

FORMULA UNO. L'ex campione del mondo potrebbe passare alla scuderia anglo-italiana

Il «leone» Mansell accarezza la Benetton



Nigel Mansell: per lui un futuro nella Benetton?

Mansell alla Benetton? Potrebbe essere questo il colpo del mercato-piloti '95. Frank Williams vuole affidare allo scozzese Coulthard la seconda guida. La Renault preme sul team anglo-italiano per l'ingaggio del «leone» inglese.

MASSIMO FILIPPONI

Il Re Leone torna a far parlare di sé. No, stavolta non si tratta del film di Disney campionario, ma di Nigel Mansell, il campione inglese di formula uno. Il «leone», questo è il suo soprannome nell'ambiente delle corse automobilistiche, starebbe preparando un altro grande colpo: passare alla Benetton nel 1995. La notizia più sensazionale del mercato-piloti non è stata ancora confermata, ma proprio l'assenza di smentite ufficiali legittima

l'ipotesi. Le pagine dei giornali avevano ospitato Nigel Mansell già nell'ottobre scorso quando, dopo un'averatura di un anno e mezzo negli Stati Uniti nella Formula Indy, era tornato per disputare le ultime gare del campionato del mondo. Nella stagione '94 ha corso 4 gran premi con la Williams: quello di Francia a luglio e, consecutivamente, gli ultimi tre della stagione, in Spagna, a Suzuka e quello vittorioso in Australia. Il patron della scuderia inglese, Frank Williams,

lo aveva nuovamente voluto alla guida della sua monoposto per aiutare Damon Hill a conquistare il titolo mondiale. La seconda guida, lo scozzese David Coulthard, che fino a quel momento si era ben comportato nel ruolo di «spalla» di Hill, fu lasciato a piedi senza troppe remore.

Il no di Williams

Le cose poi andarono diversamente e i sogni di gloria di Frankie Williams non si avverarono, malgrado la vittoria nel Gran Premio d'Australia di Mansell. Proprio durante l'ultima gara della stagione un contatto (non si sa quanto involontario) tra Schumacher e Hill consegnò il titolo al tedesco. Ora, a distanza di un mese, lo scenario si è modificato completamente. Frank Williams non sembra più intenzionato a tenere Mansell. A spingere l'inglese verso la Benetton, infatti, sarebbe anche la decisione presa giovedì scorso da Williams, riunitosi a Didcot con i suoi più stretti collaboratori, di affidare

il posto ancora disponibile nel suo team a Coulthard. L'annuncio ufficiale sarà comunque dato soltanto nei primi giorni di gennaio. Il 14 dicembre scorso la commissione d'arbitrato della Fia ha risolto la controversia tra Coulthard e la Williams, sorta a causa di un pre-contratto firmato dal pilota scozzese con la McLaren, ribadendo la validità del rapporto preesistente con la Williams. Così i piloti a disposizione per la stagione '95 nel team britannico sono saliti a tre: Damon Hill (intoccabile, anzi con un contratto raddoppiato rispetto al '94), Nigel Mansell e David Coulthard.

A questo punto il campione inglese, quarantadue anni il prossimo 8 agosto, si è ritrovato a vestire i panni di disoccupato di lusso. Per riaverlo in Formula uno, e strapparcelo alla Formula Indy, Frank Williams non aveva esitato a sborsare l'equivalente di 75 miliardi di lire (in 3 anni), ma la sentenza della Fia potrebbe «sollevare» il patron inglese almeno in parte da questo esborso. Ma la «disoccupazione» di

Mansell potrebbe essere di breve durata visto che la Benetton avrebbe deciso di offrirgli un contratto. Ed è assai probabile che il «vecchio leone» preferisca accasarsi nella scuderia campione del mondo piuttosto che ritirarsi nuovamente dalla Formula uno. Alla Benetton sono in molti a volere Mansell, soprattutto il team manager Flavio Briatore, sempre alla ricerca di un pilota affidabile da affiancare a Michael Schumacher.

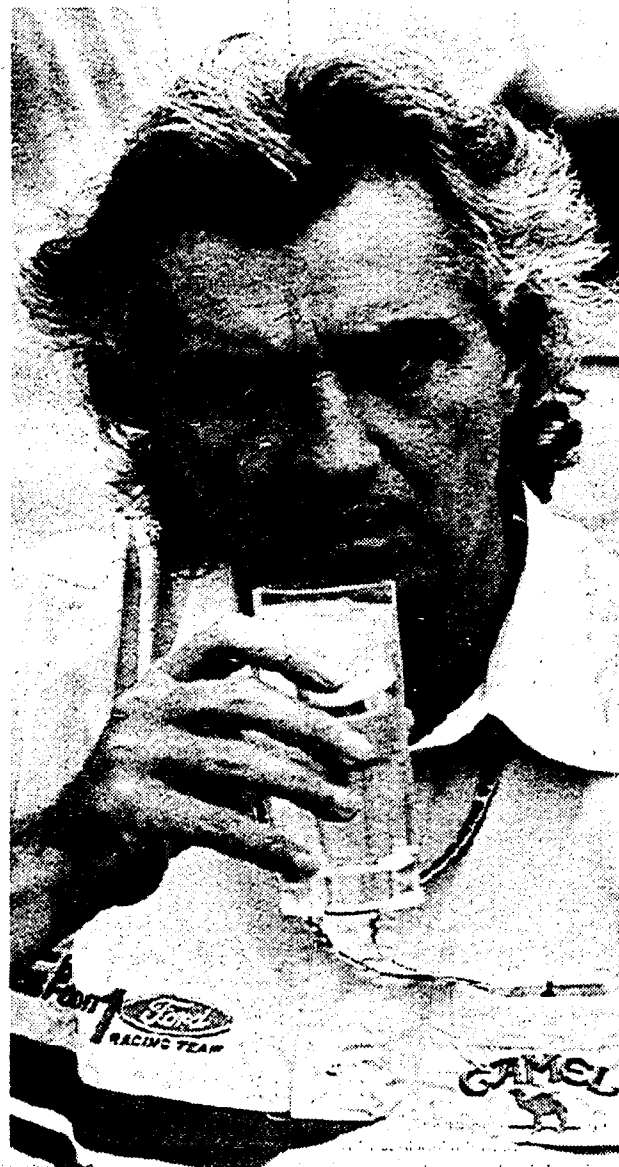
L'intervento della Renault

In un primo momento le attenzioni di Briatore si erano indirizzate verso Johnny Herbert, già alla guida della Benetton negli ultimi due Gran Premi della stagione passata, ma l'occasione di ingaggiare un mostro sacro come Nigel Mansell ha fatto vacillare questa ipotesi. Ma dietro l'intera operazione ci sarebbe il vero sponsor di Mansell presso la Benetton: la Renault. La ditta francese, infatti, dalla prossima stagione fornirà i propri motori alla scuderia italo-inglese senza inter-

rompere il rapporto di collaborazione con la Williams. I dirigenti della Renault furono determinanti nel favorire il ritorno dagli Stati Uniti di Mansell ad agosto e, allo stesso modo, svolgeranno un ruolo decisivo nel convincere l'inglese ad accettare le proposte della Benetton. Le «tariffe» del pilota inglese sono di tutto rispetto: per disputare un solo gran premio, quello francese di Magny Cours il 3 luglio scorso, Nigel Mansell percepì la somma di 2 miliardi e mezzo di lire e, tra l'altro, non finì neppure la gara per ritiro poco dopo metà gara. Insomma la Renault vuole a tutti i costi tornare a vincere e si sta muovendo per accaparrarsi il meglio. Dopo aver conosciuto l'onta della sconfitta (nella stagione passata la Benetton di Schumacher aveva un motore Ford) la casa francese non solo ha deciso di fornire i propri motori alle due scuderie più forti ma sta anche spingendo per allestire un «dream team» alla Benetton: Schumacher e Mansell nella stessa squadra. Solo voci da fantamercato o c'è altro?

Vela

Boc Challenge A Sidney vince Soldini



Flavio Briatore

Massimiliano Rossi

SIDNEY (Australia). Lo skipper milanese Giovanni Soldini ha vinto la Capetown-Sidney, seconda tappa del Boc Challenge, il Giro del mondo in solitario su barche a vela. Il suo «Kodak» - secondo quanto reso noto ieri a Milano dall'ufficio stampa dell'impresa - è giunto in Australia alle 2.28 del 25 dicembre, precedendo di circa due ore l'australiano David Adams, grande avversario dell'italiano per la vittoria finale. Soldini, che gareggia su un'imbarcazione di «classe 2» (categoria riservata alle barche di 50 piedi), è il primo italiano a vincere una tappa del Boc Challenge. Finora ha percorso 6.698 miglia nei terribili mari del Sud in 28 giorni, 2 ore e 28', battendo di 2 giorni, 9 ore e 34' il record precedente della tappa, stabilito nel 1990 dal francese Yves Dupasquier.

È stata una tappa molto avvincente fra i 16 concorrenti rimasti in gara (di cui sette in «classe 1», vale a dire imbarcazioni da 60 piedi). Soldini e Adams si sono più volte alternati al comando nei primi giorni di regata. Poi, fra il 10 e il 12 dicembre, i navigatori sono stati investiti da una violenta tempesta, con onde altissime e vento a 100 chilometri orari, che ha provocato danni alle imbarcazioni. Mentre i suoi avversari riducevano la velatura e si mettevano alla cappa, Adams è rimasto al timone ed ha raggiunto le 230 miglia di vantaggio. Ma ha pagato progressivamente il rischio, con danni all'imbarcazione. Giovanni Soldini invece ha condotto il suo «Kodak» senza danni, e giorno dopo giorno ha roscigliato lo svantaggio, annullandolo infine all'altezza dello stretto di Bass.

Negli ultimi giorni, dopo aver navigato a vista dell'avversario, lo skipper italiano lo ha superato giungendo a Sidney con un sorprendente quarto posto assoluto (appena quindici minuti dopo l'americano Pettengill, terzo in «classe 1») e vincitore della «classe 2». David Adams, che si era aggiudicato la prima tappa della regata, rimane tuttavia in testa alla classifica generale con 18 ore e 32 minuti di vantaggio su Soldini. Ma l'italiano si è detto comunque ottimista: «Se non succedono altri incidenti potrei anche farcela», ha spiegato poco dopo l'arrivo a Sidney. «È da ricordare che nella prima regata Giovanni Soldini è stato investito da una balena che oltre a provocargli danni allo scafo, poi riparati, gli aveva fatto perdere tempo prezioso per la gara. Ora i concorrenti al Boc Challenge riposeranno per un mese prima di riprendere il mare. La terza tappa Sidney-Punta del Este (Uruguay) di 6.914 miglia, che comprende anche il passaggio di Capo Horn, partirà infatti il 29 gennaio.

LA CURIOSITÀ

Il ping-pong? Meglio se cotto a microonde

ROMA. La vittoria inquinata va servita calda. Anzi bollente. Dite ai giocatori del tennistavolo, cuochi esperti e birichini. Esiste il ping pong a microonde, ultima offerta culinaria di quel minestrone di azzardi e strategie antisportive che è lo sport. Ping pong a microonde? Già, racchette, non crocchette. Si mette nel forno la gomma puntinata spesso condita con altri preparati non meglio identificati e il piatto è pronto per far «scottare» l'avversario di turno. Trattamento di sfavore dunque, il modo migliore per costringere l'ospite a non sedersi più al suo... tavolo. Qualche arbitro della Fitet (Federazione italiana Tennistavolo) ha gridato allo scandalo e al totale disarmo della categoria. I giudici sanno, toccano con mano, ma l'assenza di un codice di regolamento chiaro non determina squalifiche del pongista... cuoco. Contro le gomme puntinate trattate nessun comma. «Ci mettono in difficoltà, neanche l'inferno iperlegislazione federale riesce a smuovere i centimetri di pelo sullo stomaco che consentono a qual-

che giocatore di praticare il «pongismo a microonde»; neppure la vergogna di mentire spudoratamente frena l'intenzione», si lamentano gli arbitri scaricando rabbia e rassegnazione con un articolo di protesta sulla rivista mensile della Fitet.

Ma come funziona e qual è il fine che giustifica il mezzo ingannevole, fuori dall'etica sportiva? Gli esperti d'oltralpe (il vizio è internazionale, anzi gli italiani pare non siano i primi arrivati) suggeriscono procedimenti più sofisticati, meno artigianali e di sicuro effetto. Lasciando invariato il risultato. Quando il braccio non arriva sulla palla si fa in modo che dal campo avversario sia la palla a non tornare più indietro.

Prima del via - come in Formula 1 - si scaldano le gomme (c'è chi si accontenta di strofinarle con la mano) per una maggiore «aderenza», alterazione e imprevedibilità del colpo. Ma non solo: i pongisti

LUCA MASOTTO

cambiano i «pneumatici» tra un set e l'altro. La strategia più comune nel mondo del tennistavolo è la sostituzione della gomma incollandone un'altra di fresco. Ciò determina un aumento della velocità sul top dell'8%. Dicono sia una necessaria difesa degli occidentali per bloccare lo statero tecnico-atico dei pongisti dagli occhi a mandorla. I giapponesi, i cinesi e coreani che impugnano a penna (ovvero giocano con una sola parte della racchetta) e puntano sull'abilità, non hanno bisogno di incollare l'avversario col superattack, basta un colpo lillato sullo spigolo.

La federazione internazionale assicura che i pongisti dovranno cambiare ricetta. Tra pochi mesi gli arbitri avranno metodo e piena libertà per valutare se una gomma sia entrata o meno nel forno dei desiderati (microonde per megatrafte?, forse è troppo ma la campagna è iniziata: riduce al silenzio gli adepti della gomma trattata) e verrà ri-

dotto dal 1 agosto '95 il numero delle colle, la maggior parte tossiche (delle 80 in uso solo 13 saranno «omologate»), sostituendole in seguito con pellicole adesive che inevitabilmente rallenteranno il gioco aumentando spettacolarità e durata.

Sono soprattutto i giovanissimi e i giocatori con una tecnica povera che si aggrappano a questi additivi: l'obiettivo è confondere le idee e sorprendere l'avversario, ma finiscono per farsi «autogol» non calcolando la potenza del colpo. L'atleta esperto non si affida a queste pozioni: niente colle strane e neppure racchette nel microonde. È la voce del padrone, Massimo Costantini, l'azzurro più azzurro d'Italia, 442 presenze (esordio nell'agosto del 1973 contro l'Olanda), numero 93 del mondo, ma il primo a biasimare chi gioca brutti scherzi. Eppure convincere il pongista di primo pelo che è meglio perdere con le proprie forze anziché vince-

re con l'inganno non sarà facile.

C'è sempre stata una origine culinaria nel tennis in miniatura, e sempre un modo per puntare in alto, oltre la rete della lealtà sportiva. Unica differenza è che allora la vittoria si serviva fredda. Con l'avvento della gomma-sandwich il giocatore di pin pong si accorse anni fa che era un peccato limitarsi al semplice top-spin. Iniziò a tirare colpi bassi e fregature. Mescolando furbizia e preparati d'ingegneria i giocatori attrezzavano la propria racchetta con gomme identiche nell'aspetto (ossia stesso colore, come il regolamento imponeva) ma opposte negli effetti. Morali e cinetici. Così dal top-spin si è passati all'anti-top-tachiness drive o il feint-tachiness chop: ovvero racchetta a doppia azione per un unico scopo, vincere ad ogni costo. Lo spessore del futuro campione si vede anche dall'altezza delle gomme (4 mm.): «puntinate» alla giusta temperatura per non bruciarsi l'occasione, trattate con mastice a presa rapida per incollare l'avversario.

| LOTO | | | | |
|----------|----|----|----|-------|
| BARI | 70 | 58 | 78 | 23 11 |
| CAGLIARI | 54 | 32 | 59 | 14 62 |
| FIRENZE | 18 | 59 | 89 | 83 34 |
| GENOVA | 20 | 8 | 85 | 30 12 |
| MILANO | 66 | 88 | 51 | 55 79 |
| NAPOLI | 58 | 15 | 56 | 65 13 |
| PALERMO | 27 | 83 | 45 | 61 75 |
| ROMA | 48 | 75 | 12 | 49 30 |
| TORINO | 62 | 4 | 53 | 50 63 |
| VENEZIA | 86 | 42 | 21 | 90 65 |

UNAMICO in più
giornale del LOTTO
 in edicola il mensile di GENNAIO

IL SINCRONISMO
 Per la selezione di giochi d'ambata (uscita di un numero in una ruota pre-accisa), indipendentemente dal ritardo o dal compenso, un criterio che da buoni risultati in tempi molto contenuti è quello di scegliere situazioni in sincronismo. Due o più numeri in una ruota sono denominati «sincroni» quando sono stati sorteggiati nella medesima estrazione. Un esempio sul sincronismo può essere invece il seguente: in una determinata estrazione a Bari sono usciti:
 3 - 4 - 19 - 23 - 30
 dopo quaranta settimane sono rimasti
 4 - 19 - 23 - 30
 si dice che sono in ritardo sincrono. Due numeri sincroni sono arrivati ad un ritardo massimo di 109 settimane, mentre i due numeri più vecchi di una città (non cioè sincroni) sono arrivati nella storia anche a 148 estrazioni.

LE QUOTE: ai 12 L. 38.734.000
 agli 11 L. 1.649.000
 ai 10 L. 171.000