

FORMULA 1. Oggi a Montecarlo il Gp di Monaco: già dimenticate le parole sulla sicurezza

Schumacher è più veloce della paura

Gran Premio di Monaco: Michael Schumacher ha conquistato la pole position con tempi vertiginosi e a velocità folle in barba alle parole spese sulla sicurezza. Il via oggi alle 15.30 sul circuito di Montecarlo (diretta tv su Italia 1).

DAL NOSTRO INVIATO

GIULIANO CAPECELATRO

MONTECARLO. Bisogna inoltrarsi sul versante opposto della rocca, superare la residenza dei Ranieri che incombe sul principato, perché lo strepito dei motori si attenui, la voce del mare riprenda il sopravvento, il raro verde lasciato in via dalle ondate di cemento selvaggio offonda i suoi odori balsamici. I gabbiani se ne fregano di Michael Schumacher, venticinquenne tedesco dal pragmatismo rilevante, gallina dalle uova d'oro della Benetton, che dall'altra parte della città conferma la sua pole position: loro, i gabbiani, lanciano al cielo grida strazianti, planano sulle rocce, strapiombano nelle acque finalmente tranquille in cerca di cibo o per sganciare le loro deiezioni. Su Montecarlo splende di nuovo il sole, dopo raffiche di vento e bufere notturne. Ma in cima alle montagne che sembrano voler spingere in mare la sottile cortina di raccapriccianti palazzoni si aggruppano ancora nuvolaglie nere.

Si, Schumacher conferma la sua pole. Con tempi vertiginosi, a una velocità incredibile in barba a tutte le parole spese in questi giorni sulla sicurezza e la necessità di limitare le potenze dei motori. La verità è che vanno tutti come matti. E la Ferrari per poco non piazza un piedino in prima fila, accanto al mattatore Michael. Ci si avvicina Gerhard Berger, che per qualche minuto fa soffrire Mika Hakkinen e la sua rigenerata McLaren. Jean Alesi non è più in armonia col suo mezzo meccanico, e finisce quinto sacramentando, dietro Damon Hill rimasto tutto solo, in questo Gran premio, a sostenere l'onore e le ragioni della Williams.

Una manciata di regole a breve e medio termine, un fiume di parole e tonanti di retorica sulla sicurezza, abbondanti sciocchezze sul «pericolo è il loro mestiere». Dopo i giorni di lutto e della commovente, la Formula 1 segue il suo corso. Senza sorprese. Perduto Ayrton Senna, il mascello Schumacher si candida perentorio alla successione: negli ultimi minuti di prove stacca quasi di un secondo Hakkinen, che fino all'ultimo ha tentato di stargli a contatto di gomito. Dev'essere scritto da qualche parte: è il suo anno, è l'anno della Benetton, condotta per mano verso mete luminose da un Flavio

Briatore che non perde occasione per straparlare, mentre la sua figura dinoccolata e nera nera di sole incede ad almeno un metro e mezzo da terra, librata in aria come un pallone aerostatico dagli improvvisi successi. Segue il proprio corso anche l'anima mercantile del principato, che nei giorni del gran premio si trasforma in una colorita e chiososa Forcella, in un'unica gigantesca bancarella da cui occhieggia sorniona una mercanzia luccicante che incanta quell'eterno bambino che è il tifoso, la serie sempre rinnovata delle carabattole *attrape-nigauds*, come le chiamano qui, cioè acchiappapogni. L'estremo omaggio ad Ayrton Senna, una bandiera brasiliana con sovrappresa la sua immagine e un patetico *Adeus Ayrton* viene a costare ventitré franchi, più di cinquemila lire. Jean Alesi è quotato meglio: una sciarpa rutilante del cavallino rampante col suo nome viene offerta a quarantasei franchi, oltre il doppio; evidentemente, è la dura legge della vita che continua.

Già alle prime ore del mattino i treni, da Ventimiglia o, all'opposto, da Cannes e Nizza, vomitano tormente di tifosi che si accalcano nella stazioncina, approdano per movimenti peristaltici nella piazza e si sfilacciano in code incessanti lungo i tragitti obbligati, giù verso le tribune, su verso la rocca. Un attimo, un fotogramma di quell'assordante spettacolo, uno solo, che resti impresso per sempre sulla retina, è il sogno proibito dei greggi umani in transumanza verso la sommità. I più intraprendenti e fortunati si isano sui corrimano della rampa e sporgono la testa al di sopra delle lastre metalliche, messe lì perché nessuno abbia in regalo una sola immagine. Tutto è in vendita: buttare uno sguardo, in posizione rigorosamente eretta, sul circuito dal belvedere della vetta, proprio sotto le finestre dei principi, vale centocinquanta franchi, circa quarantaduemila lire. I più spavaldi, allora, si inerpicano a forza di muscoli sulle lastre metalliche, anche ad onta di età non più verdi, resistono appesi come quarti bovini per pochi secondi, devono desistere sconsolati e rassegnarsi, se non vogliono perdere del tutto il gran premio, a tirar fuori i quattrini.

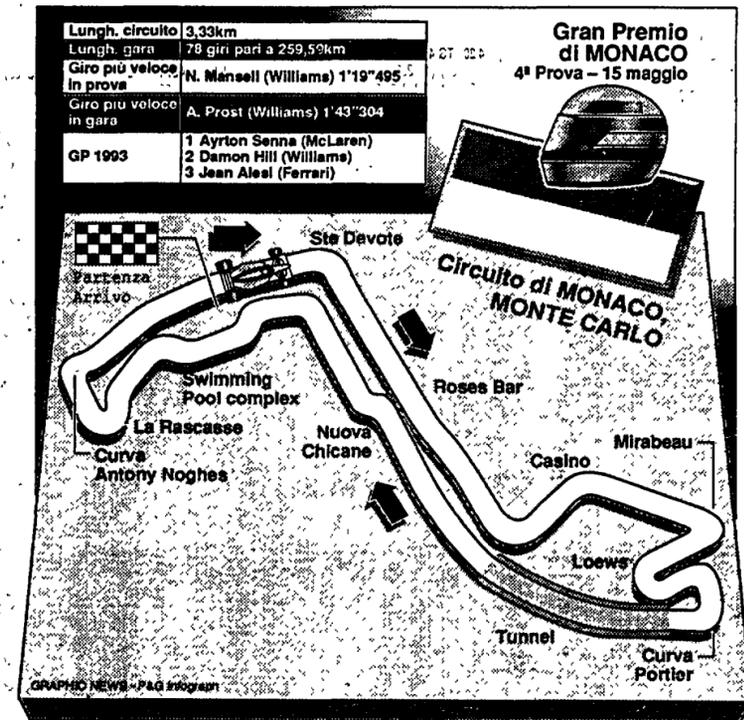
Ma il gran premio non correva il rischio di essere annullato? Le condizioni di Karl Wendlinger non avevano sollecitato all'intervento il principe Ranieri? Il Palazzo monegasco cade dalle nuvole e si proclama «sorpreso» per bocca di tal Philippe Bianchi, che precisa: «Non c'è stato alcun comunicato, non ho sentito nulla che vada in questo senso. L'ho letto solo sui giornali». Altre gatte da pelare hanno, in questo momento, nel principato: la storia dei soldi sporchi riciclati via casinò, ad esempio, tirata fuori da *Le canard enchainé*, settimanale satirico francese e subito ripresa da *Nice Matin*. Le monoposto fanno un rumore assordante. Il gran premio fa le sue prove. Oggi, alle quindici e trenta, il via. Schumacher ha conquistato la pole position...

Griglia di partenza: Michael Schumacher, Benetton-Ford 1:18.560, Mika Hakkinen, McLaren-Peugeot 1:19.488, Gerhard Berger, Ferrari 1:19.958, Damon Hill, Williams-Renault 1:20.079, Jean Alesi, Ferrari 1:20.452, Christian Fittipaldi, Arrows-Ford 1:21.053.



Gerhard Berger pilota della Ferrari

Cirroneau/Ap



Wendlinger: «Stabilità incoraggiante ma non di più»

NIZZA. Karl Wendlinger è ancora in stato di coma profondo, ma i medici smentiscono che possa rimanere paralizzato. Le lesioni cerebrali del pilota austriaco, vittima giovedì di un drammatico incidente durante le prove libere del Gp di Monaco, appaiono stabili dopo una Tac di controllo effettuata ieri presso il Centro universitario Saint Rock di Nizza dov'è ricoverato. Lo si è appreso da fonti mediche, quelle che operano in equipe con il primario professor Grmnaud. Il quale sostiene, appunto, che «le ipotesi di una infermità permanente del giovane pilota austriaco vengono da chi non conosce la documentazione del caso». Wendlinger «è sempre in coma profondo e il suo stato clinico è stabile», hanno indicato le stesse fonti. «Il pilota ha passato le 48 ore durante le quali il rischio di aggravamento neurologico è massimo. Ma rimangono i rischi di conseguenze funzionali. Esistono due principali rischi di complicazioni: uno infettivo, l'altro trombo-embolico» hanno sottolineato i membri dell'equipe medi-

ca, ricordando comunque che «rischi sono conosciuti e sorvegliati da uno speciale servizio di monitoraggio». Ieri, nelle prime ore pomeridiane, è stato reso noto il bollettino di un medico che ha assistito da vicino alla morte del professor Grmnaud. «Dovremo aspettare fino a metà della settimana prossima - si legge - prima di poter cominciare a ridurre il trattamento e fare un ulteriore esame neurologico per verificare se vi è il rischio di paralisi». Il coma artificiale - informano i medici - «allenterà la pressione sul cervello e consentirà di far riassorbire l'edema riportato da Wendlinger». «Lo stato di salute del pilota - ha concluso Grmnaud - è di una stabilità incoraggiante, ma non di più». Karl Wendlinger, in lotta contro la morte da quel drammatico giovedì di prove a Montecarlo, continua ad essere assistito dai genitori, da Sophie, la fidanzata e da un piccolo gruppo di amici. Papà Karl e mamma Trudde aspettano trepidamente che possa accadere un miracolo. Un attesa, però, ancora senza risposte.

LA POLEMICA. Alesi è nero, dal Brasile nulla è cambiato

«Questa Ferrari non va»

MONTECARLO. «Sfortuna? Macché, io direi che è logica. Se esci dal tunnel a trecento all'ora e la macchina ti scappa, non ce la fai più a recuperarla. Al massimo puoi ridurre la velocità a centottanta. E se sbatti a quella velocità, ti fai male. Velocità, pericoli, il destino dei piloti. Jean Alesi ha la sua da dire sull'argomento del giorno. Rinnega il ruolo del destino cinico e baro, cui si è appellata a gran voce la federazione internazionale nei vortici delle polemiche per le morti di Imola e l'incidente di giovedì a Montecarlo. Lui fa calcoli elementari e dimostra che, nelle attuali condizioni, farsi male è una conseguenza necessaria. Così, ben venga il coacervo di misure sparato dalla Fia venerdì sera. «È già qualcosa. Vedrete che calo che ci sarà nelle potenze. La federazione ha imposto diversi limiti all'aerodinamica, che oggi è diventata l'elemento più importante nella costruzione delle vetture. Io credo che si sia mossa nel modo migliore».

DAL NOSTRO INVIATO

La sua, di vettura, sarebbe però da ricostruire. Alesi è nero. Ripete gli stessi concetti di giovedì. «Dal Brasile non è cambiato nulla. È la stessa macchina. Da giovedì ad oggi ho fatto le capriole per metterla a punto, ma non è servito. Non mi piace questa vettura, non riesco a frenare, ha troppo sottosterzo. C'è stato qualche leggerissimo miglioramento nella motricità, che resta il punto dolente, ma parliamo da un livello bassissimo». Il che significa che la gara è già segnata. «Ah, è certo, non potrò davvero spingere per raggiungere i primi. Ma farò del mio meglio per prendere un paio di punti. In queste condizioni, non posso fare di più».

Ma è questa storia di cui si fa un gran parlare, i pericoli, il business spietato, che gli sta più a cuore. «Io dico questo: il pilota di Formula 1 è un personaggio che deve far divertire e sognare. Se il suo spettacolo si macchia di sangue, il tifoso è il pri-

mo a rattristarsi». Che il rischio ci sia, d'accordo, ma non deve essere assoluto. «Siamo pagati per correre, è vero. È uno spettacolo ad alto rischio, lo sappiamo. Ma meglio sono fatti i regolamenti, cioè più ci proteggono, più contenti siamo». Con una precisazione dal leggero sapore polemico. «I piloti sono pagati molto bene. I team-manager sono pagati moltissimo. Tutti hanno i loro interessi da difendere». E lo show va avanti. «Ma l'idea di separare sport e business, oggi, mi sembra campata in aria. L'organizzazione di una corsa costa cifre incredibili. Pensiamo soltanto a cosa significhi impiantare tutto questo circo qui a Montecarlo, con giganteschi problemi di sicurezza, di controllo. Sono decine di miliardi che girano. Ma questo è lo sport. Anche il calcio rappresenta un giro d'affari inverosimile. No, per restare a questi livelli, lo sport ha bisogno di una base finanziaria solida. Cambiare non mi sembra affatto possibile».

□ Giu. Ca.

Imola: «Ricostruiamo insieme l'autodromo della sicurezza»

«Ricostruiamo insieme l'autodromo della sicurezza» è l'idea-forza dell'incontro convocato ieri dal sindaco di Imola Raffaello De Brasì. Presenti organizzazioni economiche, sociali, ambientaliste e sportive chiamate a testimoniare la voglia di ricostruire l'immagine della città e ribattere alle accuse sull'autodromo dopo la morte di Ratzonberger e Senna. De Brasì ha richiamato la proposta comunale di un «progetto sicurezza» che metta mano ai punti critici dell'autodromo «nel rispetto delle compatibilità ambientali ed economiche. Il Comune deve fare la sua parte, ma tutta la città è chiamata a rispondere, se vuole che il circuito continui a vivere». La risposta non è mancata. Le associazioni si sono impegnate ad intervenire per risolvere i diversi problemi. «Il Comune deve far rinascere l'autodromo come un teatro. Si deve dare il massimo della sicurezza, anche se sappiamo che la sicurezza assoluta non esiste - ha detto Claudio Costa, responsabile della clinica mobile - Imola deve dimostrare al mondo che ha la capacità di ricreare questo impianto». «Ci saranno dei costi da prendere in considerazione - ha spiegato il vice sindaco Domenico - e dovremo fare alcune variazioni di bilancio in tempi molto ristretti».

DALLA PRIMA PAGINA

La corsa e gli uomini

nelle ultime prove, i piloti hanno corso, e hanno corso allo spasimo. Schumacher, il nuovo astro di questi giorni amari, ha addirittura abbassato il record di Mansell sul giro; Barrichello lerito a Imola e quasi morto a Imola ha corso e corre con una costola fratturata. Lì a Montecarlo ancora una volta nessuno si è tirato indietro, nessuno ha esitato; neanche Berger, così drammaticamente titubante appena ieri (come ho detto). Si correrà questo gran premio che si snoda da sempre a filo d'acqua, accanto alle barche attraccate, strisciando il cemento dei palazzoni miliardari; lo stesso luogo dove Alberto Ascari volò in mare, dove Bandini bruciò vivo nella sua macchina spiacciata. Memore della storia, i bordi delle strade sono costellati di pubblicità coloratissima.

Vengono a mente frasi di Enzo Ferrar scritte anni fa (anche lui fu incrinato, sequestrato, per incidenti di corsa della sua scuderia). «Che cosa spinge un pilota ad affrontare i rischi della competizione? Il successo, sicuramente, risponde. Poi il denaro, con gli annessi vantaggi. Ma non è tutto. L'uomo, evidentemente, prova il gusto di rischiare disinvoltamente l'esistenza per quella sua particolare ansia competitiva che, in fondo, è una delle poche cose che lo distinguono da altre specie». Se è vero, come è vero, è urgente riconsegnare la corsa all'uomo, cioè ai piloti, sottraendola se si può alla macchina, cioè all'industria grezza, all'oro dissennato, alla pubblicità selvaggia. Cancellare non serve a niente ed è una sconfitta per tutti e di tutti; correggere è da uomini vivi e da società reali; volerlo è da gente integra che si prepara al futuro.

[Roberto Rovera]