



Vivere un giorno
da Coulthard.
Come? Salendo su
una **monoposto**
da 700 cavalli con
tanto di chicane,
briefing, telemetria
e soste ai box.
Un'organizzazione
la mette a tua
disposizione con
ogni supporto.
Ecco le istruzioni
per entrare nel
club dei **300 all'ora**



F1 PRIMA FORMULA PER TE

di Enzo Rizzo
foto di Marco Pagani





La porta del box si apre e il musetto della Benetton F1 che ha disputato il Mondiale del 1998 è pronto a mordere la pista. La monoposto è una delle sei che la F1 international mette a disposizione degli stagisti per i corsi di pilotaggio.



Quarta, quinta, sesta:
i 700 cavalli si
sfogano sul rettilineo,
ma per pochi attimi.
La curva è in agguato:
inizia la staccata,
ci si aggrappa ai freni,
si è schiacciati
contro la cintura. La
F1 è anche questo.
Nella pagina a destra,
le scarpe Sparco
Top 2 (238mila lire).

A

lmeno tre giri. Nove chilometri e 600 metri se la pista è quella di Vallelunga, il tempio del Superturismo. Ma possono essere anche a Spa-Francorchamps, Magny-Cours, Jerez de la Frontera, Barcellona, Estoril, ossia i principali circuiti europei di Formula 1. Vi sembrano pochi dieci chilometri? Sono più che abbastanza per far impennare l'adrenalina. Non si tratta dell'ultimo grido in fatto di giochi per Pc e nemmeno di realtà virtuale. È realtà reale. Quella che ti porta a guidare una monoposto di Formula 1: vera, in musetti e alettoni, che ha disputato una o più stagioni del Campionato mondiale. Senza sconti in fatto di potenza. Settecento cavalli, da sprigionare premendo su quei pochissimi centimetri di corsa dell'acceleratore e che ti lanciano sull'asfalto della pista come un razzo. Che ti fanno accelerare da zero a 200 all'ora in cinque secondi: è lo stesso tempo che impiega una Porsche 911 per raggiungere i 100 km/h. Requisiti richiesti: nessuno, a parte la

s'anno si è aggiudicata la 24 Ore di Daytona, ndr). **I meccanici e gli istruttori provengono dalla Ligier, dalla Williams, dalla Jordan.** Finora non abbiamo mai avuto incidenti e non è stata solo fortuna». Chi pilota la Formula 1 non è abbandonato a se stesso: gli osservatori sono piazzati nei punti critici del tracciato (chicane, tornanti), **dai box la telemetria segue la monoposto metro dopo metro.** Le vetture montano l'Abs e il controllo della trazione. «I piloti non sanno che a bordo è montato un navigatore satellitare», continua Bonin, «se la condotta di guida è pericolosa, si può ridurre dai box la potenza del motore». A disposizione ci sono monoposti che hanno scritto pagine di storia della Formula 1: la Benetton 1998 di Giancarlo Fisichella e Alexander

C'è un team di 15 veterani della Formula 1 che ti assiste ai box. Come fossi un pilota vero

normale patente di guida. Esperienze di corse d'automobile: meglio di no. Una follia? Un'opera di irresponsabili? Niente di tutto questo: una società francese, la F1 international, ha ideato l'ultimo ed emozionante dei passatempi: un team di 15 persone, ognuna delle quali ha parecchi anni di Formula 1 o di Sport prototipi alle spalle. Che abbiano mestiere si vede da come si muovono sicuri intorno, dentro e sotto le monoposto. Le referenze del team le fa, anche di se stesso, François Bonin, responsabile marketing della F1 international: «Ho lavorato per dieci anni nel team Oreca (squadra che que-



Wurz, la Arrows 96, le Larrousse 94, quest'ultime ridipinte con la livrea rosso quasi Ferrari della F1 international. Il motore è un Ford Cosworth di 3.500 centimetri cubi e 700 cavalli con cambio al volante, **lo stesso con cui Michael Schumacher ha vinto il Mondiale nel 1994.** Per prendere confidenza con le monoposto sono a disposizione delle Formula 3 da 170 cavalli. Lo stage dura un giorno e possono parteciparvi non più di 17 persone. È prevista la **formula incentive, destinata alle aziende:** le società che, per esempio, vogliono premiare la forza vendita, la clientela o i mana-



08.15 La vestizione: casco, tuta, guanti, scarpette.



08.30 Briefing: si imparano le tecniche di pilotaggio.



09.30 Le F3 sono pronte ai box.



09.45 Si imposta la telemetria.

ger che hanno raggiunto determinati traguardi, possono prenotare l'intera giornata. «Su richiesta del cliente organizziamo ogni personalizzazione», dice Rosario Campagna di Aurora Promotion, la società che si occupa di trovare in



I morbidi guanti Gran prix della Sparco (141mila lire).

Italia i clienti di F1 international. «Per esempio, il viaggio, gli striscioni pubblicitari lungo il circuito, la cena in pista coi tavoli tra le monoposto». Il programma della giornata è fittissimo: appuntamento al circuito alle sette e mezzo del mattino, il tempo di un caffè e di indossare tuta e scarpe e subito il primo briefing per le For-

sciano il posto a sguardi attenti, preoccupati. Stefan, il capo degli istruttori, snocciola spiegazioni e segreti di pilotaggio: «Pensate allo sterzo come se fosse collegato all'acceleratore con due corde, una a destra, l'altra a sinistra: quando

il volante gira in un senso, la corda su quello opposto si tende e solleva l'acceleratore nella misura in cui si sterza e viceversa. Quindi nessuna accelerata e decelerata brusca». Imbottiti di nozioni, gli aspiranti Schumacher sono pronti al momento clou: più per paura di sfigurare che per spirito di cavalleria, è una donna, l'uni-

Si accendono i motori e sale un rumore assordante: il minimo è fissato a quota 7.000 giri

mula 3: si spiegano le tecniche di pilotaggio (**posizione di guida, trasferimento delle masse, traiettorie, frenata**), dopodiché si monta su due monovolume e, con l'istruttore al volante, si percorrono tre giri di pista per prendere conoscenza con il tracciato e per comprendere il significato dei con i lungo la pista (indicano il punto dove staccare, cioè iniziare la frenata, e la traiettoria da seguire in curva). Poi si monta sulle Formula 3: i meccanici sistemano i piloti nel cockpit, regolano le cinture, spiegano i comandi. Si accendono i motori, un rumore assordante invade i box: ma non è nulla in confronto a quello che sarà con le Formula 1. Parte il primo pilota, poi il secondo: **alcuni sfreznano e lentamente imboccano la pista, ad altri si spegne la vettura**. Si iniziano a macinare i giri: sono 13 quelli per Vallenga, divisi in due sessioni: tra la prima e la seconda l'istruttore parla a ogni pilota, che resta seduto nella monoposto, e gli spiega gli errori. Terminata la seconda sessione è ora di pranzo: un pasto leggero, proibiti gli alcolici. A ruota il briefing, per la Formula 1: i sorrisi a tavola la-

ca, ad aprire le danze: la partenza è perfetta, il motore gira altissimo (il minimo è a 7.000 giri), il rumore è infernale. Scatta l'applauso, la monoposto si allontana, sparisce alla prima curva: macina i tre giri di pista tutti di un fiato. La signora della velocità rientra ai box, è gasata: tutti le chiedono impressioni, non vedono l'ora di provare. Si succedono i piloti (non più di due vetture in pista): giro dopo giro prendono confidenza con la vettura. Nessun intoppo: anche stavolta tutto ha funzionato alla perfezione. Alla fine la soddisfazione regna sovrana: per ognuno c'è un attestato. I sorrisi si sprecano, c'è anche il brindisi con lo champagne. Sembra di essere realmente al termine di un gran premio: non c'è molta differenza. Sì, forse una: il podio, la coppa, il pubblico con le bandiere. Ma questa è un'altra storia.



13.00 È il momento delle F1.



13.45 Ultime spiegazioni prima di avviare i motori.



14.00 Avviamento: meccanico e carrello obbligatori.



16.00 Muretto molto frequentato.

In **apnea** verso la prima curva

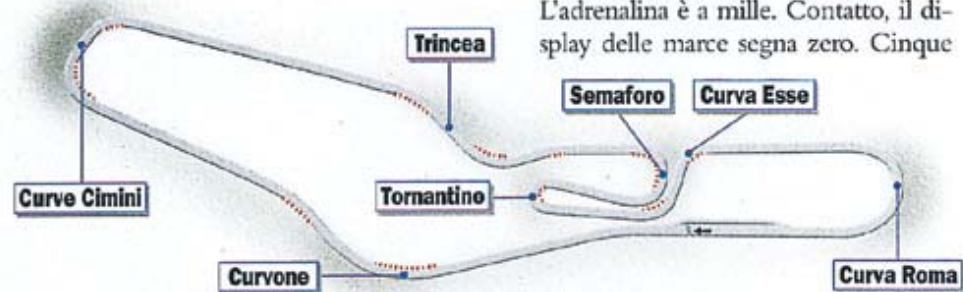
Il diario di una giornata da pilota, dai timori che precedono la partenza fino agli entusiasmanti giri sulla pista di Vallelunga



17.30 Rientro ai box: lo stage è finito.



18.00 I saluti e la consegna dei diplomi.



Mal di pancia: non mi crederanno. Un lutto improvviso: non esageriamo. Ma chi me lo ha fatto fare. Già faccio fatica a parcheggiare, figurati a guidare una Formula 1. Eh già, una F1: però... Questi i pensieri mattutini mentre sto andando in autodromo. Pensieri che diventano ansie e rasentano il panico durante il briefing e quando mi sistemo nella vettura. La lezione dell'istruttore mi rimbalza nella testa fino a colpire lo stomaco: «Lo sforzo al pedale del freno è di 60 kg; premetelo con un'intensità dieci volte superiore a quella che vorreste imprimere». L'adrenalina è a mille. Contatto, il display delle marce segna zero. Cinque

sto guidando una F1. Non faccio in tempo a immertermi sul rettilineo e pensare che in fondo c'è la curva Cimini uno, che già sono lì. Uno scollinamento prima della Trincea: ma dove sono i paletti? L'accelerazione mi incolla al sedile, la frenata al Tornantino mi schiaccia sulle cinture. Non sento né caldo né freddo: **la concentrazione è massima, alcuni tratti li percorro in apnea.** Le traiettorie riescono, le cambiate pure, oso con il gas, sono un tutt'uno con la macchina.



Costa 56mila lire il sottocasco della Sparco.

Bandiera a scacchi: è finita, devo rientrare ai box. Peccato. Mi fermo, scendo, tolgo casco e guanti come il più consumato dei piloti. Al mio fianco gli altri stagisti: gli aggettivi nei loro commenti sembrano echi: splendido, fantastico, emozionante. Rossana Bocchetti, elicotterista, aggiunge: «È più facile che portare un elicottero. La F1 si guida meglio della F3. Però, quando apri...». A favore della F3 sono invece Marco Zenoni, agronomo, e Gabriele Zambelli, oculista: «È più facile, il cambio manuale è fantastico, sfrutti la vettura al 60% delle sue possibilità.

millimetri di gas, dito in aria (è il segnale per ordinare al meccanico l'avviamento con la bombola di aria compressa che fa girare l'albero motore), tolgo il piede dall'acceleratore. La frizione è durissima, senza corsa. Inserisco la prima: i meccanici tolgono il carrellino che tiene sollevata la macchina. Lascio la frizione lentamente, il mostro si muove, accelero:

Roberto Mancusi

Con la Formula 1, invece, arrivi fino al 30%. Educativo Costantino Soldi, imprenditore: «La passione per la velocità in auto la paghi con il rischio. Ora ho la possibilità di sfogarmi in pista: anche con 700 cavalli di potenza, si è molto più sicuri che in strada». (Giorgio Angeletti) **G**

