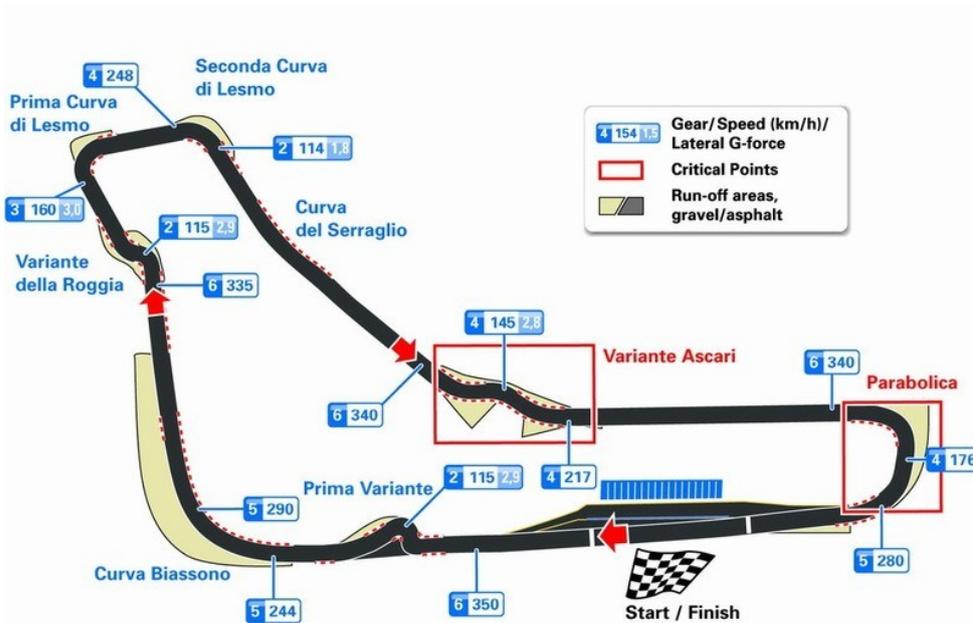


suissesport.ch

SUISSESPORT MAGAZINE

Settembre 2011



Giugno 2011
Sommaro:

Monza GP F1

Monza****
Protagonisti

Ronnie
Peterson

Ivan Capelli

Svizzera a
Monza in F1

FORMULA 1 82° GRAN PREMIO SANTANDER D'ITALIA 2011



tipoffset@ipad.com



Brivio





Suissesport 2011

Monza GP una storia infinita

di Franco Barin

L'Autodromo di Monza venne costruito nel 1922, nell'arco di soli 110 giorni sia per ospitare le gare che prestarsi alla sperimentazione nel campo automobilistico.

Da allora salvo il periodo bellico ed alcune altre edizioni (Livorno 1937; Milano 1947; Torino 1948; Imola 1980) il Gran Premio d'Italia venne sempre disputato sulla pista stradale di Monza.

Prima dell'Autodromo di Monza nel mondo intero esistevano i circuiti di Brooklands (costruito nel 1907) e Indianapolis (costruito nel 1909).

Il tracciato di Monza conta ben quattro lunghi rettilinei dove le vetture di Formula 1 superano abbondantemente i 330 km/h. Per questo motivo deve essere affrontato con la macchina particolarmente "scarica" ed è noto tra gli appassionati come *il tempio della velocità*.

Essendo stato realizzato all'interno di un parco l'autodromo presenta poi una caratteristica particolare: infatti quando i piloti passano nelle zone alberate devono tener conto della differenza di visibilità causata dall'ombra delle piante.

La pista nel suo tracciato attuale presenta le seguenti curve (tutte le velocità indicate si riferiscono a vetture di Formula 1):

- variante Goodyear (o variante del rettilineo): una strettissima curva a destra di 90 gradi, seguita da un'altrettanto stretta curva a gomito a sinistra. Dal rettilineo dei box si arriva lanciati ad oltre 370 km/h, con una lunghissima frenata si decelera a soli 70-80 km/h per affrontare questa "esse".
- curva Biassono (già curva Grande o Curvone): una lunga curva a destra dal

raggio molto ampio (circa 300 metri). Vi si arriva in piena accelerazione dalla variante Goodyear e si percorre "in pieno" senza alcuna difficoltà.

- variante della Roggia: anch'essa è posta in fondo a un lungo rettilineo (oltre 1 km con l'acceleratore a fondo comprendendo anche la curva Biassono) sul quale si toccano i 335 km/h. Con un'altra lunghissima frenata si decelera a 110-120 km/h per affrontare una esse sinistra-destra molto stretta, meno stretta tuttavia della prima variante.

prima curva di Lesmo: a soli 200 metri dall'uscita della Roggia vi si arriva a velocità non troppo elevate, è una curva a destra di 75 metri di raggio che si percorre a circa 180 km/h.

- seconda curva di Lesmo: segue di 200 metri la prima. In passato era uno dei punti "mitici" del circuito: vi si arrivava in piena accelerazione e si entrava in curva a quasi 300 km/h, solo i migliori piloti riuscivano a percorrerla "in pieno". Con le modifiche del 1994-95 è stata molto

rallentata, oggi ha solo 35 metri di raggio e si percorre a circa 160 km/h.

- curva del Serraglio: è una lievissima piega a sinistra dal raggio estremamente ampio (oltre 600 metri). Il rettilineo successivo incrocia, con un sottopassaggio, la curva *Sopraelevata Nord* dell'anello di alta velocità.

variante Ascari: vi si arriva tenendo premuto l'acceleratore fin dalla seconda di Lesmo, anche qui si toccano i 330 km/h. Dopo la frenata si affrontano in rapida successione tre curve a sinistra-destra-sinistra che immettono sul rettilineo opposto ai box. Sono curve a raggio abbastanza ampio che si percorrono a velocità intorno ai 200 km/h. curva Parabolica: nel rettilineo che conduce a questa curva si toccano nuovamente i 330 km/h, quindi si frena per entrare in curva a circa 180 km/h. La curva è molto lunga e a raggio via via crescente: dopo aver superato la parte più stretta si può percorrere il tratto finale in piena accelerazione.

Settembre 2011

Giro di Monza

Sono perso nei miei pensieri dopo aver percorso chilometri e chilometri di simulazioni con Gran Prix, F1 2002, GTR, Race... dopo aver percorso chilometri e chilometri lungo le reti per guardare le gare e spostarmi per fotografare... sento un rombo, una vettura passa in pitline, torno alla realta', indosso un casco, rivolgo lo sguardo verso l'ingresso della corsia box. La vedo, e' un puntino bianco che si avvicina ed e' la Porsche 997 GT3 Cup del team Trackspeed e parcheggia davanti a me. Scende il giornalista che mi precede ed ora e' il mio turno: l'ingresso in vettura non e' dei piu' agili e provo la robustezza del rollbar toccandolo con gambe, braccia e casco. Ce l'ho fatta! Sono nell'avvolgente sedile della Porsche ed il meccanico del team mentre mi allaccia le cinture mi presenta il mio "autista" Johnny (Jonathan Cocker ndr). Da bravo pilota si assicura che abbia la fotocamera ben agganciata alle mani, innesta la prima e via!

Percorriamo la corsia box lentamente ma poi il pedale del gas va giu' forte e mi ritrovo per un attimo incollato al sedile; si' per un attimo perche' in questo mondo tutto passa rapidamente ed immediatamente mi sento due volte spinto in avanti. Per fortuna le cinture mi trattengono ben ancorato al sedile per la frenata della prima variante, veloce destra-sinistra, accelerazione piene e poi dentro nel curvone Biassono. Violenta frenata, sinistra-destra passando sul cordolo e la seconda variante e' ormai alle nostre spalle. Le curve si susseguono rapidamente, prima e seconda di Lesmo, Serraglio, giu', passiamo sotto la Sopraelevata e poi come dei fulmini ci ritroviamo alla frenatona per entrare in Ascari. Quando si e' dentro, percorrendola, si comprende la bellezza di questa variante. Perche' dopo il rallentamento all'ingresso si prova un gradevole dondolio destro sinistro che si percorre in accelerazione e poi il cordolo in uscita' e' li che invita a passarci sopra per essere sparati nel lungo rettilineo che porta alla Parabolica e liberare cosi' tutti i cavalli della Porsche.

Lungo il rettilineo Johnny si prende un attimo di distrazione salutando in direzione della macchina fotografica. Nuova frenata, percorriamo la Parabolica, rallentiamo, ed entriamo in corsia box. Peccato volevo fare un altro giro. La vettura si ferma ora tocca a me scendere pero' prima saluto il mio autista "Thanks Johnny, fantastic lap". E' finito ma un bel ricordo restera' per sempre. Il mio primo giro di pista su una vettura da gara a Monza! La fantastica pista di Monza...

(tratto da Monzasport.it)



1950 Monza Nino Farina Alfa Romeo
 1951 Monza Alberto Ascari Ferrari
 1952 Monza Alberto Ascari Ferrari
 1953 Monza Juan Manuel Fangio Maserati
 1954 Monza Juan Manuel Fangio Mercedes
 1955 Monza Juan Manuel Fangio Mercedes
 1956 Monza Stirling Moss Maserati
 1957 Monza Stirling Moss Vanwall
 1958 Monza Tony Brooks Vanwall
 1959 Monza Stirling Moss Cooper
 1960 Monza Phil Hill Ferrari
 1961 Monza Phil Hill Ferrari
 1962 Monza Graham Hill B.R.M.
 1963 Monza Jim Clark Lotus
 1964 Monza John Surtees Ferrari
 1965 Monza Jackie Stewart B.R.M.
 1966 Monza Ludovico Scarfiotti Ferrari
 1967 Monza John Surtees Honda
 1968 Monza Denny Hulme McLaren
 1969 Monza Jackie Stewart Matra
1970 Monza Clay Regazzoni Ferrari
 1971 Monza Peter Gethin B.R.M.
 1972 Monza Emerson Fittipaldi Lotus
 1973 Monza Ronnie Peterson Lotus
 1974 Monza Ronnie Peterson Lotus
1975 Monza Clay Regazzoni Ferrari
 1976 Monza Ronnie Peterson March
 1977 Monza Mario Andretti Lotus
 1978 Monza Niki Lauda Brabham
 1979 Monza Jody Scheckter Ferrari
 1980 Imola Nelson Piquet Brabham
 1981 Monza Alain Prost Renault
 1982 Monza René Arnoux Renault
 1983 Monza Nelson Piquet Brabham
 1984 Monza Niki Lauda McLaren
 1985 Monza Alain Prost McLaren
 1986 Monza Nelson Piquet Williams
 1987 Monza Nelson Piquet Williams
 1988 Monza Gerhard Berger Ferrari
 1989 Monza Alain Prost McLaren
 1990 Monza Ayrton Senna McLaren
 1991 Monza Nigel Mansell Williams
 1992 Monza Ayrton Senna McLaren
 1993 Monza Damon Hill Williams
 1994 Monza Damon Hill Williams
 1995 Monza Johnny Herbert Benetton
 1996 Monza Michael Schumacher Ferrari
 1997 Monza David Coulthard McLaren
 1998 Monza Michael Schumacher Ferrari
 1999 Monza Heinz-Harald Frentzen Jordan
 2000 Monza Michael Schumacher Ferrari
 2001 Monza Juan Pablo Montoya Williams
 2002 Monza Rubens Barrichello Ferrari
 2003 Monza Michael Schumacher Ferrari
 2004 Monza Rubens Barrichello Ferrari
 2005 Monza Juan Pablo Montoya McLaren
 2006 Monza Michael Schumacher Ferrari
 2007 Monza Fernando Alonso McLaren
 2008 Monza Sebastian Vettel Toro Rosso
 2009 Monza Rubens Barrichello Brawn
 2010 Monza Fernando Alonso Ferrari

2011



Brivio



Clay Regazzoni 1970—1975



Ronnie Peterson 1973—1974- 1976

Bengt Ronald Peterson, detto Ronnie, nacque a Orebro, in Svezia, il 14 febbraio del 1944.

Come tanti virtuosi della pista, non riuscì mai a conquistare un Titolo mondiale in Formula 1. La sua carriera iniziò sui "macinini", ossia sui go-kart. Nonostante la notevole altezza e, quindi, il considerevole peso corporeo ottenne alcuni successi, che gli valsero il rispetto degli addetti ai lavori. In quegli anni, il giovane Peterson apprese l'arte del controtterzo, che caratterizzerà in modo marcato il suo stile di guida da "curvatore di ventura" anche negli anni a venire. Dai kart, a differenza di quanto avviene oggi, passò direttamente alla Formula 3, dove ottenne risultati di primissimo livello, arrivando anche a vincere il titolo mondiale nel 1968 e nel 1969 al volante di una vettura italiana, la Tecno. Nel 1970 vinse, al primo colpo, il Titolo mondiale di Formula 2, disputando contemporaneamente il Campionato Mondiale di Formula 1.

Già nel 1971, al volante di una non eccelsa March, Ronnie ebbe l'opportunità di farsi notare conquistando una serie di podi grazie ai quali giunse secondo nella classifica generale; davanti a lui solo il grandissimo Jackie Stewart. Gli scarsi risultati del 1972 lo spinsero ad accettare, per l'anno seguente, un volante alla Lotus.

Nella scuderia inglese il suo talento offuscò perfino quello del campione del mondo in carica, il suo compagno di squadra Emerson Fittipaldi; il bilancio finale di quella stagione indicava un bottino di nove pole position e di quattro gran premi vinti, sufficienti per giungere nuovamente secondo nella classifica finale, sempre alle spalle del solito Jackie Stewart.

Inspiegabilmente nel 1974 Peterson rientrò alla March, dove riuscì a conquistare solo il gran premio d'Italia. L'anno dopo si spostò alla Tyrrel, dove però ottenne pochi risultati utili. Furono anni veramente difficili, in cui il pilota dovette lottare, prima che con i suoi avversari, con l'inferiorità meccanica dei mezzi che guidava. Gli anni passavano, ma non arrivavano quei successi che le sue gesta in pista avrebbero fatto presagire. Neppure la Ferrari, che pure lo aveva ingaggiato per guidare in alcune gare per vetture sport, lo contattò mai per proporgli un contratto in Formula 1.

Finalmente, nel 1978, il ritorno alla Lotus, una vettura che quell'anno era un gradino sopra tutte le altre; la sua principale caratteristica era la capacità di sfruttare l'effetto che la rendeva letteralmente "incollata alla pista". Il suo compagno di squadra, il pilota americano Andretti, vantava però, sorretto anche dagli sponsor, un contratto da prima guida e, quindi, Ronnie dovette accontentarsi degli avanzi; nonostante le avversità, in più di un'occasione, mostrò una abilità di guida cristallina ed un'attitudine per il sorpasso davvero eccezionale. Memorabile rimane l'episodio della sua ribellione a Colin Chapman: quando i meccanici gli montarono durante le prove ufficiali di un Gran Premio delle gomme manifestamente inferiori a quelle del suo compagno di scuderia, fece segnare con rabbia il miglior tempo della sessione e, rientrato ai box, ancora nell'abitacolo, mostrò senza timidezza il dito medio al Patron della scuderia inglese che aveva provato ad umiliare il suo talento.

Purtroppo il 1978 fu l'ultimo anno in cui il pubblico poté ammirare la spettacolarità del pilota svedese.

Al via del Gran Premio di Monza, infatti, Ronnie era sempre più solo, penalizzato ancora una volta dalla sua squadra che gli aveva assegnato una vettura dell'anno precedente per non metterlo in competizione con Andretti. Dopo poco più di trecento metri dalla linea di partenza della gara, un terribile incidente gli costò la vita. Venne immediatamente trasportato in ospedale per essere operato, ma qualche ora dopo sopraggiunse una crisi respiratoria che se lo portò via alle 10:10 del mattino seguente. Nell'incidente furono coinvolti anche Riccardo Patrese, James Hunt, Clay Regazzoni e Vittorio Brambilla. Anni dopo si scoprì che tutto era stato causato da un errore della direzione di gara che aveva dato il via troppo in anticipo, quando le vetture nelle ultime file non si erano ancora schierate sulla griglia di partenza. Questa indagine scagionò definitivamente il nostro Riccardo Patrese, che era stato ingiustamente accusato di aver dato il via alla carambola.

Appena saputo del decesso, Colin Chapman ebbe a dire semplicemente "Succede"; Andretti neppure scese dalla sua macchina quando, nel cortile dell'ospedale, lo avvisarono dell'accaduto.

Probabilmente Ronnie si trova ora in qualche luogo incantato, in una sorta di paradiso dei campioni morti troppo giovani, nel quale può giocare con quei pesciolini colorati che gli piacevano tanto collezionare ed osservare da ragazzo.





Imola Incontro con Ivan Capelli (campionato Italiano Endurance 2011)

Ivan Capelli (nato a Milano 24 maggio 1963) è un italiano ex pilota di Formula Uno. Ha partecipato a 98 Gran Premi, debutta il 6 ottobre 1985. Ha ottenuto 3 podi, e ha segnato un totale di 31 punti in campionato. Oggi è un commentatore di F1 per televisione Italiana Rai Uno. Vetture (Tyrrell, Ags, March, Leyton House, Ferrari, Jordan).

Ciao Ivan Oggi siamo impegnati a Imola nel campionato Italiano endurance, e in questo momento, stiamo chiacchierando qui nella Nostra Hospitality, quella del BD Racing di Davide Bernasconi.

Ivan Capelli Nel Campionato CITE, al volante di una Ibiza Cup, perché questa scelta?

L' amico Coldani, con il quale faccio molte cose, mi ha parlato di questo campionato e di questa vettura, quindi con lui ho deciso di affrontare questo campionato.

Cosa ne pensi questa nuova vettura (Ibiza Cup) e di questo campionato?

La Nuova Ibiza è divertente da guidare, non impegna molto, ma bisogna abituarsi allo stile di guida di questa vettura. Il campionato è molto interessante, è alla portata di tutti, si può correre da uno sino a quattro piloti, quindi con costi relativamente bassi. Trovo che questa formula sia vincente. Questo è confermato dal numero di Ibiza in gara (oggi 14).

L' arrivo in questa serie, ha certamente aumentato il numero di presenti al via, che evidentemente non è super affollato, portando nuovo interesse sulle piste..

Ivan Capelli sei sempre disponibile con tutti questa è una bella cosa.

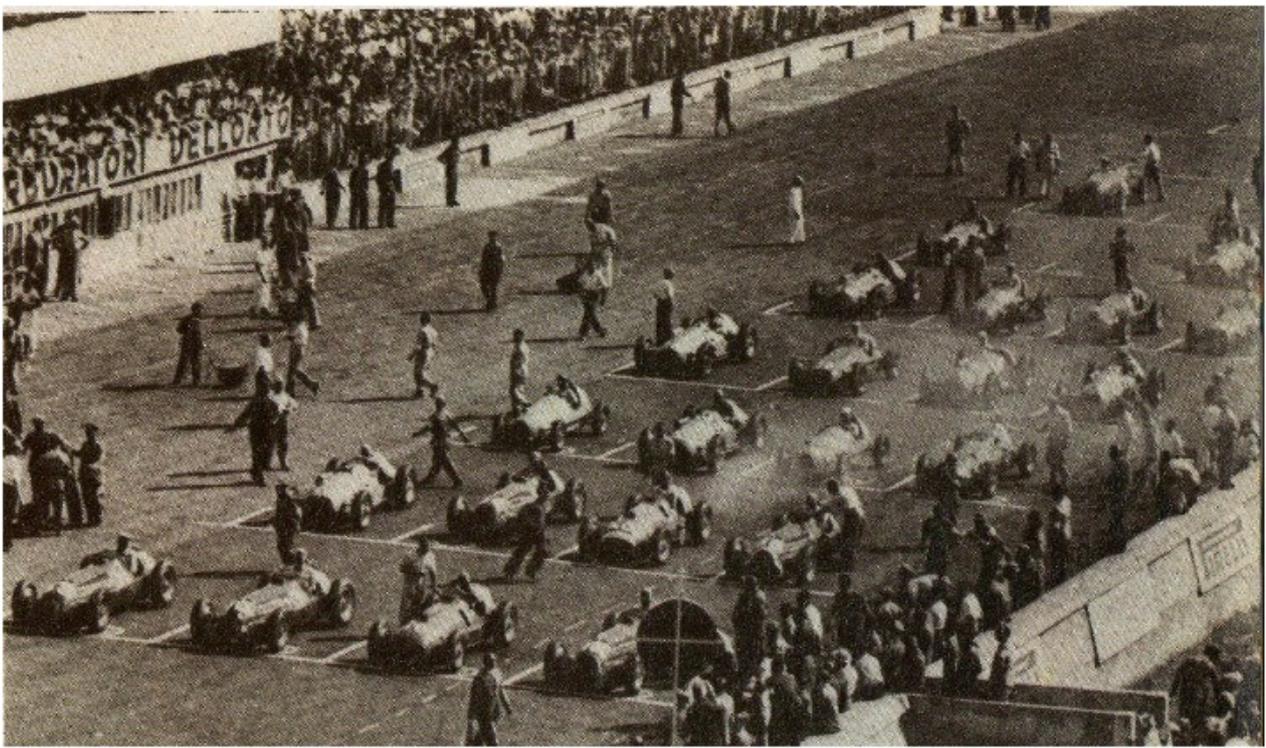
Si questo mi fa piacere, poter dare il mio parere qualche consiglio su come affrontare la pista. In passato sono stato istruttore nel campionato Masarati, quindi mi fa piacere confrontarmi con i miei colleghi.

Ivan vi viene naturale fare una trasgressione e parlare di Formula 1, Tu la stai seguendo cosa ne pensi della F1 di Oggi?

Oggi la formula 1 è decisamente più interessante che in passato, dove si seguivano delle gare noiose e statiche. L' avvento di questa ala mobile, il tipo diverso di gomme (Pirelli), e altri cambiamenti, hanno fatto sì che i gran Premi siano molto interessanti e avvincenti.

Evidentemente che è ancora ancorato alla Formula1 degli anni "80 -90", ha arricciato il naso pensando a tutti i cambiamenti, ma non bisogna dimenticare, che siamo negli anni 2000, quindi tutte queste evoluzioni fanno parte del presente e del futuro delle vetture da corsa. Per me sono molto valide e lo spettacolo in pista oggi è decisamente migliorato. Possiamo seguire Gran Premi, con dei sorpassi e delle belle lotte tra piloti, sia in testa che in coda al gruppo.

Grazie Ivan tra poco scendiamo in pista per la seconda gara della giornata, tu sarai lì a lottare per la vittoria, io invece parto dal fondo ci rivediamo a fine gara, e adesso tuta e casco, per vivere l'emozione di una gara in pista.,



Monza



1950

Monza Oggi



Svizzera in formula 1

2011 : Sauber Team F1

Svizzera in formula 1 2011 : S.Boemi ToroRosso





I NOSTRI INSERZIONISTI



La società

IRC Recruiting & Consulting SA, società svizzera indipendente, ha sede a Lugano ed è attiva nel settore della ricerca e della selezione di impiegati, quadri, dirigenti, manager e professionals.

L'obiettivo principale consiste nell'offrire un servizio completo nell'area delle Risorse Umane. La società si avvale di consulenti altamente specializzati, provenienti da esperienze significative maturate in vari ambiti, quali la ricerca e la selezione, il coaching e il marketing del personale.

IRC Recruiting & Consulting SA si impegna a garantire la riservatezza, operando nel pieno rispetto della privacy dei candidati e delle aziende clienti.

Per contattarci:

info@internationalrecruiting.ch

Quella volata Incredibile del 1971



Ma era Gethin che ha entrato meglio alla Parabolica, l'ultima curva a destra, per vincere la gara battendo per un soffio, Cevert, Peterson, Hailwood e Ganley