



L'americana Sarah Fisher durante il suo recente test con la McLaren.

La sfida di Sarah alla Formula Uno

Due nuove **donne pilota** potrebbero **tornare** presto alla guida di una **monoposto**

LE MAGNIFICHE CINQUE



Maria Teresa de Filippis (Italia) - 1958/1959

Spronata dal fidanzato Luigi Musso (pilota Ferrari) si qualificò per disputare tre Gran Premi nel 1958 alla guida di una Maserati 250F. Miglior risultato al debutto in Belgio, sul circuito di Spa, con un decimo posto a due giri dal primo. Va ancora in Maserati.



Maria Grazia "Lella" Lombardi (Italia) - 1974/1976

Unica donna a punti in F1 (seppure dimezzati); 0,5 per la sesta posizione con la March 751. Nel Gp di Spagna del 1975 accorciato per un tragico incidente. Ha corso in totale 12 Gran Premi anche su Brabham e Williams. Morta di cancro nel 1992.



Divina Galica (Gran Bretagna) - 1976/1978

Sciatrice provetta - con presenze alle Olimpiadi invernali del 1964, 1968 e Sapporo 1972 (dove arrivò settima in slalom gigante) - fra il 1976 e il 1978 mancò tre volte la qualificazione con una Surtees e una Hesketh. Amava il "temuto" numero 13.



Désiré Wilson (Sudafrica) - 1980

La sudafricana si segnalò vincendo un Gp nel Campionato Aurora AFX (aperto a monoposto di F1) con la Theodore Wolf WR3. In seguito mancò il suo unico tentativo di qualificazione nel Gran Premio di Gran Bretagna del 1980 con la RAM Williams FW07.



Giovanna Amati (Italia) - 1992

Dopo una carriera opaca tra F3 e F3000, gli sponsor portarono l'allora trentenne di buona famiglia nella massima serie direttamente come seconda guida Brabham. I suoi tre tentativi di qualificazione, nel 1992, fallirono tutti. Dopo di lei, nessun'altra.



Le mani di una donna tornano a stringere il volante di un bolide di Formula Uno. A più di dieci anni dall'ultimo tentativo in pista dell'italiana Giovanna Amati, nel prossimo Mondiale piloti potrebbero salire a bordo di una monoposto - non subito in gara, ma in veste di collaudatrici - due promettono astri femminili del mondo dei motori. Si chiamano entrambe Sarah. La prima - Sarah Fisher - è una ventiduenne americana che lo scorso 27 settembre ha compiuto un test alla guida di una fiammante McLaren: tre giri sullo Speedway di Indianapolis. Attualmente la Fisher corre nell'Indy racing league (nel 2002 ha ottenuto un secondo e un terzo posto).

L'ALTRA ASPIRANTE alla F1 è la ventinovenne irlandese Sarah Kavanagh che ha partecipato con una ex vettura Jordan all'EuroBoss, campionato dove si gareggia con monoposto appena messe a riposo dalla Formula Uno. Nel 2003 la Kavanagh sarà in pista con la Formula 3000, ma attende una chiamata dai due team - uno è sempre la McLaren - che la scorsa primavera l'avevano contattata come "test driver".

È bastato che le due Sarah facessero capolino in un mondo maschilista come quello dei motori - dove le donne sono relegate ai box in abiti succinti e sponsorizzati, oppure pagate per reggere gli ombrellini che fanno ombra ai piloti schierati sulla griglia di partenza - per scatenare il

putiferio. Il pilota scozzese David Coulthard ha sostenuto che per una "questione genetica" le donne non potranno mai competere alla pari con gli uomini. «Consideriamo che a un bambino si regala una macchina per giocare - ha detto Coulthard - mentre per una bambina si sceglie una bambola. Provate a fare lo scambio e non funzionerà». E il padre-padrone della F1, Bernie Ecclestone, ha rincarato la dose: «Quasi sicuramente non vi saranno altre opportunità

in futuro per le donne nei Gran Premi, soprattutto su vetture competitive. I team e gli sponsor non hanno davvero soldi da buttare».

«SE ECCLESTONE è solo cinicamente realista - commenta con amarezza Sarah Kavanagh - Coulthard è rimasto all'epoca della pietra». «Mi piacerebbe poter dire che siamo tutti uguali là fuori, ma non lo siamo - argomenta Jodie York, grintosa pilota di motociclismo che ha vinto tre cam-

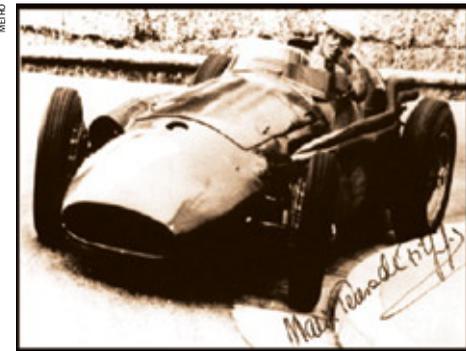
pionati sul circuito californiano di Willow Springs - gli uomini sono avvantaggiati fisicamente, possiedono livelli di aggressività e resistenza maggiori, e da tradizione il mondo dei motori è loro. Le donne però hanno una sensibilità innata per le sfumature della guida - precisa la York, che aderisce alla Women's Sports Foundation (www.womenssportsfoundation.org) - con un buon controllo del mezzo e un serio allenamento fisico si riesce a pareggiare le possi-

bilità. Non è come in altri sport (ginnastica, basket, calcio) dove le donne debbono organizzarsi per conto loro in quanto è impossibile la competizione per motivi di differenza biologica. Nel mondo dei motori possiamo arrivare tranquillamente allo stesso livello di un uomo».

«QUANDO mi sono seduta nella monoposto sono rimasta sorpresa dalle reazioni isteriche della gente - racconta Janet Guthrie, prima donna a



Una sorridente Sarah Fisher.



La De Filippis in azione con la sua Maserati alla fine degli anni '50.

LA PRIMA DONNA IN F1

Grande passione e tanto coraggio

L'avvincente racconto di Maria Teresa de Filippis durante una tavola rotonda curata dall'Associazione italiana per la storia dell'automobile (www.aisastoryauto.com).

«Più che alle mie sensazioni, penso a quelle degli altri perché avevano tutti paura quando mi sono seduta per la prima volta in una Formula 1. Eravamo al Gran Premio di Siracusa, prova non valida per il Campionato del Mondo. Vinse Musso con la Ferrari, Joakim Bonnier fu secondo con la Maserati e io quinta alla prima corsa. Quando mi hanno portato l'auto, io non l'avevo mai provata prima, non mi ci ero mai seduta dentro. Mi sono vista questa specie di bestione e Guerino Bertocchi, che era il collaudatore della Maserati, aveva portato, come sempre, il mio cuscino personale. Era necessario perché io ero 49 chili e un metro e sessanta, contro piloti che, allora, erano tutti altissimi. Quando ci si cambiava al volante delle sport io avevo sempre un cuscino.

Quando sono salita in macchina, le prove si sono fermate perché tutti hanno detto: "Questa s'ammazza". Mi sono seduta e il primo problema è stato il cambio con la leva centrale. Freno e acceleratore erano invertiti. Anche se avevo sempre guidato in maniera diversa, sono partita. Tutti fermi, nessuno provava più e ho fatto un gran balzo quando ho messo la prima e sono partita, "boom!" con questa macchina con tutta la sua potenza. Il circuito di Siracusa non era neanche facile: un circuito cittadino veloce, con una rotaiata che attraversava la pista. Dunque, tutti fermi. Dopo il giro di perlustrazione mi fermi e arrivò Luigi Musso che mi disse: "Senti, vieni con me, seguimi e vedi un po' cosa faccio io". E io sono partita dietro a Luigi. Io, con la mia beata incoscienza che mi aveva accompagnato in dieci anni di corse. Siamo arrivati a un punto pericolosissimo, dove c'era tanta gente che aspettava di vedere l'incidente. Mi dico: "Questa è la volta buona" e vedo che a Luigi non si accendevano i faretto degli stop. Dico: "Accidenti, come va forte. Che cosa faccio io, adesso?". Ho proseguito il giro e, il giro dopo, mi sono detta: "Adesso non freno, non faccio niente, perché altrimenti che figura ci faccio?". E sono entrata fortissimo. La gente sembrava impazzita. Mi sono fermata ai box e ho detto: "Luigi ma sei cretino, ma siete matti voi che non frenate". E lui risponde: "Chi ti ha detto che non frenavo?". Dico: "Ho visto che non si è acceso lo stop". Replica: "Ma non esiste nella F1!".

Allora, il "manico" voleva dire davvero qualcosa, mentre oggi le tecnologie annullano un po' il pilota e mettono in risalto solo i progressi tecnici. Io confesso di essere un'ignorante di tecnica; sono sempre stata uno di quei piloti che si preoccupavano solo dei famosi 6.000 giri, che non bisognava superare perché c'era la spia rossa ed erano guai se rompevano il motore per colpa nostra. Questa era l'unica regola di tecnica che seguivo; il resto era grande coraggio, grande cuore, grande passione. Ammirevo i piloti e le corse di oggi però il mio pensiero va sempre ad allora: come potevamo correre in quelle condizioni? Ogni volta che si entrava in pista non si sapeva se si usciva vivi».



Gli occhi dell'irlandese Sarah Kavanagh fanno capolino da sotto la visiera del suo casco.

LA PIONIERA DELL'AUTOMOBILISMO

Quando Elizabeth stracciò Nuvolari

Sposata con il banchiere pilota Cenek Junek, Elizabeth Kashova fu una meteora rosa nell'automobilismo anni Venti.

L'esordio della cecoslovacca avvenne nella Targa Florio del 1927, dove mantenne la quarta posizione davanti a Ernesto Materassi - che poi vinse la gara - fino a quando un'avaria non la costrinse al ritiro. Primo risultato di rilievo nel Gran Premio di Germania: sulla pista del Nürburgring, che non aveva mai visto, tagliò il traguardo quarta. Ma la consacrazione come pioniera delle corse automobilistiche arrivò nel 1928, quando giunse in Sicilia per disputare la Targa Florio (giri da



107 chilometri sul circuito delle Madonie per una durata totale di sette ore). A bordo di una Bugatti decorata con i suoi colori nazionali (giallo e nero) Elizabeth fece mangiare la polvere ai miti dell'e-

poca: Nuvolari, Dreyfus, Campari, Borzacchini, Chiron e Divo. Nel primo giro, mentre Campari e Divo prendevano la testa, Elizabeth era subito dietro. Con una eccezionale seconda tornata passò al comando (unica volta di sempre di una donna leader in una corsa con i migliori piloti del momento). Nel giro successivo, a causa di una perdita nel radiatore, venne raggiunta e superata da Divo e Campari. Anche Conelli e Chiron approfittarono del suo lunghissimo pit-stop per recuperare posizioni. Così alla fine la Junek arrivò quinta al traguardo. Nel 1929, dopo la morte del marito nel Gp di Germania, si ritirò dalle competizioni.

NEI RALLY E SULLE MOTO

Ha chiuso con i rally cinque anni fa, ma l'italiana **Fabrizia Pons** (nella foto) è considerata una delle migliori navigatrici di sempre. In carriera vanta il secondo posto nel **Mondiale 1982** sull'Audi Quattro tutta femminile pilotata da **Michèle Mouton**. Fra le donne nei rally meritano una citazione per il passato la belga **Christine Beckers** e per il presente l'inglese **Natalie Barratt**.



Fra le motocicliste spiccano le recenti prestazioni della bionda tedesca **Katja Poensgen** (nella foto) che in sella alla sua Aprilia 250, piazzandosi quattordicesima al **Mugello** nel 2001, è diventata la seconda donna a punti dopo la finlandese **Taru Rinne** (due volte settima nel 1989 in 125). Attualmente la Poensgen corre su un'Honda Rs250 nell'Europeo Superstock.

