

Automobilismo

«Formula uno»: si corre a Roma il 13 ottobre

Abbiamo provato il circuito con De Cesaris

Una pista divertente, molto veloce e che presenta alcuni rischi nei pressi del laghetto artificiale

È ufficiale: i bolli di Formula 1 correranno a Roma il 13 ottobre. È saltato, invece, il Gran Premio di Dallas. Per quanto riguarda il Gran Premio di Monaco, la data del 19 maggio è rimasta congelata in attesa che si chiariscano le posizioni ancora inconciliabili tra la Federazione dell'auto e l'Automobile club di Montecarlo. Messa in calendario la corsa nella quinta strada di New York. Queste sono le notizie trapelate ieri da Parigi dove era riunito il Consiglio della FISA (Federazione internazionale sport auto). Le decisioni sul nuovo calendario di Formula 1 verranno ratificate oggi dal Comitato esecutivo.

La notizia ha resti euforici gli organizzatori romani che ormai non speravano più di poter organizzare il Gran Premio il prossimo anno. «New York — ci spiegava l'ingegner Maurizio Flammini — ha aspettato quattro anni prima di poter vedere realizzati i suoi sogni. Noi saremmo già contenti di poter far correre i bolli da 300 all'ora nel 1988». Ieri, invece, la notizia che a Roma si correrà il Gran Premio d'Europa. Ora bisogna mettere subito mano ai progetti. I tempi, nonostante i dieci mesi che ancora mancano alla corsa, sono stretti. Un esempio: il manto stradale. A Dallas, che era stato predisposto solo un mese prima della gara, si era subito rovinato dopo i primi passaggi dei bolli. «L'asfalto — consigliano i piloti romani che abbiamo sentito — deve essere sistemato almeno un anno prima della corsa». Questo è solo un esempio.

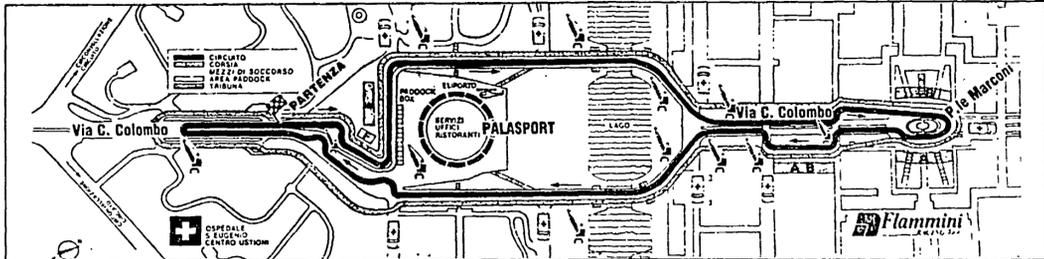
L'importante è che gli organizzatori facciano le cose al meglio. Correrà in un circuito cittadino comporta sempre dei rischi per i piloti. Basta una distrazione, un momento di stanchezza per sbattere contro un guard-rail. E andare contro queste protezioni significa rompersi le gambe. I responsabili del gran premio, quindi, devono subito chiedere la collaborazione dei piloti (a Roma ce ne sono tre, De Angelis, De Cesaris ed Eddie Cheever). A capo dei drivers di Formula 1 c'è Niki Lauda, da sempre sensibile ai problemi della sicurezza.

«Ma cosa crede di fare, il Gran Premio di Roma?». Arriva inesorabile il prolungato fischio di un vigile urbano. Siamo sulla «Fuegio» di Andrea De Cesaris, di professione pilota di Formula 1. Siamo provando il tracciato del futuro circuito romano, all'EUR. È successo questo: tra un groviglio di macchine che imboccano via Cristoforo Colombo, la prima guida della Ligier ha tentato un'inversione a «U». Il vigile si avvicina e lo riconosce. Gli spieghiamo il perché dell'improvvisa manovra. Il tutore dell'ordine, con molta flemma, deprime il taccuino della contravvenzione in tasca e poi sbotta: «Adesso mi deve raccontare tutto».

Stiamo partiti dall'obelisco di Piazzale Marconi. Davanti, dopo pochi metri, si apre la via Cristoforo Colombo, a due corsie. Sembra di viaggiare in autostrada. Il contatto tocca i 150 all'ora. «Qui con una macchina di Formula 1 — spiega De Cesaris — toccheremo i 280 orari. Grande frenata, attraversiamo lentamente il sovrappassaggio del lago artificiale, ed eccoci nel parcheggio del Palasport. Gli organizzatori devono mettere una gran via di fuga a questo punto perché basta una sbandata, la rottura di una sospensione oppure un incidente per uscire di pista» commenta il pilota.

Ed eccoci alla famosa inversione a «U». Il vigile ci lascia passare. Si ripassa sul lago artificiale e poi via ancora a 150 all'ora. Ed eccoci dalle parti di viale Asia. Si viaggia sul 90 all'ora fra gli impropri degli automobilisti. Sgommate ai semafori, suonate furiose al clacson, entrate assassine fra vetture che viaggiano in doppia corsia. «Andate a morire...» è il solito ritornello. Abbiamo davanti la piazza dell'obelisco. Il calcolatore elettronico l'ha trasformato in una parabola. La «Fuegio» è tutta piegata a sinistra. Un vigile mette le mani sul casco. Le sbandate vengono subito corrette, le mani sul volante si muovono agili. Ed ecco spalancarsi nuovamente il viale Colombo. Finalmente un caffè.

Allora, com'è andata? «Direi che è un circuito un po' troppo veloce — comincia De Cesaris —. Vedo due punti pericolosi: le curve del lago. Si prendono troppo allegrementi. Comunque, così a occhio e croce, mi sembra abbastanza divertente. Ora bisogna vedere ci sarà il guard-rail per tutto il circuito? E dove le faranno le vie di fuga? Perché il problema vero è questo: sbattere contro il guard-rail a 150 o a 250 all'ora è la stessa cosa, ti rompi sempre qualcosa. Inoltre: gli incidenti più gravi succedono quando devi frenare di colpo in curva e, se qualcosa va male, devi avere la possibilità di fermare la macchina sulla sabbia o su un prato. Cosa voglio dire agli organizzatori? Fate le cose per bene. La Formula 1 è una cosa seria. Noi piloti siamo contrari ai circuiti cittadini. Prendiamo quest'anno: i peggiori incidenti sono successi a Brundale e Tambay a Dallas e Montecarlo. Noi siamo comprensivi, sappiamo che purtroppo dobbiamo correre in città per motivi di business. Ma le gambe



Ecco il tracciato del Gran premio di Roma. La partenza viene data sul rettilineo perpendicolare al Palazzo dello sport in leggera salita. I piloti affrontano la prima variante a 90 all'ora (il vicino c'è una via di fuga), poi risalgono verso il box e arrivano alla curva destra, dopo il paddock, a 110 all'ora. Quindi il lungo rettilineo in discesa di via Colombo con la velocità massima di 251 chilometri orari. Si scende verso piazza Marconi a 245 km/h, si affronta la variante (via

di fuga di 120 metri) e si gira intorno all'obelisco a 140 all'ora. Si ritorna, quindi, verso il Palasport: due chicane a 90 all'ora (grandi vie di fuga), poi ancora il lungo rettilineo, una staccata a lato del Palasport (verranno posti in questo punto tonnellate di sabbia, un muro di pneumatici e una rete), ancora una chicane, uno stretto tornantino (uno spazio libero di 220 metri) e infine ritorno sulla linea di partenza.

sono nostre e vogliamo tenercele». E allora andiamo dall'ingegner Maurizio Flammini che ha progettato il circuito in collaborazione con la Ferrari. È appena tornato da Londra. Ha un mucchio di lavoro arretrato da sbrigare. Accetta, sorridente, tutte le critiche. Anche perché il progetto non è ancora definitivo. Ingegnere Flammini, parliamo della velocità. Dicono che è un circuito troppo veloce... «Non è vero — risponde — è sotto i limiti proposti dalla Fisa (Federazione Internazionale sport auto). La minima è 65 all'ora, la massima 251 e la media è di 151 all'ora. La massima è inferiore a quella di Montecarlo».

«Troppo guard-rail» — interviene De Cesaris. «Quello che conta in un incidente — risponde Maurizio Flammini — è l'angolo di incidenza dello scontro. Più il guard-rail è basso, minore è l'angolo di incidenza. Se la macchina sbatte, il pilota non ha conseguenze. E la vettura incidentata, con le 25 gru messe intorno al circuito, viene tolta in 15 secondi. E se per caso il pilota si ferisce, abbiamo un'ambulanza su corsie di scorrimento privilegiate che arrivano in pochi secondi sul luogo dell'incidente e in pochi altri secondi all'ospedale Sant'Eugenio specializzato per la cura agli ustionati che è appena a 500 metri dal circuito. I piloti chiedono larghe vie

di fuga. Le ha previste? «Ci sono tutte — dice sorride Flammini —. Nel progetto sono previste nella curva dopo il box, nelle chicane prima e dopo Piazzale Marconi, abbiamo messo reti e molta sabbia prima del tornantino e della frenata che gira intorno all'imbocco di via Colombo. E tutto sistemato».

Mi dica i costi, ingegner Flammini... «Per le opere di realizzazione (cioè asfalto, posa guard-rail, tribune, paddock, eccetera) spenderemo 2 miliardi e 997 milioni. Poi c'è 1 miliardo a 685 milioni per il personale e 1 miliardo e 400 milioni per il montepremi. In tutto: 6 miliardi e 482 milioni. Nel giro del Gran Premio lavoreranno 570 persone. Noi, come hanno

fatto a Los Angeles, inviteremo i giovani al volontariato. Un Gran premio di Roma è un avvenimento eccezionale come le Olimpiadi... Gli ecologisti sono già in armi, signor Flammini... «Lo so. Posso dire questo: togliamo solo pochi alberi giovani e li mettiamo nelle serre. Poi li trapiantiamo dove abitavano. E parliamo di smog: una macchina di Formula 1 brucia tutto il carburante che entra nel motore. Non emette, quindi, gas all'esterno. Gli ecologisti non si preoccupano: pubblicheremo un libro verde e tutto sarà più chiaro. A Roma faremo un Gran Premio sicuro, spettacolare e pulito».

Sergio Cuti

Alle Terme di Caracalla sfrecciò a 200 all'ora la Ferrari di Ascari

Il primo Gran premio di Roma si corse nel 1925. Allora si chiamava «Reale premio di Roma» (cambiò nome nel '28 in «Criterium degli Assi» e, infine, nel 1947 in «Gran premio di Roma»). Vince Carlo Masetti su Bugatti. L'appuntamento dei bolli da 300 all'ora continuò ininterrottamente fino al 1932. Poi una lunga interruzione fino al 1947. Si riprende nel 1949 fino al '51. Infine gli ultimi due Gran premi nel 1954 e '56.

1925: si corre a Montecarlo. Vince Carlo Masetti (Bugatti). Media di 97,287 km/h.

1926: a Valleggiola, vince Almo Maggi (Bugatti). Media di 99,213 km/h.

1927: ai Parioli vince Tazio Nuvolari (Bugatti). Media di 110,852 km/h.

1928: all'EUR, corsa delle tre fontane, vince Luy Chiron (Bugatti). Media di 126,419 km/h.

1929: all'EUR vince Achille Varzi (Alfa Romeo). Media di 128,241 km/h.

1930: all'EUR vince Luigi Arcangeli (Maserati). Media di 134,237 km/h.

1931: all'aeroporto Littorio vince Ernesto Maserati (Maserati). Media di 152,231 km/h.

1932: all'aeroporto Littorio vince Luigi Fagioli (Maserati). Media di 158,671 km/h.

1947: alle Terme di Caracalla vince Franco Cortese (Ferrari). Media di 100,391 km/h.

1949: alle Terme di Caracalla vince Luigi Villorosi (Ferrari). Media di 100,391 km/h.

1950: alle Terme di Caracalla vince Alberto Ascari (Ferrari). Media di 100,319 km/h.

1951: alle Terme di Caracalla vince Mario Raffaelli (Ferrari). Media di 98,517 km/h.

1954: a Ostia (nella pineta di Castel Fusano) vince Onofre Marinoni (Maserati). Media di 170,907 km/h.

1956: sempre a Ostia vince Jean Beha (Maserati) sulla durata di un'ora. Media 166,030 km/h.

Mentre Bormio rinuncia, a Santa Caterina Vreni Schneider è la sorpresa

La mancanza di neve travolge la Coppa

Avrebbe dovuto essere disputato ad Altenmarkt, Austria, ma lì non c'era neve. E per la verità non ce n'era nemmeno a Santa Caterina che però sono riusciti a farecela coi cannoni. Il gigante di ieri ha offerto l'ennesima sorpresa e infatti ha vinto la ventenne elvetica Vreni Schneider, una ragazza vista dai tecnici, e non soltanto svizzeri, come l'eredità della leggendaria Annamaria Proell. Vreni Schneider — che ha preceduto Tamara McKinney e Irene Epple — è scesa col pettorale numero 28 e ha chiuso con un vantaggio enorme (1'48) sull'americana Tamara McKinney che guidava la classifica. Nella seconda discesa alla giovane svizzera è bastato amministrare il vantaggio. E da dire che in questa Coppa la gara elvetica è impressionante e non c'è gara, maschile o femminile, che non presenti quattro o cinque svizzeri tra i primi 15. Chi non va, in campo svizzero, è Erika Hess, la piccola e graziosa montanara di Grafenort. Ma c'è una spiegazione. È innamorata e, dicono, ha la testa altrove. Non vanno nemmeno le azzurre, oppresse da scelte tecnico-politi-

che che ne hanno limitato le esperienze al solo slalom speciale. Racchiuse in questa trappola infernale e costrette a confermare la sorprendente supremazia nata sulle nevi di Sarajevo grazie a Pauletta Magoni, sembra che abbiano dimenticato come si scia. Ieri però Fulvia Stevenin ha chiuso al dodicesimo posto peggiorando l'ottavo ottenuto nella prima discesa. È un po' meglio dei precedenti impatti con la neve ma è sempre poco. E d'altronde è sorprendente che Fulvia, già campionessa europea della juniores e dotata di un fisico fatto apposta per lo slalom gigante e per la discesa libera, raccolga risultati così modesti. La pista Cevadara di Santa Caterina era innevata totalmente coi cannoni. E dicono che la qualità di questa neve abbia favorito le ragazze scese con numeri alti. La verità è che l'evoluzione tecnica delle ragazze è impressionante e che ci sono bambine già in grado di tener testa alle veterane. Qualche nome? La svizzera Vreni Schneider, l'americana Diana Roffe, la tedesca Marina Kiehl.

r. m.

Paesi mediterranei

Soggiorno a Porto Heli (Grecia)
Partenza 4 marzo - Durata 14 giorni - Lire 860.000

Istanbul e Cappadocia
Partenza 21 aprile - Durata 8 giorni - Prezzo da definire

1° maggio in Sicilia
Partenza 28 aprile - Durata 8 giorni - Lire 670.000

Soggiorno a Terrasini (città del mare)
Partenza 6 maggio - Durata 14 giorni - Lire 750.000

Programma inverno primavera 85

Asia

Bangkok-Hong Kong-Bali-Singapore
Partenza 31 marzo - Durata 14 giorni - Lire 2.600.000

Cina-Manila-Hong Kong
Partenza 23 aprile - Durata 16 giorni - Lire 3.350.000

Sri Lanka (Ceylon) costa orientale
Partenza 24 maggio - Durata 10 giorni - Lire 1.850.000

Cuba

Cuba tour + Varadero
Partenza 30 marzo - Durata 12 giorni - Lire 1.760.000

Cuba tour + Varadero
Partenza 20 aprile - Durata 12 giorni - Lire 1.760.000

Visitiamo tutta l'isola
Partenza 28 aprile da Milano - Durata 15 giorni - Lire 1.890.000

Urss

Mosca-Bukhara-Samarkanda
Partenza 28 gennaio - Durata 8 giorni - Lire 930.000

Leningrado-Mosca
Partenza 10 febbraio - Durata 8 giorni - Lire 690.000

Mosca-Erevan-Tbilisi
Partenza 17 febbraio - Durata 8 giorni - Lire 790.000

Mosca-Riga-Tallin
Partenza 3 marzo - Durata 8 giorni - Lire 870.000

Leningrado-Mosca
Partenza 10 marzo - Durata 8 giorni - Lire 690.000

Mosca-Bukhara-Samarkanda
Partenza 25 marzo - Durata 8 giorni - Lire 990.000

1° maggio a Kiev-Leningrado-Mosca
Partenza 23 aprile - Durata 10 giorni - Lire 1.150.000

1° maggio a Mosca e Leningrado
Partenza 25 aprile da Milano - Durata 8 giorni - Lire 1.060.000

1° maggio a Mosca e Leningrado
Partenza 29 aprile da Roma - Durata 8 giorni - Lire 1.080.000

Capitali europee

Vienna
Partenza 21 marzo - Durata 4 giorni - Lire 335.000

Pasqua a Vienna
Partenza 4 aprile - Durata 5 giorni - Lire 570.000

Pasqua a Praga
Partenza 5 aprile - Durata 4 giorni - Lire 615.000

Pasqua a Budapest
Partenza 5 aprile - Durata 4 giorni - Lire 640.000

Londra
Partenza 25 aprile - Durata 5 giorni - Lire 605.000

Praga
Partenza 27 aprile - Durata 5 giorni - Lire 670.000

Parigi
Partenza 28 aprile - Durata 4 giorni - Lire 600.000

ASSOCIAZIONE CULTURALE
Unità vacanze

MILANO - Viale Fulvio Testi 75 - Telefono (02) 64.23.557
ROMA - Via dei Taurini 19 - Telefono (06) 49.50.141