



# la guida

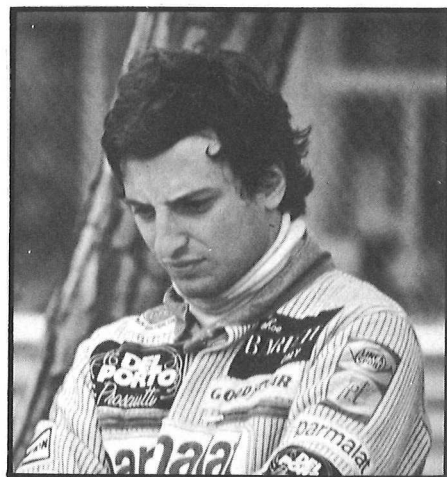
TESTO E FOTO DI RICCARDO FIUME

Velocità, curve, traiettorie, psicologia, riflessi e l'assistenza dei tecnici accomunano sciatori e piloti. Nell'aprile scorso Franz Klammer ha esordito sul circuito di Salisburgo classificandosi secondo nella prova valida per il titolo europeo di R5; una settimana dopo era di nuovo tra le auto da corsa per assistere al Gran Premio di Montecarlo e con lui c'era Werner Grissmann. Nella nazionale italiana di sci gli appassionati di auto da corsa sono molti. Fausto Radici, Leonardo David e Piero Gros hanno assistito a diversi rally e gran premi durante l'estate; Varallo, Stricker, Anzi e Besson preoccupavano i responsabili della nazionale per la non celata passione automobilistica. Di Marcello Varallo si racconta l'abitudine di alzarsi all'alba, prima di una gara, per fare una corsa in auto che lo rilassava.

In campo internazionale l'ingaggio più inaspettato vide passare dalla Dynamic alla Porsche l'uomo di Grenoble 1968, Jean Claude Killy, che al secondo anno di corse ottenne il quarto posto alla 24 ore di Le Mans e la vittoria alla Targa Florio.

Molti piloti di Formula 1 hanno gareggiato anche sulla neve. Riccardo Patrese, Patrick Tambay, Divina Galica sono d'accordo con Mario Andretti e Jacques Laffitte nell'affermare che tra i due sport esistono strette analogie.

Riccardo Patrese, attualmente il miglior pilota italiano di formula 1, è nato a Padova nel 1954. Nello sci, ha raggiunto i 60 punti FIS tanto in gigante quanto in slalom; da ragazzino è stato tra i protagonisti dei Trofei To-





# parallela

polino e Corriere dei Piccoli. Gli ultimi due anni in cui ha corso tanto in pista quanto sulla neve lo hanno visto nel 1973 campione mondiale di kart e campione universitario di sci, nel 1974 passare alla formula Italia ed a fine stagione abbandonare le gare di sci perché non aveva più tempo di allenarsi. Nell'automobilismo la sua carriera è continuata rapida; nel 1977 era già al volante di una formula 1.

« Per anni ho studiato a memoria percorsi di slalom » ricorda Patrese. « Anche allora, l'anticipo era una costante fissa da tener presente. Lo sci mi ha aiutato nell'acquisire questa abitudine mentale che mi torna utile ogni volta che devo imparare a memoria i piccoli e grandi segreti di un circuito. Il Nurbürgring, ad esempio, è una pista lunga 12 chilometri: anch'io lo scorso anno, come tutti i piloti che ci corrono per la prima volta, ho avuto parecchie difficoltà a memorizzare le centinaia di

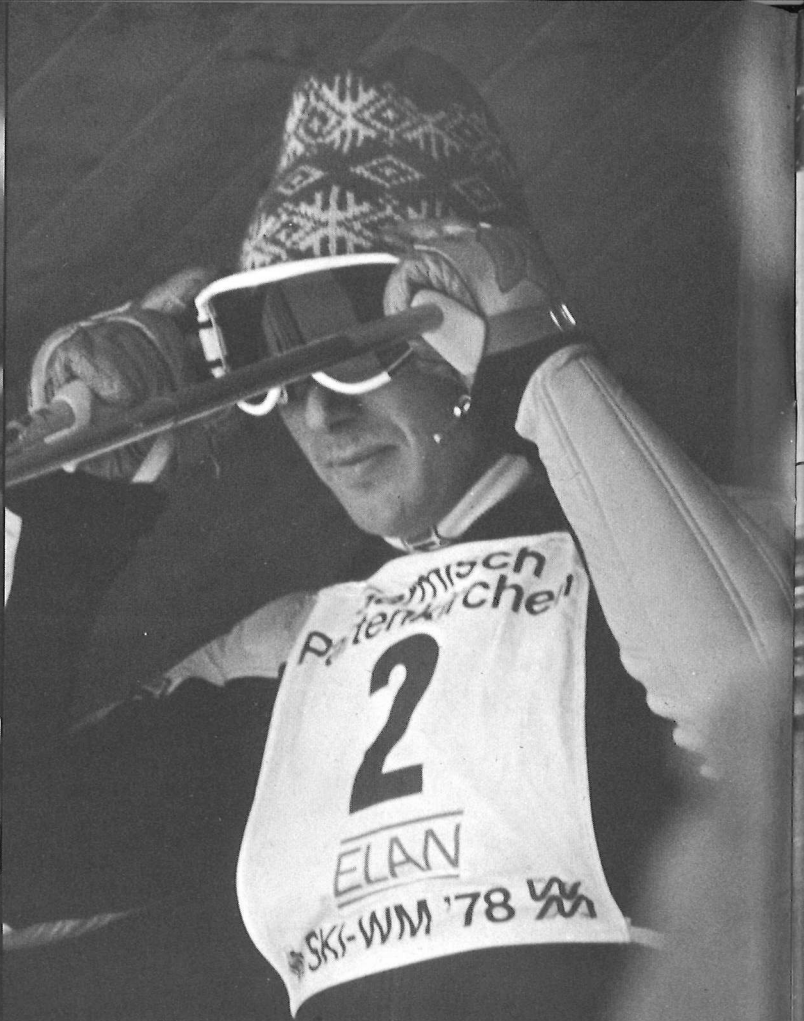
dati che quel circuito richiede. Ma indubbiamente mi sono trovato meglio rispetto ad altri esordienti, un'eredità positiva ricavata dallo sci.

« Riflessi, colpo d'occhio, traiettorie accomunano piloti e discesisti. La scelta della linea ideale viene definita sulla base di componenti molteplici. È ad esempio singolare che il tipo di terreno abbia tanta importanza, sia per gli sci quanto per le gomme. Sugli sci molte volte si decide un passaggio che, pur non ideale per la linea, è preferibile perché l'andamento del terreno lo consiglia. È noto che una gobba o una placca di ghiaccio possono rendere un passaggio più lento: si sceglie in questi casi la linea che meglio aggira l'ostacolo. Un pilota compie questo tipo di analisi sul circuito allo stesso modo di un liberista prima di una discesa. Si va a piedi sul circuito per rendersi conto delle variazioni d'asfalto ». Pure l'atteggiamento atletico e psichico

è per Patrese simile nei due sport. La partenza, ad esempio, determina gli stessi attimi di tensione davanti al cancelletto e al semaforo.

Niki Lauda che come sciatore preferisce il fondo alla discesa per ragioni di sicurezza, non è della stessa opinione. Afferma. « È tutto diverso ». Intervistato a Montecarlo nei box della Brabham-Alfa così ragionava: « La scelta della linea di curva potrebbe accomunare le due discipline; in effetti la traiettoria è importante anche nelle corse in bicicletta e per altri motivi

*Stessa la concentrazione e stessa la maschera impenetrabile di impassibilità alla partenza di una gara: in alto a sinistra l'ex-campione del mondo James Hunt prima del via sul difficile tracciato di Montecarlo, qui sopra Piero Gros al cancelletto di partenza a Ga-Pa. Nella foto piccola Riccardo Patrese.*



anche nei concorsi ippici ad ostacoli, dove il cavaliere è impegnato ad impostare l'animale sulla miglior linea possibile ».

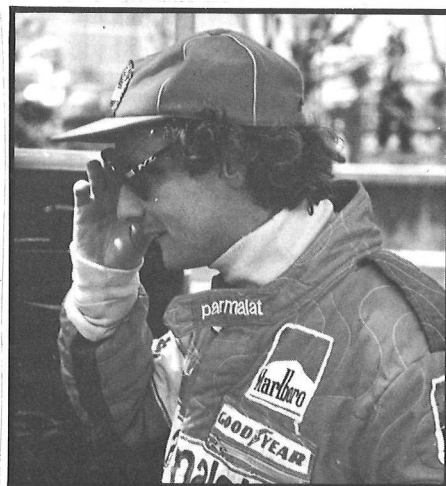
Sentendo Lauda parlare di sci, dal box confinante con quello della Brabham si è avvicinato Mario Andretti che ha aperto con Niki una breve ma interessante discussione. Anche Andretti, da studente, è stato discesista per i colori del suo college.

« Seguo spesso alla TV o dal vero le gare dei professionisti », ha detto il pilota italo-americano. « Con alcuni di essi come Odermatt, Duvillard, Palmer ho rapporti di amicizia; più volte abbiamo discusso assieme come uscire veloci dalla curva, come slittare sino al limite dell'aderenza senza derapare o il perché degli errori, lo stridere delle gomme o l'eccessivo spostamento di neve provocato dagli sci. Psicologicamente sciatore o pilota affrontano la competizione con lo stesso spirito, per avvicinarsi sempre più ai propri limiti. Il rischio è l'imponderabile che i due sport comportano ».

Sciare è lo sport preferito da Jacques Laffitte. Il pilota della Ligier-Matra

non ha mai partecipato a competizioni sulla neve ma è buon sciatore. « Personalmente, riscontro molte analogie con l'auto. L'uomo si deve integrare al massimo con il proprio mezzo. La simbiosi pilota-auto e quella discesista è una componente del successo in entrambi i casi ».

Tra i piloti di Formula 1 Patrick Tambay, parigino, classe 1949, coéquipier di James Hunt sulla McLaren-Marl-



boro, è stato addirittura nazionale francese di sci, e nel 1967 e '68 campione francese junior di discesa libera. Le sue opinioni in merito ai rapporti tra lo sciatore e il pilota hanno dunque motivazioni precise. Patrick non soffre di atteggiamenti divistici, è semplice e simpatico. Ed è stato ben contento di affrontare con noi di SCI questo argomento. « Gli sciatori per recarsi nei luoghi dove si disputano le loro gare percorrono strade difficili ed è così che si abitua ad avere *good-feeling* nella guida » ha spiegato Tambay. « Così mi hanno raccontato Philippe Roux, Bernard Russi, Hanni Wenzel che sono miei amici, ed altrettanto capitava a me quando ero nella squadra francese di sci.

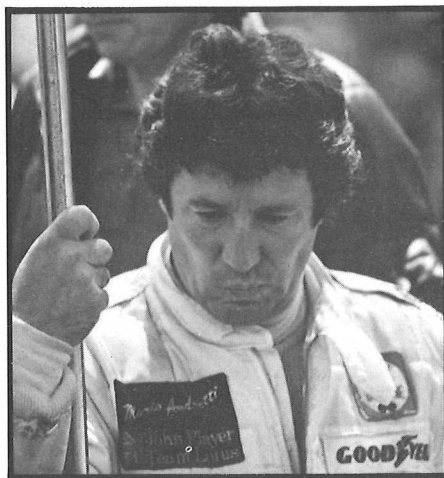
« Con Russi ho parlato spesso di circuiti e di discese; in entrambi i casi ci siamo scambiati esperienze utili. Sono pure amico di Collombin e sono salito spesso in auto con lui. Mi sono reso conto facilmente della sua guida precisa: la scelta delle traiettorie di Collombin ha l'impostazione tipica di ogni pilota professionista ».

Anche la tecnica individuale presenta



analogie, tanto da indurre Patrick ad una similitudine « Andretti sta a Stenmark come Hunt a Gros. La guida ed il modo di sciare dei primi due risultano sobri, le curve vengono affrontate in souplesse, con pochi movimenti essenziali. Tanto l'italo-americano quanto lo svedese ingannano l'occhio perché appaiono lenti; in effetti Stenmark disegna le proprie curve ed in uscita non solleva molta neve perché su di essa esercita la minor pressione possibile, così esce dalla curva nel modo più veloce permesso dal terreno. Altrettanto avviene per il retrotreno della Lotus di Andretti che non derapa in uscita di curva, le gomme stridono meno rispetto a quelle di altri piloti. Anche le sue curve sono disegni perfetti. Diversa la tecnica di Gros e Hunt: aggressivi di temperamento, lo sono anche con il terreno. La loro azione è ugualmente positiva proprio a causa dell'alto grado di irruenza espressa ».

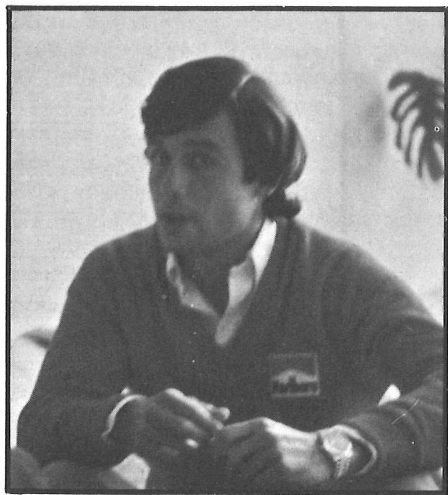
Tambay sostiene inoltre che fisicamente, pur con differenti volumi di sforzo muscolare, i movimenti del pilota e dello sciatore sono gli stessi. « Il pi-



lota disteso li compie con le gambe per azionare la pedaliera, proprio come lo sciatore in posizione verticale per guidare gli sci. Tutti i movimenti sono regolati da una perfetta armonia del cervello con il corpo per ottenere la miglior prestazione possibile ». Il tronco è per Patrick Tambay, come per tutti gli altri piloti, il principale elemento di equilibrio tra l'uomo ed il mezzo, cioè il punto dove si sensi-

bilizza sul corpo la simbiosi con l'auto. E così è il piede per lo sci. Facendo poi cenno all'aerodinamicità della carrozzeria, Tambay ha ricordato: « La stessa funzione ha nello sci la posizione ad uovo. La temperatura delle gomme, la loro scorrevolezza, sono importanti per il pilota come le solette degli sci per il liberista. E mantenere la velocità in rettilineo o sul piano, dopo curve e schuss, è allo stesso modo rilevante per chi corre in auto o sugli sci ».

*Simili anche i gesti e i riti che accompagnano la partenza: gli attuali campioni del mondo Mario Andretti (foto in alto a sinistra e qui accanto) e Ingemar Stenmark (in alto a destra), novello il primo e « habitué » il secondo, sono ripresi mentre danno gli ultimi « ritocchi » allo schermo e agli occhiali che li proteggeranno durante la gara. Nella foto sotto, lo fa anche Niky Lauda, però lui è sponsorizzato dalla ditta che produce gli occhiali... Qui sopra Riccardo Patrese nella duplice veste di sciatore e di pilota.*



Anche il contatto che l'uomo ha in velocità con il terreno è nei due sport paragonabile: « La stessa sensibilità che da sciatore avevo acquisito attraverso gli scarponi e gli sci sulla pianta dei piedi, con la mia McLaren la percepisco attraverso le gomme sul tronco, il punto del mio corpo più vicino al terreno che mi scorre sotto. In entrambi i casi la sensibilità si trasforma in informazione al cervello ».

Un atteggiamento particolare è comune ai due sport per valutare le situazioni che avvengono in corsa: « Si deve acquisire la doppia visione contemporanea di quanto accade attorno: la profondità del campo visivo, che deve essere costantemente attiva perché l'alta velocità lo richiede, e la visione orizzontale che permette di registrare quanto scorre lateralmente. Il rischio in agguato costante richiede questa contemporaneità ottica. L'impressione condensata viene trasmessa al cervello simultaneamente. Quanti sarebbero i paletti dimenticati da uno slalomista, e quante volte i piloti si scontrerebbero tra loro, se così non avvenisse? ». « Dopo varie discussioni con Jean Claude Killy », ha concluso Patrick Tambay, « abbiamo convenuto che la principale difficoltà per lo sciatore che diventa pilota è il tempo di concentrazione prolungato. Due minuti contro due ore. Solo l'allenamento abitua il fisico a sopportare questo diverso stress ».

In occasione del circuito di Imola, abbiamo interpellato anche Fausto Radici, appassionato di rally oltre che

slalomista d'eccezione; ed in tale qualità di sciatore è convinto che questo tipo di corse sia quello più simile allo slalom. La discesa libera è forse più vicina alle corse in pista. « Nel rally », diceva Fausto, e mentre parlava guardava in faccia Fulvio Bacchelli quasi per controllare nella sua espressione di non dire cose tecnicamente inesatte, « si corre da soli contro il tempo, si è soli in pista, le curve sono migliaia e ad ogni corsa cambiano; proprio come capita a noi slalomisti ». Fausto Radici ha valutato anche il differente grado di pericolo che sciatori e piloti affrontano in gara: « Le competizioni dove i concorrenti viaggiano anche velocemente ma comunque uno alla volta non portano quasi mai l'uomo ad esprimersi al di là dei propri limiti: pertanto le corse in pista mi sembrano più pericolose, anche se un uomo veramente equilibrato non dovrebbe mai alterarsi psicologicamente ».

Qui abbiamo esposto diverse opinioni individuali, talvolta contrastanti come nel caso di Niki Lauda. Non vogliamo affermare che un campione di sci messo su un'auto da corsa avrà una



carriera altrettanto brillante, ma le caratteristiche richieste all'individuo per emergere sono sicuramente affini. Una discesa di Coppa del Mondo non è fatta di soli sci e liberisti. Un gran premio non è fatto di sole auto e piloti. Ma meccanici e ski-man hanno compiti analoghi. La notte che precede la corsa significa spesso fatica, talvolta in ambienti non ideali. La passione di questi uomini per il loro lavoro concorre, sulle piste di sci o sui circuiti, a rendere possibile il successo del campione la cui vittoria è di tutta l'équipe. Ed a questa i veri campioni sanno riconoscere una parte del successo.

*Proseguono i parallelismi: in alto a sinistra Gros e De Chiesa assistiti dal manager Cotelli; sotto Andretti e Ronnie Peterson, recentemente scomparso, in compagnia del D.T. Colin Chapman. Nella foto al centro e in quella qui sopra a destra uno skiman ed un meccanico impegnati negli ultimi ritocchi alle « vetture » dei propri campioni. Nella foto piccola a sinistra Bacchelli e qui sopra Fausto Radici e Teo Fabi.*

