

MODIFICATE DUE VARIANTI ORA LA PISTA È PIÙ DIFFICILE



Sopra la variante Ascari modificata. In basso nella piantina le modifiche apportate alle due varianti

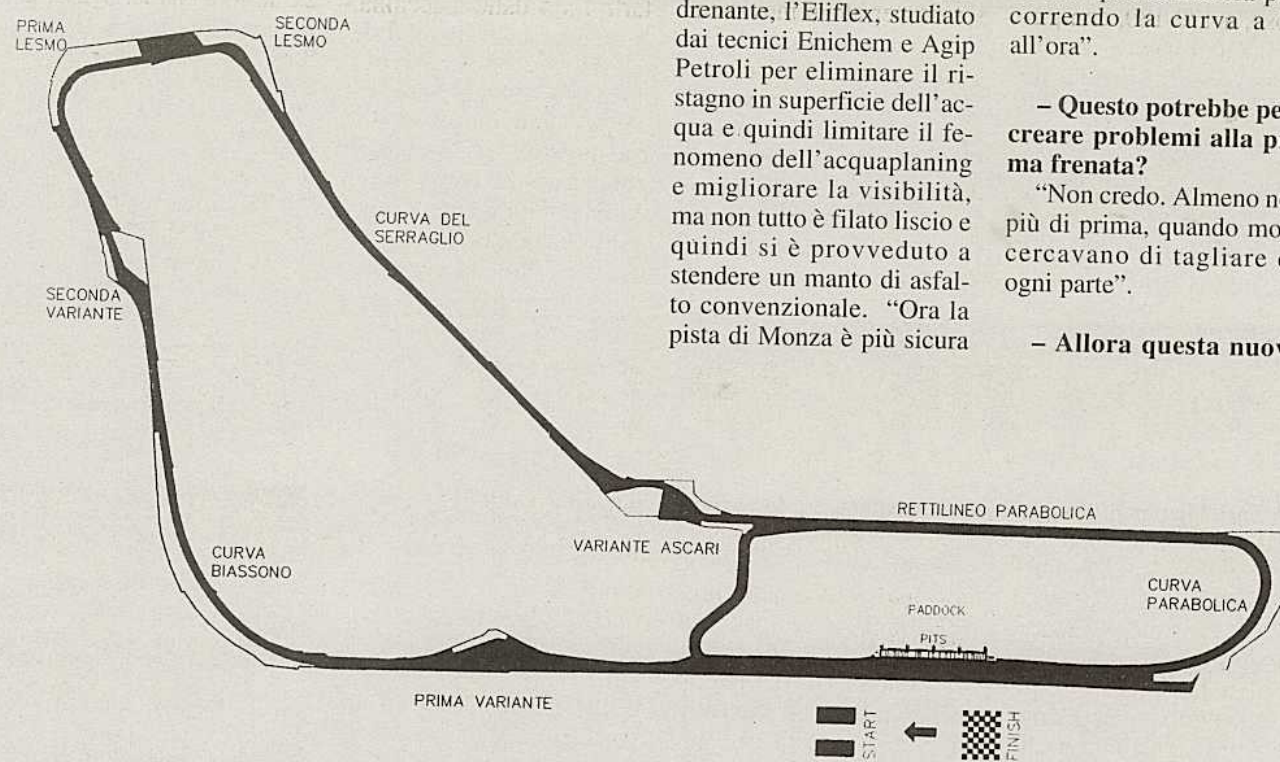
Il tempo passa anche per le belle signore. A questa legge non sfugge nemmeno la pista di Monza, che ogni tanto sente il bisogno di darsi una ritoccata alle "curve", giusto per mantenere vivo l'interesse dei giovanotti, in particolare quei tipetti difficili della F.1, sempre alla caccia di nuove curve.

Esigenze che non sempre, in passato, si sono spaccate con quelle dei colleghi a due ruote. Sotto il "bisturi" dell'ingegner Beghella Bartoli la prima e la seconda variante, introdotte negli anni settanta per diminuire la velocità di ingresso al Curvone e alle Curve di Lesmo. Entrambe le varianti subiranno un cambiamento deciso del disegno, che dovrebbe abbassare la velocità di percorrenza delle stesse. In particolare, la prima variante, quella posta in fondo al rettilineo d'arrivo, cambierà in modo radicale con due curve molto più pronunciate delle attuali. Il tracciato del rettilineo non piega più verso destra ma, ricalcando il vecchio disegno, prosegue dritto arrivando alla prima curva che adesso gira verso destra in modo deciso, con un raggio di 90°.

Quindi una curva di ri-

torno, a sinistra, ed un tratto da percorrere in piena accelerazione, con una piega appena accennata a destra, che riporta i piloti verso il Curvone. Una variante dall'andamento ben più tormentato di quanto non sia

velocità di percorrenza della variante. "La velocità di percorrenza del Curvone, invece, dovrebbe essere simile alla attuale - spiega L'ing. Beghella - perché prima la fase di accelerazione avveniva con le mo-



attualmente, che obbligherà i piloti a disegnare delle vere traiettorie piuttosto che tagliare sui cordoli come avveniva finora, rallentando considerevolmente la

no posto - il riferimento è alla F.1 - ancora in curva". Pure la variante della Roggia cambia in modo sostanziale; anche se la prima curva, verso sinistra, resta

e spettacolare" è il giudizio finale dell'ingegner Beghella. I lavori di adeguamento, che hanno riguardato anche le due torri poste sul rettilineo d'arrivo, inizia-

invariata, un breve tratto rettilineo che conduce alla seconda curva a destra, obbligherà i piloti a traiettorie che dovranno disegnare due curve distinte, invece che "raddrizzare" la traiettoria tagliando abbondantemente sui cordoli come avveniva finora. "In questa configurazione il tracciato ora misura 5.792 mt. - prosegue Beghella - ed il tempo sul giro dovrebbe subire un rallentamento nell'ordine dei 2/3 secondi al giro".

A proposito di cordoli, va segnalato che in prima variante saranno posati cordoli più bassi (5 cm.), mentre alla seconda variante resteranno quelli da 10 cm. I cordoli saranno comunque amovibili, per essere adeguati alle esigenze motociclistiche, senz'altro una bella notizia per gli amanti delle due ruote. Sulla via di fuga, in asfalto, verranno posizionati dei cubi di polistirolo nella parte finale (come a Hockenheim). In un primo momento, il tratto della prima variante era stato coperto col nuovo asfalto drenante, l'Eliflex, studiato dai tecnici Enichem e Agip Petroli per eliminare il ristagno in superficie dell'acqua e quindi limitare il fenomeno dell'acquaplaning e migliorare la visibilità, ma non tutto è filato liscio e quindi si è provveduto a stendere un manto di asfalto convenzionale. "Ora la pista di Monza è più sicura

ti nei primi giorni di luglio sono terminati a Ferragosto ed hanno impegnato circa 150 addetti. Costo preventivato per le opere circa un miliardo.

LAVORI IN PISTA

Jean Alesi, uno dei più esperti piloti in attività in F.1, è stato il primo ad "accarezzare" con la sua Prost il nuovo tracciato di Monza.

- Con quali impressioni?

"Ho conosciuto tre differenti versioni della pista di Monza e devo dire che questa modifica è la più importante sia per quanto riguarda la sicurezza sia per i sorpassi. Adesso la prima curva è diventata più impegnativa e secondo me agevolerà i sorpassi, mentre prima era diventato troppo facile tagliare sui cordoli, bastava fare un assetto adeguato sulla vettura.

Ora si arriva a oltre 330 all'ora e bisogna scalare fino alla prima marcia percorrendo la curva a 70 all'ora".

- Questo potrebbe però creare problemi alla prima frenata?

"Non credo. Almeno non più di prima, quando molti cercavano di tagliare da ogni parte".

- Allora questa nuova

Monza è promossa a pieni voti?

"Così c'è maggiore difficoltà e quindi più possibilità di sbagliare. Però, lasciando tutto il resto com'è adesso io farei la Lesmo 2 com'era prima". Non la pensano allo stesso modo, invece, diversi suoi colleghi e tra questi Coulthard, Herbert e Frenzen, vincitori di precedenti edizioni del Gran Premio d'Italia, che hanno criticato il nuovo disegno della prima variante sollevando parecchi timori per la prima staccata in gara, quando il plotone delle F.1 si lancerà compatto verso quello stretto imbuto.

SABATO 23 SETTEMBRE - ore 18

Presso la sala stampa dell'Autodromo

ASSEGNAZIONE DEGLI OSCAR DELLO SPORT MONZESE

• Premio giornalistico Angelo Corbetta • Stella d'oro • Insegne d'oro

CON L'INTERVENTO DELLE AUTORITÀ CITTADINE

6

monzasprint