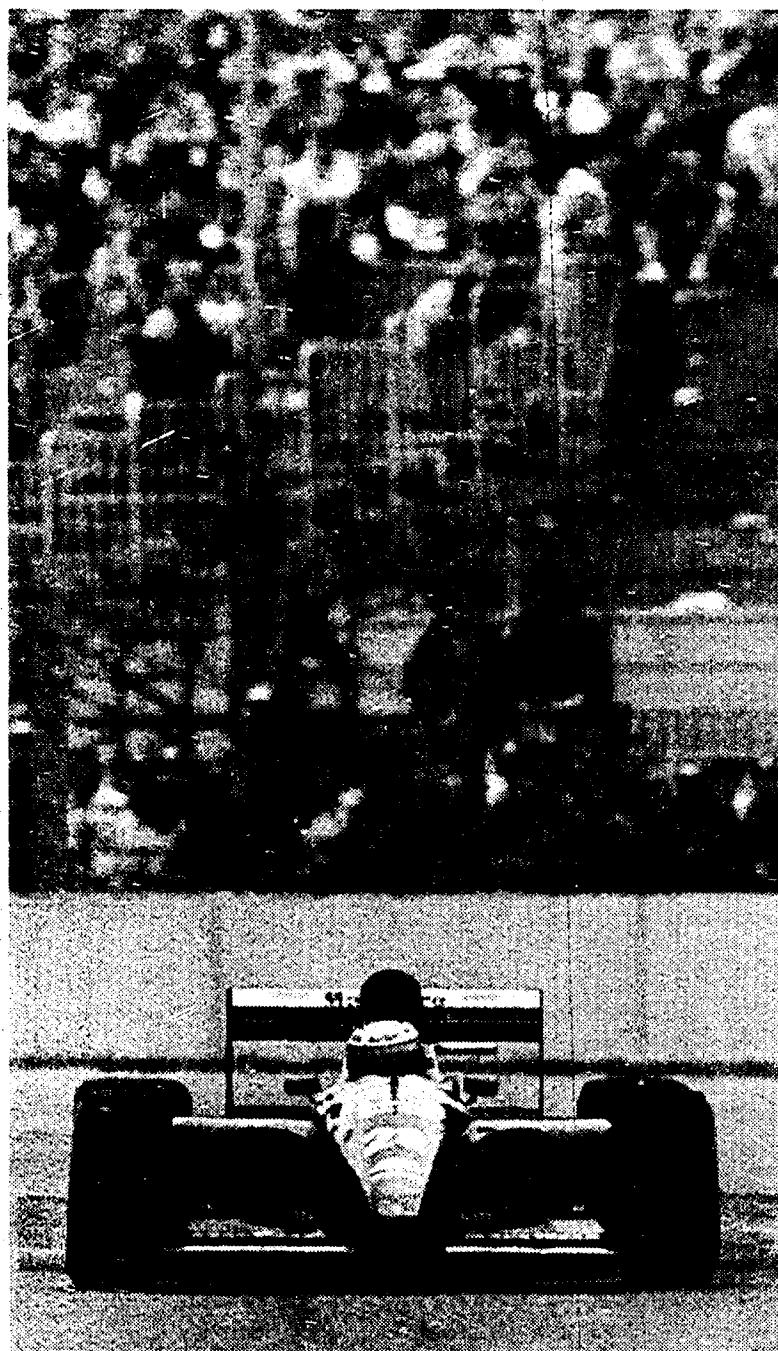


FORMULA 1. A Silverstone parte in testa Hill, ma il Cavallino rampante è in gran forma



Gerhard Berger parte oggi in seconda fila. In basso Damon Hill

Berger sfiora la prima pole position ma l'urto lesiona la gomma sinistra

Damon Hill respira sollevato, poi si abbandona ad un gesto di esultanza. Michael Schumacher ha appena terminato il suo giro, restandogli dietro per tre millesimi: dunque la pole position è sua, per la seconda volta consecutiva. La televisione inglese si mostra di non poche spanne superiore a molte delle sue colleghe intercontinentali: non si lascia sfuggire i momenti canonici delle prove, è quasi sempre addosso ai protagonisti, impegnata a riprendere le scene più emozionanti, significative. Commetta qualche peccatuccio solo con Gerhard Berger, di cui si lascia sfuggire la prima pole position provvisoria. Rimedia indagando a lungo sull'errore del ferrartista, riproponendolo da diverse angolature. Per quella toccatina ad un guard-rail mentre esce dal box per gli ultimi tre giri, Berger vede sfumare una pole che sembrava già nelle sue mani. Ma l'urto lesiona la gomma sinistra anteriore, l'austriaco è costretto a fare un giro a vuoto e, preso dall'ansia di non perdere tempo, trova anche il modo per andare in testa-coda; mancano meno di dieci minuti al termine delle prove, non ce la fa più a tornare in pista e si piazza al terzo posto. Così il cavallino rampante vede ancora una volta bruciare il sogno di partire in testa. Ma la macchina, e lo dimostra la quarta posizione di Jean Alesi, questa volta c'è proprio e potrà dare seri grattacapi a Hill e Schumacher.



La Ferrari prepara il sorpasso d'Inghilterra

Per un soffio la Ferrari perde la pole position, inseguita ormai da quasi quattro anni. Gerhard Berger ha dato battaglia a Hill e Schumacher fino agli ultimi giri, poi ha commesso un errore determinante. Ma sulla pista inglese riveduta e corretta tutto è possibile.

PAOLO FOSCHI

L'assalto verrà portato dalla seconda fila. Là dove stazionano Gerhard Berger, terzo, e Jean Alesi, quarto. Poteva andare meglio, ma la Ferrari oggi sa di potersi battere ad armi pari con i team più forti: la Williams che ha riconquistato la pole position con Damon Hill, e la Benetton, seconda a soli tre millesimi con il solito Michael Schumacher. Anzi, sulla pista di Silverstone completamente ridisegnata, resa meno supersonica, le macchine di Maranello hanno mostrato di avere qualcosa in più nel motore.

Silverstone non è più la stessa. La prova è venuta da Michael Schumacher, l'uomo più veloce del momento. Due settimane fa, in prova, il campione del mondo in pectore della Formula 1 si è dovuto fermare a 1'27" al giro. Roba da fare il solletico a Nigel Mansell, che nel '92 mise a segno il giro record in prova con 1'18"965. Un tempo destinato a restare nella storia. Perché il circuito su cui fu realizzato, quello di Silverstone, ex aeroporto militare sperduto nelle campagne inglesi, ha subito tali modifiche che non sarà più lo stesso; non sarà, soprattutto, il circuito veloce che procurava brividi ai piloti, lanciati sui 240 chilometri orari, e alle folle, inebriate da quelle stratosferiche velocità.

Il nuovo corso della F1, passaggio obbligato dopo le morti di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna e l'incredibile sequenza di incidenti più o meno gravi, ne ha fatto un circuito come tutti gli altri. Molto meno veloce, dunque più sicuro. La conferma viene da un esperto, Mika Hakkinen, finlandese in forza alla McLaren, che passando con invidiabile disinvoltura dalla monoposto allo scrittoio, firma una sapiente e meditata scheda su *Auto-sport*, autorevole settimanale di sport motoristico, in cui spiega come cambino le caratteristiche del circuito, che diventerà il meno veloce, ma favorirà anzi i sorpassi, dunque in teoria lo spettacolo.

«Il fondo è ottimo, molto liscio, ed è stata una buona idea quella di ripavimentare non solo la zona delle curve, ma anche i tratti di frenata ed accelerazione», spiega al colto ed all'inclita pilota finlandese. Alla Copse (prima curva dopo

la partenza, ndr) si passa in terza, accelerando poi violentemente e «pelando» il cordolo interno. Poi si allarga verso una parte della vecchia pista, piuttosto ondulata. Andando verso la Beckett's si passano tutte le marce (altre cunette). E una «esse» insidiosa: la prima parte a destra si fa in sesta piena a circa 280 kmh, poi si cambia direzione scendendo in 4a o 5a e la velocità scende a 240. Si riaccelera - anche se il cervello direbbe di no - curvando a sinistra, per poi scalare in terza sulla semicurva di destra, molto difficile. Lo ammetto, mi sembra sempre di non aver imparato a farla come si deve; ma se non ci riesco io, che ho fatto più chilometri su questa pista di chiunque altro, allora...».

Può stupire il profano, ma per un pilota di Formula 1 è normale ricordarsi i circuiti a memoria. La leggenda vuole che Niki Lauda se li ripassasse prima di andare a dormire, stupendo gli eventuali astanti con una serie di movimenti che mimavano il passaggio da una marcia all'altra e simulando con la bocca la scala sonora del motore. Fuori dalla leggenda, è facile vedere, nei giorni che precedono una gara, piloti assorti come se fossero caduti in catalessi, che ogni tanto si scuotono abbozzando un movimento con la mano, accompagnato da un parallelo ondeggiare della testa: è facile capire, allora, che nella loro testa sta scorrendo il film della pista, che, in una sorta di realtà virtuale, stanno affrontando le curve e i rettilinei che poi avranno davvero di fronte la domenica.

Hakkinen, lavorando per la McLaren, ha occasione di scendere spesso a Silverstone. E sciorna senza troppi problemi la sua scienza per i lettori dell'autorevole settimanale motoristico. «Via di nuovo in sesta piena - continua infatti per l'Hangar Straight, il rettilineo del vecchio aeroporto; passando sotto il ponte, dove l'asfalto ha qualche cunetta, si piomba sulla nuova Stowe. La frenata va ritardata al massimo, per cui è indispensabile un bilanciamento perfetto. Si affronta la curva in terza e poi si passa fino alla quinta (si può mettere un attimo anche la 6a) prima

Il «no» al Gp di Monza Sarà ascoltato anche il sindacato dei piloti

Dopo il coup de théâtre di Marco Piccinini, presidente della Csa, che ha sospeso il Gran premio di Monza e annunciato le sue dimissioni, la decisione definitiva sul Gp verrà presa dopo che anche l'associazione piloti avrà espresso il suo parere. Rosario Alessi, presidente dell'Automobile Club d'Italia, è stato ricevuto ieri sera dal sottosegretario alla presidenza del consiglio, Gianni Letta, al quale ha parlato della situazione che si è venuta a creare dopo che la Federazione automobilistica internazionale ha sensibilmente attenuato, nonostante il parere contrario dell'Italia, la portata delle misure di sicurezza per le monoposto, decise dopo i gravi incidenti di Imola.

«Dopo aver valutato la situazione nei suoi vari aspetti», riferisce l'AcI, il sottosegretario Letta ha incoraggiato l'autorità sportiva italiana ad interpellare l'associazione dei piloti di Formula 1 onde accertare se, stanti le condizioni delle vetture sulla base del regolamento così modificato e le correzioni che sarà possibile apportare al circuito di Monza, essa ritenga di potersi disputare il prossimo Gran premio d'Italia in condizioni di sicurezza accettabili. Una decisione verrà adottata una volta concluso l'esito di questa consultazione.

della Club, una sinistra-destra impegnativa. Si entra in seconda, stando attenti alle ondulazioni, per poi accelerare progressivamente nella semicurva destra. La contropendenza e la giunzione dell'asfalto vecchio sono le difficoltà maggiori. Si esce in pieno verso la Abbey, frenando con decisione e scalandolo in 2a. Se non c'è vento in coda (e succede spesso...) a cambiarsi l'equilibrio, è una curva abbastanza facile. Poi si accelera fino alla quinta per la Bridge che si affronta a circa 250 orari, e ancora in curva si pesta sul freno. Terza, seconda nella semicurva a sinistra, poi ancora a destra dove il forte cambio di pendenza ti fa scivolare molto di lato. L'ultima curva è da terza marcia: è importante tenere la vettura il più possibile in linea e composta. Poi giù tutto il gas, sfiorando il cordolo, e via di nuovo sul rettilineo.



Tanti amici, una partita.
Nuova 2 litri Coca-Cola.