



Le « girls » sono un elemento essenziale nelle gare americane, così ad Indianapolis (a sin.) come a Pocono (sotto), dove vediamo un Andretti molto disinvolto nonostante l'assedio... Si può anzi dire che sia stata Indy ad inventare un certo tipo di coreografia, oggi diffuso anche altrove

## CAMPIONATO USAC - INDY

PILOTA	PUNTI	SOMME VINTE
1 Joe LEONARD	3.145	L. 124.977.516
2 Bill VUCOVICH	2.200	61.282.690
3 Roger McCLOSKEY	1.970	103.469.706
4 Al UNSER	1.800	82.483.950
5 Mark DONOHUE	1.720	142.443.336
6 Mike HISS	1.665	70.152.534
7 Johnny RUTHERFORD	1.620	49.009.638
8 Bobby UNSER	1.500	59.478.654
9 Sam SESSION	1.440	44.426.970
10 Mike MOSLEY	1.250	33.735.630

# INDYavola



A destra, specializzazione americana: Roger Penske dirige per radio i suoi piloti a Pocono. Nella fila sotto, da sinistra: Johnny Rutherford, su Eagle-Offy; Mark Donohue vincitore ad Indy con la Sunoco-McLaren; Joe Leonard, con la Vet's Parnelli con cui ha vinto il campionato USAC '72. Tutti e tre fotografati ad Indianapolis



Dire che la 500 miglia di Indianapolis fa storia a sé, nell'ormai saturo panorama automobilistico mondiale, potrebbe sembrare banale. Ma è un fatto che « Indy », dall'alto delle sue 55 edizioni, vanta nel suo complesso una posizione di preminenza (e non solo nelle corse americane) pervicacemente mantenuta a suon di dollari.

Non per nulla, è stata la corsa di Indianapolis ad « inventare » la Formula Indy, e né Ontario né Pocono riusciranno a scalzare Indy dal suo piedistallo, neppure aumentando a dismisura il monte-premi, poiché non potranno mai comperare la fama e l'esperienza di questa corsa nata agli albori dell'automobilismo, che ne fanno veramente uno

« spettacolo » anche al di là della corsa in se stessa.

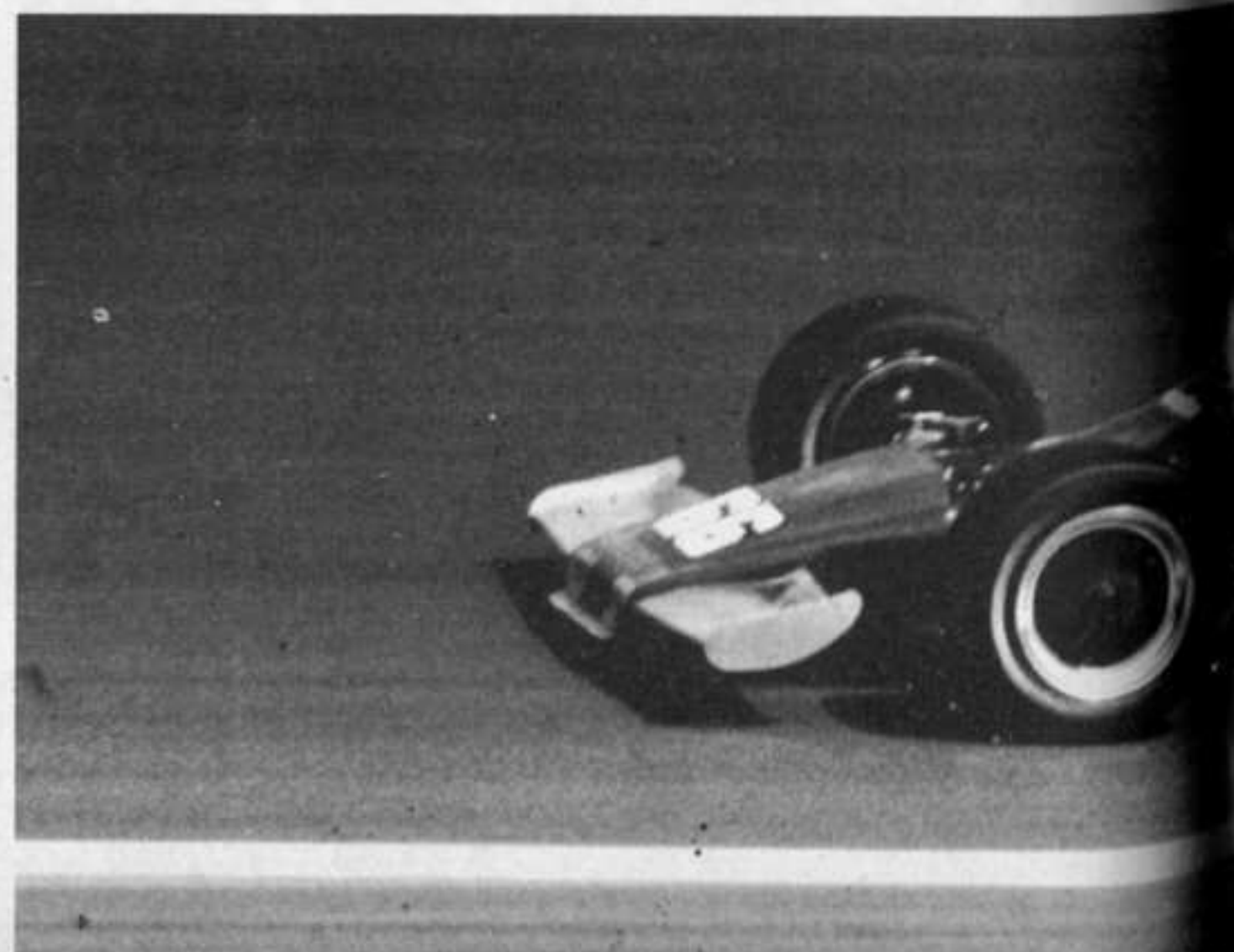
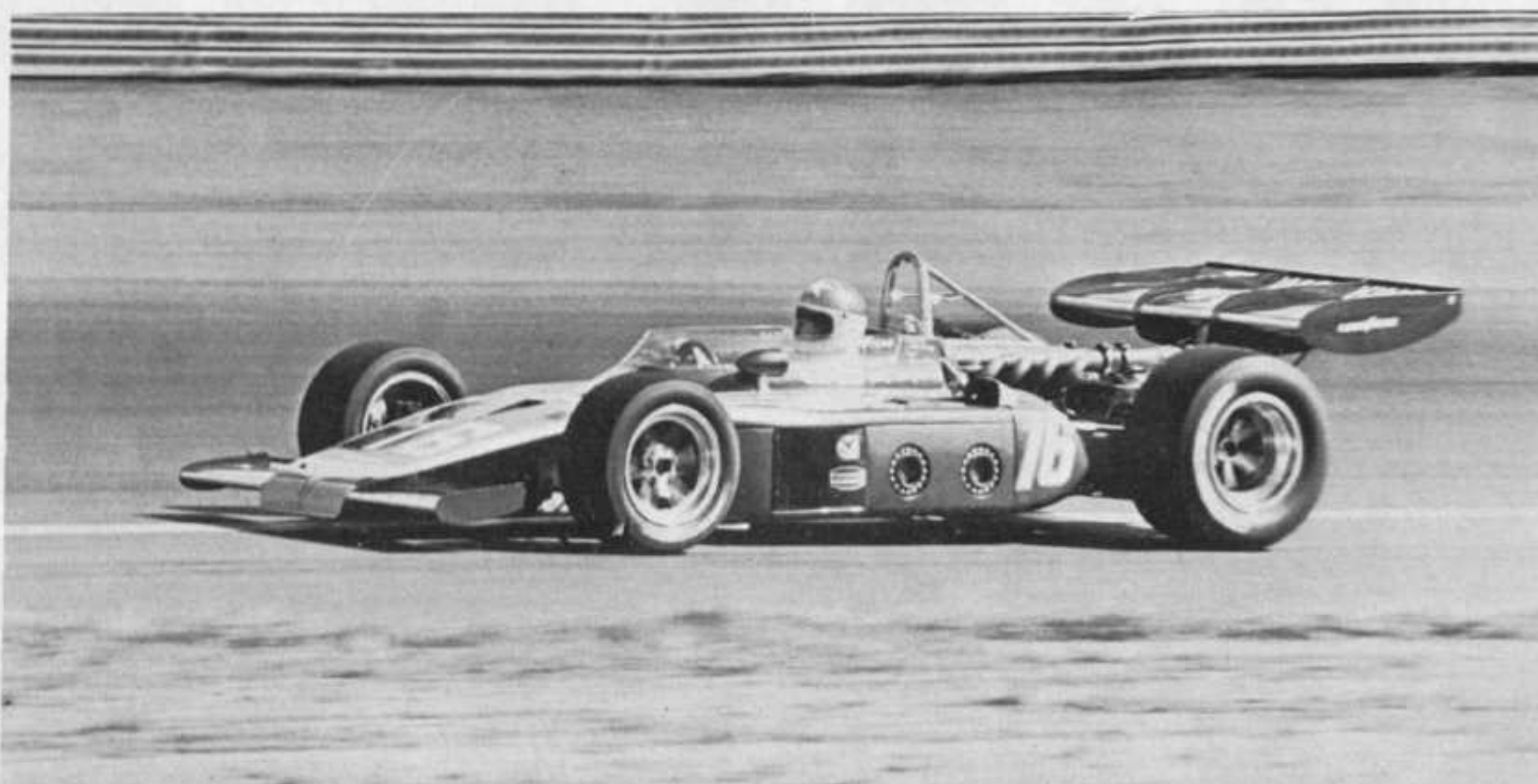
La sfilata delle bande musicali, le belle ragazze, i palloni colorati fanno parte di un folklore che la gente si aspetta perché ad Indianapolis tutto ciò è naturale, è nato con la 500 miglia e si è via via perfezionato fino a diventare un meccanismo pressoché perfetto, una quintessenza del tipico gusto americano per il grandioso che ha il suo culmine in quell'assurda corsa a tavoletta attorno ad una catino, per un montepremi di 2 miliardi e mezzo di lire.

E si spiega, quindi, come partecipare e vincere ad Indianapolis il giorno del « memorial day » sia molto importante per un pilota; si spiega come Mark Donohue, che

ha vinto l'edizione '72, abbia guadagnato molti più soldi di Joe Leonard, pur arrivando solo quinto nel campionato USAC; si spiega infine l'interesse che da parecchi anni ormai spinge piloti e telaiisti europei al di là dell'Atlantico a tentare un'avventura che non è stata mai facile, anche se la tecnica europea ha ormai vinto Indianapolis.

### Il lungo rituale

Indianapolis, però, non è solo un baraccone da fiera in cui i premi sono altissimi. È anche il tempio di un sistema di correre del tutto particolare e non privo di interessanti indicazioni anche per la ma-

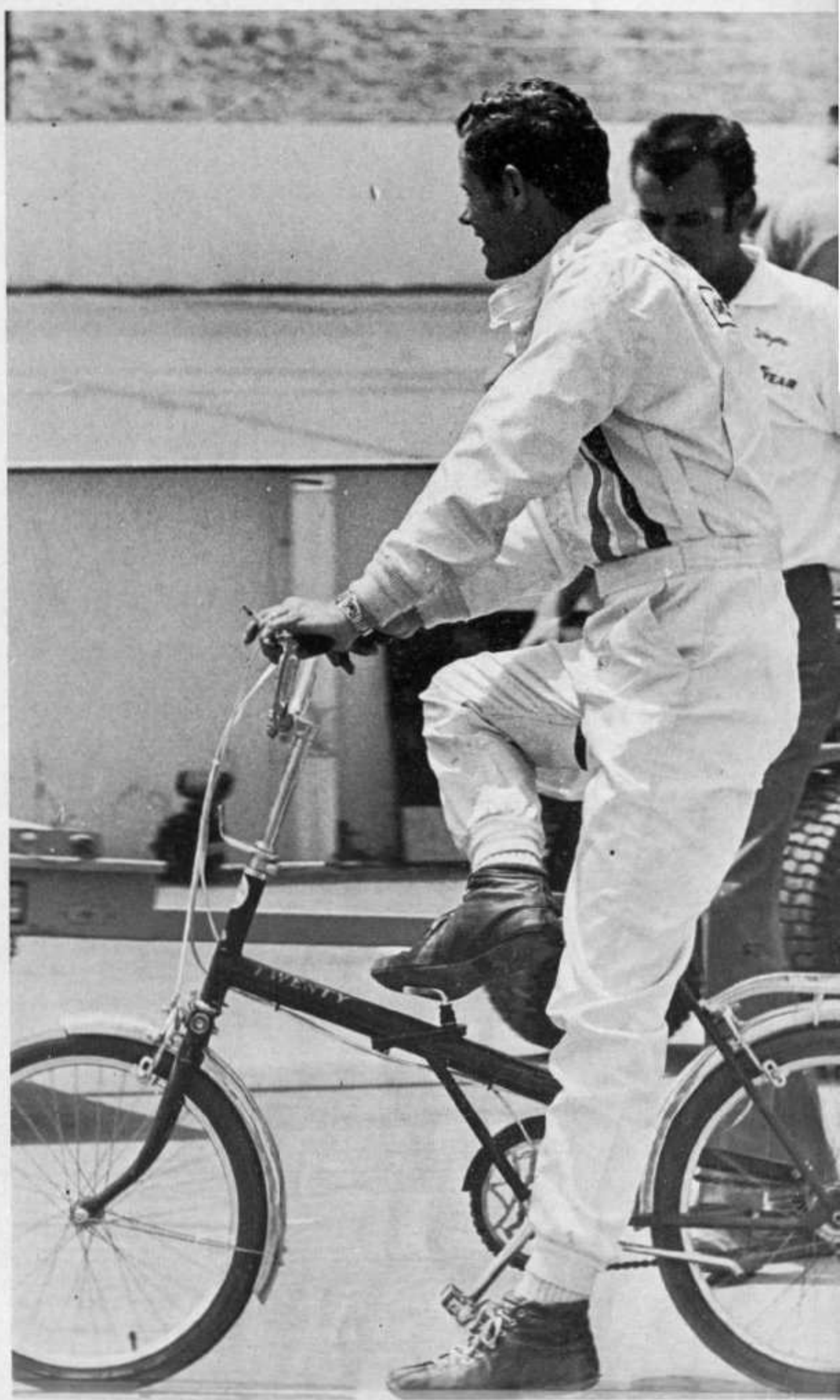


## CAMPIONATO USAC - STOCK CAR

PILOTA	PUNTI	SOMME VINTE
1 Butch HARTMAN	3.665	L. 23.912.634
2 Roger McCLOSKEY	3.445	27.157.866
3 Paul FELDMER	2.485	18.202.320
4 Gay DARNELL	2.282	9.526.504
5 Remo STOTT	2.202	13.388.910
6 Jack BOWSHER	2.155	17.709.678
7 Sal TOVELLA	2.072	6.932.202
8 Don WHITE	1.950	15.097.662
9 Gordon JOHNCOK	1.907	10.023.204
10 Jim TOBIN	1.694	6.296.658

Sotto, Mark Donohue, nel « winner circle » di Indianapolis si gode il trionfo, assieme all'enorme e famosissimo « Borg-Warner trophy ». A destra, Al Unser, che assieme ad Andretti e Leonard ha costituito il tris d'assi di Parnelli Jones

# amente \$exy



niera « europea » di concepire le gare.

Innanzitutto, la corsa ha un rituale complesso, con lunghe prove di qualificazione in varie sessioni sparse nei mesi precedenti il fatidico ultimo sabato di maggio, per « scremare » i magnifici 33 che in undici file si allineeranno il giorno della corsa. Poi, il regolamento tecnico che regge la Formula, e che è di una complessità non indifferente, con le varie possibilità offerte per i motori: unità libere, a cammes in testa, sovralimentate di 2650 cc; motori derivati da blocchi cilindri di serie, ad aste e bilancieri, sovralimentati di 2910; motori bialbero, ma ad aspirazione atmosferica di 4500; motori derivati dalla serie, ad aste e

bilancieri, ma sovralimentati di 5820; ed altre possibilità ancora, compresi i motori a 2 tempi ed i diesel.

### Pneumatici alla punzonatura

Infine, la sicurezza: un dispositivo anticendio accuratissimo, minore infiammabilità delle speciali miscele permesse, sospensione della corsa in caso di pioggia, tre rifornimenti obbligatori. Tutte « tappe » delle quali la 500 miglia di Indianapolis è stata promotrice, e che hanno fatto riflettere molto anche in Europa. Recentemente, un'altra « idea » di Indy è stata applicata, la punzonatura dei pneumatici usati in prova, in modo da evitare quei « giochetti

di pneumatici speciali per « fare il tempo » che sono all'ordine del giorno in Formula 1.

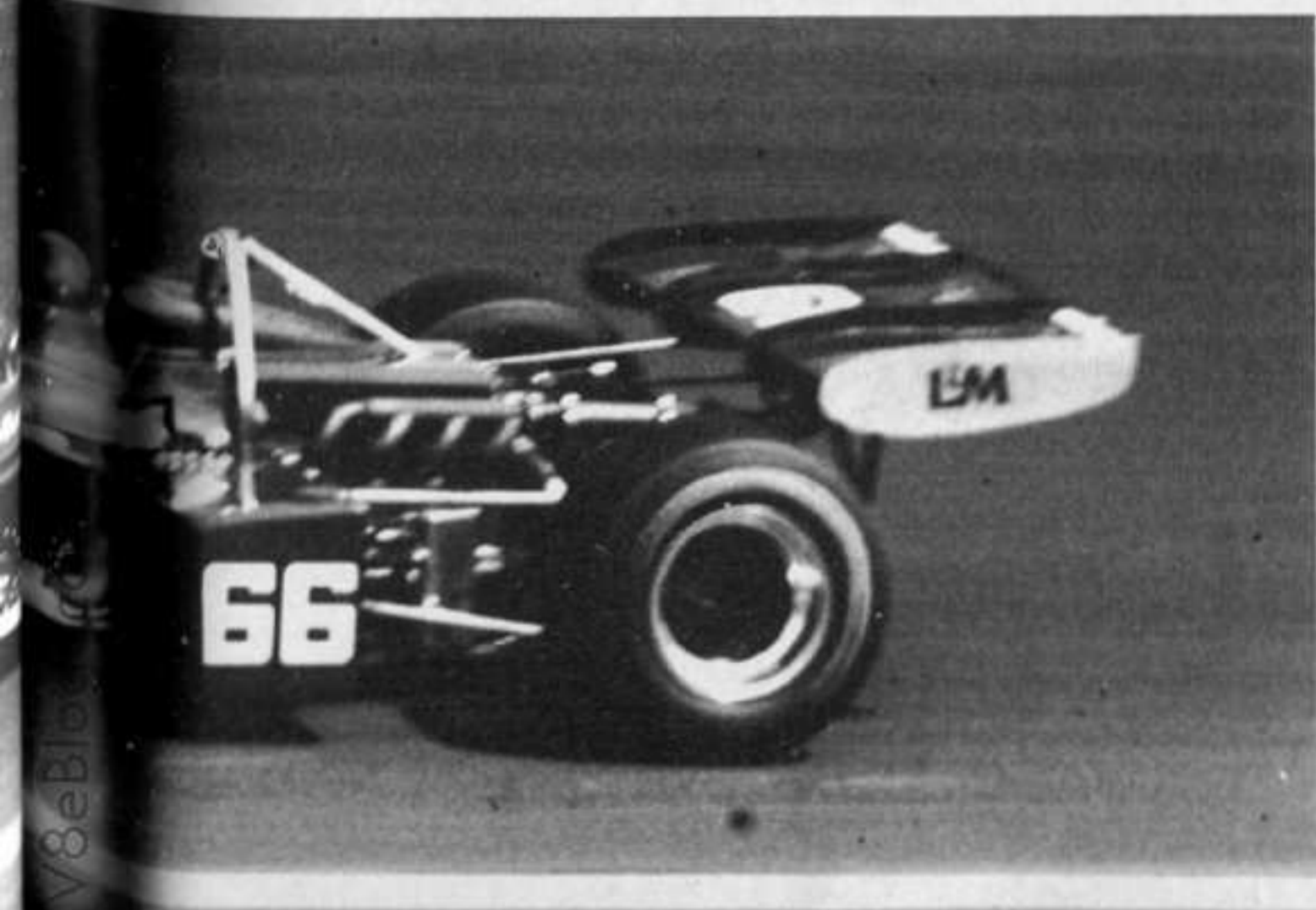
Tecnicamente parlando, la vettura Indy si è evoluta non poco negli anni immediatamente successivi ai primi arrivi di telai europei. Intanto, l'ampliamento del campionato a circuiti non « ovali » ma di tipo stradale ha fatto scomparire quelle strane vetture asimmetriche, costruite solo per curvare a sinistra, che erano una caratteristica di Indianapolis. In campo pneumatici, resiste quella limitazione della larghezza dei pneumatici che potrebbe sembrare anacronistica pensando alle odierne formula 1, ma che invece è un altro « suggerimento » del particolarissimo regolamento della F. Indy che

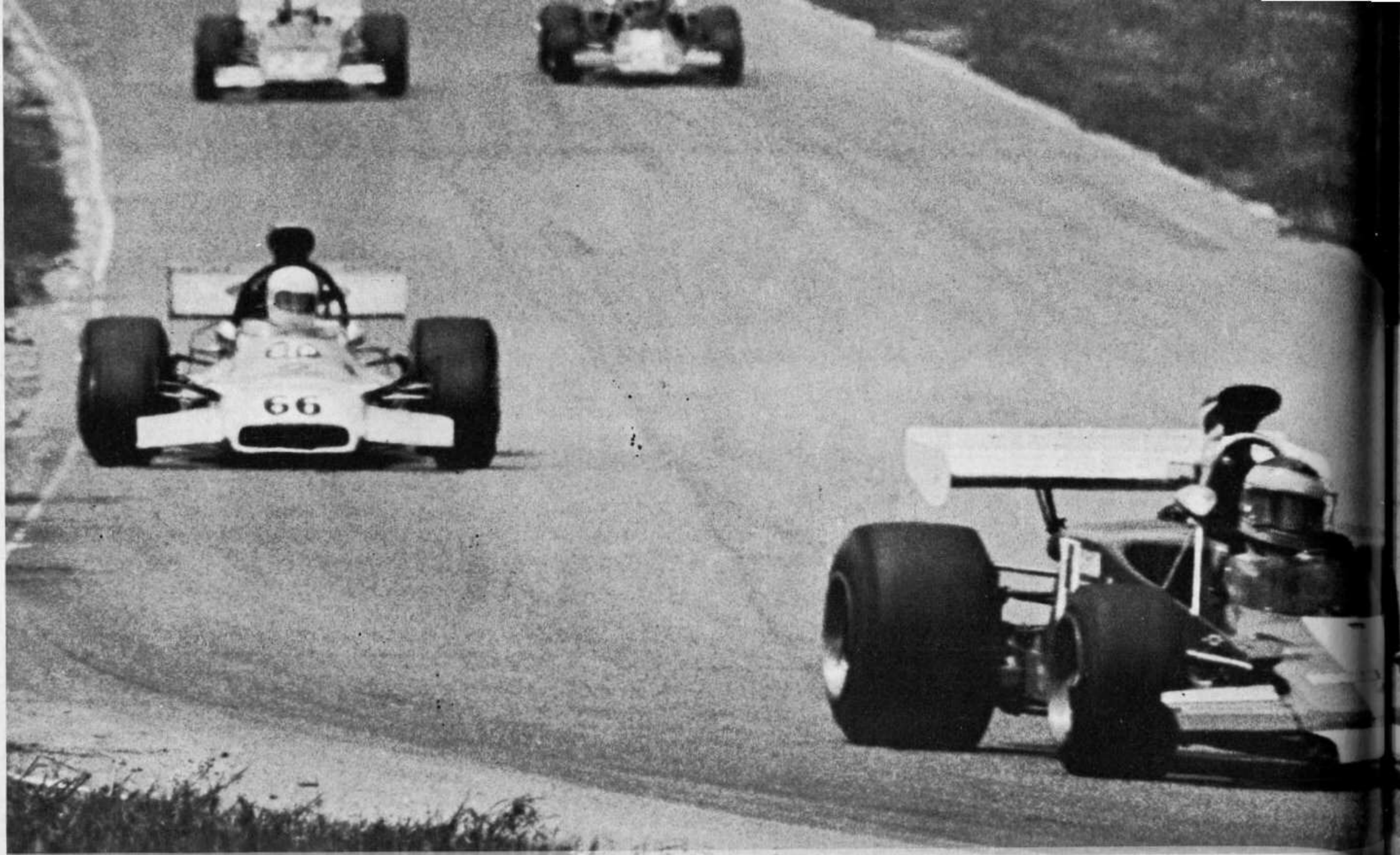
dovrebbe essere recepito alla CSI.

Dove gli europei non sono ancora arrivati al vertice è nel campo dei motori. Ciò è spiegabile con il fatto che, se si può fare un buon telaio per Indy sfruttando esperienze generalizzate, un motore per questa formula è una cosa molto particolare. Innanzi tutto, come abbiamo già visto, l'alimentazione non è a carburante commerciale ma è libera, e lo studio delle miscele a base di nitrometano e della loro utilizzazione nel motore è una difficoltà in più. In secondo luogo, il generalizzarsi della sovralimentazione, sconosciuta (anche se prevista dai regolamenti) in Formula 1 imporrebbe ai motoristi europei una esperienza non fa-

cile a farsi. Infine, il particolare utilizzo di queste unità, che avviene quasi esclusivamente a pieno regime nel caso degli « ovali », richiede doti di robustezza eccezionali.

Il succo di tutto ciò è quell'intramontabile motore che è il Mayer-Drake Offenhauser, un semplice 4 cilindri estremamente surdimensionato nei suoi organi, a quattro valvole per cilindro, dotato di iniezione e sovralimentato attraverso un compressore azionato dai gas di scarico. Un motore che ha raggiunto, con 2648 centimetri cubi, l'invidiabile potenza di oltre 900 CV, e dotato, per contro, di una voracità pazzesca. L'« Offy », infatti, consuma in media 125 litri di « succo » per 100 chilometri!

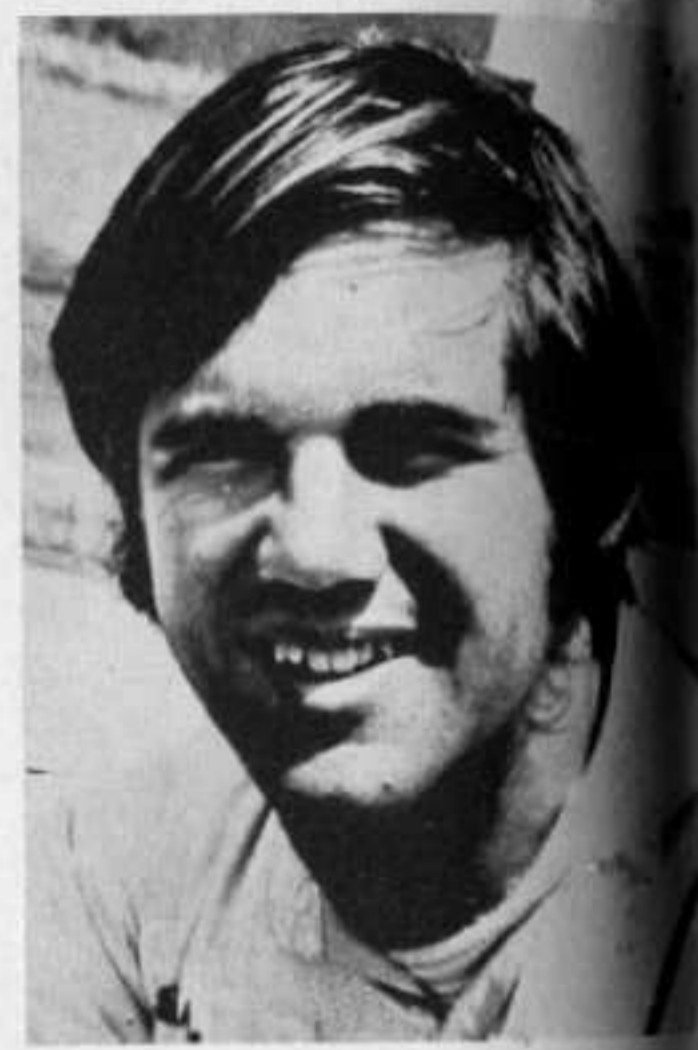




# \$passionatamente



A sinistra, il vincitore della serie di F. 5000 negli USA, Graham McRae, che ha pilotato la Leda LT27 patrocinata dalla STP di Granatelli. A destra Sam Posey, il suo grande rivale, con la sua Surtees TS 11. Posey è giunto secondo nel campionato pur non vincendo mai una gara, ma risultando molto regolare in piazzamenti ottimi



Cresciuti gli spettatori anche per le monoposto 5000: il campione è Graham McRAE nuovo pupillo di GRANATELLI

## La beffa neozelandese

La maggiore soddisfazione in campo motoristico nel 1972 è venuta ad Andy Granatelli, il magnate di Chicago, dalla vittoria del neozelandese Graham McRae nella L.M. Continental 5000, la formula monoposto americana con vetture da 5 litri. La macchina di McRae infatti, era dipinta del rosso STP di Granatelli e si chiamava appunto STP Leda-McRae GM 1-Chevy.

Questa che potremmo definire una «copia» della F. 1, ha raggiunto negli USA, al suo terzo anno di vita una popolarità fenomenale: la L.M. Continental ha visto

nel '72 un pubblico che si aggirava, ad ogni gara, intorno alle 40.000 persone con un aumento, rispetto allo scorso anno del 33%.

### Rivincita '73 in Tasmania

Le vetture al via, con motori derivati dalla serie, di 5 litri, possono sviluppare una potenza di 530 HP, sono molto affusolate e basse. Si tratta delle stesse macchine che due anni fa, sull'ovale di Ontario, gareggiarono con i bolidi di F. 1 nel Grand Prix dei Grand Prix, vinto

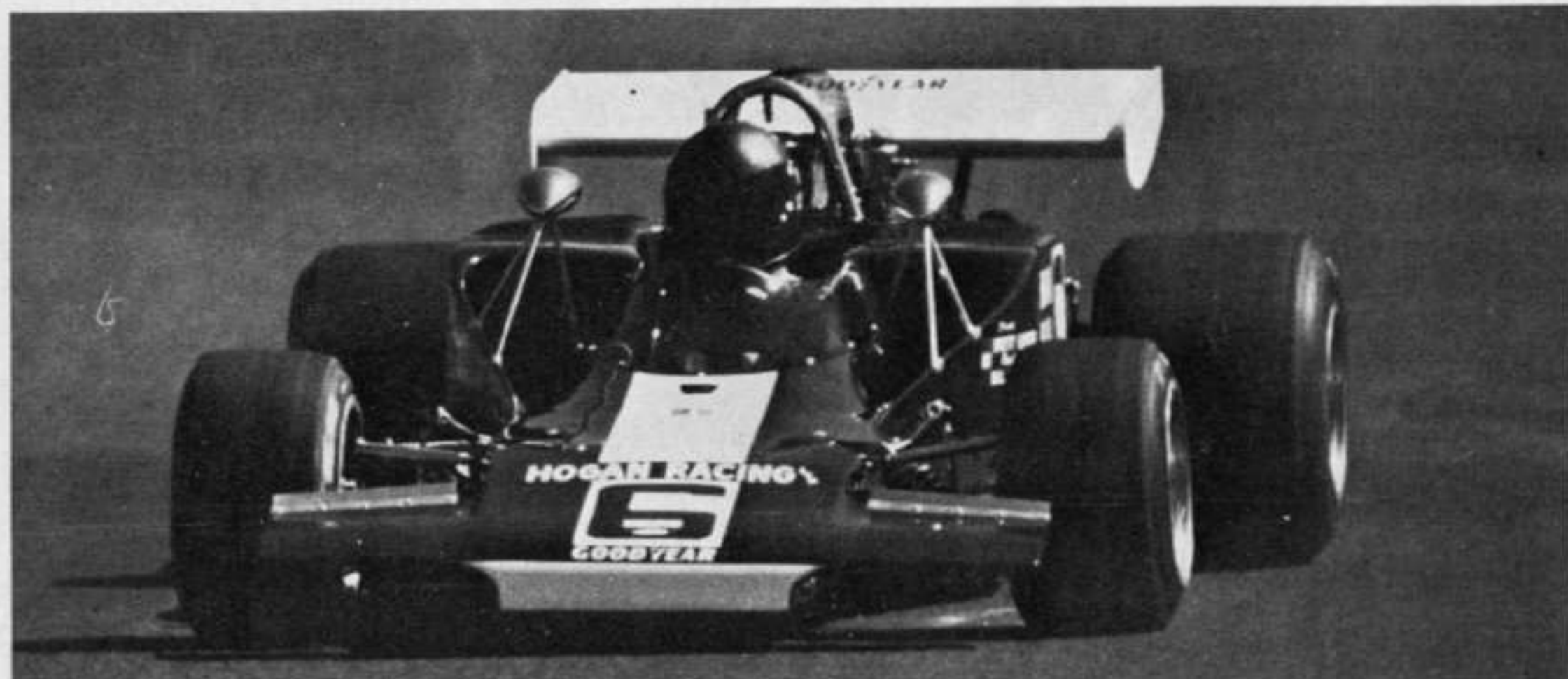
Nella gara di apertura della Continental 5000, a Laguna Seca in California, la Lola T 300 di Hobbs precede, momentaneamente, la Leda-STP di McRae, che vincerà

## Campionato Continental 5000

PILOTA	VEETTURA	LAGUNA SECA	EDMONTON	GLEN	ROAD AMERICA	DONNY BROOKE	ROAD ATLANTA	LIMEROCK	RIVERSIDE	PUNTI	SOMME VINTE IN L.
1 Graham McRAE	STP Leda - McRae GM1 - Chevy	1	3	1	1	6	*	8	3	87	42.922.500
2 Sam POSEY	Delta Surtees TS 11 - Chevy	2	*	*	2	3	*	3	2	69	25.360.650
3 Brett LUNGER	Haggar Lola T300 - Chevy	3	14	*	5	*	1	1	12	60**	22.188.750
4 Brian REDMAN	Taylor Chevron B24 - Chevy	—	—	4	*	—	2	2	1	60	23.396.400
5 Eppie WIETZES	F. Racing Lola T300 - Chevy	6	4	15	13	1	10	4	18	47	12.382.050
6 Skip BARBER	Mason R. March 711 - Ford	—	5	3	6	*	3	6	—	44	11.218.050
7 Lothar MOTSCHENBACHER	MRE McLaren M18 - Chevy	4	20	2	10	—	6	—	—	32	9.530.250
8 David HOBBS	Haggar Lola T300 - Chevy	10	1	*	*	6	7	*	*	31	13.778.850
9 Bob MUIR	Muir Motors Lola T300 - Chevy	—	—	—	4	*	—	7	.5	22	4.641.450
10 Jerry HANSEN	Auto Comp Lola T300 - Chevy	16	6	—	*	2	—	—	—	21	6.518.400

Classifica stabilita sui sei migliori risultati - \* Ritirato — Non partito - \*\* Preferenza per migliori piazzamenti

A destra, anche Brett Lunger (foto sopra), terzo arrivato, pilotava una Lola T 300 come Hobbs. Lunger ha vinto a Road Atlanta e Lime Rock. Sotto, Brian Redman, con la Chevron B 24, ha avuto la soddisfazione di vincere l'ultima prova, a Riverside



# lari



da Mario Andretti con la Ferrari.

Le macchine più famose sono le Lola, McLaren, Surtees, Chevrolet, Leda e Matich.

Tra i piloti che hanno dato vita all'edizione di quest'anno ci sono i vari Hobbs (defenestrato campione '71), Follmer, Motschenbacher, Gregg Young, Sam Posey. Quest'ultimo, classificatosi al secondo posto alle spalle di Mc Rae, tenterà nel '73 di insidiare il neozelandese proprio in casa sua, aspirando alla vittoria della «Coppa Tasmania». A proposito del successo di Mc Rae, Posey ha detto:

«Lui ha vinto la coppa di quest'anno perché conosce i tracciati come le sue tasche, mentre io sono nuovo in questo settore, tuttavia sono molto fiducioso nel nuovo bolide che sembra molto competitivo e sulla mia maggiore esperienza. Nella prossima edizione saprò fare certamente meglio».

### La nuova macchina di Posey

La fiducia di Posey deriva dal fatto che prenderà parte alla Continental con una nuova macchina che lui stesso ha disegnato a telaio mo-

noscocca, e con motore V8, naturalmente. L'annata di Posey è stata tutt'altro che deludente anche se gli è sfuggito il successo pieno: oltre ai 25 milioni e rotti incassati nella F. 5000, ha fatto due quinti posti a Indy e Pocono, nella USAC, al volante di una Eagle Offy intascando per queste due prestazioni altri 28 milioni ai quali vanno sommati i 4 milioni e mezzo vinti ad Ontario dove fu costretto al ritiro al 123. giro.

La tabella riassuntiva del Campionato che vedete a parte, mostra chiaramente di quale monte premi siano

dotate queste corse e basta l'esempio di Mc Rae che con 3 primi posti, 2 terzi posti e due ottavi posti non solo ha vinto l'edizione '72 ma ha incassato oltre 40 milioni.

### 232 milioni di premi per nove gare

Sono queste cifre che hanno spinto anche alcuni piloti europei e canadesi ad una maggiore... sensibilità per questo tipo di gare, tanto più che l'edizione '73 vedrà il monte premi salire a 400 mila dollari, pari cioè a 232 milioni per le nove gare in programma.

E' fin troppo chiaro che la Trans Am, la Can Am e la Continental 5000 stanno facendosi una concorrenza spietata proprio a livello di monte premi che ha portato ad una spirale al rialzo in continua evoluzione, nel tentativo di convincere, sul punto debole, i piloti migliori del momento.

A questa che potremmo definire la «guerra fredda» dei dollari si aggiungono le dichiarazioni dei piloti che ora sostengono questa, ora quella manifestazione a seconda di come soffia il vento profumato dei soldi.

Lino Manocchia

**George FOLLMER**

ai 60 milioni  
del CAN-AM  
ha sommato  
i 15 della  
TRANS-AM  
(made  
Javelin-Woods)

**Campionato  
Trans-Am  
Classifica  
conduttori**

	VEETTURA	LIME ROCK	BRYAR	MID OHIO	GLEN	DANNY BROOKE	ROAD AMERICA	SANAIR	PUNTI	SOMME VINTE IN L.
1	George FOLLMER	Javelin	1	1	2	1	*	—	95	15.597.600
2	Milt MINTER	Firebird	—	2	1	*	4	2	60	9.399.300
3	Warren TOPE	Mustang	5	7	7	*	1	1	56	9.835.800
4	Warren AGOR	Camaro	2	3	3	*	6	6	51	8.206.200
5	Bill COLLINS	Javelin	7	—	4	*	7	3	45	6.984.000
6	Paul NICTER	Camaro	6	4	—	4	20	6	44	6.111.000
7	Roy WOODS	Javelin	4	—	5	3	3	11	42	6.111.000
8	Jerry THOMPSON	Mustang	—	—	*	2	2	*	30	4.277.700
9	Carl SHAFER	Camaro	—	—	11	—	8	7	17	3.201.000
10	Dick BROWN	Camaro	—	—	—	6	—	5	14	2.211.800

\* Ritirato — Non partito



# L'uomo dal braccio d'oro



La Javelin, dell'American Motors, si è rivelata ancora una volta la «Turismo» più valida della serie Trans-Am. Quella fotografata è quella di Roy Woods, che vediamo nel riquadro, piazzatosi settimo

**Classifica costruttori**

1	JAVELIN	p. 48
2	MUSTANG	34
3	FIREBIRD	28
4	CAMARO	24

Classifica stabilita sui sei migliori piazzamenti

NEW YORK - La bellezza di novanta piloti hanno dato vita quest'anno al Campionato Trans American, una vera miniera d'oro se si considera che ha elargito ben 120 milioni di premi nella stagione conclusa e che disporrà, nel '73, di un monte premi pari a 174 milioni.

«Vincerò certamente anche il prossimo anno, non c'è due senza tre...» pare abbia detto Follmer a chi gli chiedeva un pronostico per il '73.

George Follmer, ovvero l'«uomo d'oro» dell'automobilismo americano, in questa stagione ha fatto centro due volte: Can-Am e Trans Am. Nella Trans Am, con la vittoria anche nella stagione '71, Follmer ha alzato enormemente il prestigio della American Motors che aveva costruito e venduto a Roy Woods la Javelin con la quale Follmer si è vinto 15.000.000 di lire dando alla vettura il titolo con 95 punti, contro i 60 punti di Milt Minter, il 38enne californiano, tenace avversario di Follmer nella Can-Am, classificatosi al terzo posto.

E' proprio grazie a Minter e all'italo-americano Tony de Lorenzo, che la Firebird-Pontiac ha conquistato la terza

posizione nel campionato costruttori superando anche le undici Camaro scese in lotta nel corso della stagione.

Oltre a Follmer, naturalmente, il più contento è stato il pilota-costruttore Roy Woods che ha ottenuto un lusinghiero settimo posto. Woods ha già annunciato di aver acquistato per la stagione 1973 due nuove Javelin con le quali spera di vincere anche il prossimo anno, contando naturalmente sull'apporto decisivo di Follmer. Quest'ultimo in verità si avvia ad una stagione che lo vedrà impegnato con il piede su più... acceleratori: quello della F. UOP Shadow, quello della «Black Shadow» nei campionati USAC e Can-Am in coppia con Jackie Oliver e infine quello della Javelin di Woods nella Trans Am.

Un programma che non consente soste e che ha costretto Follmer a sospendere la sua attività di rivenditore di pneumatici Firestone a Pasadena in California. Economicamente, oltre che dal punto di vista sportivo, visto i precedenti può essere considerato questa una buona scelta, anche se le vendite Firestone sono considerevoli.

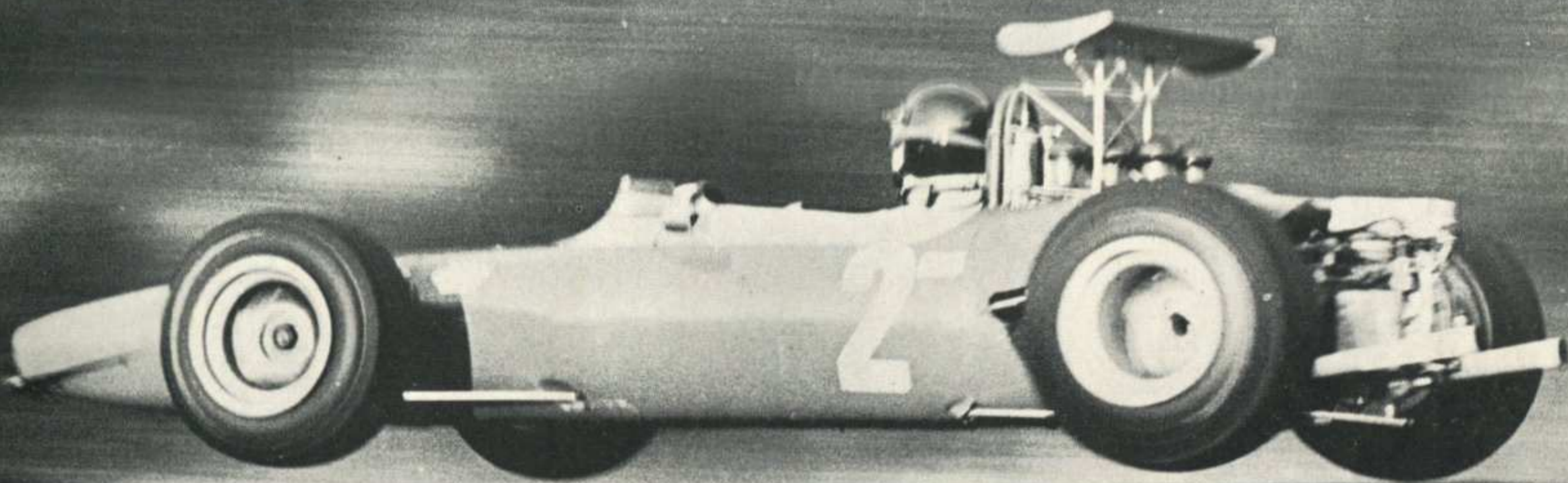
Lino Manocchia



**Gabriela NORIS**  
svela  
i suoi segreti  
di fotoreporter da corsa

Nell'obbiettivo, a lato, Gabriela Noris, giornalista fotoreporter. Sotto Andrea de Adamich in una ormai famosa foto di Gabriela Noris, scattata a Vallelunga e che rende completamente l'effetto del movimento grazie all'uso di tempi di posa lenti

# Fotografate



# ad occhi aperti

**M**olti mi chiedono perché quando fotografo tengo tutti e due gli occhi aperti: la risposta è semplice: lavorando faccio uso abbondante di teleobiettivi e, usando i «tele» si fotografa uno spazio abbastanza lontano dal punto in cui si hanno i piedi. Dei due occhi il destro è sul punto da fotografare mentre l'altro serve a controllare quello che succede intorno. Bisogna pensare che un errore da parte del pilota o un guasto meccanico sono cose possibili e, anche se una macchina che esce di pista è ben difficile da evitare, almeno ho la possibilità di vedere cosa mi aspetta.

Le corse automobilistiche sono pericolose, per questo ho affrontato il discorso partendo da un argomento forse più podistico che fotografico. L'ho fatto perché dovendo raccontare come si fanno le foto alle corse, credo che la prima cosa da sapere sia quella che non si devono cercare più rischi di quelli che ci sono. Tra le altre cose non si fa neppure una bella figura ad esporsi oltre il necessario: ho visto molte volte piloti ammonire con la mano i fotografi che si mettono in posizioni pericolose. Stewart è uno di questi e non va neppure per il sottile.

E' chiaro che se ci si fa conoscere in questa maniera si parte con il piede sbagliato. Ad essere sin-

ceri anch'io sono stata sgridata una volta da Fittipaldi, ma solo perché non correva e dalla tribuna aveva potuto scorgere dove mi ero infilata per fare i controsterzo all'uscita della curva della stazione, a Montecarlo. Era un incavo del muro, all'esterno, da cui si mette fuori molto bene l'obiettivo rimanendo completamente protetti. Ed infatti nessuno dei piloti in macchina si accorse di quel nascondiglio che in realtà è sicurissimo anche se le macchine passano poco distanti.

Vorrei aggiungere un'altra cosa: questo pezzo

CONTINUA A PAGINA 94

Gabriela Noris

non ha nessuna pretesa d'insegnare ma solo di dare consigli a chi oggi è appassionato di fotografia come lo ero io sei o sette anni fa quando volevo diventare professionista e lavorare per un giornale. Quindi non si prenda tutto per oro colato perché quello che va bene per me non vuol dire che vada bene a tutti.

Racconto queste cose per rispondere ai molti che mi scrivono sperando che possano tornar loro utili e per il mio direttore che forse si deciderà a prendermi quella macchina 6x6 che da anni vuole che mi comperi io! Fare il fotografo professionista alle corse tutto sommato non è difficile: bisogna avere una buona attrezzatura (3 macchine, una per il colore, una per il bianco e nero ed una di scorta, più diversi obiettivi adatti alla pista in cui si lavora, delle pellicole da impressionare) ed un cliente a cui vendere il servizio che si sta facendo.

Mancando uno di questi due elementi fondamentali non è il caso di tentare. Cosa importante per riuscire in questa professione infatti è quella di non regalare mai le fotografie, ma di venderle. Così, se non si riuscirà ad emergere, si potrà sempre dire di essere stati molto seri. Spero comunque che non siano in troppi a voler fare i professionisti, lo dico per spirito di conservazione naturalmente, ma in molti ad essere appassionati di fotografia per avere un interesse in più alle corse.

Per far ciò non è necessario comperare subito attrezzature costosissime: per provare a vedere se si ha qualche cosa da dire è molto meglio usare la macchina di famiglia, anche a soffietto eventualmente e capire se si ha occhio per le inquadrature oppure no. Alle corse si vede gente con milioni di capitali al collo che non riesce a fare molto ed altri che con una macchina qualsiasi fanno un buon lavoro. Certo in quest'ultimo caso è più difficile, ma è meglio fare le cose progressivamente. Ricordo la prima volta che sono andata a Monza (avevo una macchina comprata usata che mi era sembrata bellissima fino a quando non vidi la schiera dei fotografi della Parabolica) e devo ammettere che il risultato non era stato poi questo granché. Stabilire quindi se si ha occhio per le inquadrature ed imparare ad usare benissimo la propria macchina fotografica, magari smontandola per capire il funzionamento del meccanismo. Fotografie anche belle si perdono solo per cattiva volontà, per non avere esposto la pellicola nel tempo giusto, per non avere aperto o chiuso il diaframma, controllato il tempo di esposizione o messo a fuoco bene.

### Qualche chilo sulle spalle

Sono convinta che in questa professione non si è artisti ma artigiani, cioè persone che applicano nel modo migliore le proprie cognizioni ed utilizzano al massimo la tecnica delle macchine di cui dispongono. Per questo non riesco ad intendermi con i fotografi che si considerano artisti anche se cerco di raccogliere nelle mie fotografie tutti gli elementi che possono servire a comunicare quello che l'immagine reale porta in sé. La fotografia, proprio perché ferma la realtà, deve poter esprimere anche quello che della realtà non sempre si riesce a cogliere: il movimento per esempio o la drammaticità di un certo momento e la gioia di un altro. In altre parole se si vogliono fare buone fotografie si deve sempre cercare di pensare e soprattutto non dimenticare che la macchina fotografica non fa tutto da sola. Sarebbe un po' come voler credere che salendo sulla Tyrrell si riescano a fare subito i tempi di Stewart.

Venendo ai fatti vediamo i requisiti necessari per fare fotografie alle corse. Si tratta di requisiti eterogenei ma tutti necessari: attrezzatura, idee chiare, pazienza, fortuna, buona salute e resistenza alle intemperie, coraggio di assumersi qualche rischio, capacità di affrontare gli imprevisti e, a volte, forza della disperazione. Non sono certamente tutti ma credo che possano bastare.

Le piste sono dannatamente tutte diverse e questo non facilita il lavoro. Intanto perché bisogna scoprire i posti giusti da cui fotografare, poi perché bisogna poter stare in questi posti giusti, cosa sempre più difficile, e infine perché ogni posto giusto vuole il suo obiettivo. Così bisogna portarsi dietro un arsenale ad ogni gara perché quello che va bene qui non va bene là e così via. E non c'è



Il ritratto è una delle più belle possibilità offerte da una corsa. Il volto del pilota esprime ora gioia, ora sconforto, fatica, tensione. Eccone alcuni esempi: a sinistra la testa, espressione di Hill, sotto, a sinistra quella di Beltoise, al centro la maschera di Amon a destra Arturo Merzario nell'espressione assorta dei minuti che precedono la partenza. Qui a destra un esempio... motociclistico della tecnica dei « tempi lenti »





neppure da fidarsi dell'esperienza: da un anno all'altro la stessa pista può essere sconvolta, parlando sempre dal punto di vista dei fotografi. Distanze aumentate, angolazioni diverse, nuovi punti vietati sono all'ordine del giorno. Un'idea di come siano fastidiose queste novità può darla l'esempio di Varelunga dove si potevano fare belle foto al « salto » prima dei recenti cambiamenti. Quando l'autodromo venne riaperto la più bella sorpresa fu un cartello che vietava l'accesso in pista ai fotografi pena l'immediata sospensione della gara. Non male per chi era andato a lavorare!

Dicevo che occorrono tre macchine, io uso le Nikon 35 mm., ma Leika, Pentax, Canon, Topcon e molte altre ad ottiche intercambiabili vanno altrettanto bene. Poi una serie di obiettivi che vanno dal 35 mm. grandangolare da usare ai boxes quando c'è poco spazio o per fare quelle foto scherzose ma spesso di cattivo gusto che deformano le immagini. Il 50 mm. normale che serve poco e tutta una serie di « tele » dall'85 mm. al 105 mm. al 135 mm. per distanze ravvicinate e ritratti, fino al 200 mm., 300 mm. e 500 mm. per le riprese più distanti. Ho provato anche il 1000 mm., un tele poderoso, ma è molto pesante e mangia così tanta luce da poter essere usato solo quando il sole è splendido (cosa che non capita mai quando lo si porta dietro).

Poi ci sono gli obiettivi che non ho, particolare questo che non può esimersi dal parlarne. Per esempio il 600 mm. Nikon è una delle mie aspirazioni, luminosissimo (fuoco 5-6) ed automatico. Quest'ultimo particolare negli obiettivi lunghi è molto importante perché consente di tenere sempre sotto controllo l'esposizione senza dover ricorrere continuamente all'esposimetro.

### Occhio al senso della corsa

Ci sono anche gli « zoom » ma ne parleremo tra poco. Se alcuni portano il cavalletto non fateci caso: alle corse si deve lavorare con la macchina a mano anche se pesa molto ed è sbilanciata come spesso capita coi grossi « tele ». A parte il problema del peso delle cose da portarsi dietro (un cavalletto vuol dire qualche chilo in più) si deve essere estremamente mobili, cosa alla quale un aggeggio a tre piedi non può prestarsi per natura. Con l'obiettivo giusto al momento giusto si fanno le cose bene, ma solo quelle previste. Il « tele » infatti ha un campo di messa a fuoco molto ristretto e quando attorno capita qualche cosa di interessante ma al di fuori della zona tecnica di utilizzo ci si deve scordare di riprenderlo. Mi è successo alla gara di Salisburgo di vedere chiaramente attraverso il 500 mm. montato sulla macchina che sarebbe avvenuta la collisione del primo giro tra Reutemann e Morgan. Ho aspettato fino a quando ho potuto per lo scatto ma tutto stava ancora per succedere ed ho fatto una foto piena di suspense dove anche Pace ed Hailwood sembrano rendersi conto che sta per verificarsi qualcosa. Ma la collisione e la relativa carambola è stata proprio un attimo dopo di me e mi sono dovuta accontentare di guardarla dato che sull'altra macchina avevo un 200 mm.

A Monza, nell'incidente Regazzoni-Pace non è stato molto diverso per il folto gruppo dei fotografi che si trovavano all'uscita della variante: molti hanno « preso » la toccata ma poi sono rimasti a vedere quello che capitava sotto i loro occhi a pochi metri di distanza senza avere il tempo di cambiare obiettivo. Ad evitare questi inconvenienti, almeno ad evitarli in parte, ci sono gli « zoom ». Si tratta di obiettivi che hanno lunghezze variabili da 50 a 300, da 85 a 250 e perfino da 200 a 600 e racchiudono le caratteristiche dei diversi obiettivi compresi in quelle distanze. Io non ne possiedo ma sono da prendere in considerazione al momento in cui ci si fa una attrezzatura.

Si tratta di un altro punto importante: sapere cosa si vuole fare e come lo si deve fare astraendosi completamente da ciò che accade attorno. In altre parole concentrarsi sul risultato cercando meticolosamente il punto migliore da cui riprendere la foto che si ha in mente di fare. Errori se ne possono compiere anche in questa fase di lavoro. Senza arrivare a quello che ho fatto io al Rally di Sanremo dove ho aspettato per un'ora, stando in una buca scavata nella neve, le macchine





che secondo me avrebbero dovuto sbucare da un'emozionante ponticello per poi scoprire che il senso di corsa era quello opposto, si può essere tratti in inganno dal punto prescelto. Per esempio è sbagliato trovare un posto senza tenere conto di quale posizione occuperà il sole al momento della gara col rischio di trovarsi in controluce oppure mettersi in una posizione senza aver prima osservato la traiettoria che le macchine compiono quando percorrono il tratto di pista che si vuole fotografare.

Avere le idee chiare significa anche fare le foto quando si devono fare. Tanto per trarre vantaggio dai miei sbagli vorrei ricordare la volta che Phil Hill è rientrato al recinto dei box di Monza con la sua Chapparral dopo il ritiro della 1000 km., scendendo in maniera quasi acrobatica e con una faccia non certo piena di gioia. Avrebbe potuto essere una bella foto, una delle mie prime, e invece... andai a chiedergli un autografo!

### Saper aspettare

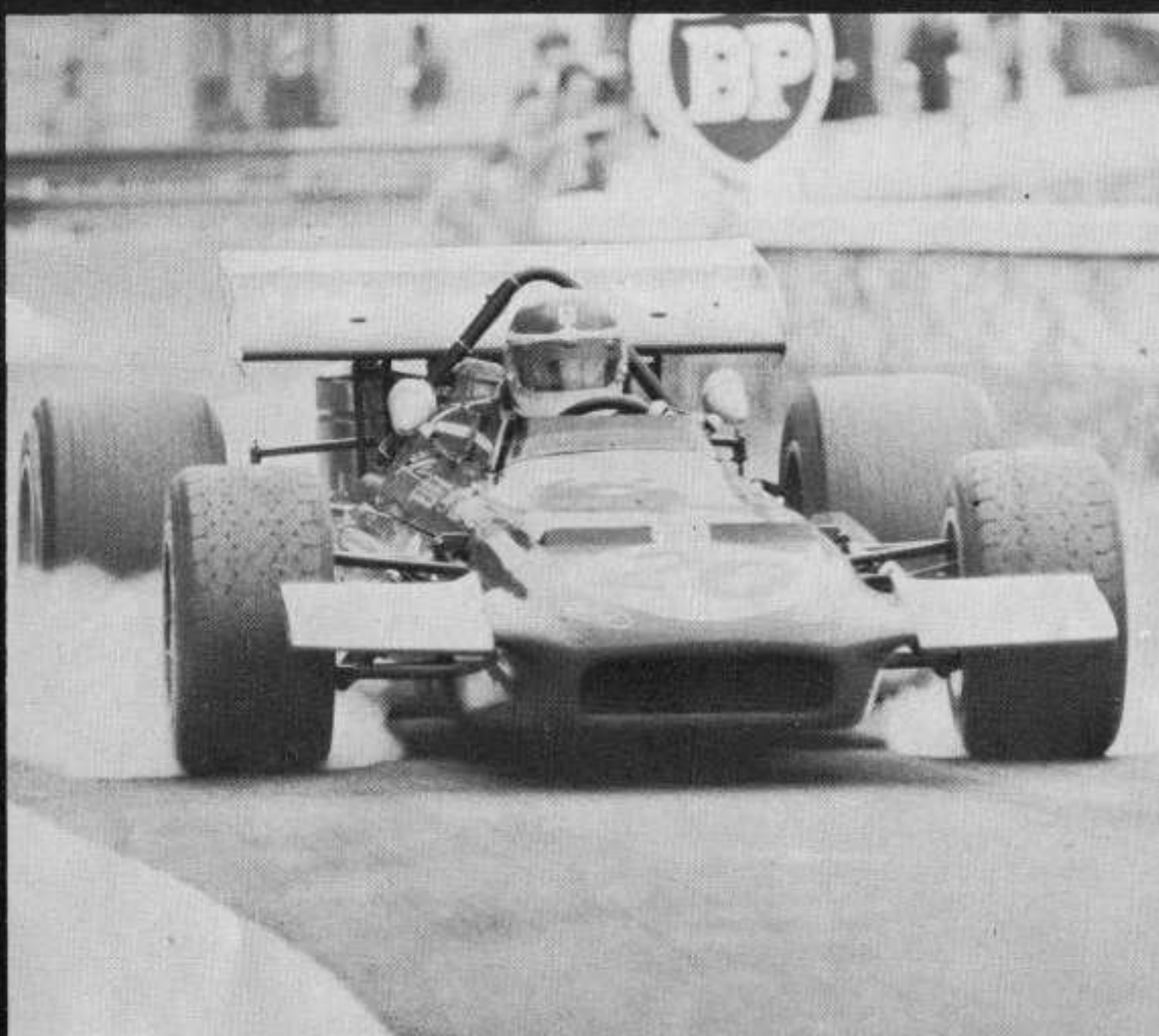
Saper aspettare è un'altra cosa importante. Certi eventi si intuiscono ma bisogna essere pronti a prenderli quando capitano ed uno dei modi più certi per farlo è quello di aspettarli. Per esempio la foto dell'incidente tra Regazzoni e Quester in F. 2 ad Hockenheim che credo d'aver fatto solo io. Eppure erano molti giri che i due rischiavano più del normale e quello che stavano per concludere era proprio l'ultimo della gara. Decisi di perdere la foto della volata e preferii stare con l'obiettivo puntato sull'angolo della tribuna da cui avrebbero dovuto sbucare. Ebbi ragione: invece di vedere due auto, nella macchina fotografica mi apparvero due « aerei » in volo. Ma non sono solo queste le foto per cui bisogna aspettare: a volte anche per un ritratto possono passare molti secondi prima di trovare l'espressione giusta e perfino rimandare ad altri momenti lo scatto.

### Quel volo cancellato...

Non mi sembra che esistano attività nelle quali la fortuna non serva. In ogni caso, se ne esistono, non si tratta di quella del fotografo. E' evidente che trovarsi con la macchina fotografica davanti all'occhio nel momento in cui capita qualche cosa di eccezionale è anche fortuna. Resta poi a vedere se si fotografa, ma si tratta di un fatto soggettivo. Il rischio, nel momento in cui si capisce di avere inquadrato un fatto importante da riprodurre, è che ci si fermi un attimo a pensare o si cerchi di capire cosa sta accadendo. Basta quello per perdere la foto; scattare subito quindi e magari più volte.

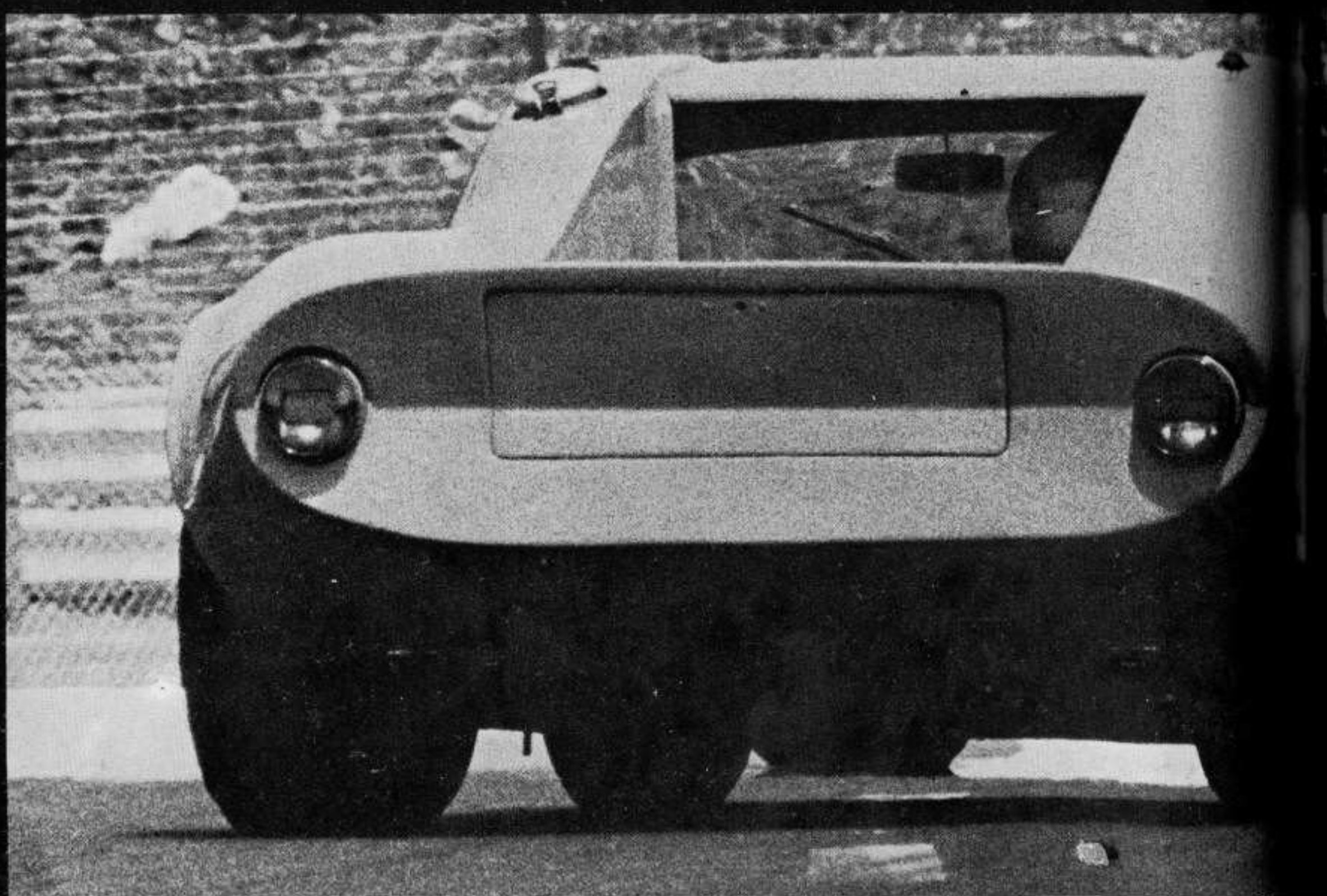
La fortuna serve anche a molte altre cose: ricordo alla prima gara di Taruma, in Brasile, due anni fa, di avere avuto una buona dose di fortuna facendo una foto piena di significato solo per me stessa. Ero a metà di una curva, all'esterno del guard-rail e fotografavo le macchine in entrata. Avevo lasciato la borsa con l'attrezzatura ad una cinquantina di metri in una posizione sicurissima: dietro il guard-rail poco dopo il suo inizio. Ero in un buon punto e non mi fu particolarmente difficile fotografare Dubler che arrivava lungo e usciva a ruote bloccate: non era il primo e non si trattava di una situazione pericolosa dato che non avrebbe urtato il guard-rail che cominciava più in basso, proprio all'altezza della mia borsa. Non lo prese infatti, ma compì una strana escursione, una specie di testa coda, aiutato dal pendio laterale che lo fece andare a finire proprio sulla borsa. Chiusi gli occhi. Quando li riaprii la borsa era ancora là, tra una ruota e l'altra, intatta. Come avesse fatto la prima ruota a superarla senza schiacciarla e la seconda a fermarsi prima di urtarla non lo saprò mai. Bene, questa è fortuna!

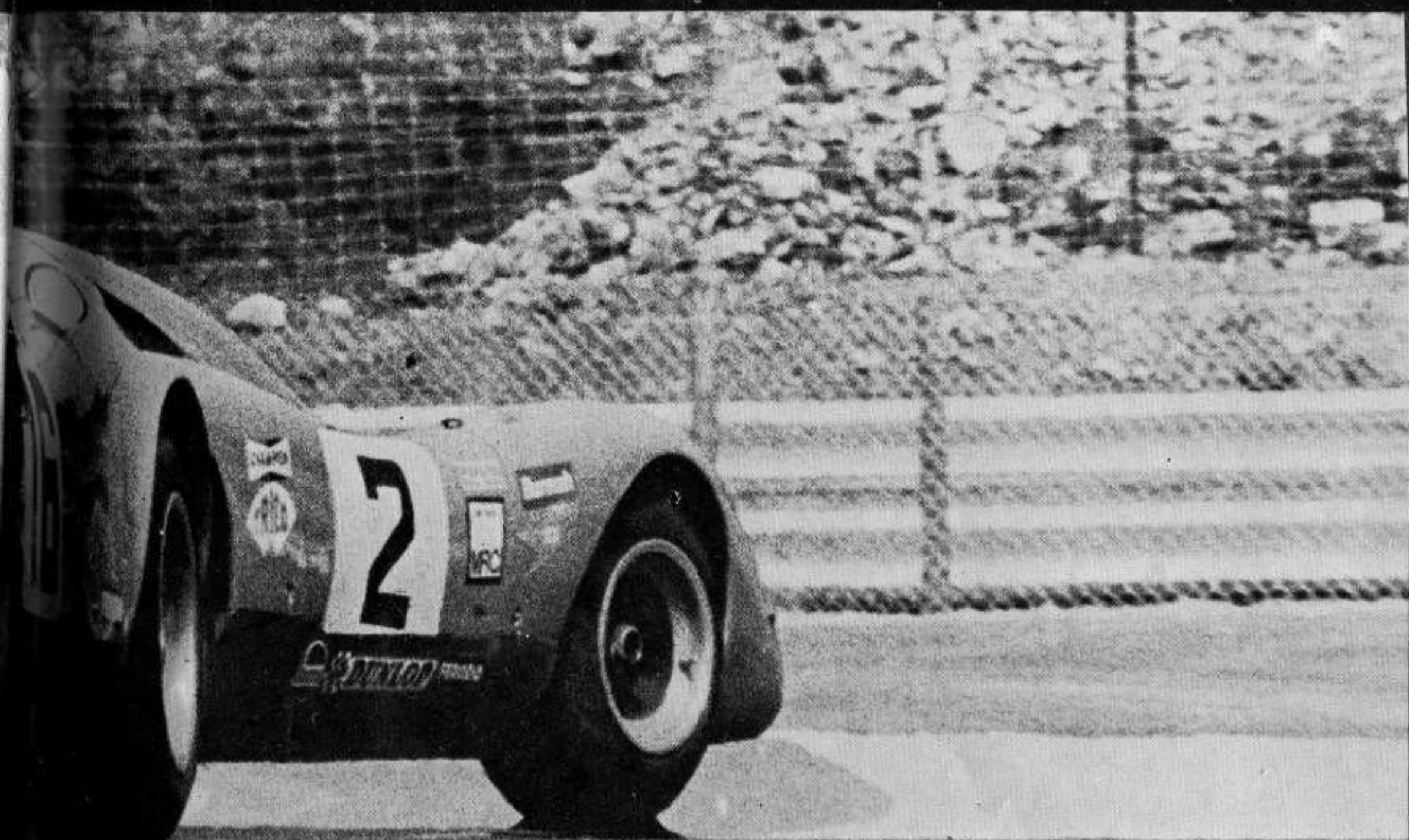
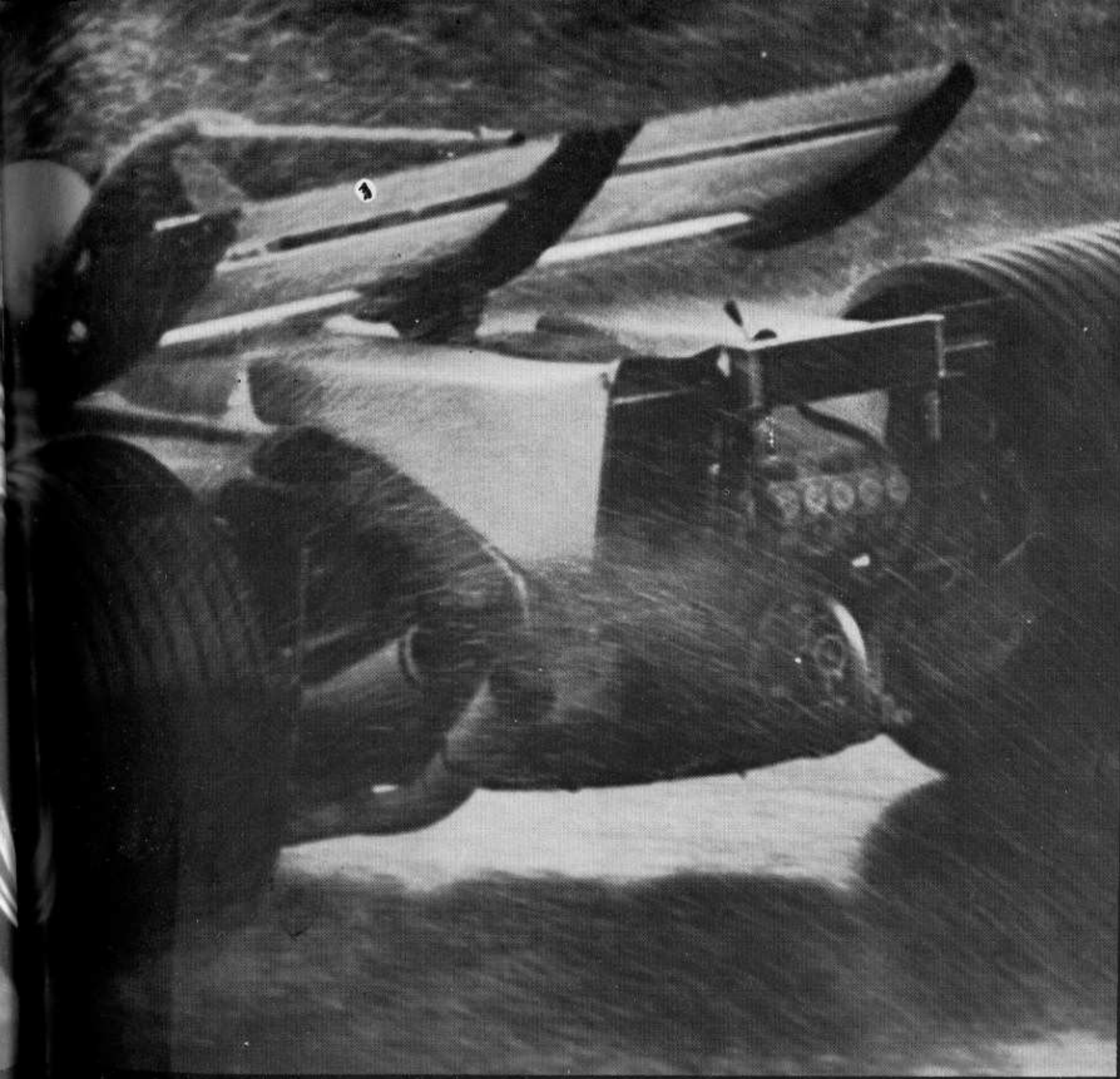
Facendo i fotografi per certi aspetti la foto in sé è la cosa più semplice. Per questo si deve avere a che fare con la fortuna anche quando gli scatti sono già stati fatti ed il lavoro deve arrivare a destinazione. Non è il caso di spiegare cosa significhi mandare gli articoli la domenica sera, dopo la gara, telefonando dai posti più strani. E non sarebbe neppure il caso di parlare di cosa si fa per mandare le foto ad Autosprint in tempo perché vengano stampate. Anche qui la fortuna ha un suo



Gioie e dolori della pioggia: la poca luce costringe a tempi di posa bassi ma le gocce d'acqua fanno scoprire giochi inaspettati, come nella foto sopra di Andretti a Montecarlo nel '71. A sinistra Servoz Gavin con la March a Montecarlo nel '70: guardando con attenzione nell'obiettivo si può cogliere anche il momento in cui le ruote si bloccano.

A destra opportune inquadrature danno l'effetto dell'azione. Sotto, i particolari curiosi creano anche effetti strani come questo « snodabile » a sei ruote della Chevron B8 più la B10.





ruolo, un ruolo che direi vitale. Quando il direttore decise che il giornale avrebbe dovuto uscire il lunedì con in copertina le foto delle gare della domenica, ero in partenza per la prima gara stagionale di Formula Due di Mallory Park. Mallory è ad oltre 200 chilometri da Londra, verso Nord. Avevo preso tutti gli accordi per mandare i rotoli con un certo volo e sabato sera, dopo le prove, partii sotto una pioggia spaventosa per tornare a Londra. Misi sottosopra l'aeroporto fino a quando non fui certa che sarebbero partiti con un volo che mi affrettai a comunicare al giornale. Fui di ritorno al Mallory alle due di notte, e non mangiavo dalla sera prima! Però ero contenta d'avercela fatta, ne andava della reputazione del giornale. E infatti così fu: il giornale non pubblicò mai quelle foto perché il volo dei rotoli, l'unico delle centinaia che ci sono ogni giorno da Londra, fu cancellato per un guasto all'aereo. Fui anche sgridata...

### Buona salute e resistenza

Questo è un discorso che va bene dopo una annata come quella appena finita dove tra freddo e pioggia è stato tutto un inverno, Brasile compreso. Naturalmente, pioggia o no, non si può andare troppo per il sottile e le foto bisogna farle ugualmente. La macchina può essere protetta con del politene trasparente del tipo di quello che serve per conservare i cibi in frigorifero e si deve fare attenzione quando si cambiano obiettivi o pellicola a non far cadere gocce all'interno dell'apparecchio.

A parte queste preoccupazioni le attenzioni vanno poste soprattutto per se stessi. Non si deve mai dimenticare la giacca a vento e bisogna ricordare che nessun altro sport come l'automobilismo può far cambiare un tempo splendido in un uragano nel giro di poche ore. Tra l'altro aver freddo è un guaio anche per il lavoro: quando si trema diventa difficile cambiare la pellicola e perfino fare le foto. A volte non basta neppure coprirsi perché le mani sono sempre esposte: lo scorso anno a Brands Hatch era così freddo che mi feci un profondo taglio nel dito ormai insensibile, mentre cambiavo una pellicola.

La buona salute serve anche per il caldo: per fare foto bisogna camminare molto e sempre con tutti i chili della borsa sulla spalla. Già questo è selettivo. Non parliamone poi quando il sole ed il caldo si fanno sentire. Al Mugello del trionfo di Merzario, dopo aver fatto chilometri di liti con tutti i carabinieri che appena mi vedevano decidevano che non avrei potuto fare un passo di più, arrivai alla posizione che avevo scelto. Aspettai ancora un'ora al sole e proprio mentre stavano arrivando le prime macchine fui sul punto di un collasso. Fortuna che la corsa mi distrasse.

Quello che consola è che le foto belle si possono fare in tutte le condizioni. La pioggia spesso porta colori molto vivi che ben contrastano col grigio che sta attorno. Bisogna essere attenti all'esposizione in queste circostanze che cambiano perfino col colore della macchina inquadrata: tra una BRM, una Ferrari e la JPS possono correre anche due diaframmi di differenza.

### Attenzione ai serpenti

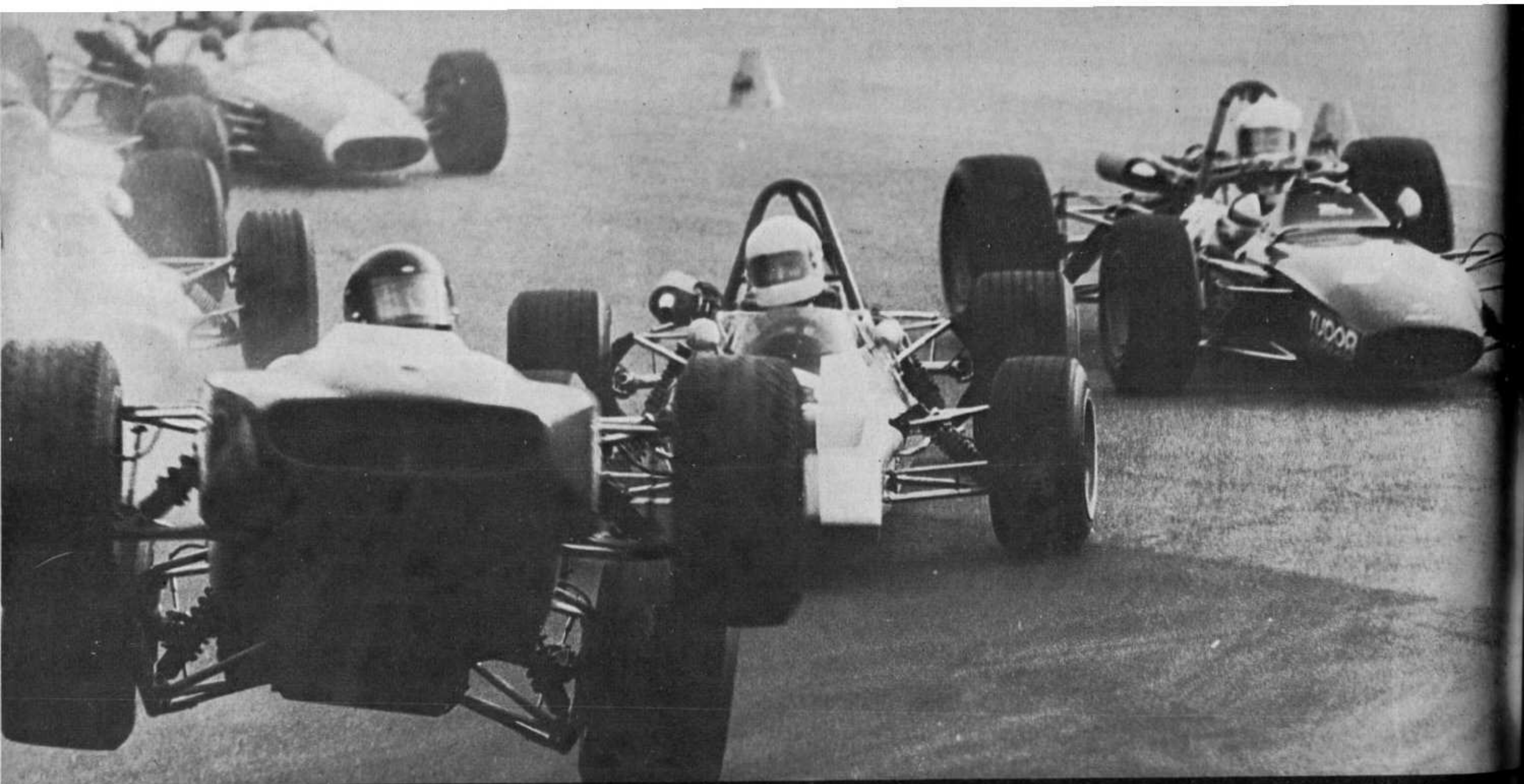
Ho già detto chiaramente che i rischi si devono evitare con tutte le forze combattendo la tentazione esibizionistica di andare a mettersi in posti pericolosi. Ma qualche rischio bisogna prenderlo però. Per esempio quello di compiere un giro di pista di fianco a qualche pilota (solo se è lui ad invitare) oppure andare ad appostarsi nei punti migliori dei circuiti sud-americani dopo essersi sentiti dire «Serpenti? No, non ce ne sono molti...».

Un altro rischio da fotografo è quello che si corre stando ai box. Si sono avuti casi di investimenti dovuti a disattenzione ed io stessa passai un brutto istante la volta che Graham Hill mise in moto la sua Lotus con la prima marcia innestata mentre stavo facendogli un ritratto. A dire il vero si spaventò più lui di me e fu da quel momento che ebbi il piacere di essere sempre rispettosamente salutata.

Per fare un serie di foto mosse, seguendo la macchina che passa con un tempo di posa molto len-

CONTINUA A PAGINA 98





**CONTINUAZIONE DA PAGINA 97**

to, una volta mi appollaiai dietro alla protezione della variante di Thruxton. Uscì un bel lavoro ma ad ogni macchina mi spaventavo anche se rischi veri e propri non ce n'erano. Comunque dovettero spaventarsi anche i commissari perché l'anno dopo il posto venne severamente interdetto ai fotografi.

**Il motociclista d'emergenza**

Partire alle sette da Londra ed alle undici e trenta essere imbottigliati in un ingorgo ad appena 50 Km dalla città è un imprevisto? Sicuramente, soprattutto quando si è andati in Inghilterra per fotografare una gara che parte alle 12. Un fotografo, per essere tale, non può piegarsi alle volgari contrarietà che spettano ai comuni automobilisti. Deve fare il suo lavoro a tutti i costi. Anche a quello di piazzarsi in mezzo alla strada e fermare il primo motociclista che arriva per farsi portare al circuito apparentemente irraggiungibile.

Farcela sempre, questo è fondamentale. Andare a Brands Hatch col pullman della Green Line che

impiega più di due ore ma va benissimo se non ci sono altri mezzi, o a Pau in treno per una ventina di ore se non c'è di meglio, o arrivare a casa e mettersi subito a sviluppare, di notte, per vedere cosa è uscito e come, sono cose normali per chi svolge questo lavoro.

Anche sviluppare e stampare è normale ed è molto utile per vedere cosa va e cosa non va nelle foto che si sono fatte e capire come migliorare.

E poi? Forse non ho parlato molto di fotografie. Ma potevo fare la lezioncina su come si espone e come si mette a fuoco. Credo proprio di no, credo che per fare buone foto sia molto più utile quello che ho cercato di far capire: la mentalità con cui si deve lavorare. Sul tempo di posa da tenere per quella certa macchina che compie un salto su quella certa pista oppure per fare apparire la macchina ferma ed il fondo in movimento si può solo dire che bisogna vedere le circostanze.

L'importante invece è pensare sempre a quello che si sta facendo e ricordarsi che non si è artisti, ma artigiani.

In alto, Carlo Giorgio a Monza con la F. 3 spicca il salto: la cosa più difficile quando si fotografano gli incidenti è di aspettare il momento giusto per lo scatto. Attenzione però a non aspettare troppo! Qui sopra una suggestiva immagine della salita del Turini al Rally di Montecarlo, colta sfruttando la luce naturale delle torce del pubblico e dei fari delle macchine.

g. n.

