

An aerial photograph of Lake Pergusa in Sicily. The lake is a large, light-colored body of water in the upper half of the frame. In the foreground, a paved road with white lane markings runs horizontally across the middle. Below the road, a dirt path leads down to the water's edge. A group of people is gathered on this path, some standing and some walking. The surrounding landscape is hilly and covered in dense, dry-looking vegetation. The overall color palette is warm and sepia-toned.

IL RING ATTORNO AL LAGO DI PERGUSA

Plutone, Proserpina e l'anello del Mediterraneo

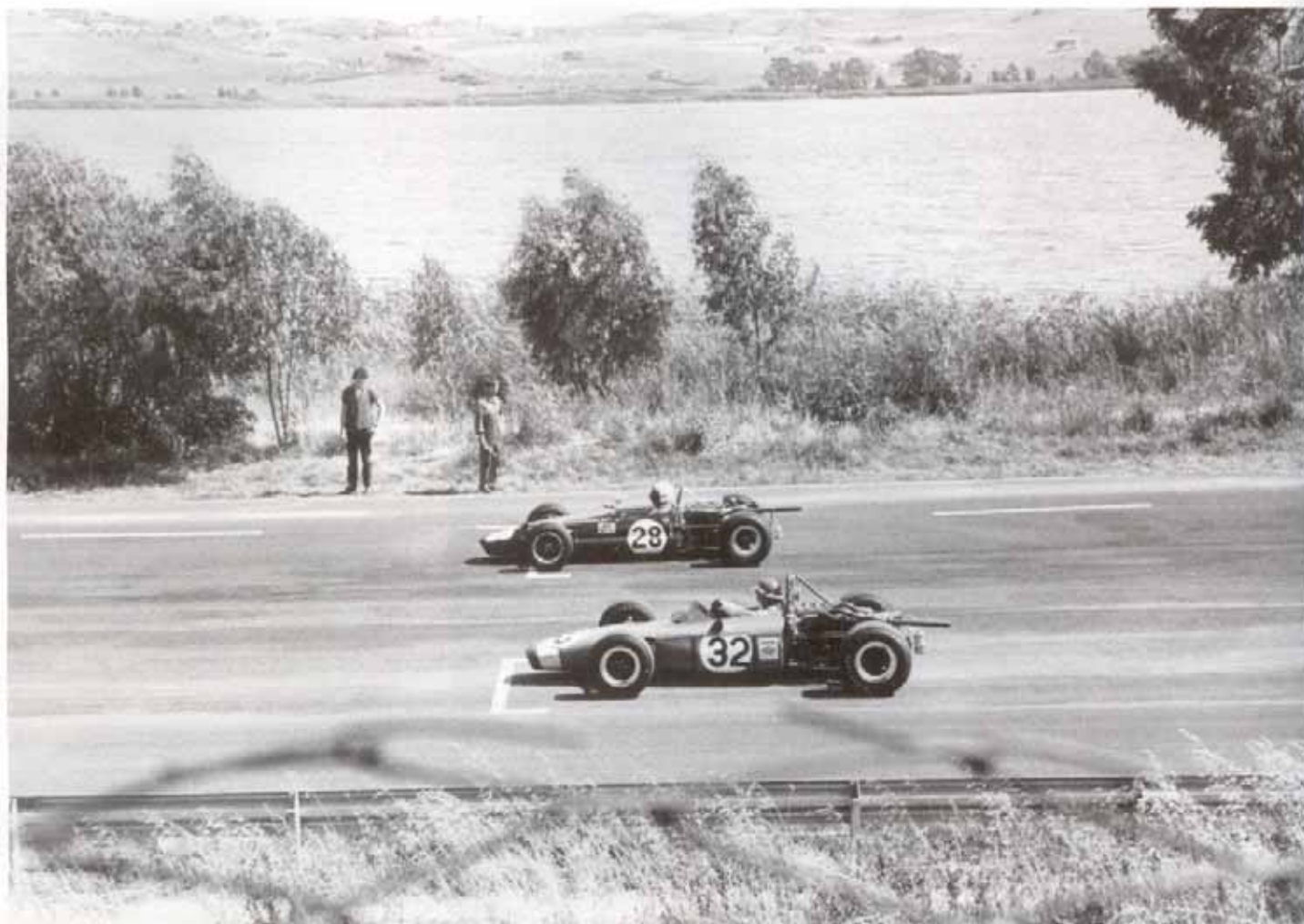
di Calogero Ariosto



Fu Claudiano che per primo narrò una tipica leggenda siciliana: il ratto di Proserpina. Si racconta che Plutone, dio degli inferi, decise di dare uno sguardo al mondo. Emerse su una pianura al centro della Terra dei Ciclopi. Sulle sponde di un lago scorse un gruppo di fanciulle, tra cui Proserpina, figlia della dea Cerere. Impazzito per quella giovane, il dio dell'Ade decise di rapirla. Un'amica della bella Proserpina, Ciane, tentò di ostacolare il ratto, ma Plutone trasformò Ciane in una fonte (oggi sgorga a Siracusa), mentre trascinò con sé la bella Proserpina. Cerere ricorse a Giove, padre di tutti gli dei, che sentenziò e per due terzi dell'anno Proserpina fu la fedele coniuge di Plutone, mentre per un terzo la giovane riapparve sulla terra, per la gioia della madre Cerere, lungo le rive del lago che sarà poi di Pergusa.

Storia più recente è invece quella del circuito creato attorno al lago. Ricavato da un anello di terra battuta, esistente già durante la seconda guerra mondiale, il più celebre Circuito siciliano viene inaugurato il 30 marzo del 1958 con il Premio Pergusa, vinto da Giulio Cabianca al volante di una Osca 1500, davanti ad un pubblico che le cronache danno di oltre 50.000 spettatori.

In quegli anni il Circuito di Pergusa è un anello molto veloce, di circa 4.796 metri, senza alcuna interruzione, con linea del traguardo e spazio per i boxes in legno e lamiere ondulate (che al sole diventano dei veri e propri barbecue), posti quasi sul lato opposto dell'attuale rettilineo di partenza, poco prima dell'odierna chicane "Proserpina". Dall'originario rettilineo di partenza si andava verso una curva velocissima con andamento destro. Si percorreva ancora un lungo rettilineo da affrontare in pieno sino ad un tratto curvilineo detto oggi "della pinetina", ma allora compreso in un'unica striscia velocissima chiamata più semplicemente "curvone", per poi continuare tra due ali di ginestre e canneti verso un altro velocissimo rettilineo sempre con senso destro. Da lì la pista continuava per una lunga curva velocissima detta "del cancello" (per l'adiacente gate d'ingresso), per poi raggiungere nuovamente il traguardo dell'epoca. Il catino sicano, anche grazie alla notevole larghezza della sede stradale (circa 14 mt., quasi un record per l'epoca), si dimostra teatro di roventi "duelli al sole" a ruote scoperte.



“In quegli anni il circuito di Pergusa è un anello molto veloce, di circa 4.796 metri, senza alcuna interruzione...”

Piloti e spettatori, ubriachi di adrenalina, danzano in riva al lago sulle note pronunciate da quelle cromate canne d'organo che si rivelano essere i tubi di scarico dei velocissimi bolidi. Quei rombi si fondono con le urla delle gasate canzoni di Tony Dallara e le melodie di Wilson Pickett, per poi mixarsi – più tardi – con i gingles delle canzoni beat dei Beatles e Rolling Stones. E' agli inizi degli anni '70 che la pista si dimostra bisognosa di un attimo di respiro. Si crea una variante, invero un po' precaria, utilizzando una parte dell'odierno paddock. Il Circuito ora misura 4.840 mt. Celebre una foto di un giovane Fittipaldi, al volante della sua Lotus F2, mentre si destreggia tra file di gomme che autarchi-

camente creano la chicane.

E' un pomeriggio di luglio del 1971 ed a Rouen, in Francia, durante le prove del round di Campionato Europeo di Formula 2, i piloti fanno sapere che non correranno la prova successiva del Challenge, da disputare sul Circuito siciliano, dal momento che sull'anello del lago le velocità sono oramai troppo elevate. La protesta è palesemente tardiva e non consente di poter eseguire per tempo le modifiche richieste. In Sicilia non ci si perde d'animo e, sacrificata per quell'anno la prova europea, si dà inizio ai lavori che dovranno far diminuire le medie orarie.

Tra l'inverno del 1971 e l'inizio estate del 1972 le varianti diventano due (adesso sono delle vere chicane delimitate da cordoli e reti) e la lunghezza sale a 4.841 metri. Una chicane è posta prima della linea del traguardo, l'altra sul lato opposto alle tribune – realizzate ora su una piccola altura – prospicienti la linea del traguardo e che dominano i nuovi boxes adesso più comodi e completamente in muratura.

Più tardi, alla fine del '73, si dà inizio alla progettazione di una variante più articolata, da aggiungere alle due chicane e che dovrà sostituire la curva “del cancello”, utilizzando una lingua di terra rilasciata dal ➔

Sopra: una Lotus ed una Brabham schierate al via del Gran Premio del Mediterraneo del 1967. Da notare l'assenza di “sacralità” del personale di pista (Archivio Ariosto).

Nelle pagine precedenti: un “grappolo” di monoposto si lancia sul “catino” di Pergusa. Niente da invidiare ad Indianapolis! (Archivio Ariosto).

Nella pagina seguente: l'asso scozzese Jim Clark si prepara alla partenza del Gran Premio del Mediterraneo a Pergusa di F2 del 1967 (Archivio AUTOCOLLEZIONI magazine)

lago, che inizia a soffrire per le realizzazioni edilizie pubbliche e private nate attorno allo specchio d'acqua.

Tra il 1974 ed il 1975, il circuito assume la configurazione detta "Grand Prix". Si inaugura la nuova variante dopo i boxes e si realizza pure un sovrappasso che collega l'ingresso alla pista con il lato interno della stessa, consentendo il passaggio all'interno del circuito anche durante le gare, prima impossibile dopo l'abbassarsi della bandiera d'inizio gara. La lunghezza, secondo le varie modifiche contingenti alle chicane, varia tra i 4.946 metri e i 4.959 metri.

Negli anni successivi il Circuito vedrà l'adeguamento delle strutture di sicurezza che secondo i dettami dei vari momenti vedranno l'adozione di reti di contenimento e paletti, per prima visti sulla pista belga di Nivelles, che assistono agli ampi spazi di fuga creati in vicinanza delle varianti, per poi essere eliminate, lasciando solo ampi spazi e vie di fuga con fondo in sabbia e ghiaia.

A fine '96, poco prima della curva già "della pinetina", viene realizzata una piccola "esse-tagliola" che alcuni continuano a chiamare "chicane Schumacher", anche se l'asso tedesco non ha mai gareggiato sulla pista del lago.

Oggi il Circuito si mostra come un anello ancora molto veloce, interrotto da cinque tratti dall'andamento misto, costituiti da due varianti e tre chicane. Sono ancora assenti punti particolarmente tecnici e le caratteristiche da possedere su questo tracciato, il cui manto stradale offre comunque una buona aderenza, rimangono soprattutto un ottimo motore ed una barca di coraggio per buttarsi dentro varianti, esse e curvoni velocissimi. La lunghezza del circuito è attualmente di 4.950 mt. e le curve sono oggi denominate in sequenza dopo la linea di partenza: variante "Vivaio", variante "Piscine", chicane "Proserpina", chicane "Pineta" (o Schumacher), "Curvone", chicane "Zagarìa".

Recentemente si è pure discusso su un progetto di trasferimento dell'autodromo in altra località vicina a Pergusa, con una configurazione che nel 1995 si è concepita con due principali percorsi: uno ovale tipo "Indy" ed un altro versione "Stradale" simile al primo Estoril portoghese.

L'anello (ring) perugusino ha visto svolgersi gare con svariate categorie, dalla Formula 1 alle vetture Sport, Gran Turismo, Turismo e moto.

I tradizionali appuntamenti motoristici che da sempre si svolgono sul Circuito del Lago, possono riassumersi in tre manifestazioni principali: il Premio Pergusa, la Coppa Città di Enna ed il Gran Premio del





Mediterraneo.

Il primo trofeo intitolato al Lago di Pergusa, che riprende la titolazione data alla corsa sul vecchio circuito stradale "della cravatta", ha avuto la sua consacrazione con le formule cadette. Dapprima la Formula Junior, più tardi alla Formula 3, nelle diverse edizioni, "Internazionale", "ad inviti", "Campionato Italiano" e "Campionato Europeo".

La Coppa Città di Enna ha visto lo svolgimento della manifestazione prima con vetture GT, poi Sport e poi ancora per vetture Turismo Nazionale ed Internazionale.

Il Gran Premio del Mediterraneo, da sempre considerata la manifestazione clou del calendario motoristico del Circuito del Lago, è stato prima riservato alle Formula 1, senza titolazione di Campionato Mondiale, per poi passare alla Formula 2, per divenire dal 1967 prova di Campionato Europeo di categoria. Tramontata questa formula si è passato alla Formula 3000 nelle sue edizioni di Campionato "Internazionale", "Italiano" ed "Europeo".

Si inizia a correre sull'anello attorno al lago nel 1958 con il Gran Premio Pergusa, riservato allora alle Sport. La gara è vinta da Giulio Cabianca a bordo di una Osca

"Oggi il circuito si mostra come un anello ancora molto veloce, interrotto da cinque tratti dall'andamento misto..."

1500, seguito da Tedeschi e Ruffo entrambi a bordo di Maserati 2000. In griglia di partenza vi è pure Maria Teresa De Filippis, unica donna in gara, che però dovrà ritirarsi. La competizione risente ancora dello spirito d'avventura che caratterizza le gare su strada, prevedendo un originario (consueto per quegli anni) mix di classi e tipo di vetture al via. L'entusiasmo del pubblico e il coraggio dei piloti, che sfidano la brezza del lago sempre con il piede sull'acceleratore, rendono la competizione rovente più del sole siciliano. L'anno dopo, nel 1959, è la Formula Junior ad essere di scena ed il 31 maggio di quell'anno Raffaele Cammarota vince su Stanguellini Fiat, davanti ad Antonio Magnone su una De Sanctis e Alfredo Tinazzo.

In alto: Carlo Maria Abate su Porsche F1 inseguito da Jo Siffert su Lotus F1 al Gran Premio del Mediterraneo di F1 a Pergusa nel 1962 (da: Auto Italiana 1962)

In basso: schieramento di partenza del Gran Premio del Mediterraneo del 1962 (da: Auto Italiana 1962)

Nella pagina seguente (sinistra): Formula 2 a Pergusa nel 1968. Derek Bell, pilota della Ferrari F2 si prepara ad uscire dai box per una tornata di prove (Archivio AUTOCOLLEZIONI magazine)

Nella pagina seguente (destra): Coppa città di Enna 1969. Si noti sullo sfondo la vecchia palazzina del Circolo Nautico (Archivio Ariosto)



Segue il rigido inverno dell'entroterra siciliano e la stagione motoristica sembra condannata ad un'acerba conclusione. Le acque del lago straripano, invadono la pista e non consentono lo svolgimento di alcuna manifestazione.

E' il 27 agosto del 1961 quando - subito dopo il Gran Premio di Messina sul circuito dell'altro lago (Ganzirri-Messina) - si rianzia a correre sull'anello siciliano il Gran Premio Pergusa, questa volta riservato alle Formula Junior, che disputano la prova di Campionato Italiano della categoria. La titolazione italiana non impedisce la ricca partecipazione di assi stranieri ed è proprio l'elvetico Joseph Siffert ad imporsi con la sua Lotus-Ford in 54' e 44,9" sul 35

motore 1100 cc. di 187,488 Km/h.

La Formula 1 debutta nel 1962 sull'anello siciliano. Vince la Ferrari sharknose di Bandini, che compie i 50 giri della gara in 1h 09'.25,8". Precede Baghetti pure su Ferrari e Carlo Mario Abate su Porsche, che duellerà per tutta la gara con la Lotus del sempre arretrante Siffert. Della partita sarà pure la avveniristica ma deludente monoposto britannica Gilby spinta da un V8 B.R.M. dagli scarichi "a canne d'organo" e dal basso muso avvolgente che prefigura le vetture "musone" tipo Tyrrell 002 e March 721 dei primi anni '70.

Una Ferrari F1 dalla più tradizionale forma "a sigaro" si ripete nel 1963. E' la volta di John Surtees che ha la meglio su Peter

sportivo Heuer-Carrera, dal cinturino nero traforato, percorre i 60 giri del tracciato in 1h 17m 59,3". Clark taglia il traguardo in 1h 17m 59,4". Innes Ireland, con i calzoni dal breve orlo, calzino bianco e classico mocassino black-racing, arriva 4°, dopo quasi un minuto dal vincitore. Segue un giovanissimo Chris Amon ad un giro, mentre Mike Spence è staccato di due giri.

I siciliani festeggiano la gara e la vittoria con vino moscato di Zibibbo e cannoli di ricotta e pistacchi. I piloti inglesi e soprattutto le bionde ragazze, che fanno a loro da avvenente scorta, approfittano invece della gara siciliana per prendere la adorata tintarella sul bagnasciuga in riva alle acque del lago. I boys locali dai baffi sottili, can-



giri del tracciato, precedendo Lorenzo Bandini e Giacomo "Jeki" Russo. Staccato di un giro, arrivano Rob Slotemaker e Bill McCowen, entrambi su Lola-Ford. Tutte vetture a motore posteriore, che segnano di fatto la fine delle vetture italiane che tanto successo avevano avuto e dato nella formula Junior. Le prime Stanguellini, a motore anteriore di derivazione Fiat, arrivarono solo 6° e 7° con Gianfranco Moroni e Gastone Zanarotti. Il giro più veloce è di Jo Siffert, che avrà sempre un incredibile feeling con il caldo asfalto siciliano (batterà nel Grand Prix di Formula 1 di Pergusa nel '64 e nel '65 il grande Jim Clark), segnando 1'.32,3" alla pazzesca media per un

Arundell con la Lotus-Climax, per 18,6". Terzo arriverà Bandini, mentre dietro arrivano i due svizzeri "Jo" (Bonnier e Siffert). La folla siciliana trasforma i week-end motoristici in gite sul lago condite con profumati timballi di pasta al forno e rosse fette d'anguria, che accompagnano le tornate delle vetture che prendono parte al Mediterranean Grand Prix del 16 agosto 1964. La prova non è valida per il Campionato Mondiale di Formula 1 ed è vinta dal "baffetto volante" Joseph "Seppi" Siffert al volante della Brabham-BRM, che batte per la prima volta il grande Jim Clark sulla Lotus Climax per solo 1/100 sec. Il vincitore, che inizia a portare al polso un super-

dide camicie bianche e Safilo pieghevoli, sognano di fuggire verso Taormina con una di quelle giovani valchirie, che durante l'anno possono vedere solo al cinema, nelle pellicole dei due comici siciliani, grandi in quegli anni da boom, Franco e Ciccio (Franchi ed Ingrassia).

Nel 1964 il Gran Premio di Pergusa è riservato alle Formula 2. E' Brian Hart, il futuro mago dei motori di Formula 1, a vincere con una Lotus 32/Cosworth SCA, del Team Haris, con il numero 2 sui fianchi; secondo arriva Frank Gardner su Brabham BT10, terzo Paul Hawkins su Lola T54, quarto il futuro pilota della McLaren Formula 1 degli anni '70, Peter Revson, →

erede della grande società di cosmetici Revlon. Revson (arriverà secondo con Steve McQueen nella leggendaria 12 Ore di Sebring del '70 sulla Porsche dell'attore) perirà poi tra le fiamme per un incidente a Kyalami in Sud Africa, con la McLaren M19.

In quell'edizione (1964), della partita sono i più celebri nomi dell'automobilismo mondiale che calcheranno qualche anno più tardi i circuiti da Grand Prix. Mike Spence, grande speranza del Team Lotus prima di uccidersi al volante di una vettura Ford; Guy Ligier, futuro patron del primo team tutto francese di Formula 1 (la Matra sarà mondiale solo con il motore anglo-americano Ford, l'organizzazione dell'inglese Ken Tyrrell ed il talento dello scozzese Jackie Stewart), Richie Ginther, che poi sarà pilota Ferrari ed Honda; Jo Schlesser, che perirà a Clermont Ferrand sulla Honda "al titanio", Ernesto "Tino" Brambilla ed

"I sigari a quattro ruote rendono rovente lo strip di asfalto sicano. Mandano fuori giri i cuori degli appassionati..."

il sud-africano Tony Maggs.

Nella Coppa Città di Enna del '64, riservata alle GT, con la titolazione di Campionato Internazionale Marche, per la II^a divisione, vince il tedesco Hans Hermann, pilota ufficiale dell'italiana Abarth. A bordo della splendida Simca Abarth 2000 precede il "Giovannardi" dell'epoca, Franco Patria.

Il giorno di Ferragosto del 1965, nel Gran Premio del Mediterraneo di Formula 1, Jo Siffert ripete lo "schiaffo" al grande Jim (Clark) battendolo questa volta, sempre in volata, ma per 3/100 sec. I sessanta giri della gara vengono percorsi in 1h 17'05,2" per Seppi Siffert ed 1h 17'05,5" per Clark. Il primo sempre al volante della Brabham-BRM, il secondo sulla fida Lotus Climax. Frank Gardner, Denny Hulme e Innes Ireland sono ad un giro, mentre il grande Jack Brabham soffre il ring del lago e vede il traguardo solo dopo due giri.

I sigari a quattro ruote rendono rovente lo strip di asfalto sicano. Mandano in fuori giri i cuori degli appassionati, che impazziscono di fronte a quella giostra a motore, creatrice di cavalieri del rischio, ancora oggi scolpiti nelle galassie di neuroni di appassionati dalle grigie capigliature.

Nello stesso anno, il 1965, Alan Rees, futuro socio fondatore della MARCH con l'attuale Presidente FIA Mike Mosley, nel Premio Pergusa di Formula 3, ha la meglio per due decimi di secondo su Jocken

Rindt e Mike Beckwith, tutte e tre su Brabham BT16 /Cosworth SCA.

Il 7 agosto del '66 PAM ovvero Marsilio Pasotti scatta dalla 3^a posizione sulla griglia di partenza per tagliare il traguardo dopo 1h.25m.7" a bordo della splendida Ferrari 206 S, telaio 016, precedendo la Porsche 906 di Charles Voegle, nella Enna City Cup. Il plateau di partenza è composito ma splendido. Alfa Romeo Giulia TZ, Simca-Abarth 2000 SP e 1300 Bialbero, Ferrari 250 Le Mans.

Il 1967 è l'anno della vittoria di Ninni Vaccarella alla guida di una candida Ford GT40, nella Coppa Città di Enna. Precede l'altro siciliano Alfio Gambero su Abarth 1300 OT e Dieter Spoerry sulla Porsche 908LH.

Nell'anno del maggio parigino, il 1968, il Grand Prix del Mediterraneo, ora rovente prova del Campionato Europeo di Formula 2, vede protagonista il futuro Campione del Mondo di Formula 1 (poi assegnato alla memoria) Jochen Rindt su Brabham BT23, che vince in volata su Piers Courage al volante della Brabham BT23 di Frank Williams.

A riprova delle velocità e delle volate che caratterizzavano le gare sull'asfalto siciliano è il tempo di arrivo. I primi due infatti vengono dati con lo stesso tempo di transito sulla linea del traguardo: 1h 02'40.6". Con lo stesso tempo vengono classificati



erede della grande società di cosmetici Revlon. Revson (arriverà secondo con Steve McQueen nella leggendaria 12 Ore di Sebring del '70 sulla Porsche dell'attore) perirà poi tra le fiamme per un incidente a Kyalami in Sud Africa, con la McLaren M19.

In quell'edizione (1964), della partita sono i più celebri nomi dell'automobilismo mondiale che calcheranno qualche anno più tardi i circuiti da Grand Prix. Mike Spence, grande speranza del Team Lotus prima di uccidersi al volante di una vettura Ford; Guy Ligier, futuro patron del primo team tutto francese di Formula 1 (la Matra sarà mondiale solo con il motore anglo-americano Ford, l'organizzazione dell'inglese Ken Tyrrell ed il talento dello scozzese Jackie Stewart), Richie Ginther, che poi sarà pilota Ferrari ed Honda; Jo Schlesser, che perirà a Clermont Ferrand sulla Honda "al titanio", Ernesto "Tino" Brambilla ed

"I sigari a quattro ruote rendono rovente lo strip di asfalto sicano. Mandano fuori giri i cuori degli appassionati..."

il sud-africano Tony Maggs.

Nella Coppa Città di Enna del '64, riservata alle GT, con la titolazione di Campionato Internazionale Marche, per la II^a divisione, vince il tedesco Hans Hermann, pilota ufficiale dell'italiana Abarth. A bordo della splendida Simca Abarth 2000 precede il "Giovannardi" dell'epoca, Franco Patria.

Il giorno di Ferragosto del 1965, nel Gran Premio del Mediterraneo di Formula 1, Jo Siffert ripete lo "schiaffo" al grande Jim (Clark) battendolo questa volta, sempre in volata, ma per 3/100 sec. I sessanta giri della gara vengono percorsi in 1h 17'05,2" per Seppi Siffert ed 1h 17'05,5" per Clark. Il primo sempre al volante della Brabham-BRM, il secondo sulla fida Lotus Climax. Frank Gardner, Denny Hulme e Innes Ireland sono ad un giro, mentre il grande Jack Brabham soffre il ring del lago e vede il traguardo solo dopo due giri.

I sigari a quattro ruote rendono rovente lo strip di asfalto sicano. Mandano in fuori giri i cuori degli appassionati, che impazziscono di fronte a quella giostra a motore, creatrice di cavalieri del rischio, ancora oggi scolpiti nelle galassie di neuroni di appassionati dalle grigie capigliature.

Nello stesso anno, il 1965, Alan Rees, futuro socio fondatore della MARCH con l'attuale Presidente FIA Mike Mosley, nel Premio Pergusa di Formula 3, ha la meglio per due decimi di secondo su Jocken

Rindt e Mike Beckwith, tutte e tre su Brabham BT16 /Cosworth SCA.

Il 7 agosto del '66 PAM ovvero Marsilio Pasotti scatta dalla 3^a posizione sulla griglia di partenza per tagliare il traguardo dopo 1h.25m.7" a bordo della splendida Ferrari 206 S, telaio 016, precedendo la Porsche 906 di Charles Voegle, nella Enna City Cup. Il plateau di partenza è composito ma splendido. Alfa Romeo Giulia TZ, Simca -Abarth 2000 SP e 1300 Bialbero, Ferrari 250 Le Mans.

Il 1967 è l'anno della vittoria di Ninni Vaccarella alla guida di una candida Ford GT40, nella Coppa Città di Enna. Precede l'altro siciliano Alfio Gambero su Abarth 1300 OT e Dieter Spoerry sulla Porsche 908LH.

Nell'anno del maggio parigino, il 1968, il Grand Prix del Mediterraneo, ora rovente prova del Campionato Europeo di Formula 2, vede protagonista il futuro Campione del Mondo di Formula 1 (poi assegnato alla memoria) Jochen Rindt su Brabham BT23, che vince in volata su Piers Courage al volante della Brabham BT23 di Frank Williams.

A riprova delle velocità e delle volate che caratterizzavano le gare sull'asfalto siciliano è il tempo di arrivo. I primi due infatti vengono dati con lo stesso tempo di transito sulla linea del traguardo: 1h 02'40,6". Con lo stesso tempo vengono classificati



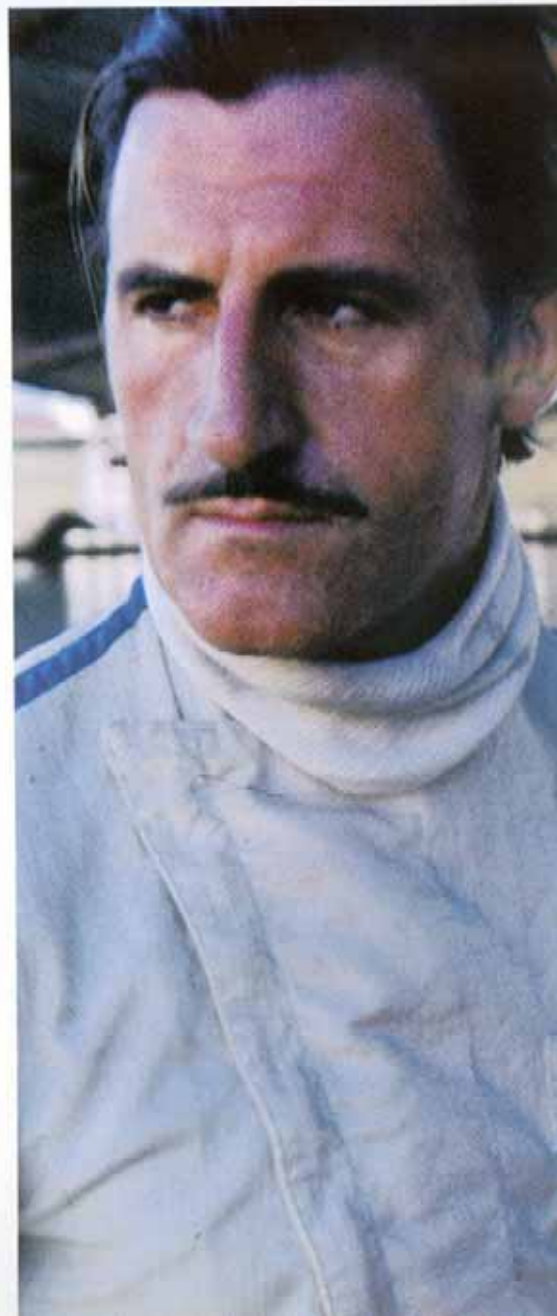
Nella pagina precedente (in senso orario): i box di Pergusa durante la corsa di Formula 2 del 1967. In primo piano la Matra di Servoz Gavin (Archivio AUTOCOLLEZIONI magazine); gruppo di Formula 2 sul Circuito nel 1967: Schlessler è in testa (Archivio AUTOCOLLEZIONI magazine); la Matra di Stewart in preparazione (Archivio AUTOCOLLEZIONI magazine); una bella Ferrari 250 Le Mans in gara a Pergusa nel 1968 (Archivio AUTOCOLLEZIONI magazine)

Al lato: Derek Bell nei box della pista siciliana in occasione del G.P. del Mediterraneo di Formula 2 del 1968.

Sotto (sinistra): Ickx su Ferrari F2 durante il VII G.P. del Mediterraneo del 1968.

Sotto (destra): Graham Hill a Pergusa, 1968.

Più in basso: Joseph Siffert a Pergusa, 1968.



pure il terzo ed il quarto, rispettivamente Tino Brambilla, su Ferrari 166 V6 e Gianclaudio "Clay" Regazzoni, su Tecno 68/ Cosworth FVA.

Piers Courage si prenderà la rivincita l'anno successivo, il 1969. Piers, al volante della stessa Brabham di Frank Williams dell'anno precedente, precede Jonny Servorz-Gavin su Matra MS/7 Cosworth FVA e Françoise Cevert, sulla Tecno 68. La Tecno, con il modello 70, si prenderà la rivincita l'anno successivo (1970) con il pilota Campione a fine stagione, Clay Regazzoni che batte Siffert per 3/100 sec. Ora sulla mitica BMW F2 modello 270. Terzo è "Pierino la peste" Jacky Ickx pure sulla monoposto della Bayerische Motoren Werke. Quarto e quinto sono altri due assi del volante: il futuro Campione del Mondo di Formula 1 Emerson Fittipaldi e il tedesco dal nome "da corsa" Rolf Stommelen, già vincitore in Sicilia della Targa Florio con la Porsche e grande Campione con Surtees, March-Alfa Romeo, Eifeland e Lola in Formula 1.

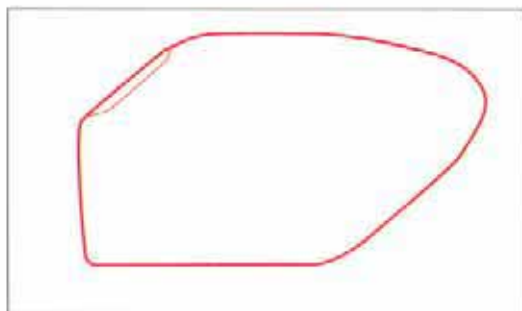
Il caldo clima siciliano avrebbe potuto indurre costruttori e squadre a fare del Circuito di Pergusa una pista di prove invernali, invece le nuove esigenze tecniche che rifuggono la velocità pura non hanno mai consentito tale utilizzo. Invero - ironia della sorte - l'unica volta che un grande costruttore come la Ferrari volle a fine del '69 testare la propria arma per il Mondiale Marche del 1970, la splendida Sport Ferrari 512S con Vaccarella e Schetty, sulla conca perugusina calò un vento gelido con pioggia e quasi neve, che tramutò quella prova siciliana in un british racing test degno del più grigio Silverstone.

Su Pergusa in tempi recenti si alzano periodicamente le ire di ambientalisti e personaggi che con lo sport motoristico (e di tutto quanto allo stesso deriva in termini turistici ed economici) non hanno forse grande conoscenza. Qualunque sarà il futuro dell'unico (attivo) autodromo del Mediterraneo (perché non pensare ad un primo Gran Premio di Formula 1 da intitolare magari a Malta o ad un paese rivierasco emergente?), non potrà mai essere cancellato il grande passato che ha visto la nascita e la maturazione di grandi Campioni, di grandi squadre, dei loro team-manager e di prestigiosi marchi.

Siamo sicuri che, come Proserpina emerge per una parte dell'anno dalle acque del lago, portando con sé la Primavera, così l'Autodromo del Mediterraneo, saprà trovare sempre un futuro e forse, come il titolo di una pellicola del mitico 007, per la pista di Pergusa, il "domani non muore mai"!



Enna Pergusa
Grand Prix Circuit (1961-1969)



In alto: la variante di "emergenza" creata, ove sorge l'attuale paddock, nel 1970 per la Coppa Città di Enna. Si noti la stradella di servizio che circonda il Circuito, all'epoca ancora in terra battuta (Archivio Ariosto).

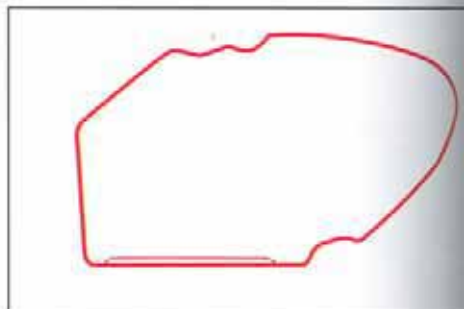
Sopra: la piantina del Circuito di Pergusa negli anni 1961/69

Sotto: Jonathan Williams accanto al pilota gentleman nisseno Carmelo Giugno (Archivio Ariosto)



Sotto: La Piantina del Circuito di Pergusa dal 1971 al 1975.

Enna Pergusa
Grand Prix Circuit (1971-1975)



Piers Courage vincitore del Gran Premio del Mediterraneo di Formula 2 del 1969. Si noti dietro di lui il suo team-manager, un giovane Frank Williams (Archivio Ariosto)





Sopra: Gilby-BRM F1 1962 iscritta al Gran Premio del Mediterraneo di F1 a Pergusa nel 1962 (da: *Auto Italiana* 1962).

Sotto: configurazione attuale dal 1996 compresa la chissane Schumacher.

Più in basso: anche i Classici dell'Audacia hanno rivolto l'attenzione al Circuito di Pergusa.

A lato: Jackie Stewart a Pergusa poco prima della partenza del G.P. del Mediterraneo di Formula 2 del 1967, accanto alla sua Matra-Ford

Enna Pergusa Grand Prix Circuit

