

### Formula 1 Oggi il Gp del Sudafrica

### Il ritorno del brasiliano può salvare un mondiale scontato Ma il rischio che Prost venga sospeso crea nuovi problemi Dietro lo scontro tra i due campioni, Schumacher scalpita Una Ferrari piena di guai pensa al prossimo campionato

# Pista a due piazze

Prima giornata: Prost ottiene la pole provvisoria; è già un evento. Seconda manche: Senna annulla il tempo e si pone otto decimi di secondo avanti al francese. Ma Prost torna in pista, guida come lui sa guidare e con una grinta forse inusitata: Senna è superato. Ci riprova il brasiliano, ma un guasto alla vettura lo blocca. Prost, dunque, parte in pole. Ma Senna è lì, pronto a qualsiasi impresa.

GIULIANO CAPECELATRO

La sceneggiatura è abbondantemente scontata. Ma il regista ci ha messo del suo. Infondendo alle prime battute del campionato di Formula 1 una suspense che non si ricordava da tempo. Tutto circoscritto, d'accordo, all'annoso duello tra i trionfatori del mondo: Alain Prost, assai francese, e Ayrton Senna, il mitico brasiliano. Ma è già tanto che l'empireo automobilistico abbia recuperato il figlio prodigo Senna, unico possibile antagonista della micidiale Williams affidata all'avveduto Alain.

Ayrton, dopo aver a lungo tracheggiato, mimando un'improvvisa passione per la Formula Indy, è tornato. E al posto del biblico agnello Ron Dennis, accorto team-manager della McLaren, gli ha imbandito una tavolata milionaria (in dollari). Ha visto giusto, Ron, e un monumento dovrebbero fargli Bernie Ecclestone, principale ministro del culto automobilistico nella casa di presidente della Foca (Federazione internazionale dei costruttori), gli sponsor tutti e il sistema internazionale televisivo: lo spettacolo, che già languiva in un pozzo senza fondo di noia, ha avuto un salutare soprassalto.

È vero: c'è, incombente su Prost, la minaccia di una sospensione per dichiarazioni ritenute lesive dell'establishment automobilistico. All'idea, lui se la ride di gusto. Ma Ecclestone ha ribadito che «sarebbe sorpreso se Prost non venisse sospeso». E il presidente della Fisa, l'inglese Max Mosley, ha ancora una volta detto che il pilota rischia una sanzione che può andare dal biennio alla sospensione se non addirittura alla squalifica. Al di là di eventuali misure disciplinari, il fattore S appare l'unico in grado di mantenere un briciolo di incertezza su una competizione altrimenti a svolgimento obbligato: la Williams avanti a menare la danza, gli altri dietro a contendersi le briciole.

Il fattore S è, ovviamente, Ayrton Senna. Pilota capace di trasmettere a qualsiasi vettura qualcosa della sua foga messianica, di trasformare una qualsiasi bagnatura in un ascensore per il paradiso. Insomma, l'asulto Ron si è rivelato il Grande vecchio della Formula 1, depositario di una lungimiranza da profeta. Dovrebbe rendergliene merito persino il burbanzoso Prost. Proprio Dennis, nel 1990, alla vigilia del gran premio brasiliano di San Paolo, gli aveva consigliato di tirare i remi in barca per un anno, seguire l'esempio

di Niki Lauda e restare alla finestra, salvo poi ributtarsi in pista ripulito dai veleni dello stress e ricaricato di energie. Dennis parlava pro domo sua, che aveva in casa i due galli a darsi beccate micidiali e, tutto sommato, aveva puntato su Senna, pupillo dell'industria nipponica.

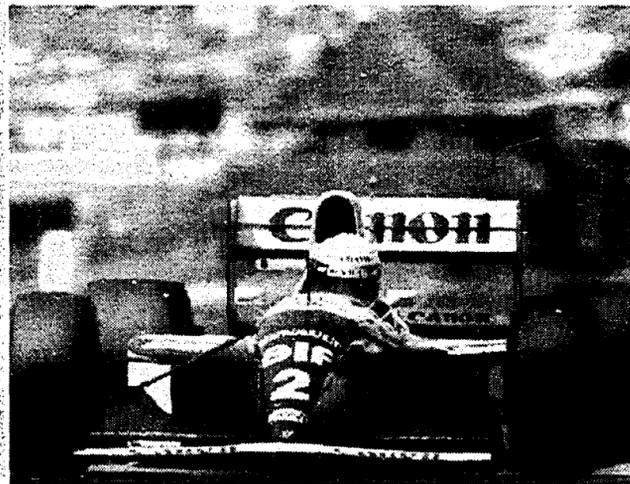
Costretto, dopo la tumultuosa conclusione del matrimonio con la rossa, ad un anno di riposo forzato, Alain è tornato sulla cresta dell'onda, osannato nocchiero di una macchina che sovrasta di diverse spanne le altre e che non può che dargli il sospirato quarto titolo. A meno che il fattore S. Ecco, Ayrton Senna, il fattore S, scheggia impazzita del cosmo automobilistico, è l'elemento che può sovvertire una concatenazione altrimenti rinchiusa in una ferrea necessità.

Il primo round è andato a Prost. Che ha dovuto avere come un malloppo per tener dietro il brasiliano volante. Ma è un round importante, importantissimo per il francese. A parità di vetture, aveva sempre rimediato dieci, volte su undici, sberle memorabili dal suo compagno rivale. Anche se le sue virtù strategiche gli hanno talora consentito di riprendersi in gara quello che aveva perso sulla griglia. L'handicap in termini di velocità assoluta doveva pur avergli creato un certo complesso di inferiorità. Se, tornato alle gare con una macchina-mostro, avesse continuato a prenderle fin dalla prima gara, quel complesso si sarebbe potuto trasformare in una paralizzante carica di forza. Aiutato dalla Williams, è invece riuscito a tenere a bada i prodigi di Senna. E lo spettacolo, per ora, può continuare con un accettabile margine di incertezza.

Nessuna incertezza, invece, sotto il sole di Maranello. Il quinto posto in griglia di Jean-Michel Alesi è una gloria effimera. E una saporita vendetta per il giovane francese, rabbiuto per la considerazione che Alesi fosse destinato ad essere butato nei ripostigli delle scope vecchie, per lasciar spazio al biondo austriaco. Che ora, invece, dopo aver saggionato di che pasta è fatta la Ferrari, sembra sia già smanigliando per andarsene, malgrado il suo mentore e connazionale, Niki Lauda, gli

abbia preparato ponti d'oro al suo arrivo in terra italiana. Fuori da queste miserie, la Ferrari non dice altro. Ha una macchina obsoleta; obsoleta, dietro una maschera di arroganza, è forse tutta la sua organizzazione e, addirittura, obsoleto il suo know-how. Luca Cordero di Montezemolo, caro agli Agnelli, presidente del Cavallino, giura che il '94 sarà l'anno della riscossa. Elegante formula per dire che nel '93 la sua squadra raccoglierà solo figuracce, salvo estemporanei miracoli del cielo.

Con la Bms che affonda alla sua prima uscita in mare, con la Minardi destinata come al solito a campare alla giornata, resta sola la Benetton a proporre un po' di tricolore italiano sui podi della Formula 1. Poco, perché l'anima inglese ha sempre avuto maggior peso nella scuderia. Poco perché, con buona pace dell'esperto Riccardo Patrese, il suo atout è il tedesco Michael Schumacher, che al momento appare votato al ruolo di spettatore dell'interminabile duello tra Senna e Prost.



Prost in azione sulla Williams. A destra, Alessandro Nannini. A fianco, Jean Alesi: ottimo quinto posto

### GRIGLIA DI PARTENZA

FILE	
PROST (Williams) 1'15"696	1 SENNA (McLaren) 1'15"784
SCHUMACHER (Benetton) 1'17"261	2 HILL (Williams) 1'17"592
ALESI (Ferrari) 1'18"234	3 LEHTO (Sauber) 1'18"664
PATRESE (Benetton) 1'18"676	4 BLUNDELL (Ligier) 1'18"687
ANDRETTI (McLaren) 1'18"786	5 WENDLINGER (Sauber) 1'18"950
ALLIOT (Lamborghini) 1'19"034	6 BRENDLE (Ligier) 1'19"138
FITTIPALDI (Minardi) 1'19"285	7 BARRICHELLO (Jordan) 1'19"305
BERGER (Ferrari) 1'19"386	8 ZANARDI (Lotus) 1'19"396
HERBERT (Lotus) 1'19"498	9 CAPELLI (Jordan) 1'19"759
COMAS (Lamborghini) 1'20"081	10 SUZUKI (Footwork) 1'20"237
KATAYAMA (Tyrrell) 1'20"401	11 WARWICK (Footwork) 1'20"237
DE CESARIS (Tyrrell) 1'20"660	12 BARBAZZA (Minardi) 1'20"994
ALBORETO (Lola) 1'21"893	13 BADOER (Lola) 1'24"737

## Una pole da brividi E Alesi resiste al quinto posto

■ KYALAMI. Al termine di un entusiasmante duello con Ayrton Senna, Alain Prost ha conquistato la prima pole position della nuova stagione di formula uno, battendo sul cronometro il suo eterno rivale per meno di un decimo di secondo nella seconda e ultima giornata di prove ufficiali per il gran premio del Sudafrica.

Ma dopo 25 minuti Senna tornava a superare il francese con un eccezionale 1.15.784, quasi un secondo pieno più veloce dell'alliere della Williams Renault. I giochi sembravano ormai fatti ma non doveva essere così. Nonostante una pista sempre più insidiosa, Prost insisteva con grande determinazione riuscendo a scavalcare nuovamente l'avversario con un giro di 1.15.696, neppure un decimo più veloce di Senna, ma quanto bastava co-

### Il circuito

**Gran Premio del Sud Africa (Kyalami), 14 marzo**  
Il Gran Premio in Sud Africa del 1992 fu vinto come l'ultimo anno disputato su questo circuito dal campione del mondo Nigel Mansell. Il nuovo numero uno delle Williams, Alain Prost, spera di poter ottenere lo stesso successo del suo predecessore.

Lunghezza della pista: 4.26 km  
Lunghezza della gara: 72 giri, 306.7 km  
Record del giro di qualificazione: N. Mansell (Williams) 1'15"486  
Record di gara: N. Mansell (Williams) 1'17"572, 198.87km/h  
Vincitore nel 1992: N. Mansell (Williams)

GRAPHIC NEWS - P&G Infograph



### IL PARERE DI NANNINI

## «Super Williams Per le altre solo spicchi di gloria»

■ Nannini, un ex della Formula Uno come te è sempre un osservatore privilegiato di quello che succede nel mondiale: quale sarà il tema dominante della stagione?

Anche se spero di sbgliarmi, senza ombra di dubbio lo strapotere della Williams, una specie di replica di quanto già visto nel 1992. Anzi, probabilmente con meno lotta all'interno del team, perché credo che il contratto di Alain Prost non prevede che il compagno di squadra possa dargli il fastidio in nessuna situazione.

Ci aspetta ancora, un campionato incolore: Williams dall'inizio alla fine e senza avversari credibili?

Il rischio effettivamente esiste. Ci unici che sembrano in grado di contrastare le due Williams sono Patrese e Schumacher con la Benetton, una vettura che ho visto crescere molto nella passata stagione. Certo, Prost vincerà molte gare e quelle che restano... be', oltre alla Benetton c'è sempre da temere la zampata di uno come Senna, ma il potenziale della sua nuova McLaren è ancora tutto da verificare.

E la Ferrari?

A Maranello hanno ancora un sacco di problemi da risolvere e non credo proprio che, almeno in questo momento, Alesi e Berger possano essere veramente competitivi in gara. Ma bisogna sempre tenere presente che in Formula Uno i tempi sono ristrettissimi, non bene e nel male. La competitività si può acquistare e perdere nel giro di una settimana.

Al via del mondiale ci sono ben sette piloti italiani. Chi sale e chi scende tra gli azzurri della Formula Uno?

Sale sicuramente Patrese; vedo bene anche Michele Alboreto e Andrea De Cesaris mentre

penso che non sia il caso di aspettarsi subito troppo da Luca Badoer. Dispone di una buona macchina ma è pur sempre un debuttante e deve ancora fare molta strada.

Durante tutto l'inverno si è parlato di crisi della Formula Uno. C'è davvero oppure è servita solo a tenere occupati i giornalisti del settore?

Ci sono almeno quattro buoni motivi per parlare di crisi in Formula Uno. Primo: vincere sempre la Williams e questo non aiuta certo lo spettacolo; secondo: non vince la Ferrari e l'interesse degli spettatori cala; terzo: c'è una situazione economica difficile in tutta Europa; quarto: la Formula Uno costa troppo.

Ha fatto bene dunque la Fisa (la Federazione sportiva dell'automobile, ndr) a rivoluzionare i regolamenti sportivi a partire dal 1994?

È l'unica strada percorribile. Non possono continuare a esserci budget da 120 o 150 milioni di dollari per una stagione di Formula Uno. In America, un anno ai massimi livelli in Formula Indy costa un decimo.

Via anche a tutti la super tecnologia degli anni Novanta, senza rimpianti?

Senza rimpianti? Sospensioni attive, antilavaggio, ruote sterzanti, sono tutta roba che costa un mucchio di soldi e che un team minore non può assolutamente permettersi. Si andrà un po' più piano ma i piloti si adatteranno e anzi emergeranno sempre di più le doti personali. Semmai, senza l'aiuto di certi congegni, sarà quasi impossibile che lo possa tornare un giorno alla guida di una monoposto di Formula Uno. Ma, elettronica o no, sono fuori da tre anni, un tempo che nei ritmi della F1 rappresenta quasi un'eternità.

Sul piccolo schermo il Grande Circo non riscuote grande successo. Nell'ultima stagione c'è stato un netto calo di audience E ora si cerca di recuperare con nuove trovate. L'ultima: audio aperto per far ascoltare le comunicazioni tra il pilota e i box

## Cosa non si fa per qualche spettatore in più

■ Domenica mattina sul circuito di Kyalami la monoposto di Formula Uno non saranno le uniche protagoniste del Mondiale ai nastri di partenza. C'è un altro personaggio, sconosciuto ai più ma al quale si devono molte delle scelte e delle strategie che regolano il «giocattolo» a tutto gas, l'audience televisiva. Il meccanismo è persino ovvio: meno individui davanti al televisore per assistere alle prodezze di Prost, Senna & Soci, meno soldi che dal mondo degli sponsor e della pubblicità arrivano nelle casse dei padroni della Formula Uno, attraverso i diritti, salatissimi, che le emittenti più importanti sono costrette a pagare per assicurarsi le preziose immagini. Sul piccolo schermo però soffia il vento della recessione, perché lo spettacolo Formula Uno non cattura il si-

### Gran premi in TV

Data	G.P.	Orario
Oggi	Sudafrica	12-30
11 aprile	Europa	14-30
9 maggio	Spagna	19-30
23 maggio	Morocco	19-30
13 giugno	Canada	19-30
26 settembre	Italia	14-30
28 settembre	Portogallo	18-30
24 ottobre	Giappone	04-30

Data	G.P.	Orario
28 marzo	Brazile	17-30
25 aprile	S. Marino	18-30
4 luglio	Francia	18-30
11 luglio	G. Bretagna	14-30
25 luglio	Germania	19-30
15 agosto	Ungheria	19-30
29 agosto	Belgio	18-30
7 novembre	Australia	04-00

RAI DUE

GRAPHIC NEWS - P&G Infograph

Ma come si può dar torto al telespettatore europeo? Un campionato senza emozioni, deciso matematicamente a metà stagione, poca bagarre in pista, regole televisive spesso poco attente a quello che succede alle spalle dei primi (la «guerra dei poteri» in Formula Uno almeno produce spettacolo) e, non ultima, la crisi della Ferrari. Già, perché il Cavallino fa audience in tutto il mondo e quando non vince fa crollare gli indici di ascolto, con buona pace di Frank Williams e di tutti gli altri. E il 1993? Probabilmente si replica, per la noia e lo scontro degli ultimi telespettatori rimasti. Apprezzabile comunque lo sforzo tecnico e organizzativo di Italia Uno, che trasmetterà 8 dei 16 Gran Premi della stagione (gli altri, come al solito, vanno alla Rai). An-

### LOTTO

11° ESTRAZIONE (13 marzo 1993)

CITTA'	NUMERO
BARI	13 18 27 88 54
CAGLIARI	65 9 67 71 90
FIRENZE	9 26 54 7 87
GENOVA	22 17 79 43 58
MILANO	80 49 77 50 35
NAPOLI	11 28 41 80 42
PALERMO	42 39 15 50 1
ROMA	54 47 60 88 36
TORINO	50 72 73 574
VENEZIA	41 52 40 38 23

ENALOTTO (colonna vincente)  
1 2 1 1 2 1 X X X X 1 X

### CLASSIFICAZIONI ORDINATE

Per contenere i ritardi raggruppati dai vari tipi di formazioni, gli studiosi del gioco del Lotto tendono a suddividere i novanta numeri dell'urna in gruppi di combinazioni "ordinate" secondo metodi logici rigati.

Tutto questo perché si è notato che nelle formazioni "qualisiasi" (senza ordine) il ritardo raggiunto è più alto rispetto a quelle "ordinate".

I raggruppamenti statistici più seguiti e più comunemente utilizzati sono i seguenti:

- DECINE NATURALI
- DECINE CABALISTICHE
- FIGURE
- CONTROFIGURE
- CADENZE
- CIFRA PURA
- CIFRA IMPURA
- QUARTINE RADICALI
- GEMELLI
- VERTIBILI
- SIMMETRICI
- COMPLEMENTARI
- DIVISORE COMUNE
- DATA E NUMERO INDICE
- DISTANZE GEMELLARI
- SOMME GEMELLARI
- SIMMETRICI EQUIVALENTI
- SESTINE CONVERGENTI
- SESTINE DI SOMMA "273"

È IN VENDITA IL MENSILE DI APRILE

giornale del LOTTO

da 20 anni PER SCEGLIERE IL MEGLIO!

C.B.