

FORMULA 1

PILOTI A CACCIA DI FUTURO

Talenti d'Italia pronti al ritorno

Valsecchi, vincitore in Gp2 e ora velocissimo con la Lotus, fatica a trovare spazio in F1. Ferrari e Aci-Csaì fanno già molto per i nostri. E un aiuto potrebbe arrivare dalla Pirelli

di Fulvio Sotgiu

Cosa deve fare un poverissimo come Davide Valsecchi, che poverissimo in realtà non è per nulla - per essere il piede in Formula 1? Più che vincere la Gp2 che se è la serie d'ingresso, più che fare il migliore all'ultimo gara per far prendere alla sua squadra un importante bonus, più che andare veloce con la Lotus che Roman Grosjean guida in modo più rapido ma sulla distanza del secondo metri al trecento stame, magari un po' oltre, più che essere costruttivo nei rapporti con il team e avere un'immagine pulita e positiva, contro deve inventarsi un ragazzo? E Luca Filippi, più che rispondere a una chiamata d'emergenza accettato il ruolo del pupazzo e vincere la corsa? Ed Edoardo Mortara, capocorse della F3 Euro Series? E Davide Rigoni, talento puro ma figlio di camionista? Sarebbe facile tutte le uterliche domande: con tanti giovani fenomeni, perché l'Italia in Formula 1 non può più avere uno (uno) che spinga sul pedale

del gas? La risposta è semplice: perché italiani, russi, messicani, o magari cinesi, hanno denaro fresco e somano alle spalle. Sebastian Vettel che guidava la Red Bull è arrivato terzo nella Gp2 vinta da Valsecchi.

Ma cosa fa l'Italia per aiutare i suoi piloti? Non poco. La Ferrari ha dato e sta dando un importantissimo contributo, anche a proprio rischio: ogni anno affida una Honda ai migliori giovani della Formula 1, già nel 2009 tentò l'operazione Fisichella e poi Badier oboliando sopra il costo, diamanti, oggi s'affida per le simulazioni a Rigoni, peraltro dopo aver messo che uscisse da una complicata dogana. L'aci-Csaì fa tutto quel che può il presidente Stechi Danielli ha messo una serie d'iniziativa senza precedenti. Potrebbe fare qualcosa di più la Pirelli, che ha nascosto la possibilità di provare e a peso politico. Mentre in successo di un talento italiano non attaccherebbe minimamente la sua neutralità nei confronti delle squadre.

DAVIDE VALSECCHI

Il piede pesa, la testa pensa «Bello essere più rapido di Red Bull e McLaren»

di Eugenio Mosca

Davide Valsecchi, 25enne di Firo, quest'anno si giocava il tutto per tutto alla quinta stagione in Gp2. Un verdetto senza possibilità di appello in caso di fallimento. Seconda vittoria, con il titolo della serie ceduta conquistato grazie a 4 vittorie, 6 giri più veloci in gara e 2 pole, per un totale di 10 podi. Che sarebbero potuti essere anche di più se nell'ultima gara a Singapore non avesse rimanciato a ogni velleità pur di non rischiare, contribuendo a far vincere il titolo al team, con il relativo premio di 200.000 euro. Testa, oltre che piede.

Stessa cosa l'altro ieri sull'insidioso circuito di Abu Dhabi, al volante della stessa Lotus Renault che con Esteban Guerrieri ha vinto pochi giorni prima. Si è commosso ha sfruttato al meglio la chance della vita, stampando il miglior tempo. «In pista però non c'ero con Kallekoren o Alessio - si schermisce Valsecchi - ma piloti che avevo già battuto quest'anno in Gp2. Franco Pignatelli (in dicato come giovane fenomeno, ndr). Comunque il fatto che sta stato davanti a piloti ai miei pari è un fatto che avevo un passo più ve-



Davide Valsecchi, 25 anni, è campione della Gp2, la serie d'ingresso alla Formula 1

LUCA FILIPPI

La F1 snobba gli italiani? E lui cerca di portare sulle nostre piste la IndyCar

Luca Filippi aveva già stappato tutti. Fattori scura quando con un finale di stagione travolgente si laureò vice campione Gp2. Poi, gelido, alle tante pacche che spalla non fece seguito nessuna reale chance per proseguire la carriera. Nemmeno uno straccio di test in F1 e vennero anche il "no" americano a correre in IndyCar, il 27 gennaio si è ritrovato disoccupato. Finché a settembre scoppiò quando, richiamato in servizio dalla Coloni a Monza, ha subito messo in riga tutti vincendo alla grande gara.

«E per ribadire che Filippi è la scura settimana i test collettivi della Gp2 è stato inavvicinabile per tutti, ma aiutati la brutta storia pare ripetersi. Infatti, tra gli altri venti piloti che nei giorni scorsi hanno avuto la possibilità di effettuare le solite test con la F1 e Abu Dhabi, di Filippi manchiava l'entrata. Ma lui non si è perso d'animo e nel frattempo ha continuato a lavorare sulla pista americana per trovare un posto in IndyCar sia come candidato per un gruppo di investitori interessati a portare una gara della serie americana in Italia.

«Ho fatto un po' di tentativi tra questo gruppo di investitori, dirigenti della IndyCar e la Csaì, che si è det-



Luca Filippi, 27 anni



Il presidente dell'Acì, Angelo Stechi Danielli, a Vallelunga con (da sinistra) Daniel Juncadella, Riccardo Agostini ed Eddie Cheever junior, protagonisti in Formula 3

PRECOCITÀ

Agostini tra i più giovani sulla Rossa 18 anni 203 giorni

di Gabriele Fontanelli

Non ha girato un giovane fresco di patente, presa poche settimane fa Riccardo Agostini, che brilla per precocità agonistica. In particolare, Riccardo ha effettuato questo test su una monoposto di F1 all'età di 18 anni e 203 giorni, risultando così per soli 14 giorni il secondo più giovane di 15 driver, scesi in pista con la scuderia del Cavallino nella 5 sessioni di test per i giovani piloti fin qui compiute dal 2006 ad oggi il baby driver resta Salvatore Cicatelli, 18 anni e 189 giorni nel test 2008, il più giovane nostro nazionale impegnato in un test collettivo è stato Kevin Ceccon, che alla guida della Toro Rosso, ha affrontato i test per i rookie ad Abu Dhabi l'anno scorso a 18 anni e 53 giorni. Includendo anche i test liberi come quelli aerodinamici, il primo di precocità fra i nostri va ad Andrea Caldarelli, che a Valencia nel gennaio 2006 guidò la Toyota a 17 anni e 11 mesi.

EDDIE CHEEVER

La sua occasione d'oro «Un giro sulla Ferrari vale più di un intero test»

di Marco Bell

Vallelunga - Svelto ieri a Vallelunga, il test-prenotato Ferrari F1 ed Aci-Csaì, per i due migliori italiani della F3, con Agostini, leader tricolore sia nei rookie che nel campionato, Eddie Cheever jr. è l'aggiunto del 10 spagnolo Juncadella, campione F3 Euro Series, ha registrato soddisfazione tra i partecipanti.

«E tra questi potrebbe più preoccupato avvicinarsi al mondo della F1, anche per un futuro cronometro, è Eddie Cheever jr, che ha girato sotto gli occhi di un attento papà, l'ingegnere di Roma come veniva soprannominato, protagonista del circo indiano negli anni 70-80, prima di costruirvi vincendo la 500 Miglia di Indianapolis.

«Eddie ha svolto un diligente lavoro di apprendimento, anche voler strafare con i suoi giri su una Ferrari (la P50 del 2009, ndr, valse più di 40 test su altre vetture. La struttura è imponente. Hai 30 posizioni che lavorano per te. Piatello è già finito, ma apre di poter riprovare».

«Cosa dobbiamo attendere per il 2013?»

«Mi sto accordando intanto. L'obiettivo è la F3 Euro Series».

UN NUOVO SISTEMA SOSPETTO

Flette il muso Red Bull e Maranello è in allarme

Il problema è sempre nelle regole: quasi sempre in ciò che non dicono. Quelle tecniche relative alla flessibilità delle parti della macchina non vietano nulla in punti come il muso, anzi la autorizzano per ragioni di sicurezza: nessuno però aveva pensato che fosse possibile rendere i muso flessibili come le pinne di un subacqueo, facendo così barcollare l'intera ala anteriore che però - alle singole verifiche tecniche effettuate sul pezzo - risulta sufficientemente rigida. È vantaggio aerodinamico di tale soluzione è enorme.

Ovviamente ci è arrivato per primo Adrian Newey. E dopo che il filamento della sostituzione dell'ala di Vettel danneggiata ad Abu Dhabi contro un pezzo di polistirolo (1) ha mostrato che il muso della Red Bull è visibilmente elastico, il nodo è venuto al pettine. La Ferrari ha chiesto chiarimenti sulla riunione del Gruppo Tecnico a Ginevra. La Federazione Internazionale non è ancora intervenuta ed è suscettibile che lo faccia prima del Gp Usa del 18 novembre: c'è un Mondiale in ballo e non è giusto che giochi e sospetti finiscano per inquinare la volata tra Vettel e Alonso. Se già non è avvenuto.

TRA DUE DOMENICHE AD AUSTIN

Gli Usa tornano a tifare Ferrari

di Roberto Zanti

MIAMI - Un black-out di cinque anni che sta per finire: il 15 novembre la Formula 1 tornerà negli Stati Uniti, ma questa volta sarà tutto nuovo.

Austin, nel Texas e il Circuit of The Americas: due debuttanti assoluti per una gara, il Gp degli Usa, che potrebbe già ispirare il duello mondiale tra Sebastian Vettel e Fernando Alonso. Dopo Indianapolis 2007, l'ultima volta negli Stati Uniti, ecco Austin 2012 e gli americani, non ci sono dubbi, tifano Ferrari.

Il circuito, che si sviluppa su 5,515 chilometri con 20 curve, è già pronto ad ospitare il monoposto e il primo a provarlo è stato l'ex campione del mondo Mario Andretti - «È leggermente attivista - ha spiegato - normale per anni prava nuova, ma com-

pletivamente il mio gradimento è ottimo. Circuito fantastico». La F1 sta arrivando da mercoledì infatti sono cominciati ad arrivare i 747 (ne sono attesi sei in totale) che trasportano materiali e attrezzature (90 tonnellate per ogni aereo).

PUBBLICITÀ - Dei 120.000 spettatori attesi (ma nei weekend in città si prevede l'arrivo di 300.000 persone) i Texas rappresentano solo il 30% e del 70% restante un terzo saranno stranieri e come sempre uno dei primi aspetti presi in considerazione è la sicurezza. Austin ha esperienze di alto livello di spettatori per grandi avvenimenti che hanno riguardato soprattutto i calciatori del campionato universitario.

«È un anno che ci lavoriamo» ha aggiunto Steve Sexton presidente del circuito, e in questo periodo sono state costruite anche altre città che hanno avuto esperienze di Formula 1. Senza dimenticare che anche Rick Perry, governatore del Texas, è stato a Monza durante l'ultimo Gp.

PARTNERSHIP - Oltre alla polizia della città, della contea e statale, nei servizi saranno impegnati uomini della Fbi, del Federal Homeland Security Department e del Drug Enforcement Administration, Alcohol, Tobacco and Firearms, ma anche altri agenti federali saranno coinvolti, una delle partnership più grandi, per quello che riguarda l'ordine pubblico, mai visto nella storia della città.

L'uscita incertezza riguarda i costi. «Non ho numeri per il momento» ha detto Marc Ott, il City Manager. «Dipenderà dalle spese sostenute dai dipartimenti di pubblica sicurezza» ha aggiunto in maniera vaga l'ingegnere di Harrisburg, «The Americas». Comunque di solito sono gli organizzatori che coprono le spese sostenute da città e contea (Travis County) per il pagamento di agenti, vigili del fuoco e paramedici.

Quanto al tempo, alcuni temporali dovrebbero colpire le zone centrali del Texas giovedì 15 e venerdì 16, mentre per domenica 18, giorno della gara, al momento è escluso il pericolo di pioggia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Agostini tra i più giovani sulla Rossa 18 anni 203 giorni

di Gabriele Fontanelli

Nel test di Vallelunga ha girato un giovane fresco di patente, presa poche settimane fa: Riccardo Agostini, che brilla per precocità agonistica. In particolare, Riccardo ha effettuato questo test su una monoposto di F.1 all'età di 18 anni e 203 giorni, risultando così per soli 14 giorni il secondo più giovane dei 15 driver, scesi in pista con la scuderia del Cavallino nelle 5 sessioni di test per i giovani piloti fin qui compiute dal 2008 ad oggi (il baby driver resta Salvatore Ciatelli, 18 anni e 189 giorni nel test 2008). Il più giovane nostro connazionale impegnato in un test collettivo è stato Kevin Ceccon, che, alla guida della Toro Rosso, ha affrontato i test per i rookie ad Abu Dhabi l'anno scorso a 18 anni e 53 giorni. Includendo anche test liberi quali quelli aerodinamici, il primato di precocità fra i nostri va ad Andrea Caldarelli, che a Valencia nel gennaio 2008 guidò la Toyota a 17 anni e 11 mesi.

EDDIE CHEEVER La sua occasione d'oro «Un giro sulla Ferrari vale più di un intero test»

di Marco Belli

VALLELUNGA - Svoltosi ieri a Vallelunga, il test-premio Ferrari F.1 ed Aci-Csai, per i due migliori italiani della F.3, con Agostini, leader tricolore sia nei rookie che nel campionato, Eddie Cheever jr, e l'aggiunta dello spagnolo Juncadella, campione F.3 Euro Series, ha registrato soddisfazione tra i partecipanti.

Chi tra questi potrebbe più precocemente avvicinarsi al mondo della F.1, anche per un fattore cromosomico, è Eddie Cheever jr, che ha girato sotto gli occhi di un attento papà, "l'americano di Roma" come veniva soprannominato, protagonista del circus iridato negli anni 70-80, prima di consacrarsi vincendo la 500 Miglia di Indianapolis.

«Eddie ha svolto un diligente lavoro di apprendimento, senza voler strafare. Non ho mai spinto mio figlio - ci ha detto Cheever senior - verso l'automobilismo. Correre con una Ferrari è mitico e anch'io, proprio a 19 anni, come mio figlio oggi, la provai per una settimana a Maranello. Era il '77, dopo il ritorno di Lauda dall'incidente al Nürburgring, e avevo praticamente il contratto in tasca. Ma mi infortunai a un polso, proprio a Vallelunga, e nonostante le mie insistenze di togliermi il gesso per guidare, alla fine la monoposto andò a Villeneuve. Ma il ricordo più grande è il contatto con Enzo Ferrari, uomo carismatico che ha inventato l'automobilismo».

Allora Eddie jr, com'è andato questo test Ferrari?

«Bene. E' stupendo guidare la Ferrari F.1. Mi sono adattato gradualmente, perché la differenza di potenza con la F.3 è notevole, nell'ordine dei 500 cavalli. Potenza che senti in frenata, molto più ritardata, e in accelerazione molto più dirompente. E' tutto più veloce, dalle cambiate alle curve. Io ho cercato di imparare, anche contenendomi perché non volevo sbagliare, nè tanto meno fare danni».

Qualche giorno fa ha provato anche la GP2.

«A Barcellona pioveva e ho provato poco. Ma è chiaro che 40 giri su una Ferrari (la F60 del 2009, ndr) , valgono più di 40 test su altre vetture. La struttura è impressionante. Hai 30 persone che lavorano per te. Purtroppo è già finita, ma spero di poter riprovare».

Cosa dobbiamo attenderci per il 2013?

«Mi sto guardando intorno. L'obiettivo è la F.3 Euro Series».