

Unità 04 [1980-1988]

La Formula 1 degli anni Ottanta – La Stagione del Turbo

- **Inquadramento storico:**

Gli anni Ottanta hanno rappresentato uno dei decenni più appassionanti e avvincenti dell'intera Storia della Formula 1. Quella che inizia come la decade dell'aerodinamica effetto-suolo messa a punto dalle squadre britanniche – Lotus, Williams, Brabham – finisce per essere dominio dei potentissimi motori turbo dei principali costruttori automobilistici – BMW, Renault, TAG Porsche, Honda – e delle grandi formazioni quali Williams e McLaren, mentre la Ferrari entra in una fase di declino tecnico-sportivo dopo una prima serie di successi. La squadra di Ron Dennis introduce il telaio in fibra di carbonio di John Barnard, riscrive ogni record dominando il decennio e il periodo successivo grazie a un'impressionante serie di titoli mondiali dal 1984 al 1991. Le pagine più significative della decade sono legate ai grandi nomi del periodo: Ayrton Senna, Alain Prost, Nigel Mansell, Nelson Piquet, Niki Lauda e Keke Rosberg senza dimenticare Alan Jones, Carlos Reutemann, Gilles Villeneuve, René Arnoux, Didier Pironi, Michele Alboreto e Elio De Angelis. I grandi anni Ottanta: potenza, coraggio, grandi squadre, enormi budget, forti personalità.



In alto: Gilles Villeneuve (Ferrari T5) – Monaco Grand Prix 1980 (Montecarlo) (The Cahier Archive)

[1980-1982]: La Guerra FISA-FOCA

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

La Commissione Sportiva Internazionale (CSI) viene sostituita dalla Federazione Internazionale dello Sport dell'Automobile (FISA) presieduta dal Presidente Jean-Marie Balestre, un francese energico e dispotico; cresce il potere di Bernie Ecclestone all'interno dell'Associazione dei Costruttori (FOCA). La guerra tra gli organismi FISA e FOCA proseguirà tra litigi e forti polemiche fino alla firma del "Patto della Concordia", che tutt'oggi regola la Formula 1. La prima parte del decennio vive la sfida diretta tra la Williams di Alan Jones e Carlos Reutemann contro la Brabham di Nelson Piquet. La formazione di Frank Williams, appoggiata da capitali e sponsor arabi, si impone con il pilota australiano potendo contare sulla migliore vettura-ala. La Ferrari cresce di competitività con l'adozione del motore turbo e Gilles Villeneuve regala prestazioni memorabili ai tifosi di Maranello. Le squadre francesi Ligier e Renault e i piloti d'oltralpe Patrick Depailler, René Arnoux, Jean-Pierre Jabouille, Jacques Laffite, Didier Pironi e Patrick Tambay recitano un ruolo di primo piano. Nel 1980 registriamo

alcuni ingressi significativi: il debutto del francese Alain Prost su McLaren, dell'inglese Nigel Mansell alla Lotus affiancato dal romano Elio De Angelis. La McLaren di Teddy Mayer viene rilevata da Ron Dennis e inizia la ristrutturazione della squadra con l'ingaggio del rientrante Niki Lauda accanto a John Watson, mentre John Barnard introduce la novità rivoluzionaria del telaio in fibra di carbonio. La stagione 1982 è ricca di eventi significativi: lo sciopero dei piloti in Sudafrica per le superlicenze, il tradimento di Pironi ai danni di Villeneuve a Imola, la tragica scomparsa del canadese a Zolder e il grave infortunio del francese a Hockenheim. 11 vincitori diversi in 16 gare: il titolo piloti va al finlandese Keke Rosberg mentre il titolo costruttori viene assegnato alla Ferrari, che ha perso i piloti in circostanze drammatiche.

La lotta FISA-FOCA per la redistribuzione degli introiti commerciali assorbe i primi controversi anni del decennio. Le trattative condotte da Bernie Ecclestone e Marco Piccinini porteranno al raggiungimento di un accordo tra Balestre e i partecipanti. Scompaiono progressivamente dalla scena le ultime squadre private. L'aumento della tecnologia e l'automatico incremento dei costi non permettono più la partecipazione dei piccoli costruttori privi di importanti appoggi. Le monoposto a effetto suolo vengono dichiarate fuorilegge alla fine della stagione 1982 in quanto giudicate pericolose dalla FISA. Alcune squadre (Brabham e Williams) aggirano le norme con bandelle laterali e sospensioni idrauliche correndo con monoposto sottopeso. Al posto della Coppa Costruttori viene ufficialmente istituito il Campionato del Mondo Costruttori (cambia la forma ma non la sostanza). La sicurezza continua a restare al centro dei dibattiti dopo i tragici incidenti mortali di Depailler, Villeneuve, Paletti e i gravi infortuni di Regazzoni e Pironi. Proliferano le case produttrici degli pneumatici da corsa: Goodyear, Michelin e Pirelli. Nel dicembre 1982 scompare Colin Chapman, fondatore del Team Lotus e grande innovatore della Storia della Formula 1. La vittoria di Keke Rosberg (Williams-Ford) segna l'ultimo successo di una monoposto a motore aspirato nell'epoca del turbo e la fine delle wing-cars, un residuo diretto dei tardi anni Settanta.



[1983-1985]: L'Apoteosi dell'Era Turbo: McLaren-TAG Porsche

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nelson Piquet conquista il secondo titolo mondiale e diventa il primo Campione del Mondo al volante di una vettura con il motore turbocompresso. Merito della nuova Brabham-BMW BT52, dotata di freni in carbonio e di una struttura "a freccia" concepita da Gordon Murray. Tuttavia sulla squadra di Bernie Ecclestone grava il sospetto di utilizzare una benzina speciale. Il titolo costruttori viene assegnato alla Ferrari grazie alle prestazioni di René Arnoux e Patrick Tambay, vincitore a Imola un anno dopo l'addio a Gilles Villeneuve. La Renault, protagonista di un finale deludente, è la grande sconfitta della stagione con la beffa di Alain Prost. La stagione 1984 vede la presenza di diverse formazioni di vertice in grado di lottare ad armi pari per la vittoria finale: Brabham-BMW (Piquet-Fabi), Renault (Tambay-Warwick), Ferrari (Alboreto-Arnoux), Williams-Honda (Rosberg-Laffite) e Lotus-Renault (Mansell-De Angelis). L'annata è una doccia fredda per tutti: il team McLaren di Ron Dennis introduce il nuovo motore TAG Porsche turbo sul nuovo telaio Mp4/2 progettato da John Barnard, schiera Niki Lauda e Alain Prost e domina letteralmente la stagione ottenendo 12 vittorie su 16 gare. Il duello corretto e sportivo tra i due compagni di squadra si risolve all'ultima corsa a Estoril con l'affermazione dell'austriaco sul francese per uno scarto di mezzo punto, il margine più ridotto di sempre. Il giovane pilota brasiliano Ayrton Senna debutta in Formula 1 alla Toleman-Hart e conquista un importante secondo posto sotto il diluvio a Monaco dopo l'interruzione della gara da parte

del direttore di corsa Jacky Ickx (legato alla Porsche) tra mille polemiche. L'episodio di Montecarlo sarà il primo capitolo della rivalità tra Senna e Prost. Nel 1985 la McLaren centra il bis e arriva finalmente il primo titolo mondiale per "il Professore" davanti alla Ferrari di Michele Alboreto, un pilota che fa sognare i colori italiani. Ayrton Senna (Lotus-Renault), dotato di classe e velocità, e Nigel Mansell (Williams-Honda) ottengono le prime vittorie.

Finisce l'era delle wing-cars (per la nuova prescrizione del fondo piatto) e del motore aspirato Ford Cosworth. Il divieto delle minigonne porta a una riduzione del carico aerodinamico, della velocità in curva e un aumento della sicurezza. Bernie Ecclestone accresce il suo potere decisionale, gli interessi economici in Formula 1 sono sempre maggiori: aumentano gli sponsor e il numero delle gare in calendario. Nuove nazioni e organizzatori premono per avere una prova nel Campionato del Mondo. Oltre ai tracciati tradizionali, arrivano nuovi tipi di circuiti cittadini, in particolar modo in terra americana. Vengono applicate le prime restrizioni sulle pubblicità delle multinazionali produttrici di tabacco con prodotti legati al fumo. I rifornimenti di benzina ai box (introdotti dalla Brabham e parte della strategia di corsa) vengono vietati alla fine della stagione 1983 e bisognerà attendere fino al 1994 per una loro reintroduzione sui campi di gara. I turbo raggiungono un'ottima affidabilità con grandi prestazioni, staccando i sorpassati motori aspirati. Le potenze si aggirano intorno a 800-1.000 cavalli tra qualifica e gara. Per le prove ufficiali vengono preparati motori con turbine speciali, pneumatici ad alte prestazioni e nuove miscele di benzina. Tra i nuovi piloti troviamo il belga Thierry Boutsen, lo svedese Stefan Johansson, i britannici Jonathan Palmer, Martin Brundle, l'austriaco Gerhard Berger e i tedeschi Manfred Winkelhock e Stefan Bellof (entrambi scomparsi in competizioni di altre serie), mentre Niki Lauda annuncia il ritiro definitivo al termine della stagione 1985. Sul fronte dei partecipanti abbandonano Renault e Alfa Romeo mentre arrivano formazioni inedite quali Toleman, Spirit, Minardi, Zakspeed e Lola.



[1986-1987]: La Grande Alleanza Williams-Honda: Nelson Piquet vs. Nigel Mansell

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

L'annata 1986 – uno dei campionati del mondo più avvincenti ed emozionanti della Storia della Formula 1 – vede quattro tra i più grandi piloti di sempre in lotta per l'assegnazione del titolo mondiale: l'inglese Nigel Mansell e il brasiliano Nelson Piquet (entrambi su Williams-Honda), il francese Alain Prost (McLaren-TAG Porsche) e il brasiliano Ayrton Senna (Lotus-Renault), dominatore delle qualifiche e autore di una lunga serie di pole position. Frank Williams è protagonista di un brutto incidente stradale nella Francia Meridionale che lo tiene a lungo lontano dai circuiti, mentre in pista i due alfieri del team di Grove di danno feroce battaglia. Nonostante la netta superiorità della Williams-Honda, proprio la rivalità tra Mansell e Piquet e la cattiva gestione sportiva della squadra favoriscono la rimonta di Prost e la riconferma del titolo mondiale piloti dopo un finale thriller ad Adelaide in Australia con l'esplosione di una gomma che mette clamorosamente fuori gioco il "Leone d'Inghilterra". La Ferrari di Alboreto e Johansson vive una stagione deludente in attesa dell'arrivo di John Barnard a Maranello. Cresce la nuova Benetton, scuderia nata dalle ceneri della vecchia Toleman, che coglie un successo con l'austriaco Gerhard Berger in Messico. In una sessione di test a Le Castellet perde la vita il romano Elio De Angelis in un tragico incidente durante i collaudi della rivoluzionaria Brabham-BMW BT55 di Gordon Murray, mentre a Brands Hatch il francese Jacques Laffite deve dire addio alle competizioni a causa di una brutta collisione alla partenza. A fine anno si ritirano nomi illustri tra cui Keke Rosberg, Patrick Tambay e Alan

Jones. L'anno seguente la Lotus abbandona la storica livrea JPS e arrivano la Camel e i motori Honda. Si rinnova la sfida interna tra Mansell e Piquet. A Imola Piquet va a sbattere alla curva del Tamburello e la sua carriera prende una svolta diversa. L'inglese vince 6 gare, il brasiliano solamente 3, ma i giochi sono aperti. A Suzuka in Giappone Mansell esce di pista in prova procurandosi delle ferite alla schiena regalando così il titolo mondiale al suo acerrimo rivale.

Nel 1986 il monopolio dei potentissimi motori turbo giunge nel momento di massimo splendore. Successivamente la FIA impone una apposita valvola pop-off per limitare la pressione di sovralimentazione a 4 atmosfere (1987). Grazie a un'attenta preparazione e a un'ottima capacità di lavoro e di tempi di reazione, i giapponesi della Honda sovrastano i rivali TAG Porsche, Ferrari, Renault e BMW imponendo la loro legge. Ritornano i motori aspirati e la versione aggiornata del Ford Cosworth DFV, ora denominata DFZ. La FIA istituisce due trofei intitolati a Jim Clark e a Colin Chapman per incrementare l'utilizzo dei motori aspirati. Tra gli aspetti esaltanti, la tecnologia elettronica-informatica compie enormi progressi con l'esordio delle prime sospensioni attive a controllo elettronico su Lotus e Williams. Acquistano importanza elettronica e aerodinamica, con vetture strette, basse e affusolate. I computer entrano in Formula 1 aprendo nuovi scenari e nuove prospettive per l'immediato futuro. Arriva il camera-car grazie a una telecamerina montata sulla Lotus-Honda del giapponese Satoru Nakajima. A fine stagione abbandonano Porsche, Renault e BMW, lasciando campo libero a Honda e Ferrari, impegnate in un confronto diretto impari. Il biennio 1986-87 prosegue la linea generale del periodo precedente nel segno del dominio di McLaren e Williams, una tendenza destinata a proseguire oltre negli anni Novanta.



[1988]: Il Dominio McLaren-Honda. La Transizione dai Turbo agli Aspirati

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Aria di cambiamento in Formula 1. I regolamenti FIA incoraggiano il ritorno ai motori aspirati di 3,5 litri di cilindrata e ammettono i motori sovralimentati per un ultimo anno con limiti di pressione da 4 a 2,5 atmosfere. La McLaren strappa i motori Honda turbo alla Williams, ingaggia Ayrton Senna a fianco di Alain Prost, schiera il nuovo modello Mp4/4 progettato da Steve Nichols sotto la supervisione tecnica di Gordon Murray e ottiene 15 vittorie su 16 gare mostrando una superiorità tecnica inavvicinabile e uno strapotere ineguagliabile. Inizia il grande duello tra Senna e Prost, una rivalità ancora più accesa rispetto a quella tra Mansell e Piquet, una lotta per la supremazia assoluta e il possesso della corona. Ron Dennis lascia liberi i suoi piloti di battere in pista. "Magic" si aggiudica 13 pole position, 8 vittorie e il primo titolo mondiale piloti della sua straordinaria carriera grazie a un eccezionale sorpasso sul rivale nel confronto finale a Suzuka. Per il "Professore" 2 pole position, 7 vittorie e un maggior numero di punti, ma con l'handicap dello scarto dei minori piazzamenti. Prost vince al punteggio, ma la vittoria va a Senna in virtù dei migliori risultati. Il 14 agosto 1988 scompare Enzo Ferrari, il fondatore della Scuderia di Maranello, all'età di 90 anni. Inizia la vita della Ferrari senza Ferrari. La squadra corse rende omaggio con una storica doppietta firmata Berger-Alboreto nel Gran Premio d'Italia a Monza, l'unica vittoria non-McLaren dell'anno, un successo insperato favorito dal ritiro di Prost per problemi al motore e dall'uscita di pista di Senna nel corso del doppiaggio di Schlesser nell'ultimo giro. La concorrenza è inesistente: la Lotus-Honda di Piquet non è competitiva, così come la Williams-Judd di Mansell e Patrese in attesa del ritorno della Renault. L'alto numero di partecipanti induce all'istituzione delle prequalifiche per le scuderie minori, un'eliminazione che preclude la partecipazione alle gare.

La stagione 1988 segna un punto di rottura nel panorama storiografico del decennio, un anno ibrido spartiacque che può essere collocato a cavallo tra gli anni Ottanta e gli anni Novanta. Il periodo di transizione vede il passaggio dai propulsori sovralimentati ai motori aspirati e l'inizio del confronto tra Ayrton Senna e Alain Prost, i personaggi simbolo della decade. Collocare l'annata 1988 risulta estremamente complesso: da una parte questa data chiude simbolicamente gli anni Ottanta segnati dal dominio del motore turbo, il principale fattore tecnico del decennio; dall'altra è possibile includerla nella periodizzazione successiva dato che la guerra sportiva tra i due campioni si apre nel 1988 e si chiude idealmente alla fine del 1993. Altro elemento da considerare è il dominio McLaren, i cui grandi successi con i motoristi TAG Porsche e Honda sono compresi tra il 1984 e il 1991. Un altro momento significativo è rappresentato dalla scomparsa di Enzo Ferrari e il passaggio del controllo diretto da parte della FIAT sulla Ferrari. Difficile dunque adottare una prospettiva che possa sistemare ordinatamente tutti gli elementi citati. Tirando le somme, gli anni Ottanta cessano nel momento in cui i motori sovralimentati escono di scena dopo l'abbandono delle wing-cars nel 1983 che, ricordiamo, costituirono un ultimo residuo e un retaggio dei Tardi anni Settanta. Con il ritorno totale ai motori aspirati si apre idealmente la prima parte degli anni Novanta.



In alto: Ayrton Senna (McLaren-Honda Mp4/4) – Hungarian Grand Prix 1988 (Budapest) (The Cahier Archive)

Unità 05 [1989-1993]

La Formula 1 degli anni Novanta (1) – Tre Campioni per una Corona

- **Inquadramento storico:**

I primi anni Novanta costituiscono un'eredità diretta dei tardi anni Ottanta con alcune novità di rilievo: l'era del microchip, della frenata antibloccaggio, del controllo di trazione, delle sospensioni attive, delle benzine speciali; tutti elementi che portano a regolamenti anti-tecnologici e allo sviluppo inesorabile e predominante dell'aerodinamica. Dopo l'abbandono dei motori turbo, la riconversione totale ai propulsori aspirati vede la prosecuzione del ciclo di successi del Team McLaren-Honda e la crescita di competitività della combinazione Williams-Renault. La formazione anglo-francese arresta la supremazia degli anglo-giapponesi e conosce un nuovo periodo di massimo splendore a partire dalla seconda metà del 1991. Il periodo è segnato da una vera guerra tra titani: "Magic" Ayrton Senna, "il Professore" Alain Prost e "il Leone d'Inghilterra" Nigel Mansell, mentre si affacciano nuovi giovani piloti tra cui Mika Hakkinen, Michael Schumacher e Damon Hill. La Formula 1, ormai pienamente nelle mani di Bernie Ecclestone, cade nelle grinfie del marketing e degli sviluppi commerciali legati alla televisione globale e al problema dell'aumento dello spettacolo in pista.



In alto: Ayrton Senna (McLaren-Honda Mp4/6) – Hungarian Grand Prix 1991 (Budapest)

[1989-1991]: Il Grande Duello: Ayrton Senna contro Alain Prost

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

La Ferrari presenta il nuovo modello 640 – la prima monoposto interamente progettata da John Barnard e dotata di un innovativo cambio sequenziale semiautomatico – e vince clamorosamente nella gara d'esordio a Rio De Janeiro e a Budapest con l'inglese Nigel Mansell, mentre l'austriaco Gerhard Berger rischia la vita a Imola in un tremendo incidente alla curva del Tamburello. Scoppia la guerra in casa McLaren-Honda: Ayrton Senna e Alain Prost arrivano allo scontro dopo l'episodio di Imola dove i rapporti tra i due si incrinano definitivamente. La McLaren domina la stagione aggiudicandosi 10 successi sulle 16 prove in calendario ma Ron Dennis lascia nuovamente liberi i suoi alfiere di battersi senza imporre ordini di scuderia. La competizione acerrima tra i due compagni di squadra si risolve nel Gran Premio del Giappone a Suzuka, una delle pietre miliari della Storia della Formula 1, con un incidente all'ultima chicane e uno scontro fisico e giuridico che vede la squalifica del brasiliano e di conseguenza il successo del francese. Inizia una dura battaglia legale tra "Magic" e la FIA nella figura di Jean-Marie Balestre, polemiche infinite che sfociano in un verdetto di estrema condanna nei confronti di Senna, squalificato 6 mesi con la condizionale. L'anno seguente Prost

passa alla Ferrari accanto a Mansell, mentre la McLaren si affida alla coppia Senna-Berger. La stagione si trasforma in un confronto di scaramucce verbali, guerre legali, manovre pericolose. Cresce la Williams-Renault con Thierry Boutsen e Riccardo Patrese e la Benetton-Ford affidata a Nelson Piquet. Si ripete nuovamente il duello tra Senna e Prost, tra McLaren e Ferrari. A Suzuka arriva la terza resa dei conti: il brasiliano raggiunge il rivale in testa, tenta il sorpasso, lo sperona e ottiene il secondo titolo iridato tra mille polemiche. La guerra continua. Nel 1991 la stella di Senna si fa sempre più brillante. Il brasiliano conquista il terzo titolo mondiale con fatica. Parallelamente alla crisi Ferrari e alla perdita di competitività della McLaren-Honda, arrivano importanti successi per la Williams-Renault di Mansell e Patrese. Il brasiliano fa la differenza grazie a velocità e regolarità, mentre l'inglese spreca occasioni preziose. Prost è fuorigioco e a fine stagione viene licenziato dalla Ferrari dopo numerose polemiche con la stampa italiana e con la dirigenza sportiva torinese. A Phoenix il finlandese Mika Hakkinen debutta alla guida della poco competitiva Lotus-Judd; a Spa-Francorchamps il tedesco Michael Schumacher esordisce alla Jordan prima di passare alla Benetton di Briatore.

Nel 1989 finisce l'era del turbo e la Formula 1 ritorna ai motori aspirati di 3,5 litri di cilindrata: Honda e Renault scelgono un'unità da 10 cilindri, la Ferrari un propulsore da 12 cilindri. Nel 1989 la Formula 1 deve ricorrere alle prequalifiche a causa dell'alto numero di iscritti, ben 39 piloti! La Ferrari affida la gestione sportiva a Cesare Fiorio (che sarà sollevato dall'incarico dopo le polemiche con Alain Prost) mentre alla Benetton arriva sul ponte di comando Flavio Briatore. Debuttano il francese Jean Alesi e l'inglese Johnny Herbert, protagonisti in Formula 3000. Il senese Alessandro Nannini è costretto a dire addio alla Formula 1 a causa di un grave incidente in elicottero. La Tyrrell schiera una vettura innovativa dal punto di vista aerodinamico, il modello 019 progettato da Harvey Postlethwaite e dotato di un inedito musetto alto. A partire dalla stagione 1991 entrano in vigore il nuovo sistema di assegnazione dei punteggi nel tentativo di dare maggiore peso alle vittorie e ai piazzamenti. La normativa resterà in vigore negli anni Novanta fino alle nuove modifiche introdotte nel 2003. Eddie Jordan entra in Formula 1 con scarsi mezzi economici ma con una nuova squadra molto competitiva. Il veterano Nelson Piquet annuncia il ritiro definitivo dalle competizioni. Nell'ottobre 1991 l'avvocato inglese Max Mosley, fondatore del team March negli anni Settanta, subentra al despota francese Jean-Marie Balestre nella carica di Presidente della FIA.



[1992-1993]: L'Era dell'Elettronica: la Supremazia Williams-Renault

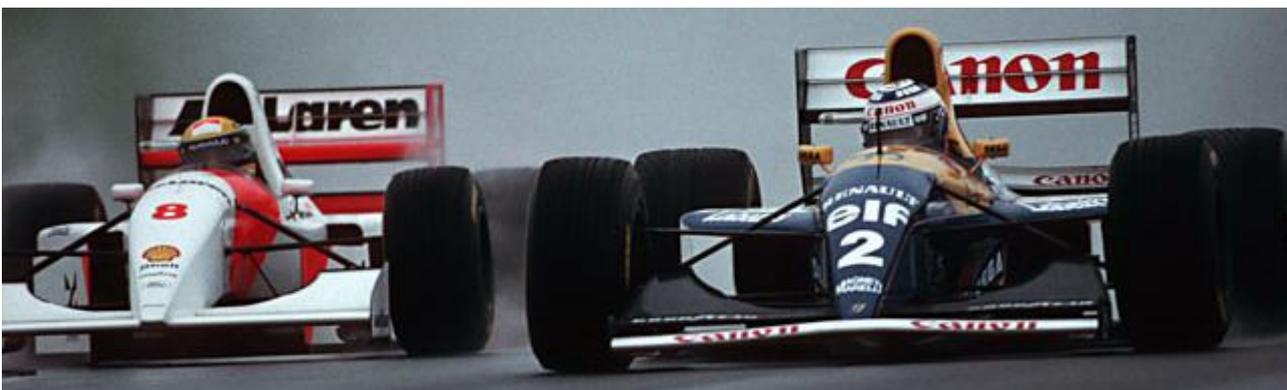
- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nigel Mansell domina letteralmente la stagione 1992 aggiudicandosi 14 pole position e 9 vittorie su 16 gare (5 successi consecutivi nelle prime 5 corse, record notevoli), 3 secondi posti e 108 punti, cogliendo il primo titolo iridato dopo le precedenti sconfitte. Merito della supertecnologica monoposto messa in pista dalla squadra di Grove di Frank Williams, il modello FW14B progettato da Patrick Head e Adrian Newey, una vettura praticamente invincibile dotata di un sofisticato sistema di sospensioni attive, cambio elettroidraulico semiautomatico e del motore Renault V10 sempre più potente e affidabile. L'accoppiata Mansell-Williams è micidiale, il "Re Leone" vince con estrema facilità coperto alle spalle dal compagno di squadra Riccardo Patrese. L'annuncio del ritiro ufficiale da parte della Honda mette in difficoltà la McLaren che vive una stagione oscura, rallegrata solo da 5 vittorie di Ayrton Senna e Gerhard Berger. Intanto cresce di competitività la Benetton-Ford di Flavio Briatore: Michael Schumacher, giovane promessa dell'Automobilismo tedesco, affiancato da Martin Brundle, coglie la prima vittoria sul tracciato di Spa-Francorchamps sotto la pioggia. Prime gare per Damon Hill, figlio di

Graham, alla Brabham-Yamaha. A fine anno la Formula 1 è un regno senza re: Nigel Mansell annuncia il proprio ritiro, saluta la compagnia e va a correre negli Stati Uniti in Formula Indy, mentre Ayrton Senna, in crisi alla McLaren, si offre gratuitamente alla Williams pur di guidare la vettura più competitiva ma il ritorno di Alain Prost, appoggiato dalla Renault dopo un anno sabbatico lontano dalle piste, impedisce la realizzazione dei piani del brasiliano. Nel 1993 la Williams-Renault sostituisce la vecchia coppia Mansell-Patrese con la nuova formazione Prost-Hill. Senna è costretto a rimanere alla McLaren per il sesto e ultimo anno e soffrire, in attesa di passare ufficialmente alla Williams. La squadra di Woking vive un anno di transizione. Michael Andretti, seconda guida, verrà silurato a fine stagione in favore del pilota collaudatore Mika Hakkinen. Dopo il ritiro ufficiale della Honda e alcuni contatti con Renault e Lamborghini, Ron Dennis, alla ricerca di un propulsore valido, raggiunge un accordo provvisorio per la fornitura di motori Ford-Cosworth HB versione clienti. Senna disputa alcune delle più belle corse della sua carriera aggiudicandosi 5 successi tra cui una storica affermazione a Donington Park sotto il diluvio e la sesta vittoria (quinta consecutiva) sul tracciato cittadino di Montecarlo. Prost si aggiudica il suo quarto titolo mondiale grazie a 13 pole position, 7 vittorie, 3 secondi posti e 2 terzi posti. "Il Professore", vicino a battere il record di cinque titoli mondiali di Fangio, stanco e non più motivato, annuncia il ritiro definitivo a fine stagione.



La Formula 1 entra in un biennio dettato dalla supremazia dell'elettronica: sospensioni attive, ABS, controllo elettronico della trazione (antispin), acceleratore elettronico fly by wire, servofreno, effetto delle quattro ruote sterzanti. Squadre di vertice come Williams, McLaren e Benetton utilizzano tecnologie d'avanguardia. La FIA impone il divieto delle benzine speciali, la riduzione delle misure degli pneumatici posteriori e la penalizzazione dello stop and go di 10 secondi per chi commette infrazioni durante la gara. Oltre al debutto di Rubens Barrichello e Eddie Irvine, inizia l'esordio dei primi "figli d'arte": Damon Hill, Michael Andretti e Christian Fittipaldi. A fine stagione arriva il momento dell'addio per molti piloti della vecchia guardia: Capelli, Boutsen, Warwick, Prost e Patrese, che si ritira dopo aver stabilito il record di presenze con 256 partecipazioni complessive (dal 1977 al 1993). Sul fronte delle squadre partecipanti, arriva la Sauber-Ilmor mentre escono di scena nomi prestigiosi come Brabham e March, oltre a Andrea Moda e Scuderia Italia. Si riduce lentamente il numero dei costruttori impegnati in Formula 1. Ad Adelaide Senna e Prost si abbracciano sul podio e firmano una pace sincera e definitiva. Con il ritiro dalle corse del francese e il passaggio del brasiliano alla Williams arriva la fine di un'epoca di grandi battaglie e duelli infiniti iniziata nel 1988 e terminata nel 1993.



In alto: Ayrton Senna (McLaren-Ford Mp4/8) e Alain Prost (Williams-Renault FW15C) – European Grand Prix 1993 (Donington) (The Cahier Archive)

Unità 06 [1994-2000]

La Formula 1 degli anni Novanta (2) – L'Eredita di Senna

- **Inquadramento storico:**

Il Campionato del Mondo di Formula 1 cambia definitivamente il proprio volto a metà degli anni Novanta entrando in una nuova fase di Contemporaneità. Dopo l'uscita di scena di Nelson Piquet, Nigel Mansell, Alain Prost e la tragica scomparsa di Ayrton Senna, inizia l'alba dell'era del pilota tedesco Michael Schumacher, fuoriclasse eccezionale dotato di grinta e velocità. La formazione Williams-Renault prosegue il suo ciclo di grandi successi intrapreso a partire dal 1992 e che terminerà alla fine della stagione 1997 grazie a due "figli d'arte", Damon Hill e Jacques Villeneuve. La Scuderia Ferrari ritorna a lottare per la vittoria con l'ingaggio di Schummy, ma l'appuntamento al successo è rimandato per ben tre volte. Il Team McLaren-Mercedes torna a vincere grazie ai motoristi tedeschi e alle prestazioni di Mika Hakkinen, il principale avversario del pilota tedesco. Si configura una nuova fase del lungo duello tra Ferrari e McLaren; il confronto proseguirà negli anni successivi nel nuovo millennio. Nella stagione 2000, in un momento importante della Storia della Formula 1, Schumacher e la Ferrari riportano il titolo mondiale a Maranello dopo 21 anni.



In alto: Ayrton Senna (Williams-Renault FW16) – Brazilian Grand Prix 1994 (Interlagos)

[1994]: Anno Zero: Il Nuovo Volto della Formula 1

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

1994: una stagione di enorme rilevanza storica, un anno tremendo per il costo umano e sportivo pagato al termine di una lunga, interminabile, drammatica annata agonistica. La FIA decide di eliminare tutti gli aiuti e i dispositivi elettronici del biennio precedente e la Formula 1 ritorna più "umana" e meno tecnologica a favore dell'operato dei piloti. Ritorna il rifornimento di benzina in gara per aumentare lo spettacolo in pista. Ayrton Senna effettua il passaggio alla Williams-Renault accanto a Damon Hill, ma la nuova FW16 si rivela una monoposto molto problematica e difficile da guidare; il suo diretto rivale Michael Schumacher su Benetton-Ford si impone nelle prime due gare a Interlagos e Aida. Nel Gran Premio di San Marino a Imola, il circus vive il week-end più buio della Storia della Formula 1: venerdì 29 aprile Rubens Barrichello (Jordan-Hart) è protagonista di un brutto incidente alla Variante Bassa ma se la cava con diverse lesioni; sabato 30 aprile muore nel corso delle qualifiche il debuttante Roland Ratzenberger (Simtek-Ford); domenica 1° maggio 1994 Ayrton Senna da Silva – il più grande pilota del mondo, forse il più grande di tutti i tempi – perde

la vita in un tragico incidente alla curva del Tamburello nel corso del 7° giro a causa della rottura del piantone dello sterzo sulla sua monoposto. Imola non risparmia nessuno, con l'incidente alla partenza tra JJ Lehto e Pedro Lamy dove una ruota e detriti sul pubblico in tribuna e la perdita della gomma posteriore destra della vettura di Michele Alboreto che ferisce alcuni meccanici in corsia box. La Formula 1 piange Senna, il suo pilota-simbolo al pari di Clark, e l'intero ambiente del mondo dell'Automobilismo Sportivo resta sconvolto. La serie nera dei tragici incidenti prosegue senza sosta: Lehto, Alesi, Wendlinger, Lamy e Montermini restano gravemente feriti in differenti collisioni nel corso della prima metà della stagione. A partire dal Gran Premio di Monaco, quarta tappa, la Formula 1 cambia davvero con l'imperativo "sicurezza". Schumacher ottiene 7 vittorie nelle prime 8 corse ma la sua facile cavalcata vittoriosa viene fermata da una discussa bandiera nera a Silverstone insieme a una squalifica di 2 gare. Ne approfitta Hill, affiancato da Coulthard e Mansell, per riportarsi sotto grazie a 6 successi e al ritorno alla competitività della Williams-Renault. La contesa finale tra il tedesco e l'inglese si risolve all'ultima gara in Australia a Adelaide, con un incidente nel corso del 36° giro tanto simile a quelli storici tra Senna e Prost che mette fuori gioco entrambi e assegna a Schummy il primo titolo mondiale piloti tra mille polemiche. Il vecchio "Leone d'Inghilterra" vince la gara ottenendo la sua 31° e ultima vittoria in Formula 1. La Ferrari ritorna alla vittoria a Hockenheim in Germania con Gerhard Berger dopo un digiuno di 4 anni, mentre la nuova McLaren-Peugeot affidata alla coppia Hakkinen-Brundle non ottiene vittorie.

La stagione 1994 segna una data fondamentale nei 60 anni di Storia della Formula 1, ponendosi come anno spartiacque stabilendo una netta cesura tra la Formula 1 Moderna e Contemporanea. La scomparsa di Senna e Ratzenberger segna il momento decisivo del cambiamento verso una Formula 1 rivolta principalmente al problema della sicurezza. I nuovi regolamenti impongono l'abbandono della gestione elettronica integrata delle monoposto (sospensioni attive, antipattinamento, eccetera). A Barcellona vengono introdotte nuove misure per gli alettoni e gli estrattori; da Montréal le prese d'aria dinamiche del motore subiscono restringimenti nella portata e il divieto di apertura nella zona posteriore, il peso minimo viene alzato da 500 a 520 chilogrammi, con modifiche agli attacchi delle sospensioni; da Hockenheim, infine, si introduce il fondo scalinato, un asse in legno per mantenere alta la vettura e limitare il carico aerodinamico. Nonostante ciò, in un clima avvelenato, monoposto come Benetton e McLaren vengono accusate di utilizzare il traction-control e il cambio automatico vietati da regolamento. La Benetton-Ford B194 è la prima vettura a musetto alto a vincere il titolo mondiale piloti, mentre il campionato costruttori va alla rivale Williams-Renault FW16, monoposto più tradizionale. Spettacolare resta l'incidente a Hockenheim ai box Benetton con la monoposto di Verstappen avvolta dalle fiamme dopo una fuoriuscita di carburante dal bocchettone manomesso dalla squadra di Flavio Briatore e Tom Walkinshaw. La FIA impone la mano pesante della legge severa e diversi piloti subiscono squalifiche, tra cui Eddie Irvine e Mika Hakkinen. Tra i numerosi avvicendamenti tra piloti, avviene l'esordio per un alto gruppo di partecipanti, tra cui Heinz-Harald Frentzen, Olivier Panis, Jos Verstappen e David Coulthard, sostituito del compianto Ayrton Senna alla Williams-Renault. Diversi piloti paganti disputano alcune gare al volante di monoposto poco competitive. Arrivano le matricole Simtek e Pacific, due squadre destinate a una rapida uscita di scena insieme al glorioso Team Lotus e alla scuderia Larrousse, divorate dai debiti e dalla crisi finanziaria. Varianti e curve vengono rifatte su ogni circuito, tra cui Barcellona (con una chicane provvisoria), Montréal, Silverstone, Spa-Francorchamps, Monza, Estoril e Jerez de la Frontera.



[1995-1997]: Il Ritorno della Williams Renault: da Damon Hill a Jacques Villeneuve

• Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:

La Formula 1, che sta cercando il pilota più rappresentativo dopo la scomparsa di Ayrton Senna a Imola, ha un nuovo re e il suo nome è Michael Schumacher. Il tedesco si aggiudica il secondo titolo mondiale ottenendo 9 vittorie al volante della Benetton-Renault B195 di Ross Brawn e Rory Byrne. La squadra di Flavio Briatore si aggiudica il primo titolo mondiale costruttori. Damon Hill, il suo principale avversario, gli contende la corona grazie alla superiorità della Williams-Renault ma commette troppi errori in gara nel corso della stagione. La Ferrari ottiene una sola memorabile vittoria con Jean Alesi a Montréal e a metà stagione viene ufficializzato il passaggio del Campione del Mondo tedesco alla Scuderia del cavallino rampante. Prima vittoria anche per Johnny Herbert (Silverstone e Monza) e David Coulthard (Estoril), rispettivamente compagni di squadra di Schumacher e Hill. Delude la nuova formazione McLaren-Mercedes; Nigel Mansell tenta l'ennesimo ritorno ma verrà presto allontanato dalla corte di Ron Dennis mentre ad Adelaide, nell'ultima prova stagione, Mika Hakkinen è protagonista di un terribile incidente che lo costringerà al coma e a una lunga convalescenza lontano dalle piste. Il mercato piloti vede l'arrivo di Schumacher alla Ferrari, il passaggio della coppia rossa Alesi-Berger alla Benetton e di Coulthard alla McLaren ma soprattutto l'ingaggio di Jacques Villeneuve, figlio dell'indimenticabile Gilles e Campione CART in America, da parte della Williams-Renault. La stagione 1996 vede il confronto diretto tra Hill e Villeneuve, compagni di squadra "figli d'arte", con il successo del pilota inglese al suo terzo tentativo. La Williams-Renault domina l'annata con 12 successi su 16 gare, ma per Frank Williams e Patrick Head l'orizzonte preannuncia segnali poco confortanti: la partenza di Hill verso il team Arrows-Yamaha di Tom Walkinshaw, il passaggio di Adrian Newey alla McLaren-Mercedes e il progressivo disimpegno da parte di Renault e Elf. La Ferrari si affida alla nuova coppia Schumacher-Irvine. Il tedesco ricorda di essere sempre il numero uno in circolazione e dimostra tutto il suo valore al volante di una monoposto ancora poco competitiva (in seguito John Barnard lascerà definitivamente la squadra) aggiudicandosi tre vittorie tra cui il successo sotto il diluvio a Barcellona. Nel 1997 arriva l'ultima vittoria per l'accoppiata Williams-Renault: la sfida tra Villeneuve e Schumacher si risolve con l'incidente a Jerez De La Frontera in Spagna. Il tedesco perde la testa, reagisce d'istinto e arriva all'incidente: verrà sanzionato dalla FIA con una pesante squalifica e la perdita del secondo posto in classifica finale. Il titolo piloti viene assegnato al canadese, veloce e furbo. Prosegue la crescita della veloce ma fragile West McLaren-Mercedes con 3 vittorie di Coulthard (Melbourne e Monza) e Hakkinen (Jerez de la Frontera), mentre la Benetton-Renault ottiene l'ultima affermazione con Berger a Hockenheim.

La Formula 1 entra nel periodo post-Senna ponendo al centro del dibattito la questione della sicurezza. La FIA istituisce nuove regole per gli abitacoli compreso l'obbligo di installare delle protezioni laterali negli abitacoli. La cilindrata dei propulsori viene modificata da 3,5 a 3 litri per arginare la costante crescita delle potenze. Tutti progettisti si convertono alla moda imperante dei musetti alti. Nel 1996 nasce il nuovo "Patto della Concordia", accordo tra i costruttori che porta maggiori entrate nelle casse, la gestione dei diritti televisivi e un periodo di relativa stabilità. Debutto per il tedesco Ralf Schumacher, fratello minore di Michael, e per l'austriaco Alexander Wurz. Tra i nuovi esordienti troviamo due piloti italiani: il romano Giancarlo Fisichella e l'abruzzese Jarno Trulli. Poco dopo la clamorosa vittoria di Olivier Panis sotto la pioggia a Montecarlo, Alain Prost rileva la scuderia di Guy Ligier con il sostegno del governo francese. Dopo il ritiro della Lotus, tra le squadre escono di scena le meteore Simtek,



Pacif e Forti. La Lola si rivela un patetico bluff, mentre un altro ex-iridato, Jackie Stewart, entra nel circus con il sostegno della Ford. Delusione totale per la nuova Arrows-Yamaha di Hill e Diniz nonostante massicci investimenti da parte degli sponsor. Il monopolio Goodyear viene contrastato dall'arrivo della Bridgestone: inizia una prima guerra degli pneumatici. A fine anno abbandonano Renault, Elf e Rothmans, mentre il veterano Gerhard Berger annuncia il ritiro.

[1998-2000]: Dalle Freccie d'Argento al Trionfo Ferrari: Mika Hakkinen vs. Michael Schumacher

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nel 1998 il Team West McLaren-Mercedes ritorna al successo conquistando il titolo mondiale con Mika Hakkinen (nuovo Campione del Mondo) e David Coulthard. "Le frecce d'argento" di Adrian Newey e Neil Oatley, dotate di pneumatici Bridgestone, dominano a Melbourne in Australia doppiando la concorrenza e nella prima parte della stagione. Nonostante la netta superiorità McLaren, la Ferrari di Michael Schumacher vince 6 gare e contende il titolo mondiale ai rivali anglo-tedeschi fino alla fine. Deludono in termini di risultati Williams e Benetton dopo il ritiro della Renault e il passaggio alla Mecachrome. A Spa-Francorchamps in Belgio nel corso della seconda partenza si registra uno spettacolare incidente multiplo dove restano coinvolte ben 13 monoposto! In gara Schumacher e Coulthard sono protagonisti di una clamorosa collisione che porterà a numerose polemiche. La Jordan-Mugen Honda ottiene la prima vittoria con una doppietta firmata Damon Hill (ultimo successo in carriera) e Ralf Schumacher. Nel finale a Suzuka il tedesco lascia spegnere il motore in griglia di partenza dando di fatto spazio al finlandese che, grazie a 9 pole position, 8 vittorie e vari piazzamenti a punti, ottiene il campionato piloti. L'anno seguente prosegue la sfida diretta tra Ferrari e McLaren e il duello personale tra Schumacher e Hakkinen. A Silverstone il tedesco è protagonista di un brutto incidente alla curva Stowe dove riporta la frattura di una gamba che lo costringerà a saltare 6 corse, lasciando il testimone a Irvine (4 successi), che riesce a lottare per il titolo mondiale approfittando delle complicazioni in casa McLaren che colpiscono il finlandese (guai meccanici, incidenti e la lotta interna in squadra con Coulthard) e dell'aiuto fornito da Mika Salo, sostituito di Schummy in Ferrari. Parallelamente al declino e al ritiro di Damon Hill, la sorpresa della stagione è costituita dalle brillanti prestazioni di Heinz-Harald Frentzen su Jordan con 2 vittorie e buoni risultati. Alla Williams Ralf Schumacher corre con grinta e velocità mentre delude al rientro in Formula 1 Alessandro Zanardi, autentico dominatore del Campionato CART. Al Nürburgring la Stewart-Ford coglie una prima insperata vittoria in condizioni variabili con Johnny Herbert davanti a Trulli e Barrichello. A Sepang Schumacher ritorna in pista lasciando la vittoria a Irvine, ma le Ferrari verranno squalificate per irregolarità ai deflettori, salvo poi essere riammesse dalla FIA in appello. Nell'atto finale a Suzuka Hakkinen festeggia la quinta vittoria stagionale e il secondo titolo mondiale davanti ai ferraristi. La Ferrari riporta il titolo costruttori a Maranello dopo 16 anni. La stagione 2000 segna il compimento della riscossa ferrarista. La nuova Ferrari F1-2000 affidata a Michael Schumacher e Rubens Barrichello trionfa facilmente nella prima parte della stagione. Dopo i problemi iniziali, la McLaren-Mercedes Mp4-15 di Hakkinen e Coulthard, i rivali diretti, recupera competitività nel corso dell'anno, il finlandese torna in forma, vince 4 gare e infila l'avversario in uno storico sorpasso a tutta velocità sul circuito di Spa-Francorchamps.



La rivalità tra i due campioni prosegue all'insegna della lealtà, correttezza e grande sportività. Il tedesco conquista 9 pole position e 9 vittorie; a Suzuka si aggiudica il terzo titolo mondiale regalando alla Ferrari il titolo piloti 21 anni dopo l'ultimo trionfo di Jody Scheckter.

All'alba della stagione 1999 il Campionato del Mondo di Formula 1 compie 50 anni di vita dalla sua istituzione nel lontano 1950. La FIA introduce le nuove gomme a tre scanalature anteriori e quattro posteriori con carreggiate ristrette di 20 cm in sostituzione degli pneumatici slick. La Goodyear abbandona le competizioni dopo 368 vittorie in gran premi; la Bridgestone diventa di fatto l'unico fornitore di pneumatici fino al rientro ufficiale della Michelin sui campi di gara nel 2001. La Tyrrell viene rilevata dalla British American Racing (BAR) di Craig Pollock; la prima annata di Jacques Villeneuve alla neonata BAR si rivela disastrosa e l'ex-iridato non ottiene punti iridati. L'anno seguente la BMW effettua l'ingresso in Formula 1 alla Williams, mentre la Jaguar acquista la Stewart-Ford riportando il marchio del giaguaro alle competizioni sotto la direzione sportiva di Detroit. Contemporaneamente all'uscita di scena di Damon Hill e Johnny Herbert, debuttano il giovane inglese Jenson Button alla Williams-BMW e il tedesco Nick Heidfeld alla Prost-Peugeot. Tra il 1999 e il 2000 la Formula 1 viene invasa dall'impiego massiccio dell'elettronica sulle monoposto con nuove centraline elettroniche e dispositivi di traction-control. Con il ritorno alla vittoria della Scuderia Ferrari dopo un lungo digiuno durato ben 21 anni si chiude un lungo ciclo storico segnato dal dominio totale delle squadre inglesi Williams e McLaren nel corso degli anni Ottanta-Novanta.

Di seguito ci occuperemo nei dettagli della Formula 1 del nuovo millennio dal 2001 al 2010. Potrebbe sembrare prematuro fare "a caldo" delle considerazioni storiche a proposito di un periodo molto vicino a noi, tuttavia nulla ci impedisce di trarre i primi bilanci di un periodo recente di cui gli studiosi dell'Automobilismo sportivo hanno scritto parecchio senza cadere nell'errore di una panoramica generale frivola e decontestualizzata.



In alto: Michael Schumacher (Ferrari F1-2000) – French Grand Prix 2000 (Magny-Cours) (The Cahier Archive)

Unità 07 [2001-2008]

La Formula 1 del Nuovo Millennio – Rosso Ferrari

- **Inquadramento storico:**

La Formula 1 varca le soglie del Duemila in una nuova età caratterizzata dal dominio della Scuderia Ferrari e del pilota tedesco Michael Schumacher, sette volte Campione del Mondo (1994-95, 2000-04). Nel 2002 "Kaiser Schummy" e la Ferrari F2002 entrano nella Storia della Formula 1 battendo il vecchio record dei cinque titoli mondiali stabilito dall'argentino Juan-Manuel Fangio negli anni Cinquanta. La stagione 2004 segna il dominio totale del fuoriclasse di Kerpen e della Ferrari F2004 con la conquista del settimo e ultimo campionato piloti e nuovi record assoluti. In termini numerici nessuno ha fatto meglio di lui, nemmeno assi del volante del calibro di Jim Clark, Jackie Stewart, Niki Lauda, Alain Prost e Ayrton Senna. Al momento del ritiro ufficiale alla fine della stagione 2006 (a cui seguirà un clamoroso ritorno quattro anni più tardi nel 2010 alla Mercedes), Michael Schumacher ha riscritto il libro dei record con la partecipazione a 248 gran premi ottenendo 68 pole position, 91 vittorie, 76 giri più veloci in gara, 5108 giri in testa (24.127 chilometri in testa), 1369 punti e altri record significativi entrati nella Storia secolare dell'Automobilismo Sportivo.



In alto: Michael Schumacher (Ferrari F2004) – Belgium Grand Prix 2004 (Spa-Francorchamp) (The Cahier Archive)

[2001-2004]: Il Dominio della Ferrari e i Record di Kaiser Schummy

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nel 2001 Michael Schumacher conquista il quarto titolo mondiale grazie alla netta superiorità mostrata dalla nuova Ferrari F2001, prima monoposto a musetto basso capostipite di una nuova generazione di vetture vincenti. Il pilota tedesco – protetto alle spalle dal compagno di squadra, il brasiliano Rubens Barrichello – ottiene 11 pole position, 9 vittorie e la riconferma matematica del titolo iridato a Budapest. Soltanto lo scozzese David Coulthard prova a contrastare il dominio rosso fino a metà stagione, ma il Team McLaren-Mercedes vince solamente 4 gare vivendo un'annata di progressivo declino e scarsa competitività; il finlandese Mika Hakkinen annuncia una pausa per un anno sabbatico a fine stagione ma il ritiro sarà definitivo. A fine stagione viene sostituito in McLaren dal giovane connazionale Kimi Raikkonen. Buona la crescita dimostrata dalla Williams-BMW (4 successi) con il tedesco Ralf Schumacher e il colombiano Juan-Pablo Montoya. L'anno seguente Schumacher eguaglia il record di Fangio aggiudicandosi 7 pole position, 11 vittorie e la certezza matematica del quinto titolo mondiale a

Magny Cours in Francia, un'impresa che sembrava impossibile da realizzarsi. L'organizzazione perfetta della Scuderia di Maranello – coordinata da uomini-chiave quali Luca Cordero Montezemolo, Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Luca Marmorini e Gilles Simon – unita alla competitività e all'affidabilità della nuova Ferrari F2002 fanno davvero la differenza. L'unico episodio negativo dell'annata Ferrari si registra a Spielberg in Austria, con l'ordine impartito da Todt a Barrichello di cedere la vittoria sul traguardo a Schumacher, una mossa plateale che porterà a una pesante multa della FIA oltre a lunghe polemiche. Il tedesco restituirà il favore al compagno di squadra in maniera plateale con l'arrivo in volata a Indianapolis. Rubens Barrichello ottiene 4 successi, mentre Williams e McLaren riportano una vittoria ciascuno con Ralf Schumacher (Sepang) e David Coulthard (Montecarlo). Nel 2003 lo scenario si modifica e la lotta per il titolo mondiale si fa più accesa tra Schumacher, Montoya e Raikkonen. La nuova Ferrari F2003 GA è competitiva ma raffinata e difficile da mettere a punto. La guerra degli pneumatici tra Bridgestone e Michelin si fa sempre più intensa. Williams e McLaren recuperano competitività mentre la Ferrari appare in difficoltà. Schumacher vince solo 6 gare ma si riconferma nuovamente Campione del Mondo grazie al nuovo sistema di punteggi e all'aiuto del compagno di squadra Barrichello. Giancarlo Fisichella riporta clamorosamente la Jordan alla vittoria sotto il diluvio nel Gran Premio del Brasile a Interlagos, gara che vede un brutto incidente dove restano coinvolti Webber e Alonso. Sotto la gestione di Flavio Briatore, la Renault di Trulli e Alonso acquista competitività e il pilota spagnolo ottiene la sua prima vittoria a Budapest in Ungheria doppiando proprio Schummy. La stagione 2004 vede l'ennesima cavalcata trionfale di Michael Schumacher e Rubens Barrichello alla guida della nuova Ferrari F2004. Il tedesco ottiene 8 pole position, 13 vittorie su 18 prove in calendario, 10 giri più veloci in gara, 148 punti totali e altri numerosi primati nell'albo d'oro dei record, lasciando al brasiliano soltanto 2 successi. La concorrenza formata da Williams, McLaren e Renault (una vittoria ciascuno a Montoya, Raikkonen e Trulli) viene letteralmente demolita, mentre la nuova BAR-Honda di Button e Sato appare in progressiva crescita dopo il licenziamento di Villeneuve. Kaiser Schummy ottiene il settimo e ultimo titolo piloti e la Scuderia Ferrari (8 doppiette) il sesto alloro costruttori consecutivo.

Nel 2001 la FIA stabilisce una serie di nuove normative relative all'assetto aerodinamico: innalzamento dell'ala anteriore di 5 cm, limitazione a tre elementi dell'alettone posteriore. Da Barcellona si assiste alla clamorosa liberalizzazione dei sistemi di launch e traction-control, un chiaro segnale dell'impotenza della FIA sul controllo dell'elettronica. La Michelin torna a fornire le proprie gomme creando una concorrenza alla Bridgestone: è l'inizio della guerra degli pneumatici tra fornitori rivali. Nuovi giovani piloti entrano nel circus della Formula 1: lo spagnolo Fernando Alonso (19 anni) alla Minardi-European; il finlandese Kimi Raikkonen alla Sauber-Petronas (21 anni e mezzo), il colombiano Juan-Pablo Montoya su Williams-BMW e il brasiliano Enrique Bernoldi alla Arrows-Asiatech. A fine anno lasciano due veterani di enorme esperienza: Mika Hakkinen e Jean Alesi. La nuova Renault di Flavio Briatore rientra in gara con l'acquisto della Benetton, mentre Alain Prost è costretto a interrompere la propria attività in pista. L'anno seguente cambia per la prima volta la configurazione delle qualifiche con l'introduzione del giro singolo. I piloti sono obbligati a indossare il collare Hans, un dispositivo che protegge il collo e le vertebre in caso d'urto violento. La telemetria bidirezionale viene riammessa permettendo lo scambio di informazioni tra vetture e box. Tra i piloti esordienti notiamo il brasiliano Felipe Massa (Sauber-Petronas), l'australiano Mark Webber (Minardi-European), il giapponese Takuma Sato (Jordan-Ford) e lo scozzese Allan McNish (Toyota). Sul fronte dei partecipanti arriva il colosso giapponese Toyota e abbandona la storica Arrows.



Nel 2003 il sistema dei punteggi viene modificato premiando i primi otto classificati e cambiano nuovamente le qualifiche con diverse modifiche. L'elettronica viene limitata insieme alla riduzione degli elementi dell'ala posteriore a due profili nella parte superiore, in modo da limitare la deportanza. L'anno seguente la FIA impone nuove regole per la limitazione dei costi: la sessione del warm-up viene eliminata, il sistema delle qualifiche subisce altre modifiche, viene eliminato l'utilizzo del muletto, i motori devono durare un intero week-end di gara, l'alettone posteriore viene aumentato di dimensioni. Dopo il ritorno degli Stati Uniti a Indianapolis nel 2000, nuove nazioni come il Bahrain (Shakir) e la Cina (Shanghai) entrano nel calendario ufficiale del Campionato del Mondo di Formula 1 grazie alla costruzione di impianti ultra-moderni progettati dall'architetto austriaco Hermann Tilke.

[2005-2006]: Una Nuova Svolta: Fernando Alonso su Renault

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Finisce l'era del dominio assoluto Ferrari e la Formula 1 scopre lo spagnolo Fernando Alonso, il più giovane Campione del Mondo della Storia della Formula 1. Grazie alla nuova Renault R25 – monoposto affidabile e perfettamente messa a punto – e alla gestione sportiva di Flavio Briatore, Alonso costruisce la propria affermazione nella prima parte della stagione e successivamente gestisce il proprio vantaggio con velocità e regolarità vincendo 7 gare. Il suo rivale principale, il finlandese Kimi Raikkonen, è spesso il pilota più veloce in pista, ottiene 7 vittorie ma viene frenato in alcune occasioni dalla fragilità del motore della McLaren-Mercedes Mp4-20. I rispettivi compagni di squadra, Giancarlo Fisichella e Juan-Pablo Montoya (ingaggiato da Ron Dennis alla McLaren), devono accontentarsi di singole vittorie. Il Gran Premio degli Stati Uniti 2005 verrà ricordato per la clamorosa vicenda delle squadre gommate Michelin, costrette a rinunciare alla corsa a causa di problemi legati alla sicurezza degli pneumatici. A Indianapolis corrono solamente sei monoposto; il pubblico resta allibito e indignato di fronte allo spettacolo nella giornata in cui la Ferrari ottiene l'unica vittoria stagionale con una doppietta Schumacher-Barrichello. Nel 2006 la Renault si riconferma ai vertici, mentre la Ferrari riveste il ruolo della sfidante al posto della McLaren. Fernando Alonso e la nuova Renault R26 vincono 6 delle prime 9 gare (Bahrain, Melbourne, Barcellona, Monaco, Silverstone e Montréal) dominando la prima parte dell'anno, mentre Giancarlo Fisichella ottiene un successo a Sepang; supportato dalla competitività della Ferrari 248F1, Michael Schumacher non si arrende e infila 7 vittorie (Imola, Nürburgring, Indianapolis, Magny Cours, Hockenheim, Monza e Shanghai) lasciando un successo al compagno di squadra Felipe Massa. La McLaren Mp4-21 di Kimi Raikkonen non è competitiva e a metà stagione Juan-Pablo Montoya viene sostituito da Pedro De La Rosa. La nuova Honda RA106 affidata a Jenson Button e Rubens Barrichello ottiene un'affermazione a Budapest con il primo successo del pilota inglese in condizioni variabili. A Monza Schumacher annuncia il ritiro ufficiale a fine stagione e la Ferrari comunica l'ingaggio di Raikkonen a partire dal prossimo anno. In un anno segnato da varie penalizzazioni e polemiche sul fronte sportivo, la grande sfida tra Alonso e Schumacher si risolve a Suzuka, con il ritiro del tedesco per la rottura del propulsore e di conseguenza la vittoria dello spagnolo, che ha raggiunto un accordo con Ron Dennis per il passaggio in McLaren. In Brasile, sul circuito di Interlagos, Schumacher prende congedo dalla Formula 1 con una corsa memorabile ricca di numerosi sorpassi dopo una foratura iniziale. La Renault vince entrambi i titoli mondiali, suggellando così un biennio storico per i colori francesi.



Le regole introdotte nel 2005 rivoluzionano la Formula 1 ma a livello sportivo falliscono riducendo interesse da parte degli appassionati. Le qualifiche su due turni, con la somma complessiva dei tempi, uccidono lo spettacolo. I motori devono durare due corse e vengono vietati i cambi gomme ai box nel corso della gara. L'aerodinamica delle monoposto viene limitata all'avantreno, imponendo una drastica riduzione delle ali, ma i progettisti continuano a raffinare le forme con l'introduzione di appendici alari e mini-profili. La Turchia ospita la Formula 1 sul nuovo circuito di Istanbul Park. Importanti cambiamenti sul fronte delle squadre partecipanti: la Jaguar chiude i battenti ma viene acquistata dalla Red Bull di Dietrich Mateschitz, gigante austriaco nella produzione di bevande energetiche su scala mondiale; la BAR viene rilevata dai giapponesi con il ritorno ufficiale della Honda; la BMW lascia la Williams e acquista la Sauber affidandosi alla nuova gestione tedesca; Minardi e Jordan cambiano proprietà e denominazione in Toro Rosso e Midland (successivamente Spyker) mentre arriva la meteora Super Aguri, seconda squadra Honda. Nell'anno dell'introduzione dei nuovi motori V8 (2,4 litri di cilindrata), le polemiche intorno all'utilizzo del mass damper Renault e delle ali flessibili Ferrari caratterizzano lo svolgimento della stagione. Nel 2006 esordiscono il tedesco Nico Rosberg (figlio di Keke) alla Williams-Cosworth e il polacco Robert Kubica, sostituito di Jacques Villeneuve alla BMW-Sauber dopo il licenziamento del canadese. A fine stagione, oltre all'abbandono di Montoya, Villeneuve e Schumacher, la Michelin annuncia il ritiro, lasciando alla Bridgestone la fornitura unica degli pneumatici in Formula 1. Finisce l'era dei grandi successi di Michael Schumacher e della Ferrari, ma il pilota tedesco tornerà presto alle gare alla Mercedes-Benz dopo tre anni di sosta in qualità di consulente tecnico a Maranello.



In alto: Michael Schumacher (Ferrari 248F1) – Italian Grand Prix 2006 (Monza) (The Cahier Archive)

[2007-2008]: L'Eredità di Michael Schumacher. La Nuova Sfida Ferrari-McLaren

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Dopo l'uscita di scena di Michael Schumacher, la Formula 1 ripropone un nuovo capitolo del duello Ferrari e McLaren. La Scuderia di Maranello schiera la nuova F2007 affidata al neo-acquisto Kimi Raikkonen e al compagno di squadra Felipe Massa mentre il Team di Woking – che si è aggiudicato lo sponsor Vodafone alla storica rivale – si affida alla Mp4-22 condotta dal Campione del Mondo in carica Fernando Alonso e dal debuttante Lewis Hamilton, Campione iridato nella categoria GP2. La stagione vede lo scontro diretto tra le due superpotenze, che si equivalgono nelle prestazioni globali. In estate scoppia lo scandalo della spy-story per Mattia Albera – *Storia della F1. Metodologia della Ricerca Storica. #01 – Cronologia e Periodizzazione* GPX.it La tua Storia della F1

un presunto passaggio di informazioni e segreti industriali tra Nigel Stepney (Ferrari) e Mike Coughlan (McLaren). Il tribunale sportivo della FIA decreta la squalifica della McLaren nel Campionato Costruttori, mentre la lotta a tre tra Raikkonen, Alonso e Hamilton resta aperta fino all'ultima gara. A Interlagos il finlandese prevale sui rivali e si aggiudica il titolo iridato complice il duello interno in casa McLaren tra Alonso e Hamilton, protagonisti di grandi battaglie dentro e fuori le piste come ai tempi di Senna e Prost. Lo spagnolo viene allontanato dalla McLaren dopo contrasti con la dirigenza di Ron Dennis e ritorna alla Renault di Flavio Briatore. Alla concorrenza non resta che correre per le posizioni di rincalzo. Appare in progresso il Team BMW-Sauber, la terza forza del mondiale, di Nick Heidfeld e Robert Kubica (protagonista di uno spettacolare incidente a Montréal), autori di buoni piazzamenti, mentre deludono le prestazioni della Renault R27 affidata a Giancarlo Fisichella e a Heikki Kovalainen, sostituto di Alonso in McLaren. Nel 2008 prosegue la sfida Ferrari-McLaren. Jean Todt lascia il ruolo di responsabile della gestione sportiva a Stefano Domenicali, mentre Ron Dennis delega le sue funzioni al muretto al successore Martin Whitmarsh. Nonostante la superiorità della F2008 sulla Mp4-23, Raikkonen vive un'annata opaca e la sfida si restringe tra Hamilton e Massa. La stagione prosegue tra polemiche e scambio di accuse reciproche: in Belgio l'anglo-caraibico (che ha subito numerose penalità nel corso dell'anno) viene squalificato dopo una controversa manovra ai danni del finlandese; a Singapore Piquet Junior va a sbattere contro un muretto provocando l'ingresso della safety-car che andrà a favorire la vittoria del compagno di squadra Alonso. A Monza nasce la stella di Sebastian Vettel, il giovane debuttante considerato l'erede naturale di Schummy: il tedesco ottiene la pole position e vince la corsa sotto la pioggia alla guida della modesta Toro Rosso-Ferrari. Massa vince 6 gare (Bahrain, Istanbul, Magny-Cours, Valencia, Spa-Francorchamps, Interlagos), Hamilton ottiene 5 successi (Melbourne, Monaco, Silverstone, Hockenheim, Shanghai). Tutto si decide ancora una volta nell'ultima gara a Interlagos: il brasiliano conquista la vittoria davanti al pubblico di casa, l'inglese conquista con fatica la zona punti raggiungendo un punteggio che gli consente di diventare il più giovane Campione del Mondo con un vantaggio di un singolo punto.

Il regime di monogomma targato Bridgestone limita la forte crescita delle prestazioni registrata negli anni della guerra delle gomme Bridgestone-Michelin. Arriva una nuova generazione di giovani piloti: l'anglo-caraibico Lewis Hamilton, il finlandese Heikki Kovalainen, i tedeschi Adrian Sutil e Sebastian Vettel, il brasiliano Nelson Piquet Jr e il giapponese Kazuki Nakajima. Il sistema di impostazione delle qualifiche con la divisione in tre mini-sessioni cronometrate viene ulteriormente affinato. Scompare il controllo di trazione e il freno motore assistito. Dal 2008 viene introdotta una nuova centralina elettronica unica denominata MES fornita dalla McLaren Electronics, mentre il cambio deve durare 4 gare. L'aerodinamica delle monoposto viene ulteriormente estremizzata con l'introduzione di forme aerodinamiche sempre più complesse e sofisticate: il buco nel musetto della Ferrari, la pinna-vela del cofano motore, il volante McLaren, eccetera. Si arriverà presto alla definizione di nuovi regolamenti che modificheranno profondamente le monoposto in vista nel ritorno dei motori sovralimentati e dell'effetto suolo nel prossimo futuro. La Midland-Spyker cambia proprietà e diventa Force India contemporaneamente all'uscita di scena della Super Aguri. Ritornano in voga i circuiti cittadini, con i nuovi tracciati di Valencia e Singapore, la prima corsa in notturna inserita nel calendario ufficiale, un evento significativo nella Storia della Formula 1.



Unità 08 [2009-Presente]

La Formula 1 del Nuovo Millennio – Lo Scenario del Presente

- **Inquadramento storico:**

La Formula 1 della contemporaneità in senso stretto ha inizio con la stagione 2009, anno del debutto in pista delle nuove monoposto e del nuovo regolamento tecnico FIA (alettoni modificati, introduzione del dispositivo del Kers, aerodinamica limitata). Le posizioni di vertice vengono occupate da quattro grandi squadre: oltre a formazioni storiche quali Ferrari e McLaren-Mercedes arrivano Brawn GP (struttura rilevata dalla Mercedes) e Red Bull Racing, due nuove realtà che si affacciano nella lotta per il titolo mondiale. Il Campionato del Mondo di Formula 1 – giunto alla 62° edizione della sua lunga e avvincente Storia sportiva – vede tra i principali piloti protagonisti dello scenario attuale ben cinque Campioni del Mondo impegnati nella battaglia per la conquista della corona iridata in pista: il veterano Michael Schumacher – artefice di un clamoroso ritorno in Formula 1 alla Mercedes dopo 3 stagioni di pausa –, lo spagnolo Fernando Alonso sotto le insegne del cavallino rampante, gli inglesi Lewis Hamilton e Jenson Button compagni di squadra in McLaren e il tedesco Sebastian Vettel, giovane asso in forza alla Red Bull, senza dimenticare l'australiano Mark Webber e il brasiliano Felipe Massa.



In alto: Mark Webber (Red Bull-Renault RBR6) – Spanish Grand Prix 2010 (Barcelona) (The Cahier Archive)

[2009]: I Nuovi Regolamenti: La Sorpresa Jenson Button-Brawn GP

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

Nel dicembre 2008 la Honda annuncia l'uscita di scena dal circus della Formula 1. La squadra di Brackley viene acquistata da Ross Brawn e rinominata Brawn GP, una piccola formazione che riconferma Nick Fry alla direzione sportiva e i due piloti ex-Honda: l'inglese Jenson Button e il brasiliano Rubens Barrichello. La nuova monoposto, la Brawn GP BGP 001, monta un motore Mercedes, non dispone del Kers e utilizza un innovativo doppio diffusore al posteriore al pari di Williams e Toyota. L'inglese ottiene 6 vittorie nelle prime 7 gare trionfando a Melbourne, Sepang, Bahrain, Barcellona, Monaco e Istanbul, lasciando l'unico successo alla coppia Red Bull Vettel-Webber a Shanghai nel Gran Premio della Cina. La Red Bull RB5, progettata da Adrian Newey, ritorna alla soluzione della sospensione posteriore pull-rod e dimostra di essere la vettura più competitiva del gruppo nella seconda parte della stagione. Nelle restanti 10 prove in calendario Button si limita a gestire l'enorme vantaggio accumulato sugli inseguitori, collezionando una lunga serie di piazzamenti in zona punti, mentre Barrichello (vincitore a Valencia e Monza), Vettel (altre 3 vittorie per lui a Silverstone, Suzuka e Abu Dhabi) e Webber (prima vittoria al Nürburgring seguita da un successo a Interlagos) tentano una difficile rimonta. Deludono i pronostici McLaren e Ferrari. La squadra di Woking Mattia Albera – *Storia della F1. Metodologia della Ricerca Storica.* #01 – Cronologia e Periodizzazione GPX.it La tua Storia della F1

sbaglia completamente la monoposto – il modello Mp4-24 non è competitivo – ma è in grado di reagire lavorando sulla ricerca e sullo sviluppo aggiudicandosi il terzo posto nella classifica costruttori grazie ai 2 successi raccolti da Lewis Hamilton a Budapest e a Singapore, mentre il compagno Heikki Kovalainen è autore di prestazioni negative. La nuova Ferrari F60 manca in fatto di affidabilità e prestazioni; la Scuderia di Maranello perde Felipe Massa, rimasto ferito in un incidente in prova in Ungheria e costretto a una lunga convalescenza. Luca Badoer e Giancarlo Fisichella – chiamati a sostituire il brasiliano sulla Ferrari n°3 dopo la prima ipotesi del possibile rientro di Michael Schumacher – non riescono a ottenere buoni risultati. Kimi Raikkonen si aggiudica la corsa di Spa-Francorchamps, l'unica vittoria stagionale per la Ferrari e l'ultimo successo del finlandese in Formula 1 che, a fine stagione, viene appiedato dalla casa del cavallino rampante che annuncia l'ingaggio di Fernando Alonso, autore di un'annata opaca alla Renault, la cui dirigenza in Francia intraprende un disimpegno graduale dal programma Formula 1. Flavio Briatore e Pat Symonds vengono allontanati dalla Formula 1 con una pesante squalifica per lo scandalo di Singapore 2008 in un regolamento di conti personale con Max Mosley. Nuovi piloti debuttanti provenienti dalla categoria della GP2 si affacciano nell'ambiente del circus: lo svizzero Sebastien Buemi (Toro Rosso), il francese Romain Grosjean (Renault), lo spagnolo Jaime Alguersuari (Toro Rosso) il giapponese Kamui Kobayashi (Toyota).

Il nuovo regolamento tecnico prevede il ritorno agli pneumatici slick in sostituzione delle gomme scanalate (impiegate dal 1998 al 2008). La limitazione delle appendici aerodinamiche porta a una riduzione del carico aerodinamico. Gli alettoni anteriori sono più larghi mentre quelli posteriori più alti e stretti. Viene introdotto il dispositivo per il recupero di energia in frenata denominato Kers. Ciascun pilota dispone di 8 propulsori da utilizzare nell'arco dell'intera stagione (17 gare), mentre il cambio deve durare 4 eventi consecutivi. La guerra FIA-FOTA raggiunge livelli di alta tensione con l'istituzione di un Campionato del Mondo alternativo (proposta avanzata in precedenza nel 2003). Il Presidente della FIA Max Mosley, travolto da uno scandalo a luci rosse nel marzo 2008, viene costretto alle dimissioni a fine anno. Le elezioni del 23 ottobre portano Jean Todt – ex direttore della gestione sportiva Ferrari – alla guida della presidenza della FIA contro l'altro candidato, Ari Vatanen, ex rallista finlandese. La Formula 1 deve affrontare il problema del disimpegno dei grandi costruttori: dopo il ritiro della Honda, a fine stagione Toyota e BMW annunciano l'uscita di scena dal circus. La FIA impone la riduzione dei costi, la limitazione del budget di spesa delle squadre e il divieto di effettuare test in pista durante la stagione nel tentativo di arginare le perdite di partecipanti subite nel corso degli ultimi anni favorendo l'ingresso di team minori.



[2010]: Arrivano i "Bibitari": Sebastian Vettel su Red Bull

- **Panoramica storica generale – Descrizione della Metodologia di Periodizzazione:**

L'inglese Jenson Button, Campione del Mondo in carica, lascia la Brawn GP e passa alla McLaren-Mercedes in coppia con il connazionale Lewis Hamilton. La casa di Woking schiera così gli ultimi due Campioni del Mondo inglesi nella stessa squadra, fatto che non accadeva dai tempi della coppia Clark-Hill del Team Lotus negli anni Sessanta. La Mercedes-Benz vende le proprie quote di partecipazione nell'assetto societario McLaren – ora di nuovo nelle mani di Ron Dennis, Mansour Ojeh e della famiglia reale del Bahrain –, acquista la Brawn GP e la stella a tre punte rientra ufficialmente in Formula 1 dopo i gloriosi successi del lontano biennio 1954-55. Michael Schumacher e Nico Rosberg sono i piloti ufficiali della nuova formazione di Stoccarda; Kaiser Schummy ritorna in pista a 41 anni dopo tre stagioni di assenza sotto le insegne della squadra che lo aveva allevato in gioventù nei prototipi. La Ferrari – forte dell'arrivo della sponsorizzazione Santander e dei capitali arabi di Abu Dhabi – ingaggia

lo spagnolo Fernando Alonso accanto al brasiliano Felipe Massa. La nuova Red Bull RB6 di Adrian Newey – logico sviluppo della monoposto precedente affidata al tedesco Sebastian Vettel e all'australiano Mark Webber – domina letteralmente le qualifiche della stagione 2010, ottenendo 15 pole position su 19 gare in calendario. La Ferrari F60 si dimostra competitiva e Alonso si aggiudica la vittoria nella gara d'apertura in Bahrain davanti a Massa e Hamilton. Button conquista due affermazioni brillanti a Melbourne e a Shanghai in condizioni miste di pioggia e asciutto. Al rientro in Europa, Webber vince con apparente facilità a Barcellona e a Montecarlo; inizia la guerra privata in casa Red Bull tra i due compagni di squadra, protagonisti di una clamorosa auto-eliminazione a Istanbul favorendo la vittoria di Hamilton, che si ripete a Montréal in una gara condizionata dalla scarsa tenuta degli pneumatici Bridgestone. Il polacco Robert Kubica disputa un'ottima stagione al volante della Renault R30 conquistando buoni risultati in gara. A Valencia Vettel torna a vincere dopo la vittoria di Sepang a inizio stagione, mentre Webber trionfa a Silverstone. Alonso non si arrende e infila tre successi a Hockenheim, Monza, Singapore, Yongam, mentre Webber vince a Budapest dopo la penalizzazione del compagno di squadra e Hamilton trionfa a Spa-Francorchamps sotto la pioggia. L'australiano perde la testa della classifica piloti con un'uscita di pista in Corea; l'inglese è protagonista di due incidenti consecutivi in Italia e a Singapore. A tre gare dal termine della stagione, l'assegnazione del titolo mondiale si decide tra Alonso, Webber, Vettel, Hamilton e Button. La Red Bull conquista il primo titolo costruttori lasciando aperta la lotta tra i due piloti. Il tedesco infila tre decisive vittorie a Suzuka, Interlagos e Abu Dhabi e si aggiudica il titolo mondiale piloti dopo l'errore strategico del muretto Ferrari che ha costretto lo spagnolo alla resa finale. Sebastian Vettel diventa il più giovane Campione del Mondo della Storia della Formula 1, un primato appartenuto in precedenza proprio a Fernando Alonso e Lewis Hamilton.

Il sistema delle qualifiche subisce alcuni piccoli cambiamenti. Sui circuiti di gara, la FIA nomina un supervisore, scelto tra ex-piloti di Formula 1, da affiancare ai tre commissari, una figura di riferimento in grado di fornire un giudizio in caso di eventi controversi. L'abolizione dei rifornimenti di carburante in gara costituisce la novità più importante della stagione insieme al divieto dei copri cerchi aerodinamici e al restringimento delle gomme anteriori di oltre 20 millimetri. I serbatoi della benzina raddoppiano di capacità (235 litri) con un incremento del passo-vettura di circa 15-20 centimetri. I doppi diffusori vengono ammessi ancora per un anno, mentre il Kers viene accantonato provvisoriamente in comune accordo tra le squadre. La McLaren Mp4-25 introduce la nuova soluzione tecnica dell'f-duct, un condotto aerodinamico presto copiato da tutte le squadre che consente tramite un azionamento manuale del pilota di portare in stallo l'alettone posteriore favorendo l'aumento della velocità della vettura in rettilineo. La Bridgestone annuncia l'uscita di scena a fine stagione e la Pirelli ottiene il permesso dalla FIA di produrre nuovi pneumatici nel regime monogomma a partire dal 2011. Tra i piloti esordienti troviamo il tedesco Nico Hulkenberg, il russo Vitaly Petrov, l'indiano Karun Chandhok e i brasiliani Bruno Senna (nipote di Ayrton) e Lucas Di Grassi. Peter Sauber torna a dirigere la propria squadra dopo il ritiro ufficiale della BMW. Tre nuove piccole squadre entrano nel circus: Lotus, Virgin (ex Manon GP) e Hispania Racing Team (HRT), mentre rinuncia a partecipare il Team US F1. Il nome Lotus, marchio storico inglese di Colin Chapman, ritorna in Formula 1 dopo 16 anni di assenza con una nuova proprietà malese. La Cosworth rientra dopo 3 stagioni di assenza. Dopo l'istituzione del Gran Premio degli Emirati Arabi Uniti ad Abu Dhabi, nel 2010 arriva la Corea con il nuovo tracciato di Yongam, ultimato in ritardo. L'ultima periodizzazione stabilisce l'inizio della contemporaneità a noi più vicina a partire dalla stagione 2009. La trattazione separata della cronaca generale delle ultime due annate sportive del Campionato del Mondo di Formula 1 consente di collocare il periodo recente in una sezione aperta verso gli scenari dell'immediato presente della stagione 2011 e del prossimo futuro.

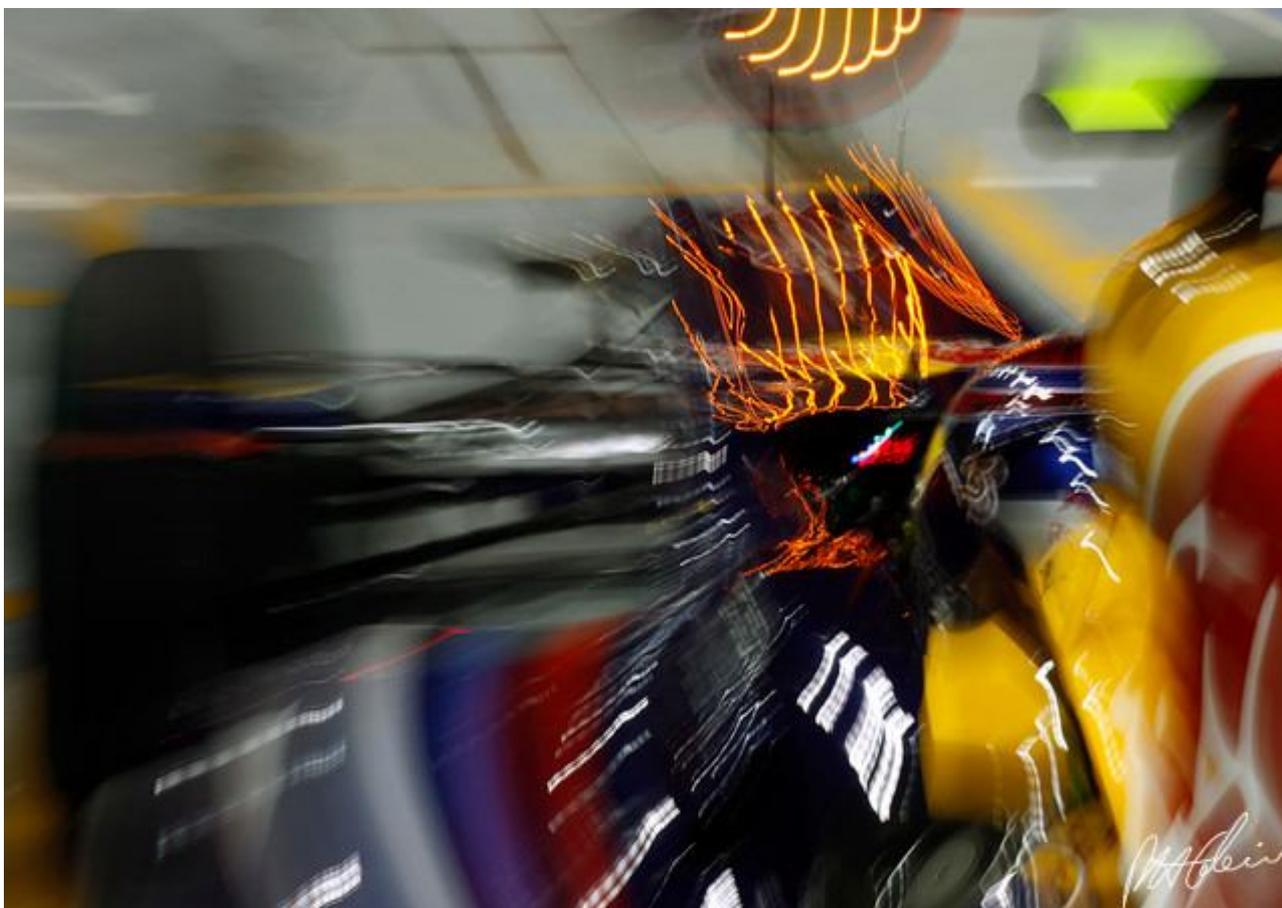


1.4 – Analisi dei Dati e Considerazioni Finali

Il nostro tentativo di una suddivisione della Storia della Formula 1 attraverso varie periodizzazioni si è rivelato un'operazione tutt'altro che semplice. Il risultato finale è stato tradotto in un modello che costituirà un possibile e ideale schema di riferimento per il futuro. Occorre rimarcare nuovamente che la periodizzazione non è nient'altro che una convenzione, non ha pretese di stabilità perenne attraverso valori di riferimento assoluti, è soggetta a discussioni, modifiche, ripensamenti critici-ideologici e nuovi tentativi.

Gli anni Cinquanta [1950-1958], il primo decennio, iniziano per convenzione con la prima stagione 1950, una data storica di importanza fondamentale. Tuttavia la vera origine si colloca idealmente intorno agli anni 1946-1947 nello scenario dell'immediato secondo dopoguerra. I piloti, le squadre e le monoposto che parteciparono al primo Campionato del Mondo di Formula 1 costituivano un'eredità diretta del panorama motoristico europeo degli anni Trenta. La Formula 1 "antica" – segnata dal dominio italo-tedesco di Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes-Benz e Maserati – termina con la stagione 1958, primo anno spartiacque che segna la cesura netta tra l'Antico e il primo Moderno, con il ritiro dell'argentino Juan-Manuel Fangio e la scomparsa della vecchia generazione di piloti, il passaggio dello scettro dall'Italia al Regno Unito e, in particolar modo, la rivoluzione tecnica del motore posteriore.

Gli anni Sessanta [1959-1968] da una parte assumono l'eredità diretta degli anni Cinquanta, dall'altra costituiscono una nuova decade di una "prima modernità" segnata da soluzioni tecniche epocali come ad esempio la posizione di guida semisdraiata, il telaio monoscocca e il motore Ford Cosworth DFV. Il Team Lotus e le grandi squadre inglesi (Cooper, BRM, Brabham) arrestano la supremazia della Scuderia Ferrari e delle case italiane; i piloti inglesi impongono la loro legge in pista, segnando la scomparsa dell'egemonia italo-argentina. Il Sessantotto, un anno paragonabile alla precedente cesura del 1958, segna una svolta epocale nella Storia del Campionato del Mondo di Formula 1, una rivoluzione netta data dalla scomparsa dello scozzese Jim Clark (pilota-simbolo dominatore del decennio), lo sviluppo aerodinamico con i primi alettoni sperimentali e l'arrivo delle prime forme di sponsorizzazioni.



In alto: Sebastian Vettel (Red Bull-Renault RBR5) – Abu Dhabi Grand Prix 2009 (Yas Marina) (The Cahier Archive)

Gli anni Settanta [1969-1979] includono un periodo estendibile in avanti con una prosecuzione nei primi anni Ottanta: in questo caso sarebbe opportuno parlare di “lunghi” anni Settanta. Entriamo in una nuova fase di Modernità: troviamo grandi piloti (Rindt, Fittipaldi, Peterson, Hunt, Andretti, Villeneuve, Scheckter), monoposto molto diverse (impiego totale degli alettoni), il fenomeno delle sponsorizzazioni e nuove prospettive commerciali. La decade dominata dallo scozzese Jackie Stewart e dall’austriaco Niki Lauda vede il ritorno della Ferrari alla vittoria e la prosecuzione dei successi della Lotus, senza dimenticare squadre di rilievo quali Tyrrell, McLaren e Brabham. Lo sfruttamento dell’effetto suolo con le innovative wing-cars costituisce il punto centrale dei Tardi anni Settanta con una prosecuzione di qualche anno fino al 1981-1982, il periodo della guerra FISA-FOCA qui inserito nel decennio successivo.

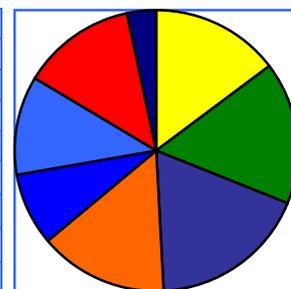
Gli anni Ottanta [1980-1988] vengono concepiti come la decade del motore turbo, nuova frontiera tecnologica dopo il divieto dell’effetto suolo. Il cuore del decennio è costituito dal sottoperiodo 1983-1985 dove i nuovi propulsori turbo Renault, BMW, TAG-Porsche e Honda raggiungono potenze sempre più elevate parallelamente al declino dei motori aspirati. Proseguono i successi delle grandi squadre inglesi Williams, Brabham, Lotus e McLaren. Il francese Alain Prost è uno dei principali piloti del decennio insieme a Alan Jones, Nelson Piquet, Keke Rosberg, Niki Lauda, Nigel Mansell, Michele Alboreto, Elio De Angelis e Ayrton Senna. Il biennio 1987-1988 porta a una fase di transizione verso il ritorno ai motori aspirati. Nasce il grande duello tra Senna e Prost, compagni di squadra alla McLaren-Honda, una sfida che proseguirà fino al termine della stagione 1993, proiettando in avanti la cronologia.

Gli anni Novanta [1989-1993 e 1994-2000] sono stati ripartiti in due periodi distinti separati per ragioni importanti. La prima fase vede una prosecuzione dei contenuti già riscontrati nel decennio precedente: la lotta riservata a Senna, Prost e Mansell con il dominio totale da parte di McLaren-Honda e Williams-Renault. Contemporaneamente al declino del Team di Ron Dennis, la squadra di Frank Williams prosegue il ciclo di vittorie inaugurato nel 1992 e concluso nel 1997 con gli ultimi successi di Damon Hill e Jacques Villeneuve. La data spartiacque è rappresentata dal 1994 con la limitazione dell’elettronica la scomparsa di Ayrton Senna e la consacrazione di Michael Schumacher alla Benetton. Il tedesco arriva alla Ferrari ma dovrà attendere fino alla stagione 2000 per riportare a Maranello entrambi i titoli mondiali dopo un digiuno di 21 anni e un grande duello contro Mika Hakkinen e la McLaren-Mercedes.

Il Nuovo Millennio [2001-2008 e 2009-Presente] include pienamente la Formula 1 della Contemporaneità con il grande ciclo di vittorie di Michael Schumacher e della Scuderia Ferrari, dominatori assoluti dal 2001 al 2004. Il biennio 2005-2006 vede l’affermazione dello spagnolo Fernando Alonso e della Renault, mentre la fase post-Schumacher (iniziata a partire dal 2007) vede il rinnovamento della sfida tra Ferrari e McLaren, l’entrata in scena di Brawn GP (ora Mercedes) e Red Bull, l’affermazione dei giovani piloti Kimi Raikkonen, Lewis Hamilton, Jenson Button e Sebastian Vettel. Lo scenario del presente, con un inizio stabilito per pura convenzione storiografica con l’anno 2009, include la stretta contemporaneità delle ultime tre stagioni agonistiche con le continue modifiche ai regolamenti tecnici-sportivi FIA nel tentativo di aumentare lo spettacolo e i sorpassi in pista.

Dalla suddivisione in **8 grandi periodi e 26 sottoperiodi** di 61 anni di Storia della Formula 1 possiamo ricavare un modello omogeneo con una ripartizione eguale di ciascuna decade, come illustrato in estrema sintesi nella tabella seguente:

Unità – Periodo (parte) [Anni] (Sottoperiodi)	Stagioni	Percentuale
01 – Anni '50 [1950-1958] (5)	09/61	14,75% ca.
02 – Anni '60 [1959-1968] (4)	10/61	16,39% ca.
03 – Anni '70 [1969-1979] (3)	11/61	18,03% ca.
04 – Anni '80 [1980-1988] (4)	09/61	14,75% ca.
05 – Anni '90 (1) [1989-1993] (2)	05/61	8,20% ca.
06 – Anni '90 (2) [1994-2000] (3)	07/61	11,48% ca.
07 – Anni 2000 (1) [2001-2008] (3)	08/61	13,12% ca.
08 – Anni 2000 (2) [2009-Presente] (2)	02/61	3,28% ca.



È evidente il fatto che questa suddivisione sarà oggetto di modifiche, ulteriori revisioni e ampliamenti in futuro. La Storia della Formula 1 in quanto orizzonte aperto proiettato in avanti non può definirsi conclusa. Sarà compito dello storico analizzare e interpretare adeguatamente i nuovi dati procedendo verso una continua revisione completa dell’intero panorama sportivo, un riadattamento fondamentale volto all’aggiornamento del modello di riferimento.

BIBLIOGRAFIA

Indicazioni bibliografiche per ulteriori approfondimenti

Volumi e Monografie:

Casamassima Pino, *Storia della Formula 1*, Edizioni Calderini, Bologna 1996.

Henry Alan, *Autocorse. 50 Years of World Championship. Grand Prix Motor Racing*, Hazleton Publishing Ltd, Richmond, Surrey 2000.

Dal Monte Luca, Zapelloni Umberto, La Rossa e le Altre. *Storia dei Campionati del Mondo di Formula 1 dal 1950 al 2000*, Baldini&Castoldi, Milano 2000.

De Labouderie Renaud, Lacour Jean-Pierre, *La Formule 1 en 1000 Photos*, Solar, Paris 2001.

Mapelli Enrico, *I Dati della Formula 1*, Giorgio Nada Editore, Milano 2000.

Articoli e saggi:

Berryman Clyde, "*Il Decennio più competitivo*" in F1-Racing, n°13 (marzo 2000), Freeway Italia, Milano 2000.

CD-Rom Multimediali:

Quattroruote Formula 1 2000, Editoriale Domus, Milano 2000.

Nota: Domando scusa ai lettori per eventuali errori ortografici o imprecisioni nell'esposizione dei contenuti. I testi esprimono il pensiero dell'autore e non coincide necessariamente con quello dei redattori del sito GPX.it.

Nella prossima puntata: #02 – LA NASCITA DELLA FORMULA 1: SILVERSTONE 1950