



F. Junior

Da quest'anno balla da sola

Negli ultimi anni avevamo assistito ad una lenta agonia della F. Junior, con schieramenti sempre più striminziti e polemiche sempre più infuocate legate all'utilizzo del motore fornito da Autoalberta, che sembrava preludere ad una morte pressoché certa della categoria. Invece, proprio nel momento in cui la Sias ha deciso di "staccare la spina" per lanciare una nuova categoria, la "vecchia" F. Junior ha ritrovato una nuova vitalità e si appresta ad affrontare il primo campionato "in proprio".

Allo scopo è stata costituita l'Associazione F. Junior, che raggruppa team e piloti e si è occupata di promuovere un proprio campionato trattando con i vari autodromi l'inserimento in calendario di prove della F.

Junior e varando un proprio regolamento tecnico con l'aiuto del commissario tecnico Gianfranco Paccini, che fungerà da referente e sarà presente alla maggior parte delle manifestazioni occupandosi anche delle verifiche.

Abbiamo chiesto a Francesco Terra, neo presidente dell'Associazione, con quali premesse parte questa prima stagione

del nuovo corso? «Per noi sarà un anno importante, un po' il battesimo del fuoco, perché dopo anni di gestione Sias dovremo camminare con le nostre gambe. Le previsioni per il momento sono abbastanza incoraggianti: non ci aspettiamo certo i grandi numeri di alcuni anni fa, d'altronde il momento economico difficile fa soffrire un po' tutte le categorie, ma contiamo di restare sulla media di presenze dell'anno scorso, con circa 14-15 macchine. Fortunatamente abbiamo uno zoccolo duro composto da piloti che si gestiscono in proprio le macchine, ma anche altre squadre che sono alla ricer-

La gloriosa categoria abbandona per sempre la "protezione" della Sias e prova a far da sola. Ritornando all'antico per quanto riguarda la preparazione tecnica.

ca di piloti, perciò sarà nostro compito creare interesse intorno alla categoria».

Come? «Da quando a febbraio 2010 la Sias annunciò la dismissione di queste vetture e la volontà di dar vita a una nuova formula, stiamo lavorando a questo progetto. Attraverso una serie di riunioni ci siamo dati un regolamento tecnico e uno sportivo che abbiamo presentato alla Csai a giugno,

nei termini fissati. Poi, per far conoscere la categoria ai neofiti abbiamo organizzato delle giornate in pista, pubblicizzate tramite internet (www.formulajunior.it, dove è possibile trovare tutte le informazioni e scaricare la modulistica) e altri mezzi, dove ad un prezzo politico, in pratica i costi vivi, era possibile provare le monoposto; l'unica condizione era il non aver mai corso precedentemente in F. Junior. Nelle tre giornate organizzate nel 2010 abbiamo fatto girare circa una cinquantina di persone, con un paio di ragazzi che hanno disputato alcune gare (Gabriele Larini, figlio di Nicola, ha corso l'ultima gara a Varano).

Un'idea che porteremo avanti anche quest'anno. Inoltre, va detto che mentre l'anno scorso avevamo effettuato alcune gare inserite nel contesto del Trofeo Minicar,

quest'anno ci sarà a tutti gli effetti un Trofeo Csai F. Junior, su sette appuntamenti di cui tre con gara doppia. Una formula che vorremmo sviluppare in futuro, sia per ottimizzare i costi sia perché rappresenta un incentivo in più per quei piloti che dovessero avere qualsiasi problema in gara. Peraltro, in queste tre occasioni la tassa di iscrizione resterà invariata rispetto alla gara singola».

Tasse d'iscrizione che però sono aumentate? «Abbiamo cercato di proporre un pacchetto completo che ad un costo fisso (650 euro, + 250 euro per iscrizione al campionato oppure 40 euro a gara) offre sia le spese di iscrizione alla gara sia due turni di prove libere, che alla fine fanno tutti».

Avete avuto difficoltà a trovare spazio per le vostre gare? «No. Abbiamo avuto un buon riscontro presso gli autodromi a cui ci siamo rivolti, forse perché ci siamo presentati bene e fatto subito chiarezza su quella che avrebbe potuto essere la nostra offerta economica, che nella maggioranza dei casi è stata accettata».

Però l'unica gara in calendario a Monza è ancora in forse: ci sono problemi con la Sias? «No. Personalmente ci tengo ad avere ottimi rapporti con la Sias e non nascondo che per questo anno di rodaggio ci hanno dato una buona mano, perciò devo rendere merito a determinate persone in Sias. Io presumo sia un problema di tempistica di organizzazione del fine settimana. Peraltro vorrei approfittare dell'occasione per precisare che l'attuale associazione, pur partendo dalle ceneri di quella precedente (presieduta da Giuseppe Marabotto, ndr.) e avendo un nome simile nasce con finalità differenti: mentre la vecchia associazione voleva essere propositiva nei confronti di una categoria che si voleva proseguisse con la gestione Sias, l'attuale nasce per gestire direttamente la categoria e il calendario del Trofeo F. Junior».

Uno dei capisaldi del nuovo corso della F. Junior riguarda il ritorno al motore con preparazione libera, chiesto da anni a gran voce da gran parte dei partecipanti alla categoria. A fronte di una serie di riunioni, coordinate tecnicamente da relativo alla preparazione del motore Fiat Fire 1.200 che consente l'utilizzo di alcuni particolari liberi, come l'albero a camme (con alzata massima di 9,6 mm.), i pistoni ed i piattelli valvola, mentre la maggior parte degli altri pezzi potranno essere lavorati partendo da quelli di serie, e dove è presente la marchiatura Fiat dovrà essere mantenuta. Inoltre, il distanziale tra collettore di aspirazione e carburatore

sarà di materiale libero ma con altezza massima di 30 mm, mentre il diffusore del carburatore potrà avere un diametro massimo di 24 mm.

Ricordando quanto avvenne in passato, che portò all'utilizzo del monomotore, non è che queste libertà porteranno a nuove polemiche? «Le scelte che hanno portato a questo regolamento sono scaturite da una serie di riunioni a cui erano presenti piloti e preparatori», spiega Paccini. «In generale ho riscontrato un clima costruttivo e un entusiasmo piacevole. Inoltre, io ho voluto anche cautelare il mio operato, visto che fungerò da referente e controllore. Infatti, non vorrei dover arrivare al punto di eseguire smontaggi totali per verificare la conformità, perché chi si affida a un preparatore in questo caso dovrebbe accollarsi l'onere di pagare il rimontaggio del propulsore da parte dello stesso preparatore. Perciò abbiamo scelto di lasciare determinate libertà proprio per evitare che per controllare l'originalità di un pezzo si incida sui costi. Il concetto è stato proprio quello di vincolare meno cose per semplificare i controlli, che per quanto riguarda le cose principali quali cilindrata, corsa pistone, diametro diffusore e altro, possono essere eseguite velocemente con le normali attrezzature di cui dispongo. Naturalmente non è escluso che nel corso della stagione vi possano essere verifiche più approfondite».

L'aumento delle potenze potrebbe mettere in crisi la trasmissione? «Ho sentito parlare di potenze nell'ordine degli 85-90 CV, ma non credo ci saranno problemi con i cambi, dei quali peraltro saranno disponibili vari esemplari (Fiat 500/704; Autoalberta; Bacci F. Junior), mentre il rapporto finale sarà fisso».

Comunque, a fronte di questa libertà di preparazione è facile ipotizzare una lievi-

tazione dei costi? «Non sono un tecnico - ammette Terra - comunque così facendo viene lasciata libertà al buon senso di preparatore e pilota trovare il giusto compromesso tra prestazioni e affidabilità. Se poi dovessimo riscontrare durante la stagione una certa criticità della trasmissione valuteremo se intervenire per il prossimo anno. Per quanto riguarda i costi è vero che teoricamente questa libertà di preparazione potrebbe far pensare ad un incremento, ma va detto che siccome le lavorazioni saranno possibili solo per asportazione di materiale tutti potranno lavorare sui particolari di serie senza doverne acquistare in grande quantità per poter scegliere quelle con il minore peso o le lavorazioni di base migliori. Perciò, credo che in definitiva non ci sarà un reale innalzamento dei costi».

È stata presentata la nuova F. Monza, cosa ne pensa? «La tecnica va avanti ed è giusto che si propongano cose nuove che guardano al futuro. La macchina ha degli spunti interessanti, anche se sono un po' in ritardo sui programmi. Comunque l'importante sarà verificare quali saranno i costi reali per fare una stagione, perché non dimentichiamoci che tutti questi trofei si posizionano nella fascia economica. Infatti, credo che il nostro punto di forza sia quello di mantenere sostanzialmente i costi della scorsa stagione, con una forbice che può andare dai 2.200 ai 3.000 euro a gara in funzione delle varie realtà, che credo siano cifre decisamente interessanti come etry level nelle monoposto, per una categoria molto competitiva e una macchina che per essere portate al limite richiede una buona tecnica. Inoltre, vorrei sottolineare che noi siamo forse l'unica categoria, oltre alla F. 1, che non è monotipo».

Quindi lunga vita alla F. Junior.

E. Mosca

In apertura, Maurizio Giordano vincitore del 46° Trofeo Cadetti. La F. Junior 2011 ha debuttato ad Imola con due gare extra campionato, vinte entrambe da Sabino De Castro (a destra).

