

Dopo il dramma di Imola

Si sperimentano nuove soluzioni: telai indistruttibili, ma sono tornati i serbatoi laterali. Dai «turbo» ai motori aspirati: è diminuita la potenza ma le auto vanno più forte. E il presidente della Fisa, Balestre si affida... al buon Dio

Pilotare un proiettile: una micidiale Formula

Berger
«Il muretto mi veniva incontro»

ROMA «Sto bene, c'è di peggio» ha detto come uscendo da un brutto incubo Gerhard Berger dal letto dell'ospedale di Innsbruck dove si trova ricoverato il ferito medico parla di una frattura della scapola destra e di una costola, una leggera commozione cerebrale e lesioni all'occhio. Berger ha affermato di ricordarsi quasi tutto dell'incidente. I terribili momenti in cui si è accorto che alla curva Tamburello la sua Ferrari «proseguiva solo diritto», il muretto di cemento che gli veniva incontro, l'impatto tremendo. «Deve essersi rotto, qualcosa davanti» racconta il pilota tirolese facendo delle ipotesi sull'origine dell'incidente. Berger, che potrebbe essere dimesso a fine settimana, dovrà osservare un mese e forse oltre di riposo. Sarà quindi costretto a saltare i prossimi due Gran premi di Montecarlo e Città del Messico, in programma rispettivamente il 7 e il 28 maggio. Potrebbe quindi rientrare il 4 giugno nel Cp degli Stati Uniti, a Phoenix.

Intanto la Ferrari ha precisato che disputerà le prossime gare con una sola macchina, quella di Nigel Mansell. Secondo Maranello, inoltre, l'incidente non sarebbe stato causato dall'attonito stacco come aveva affermato ieri il pilota belga Thierry Boutsen. Ieri, infatti il presidente del Consiglio Cirico De Mita si è congratulato con Ermete Amadesi responsabile dei servizi antincendio del circuito di Imola. Negli ambienti di Palazzo Chigi si apprende che Amadesi e i primi soccorritori di Berger saranno proposti per una onorificenza al valore civile.



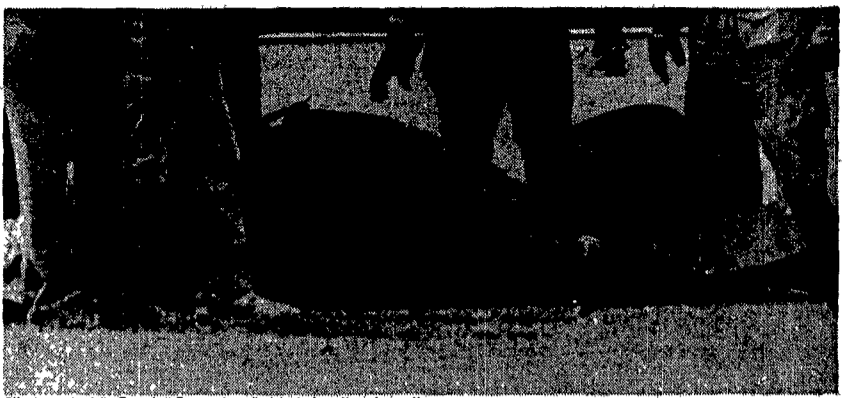
La prontezza dei soccorritori ha salvato Berger

È scomparso il fuoco su una monoposto di Formula 1. Un fenomeno che non si registrava da svariati anni e praticamente scomparso con l'avvento dei motori turbo nel 1977. Unica eccezione l'incidente mortale occorso a Elio De Angelis nel 1986. A che punto è la sicurezza di queste monoposto aspirate? Cosa si sta facendo per i serbatoi, nuovamente laterali e per questo portatori di tragici roghi del passato?

LODOVICO BASALI

BOLOGNA Tutto quello che è legato alla Ferrari suscita sempre clamore. Vuoi per le vittorie per le sconfitte che per gli incidenti. Quanto accaduto a Gerhard Berger ripropone il problema della prevenzione di possibili cedimenti meccanici di una moderna monoposto di Formula 1. Non disgiunto ovviamente dalla capacità del telaio di assorbire l'urto anche causato da una errata manovra del pilota. In questo, la 640 di John Bar-

nard si è dimostrata eccezionale se si pensa alla decelerazione subita da 280 chilometri orari a velocità praticamente zero. Il grido di allarme si levò comunque prima di questo mondiale '89 ancora sembra all'insegna delle McLaren Honda. Ci sono nuovamente i serbatoi laterali, fu detto. Ma come? Con i turbo non erano collocati dietro le spalle del pilota? Spiegazione dei costruttori abbiamo i motori più lunghi anche a 12 cilindri per



Ciò che resta della Ferrari di Berger dopo il violento impatto col muretto

ciò bisogna variare la distribuzione dei pesi. Fatto sta che vengono alla mente tragedie accadute anche a conduttori delle monoposto di Maranello. Chi non ricorda il povero Lorenzo Bandini bruciato vivo a Montecarlo con la macchina ribaltata senza che nessuno facesse niente? O quello analogo del 1973 a Zandvoort in Olanda occorso all'inglese Roger Williamson?

In quelle occasioni non venne fermata neppure la corsa quasi si fosse nell'arena con i gladiatori pronti a morire. Niki Lauda al Nurburgring (Germania) fu forse fortunato quanto Berger pur se porta ancora i segni di quella in spiegabile uscita. Era il 1976 e solo l'audacia di alcuni piloti fermatisi lo salvò. Da allora molti circuiti hanno compiuto passi da gigante i sistemi antincendio delle monoposto automatici sono molto migliorati. Ma le prestazioni sul

giro non accennano a calare. L'evoluzione tecnica evidentemente non si può fermare non riescono ad adeguarsi. Pur con meno potenza dei motori turbo infatti quest'anno le Formula 1 vanno più forte merito dell'evoluzione delle gomme del telaio dell'aerodinamica e della possibilità che ha il pilota di accelerare prima all'uscita di una curva. Ne consegue un maggior impegno da parte dello stesso con numerose uscite di strada registrate nelle prime due gare. Purtroppo Philippe Streiff vittima di un incidente in Brasile rischia di rimanere paralizzato anche a causa di questi abilitati sempre più stretti ed angusti.

Il Consiglio mondiale dello sport automobilistico ha tenuto il 17 aprile scorso a Parigi una riunione in cui sono state prese alcune decisioni che dovranno essere ratificate in

futuro. Per il '90 si prevede di aumentare le dimensioni della cellula di sopravvivenza del pilota alzare i roll bar sulla sua testa proteggere maggiormente i serbatoi e variare i sistemi di effettuazione del crash test. Quest'ultima non è altro che una prova di urto a cui viene sottoposta la scocca di una monoposto. Molte scuderie hanno fatto sapere di non essere in grado di costruire una nuova macchina all'anno. Si tratta di quei piccoli assemblatori che già fanno fatica a finire una stagione e che non possono certo permettersi le spese sostenute dai cosiddetti top-teams. Spesso costoro sono obbligati ad utilizzare maglierie e particolari meccanici di una F1 che spesso edono per affaticamento esattamente come avviene sugli aerei di certe compagnie charter un po' in tutto il mondo. Pur se sulla Ferrari grava il sospetto di una rottura

meccanica non è certo il caso di accomunarla a questa tendenza Semmai all'aspirazione di ogni componente, che spesso i piloti toccano senza fiatare per la paura di perdere il posto.

Alain Prost è uno dei più sensibili a questo problema e come rappresentante è stato avvertito del «dramma» presentato a Parigi. «Dobbiamo anche ringraziare il buon Dio, ha detto Balestre domenica scorsa, l'incidente di Berger il presidente della Fisa (Federazione internazionale dello sport automobilistico) è sempre più spesso in giro per i box dei vari circuiti ad emettere comunicati o a fare proclami. Ma appare sempre più un cane che non morde il vero padrone della situazione è proprio Bernie Ecclestone che nella Formula 1 trova molti anni o sono una vera e propria miniera inesauribile. Solo che eccoste ululanti, di tanto in tanto corrono.

Quei 200 volontari che «bruciano» il fuoco

«Laudato si, mi Signore, per frate fuoco, per lo quale ennalumini la nocte. Et ellu è bellu et iucundu et robusto et forte». La laude al fuoco di San Francesco d'Assisi compare nella cartella stampa della Cea, l'azienda che ha sede a Castenaso vicino Bologna e alla quale Gerhard Berger deve la sua sopravvivenza. Dalla produzione di estintori alla Cea corse, un'associazione di 200 volontari

BOLOGNA Il fuoco sprigionatosi dalla delagrazione di un ordigno inesplosivo gli procurò orribili ustioni agli arti inferiori. «Verso la fine della seconda guerra mondiale ed Ermete Amadesi sopravvissuto alla terribile esplosione, decise di dedicare la propria esistenza alla lotta contro il fuoco. Era per così dire un vizio di famiglia. Già il padre Edmondo, viveva a lungo mill'anni nei vigili del fuoco come marciante volontario prima di aprire una ditta concessionaria di macchine antincendio nel 1934. Ermete fondò l'azienda Cea estintori poi dal

1968 si stabilì a Castenaso. Da allora sono sorti altri due complessi industriali di 3.000 metri quadrati ognuno, situati a Mordano vicino Imola e a C.A. dell'Orbo nei pressi di Bologna. Ma la vera fama della Cea cominciò nel lontano 1970. Allora anche l'autodromo di Imola dopo mille traversie si avviava ad entrare nella scena internazionale. Gli organizzatori della Sagis l'ente di gestione dell'impianto lavorarono alla costituzione della Cea Corse Regola principale il volontariato beninteso supportato da una valida preparazione

fisica e professionale. «Tutti gli uomini che si prestano per questo lavoro», spiega Fabio Nobis consigliere della ditta, «provengono da vaste esperienze maturate nei vigili del fuoco. Sono soprannominati i Leoni» della Cea un titolo che conquistarono a Monza nel 1978 quando spensero l'incendio della macchina di Ronnie Peterson in soli 20 secondi. Pensi che a bordo avevano 200 litri di carburante. Con Berger abbiamo dovuto intervenire in un'occasione. Era minore, ma anche la Cea opera anche negli autodromi di Vallelunga, Mugello, Pergusa e l'anno scorso faceva parte dei servizi antincendio del Gran Premio del Portogallo.

Purtroppo Peterson morì per un embolo causato dalle vaste fratture, continua Nobis, «per cui non avremmo neppure la possibilità di congratularci con lui». La dedizione dei 130 uomini presenti a Imola è stata senza pari. A parte i inci-

dente di Berger pochi forse intravedono cosa c'è dietro tutto l'apparato. «Al Enzo e Dino Ferrari avevamo 350 estintori», ci spiega Patrizia Amadesi, una delle due figlie del titolare, «4 fuoristrada Toyota con impianto polivalente di antincendio e verricello elettrico per il recupero delle macchinari in caso di uscita nelle varianti. Inoltre potevano contare su 19 automezzi veloci delle Alfa Romeo 75 3000 Giv 2500 e 2600. Su un Fiat Ducato era installata una speciale gru. Infatti con i moderni telai che hanno dimostrato tutta la loro resistenza grazie all'uso delle fibre di carbonio e kevlar, è molto più arduo cercare di sezionarli per poter estrarre il pilota».

Dunque una famiglia intera che gestisce in primo luogo la produzione di estintori ma che come immagine si identifica nelle corse. «Pensi che i nostri uomini hanno praticato un mese di fene», continua Patrizia

Amadesi - in quanto già dallo scorso 5 aprile le auto di Formula 1 erano in pista per le prove libere in questo periodo si sono allenati, hanno simulato degli incidenti con la comparsa del fuoco. Tutte cose che ci sono costate molti soldi, dato che abbiamo usato grandi quantitativi di fluobrene, la speciale sostanza chimica che uccide il fuoco in tempi rapidissimi».

E i compensi che chiedete agli autodromi? «Si tratta solo di un'attività sportiva», risponde Patrizia Amadesi, «ma una cosa va precisata domenica Gabriele Vivoli vigile del fuoco toscano di Borgo San Lorenzo è stato il primo ad arrivare con l'estintore. Poi si sono aggiunti subito Bruno Mignatti Paolo Verdi Franco Piffen Natalino Tugnoli Walter Celli e Giancarlo Ricculli che un romagnolo quest'ultimo è stato molto bravo ad estrarre Berger dall'abitacolo senza danni ma noi siamo

convinti che chiunque dei 130 uomini del percorso avrebbe operato alla stessa maniera. Il pilota austriaco ci ha chiesto i nomi dei singoli componenti noi gli abbiamo solo detto di ringraziare eventualmente la Cea corse che senza i commissari di gara e il servizio medico sarebbe comunque stata come una casa senza le fondamenta».

Proprio quelle che manca no a molti degli autodromi coinvolti nel campionato mondiale piloti di Formula 1. Fino allo scorso anno ad esempio c'era ancora in calendario l'assurdo percorso cittadino di Detroit, un vero e proprio buddello di cemento privo delle più elementari norme di sicurezza. Ora per fortuna si hanno cancellato. Ma l'impressione è che Bernie Ecclestone il cosiddetto padrone del grande circo pensi sempre a stipulare contratti che quadruplicano il giro d'affari, piuttosto che pensare alla incolumità dei piloti. □ L.A.

Adesso anche la maratona parla africano. Quegli imprevedibili neri degli altipiani

Le strade della maratona sono terra di conquista per gli atleti dell'Africa orientale. In otto giorni tre etiopi, un keniano e un tanzaniano hanno vinto cinque grandi maratone, quattro in Europa e una negli Stati Uniti, e le hanno vinte con prestazioni tecniche e agonistiche di prim'ordine. Ciò sembra avvalorare l'ipotesi che anche la maratona, il cui campione olimpico è italiano, stia diventando africana.

REMO MUSUMECI

Domenica 16 aprile le tipiche ventenne Keleke Metaferia ha vinto a Milano la maratona di Coppa del Mondo in 2:10:28. Lo stesso giorno il trentunenne tanzaniano Gidamis Shahanga dominava la maratona di Vienna in 2:10:29. In quella straordinaria domenica il trentunenne primatista del mondo Belayneh Dinsamo pure lui etioppe strappava i rivali a Rotterdam in 2:08:39. Lunedì 17 aprile Abebe Mekonnen tanto per cambiare etioppe anche lui vinceva la novantatreesima edizione della maratona di Boston la corsa più antica del mondo in 2:09:06. Il sensazionale poker africano è stato perfezionato in scala reale domenica 23 aprile a Londra dove il keniano campione del mondo Douglas Wakihuri ha battuto in volata in 2:09:03 l'australiano Steve Monaghan e il gibutino Ahmed Saleh. In otto giorni annollamo tre etiopi un tanzaniano e un keniano

vincitori di cinque maratone velocissime. Badate si tratta di atleti dell'Africa orientale e dunque di gente degli altipiani. Tempo fa vi abbiamo proposto un'intervista al dottor Gabriele Rosa, noto medico sportivo e allenatore di Gian ni Poli il maratoneta brianese fu terzo dietro a Keleke Metaferia e all'altro etioppe Dereje Nedi Allora Gabriele Rosa disse che sulle strade e sulle piste del mezzofondo gli spazi per l'uomo bianco si facevano sempre più stretti e che tuttavia qualche speranza restava loro nella maratona specialità scientifica dove i supporti tecnici hanno notevole importanza. E infatti la maratona olimpica ha vinto Gelindo Bordin proprio davanti a due africani mentre il gallese Steve Jones ex primatista del mondo ha trionfato sulle strade di New York. La strepitosa settimana africana sembra indicare che

gli spazi si vanno riducendo anche sulla distanza della maratona. L'affermazione del professor Rosa è legata a dati concreti e cioè a una in dubbia prevalenza tecnica di strutture e di metodi dell'Europa e dei paesi anglosassoni. E tuttavia non si tratta di questa realtà. L'Africa orientale al momento non ha rivali.

L'innata capacità di correre la dieta il fatto che vivano e lavorino in altura trasformano questi uomini in maratoneti invincibili. L'Europa dispone di almeno cinque maratone (Belayneh Dinsamo Abebe Mekonnen Keleke Metaferia Dereje Nedi e Wodajo Bult) in grado di vincere qualsiasi maratona. Il Kenia ha Douglas Wakihuri che vive in Giappone - e Ibrahim Hussein La Tanzania dispone di Juma Ikangaa e di Gidamis Shahanga. Gi buiti ha Ahmed Saleh e sta preparando gente nuova.

L'Italia tiene discretamente il passo anche se ha bisogno di ringiovanire. La Gran Bretagna pare in crisi mentre i maratoneti giapponesi sembrano capaci di fare grandi cose soltanto sulle strade di casa. Ora aspettiamo le maratone dell'autunno per prendere nota di uno di questi due eventi: la riscossa dell'uomo bianco o nuove prove della schiacciante superiorità dell'Africa che corre

Basket. Domani sera via ai quarti di finale. Hitchcock «gira» i play-off. E il cast è sempre lo stesso

LEONARDO IANNACCI

ROMA Otto squadre per un poker di partite senza pronostico nel secondo turno dei play-off. Opposte una contro l'altra le formazioni uscite agli ottavi di finale e quelle classificate ai primi quattro posti della stagione regolare. Da molti anni le facce e le situazioni sono le stesse qualche capello grigio in più per i soliti vecchietti che non mollano poca speranza per i giovani che stentano a maturare e tanta incertezza sul nome della squadra che iscriverà il proprio nome nell'albo d'oro del campionato. Mancano all'appello dei quarti di finale solo i «draggi» di Capità domati dall'Anno e da una stagione che in Brianza farebbero bene a dimenticare al più presto. Presenti invece i «mammasantissima» della Philips che sopravvivono magicamente a se stessi e continuano ogni giorno a parlar del futuro oltre che del zoppicante Albert King. Incontreranno domani sera al Palaverde di Treviso la Benetton di Sales che le maledizioni delincono troppo bella per essere una vera squadra da play off. Siamo curiosi come D'Antoni e soci di vederla in campo e misurare il suo grado di maturità e di cattiveria agonistica. Potrebbe essere la rivelazione di questa fase. Innak come uno dei toni più clamorosi in caso di eliminazione precoce. La storia recente dei play off quella per intenderci dell'anno passato

che vide l'eliminazione della DiVarese ad opera della Scavolini torna ciclicamente e si propone dopo dodici mesi lo stesso duello. È la fotocopia della contestatissima semifinale dell'aprile '88 quella del piede «dentro o fuori» dal campo di Cook sul ultimo palla decisiva nello spareggio a Varese. In quell'occasione la decisione arbitrale favorevole alla Scavolini si rivelò decisiva anche in prospettiva scudetto. Quest'anno con la squadra di Joe Isaac nel ruolo di terribile guastafeste rimane una sene apertissima con i pesaresi leggermente più atrezzati nella «trazione anteriore» dove presentano la copia stile Nba Daye Nixon. «Di come che ad ogni partita dei play off mi spunta qualche capello grigio. Ci credo con quello che solito», ha commentato Tolo Bugheroni il di namico presidente della DiVarese. Chiudono la griglia un'avvincente e interessantissimo Enichem Anno e la rinvicata al meglio dei tre set della finale di Coppa Italia tra Knorr e Snaidero. La Virtus comun que vadano le cose ha già rinnovato la fiducia al suo coach Bob Hill per altre due stagioni.

Eagonero Bernardi Dopo la sconfitta subita a Firenze nel play out la Filodoro Brescia ha esonerato l'allenatore Virginio Bernardi. Il suo posto dovrebbe essere preso dal vice Sandro Galati.



Una Rolls Royce e tante lacrime per Jabbar che si ritira

Non è stata sufficiente una Rolls Royce regalata dai suoi compagni di squadra, per rendere meno amaro il congedo dall'attività agonistica di Kareem Abdul Jabbar. La cerimonia dell'addio al basket (che avverrà al termine del play off dell'Nba) è celebrata a Los Angeles il termine della partita Lakers Seattle durante la quale il 42enne pivot non è riuscito a trattenere le lacrime. In vent'anni di carriera Jabbar ha segnato oltre 38.000 punti conquistando 17.440 rimbalzi.

Calcio. In Italia gli stadi più sicuri

MILANO Secondo i Unicef preposto allo studio del norme di sicurezza nei vari campi di attività tragiche come quella dell'Heysel o la più recente di Sheffield in Italia sarebbero impossibili. Lo ha precisato ieri a Milano il presidente dell'Unicef Elias nel corso della conferenza stampa in cui ha annunciato di aver ricevuto l'incarico di costituire la segreteria tecnica della Commissione europea e di stabilire le norme di sicurezza negli impianti sportivi. Negli stadi italiani infatti non mancano gli spazi recintati in cui possono accedere solo coloro che sono provvisti di biglietto. Al loro interno poi i vari settori sono separati da muretti e reti piuttosto resistenti che permettono movimenti improvvisi solo a pochi spettatori. Essenziale viene comunque ritenuto da Elias giungere a stadi con la totalità o almeno il maggior numero di posti a sedere. La normativa italiana prevede 45 centimetri per ogni posto a sedere e una per fetta visiva del campo. «Questo», ha spiegato Elias - per impedire che ci si alzi improvvisamente e si provochi un'ondata a catena di persone che scattano in piedi» - infine per separare il terreno di gioco dagli spettatori sono considerati ideali i fossati o le reti da poter comunque aprire elettronicamente come avviene già da alcuni anni in molti stadi francesi.

Moto. In 12 ore chi resiste di più?

LIGNANO Oltre quattrocento piloti in rappresentanza di dodici squadre ufficiali di nove paesi Austria Germania Occidentale Francia Ungheria Cecoslovacchia Jugoslavia Stati Uniti e Brasile parteciperanno alla quinta edizione della «12 ore di enduro» gara motociclistica a coppie che ha preso il via alla mezzanotte di ieri dalla terrazza a mare di Lignano Sabbiadoro. La gara si svolgerà su un tracciato misto (sabbia asfalto e sterrato) che si snoderà per complessivi 400 chilometri da Lignano verso San Michele al Tagliamento e Latisana con ritorno a Lignano. L'arrivo è previsto intorno alle 14 di oggi. Stamerà ci sarà una prova del campionato italiano di Quad la moto cioè che dispone di quattro ruote mentre nel pomeriggio si svolgerà lo slalom parallelo su sabbia cui prenderanno parte i migliori centomila della «12 ore di enduro». Le coppie italiane favorite sono quelle formate da Olli Carcano Gornato Troili Felice Grinelli Calvi Marinoni Signorini. La prima edizione nel 1985 fu vinta da Dino Ortolini (fratello di Edi vincitore della Parigi Dakar nel 1983) in coppia con Carlo Toso quest'ultimo vinse anche l'anno successivo in coppia con Grassano. Nel 1987 il successo andò alla coppia Andrea Marinoni Luigi Medardo. Lo scorso anno la manifestazione venne interrotta a causa del maltempo mentre era al comando Edi Ortolini in coppia con lo statunitense chi campione del mondo di motocross Danny La Porte.