

# La 500 miglia di Indianapolis

**Beh, amici di questa rubrica, era un po' di tempo che non si parlava di automobilismo, vero?**

**Lo so, lo so, ve l'ho raccontato tante volte, ma è la sola vittoria che ho avuto (poi non ho vinto più neppure a briscola, almeno fatemelo dire!) e, a distanza di tanti anni ormai, nessuno se ne ricorda più (cosa avete capito, non ho vinto la Indy, ma solo per mancanza di mezzi, non che me ne mancassero le possibilità!). Non mi togliete la soddisfazione di parlarne, poco poco, promesso, ancora una volta.**

*di Raffaello De Masi*

Svolte di Popoli, fine anni '60, una corsa in salita minore, tanto che Auto Italiana, il settimanale sportivo di Quattroruote (che dopo poco chiuse) dedicò all'evento due mezza colonne in ventiquattresima pagina. C'erano nomi allora mitici in gara, come Sangri-la, Daiquiri (tutti pseudonimi, per evitare che a casa si preoccupassero!), i Facetti, insomma, i veri campioni!

La domenica in cui vinsi (sempre rigorosamente sotto pseudonimo) avevo passato la notte in pellegrinaggio bustrofedico tra letto e water, per una disavventura di cui non posso attribuire la colpa a nessuno! Infatti la notte, dopo un paio d'ore di sonno, mi ero svegliato con un mal di testa da record.

Così avevo rovistato nel beauty-case degli attrezzi d'igiene personale, dove avevo anche i medicinali. Afferrata la boccetta di Novalgina, semintontito dal sonno com'ero, decisi di incamerarne una bella dose. Volevo solo che il mal di testa mi passasse e potessi tornare a dormire.

Contai una quarantina di gocce e, appunto buttai giù! Ma il



sapere mi parve immediatamente strano, lontano da quello dell'antidolorifico.

Nei fumi del sonno, guardo meglio la boccetta e ... era il Guttalax (se pensate che la dose massima sono 6-7 gocce, immaginate...); cosa avreste fatto voi? Non tentai nemmeno di andare a letto, mi posizionai in seduta, e attesi l'uragano!

Dieci minuti d'orologio, spaccati, e si aprirono le cateratte; beh, inutile, per amore del buon gusto, continuare nella descrizione!

Fatto sta che, dopo due ore di lotta ...intestina, quando la cosa si quietò, ebbi il dubbio di aver perso anche qualche organo interno. Il risvolto della medaglia (c'è sempre) fu che sparì d'incanto anche il mal di testa!





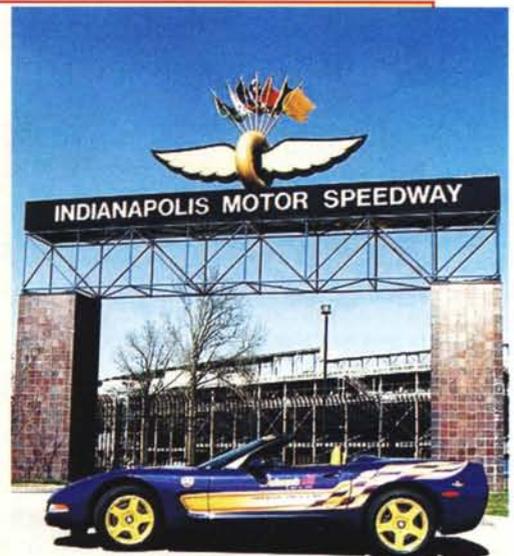
La mattina dopo, forse per l'inso-  
stenibile leggerezza del pilota, la vi-  
ttoria ci arrise, anche in forma di una  
bella ragazza, Cristiana, che era la  
miss della corsa. E nella confusione  
mi persi anche il bacio, anche se non  
mi parve che lei avesse fatto a pugni  
per darmelo!

## Un po' di statistiche!

L'amore per i campionamenti e per  
le verifiche statistiche propri degli ame-  
ricani ha portato alla costruzione di ta-  
belle di interpretazione di dati e di elen-  
chi che stimolano la curiosità e fanno  
indulgere alla memoria. Sfogliando le  
pagine di WWW scopriamo che il pri-  
mo pilota a vincere fu Ray Harroun, nel  
1911, che il Motore Offenhauser ha  
vinto ben 27 volte (senza soluzione di  
continuità tra il '47 e il '64), seguito dal  
Miller (12 volte, anni 20-30) e dal Ford  
Cosworth (ininterrottamente dal '78  
all'87, anno in cui cessò l'attività). La  
Maserati ha vinto due volte, nel '39 e  
nel '40, e lo stesso ha fatto la Merce-  
des, mentre la Ferrari non è presente  
nell'albo d'oro. I motori 8 cilindri hanno  
vinto 44 volte, seguiti dai 4 cilindri (37)  
e dai 6 cilindri (2). Il maggior numero di  
vittorie spetta a A.J.Foyt Jr., Al Unser e  
Rick Mears (4), e quest'ultimo detiene  
anche il record di maggior numero di  
successi dalla pole position. Il più gio-  
vane vincitore è stato Troy Ruttman (22  
anni), e il più vecchio Al Unser (47). Il  
maggior distacco si è avuto nel 1913  
(13 minuti tra Goux e Wishart) e il più  
breve nel 1992 (Al Unser su Scott  
Goodyear, 0,043 secondi, circa 3 m).  
Nel 1930 il vincitore è stato per il mag-  
gior numero di giri in testa (Billy Arnold,  
198 giri), e la più fantastica rimonta  
spetta a Ray Harroun (1911) e Louis  
Meyer (1936) che, risalirono e vinsero  
dalla ventottesima posizione. Billy Ar-  
nold è rimasto per più tempo in testa  
(1030, 198 giri) e Graham Hill, il grande  
pilota inglese padre di Demon, esordì e  
vinse nel 1966. Ma per curiosità e altre  
notizie è meglio dare un'occhiata alle  
altre parti dell'articolo e ai link proposti.



**Le Pace Car, le auto che lanciano la corsa e scendono in pista in caso di necessità, hanno una loro storia parallela, e vengono sostituite ogni anno. Ecco alcuni esempi di auto storiche e recenti, con i protagonisti dell'epoca.**



Un ultimo strascico fi-  
sico-idraulico (che non  
sia stato questo a farmi  
correre a più non posso?)  
mi fece anche perdere  
l'appuntamento con Par-  
nelli-Jones, venuto appo-  
sta con il contratto per  
Indianapolis.

## La corsa nel catino!

Già, Indianapolis, il so-



gno di ognuno quando gi-  
ra la chiave della sua  
macchina! Il circuito più  
famoso di tutti i tempi fu  
costruito alla periferia  
nord-ovest della capitale  
dell'Indiana nel 1909, e  
inizialmente destinato a  
pista di prova per auto-  
mobili. Si trattava di una  
pista in terra battuta rico-  
perta di un nastro di pie-  
trisco catramato, pratica-  
mente senza banchine e  
alcuna opera di protezio-  
ne. Nel giugno furono



## Le donne a Indy

*Fino al 1971 perfino il circuito era precluso alle donne. In quell'anno furono ammesse, per la prima volta, nell'area dei garage e dei box.*

*L'escalation del sesso debole fu poi progressiva e rapida con le seguenti tappe: 14/3/1975: Arlene Hiss, la prima donna a ottenere una superlicenza dall'U.S. Auto Club, partecipa alla prima gara formula Indy, finendo al 4° posto a Phoenix. Non fu ammessa alla corsa di Indianapolis*

- marzo 1974: Janet Guthrie è la prima donna ammessa a provare il circuito di Indy
- aprile 1976: Janet Guthrie riceve la licenza USAC
- maggio 1976: la Guthrie, ammessa a partecipare alla gara Indy, corre a Trenton ed è ammessa a partecipare ai rookie test (i rookie sono i debuttanti a Indianapolis), ma non supera le qualifiche.
- maggio 1977: Janet Guthrie ci riprova, si qualifica, parte 26° e finisce 29°
- ottobre 1997: Mary Frendich Helman, con la morte del marito Tony Helman, diviene chairman del circuito ed è la prima donna, il 28 maggio dell'anno successivo, a pronunciare la faticosa frase "Gentlemen, start your engines". La Guthrie ci riprova, partendo quindicesima e finendo nona
- 27 maggio 1979: La Guthrie corre per la terza e ultima volta a Indy, partendo quattordicesima e finendo ultima (34°)
- maggio 1982: Desire Wilson è la seconda donna a partecipare alle qualifiche dei rookie per Indy. Non passerà la prova ma sarà la prima donna a raggiungere le 191 miglia orarie. Ci riproverà l'anno successivo e poi, ancora quello appresso, ma senza risultati, scomparendo poi dalla scena.
- novembre 1990: in prospettiva di una partecipazione non solo simbolica, Lyn St. James, fisico da pin-up e bellezza da modella, inizia una serie di test sulla pista.
- aprile 1992: la St. James diviene la terza donna a tentare i test di ammissione alla gara e il 24 maggio supera le qualifiche. Partecipa alla gara, partendo ventisettesima e finendo undicesima, e, per essere stata la debuttante che sola aveva completato la gara, viene nominata "Rookie dell'anno".
- maggio 1993: la St. James ci riprova, ma finisce venticinquesima
- 29 maggio 1994: ancora la St. James in gara. Grazie a un comportamento esemplare in prova, parte in seconda fila (la migliore posizione di una donna a Indy). Finirà diciannovesima
- 28 maggio 1995: la St. James, alla sua quarta gara, è coinvolta in un incidente finendo trentaduesima
- 26 maggio 1996: ancora la St. James, alla sua quinta partecipazione, viene coinvolta in un incidente e finisce quattordicesima
- 10 maggio 1997: la St. James si qualifica per la sesta volta, viene esclusa dalla scelta dei partecipanti ma poi riammessa per la defezione di due macchine. Alla gara del 27 si qualificherà tredicesima.
- 17 maggio 1998: la St. James non si qualifica. Lo stesso accadrà l'anno successivo.
- 20 maggio 2000: Sara Fisher, una ragazza di 19 anni si qualifica alla velocità di 220,237 mph e diviene la terza donna a partecipare alla corsa, La St. James, il giorno successivo, si qualifica alla velocità di 218 mph. E' la prima volta che due donne partecipano alla gara.
- 28 maggio 2000: La St. James, in gara, affronta la curva 1 a velocità troppo elevata, urtando la macchina della Fisher e poi strisciando contro il muro esterno. La Fisher tenta di recuperare invano lo svantaggio accumulato per l'incidente, finendo trentunesima con 71 giri completati, un passo avanti alla St. James, che completa 69 giri.

presi i primi accordi e la pista fu affittata per tre giorni, dal 19 al 21 agosto, per ospitarvi una corsa d'auto. I numerosi incidenti avvenuti durante lo svolgimento della gara convinsero che una pavimentazione diversa era necessaria per garantire la sicurezza dei piloti e del pubblico, e nell'agosto stesso i lavori iniziarono. Tre milioni e duecentomila mattoni furono necessari per pavimentare l'intero percorso e realizzare il progetto, che fu messo a punto e completato con tanta rapidità che già nel dicembre fu possibile dare seguito a nuove gare sul tracciato.

A causa di un inverno particolarmente freddo e inclemente le competizioni previste nell'inverno e nella primavera furono cancellate, ma già in maggio l'attività riprese e durò fino a settembre. La prima 500 Miglia classica, inizialmente denominata Interna-

## La scheda di Indy

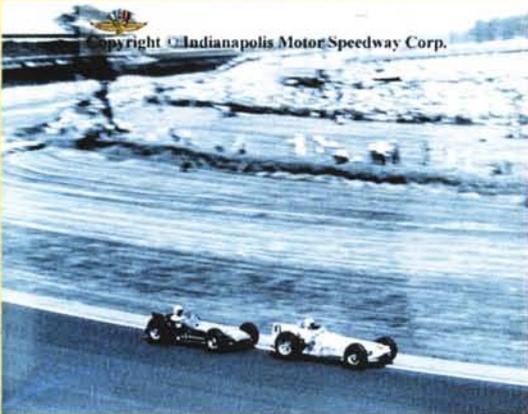
La 500 miglia di Indianapolis è la quarta gara del campionato americano Formula Indy, gestito e patrocinato dall'United States Auto Club (USAC). La corsa si articola in 200 giri dell'Indianapolis Motor Speedway Oval, per un totale, appunto di 500 miglia. In termini di record (sempre cari agli americani) Indy 500 è il più grande "single day sporting event in the world". Con i suoi 250.000 posti a sedere e con l'affluenza media di circa 400.000 spettatori, è l'evento automobilistico più spettacolare del mondo. Quest'anno la gara si svolgerà il 27 maggio, alle ore 11 am (EDT) e il campione uscente è Juan Montoya.



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.

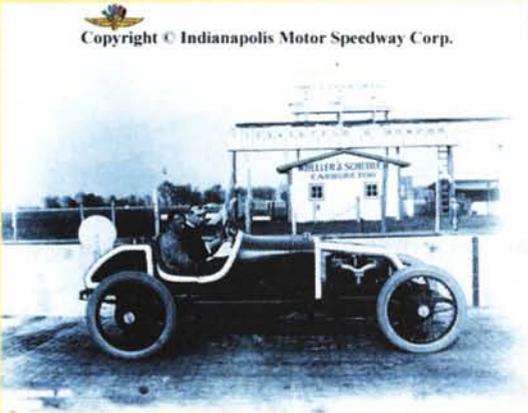


Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.

*Foto appannate dal tempo, per non dimenticare un periodo in cui automobilismo era inventiva, estro personale del costruttore e del pilota, che davano il meglio di loro stessi sulla pista più famosa del mondo.*



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.

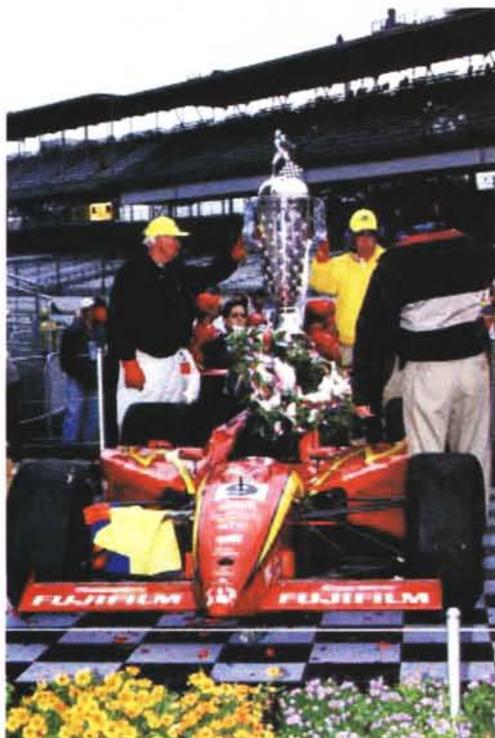
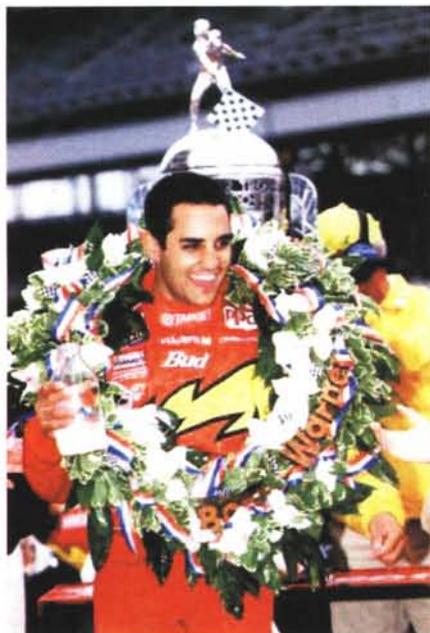


Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.



Copyright © Indianapolis Motor Speedway Corp.





tional Sweepstakes (vittoria, trionfo internazionale) ebbe luogo il 30 maggio del 1911, un mercoledì, per la cronaca, e da allora, tranne che nel periodo bellico, la corsa si è sempre tenuta.

Parte del tracciato fu ricoperto

## Un pensiero ai caduti

Sul circuito di Indianapolis hanno trovato la morte 40 piloti (15 in gara). Significativo il maggior numero durante le prove, a dimostrazione dell'elevato spirito di competizione in vista delle qualificazioni. Al contrario di quanto si possa pensare, Indy non è più pericoloso di altri circuiti, nonostante l'elevatissima velocità media e di punta (la media degli incidenti con vittime - anche solo feriti - è di 1:17); dal 1973 non c'è alcun morto in gara.

### Piloti morti in gara (15)

1909	William Bourque
1919	Louis LeCocq e Arthur Thurman
1929	Bill Spence
1933	Mark Billman e Lester Spangler
1935	Clay Weatherly
1939	Floyd Roberts
1947	Shorty Cantlon
1953	Carl Scarborough
1955	Bill Vukovich Sr.
1958	Pat O'Connor
1964	Eddie Sachs e Dave MacDonald
1973	Swede Savage

### Piloti morti in allenamento o qualifica (25)

1910	Tony Kincaid
1911	Harry Martin
1926	Herbert Jones
1931	Joe Caccida
1932	Milton Jones e William Denver
1934	Peter Kreis
1935	Johnny Hannon e Stubby Stubblefield
1940	George Bailey
1948	Ralph Hepburn
1949	George Metzler
1953	Chet Miller
1955	Manuel Ayulo
1957	Keith Andrews
1959	Jerry Unser e Bob Cortner
1961	Tony Bettenhausen Sr.
1966	Chuck Rodee
1968	Mike Spence
1972	Jim Malloy
1973	Art Pollard
1982	Gordon Smiley
1992	Jovy Marcelo
1996	Scott Brayton

### Gare postposte e/o ridotte

#### Rimandi completi:

**1915** - La gara era stata prevista per il 29, sabato, a causa della coincidenza, quell'anno col Memorial Day, ma fu spostata il lunedì per le piogge torrenziali della giornata

**1986** - La gara, prevista per la domenica, 25, fu spostata la giorno successivo per pioggia e successivamente rimandata al 31 maggio, sempre per lo stesso motivo.

**1997** - La corsa, prevista per domenica 25, fu spostata il giorno successivo, ancora per pioggia. Il lunedì, dopo 15 giri, fu interrotta, ancora per pioggia e continuata il martedì.

#### Rimandi parziali:

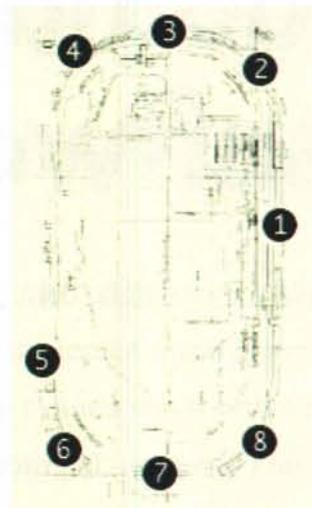
**1967** - la gara fu interrotta dopo 18 giri, per un violento acquazzone, e continuata il giorno successivo

**1973** - La gara, iniziata il 28 maggio, fu interrotta al primo giro a causa di un incidente che coinvolse Salt Walthers, e prima che la corsa potesse riprendere, la pioggia battente pose fine alla giornata. Il giorno successivo, dopo due giri di prova, la pioggia, ancora, impose un ulteriore rimando. Il 30 maggio, infine, la competizione ebbe inizio, ma dopo 133 giri interrotta e conclusa, sempre per le cattive condizioni atmosferiche.

#### Gare di lunghezza ridotta

1926	160 giri
1950	138 giri
1973	133 giri
1975	174 giri
1976	102 giri

**Una curiosità: la sola gara fermata due volte è stata quella del 1926, in ambedue i casi per pioggia. Sospesa al 71° giro, fu definitivamente interrotta e dichiarata conclusa al 160°.**



nale) come presidente. Il circuito era in completo abbandono e in condizioni disastrose (una parte dei mattoni del vecchio tracciato era stata addirittura divelta e portata via) a causa dell'interruzione dovuta alla guerra, e un piano a lungo termine di ristrutturazione e risanamento fu immediatamente messo a punto e avviato. Tra l'altro tutte le vecchie tribune di legno furono smantellate e sostituite da nuove, di calcestruzzo e acciaio, e l'area dei box fu completamente rinnovata e dotata di attrezzature e infrastrutture moderne e più efficienti.

d'asfalto all'inizio del 1937 e l'intero anello fu ancora riasfaltato nell'estate del 1976, del 1988 e nella primavera del 1995. Dell'originale pavimentazione in laterizi sopravvive una striscia di poco meno di un metro sulla linea di partenza.

I fondatori del circuito, Carl G. Fisher, James Allison, Arthur C. Newby e Frank H. Wheeler misero in vendita il "catino" nel 1927. Esso fu acquistato dal capitano Eddie Rickenbacker, i cui eredi lo rivendettero, nel 1945, a Tony Hulman, magnate industriale di Terre Haute, Indiana. Hulman, che venne materialmente in possesso del circuito solo nel novembre di quell'anno, a causa di alcuni strascichi giudiziari della vendita, si autonominò "chairman of the board" - praticamente direttore di gara - e insediò il vecchio Wilbur Shaw (morto poco dopo in un incidente su un aereo perso-

Dopo la morte di Hulman, nel 1977, la moglie Mary divenne chairman e Joseph Cloutier fu nominato presidente, cui successe, nel 1979, John R. Cooper. Alle sue dimissioni, nel 1982, mr. Cloutier riassunse la carica. Sotto la guida di questi presidenti fu realizzato il primo museo-ufficio all'entrata principale, completato nel 1956, la Torre di Controllo e la Terrazza nel 1957, una serie di tunnel sotto il rettilineo esterno, e i famosi stand Vista, in prossimità delle curve 1.2 e 4, oltre a una nuova illuminazione.

Nel '73 furono inoltre realizzate le suite per ospitare i partecipanti, e un "Multi-million Dollar Hall of Fame Museum" fu aperto al pubblico il 5 aprile del 1976. L'era dell'elettronica portò a nuovi miglioramenti, con la realizza-



zione di 15 message center distribuiti sulla pista e all'esterno e, nel 1990 i sedili originari in legno della tribuna furono sostituiti con quelli di alluminio, ben visibili durante le riprese televisive.

Seguono innumerevoli risistemazioni e ricostruzioni, con la trasforma-

zione definitiva del circuito in un villaggio vero e proprio, e nel 1995 il nastro fu completamente ripavimentato e dotato di muri di calcestruzzo anche nella parte interna. In quella occasione il circuito fu leggermente modificato, portandone la larghezza a 50 piedi nei rettilinei, che diven-



gono 60 nelle curve.

Ognuna delle quattro curve è lunga, in mezzera, 1.320 piedi (1/4 di miglio), i rettilinei principali 3.300 piedi (5/8 di miglio) e quelli più corti 660 piedi. Le curve sono inclinate verso l'interno di 9° e 12'.