

BREUS

Acumulació de targetes per a Canamasas.

Sancions a dojo per a Sergi Canamasas en les curses de la GP2 a Monza. Dissabte, el català va rebre un box a través per col·locar-se fora de posició en la graella, i ahir li van ensenyar la bandera negra (exclusió) en veure's embolicat en un reguitzell d'incidents. Palmer segueix sent el líder del certamen. ■

Cursa feixuga d'Àlex Riberas.

El pilot barceloní va patir en la cita de la Porsche Supercup a Monza. Endarrerit en la graella, va acabar 14è després d'un parell de sortides de pista, en una cursa que va guanyar Sven Müller, company de Riberas en el Porsche Junior Team. ■

Palou consolida el subcampionat.

Alex Palou es manté segon en l'Eurofórmula Open, després de les dues curses disputades a Spa. El líder de la competició, Andy Stuvik, va guanyar-les totes dues, i el jove pilot del Circuit de Barcelona-Catalunya, de 17 anys, va ser segon dissabte i quart ahir. ■

L'ANÀLISI

Albert Fàbrega. Analista tècnic de la F-1 a TV3



Més segura i menys mítica

La seguretat s'ha convertit en un dels cavalls de batalla de la FIA en aquests últims anys. Intentar evitar accidents és gairebé impossible quan parlem d'un esport d'alt risc en què les manobres es realitzen a altes velocitats i, per si no fos prou, en el context de la competició com a *leitmotiv*.

Però la FIA sí que ha aconseguit grans resultats a l'hora de minimitzar les conseqüències d'aquests accidents. Un costós treball d'investigació que ha avançat implacable en diversos fronts i que afecten el vessant tècnic, l'esportiu i també l'organitzatiu.

Absorció d'energia en els impactes, seguretat activa i passiva, materials ignífugs... són àmbits en els quals s'ha obligat els constructors a reduir les seves ambicions en l'aspecte tècnic i esportiu per poder adaptar-se a unes normatives cada cop més exigents, i amb les quals la FIA s'ha mostrat sempre –en això, sí– estricta i intransigent.

Amb el pas del temps, el reglament també ha sofert modificacions importants, amb l'objectiu de reduir les prestacions dels monoplaques. No hem d'anar gaire lluny per recordar aquells pneumàtics amb solcs, o la pèrdua de potència progressiva dels propulsores, o les limitacions aerodinàmiques



El revolt de la Parabolica, amb la nova escapatória asfaltada ■ A.F.

L'escapatória asfaltada de la Parabolica respon a la tolerància zero de la FIA en matèria de seguretat

ques o la prohibició de les suspensions actives...

Però si intens ha estat el treball de la FIA en la millora de la seguretat en els monoplaques, els circuits també han hagut de posar fil a l'agulla per complir amb les exigències de la federació en ma-

tèria de seguretat, que han obligat fins i tot a variar les traçades d'alguns circuits.

La F-1 arribava al vell Autodromo di Monza enmig de la polèmica aixecada arran de la modificació de l'escapatória de la Parabolica, un dels revolts més mítics, ràpids i complicats del calendari mundial.

A instàncies de la FIA, els gestors del circuit italià han asfaltat part de la zona de grava i herba que abans actuaven de frontera entre la glòria i, en alguns casos, la

tragèdia. De fet, el traçat no ha variat en cap aspecte: s'hi ha mantingut la línia i ni tan sols s'hi ha reasfaltat la superfície.

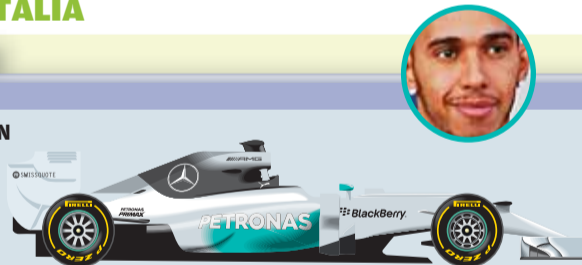
Però el fet que els pilots sàpiguen que sortir-se de la traçada ja no és sinònim de tenir una sortida de pista a alta velocitat (a aquest revolt s'hi arriba a 340 km/h) fa que busquin els límits de l'adherència amb més confiança, conscients de la disminució del perill, perquè ara anar més enllà de la línia blanca no els deixa sense poder seguir a la pista. De fet, a la zona on els pilots podrien haver aprofitat el nou asfalt per allargar la seva traçada s'hi ha col·locat AstroTurf (herba artificial), que actua d'element dissuasiu.

Gràcies a aquesta feina i, sobretot, a la fermesa en les seves convencions, la F-1 no ha hagut de lamentar més víctimes d'ençà de la mort d'Ayrton Senna i Roland Ratzenberger aquell fatídic cap de setmana de l'1 de maig d'ara fa vint anys. La modificació de l'escapatória de la Parabolica ha encetat un debat sobre l'equilibri entre risc i seguretat que aviat ens tocarà de prop, i és que diuen que l'asfaltadora de la FIA ha posat rumb cap a Suzuka i Barcelona. La FIA ho té clar i –diguin el que diguin– els pilots, també: la seguretat, abans que res.

GRAN PREMI D'ITÀLIA

Classificació

1 Lewis HAMILTON
Mercedes
1h19:10.236
Respecte a la graella: =
Nombre de pit-stop: 1



	DIFERÈNCIA AMB EL 1r	GRAELLA	PIT-STOP
2. Nico ROSBERG [Mercedes]	3.175	=	1
3. Felipe MASSA [Williams-Mercedes]	25.026	▲ 1	1
4. Valtteri BOTTAS [Williams-Mercedes]	40.786	▼ 1	1
5. Daniel RICCIARDO [Red Bull-Renault]	50.309	▲ 4	1
6. Sebastian VETTEL [Red Bull-Renault]	59.974	▲ 2	1
7. Sergio PÉREZ [Force India-Mercedes]	1:02.518	▲ 3	1
8. Jenson BUTTON [McLaren-Mercedes]	1:03.063	▼ 2	1
9. Kimi RÄIKKÖNEN [Ferrari]	1:03.535	▲ 2	1
10. Kevin MAGNUSSEN [McLaren-Mercedes]	1:06.171	▼ 5	1
11. Daniil KVIAT [STR-Renault]	1:11.184	▲ 10	1
12. Nico HÜLKENBERG [Force India-Mercedes]	1:12.606	▲ 1	1
13. Jean-Eric VERGNE [STR-Renault]	1:13.093	▼ 1	1
14. Pastor MALDONADO [Lotus-Renault]	1 volta	▲ 2	1
15. Adrian SUTIL [Sauber-Ferrari]	1 volta	▼ 1	1
16. Romain GROSJEAN [Lotus-Renault]	1 volta	▲ 1	1
17. Kamui KOBAYASHI [Caterham-Renault]	1 volta	▲ 1	1
18. Jules BIANCHI [Marussia-Ferrari]	1 volta	▲ 1	1
19. Marcus ERICSSON [Caterham-Renault]	2 voltes	▲ 3	1
20. Esteban GUTIÉRREZ [Sauber-Ferrari]	2 voltes	▼ 5	3
RET Fernando ALONSO [Ferrari]	volta 28		
RET Max CHILTON [Marussia-Ferrari]	Volta 5		

Pilots

	Austràlia	Malàisia	Bahrain	Xina	Catalunya	Mònaco	Quebec	Austria	Anglaterra	Alemanya	Hongria	Bèlgica	Itàlia	Singapur	Japo	Rússia	EUA	Brasil	Abu Dhabi	TOTAL
1. Nico Rosberg	25	18	18	18	18	25	18	25	ret	25	12	18	18							238
2. Lewis Hamilton	ret	25	25	25	25	18	ret	18	25	15	15	ret	25							216
3. Daniel Ricciardo	exc	ret	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25	10							166
4. Valtteri Bottas	10	4	4	6	10	ret	6	15	18	18	4	15	12							122
5. Fernando Alonso	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	ret							121
6. Sebastian Vettel	ret	15	8	10	12	ret	15	ret	10	12	6	10	8							106
7. Jenson Button	15	8	-	-	8	12	-	12	ret	4	1	8	4							72
8. Nico Hülkenberg	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	ret	1	-							70
9. Felipe Massa	ret	6	6	-	-	6	-	12	ret	ret	10	-	15							55
10. Kimi Räikkönen	6	-	1	4	6	-	1	1	ret	-	8	12	2							41
11. Sergio Pérez	1	ns	15	2	2	ret	-	8	-	1	ret	4	6							39
12. Kevin Magnussen	18	2	ret	-	-	1	2	6	6	2	-	-	1							38
13. Jean-Eric Vergne	4	ret	ret	-	ret	ret	4	ret	1	-	2	-	-							11
13. Romain Grosjean	ret	-	-	ret	4	4	ret	-	ret	ret	ret	-	-							8
15. Daniil Kviat	2	1	-	1	-	ret	ret	ret	6	ret	-	2	-							8
16. Jules Bianchi	-	ret	-	-	-	2	ret	-	-	-	-	-	-							2
Adrian Sutil	-	ret	ret	ret	-	ret	-	-	-	ret	-	-	-							-
Esteban Gutiérrez	-	ret	ret	-	-	ret	-	-	ret	-	ret	-	-							-
Max Chilton	-	-	-	-	-	-	ret	-	-	-	-	-	-							-
Kamui Kobayashi	ret	-	-	-	ret	-	ret	-	-	-	ret	-	-							-
Marcus Ericsson	ret	-	ret	-	-	-	ret	-	ret	-	ret	-	-							-
Pastor Maldonado	ret	ret	-	-	-	ret	ret	-	-	-	-	-	ret							-

Constructors

	Austràlia	Malàisia	Bahrain	Xina	Catalunya	Mònaco	Quebec	Austria	Anglaterra	Alemanya	Hongria	Bèlgica	Itàlia	Singapur	Japo	Rússia	EUA	Brasil	Abu Dhabi	TOTAL
1. MERCEDES	25	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18	43								454
2. RED BULL	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35	18							272
3. WILLIAMS	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15	27							177
4. FERRARI	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18	2							162
5. McLAREN	33	10	-	-	-	8	14	6	18	6	1	8	5							110
6. FORCE INDIA	9	10	25	10	3	10	10	4	7	-	5	6								109
7. TORO ROSSO	6	1	-	1	-	-	4	-	3	-	2	2	-							19
8. LOTUS RENAULT	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-							8
9. MARUSSIA FERRARI	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-							2