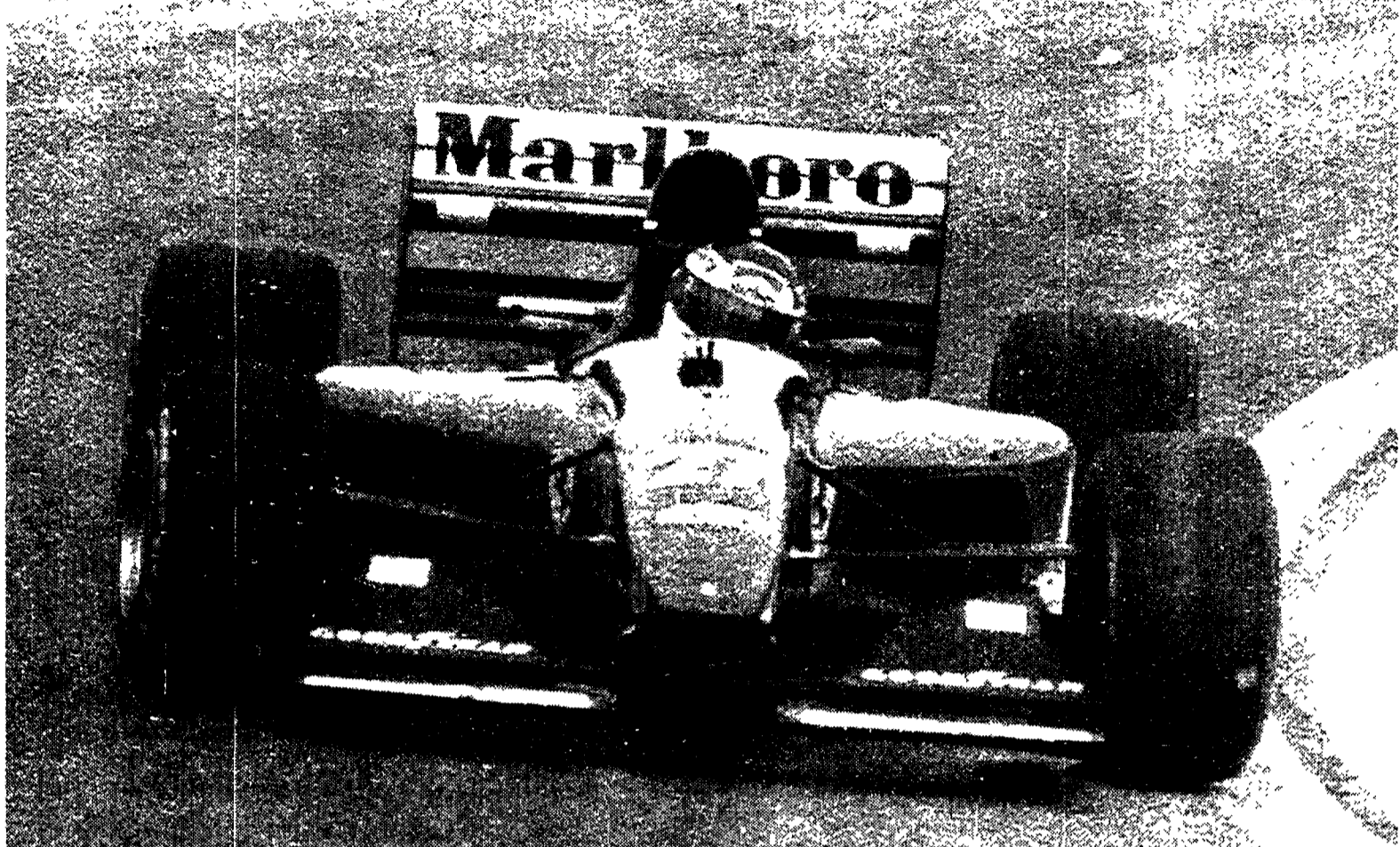


FORMULA 1. Il tedesco vince in Brasile la prima gara '94. La Ferrari di Alesi 3ª, Senna ko



Il pilota francese della Ferrari Jean Alesi durante il Gran Premio di Formula 1 a San Paolo del Brasile

Altamiro Nunes/Ag

*Rothmans presenta
le classifiche di Formula 1*

	P.ti
1) Michael Schumacher (Ger/Benetton-Ford) in 1h35'38"759 alla media oraria di km. 192,6	10
2) Damon Hill (Williams-Renault Elf)	a un giro 6
3) Jean Alesi (Ferrari)	a un giro 4
4) Rubens Barrichello (Jordan-Hart)	a un giro 3
5) Ukyo Katayama (Tyrrell-Yamaha)	a due giri 2
6) K. Wendlinger (Sauber-Mercedes)	a due giri 1
7) Johnny Herbert (Lotus-Honda)	a due giri
8) PierLuigi Martini (Minardi S. Italia)	a due giri
9) Erik Comas (Larrousse-Ford)	a tre giri
10) Pedro Lamy (Lotus-Honda)	a tre giri
11) Olivier Panis (Ligier-Renault Elf)	a tre giri
12) David Brabham (Simtek-Ford)	a 4 giri

	P.ti
1) Benetton-Ford	10
2) Williams-Renault Elf	6
3) Ferrari	4
4) Jordan-Hart	3
5) Tyrrell-Yamaha	2
6) Sauber-Mercedes	1

Schumacher il guastafeste

Un grande vincitore ed un grande sconfitto nel primo Gp di Formula 1 della stagione. Michael Schumacher s'impone in Brasile con la sua Benetton mentre l'idolo di casa Senna è costretto al ritiro. Alesi terzo con la Ferrari.

GIULIANO CAPECELATRO

La televisione brasiliana ci mette del suo, i cronisti italiani si lasciano prendere dall'entusiasmo vedendo un doppio sorpasso la dove si e no ce n'è uno. E la fase cruciale del Gran premio del Brasile, affidato come tutto il pacchetto della Formula 1 alle reti Fininvest, diventa un episodio da affidare alla tradizione orale. La svolta ha per teatro il budello dei box, dove arrivano insieme Ayrton Senna e Michael Schumacher, quasi appaiati, ma è il tedesco che esce per primo, lanciando la sua Benetton verso quell'assalto al cielo annunciato da anni. Ma solo gli ultimi istanti vengono trasmessi, perché la regia preferisce indugiare sul rifornimento di Rubens Barrichello. Forse il pilota della Jordan, nato proprio a Interlagos, ha preso il posto del conazionale Senna nel cuore dei tifosi paulisti. Ma i Gran premi han-

no un pubblico internazionale, e il duello Senna-Schumacher era il piatto forte della gara; anzi, l'unico motivo di interesse. Avrebbe mantenuto le promesse il tedesco? Sì. Schumacher le promesse le ha mantenute. O almeno, visto che si tratta appena della prima gara, ha mostrato di essere seriamente intenzionato a mantenerle. Ha messo in difficoltà il pilota più quotato, e il più blasonato tra quelli in pista; lo ha superato, se l'è tenuto dietro per decine e decine di giri. Ne ha preparato e favorito il crollo. Merito della macchina, non c'è dubbio. La Benetton sfilava morbida, agile davanti alle telecamere. La Williams si conferma potente, ma dà l'impressione di essere un po' troppo rigida, quasi compattata e quindi poco a suo agio su una pista che richiede leggerezza e duttilità. Ma merito anche del tedesco, da tempo considerato un poten-

ziale campione del mondo, che ha tenuto botta dopo la partenza, quando Senna, dalla pole position ha provato a filarsela, e un arrembante Jean Alesi lo ha infilato, cedendogli momentaneamente il terzo posto da cui era partito sulla griglia. Ha ripreso e superato il grintoso Alesi, è arrivato calmo e determinato alla prima sosta per cambiare le gomme e fare un primo rifornimento, ha preso e mantenuto il vantaggio, ha controllato le mosse del rivale per presentarsi al secondo rifornimento con un margine netto. E merito anche dei meccanici, che gli hanno consentito di sbrigarsi in una manciata di secondi, rubando ai colleghi della Williams decimi preziosi. In questo spettacolo sportivo, non esaltante, ma qualche gradino più su della solita minestra, la televisione è stata la grande assente. Forse per sciovinismo, ha saltato la fase «clou». Mettendo negli impicci Andrea de Adamich, che prima ha visto e resoconto il sorpasso di Schumacher, poi, scambiando una Benetton con l'altra, si è convinto che Senna fosse di nuovo in testa, mentre il poveraccio già cominciava ad imprecare. Si è poi ripetuto, l'ex pilota, alla seconda sosta ai box, tentando di convincere gli spettatori che lo staff Benetton era stato più lento di quello della Williams, mentre i tempi in sovrim-



Michael Schumacher, pilota della Benetton

Eduardo Di Baia/Ag

pressione davano 8"5 per Senna e 7"4 per Schumacher.

Oltre che con Senna, gli operatori brasiliani devono avercela anche con gli strumenti più sofisticati della tecnologia televisiva. La camera di bordo, infatti, è entrata in azione soltanto un paio di volte; e mai per illustrare un sorpasso o qualche passaggio più vivace, ma solo per descrivere delle fasi interlocutorie. Con puntualità lodevole, invece, dagli studi italiani venivano inseriti i canonici «cinque secondi alla regia» per lo spot di rito. Una sequela di macchine, di serie, e profumi, con il supplemento in gara delle scritte in sovrapposizione preannunciate da un leggiadro titolo.

Per fortuna, e deve essersi trattato proprio di fortuna, gli operatori non dormono quando Ayrton chiude una gara sempre più tormentata con una testa-coda. Anzi, c'è quasi un tentativo di riscatto. Il pilota si ferma, alza le mani, chiama i commissari, viene spinto sul prato, si arresta. E sullo schermo appare, impetosamente eloquente, il grafico del suo battito cardiaco: 164 battiti al minuto, roba da restarci secchi.

Senna, che ha un fisico da superatleta, non ci resta secco, ma mostra delusione e nervosismo mentre viene raccolto da una macchina

e trascinato via. Si aspettava di più, molto di più da questa gara, sulla sua pista di casa, e dalla Williams. A vincere, in genere, ci tiene moltissimo; a vincere in Brasile, poi, ci tiene in maniera particolare. Di sicuro, da ieri pomeriggio, la sua sicurezza e sicumera saranno meno salde. L'ombra di Schumacher offusca la sua convinzione di potersi impadronire in quattro e quattr'otto del titolo mondiale, e di poter regolare i record di Prost. E, in distanza con i record di Prost, E, non bastasse la Benetton di Schumacher, anche la Ferrari gli ha lanciato qualche segnale inquietante.

Già, perché in fondo la Ferrari strappa il terzo posto. Certo, Gerhard Berger, partito come un fulmine dalla diciottesima posizione, dopo una perentoria rimonta è rientrato mesto ai box, dopo cinque giri, col motore a pezzi. Ma Jean Alesi ha tenuto, ha fatto persino il galletto nelle prime battute, mostrando i muscoli a Senna. Poi è entrato nei ranghi; uscendo comunque a commuovere i cronisti Fininvest, quanto mai parchi di informazioni sulla corsa (giri, posizioni): 164 battiti al minuto, roba da restarci secchi. Senna, che ha un fisico da superatleta, non ci resta secco, ma mostra delusione e nervosismo mentre viene raccolto da una macchina

IL FATTO. Prima il brasiliano faceva paura all'anziano Alain, adesso è lui ad avere un giovane rivale E Senna resta vittima della «sindrome di Prost»

È la cosa più difficile. Trovare un motivo, uno spunto in una gara non eccelsa. Ci sarebbe da parlare della Ferrari. Ma cos'altro si può dire che non sia già stato detto? È noto che il cavallino rampante sostiene di avere il più bel motore del reame. In parte, lo ha anche dimostrato; col terzo posto in griglia di Jean Alesi, placidamente duplicato al termine della gara. Semmai, ci sarebbe da chiedersi come mai il motore dell'altro ferrarista, già abbondantemente inguaiato nelle qualificazioni, abbia fatto un rapido botto. Terza, ma lontana decine di chilometri dalla Benetton-Ford di Michael Schumacher, dalla Williams-Renault di Damon Hill, e di sicuro da quella di Ayrton Senna se fosse rimasto in gara; un piazzamento che consentirebbe alla scuderia modenese di presentarsi al Gran premio di Imola, ma prima si aggirerà in Giappone, con l'aureola di grande, lasciando intravedere ai tifosi più ingenui anche la possi-

bilità di un ritorno al successo, favorendo al contempo la vendita dei biglietti. Avanti un altro, allora. Che è poi il motivo strombazzato da mesi, la grande novità dell'anno: il rifornimento in gara. Una vecchia regola, caduta in oblio, riesumata, proibita, riportata in auge per dare un po' di pepe ad un campionato sempre più insipido, stagionale dopo stagione. Una macchina domina, un pilota si staglia nettamente sugli altri, che si godono a bocca aperta lo spettacolo e raccolgono, se cadono, le briciole della torta. E, almeno, fino allo scorso anno c'era di mezzo quella storia tra Senna e Prost, rivalità sportiva trascorsa in odio ferreo, implacabile. Così Bernie Ecclestone, gran cuoco delle pietanze automobilistiche, ritira fuori dalla dispensa la vecchia spezia e la ributta nel calderone. Insensibile alle scarse voci critiche e allarmate, che presagiscono ignee sciagure.

Bene, ad Interlagos debutta la nuova regola. Per la cronaca, la tiene a battesimo Martin Brundie, richiamato in tutta fretta per tener caldo il sedile della McLaren dell'infornatore J.J. Lehto. Ci mette 10"3 la McLaren a cambiargli gomme e rifornimento di benzina. Sembra un gran bel tempo. Ma, ad ogni arrivo, i tempi calano. La Ferrari, che ai box ha una tradizione di prestazioni ad alto livello, non si smentisce. I meccanici del cavallino fanno fermare la lancetta del cronometro, quando arriva Jean Alesi (Berger è già tornato a casa, sacramentando contro il motore che avrebbe dovuto proiettarlo verso destini di gloria) a 9"1. Ottimo. Ma i tempi scendono ancora. Alla seconda sosta, Senna viene trattenuto appena 8"5; alla Benetton fanno ancora meglio, e Schumacher, già in vantaggio, viene servito di pneumatici e carburante in 7"4.

Quello che viene fuori, alla resa dei conti, è che anche col rifornimento in gara poco o nulla cambia nel teatrino della Formula 1. E vero che Schumacher riesce a superare Senna proprio dopo la sosta; ma il suo sorpasso era nell'aria da parecchi giri, visto che il tedesco, rossiandogli decimi di secondo ad ogni giro, già faceva sentire il fiato sul collo al brasiliano. Dopo, la gara ha ripreso l'aspetto abituale. Schumacher ha allungato, ha incrementato il vantaggio e lo ha amministrato. Mostrando, questo sì, una maturità tattica considerevole, ma che è tutta farina del suo sacco e nulla ha a che vedere con le ricette di Ecclestone. I tempi di fermata ai box, infatti, sono rimasti gli stessi degli anni passati, quando il problema era solo quello di cambiare gomme. Tutto quello che si nota è un surplus di agitazione, con una schiera di diciannove meccanici che giostrano intorno alle macchine vestite come palombari.

Al dunque, la prospettiva appare simile a quella delle passate stagioni. Gare saporite, duello circoscritto a due piloti e, nella migliore delle ipotesi, un più accentratissimo: quando fermarsi? quante volte fermarsi? Sulla pista di San Paolo si è visto che Schumacher è agguerrito anche sotto questo punto di vista. E l'averlo notato deve aver fatto saltare i nervi ad Ayrton Senna. Ecco, infine, quello che potrebbe essere il vero motivo. Che Ayrton, stracciano di gloria ed onori, sia stato colpito dalla sindrome di Prost? Che stia cioè soffrendo la concorrenza di un avversario più giovane, a digiuno di grandi successi (ha vinto, con l'aiuto della fortuna, un solo gran premio), deciso a raccogliere quanto finora ha seminato, a salire con costanza sui podi ed entrare nel Gotha dell'automobilismo sportivo. È soltanto un'impressione. Ma è certo che lo scorso anno sarebbe apparso strano vedere Senna incappare in quel testa-coda che lo ha tolto di mezza

Spericolato Irvine un turno di stop

SAN PAOLO (Brasile) È costata cara al pilota irlandese Eddie Irvine la bravata che ha dato vita allo spettacolare incidente del Gp del Brasile. La commissione tecnica lo ha infatti sospeso e quindi il pilota della Jordan salterà il Gp del Giappone, in programma il 17 aprile prossimo a Aida. Il fattaccio è avvenuto al giro numero trentasei. La manovra spericolata di Irvine ha coinvolto altri tre colleghi: Verstappen (Benetton), Bernard (Ligier) e Brundie (McLaren). Una guerra tra poveri, visto che i quattro erano ben distanti dal vivo della corsa. L'incidente è stato spettacolare, si è temuto il peggio. Irvine, nel tentativo di sorpassare, si è allargato, ha toccato con le gomme la Benetton, i due hanno sbandato e Verstappen, nell'impatto, si è impennato, è volata, si è spaccata praticamente in due, atterrando sul prato. fortunatamente senza guai per il pilota. Un incidente mozzafiato, che ha costretto il servizio d'ordine a intervenire per evitare che i rottami

e le auto rimaste in pista potessero causare altri incidenti. Irvine non è alla prima bravata. Dicono, alcuni, che il suo modello di guida sia Gilles Villeneuve, ma la classe del canadese era di ben altro livello: l'irlandese, per ora, riesce a farsi notare solo come sfasciamacchine di qualità. Di lui, nei podi, non si hanno tracce. E di questo passo, difficilmente ce ne saranno. La giuria gli ha anche affibbiato una multa di 10.000 dollari, che gli farà sicuramente il solletico rispetto al turno di squalifica che gli impedirà di scendere in pista in Giappone. La Jordan ha già fatto capire che farà ricorso perché il suo pilota possa partecipare alla gara del 17 aprile. Un'altra battaglia di avvocati e codicilli? Può essere, ormai il circo della F1 ci riserva quotidiane scene di liti e contenziosi regolamentari. Ieri, il Gp del Brasile in tal senso ha subito lasciato il segno (c'era anche il reclamo contro Schumacher). Quando il buongiorno si vede dal mattino.

Giu. Co.