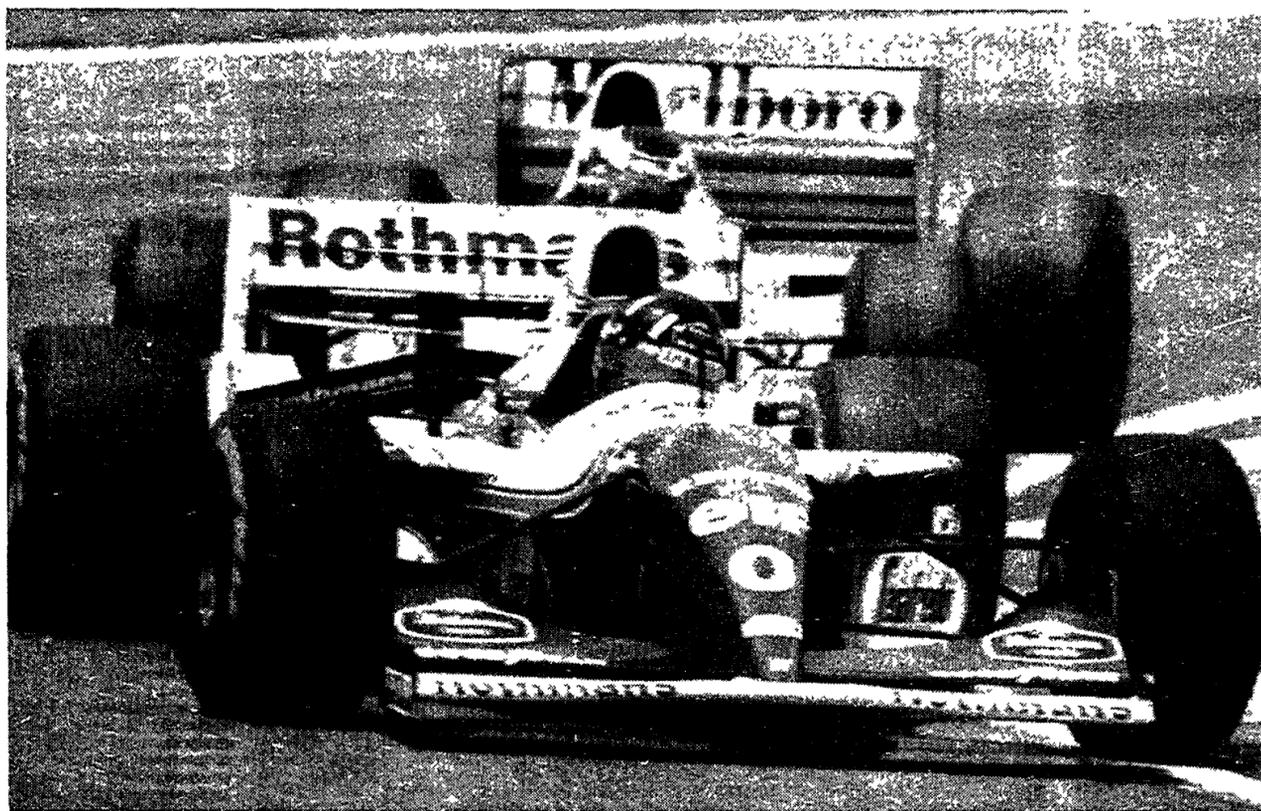


**FORMULA 1.** Nel Gp di Spagna vince a sorpresa Damon Hill, Ferrari quarta con Alesi



Damon Hill vincitore in Spagna. Sotto Schumacher

A Franca/Asp

**Rothmans**  
presenta  
le classifiche di Formula 1

CLASSIFICA PILOTI	TOTALE	CIRCUITI															
		Brasile 27/3	Pacifico 1/74	S. Marino 1/5	Mosca 1/5	Spagna 29/5	Canada 12/6	Franca 3/7	Inghilterra 10/7	Germania 31/7	Ungheria 14/8	Belgio 28/8	Italia 1/19	Portogallo 25/9	Argentina 16/10	Giappone 6/11	Australia 13/11
1 SCHUMACHER	46	10	10	10	10	6											
2 HILL	17	6			1	10											
3 BERGER	10		6		4												
4 ALESI	9	4			2	3											
5 BARRICHELLO	7	3	4														
6 BRUNDLE	6				6												
LARINI	6			6													
8 HAKKINEN	4			4													
KATAYAMA	4	2		2													
WENDLINGER	4	1		3													
BLUNDELL	4					4											
12 DE CESARIS	3				3												
FITTIPALDI	3		3														
14 FRENZEN	2		2														
MARTINI	2					2											

**Arrivo**

1) Damon Hill (Williams) 308 555 km in 1 36 14 374	1) Benetton-Ford	punti: 46
2) M. Schumacher (Benetton) a 24'166"	2) Ferrari	25
3) M. Blundell (Tyrrell) 1 26 969"	3) Williams-Renault Elf	17
4) J. Alesi (Ferrari) 1 giro	4) Jordan-Hart	11
5) P. Martini (Minardi) 1 giro	5) Marlboro McLaren-Peugeot	10
6) E. Irvine (Jordan) 1 giro	6) Tyrrell-Yamaha	8
7) O. Panis (Ligier) 2 giri	7) Sauber-Mercedes	6
8) E. Bernard (Ligier) 3 giri	8) Footwork e Minardi	3
9) A. Zanardi (Lotus) 3 giri	10) Larrousse	1
10) D. Brabham (Simtek) 4 giri		

**Costruttori**

**Rothmans Williams RENAULT FORMULA 1 TEAM**

# Schumacher stecca la 5ª

**Martini, due punti di felicità**  
«Questa Minardi va proprio bene»



«Dura, dura. È stata una corsa davvero dura». Gli occhi chiari spiritati sembrano schizzare dalla testa di Pierluigi Martini, trentatré anni portati come se fossero venti, veterano della Minardi, gloriosa scuderia faentina, cui ha regalato due punti che risulteranno utilissimi quando le team dovranno dividersi i contributi della federazione costruttori. Era da tempo immemorabile che il piccolo portabandiera della scuderia romagnola non andava a punti. «Non ricordo neanche più quando è stata l'ultima volta. Ah, sì, a Montecarlo, nel 1992. Dunque, sono quasi due anni. Era ora. Adesso spero che le cose girino meglio, che mi riesca di guadagnare qualche altro puntarello. Per me e per la squadra». Un rapporto esclusivo, quello con la

Minardi; caso pressoché unico nel panorama della Formula 1, dove i giri di valzer e i traslochi, spesso forzati, sono all'ordine del giorno. Ma sulla Minardi Pierluigi Martini ha esordito, il 7 aprile 1985, sulla Minardi ha conquistato i tredici punti, più gli ultimi due, che costituiscono il non pingue bottino di una carriera vissuta in seconda fila. Sulla Minardi, con ogni probabilità, prenderà la strada della pensione. E alla Minardi sceglie un piccolo inno dopo la corsa. «La vettura è andata bene per tutta la corsa. Non mi ha mai dato problemi, e, anzi, posso dire di essermi divertito. La nostra tattica di gara prevedeva due soste al box, e i meccanici hanno ogni volta fatto un buon lavoro, che mi ha consentito di conservare il quinto posto».

Un guasto al cambio frena il tedesco, che voleva eguagliare il record di cinque vittorie consecutive, detenuto da Mansell. Passa in testa Hakkinen, ma il motore della McLaren cede. E Damon Hill riporta al successo la Williams.

GIULIANO CAPECELATRO

Un'ombra triste cala sul circuito di Barcellona, mentre Damon Hill taglia il traguardo riportando alla vittoria la spassata Williams di questa stagione. Sullo scenario del Gran premio spagnolo, tranquillo dopo un'agitatissima vigilia e dopo i drammaticissimi precedenti, si staglia l'immagine di Ayrton Senna. Il suo sorriso timido si sovrappone, fin quasi a nascondersi, all'esultanza da podio del suo compagno di squadra Ralf Schumacher. In quelle prime parole smozzicate con cui Frank Williams commenta il successo della sua scuderia «In questo momento pensiamo ad Ayrton». È sempre incombente nella tensione della giornata, che sembra proiettarsi verso l'evento inevi-

tabile, un nuovo insensato olocausto, preannunciato dall'incidente toccato ventiquattro ore prima ad Andrea Montermini, infortunatosi nella stessa macchina in cui aveva trovato la morte Roland Ratzenberger. Tutta una serie di segnali che andavano a comporre un auspicio univoco e sinistro. È andata liscia. Ed un generale sospiro di sollievo accoglie lo sventolare della bandiera a scacchi. Le polemiche, gli scioperi minacciati e rientrati, le rivolte plateali a colpi di lettere dei costruttori si dissolvono minuto dopo minuto nel clima blando della gara ricca di imprevisti ma assai povera di pathos. Riprenderanno, di sicuro, già stamane. Esarebbe anche giusto se dav-

esse qualcosa non va la sua macchina viene infilata dalla modesta Lotus di Johnny Herbert amanca perde terreno su Hakkinen, ritrovatosi in testa alla corsa, su Hill. In qualche modo riesce ad assestare la sua vettura, a girare con tempi simili a quelli dei suoi avversari. Grintoso e tenace, mantiene un secondo posto che in quelle condizioni è una manna. E che gli regala altri punti preziosissimi nella sfida mondiale. Gli antagonisti sono lontanissimi che possano raggiungerlo, oggi appare pura chimera. Si snoda noiosa, la gara. Fino al primo colpo di scena l'unico lampo è la partenza di Jean Alesi, che dal sesto posto sulla griglia riesce a conquistare il quarto posto. Resta noiosa ma d'improvviso è come se qualcuno prendesse a giocare ai dadi la classifica. Il guasto al cambio penalizza Schumacher e rilancia Mika Hakkinen e Damon Hill. La McLaren di Hakkinen si ritrova a guidare la gara. Ma, dopo il cambio esce dal box lentissima, perde colpi, è terra e fatica a restare nella scia di Schumacher, di nuovo primo. Un terzo posto, il bis di quello ottenuto da Martin Brundle a Montecarlo, sarebbe comunque un bel passo avanti dopo un inizio affannoso. Hakkinen imita, il compa-

gno di squadra ma nella malasorte. Una fiammata manda in fumo la rincorsa di Brundle al quarto posto è il motore che cede. Una abbondante fumata annuncia ad Hakkinen che deve rimandare al prossimo gran premio l'appuntamento col podio anche il suo motore ha tirato i remi in barca. Vince, alla fine, la tattica attendista di Damon Hill, che dalla lunga frequentazione di Alan Prost deve aver appreso che nulla è più proficuo, in un a gara di velocità di un ritmo compassato. L'inglese diventa primo quando Schumacher ritorna al box. Amministra la gara senza strafare. conscio che il rivale ha troppi guai per attaccarlo. Amministra la gara anche Alesi dopo aver a lungo duellato con J.J. Lehto e Brundle per il quarto posto. Il cambio mette fuori Gerhard Berger ampiamente atardato. Qualche grana deve avercela anche Alesi, che precipita al settimo posto, risalendo per l'uscita di scena dei concorrenti, al quarto. È quanto di meglio possa fare di questi tempi il cavallino, che comunque continua ad assicurare - lo fa dall'inizio della stagione - che tra un paio di gran premi uscirà fuori alla grande.

C'è un limite al rischio? Messner: «È il nostro mestiere». Stohr: «La Formula 1 è una roulette russa»

## Professione pericolosa, ma con buon senso

IMOLA. La morte di Senna e Ratzenberger, gli incidenti al box, gli altri gravi incidenti che si sono succeduti, prima a Montecarlo e poi a Barcellona, hanno fatto aprire gli occhi sul «circolo della formula uno» e hanno imposto una riflessione. E proprio a Imola, coi Verdi di Alexander Langer, sono stati chiamati ad una riflessione «pubblica», volutamente non a botta calda, due spericolati e un esperto di spencolati Reinhold Messner, Siegfried Stohr ed Ezio Zermiani. C'è un limite, dunque, al rischio? Messner, lo sanno tutti, ha saputo anche tornare indietro, ha saputo valutare, s'è fermato. Ha visto la morte da vicino, la sua e quella dei familiari. E Stohr ha fatto la stessa cosa e ha scelto di insegnare a guidare veloce, ma con regole. Anche lui è un po' alpinista, anche lui sa che ci sono limiti oggettivi e «accidenti» imprevedibili. Il rischio esiste, dice Stohr, ma è di van tipi. Il rischio è una componente permanente della vita dell'uomo, chiosa Messner.

C'è un limite al rischio? Dopo i tragici incidenti che hanno funestato il mondo dell'automobilismo, ne parlano a Imola Reinhold Messner (alpinista), Siegfried Stohr (ex pilota di Formula Uno) e il giornalista Ezio Zermiani.

DAL NOSTRO INVIATO  
ANDREA QUERMANDI

«Siamo esploratori del rischio», aggiunge Messner «il mio mestiere è il rischio. L'uomo ha sempre dovuto dimostrarsi sempre più capace di sopravvivere. Oggi viviamo nel rischio globale e chiudiamo gli occhi. Più si avvicina la nostra fine, più chiudiamo gli occhi. Finché vedo il rischio posso evitarlo, ma non sono per niente ottimista». Poi si paragona a Senna «Il mio gioco è vicino a quello della formula uno. Tutti e due non sono sport, ma sono il mio avventura e quello di Sen-

na gioco spettacolo. Contano altre capacità: conta la prontezza, la amore per la vita, la disciplina. Io penso che ci sia un legame troppo stretto tra pilota, pubblico e economia. Forse è questo il male. Non dico che il pubblico voglia la morte, dico che aspetta qualcosa e il pilota sente questa pressione psicologica e così esce il gioco. Che, a volte, può uscire dal proprio controllo». Per Messner è quasi automatico che nella formula uno il rischio



non sia calcolabile. «Qualcuno propone meno velocità. Certo, può essere una soluzione, ma forse può finire la formula uno. Chi corre deve andare. Chi si avventura deve poterlo fare in base alle sue capacità. Da sempre metà vive metà muore, è connesso al genere umano». Il limite allora dipende dalla soggettività? «Per andare più forte - dice Stohr - occorre essere più bravi. Il rischio mistifica la bravura e io sono convinto che ci sia molto più rischio a fare altre cose. Il rischio è dentro di te e non c'entra nulla nemmeno il coraggio. Diciamo, allora, che esiste il rischio puro cioè la roulette russa, la gara ai semafori e il rischio calcolato o meglio il rischio che dipende dalla abilità umana. Quello puro è di tipo matematico. Ma i più grandi nell'alpinismo e nella formula uno sono quelli che hanno rischiato di meno. Lo vogliamo chiamare buon senso, il giusto mezzo aristotelico la ragionevolezza? Ruschia grosso chi non sa valutare se stesso».

Stohr dice anche che Senna è morto non perché non conoscesse i propri limiti, ma perché s'è rotto qualcosa. L'imprevedibile, cioè «Barrichello invece è arrivato lungo, è stata colpa sua». Ma in formula uno che rischio esiste? «Quello tipo roulette russa. Perciò bisogna aumentare la sicurezza passiva, ridurre la velocità, magari la cilindrata, dare regole. A Monza io andavo ai 270, e adesso a Montecarlo vanno ai 290. Non c'è più limite. E non è vero che la gente vuole vedere queste cose assurde. La gente vuole vedere il sorpasso vuol vedere che i piloti si mettono alla prova con altri, non con i mezzi tecnologici». Stohr e Messner conoscono la montagna. «Anche sulle vette si rischia. C'è l'estremo anche lassù e coincide con l'ebbrezza della velocità. Ma è anche un modo per sentirsi vivi», dicono entrambi. «Sulla formula uno - aggiunge Stohr - è fatto troppo moralismo che, per fortuna è venuto fuori. Paradossalmente, l'indignazione della stampa e della tv ha cambiato le cose. E questa indignazione deve esserci per i meccanici che vengono travolti al box per ottenere regole precise e maggior sicurezza». Ezio Zermiani che ha sempre rifiutato i dibattiti e le arene televisive «per parlare dei morti» ha vissuto la tragedia di Senna e Ratzenberger con un grande dolore silenzioso. «Questi giovani, tutti i giovani di quello che come categoria abbiamo chiamato il grande circo dei motori ti entrano nel cuore. Sta fianco a fianco per anni, diventi amico loro sinceramente amico loro. Ma guardate cosa succede per il pilota austriaco in coma a Montecarlo dieci righe tutto dimenticato. La tv e la stampa hanno fatto a gara per dire le stupidaggini più grosse. Solo Messner mi ha fatto cambiare idea. Io sempre seguito da giornalista ho sempre visto lo sportivo più vero quello che quando si doveva ha saputo fermarsi. La formula uno non si deve fermare non è giusto ma i rischi si possono limitare».