

# Simo Lampinen



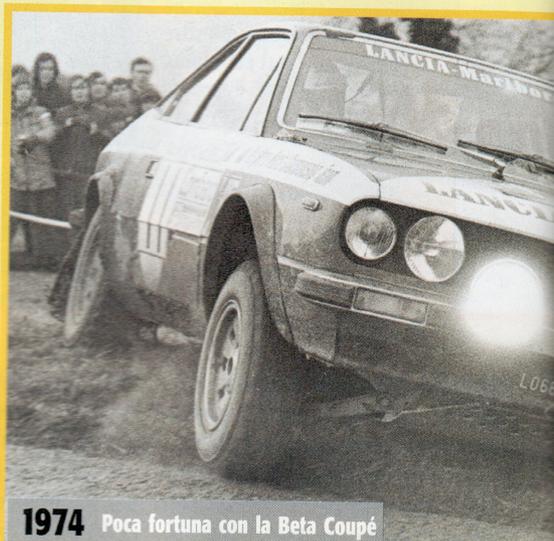
1967 Ufficiale Bmc con la Mini Cooper



1978-'79 Fine carriera con la Triumph Tr7



1972 All'Alpenfahrt con la Fulvia



1974 Poca fortuna con la Beta Coupé

"Bisogna lavorare con molta pazienza, programmare con scrupolosità il tutto. Abbiamo delle priorità: la sicurezza, il percorso, la comunicazione, i risultati, la stampa, le foto. Ci vuole una grande organizzazione: cominciamo dalla commissione. Siamo in dieci ed elaboriamo e prepariamo il progetto anno per anno. Sotto a queste dieci persone ce ne sono altre 100 che portano avanti il progetto e risolvono man mano le varie problematiche. Poi, quando si è in prossimità del rally, il numero delle persone arriva a 4000! Quindi, come potrete capire, per coordinare il tutto serve un'ottima organizzazione".

## Quanto occorre per organizzare una gara come l'ex-1000 Laghi?

"Tutto l'anno. Appena finita un'edizione si ricomincia subito, per correggere eventuali problemi e portare nuovi miglioramenti. Ormai,

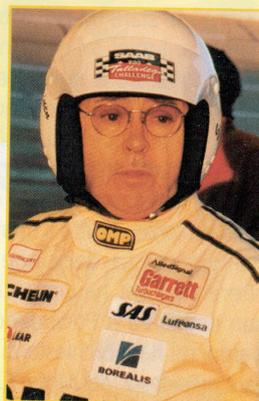
con le regole imposte - giustamente - dalla Fia, per avere o mantenere la titolazione mondiale non si può più sbagliare nulla. Molte gare premono per poter entrare nel circuito iridato e quindi non bisogna farsi trovare impreparati, bisogna che tutto sia curato nei minimi particolari".

## Nell'organizzare questa gara quale è la componente che crea maggiori difficoltà?

"Da quando David Richards ha acquisito i diritti da Bernie Ecclestone i rally sono molto cambiati. Per noi la cosa più difficile da studiare e preparare è l'itinerario. Creare un buon percorso, che vada bene per i concorrenti, per la sicurezza e per il pubblico, è la cosa che ci impegna di più".

Lampinen ci fa cenno di seguirlo: entriamo nel suo studio.

"Prendiamo ad esempio una prova speciale di quest'anno, Ounin-



**Far somigliare sempre più i rally a gare in circuito finirà con lo spingere le Case alle corse in circuito**

ponhja: è lunga 34 chilometri e per i nostri standard ha un elevato coefficiente di pericolosità.

Ebbene, per la sicurezza abbiamo diviso questa speciale in 32 settori. In un settore ci sono 48 persone, in un altro 12, poi ancora 32 e così via fino ad arrivare ad un totale di 700, solo per questa prova! Lo scorso anno erano 650, ne abbiamo messe 50 in più. Risolto il problema sicurezza, passiamo ad analizzare con la mappa e la grafica come far affluire e defluire il pubblico senza che questo comporti rallentamenti per la gara. Contemporaneamente bisogna studiare le strade alternative per i mezzi di soccorso, che devono avere sempre il percorso libero. Fotografiamo con la camera digitale tutta la prova. Poi, in commissione, guardiamo le immagini e studiamo per ogni settore la distanza di sicurezza per il pubblico. Tutto il piano va poi