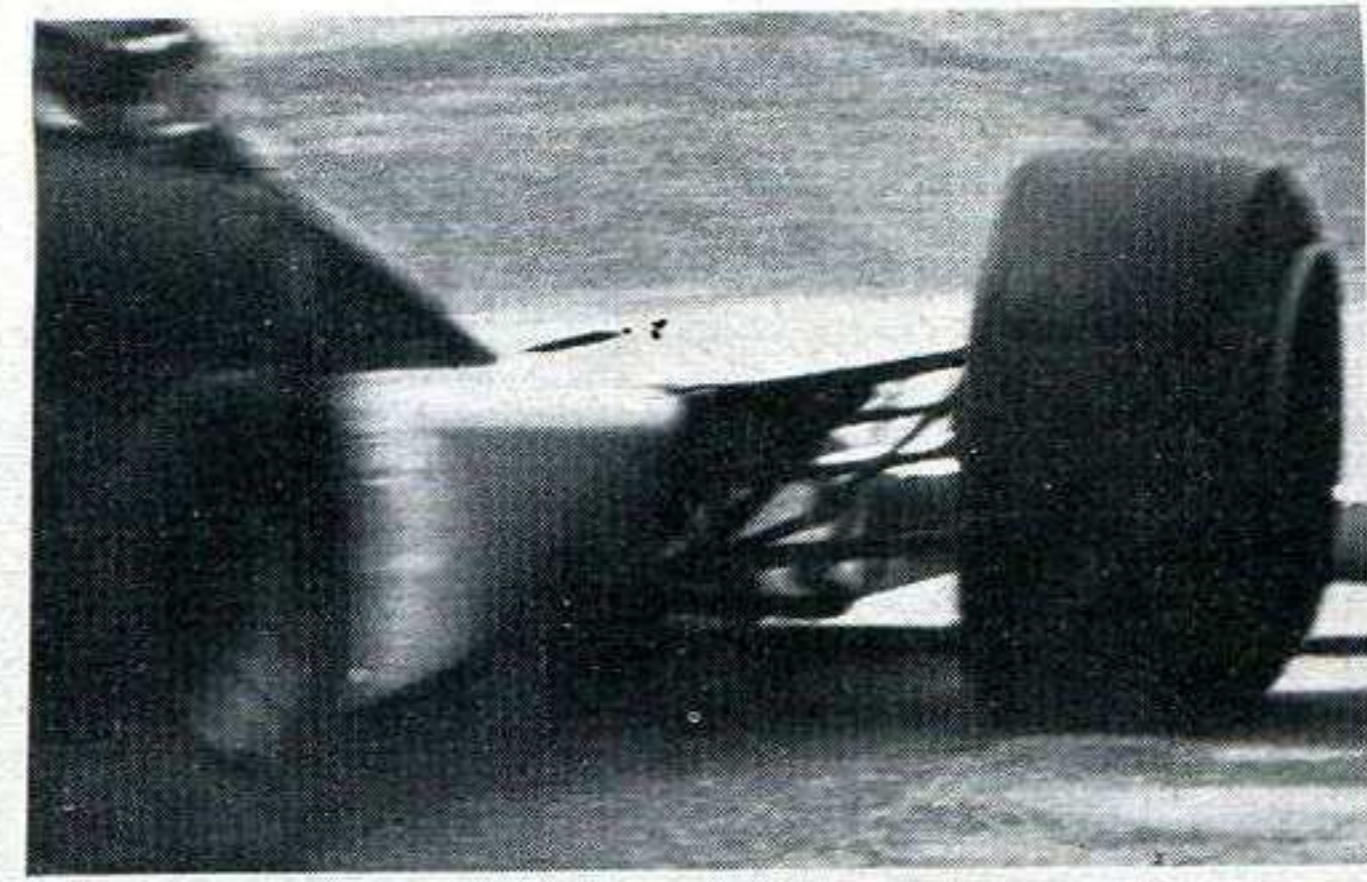
Nella lettera-rapporto di cui avete visto alcuni stralci, i due ispettori mandati a Barcellona dalla CSI, cioè Bacciagaluppi e Beltoise avevano elencato una serie di modifiche che non facevano altro che seguire la lettera delle norme CSI in materia di sicurezza dei circuiti.

Essa fa anche cadere l'alibi scovato dagli organizzatori, riferentesi alla per loro «assurda» richiesta di triplicare i guard-rail, richiesta il cui assolvimento avrebbe impedito l'effettuazione degli altri lavori richiesti, in primo luogo il fissaggio delle barriere.

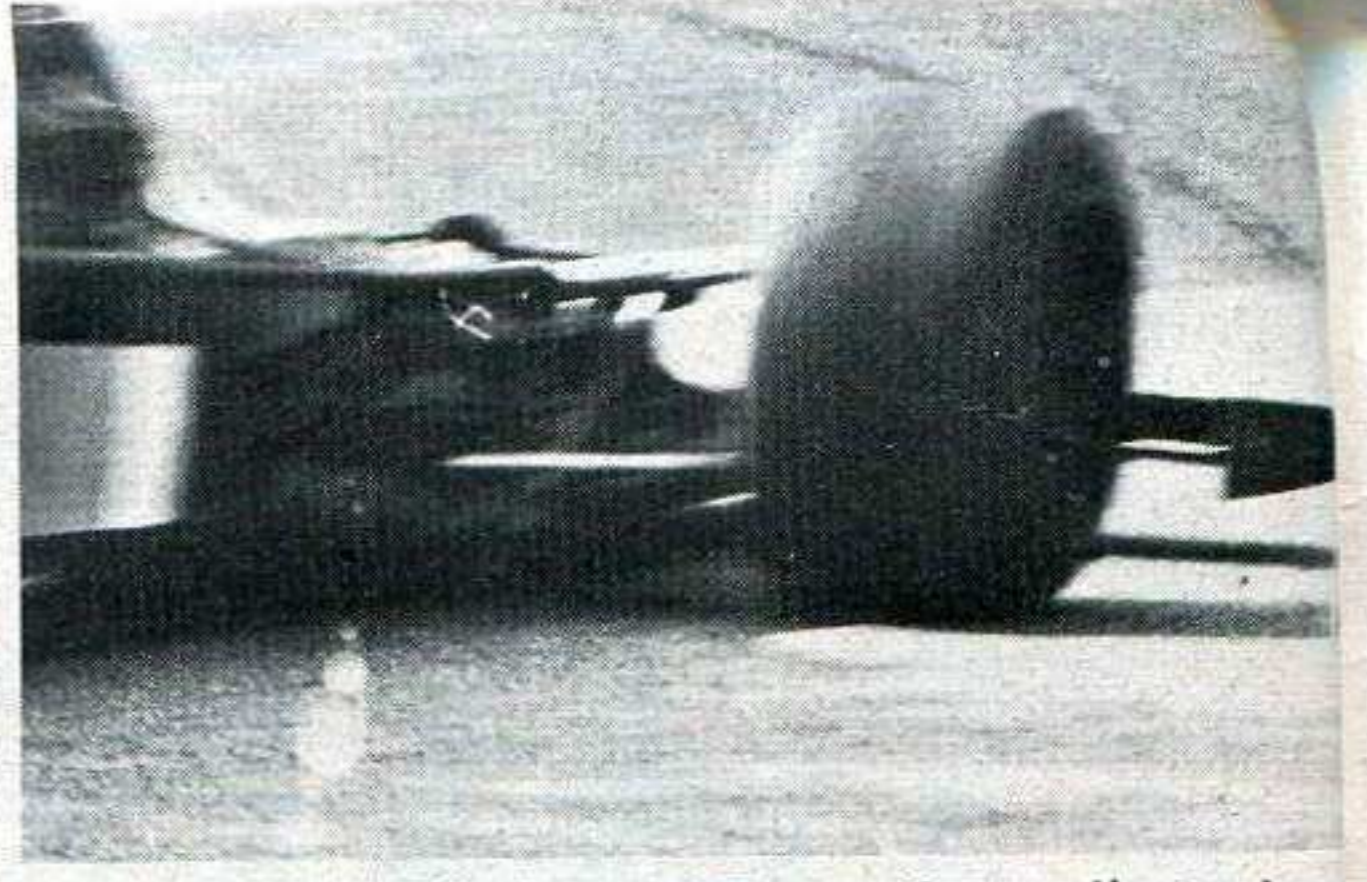
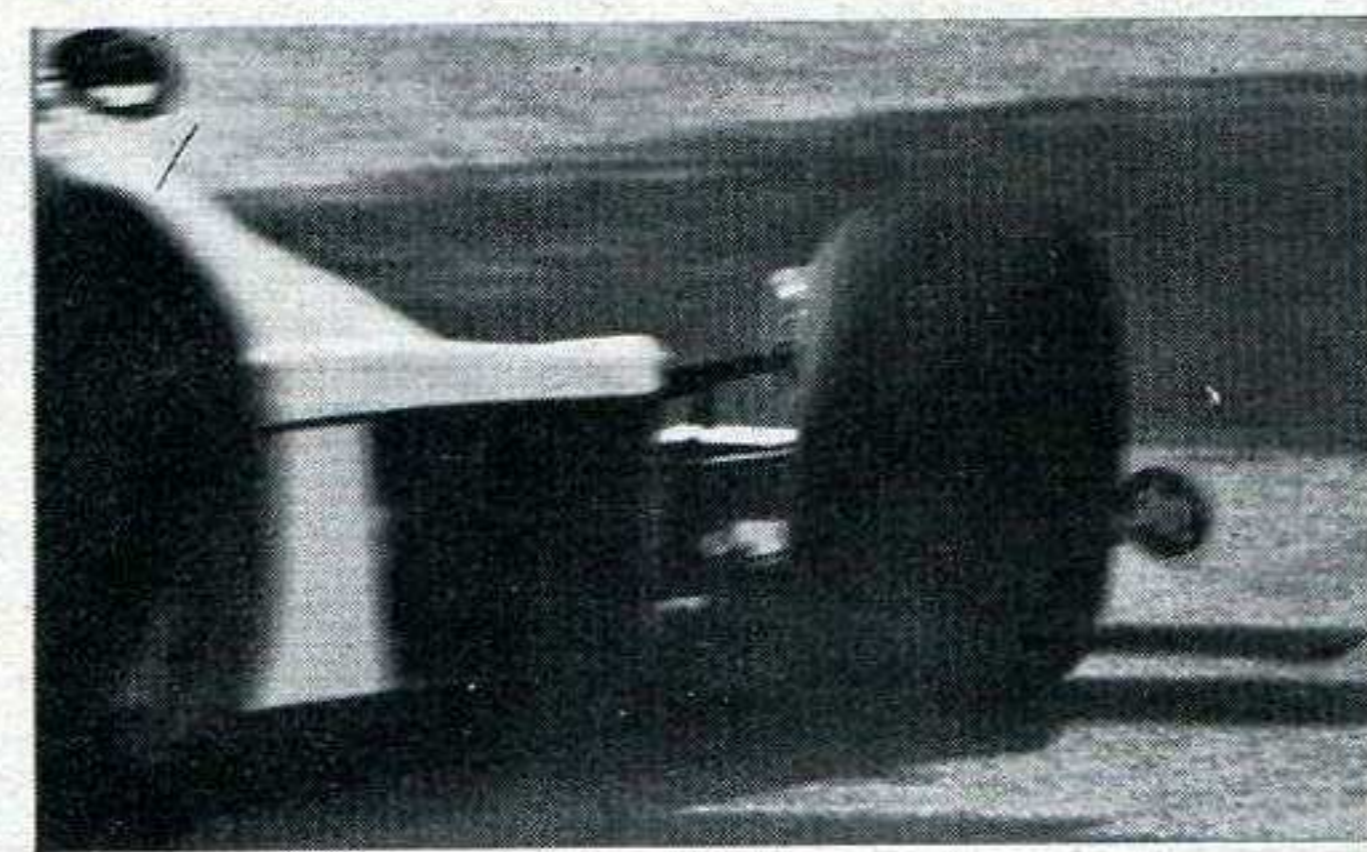
In realtà, come si legge, Beltoise aveva chiesto di triplicare le barriere «dove possibile», limitandosi ad esigerle sui due lati del curvone dopo i box, proprio quelli teatro del tragico incidente di Stommen. Fra l'altro, proprio nel punto in cui la Lola è uscita, la postazione dei pompieri non era protetta da una rete sfalsata, e le reti di protezione del pubblico non erano rinforzate dai cavi d'acciaio prescritti. Cadono quindi anche certe accuse di negligenza che molti piloti avevano fatto a Beltoise, responsabile — secondo loro — di un'ispezione non adeguata.

E' il momento de la **F1 in città**

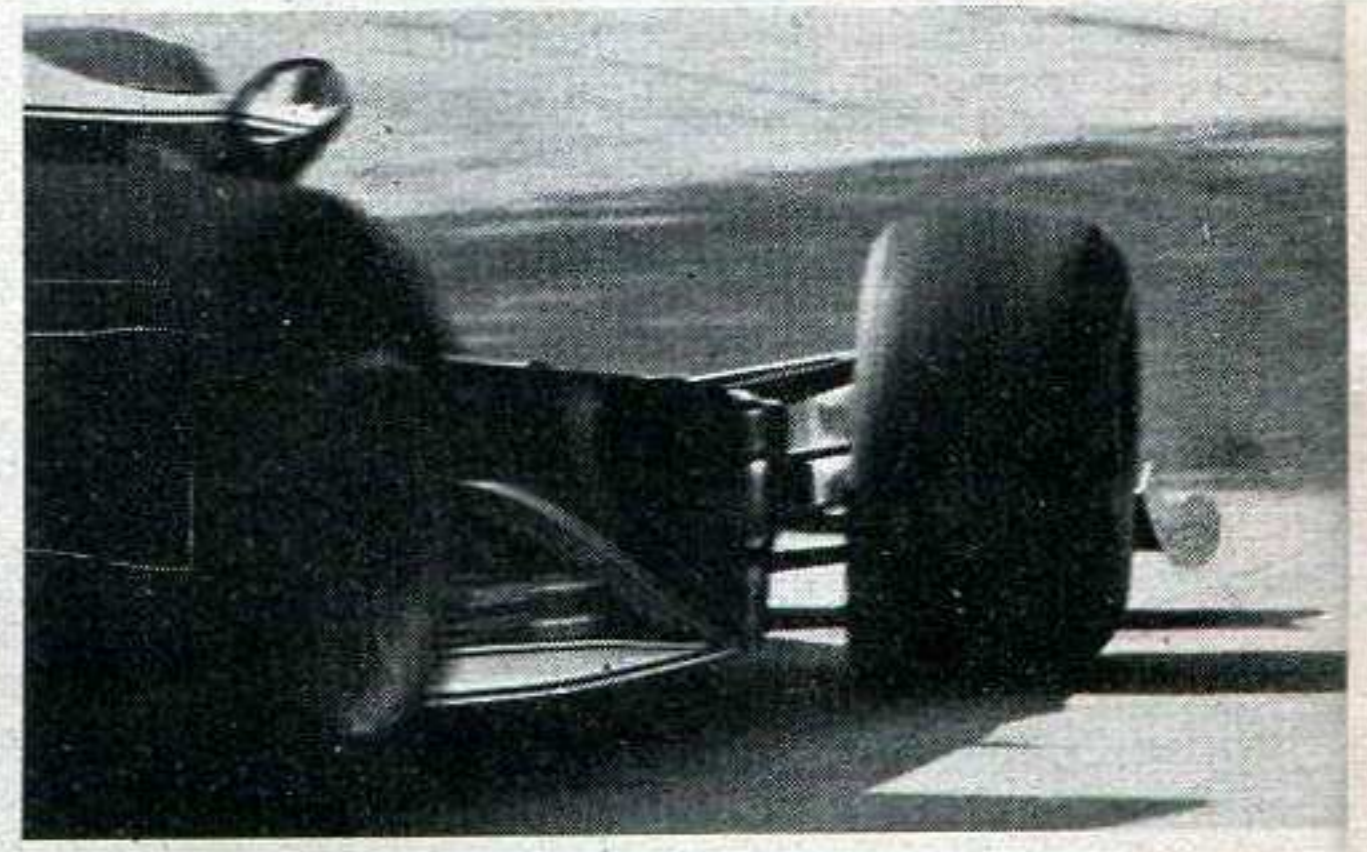
ovvero: mastichiamo di **ROLL-STEER**



Deformazioni professionali: sopra la Vel's Parnelli di Andretti, sotto una delle Lola-Embassy



Sopra, la UOP-Shadow di Pryce. Sotto, l'anteriore destra della Ferrari 312 T: gomme come « pere »



Visto che domenica prossima si correrà un altro « Gran-Premio-che-fa-paura », tanto vale far quattro chiacchiere sulle condizioni in cui un veicolo concepito per andare svelto viene a trovarsi quando lo si imbudella in un percorso da belle di notte. Indubbio che lo spettacolo ne risulta esaltato, tanto per dirne una. Ma è (o dovrebbe essere) altrettanto chiaro che una certa dose di buon senso si renderà necessaria se vogliamo che il gioco resti bello.

Dopo l'immane sfuriata dei necrofilo di complemento, attenuata ahiloro dal fatto che i coinvolti nel « tonneau » di Stommelen erano solo fotografi, pompieri e commissari, sarà il caso di osservare certe immagini della corsa di Montjuich che ci sembrano significative sul piano dei come e dei perché.

Il fatto che la classifica finale di una corsa venga stilata in funzione della velocità, ovvero del tempo impiegato dal vincitore e da chi via via lo segue, dipende soprattutto dalla voglia di semplificare le cose. I limiti di prestazione entro i quali si arrovela una qualsiasi macchina da corsa sono (molti) altri, fra i quali possiamo porre ai primi posti l'accelerazione, la frenata e il potere sterzante. A questi tre parametri principali ci vien da aggiungere non tanto la velocità pura quanto la stabilità in velocità pura, che finisce per identificarsi con l'aerodinamica. Ma senza andare troppo nel difficile,

Per fissare le idee, una vettura dal centro di rollio posteriore alto e con preponderanza del peso del retrotreno « sentirà » maggiormente l'effetto dell'appoggio sulla ruota posteriore esterna, dando luogo a un effetto di sovrasterzo indotto dal rollio (roll-oversteer). La cosa, oltretutto, non avviene « illico et immediate » ma con un certo ritardo dovuto all'inerzia delle masse non sospese: ecco il perché di quelle sterzate apparentemente senza effetto che hanno però lo scopo di non farsi prendere in castagna dalle reazioni del curvibile.

Se concentriamo la massa di un veicolo attorno al suo centro di gravità e « indoviniamo » le sospensioni, l'eventuale roll-steer residuo sarà una faccenda pressoché immediata il che è, più o meno, ciò che si tenta di realizzare alla Ferrari. Il caso opposto può accadere quando si hanno masse notevoli concentrate lungi dal baricentro e magari, sospensioni indulgenti. In queste condizioni ci si può attendere un ritardo di un paio di secondi prima che l'effetto roll-steer si manifesti in pieno.

In altre parole, dovendo percorrere una « esse », può accadere che il rollio stia ancora arronzando la vettura verso destra quando il volante già da un po' è stato girato a sinistra come vuole il percorso. La sarabanda di uscite che ha caratterizzato il G.P. Spagna fino alla sua prematura conclusione ci sembra la logica conseguenza di



Peterson e la sua veneranda « 72 » ci mostra lo strano profilo del pneumatico anteriore destro, il cui cerchio tende a sporgere dal fianco, e ci riesce anche... Contemporaneamente, la gomma cerca di intrufolarsi sotto, non sappiamo con quali effetti sull'impronta a terra della gomma



Più o meno le stesse considerazioni valgono per la Ferrari 312 T di Regazzoni, sorpresa nello stesso punto. Gli effetti di rollio assumono qui una minore evidenza



Un altro discorso per la Parnelli di Andretti, che scriscia il baffo per terra, mentre le ruote anteriori appaiono diritte, senza camber positivo

diremo solo che a Barcellona le forze, gli impulsi, le quantità di moto care a Newton, acquistavano una loro concreta evidenza nella deformazione dei materiali tormentati.

Trovarsi all'esterno di una curva in queste condizioni comporta, per ogni macchina che passa, un attimo fuggente nel quale la posizione dell'osservatore giace sulla tangente alla traiettoria e si presta ad almeno due considerazioni:

- 1) che quello è il momento meno adatto all'eventuale verificarsi di una perdita di aderenza;
- 2) che ogni vettura ha un suo modo di comportarsi quando si trova in appoggio sulle ruote esterne.

Le quali ruote, sorprese nel momento psicologico, assumono forme da fare invidia alle migliori pere Williams e camberaggi ben diversi da quelli previsti da quelli previsti in sede di progetto. (Vedi sequenza dei dettagli).

L'uscita del tornante Miramar e il successivo slalom per i vialetti del parco ci presentavano un completo campionario di mariuolerie con le quali affaccendati signori (e una signorina) smanettavano da matti senza che in apparenza nulla accadesse. In realtà quei violenti colpi di sterzo dimostravano la presenza di « roll-steer » in dosi massicce, visto che la vettura procedeva magari sbilenca, ma in linea retta o quasi.

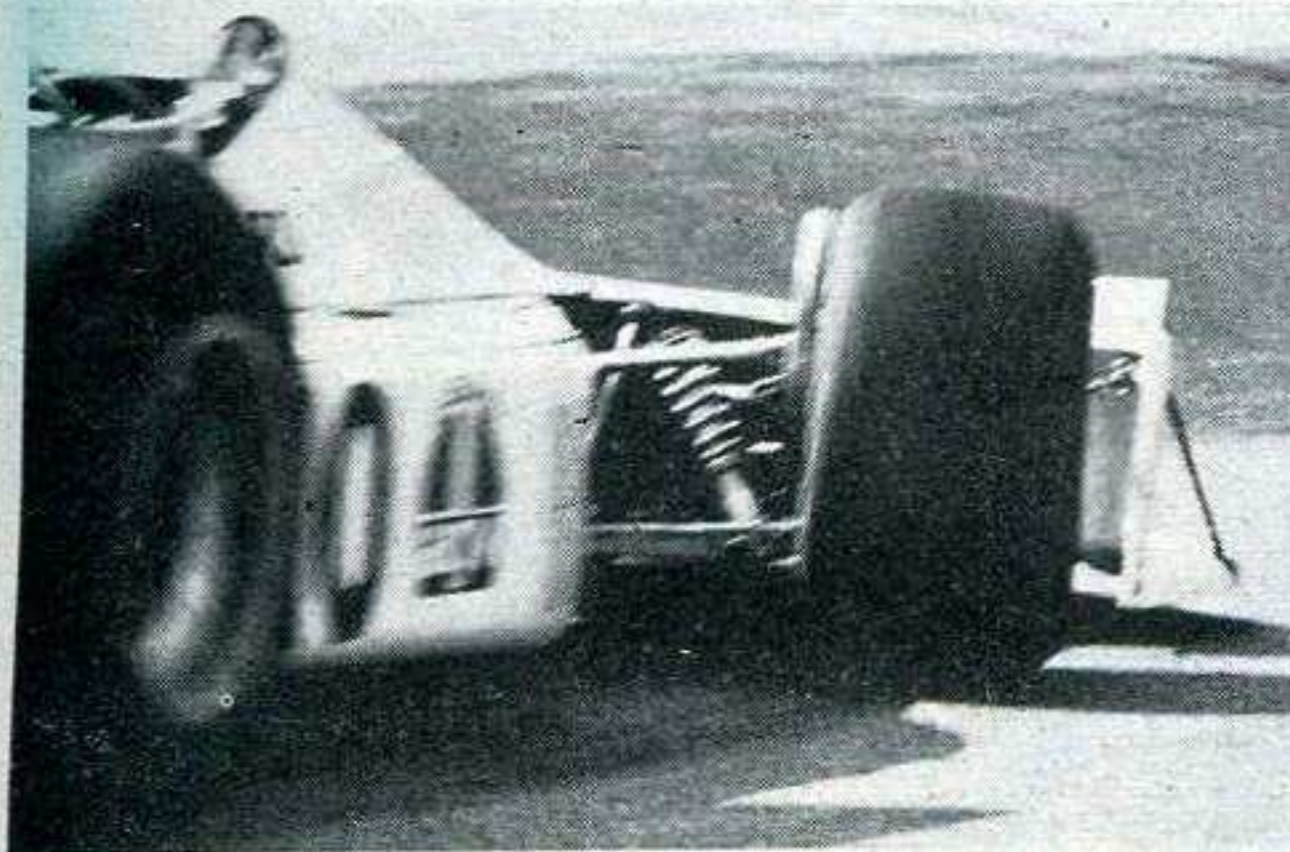
Chiediamo scusa a color che sanno, aggiungeremo che il roll-steer non è roba da mangiare, ma un effetto transitorio che influenza la traiettoria curvilinea descritta da un veicolo; e tanto più si manifesta se il veicolo stesso è condotto in maniera aggressiva.

assetto sommari, regolati ad avanzamento fra un meeting e un press-release.

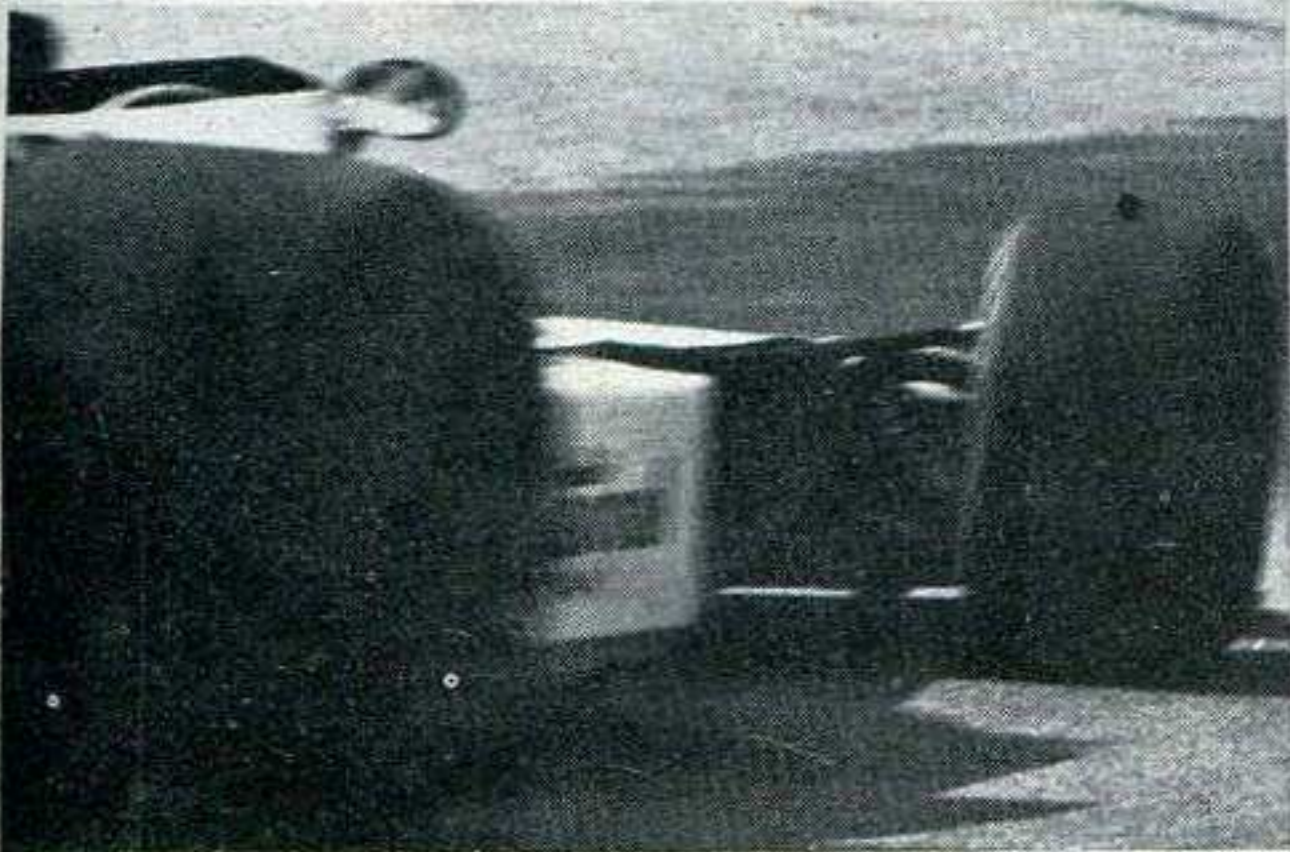
Raramente, poi, abbiamo udito stridere i freni in Formula Uno come e quanto nell'ultima edizione del Montjuich; altro indice di tormento dei materiali che, pur non presentando le deformazioni spettacolari osservabili sulle gomme, soffrono in silenzio fino ai loro limiti fisici. Tutti quanti, infatti, i concorrenti esibivano i dischi freno impatacchati di smalto termoreagente per avere un'idea di come lavora il DS11. Che non è, come si potrebbe pensare, l'avv. Montezemolo direttore sportivo della vettura n. 11: si tratta di un ormai famoso materiale d'attrito per impianti frenanti, usato negli ultimi anni da tutti i corribondi.

Roba favolosa, in senso tecnico, per la facoltà di conservare il coefficiente di attrito attorno allo 0,30 in un arco di temperatura che va da 0° a 900°C. Ciascuna pastiglia si compone di una massa in fibre di amianto non orientate, nella quale sono equamente disperse particelle di rame. Il rodaggio di cui dicevamo sopra richiede qualche giro percorso ad andatura tranquilla con frequenti ma leggere applicazioni dei freni; così facendo la pastiglia provvede per così dire ad autosmaltarsi con uno straterello di rame fuso che si deposita anche sui dischi. Poiché il rame fonde a 1080° C, è chiaro che detta temperatura andrà superata almeno momentaneamente perché ciò che deve accadere accada.

Ecco anche il motivo per cui nella fase finale del rodaggio freni assistiamo ai robusti frenatoni del cosiddetto « pre-fading », che ha anche lo scopo di provocare la prima scaldatura a temperatura di esercizio. Diversamente si rischierebbe che la tempo-



Le « povere » gomme al tornante di Barcellona: sopra, la Lella. Sotto, la Frank Williams vecchia



Si rompono le alleanze per la F. 1

FERRARI per Montecarlo ottiene solo 18 partenti

LONDRA - In una riunione durata sei ore l'Associazione Costruttori F. 1 ha discusso la proposta di Ferrari sul numero massimo di partenti per ogni Gran Premio, e già da Montecarlo si dovrebbero vedere in pista solo 18 vetture. Questo è già stato deciso e ora la proposta è stata sottoposta per formalità a Le Guezec. E' stato anche deciso che il solo metodo per decidere i 18 partenti sarà in base ai tempi realizzati nelle prove ufficiali.

Non c'è stato un rappresentante ufficiale della Ferrari alla riunione, ma vi sono stati continui contatti telefonici con Montezemolo

e lo stesso Enzo Ferrari (e si è capito chiaramente che la proposta era stata da Ferrari stesso). Non è stato possibile stabilire se la decisione dei costruttori è stata presa all'unanimità, ma sembra molto probabile che ci siano stati diversi dissensi, protrando a lungo la riunione. In tutti i casi sembra che si sia raggiunta l'unica decisione possibile alla luce della tragedia di Barcellona.

Si è discusso anche sulla sicurezza, in particolar modo degli altri circuiti, ma pare che ancora nessun'altra conclusione sia stata raggiunta.

ranea caduta del coefficiente di attrito attorno allo 0,25, corrispondente alla scaldatura stessa, avvenisse nelle prime fasi di gara il che è quanto meno antiigienico.

Delle tante novità che sembrava dovessero far la loro comparsa a Barcellona si è visto molto poco. L'unica originalità vera era tanto piccola che non ci andava dentro neppure Merzario, ma di questo avete già letto. Non si sono visti per contro i radiatori « flush-mounted » sui fianchi, annunciati da Frank Williams ad AUTOSPRINT, ma si tratta a quanto pare di un ritardo di consegna dei nuovi gruppi; vedremo a Montecarlo. La soluzione sta diventando très chic perché — udite ciò che si dice — permette di ridurre la sezione frontale disponendo gli scambiatori in un piano parallelo alla vena d'aria. La quale aria trova lo stesso un incentivo attraverso il fascio di tubi alettati nella depressione comunque esistente in coda, la stessa che gli avversari meno veloci tentano di utilizzare come rimorchio, inserendosi nella scia.

Altre novità poco notate si trovavano in fatto di dispositivi aerodinamici, sia in fatto di profili alari la cui curva di intradosso si avvicina sempre più a un angolo retto, per ora col vertice raccordato, sia in fatto di musci diversi fra i quali scegliere in funzione del tracciato. Idea di Tyrrell sulla strada di divenire uso generale.

La Mc Laren, prima ad impiegare un apposito leveraggio onde ottenere sospen-

L'assenza della Ferrari alla riunione londinese dell'Associazione F. 1 non era strettamente legata a quanto avvenuto a Barcellona. E' noto che da qualche settimana c'era maretta nei rapporti tra Ferrari e gli altri costruttori. I punti di vista nel « circo » non combaciavano più. La Ferrari aveva indirizzato una lettera ai « colleghi » nella quale pare venissero sintetizzati in 8 punti gli elementi di dissenso. Tra essi c'era appunto la questione del numero dei partenti a Montecarlo e in altre piste ritenute non idonee ai 26 partenti come l'Associazione costruttori fece approvare sin dal Montjuich. Sulla reazione emotiva di quanto avvenuto a

Barcellona anche i costruttori inglesi non hanno avuto il coraggio di insistere e la Ferrari ha avuto partita vinta (è ovvio che la CSI non potrà non dichiararsi d'accordo sulla riduzione a 18 dei partenti a Montecarlo). Bisognerà vedere ora quale risposta sarà data alla Ferrari sugli altri punti di contrasto che coinvolgono la questione della riduzione della capienza dei serbatoi che ovviamente la Ferrari non può accettare avendo il 12 cilindri (e ora ha dalla sua parte Ecclestone che presto avrà l'Alfa e la Shadow che punta sul Matra), e dell'indirizzo alla riduzione di cilindrata propugnata da Cosworth. Il braccio di ferro è appena cominciato.

La CSAI accusa la CSI

MILANO - Martedì scorso, a Milano, la delegazione italiana presso la Commissione Sportiva Internazionale si è riunita per discutere i fatti di Barcellona. Erano presenti i cinque rappresentanti italiani attualmente con incarichi nella CSI, e cioè Rogano, Ceard, Bacciagaluppi, Saliti e Noretto. Di questi, Rogano e Saliti erano presenti a Barcellona nel tragico weekend scorso.

Al termine della riunione, Rogano ha dichiarato:

« Abbiamo analizzato i fatti di Barcellona, per trarne conseguenti indicazioni operative. Noi crediamo che la contestazione dei piloti debba attribuirsi ad un preoccupante stato di disagio generale e ad una crescente sfiducia verso l'autorità sportiva. In modo analogo può spiegarsi la posizione degli organizzatori e la loro inammissibile minaccia. In quanto alla causa dell'incidente di Stommelen, non abbiamo potuto che rammaricarci dell'atteggiamento dilatorio dei costruttori, tollerato dall'organismo internazionale, nei confronti della proposta CSAI per una nuova formula 1 ».

« In definitiva, noi riteniamo che i fatti di Barcellona siano riconducibili ad un'unica matrice: l'obiettivo debole istituzionale della CSI e quindi la sua incapacità di risolvere i maggiori problemi del nostro sport, primo fra tutti quello della sicurezza. Sulla base di tali considerazioni, abbiamo messo a punto le seguenti iniziative:

1) proporre alla FIA, di intesa con l'ACI, una riforma dello statuto che valga a rafforzare le strutture operative della CSI; la nostra proposta prevede in particolare l'assunzione di un tecnico specializzato

destinato esclusivamente al controllo dei circuiti.

2) Chiedere una modifica urgente del codice sportivo internazionale, in modo da attribuire alla CSI, almeno per le gare di campionati internazionali, maggiori poteri: approvazione dei regolamenti, nomina dei commissari sportivi internazionali, omologazione dei risultati, applicazione diretta delle penalità, eccetera.

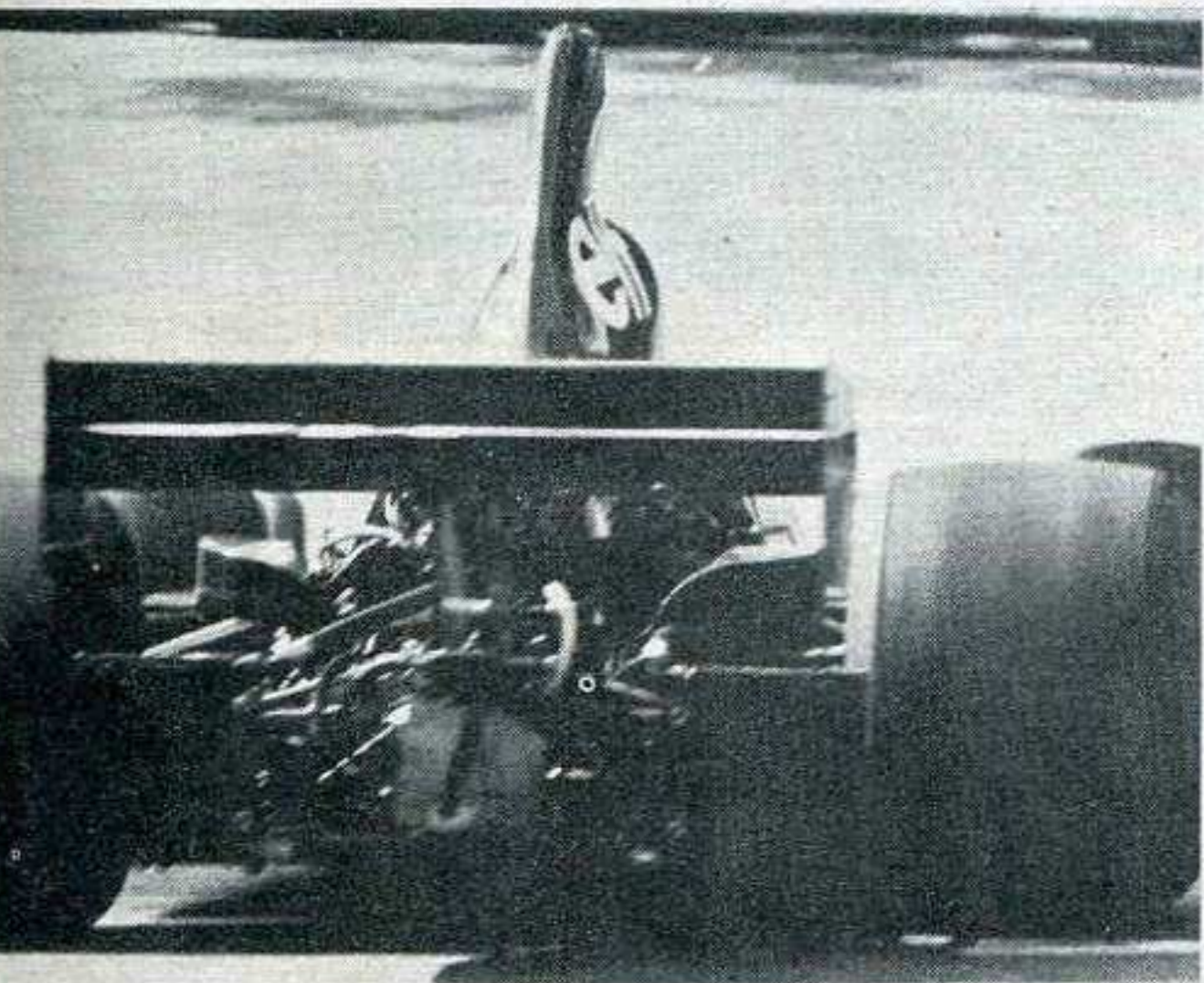
3) Esigere il rispetto della norma, valida per tutte le discipline sportive, secondo la quale l'unica autorità competente a dirimere eventuali controversie è l'autorità sportiva, con esclusione della possibilità di ricorso ad altre autorità (giudiziarie, amministrative, ecc.).

4) Rilanciare con risolutezza la proposta CSAI di una nuova regolamentazione dello formula 1 basata sui seguenti principali criteri: eliminazione degli alettoni, riduzione della sezione dei pneumatici, aumento del peso, adozione obbligatoria del serbatoio di sicurezza ».

Propositi lodevoli, senza dubbio, soprattutto i punti 3) e 4); è inammissibile infatti che l'autorità giudiziaria venga fatta intervenire, sia pure a livello di minaccia, per far pressioni su fatti puramente sportivi. D'altra parte, non si può fare a meno di notare come certe prese di posizione lascino il tempo che trovano. « dopo », e che forse l'ing. Rogano — che era a Barcellona per il Gran Premio — ha perso un'ottima occasione per dichiarare, al Montjuich, il suo dissenso da certe strabilianti prese di posizione dei massimi esponenti di quella CSI del quale lui stesso fa parte, come membro del Bureau.

- Si dice che Dave Walker sarà chiamato a guidare la Maki F 101 C in alcune gare europee (il debutto sarebbe a Zolder).

- La nuova Ensing MN 175 dovrebbe apparire anch'essa a Zolder; la macchina sarà più leggera, più aerodinamica e con radiatori laterali e nuove sospensioni



Forse a causa della guida « persuasivo » di Jody Schekter, può succedere di dover sbandierare le ruote sterzanti nelle direzioni più estemporanee

sioni a flessibilità decrescente, ha voluto esser prima anche a disfarsi di tale mercanzia e sfoggia adesso all'avantreno due bracci superiori a bilanciere. Meno male che i tempi realizzati da Emerson in prova non avevano niente a che fare con questa innovazione.

Sempre in tema di caratteristica progressiva, si sta manifestando una tendenza lanciata dalla Shadow le cui molle non presentano la nota spirale a spaziatura variabile, ma due sezioni distinte di cui una va « a pacco » prima che l'altra entri in funzione. Dal che la definizione originale « double rising rate » che potremmo tradurre con « caratteristica doppia » o « sdoppiata ».

Tutto qui, e non è molto, quanto viene in mente a chi scrive a proposito di Barcellona. Se, per contro, si vuole considerare solo quella onde poter risfoderare il gettiario repertorio cui siamo avvezzi in questi casi, invitiamo le prefiche di turno a ignorare la cronaca cittadina di qualsiasi quotidiano dei tempi che corrono. Evite-cellona. Corsa da dimenticare alla svelta per molti motivi, fra i quali « anche » l'amara fanno così la necessità di strida e lussazioni di ganascia, naturalmente se tanto ci da tanto.

Perché se la loro malafede dovesse essere talmente lampante da diventar patetica, ossia si volesse insistere sul confronto fra ciò che accade nelle corse e in altre comunità attuali, saremo costretti a sottolineare il fatto che ai boxes le chiavi inglesi servono almeno per ora ad applicare coppie torcenti ai dadi che le richiedono.

Giuliano Orzali