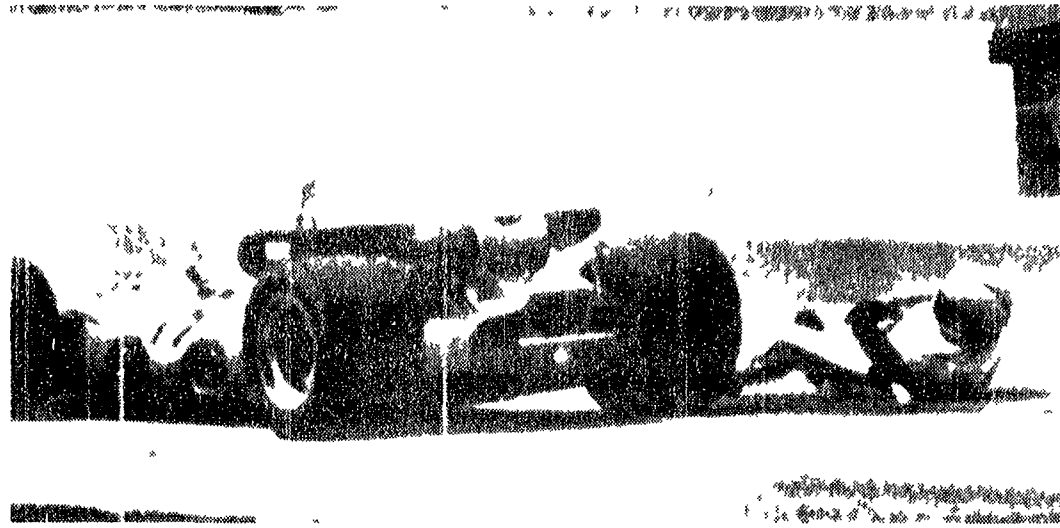


I piloti dei Gran Premi si ribellano agli assurdi regolamenti dello sport automobilistico



Ultimo mortale incidente in una corsa di Gran Premio è stato quello toccato a Piers Courage sul circuito di Zandvoort il 21 giugno scorso. La macchina dell'inglese è uscita di pista incendiandosi.



Il pilota Danis Hulme ha fatto appena in tempo a gettar fuori dalla vettura prima che le fiamme l'avvolgessero riportando solo ustioni alle mani. L'incidente si è verificato durante le prove dell'ultima Indianapolis.

Lettere del lunedì

Contro lo sport professionistico, repressivo, selettivo

Cari Uniti!
 Ho seguito la polemica sorta in merito al giudizio espresso sul giornale "Lavoro" sul campionato italiano di calcio e mi ha profondamente impressionato quel giudizio di partecipazione. Il giornale sta a credere "effettivamente" nella validità e di conseguenza nello sbocco positivo che la stagione ha in animo di offrire ed allo stesso tempo de nella strada a manifesta re il suo entusiasmo per le imprese degli azzurri?

Grave è il fatto che non si sia approfittato per fare un'analisi al di fuori del campo del calcistico italiano e sportivo nel suo complesso dando finalmente lo spazio dovuto alla attività degli atleti di propaganda che con ben altri fini si muovono. È ora di dirlo chiaramente che rappresenta lo sport professionistico per la borghesia e quale fardello è invece per la classe operaia per i figli degli operai per i ragazzini che giocano sulla strada. È ora di uscire dall'equilibrio in cui il nostro giornale si trova rinfacciando all'ingaggio del calciatore "esistenti" trozkisti, hocheisti, bastisti, pallavolisti stranieri.

Ci battiamo per avere una nazionale di 22 atleti al massimo (professionisti) al livello tecnico o ci battiamo per avere tante attrezzature sportive minime di base a disposizione di tanti Comuni e frazioni ancora sprovvisti?

Non ci accorgiamo che nei mesi e mesi abbiamo rivisto tanto spazio ad un pugno di oggetti e soggetti di cui i ricatti giri di milioni sottratti dal nostro paese, nella speranza di un "italico onore"? Giuseppe Signori non ha certo mentito quel triste motto "molti nemici, molto onore" ebbene perché onore in un simile personaggio della penna di un tanto capace giornalista e tecnico?

Chi si scrive un anno sportivo dopo l'altro, se lo anni si cerca allo stadio ed esultava ad invadere. Poi ho scoperto l'attività di base e sono entrato in una società sportiva e frazione. Parlo e i bambini della mia mediazione tendere un abbozzo di educazione fisica dove i ragazzini di un paio di anni per giocare a calcio o a pallavolo dare loro una ma glietta ed un nome di una frazione da difendere trasferimenti in bicicletta o in 7 su una "500" una bottiglia d'acqua da bere in 15 senza dare un'attesa. Come in campo quando si vince. Questo significa per me "partecipazione" e alla vita sportiva. Ma questa è una realtà del nostro Comune della nostra Provincia in quanto tempo il giorno le non se ne accorgono nemmeno.

Vorrei fare un'ultima considerazione da quando il mio Comune ha smesso di dare un contributo alla società di calcio professionistica questa non ottiene grandi risultati ma dando piccole cifre alle piccole società centinaia di centinaia di ragazzi si sfogano in attività sportiva.

Concludendo riportiamo lo sport professionistico nella sua dimensione (fatto solo da due o tre giocatori portati un altro e perciò offrende da affrontare) ma combattiamo lo sport come un concetto repressivo antidemocratico selettivo.

CARLO SACCAANI VEZZANI (Cagliari - Modena)

Se non reagiamo c'è il pericolo che diventino scelte di ogni giorno

Cari compagni politicamente dico forse dolcemente ma senza ombra di dubbio che la sconfitta dell'Italia contro il Brasile a Città del Messico è stata senz'altro un fatto che ha favorito la classe operaia.

Dalla vittoria di quell'anno contro la classe dirigente politica e sportiva che governa l'Italia avrebbe preso spunto per dire che le scelte di politica sportiva di "tipo spettacolo" sono giustissime e quindi bisogna continuare con esse. Certamente il secondo posto non ha stroncato questo disegno ma per lo meno l'ha affievolito.

Se poi teniamo conto degli articoli di commento al campionato del Mondo e alle manifestazioni in Italia pubblicate dal nostro giornale "L'Unità" e del dibattito che sono i fattori giustamente andati a perdersi si vede che noi non abbiamo saputo approfittare di una occasione importante per criticare l'atmosfera creata ad arte da 14 giornali e padroni per farci dimenticare non solo i problemi urgenti e gravi ma anche da parte nostra di criticare le attuali strutture sportive "mestieri" (quando ci sono i nategate).

Dobbiamo invece sempre ricordarci come noi comunisti intendiamo l'intervento dello Stato nello sport e anche come crediamo che le organizzazioni di massa debbano intervenire autonomamente sui problemi sportivi.

Su questo ultimo problema si vede che chiaramente che esiste una mancanza di un orientamento di classe, un colosso, un corso degli animatori delle organizzazioni di massa perché esse abbiano un ruolo di promozione dello sport di massa che non acceca e come molte volte avviene, nelle nostre società sportive quello di creare dei "campioni". Tipico esempio è la politica sportiva dei Paesi socialisti che portano allo sport tutti i giovani e ragazze.

Queste sono scelte di classe che si pongono contro i miti dello sport e contro la concezione del cittadino "spettatore" e contro il professionismo speculatore, tutti questi fattori che se non reagiamo noi comunisti il pericolo che diventino scelte di ogni giorno.

E con rammarico che noi che una parte dei compagni che scrivono sulla rubrica "Lettere del lunedì" e giornalisti come Marzullo Sanna, ecc. hanno un atteggiamento di giustificazione e di comprensione e non di attacco verso le scelte dei dirigenti politici e sportivi e di TV e giornali, anziché di critica, ci si può dire che abbiamo un patetismo che non solo affatto "partecipazione dal basso" ma sono la metà del padrone che ci vuole quinquaginta e ci riesce senza che noi ce ne accorgiamo.

CARI BENCILLI (Sesto San Giovanni - Modena)

Stato d'animo come quello di un gigante

Ovviamente in queste manifestazioni «civili» il pericolo è meno immediato quindi meno avvertito e d'altra parte non si vuole neppure negare che le gare automobilistiche che come del resto altre competizioni sportive mondane portano una buona dose di rischio. Però lo stato psicologico di chi si accinge a prendere il via in una corsa automobilistica sotto il profilo del pericolo di vita non è molto diverso da quello di colui che si mette in marcia per il «grande esodo».

Questo abbiamo voluto istintivamente precisare perché fino a quando si continuerà a pensare che i corridori automobilistici sono dei kamikaze si continuerà da parte del grande pubblico a riconoscere a questi uomini un'eccezionale coraggio ma si precluderà di fatto il loro ruolo di uomini di sangue e ogniquale si reagisce a questa loro passione, che in anima senza apprezzarne la bravura.

Soltanto vedendo le corse sotto il loro profilo agonistico e tecnico si può comprendere il discorso sulla sicurezza senza cadere in assurdi estremismi. Si capirà allora che pur non raggiungendo il «coraggio di chi muore» si vende umane sportive e non la garanzia assoluta dell'incolumità dell'uomo si possono evitare molti dei pericoli attuali. Se i corridori non vogliono rinunciare alla loro passione chiedono determinate garanzie.

Ma chi deve provvedere a rendere le corse più sicure? Molto possono e devono fare gli stessi corridori che sono i diretti interessati. Ci dice Enzo Ferrari nel Restando al caso Courage, oltre ad un pronto intervento antincendio sui primi soccorsi sono di aiuto dopo vari minuti manovra a Zandvoort una adeguata protezione per impedire alle macchine di uscire di pista. Se infatti come dice Stewart il «grande esodo» è un fatto che non si può impedire, è giusto guardarsi dal pilota in quest'occasione, non sarebbe stato meno probabile che l'ultima volta, senza prendere alcuna precauzione, non si fosse accaduto in questi giorni nel Nurburgring ma va più a fondo chiedendo per esempio che si facciano macchine più sicure, i costruttori e obbligato a sua volta a far pressioni sulle commissioni che stilano i regolamenti assurdi per chi corre la macchina. Perché il «grande esodo» viene dal modo in cui sono fatte le macchine, non da un modo di guidare che si possa o non si possono poi costruire, è proprio di questi regolamenti che si possono parlare.

Basterebbe quindi imporre limiti di peso più alti per i corridori, la riduzione di velocità, il maggior protetto di carrozzeria più robusta, con abitacolo rinforzato e pressoché indistruttibili, oltre che più spaziosi per il pilota, la riduzione della velocità di marcia in caso di necessità. Aumentando il peso si possono poi costruire, a spese di altri organi più resistenti, si ha la possibilità di sistemare a bordo im-

NON VOGLIONO PIÙ MORIRE TRA LE FIAMME DELLE LORO VETTURE

Il campione del mondo Jackie Stewart è l'animatore della contestazione - Perché corrono - La morte di Piers Courage nel rogo della sua macchina poteva essere evitata - Come si possono rendere le corse più sicure - La CSI sotto accusa

«Non siamo dei gladiatori. Ci pagano per il nostro talento non perché rischiamo la vita». Così la pensa Jackie Stewart l'uomo nuovo del l'automobilismo mondiale. A differenza di molti altri suoi colleghi il campione del mondo in carica non è restio a parlare o a scrivere e quel che più conta non ha perduto la lingua. È lui l'alfiere della contestazione il più deciso a elevare la protesta contro le tante cose assurde che reglano lo sport dell'automobile e che sono alla base delle ricorrenti tragedie.

portata all'incirca a un rivale del Daily Express aggiunse: «In momenti come questi non so proprio dire che cosa sia ad attirarmi nelle corse. Trovo che sono la cosa più inutile stupidità ed egoismo che ci possa fare. Dal mio canto non serve essere tristi per un ora dopo i miei delitti o al lunedì. Si deve agire. Courage non avrebbe dovuto morire. Se ci fosse stata un'adeguata barriera l'avrebbe urtata di striscio e avrebbe perso un paio di ruote danneggiando seriamente la vettura con 85% probabilità su cento di cavarsela. Occorrono nuovi sistemi antincendio nuove strutture di sicurezza tutto deve essere rinnovato. E queste cose esistono se non è steso un regolamento sarebbe meno delittuosa».

Così ragiona il campione del mondo e così certamente la pensano anche gli altri piloti. Dunque hanno torto coloro che sono ancora tantissimi che considerano i corridori automobilistici dei votati alla morte. Stewart uomo intelligente parla e scrive anche per «amministrare» saggiamente la sua fama ben sapendo che non lo si può accusare di mancanza di coraggio di tubare in corsa. Però questa e senza dubbio la reale causa di morte è la maniera del le gare. Essi corrono per passione e ben convinti di lottare se il mezzo li sostiene per i due sventolare la bandiera a scacchi del traguardo non certo per affrontare una crociata di corse, un problema di costruttori, credono ai loro passi solo i protetti dagli dei.

Ma si dice la maggior parte dei corridori in auto non muoiono nel loro letto il che

domandere per cui che sul fante, in quanto al progetto. Attualmente le macchine di Formula 1 neano cinquecento trenta chili ed hanno motori di 3000 cc. capaci di potenza di oltre 450 cavalli. I cambi sono posti lateralmente, sicché il pilota vaghi «a scatto di benzina». Ma quel che è peggio sempre per motivi di leggerezza all'esterno i recipienti sono scarsamente protetti sicché basta il minimo urto per romperli. Inoltre hanno la capacità appena sufficiente per contenere tutto il carburante necessario circa duecento litri, non di più. In altre parole se il pilota non è riuscito a frenare la vettura prima dell'esplosione (non maggiore disponibilità di spazio e di peso si possono invece dotare recipienti in gomma speciale) i rischi sono enormi. Inoltre hanno la capacità appena sufficiente per contenere tutto il carburante necessario circa duecento litri, non di più. In altre parole se il pilota non è riuscito a frenare la vettura prima dell'esplosione (non maggiore disponibilità di spazio e di peso si possono invece dotare recipienti in gomma speciale) i rischi sono enormi. Inoltre hanno la capacità appena sufficiente per contenere tutto il carburante necessario circa duecento litri, non di più. In altre parole se il pilota non è riuscito a frenare la vettura prima dell'esplosione (non maggiore disponibilità di spazio e di peso si possono invece dotare recipienti in gomma speciale) i rischi sono enormi.

Quando alla difesa contro l'incendio una volta che si è salvato il pilota si dispone di un estintore che può entrare in funzione automaticamente attraverso la fuosione di un tubetto di plastica. Inoltre il pilota è dotato di tutta l'igiene che non brucia e non fonde ed è un grado di proteggerlo dalle fiamme per una trentina di secondi. A sua volta l'estintore che eroga una sostanza chiamata «fluo bene» contribuisce a tener lontano il fuoco dall'abitacolo ma non a spegnerlo completamente come è dimostrato nei molti casi di incendio verificatisi anche recentemente nelle corse. Se entro questo mezzo minuto non giungono i soccorsi il pilota rischia di morire bruciato e non di poco, tanto per parlare del dramma più vicino.

E qui entrano in ballo i dispositivi di sicurezza di circuito, questi sono in parte inadeguati in quanto non sono protetti dai pericoli. Restando al caso Courage, oltre ad un pronto intervento antincendio sui primi soccorsi sono di aiuto dopo vari minuti manovra a Zandvoort una adeguata protezione per impedire alle macchine di uscire di pista. Se infatti come dice Stewart il «grande esodo» è un fatto che non si può impedire, è giusto guardarsi dal pilota in quest'occasione, non sarebbe stato meno probabile che l'ultima volta, senza prendere alcuna precauzione, non si fosse accaduto in questi giorni nel Nurburgring ma va più a fondo chiedendo per esempio che si facciano macchine più sicure, i costruttori e obbligato a sua volta a far pressioni sulle commissioni che stilano i regolamenti assurdi per chi corre la macchina. Perché il «grande esodo» viene dal modo in cui sono fatte le macchine, non da un modo di guidare che si possa o non si possono poi costruire, è proprio di questi regolamenti che si possono parlare.

Basterebbe quindi imporre limiti di peso più alti per i corridori, la riduzione di velocità, il maggior protetto di carrozzeria più robusta, con abitacolo rinforzato e pressoché indistruttibili, oltre che più spaziosi per il pilota, la riduzione della velocità di marcia in caso di necessità. Aumentando il peso si possono poi costruire, a spese di altri organi più resistenti, si ha la possibilità di sistemare a bordo im-

La Ferrari di Jackie Ickx (foto in alto) completamente distrutta dalle fiamme sul circuito di Jarama dopo una collisione con la BRM di Jackie Oliver. Sotto il pilota belga (che vediamo adagiato su una barella) è uscito in tempo dall'abitacolo grazie anche all'aiuto di volontari uomini di servizio cavandosi con ustioni non gravi.



La Ferrari di Jackie Ickx (foto in alto) completamente distrutta dalle fiamme sul circuito di Jarama dopo una collisione con la BRM di Jackie Oliver. Sotto il pilota belga (che vediamo adagiato su una barella) è uscito in tempo dall'abitacolo grazie anche all'aiuto di volontari uomini di servizio cavandosi con ustioni non gravi.



PROBLEMI DI MEDICINA IL SUONO CHE «VEDE»

Come funziona il metodo diagnostico degli ultrasuoni - Possibilità di impiego superiore a quelle dei raggi X - le vibrazioni possono identificare mali che sfuggono alla radiografia e sono assolutamente innocue

Da circa un decennio vanno accumulandosi le tecniche di indagine di un mezzo di indagine che in certi campi ha dimostrato di fornire una possibilità di guida dentale (organi) come i tessuti molli e meno pesanti di quelli dell'osso. Questo nuovo mezzo di indagine è detto gli ultrasuoni.

Gli ultrasuoni sono costituiti da vibrazioni meccaniche che si riproducono in modo continuo, in un'ampiezza che varia da centimetri al centimetro, non nel campo degli ultrasuoni.

Quando un corpo di ultrasuoni incontra una superficie che si riflette con proprietà simili piuttosto a quelle dell'acqua, è a quella del suono che si può ottenere il riflesso. In questi casi il suono è riflesso, e i dati di questa riflessione sono usati per diagnosticare i mali che sfuggono alla radiografia e sono assolutamente innocue.

Da circa un decennio vanno accumulandosi le tecniche di indagine di un mezzo di indagine che in certi campi ha dimostrato di fornire una possibilità di guida dentale (organi) come i tessuti molli e meno pesanti di quelli dell'osso. Questo nuovo mezzo di indagine è detto gli ultrasuoni.

Gli ultrasuoni sono costituiti da vibrazioni meccaniche che si riproducono in modo continuo, in un'ampiezza che varia da centimetri al centimetro, non nel campo degli ultrasuoni.

Quando un corpo di ultrasuoni incontra una superficie che si riflette con proprietà simili piuttosto a quelle dell'acqua, è a quella del suono che si può ottenere il riflesso. In questi casi il suono è riflesso, e i dati di questa riflessione sono usati per diagnosticare i mali che sfuggono alla radiografia e sono assolutamente innocue.

Da circa un decennio vanno accumulandosi le tecniche di indagine di un mezzo di indagine che in certi campi ha dimostrato di fornire una possibilità di guida dentale (organi) come i tessuti molli e meno pesanti di quelli dell'osso. Questo nuovo mezzo di indagine è detto gli ultrasuoni.

Gli ultrasuoni sono costituiti da vibrazioni meccaniche che si riproducono in modo continuo, in un'ampiezza che varia da centimetri al centimetro, non nel campo degli ultrasuoni.

Quando un corpo di ultrasuoni incontra una superficie che si riflette con proprietà simili piuttosto a quelle dell'acqua, è a quella del suono che si può ottenere il riflesso. In questi casi il suono è riflesso, e i dati di questa riflessione sono usati per diagnosticare i mali che sfuggono alla radiografia e sono assolutamente innocue.

Da circa un decennio vanno accumulandosi le tecniche di indagine di un mezzo di indagine che in certi campi ha dimostrato di fornire una possibilità di guida dentale (organi) come i tessuti molli e meno pesanti di quelli dell'osso. Questo nuovo mezzo di indagine è detto gli ultrasuoni.

Gli ultrasuoni sono costituiti da vibrazioni meccaniche che si riproducono in modo continuo, in un'ampiezza che varia da centimetri al centimetro, non nel campo degli ultrasuoni.

Quando un corpo di ultrasuoni incontra una superficie che si riflette con proprietà simili piuttosto a quelle dell'acqua, è a quella del suono che si può ottenere il riflesso. In questi casi il suono è riflesso, e i dati di questa riflessione sono usati per diagnosticare i mali che sfuggono alla radiografia e sono assolutamente innocue.

Da circa un decennio vanno accumulandosi le tecniche di indagine di un mezzo di indagine che in certi campi ha dimostrato di fornire una possibilità di guida dentale (organi) come i tessuti molli e meno pesanti di quelli dell'osso. Questo nuovo mezzo di indagine è detto gli ultrasuoni.

Gli ultrasuoni sono costituiti da vibrazioni meccaniche che si riproducono in modo continuo, in un'ampiezza che varia da centimetri al centimetro, non nel campo degli ultrasuoni.

Quando un corpo di ultrasuoni incontra una superficie che si riflette con proprietà simili piuttosto a quelle dell'acqua, è a quella del suono che si può ottenere il riflesso. In questi casi il suono è riflesso, e i dati di questa riflessione sono usati per diagnosticare i mali che sfuggono alla radiografia e sono assolutamente innocue.



L'incidente che costò la vita a Lorenzo Bendin nel Gran Premio di Monaco del 1967. La vettura subito dopo l'urto prese fuoco e il pilota estratto ormai gravemente ustionato dall'abitacolo non qualche giorno più tardi all'ospedale fra atroci sofferenze.