

Nel Gp d'Australia, che si è corso stanotte, l'esordiente Jacques è partito in testa. Le Ferrari in seconda fila

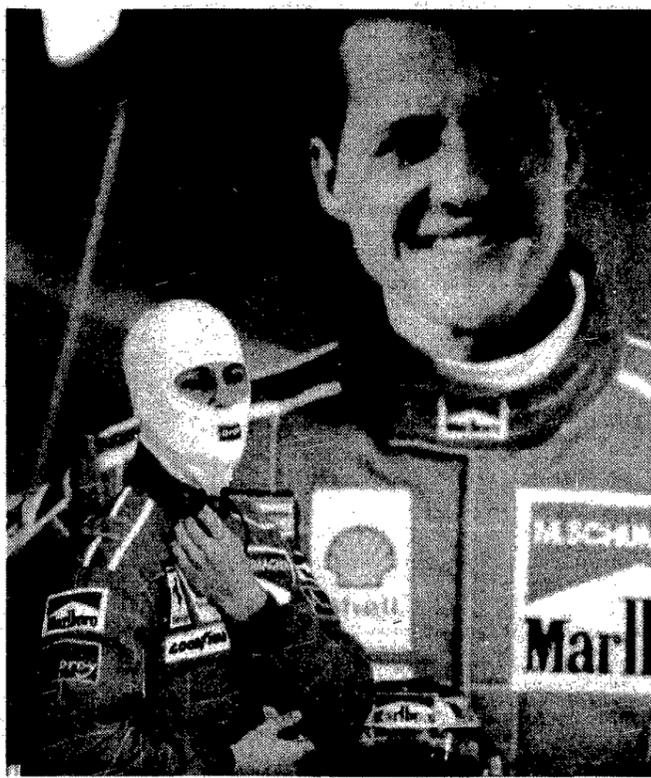
Villeneuve, una pole d'autore



Jacques Villeneuve durante le prove. Sotto, il padre Gilles

Jacques Villeneuve è partito in pole position stanotte nel gran premio d'Australia. Il giovane canadese (comprà 25 anni tra un mese) ha stabilito la migliore prestazione nelle prove con il tempo di 1'32"371 davanti al compagno di squadra Damon Hill e alle due Ferrari di Irvine e Schumacher. Non si può dire che Damon Hill sia un pilota fortunato. Nelle ultime due stagioni, pur avendo a disposizione la macchina migliore, ha sempre fallito la conquista del titolo mondiale. «Soffre troppo la personalità di Schumacher», si diceva. Quest'anno - però - con il passaggio del campione mondiale tedesco alla Ferrari, in molti pensavano che - almeno all'inizio - non sarebbe stata sufficiente la personalità di Schumacher per colmare il gap tra le due scuderie. E invece ecco che per l'ennesima volta Hill si ritrova qualcuno davanti: non è Schumacher e non è una Ferrari. È Jacques Villeneuve e corre anche lui su Williams. La pole position conquistata all'esordio su una monoposto di formula uno avvicina il canadese a grandi campioni del passato, fuoriclasse del calibro di Mario Andretti e Carlos

F1
 Reutemann, anche loro capaci di conquistare la prima piazza della griglia di partenza di un Gran Premio mondiale - al loro esordio nel grande circo. Stanotte Jacques è partito davanti a tutti nel Gran Premio d'Australia, prima gara del Campionato del Mondo di Formula Uno '96. Sul circuito realizzato all'interno dell'Albert Park di Melbourne le Williams hanno confermato nelle prove la propria superiorità. 138 millesimi dividono Villeneuve e Hill, Irvine - sorprendente terzo è staccato di mezzo secondo -, Schumacher, quarto, rende a Villeneuve 754 millesimi. Tre giorni fa il distacco si aggirava intorno al secondo e mezzo. La rincorsa del Cavallino cominciata in ritardo sembra già a buon punto. Pessimo sabato per le due Benetton: Alesi - che nella mattinata di ieri aveva rotto il motore - è partito in terza fila, Berger in quarta. Ma Flavio Briatore è convinto che in gara si vedranno i veri valori. Buone prove, invece, per Hakkinen (5°) e Barrichello (8°). Sono stati esclusi dal gran premio d'Australia le due Forti di Luca Badoer e Andrea Montemini che non sono riusciti a ottenere i tempi di qualifica. Entrambi, infatti, hanno girato più lentamente di 1'38"837, il limite massimo fissato per l'ingresso nella griglia.



Michael Schumacher si prepara ad entrare nella sua Ferrari. Sotto, Mario Andretti e Carlos Reutemann

Ma ora dovrà correre contro il padre

DANIELE AZZOLINI

Il mondiale dei motori che si è aperto a Melbourne durante la notte italiana: un neonato, seppure di una stirpe tanto importante. Ma se gli inizi son questi, c'è da chiedersi di che cosa mai sarà capace Jacques quando sarà più grande. Se lo sport visse soltanto di statistiche e di record, e non di emozioni, di gesti e di alti concreti, e delle inevitabili cadute che seguono i fulgidi trionfi, Jacques Villeneuve avrebbe già trovato il modo di scavalcare il padre, e centrare un traguardo che l'altro non si sarebbe nemmeno sognato. Gilles debuttò con una McLaren-Ford, sulla pista di Silverstone, nel 1977, e non era come andare in giro con la Supercar che oggi tocca al figlio. Le imprese, in Formula Uno, di solito si dividono a metà, e una di queste spette inevitabilmente alla macchina, o al team, e a tutto quello che c'è dietro a una bolide da 300 chilometri all'ora. Jacques si è dunque trovato nel momento giu-

sto sulla macchina giusta, e questo rischia di essere considerato un bel colpo di fortuna se non si tiene in doverosa considerazione che nessun costruttore sarebbe così pazzo da affidare il volante di una monoposto al primo venuto. Di sicuro, Jacques ha avuto un box di Formula Uno al posto del box per muovere i primi passi, e la pista di un circuito come giardino di casa. La quale, guarda il caso, poggiava anch'essa su quattro ruote, e si spostava da un circuito all'altro. E a Jacques Villeneuve proprio questo è toccato in sorte. È stata la sua fortuna, sebbene niente potrà mai compensare l'aver visto il proprio padre morire. Accadde quando lui era un bimbo, a Zolder, durante le prove del Gran Premio di Belgio. La Ferrari di Gilles Villeneuve urtò, perse aderenza, si alzò come un aeroplano: Erano i tempi delle macchine con le minigonne, l'8 maggio 1982. Ora Jacques dovrà correre an-



che contro il padre. E questa è la regola, per i figli dei campioni. Non sarà facile, e a sentirlo, sembra che lui già se lo aspetti. «Quando tutti cominceranno a paragonarmi a mio padre, a cercare in me quella parte di lui, e a misurarmi sul metro di ciò che mio padre sapeva fare, allora dovrò avere la forza di resistere». Abbiamo l'impressione, che per Jacques, quei giorni siano già cominciati, seppure non vi sia alcun mito di nome Gilles nell'universo giovanile di Jacques Villeneuve, ventiquattrenne figlio d'arte. Ne resteranno delusi i tifosi, ma le cose stanno esattamente così. Non ci sono le orme paterne da seguire, e non c'è nemmeno una Ferrari nel futuro di Jacques. Non ora, perlomeno, non fino a quando «la Ferrari continuerà a raccontare barzellette», come il ragazzino più veloce del mondo ha avuto modo di precisare con i modi spicci di chi ha fretta di emergere, ricordando che anche la casa di Maranello lo aveva cercato per proporgli un contratto. Gilles è solo il nome di un ricordo lontano, di un padre

amatissimo ma diverso da lui, perché uno era più passionale mentre l'altro è più freddo; è la memoria dei «giochi da matto che faceva con me e mia sorella». Sono le immagini di una videocassetta che di tanto in tanto Jacques ha il coraggio di riguardare, quelle del famoso duello tra Gilles e Arnoux a Digione quando nessuno dei due voleva far passare l'altro. «Mio padre guidava in modo divertente e faceva cose impensabili al giorno d'oggi», è il punto di vista di Jacques. «È la Formula Uno a essere cambiata, le macchine, e anche noi piloti». Serietà, professionalità, pignoleria estrema sono i nuovi «must» di uno sport che con la velocità e la tecnologia ha messo il talento in secondo piano. E Jacques si adegua, si sente figlio di quei tempi, «non sono un calcolatore, ma non dimentico di imparare dagli errori che ho commesso, e non faccio mai due volte lo stesso sbaglio», assicura.

Frank Williams lo ha chiamato al posto dello scozzese David Coulthard, terzo nell'ultimo mondiale, trasferitosi alla McLaren. Si può dare fiducia a un ragazzino, seppure di nome Villeneuve? «Jacques è una scommessa», diceva infatti il patron nel presentare il suo nuovo pilota, prima di averlo visto all'opera. Ma ora è proprio Williams il suo maggiore sponsor: «Il ragazzo è di stoffa molto buona, ha una sensibilità di guida davvero particolare. E uno cui valeva la pena di offrire una possibilità». Chissà che cosa avrebbe pensato Enzo Ferrari di uno come Jacques. Il Drake amava Gilles come un figlio, era affascinato «dalla sua perentoria ansia di vincere», per quel ragazzino venuto dal Canada ruppe addirittura con Niki Lauda e fece capire a Jody Scheckter che era venuto il momento di togliersi dai piedi. Figurarsi, fu subito dopo il mondiale vinto dal sudaficano nel 1979, l'ultimo firmato dalla Ferrari. Sono pagine di storia che la F1 non dimentica, e prima o poi il giovane Villeneuve finirà per scontrarsi con quel suo cognome così ingombrante. Dopo, però, avrà finalmente la strada tutta per sé.

CALCIO, TRENTO

Tifosi pagano la trasferta alla squadra

TRENTO. È stato un club di tifosi a pagare la trasferta di oggi in Lombardia della squadra calcistica del Trento. Il club, per molto tempo militante in serie C/1 e C/2 e oggi inserito nel girone C del Campionato Nazionale Dilettanti, è stato colpito da una gravissima crisi finanziaria. L'A.C. Trento si trova attualmente in liquidazione e cancellata dal panorama calcistico nazionale. Per questo i tifosi del Trento Club hanno deciso di tassarsi e pagare la trasferta che oggi pomeriggio la squadra giocherà a Ponte S. Pietro, in provincia di Bergamo. In classifica il Trento occupa il nono posto con 33 punti. In 27 match giocati fino ad oggi nove vittorie, sedici pareggi e dodici sconfitte. Nell'ultimo turno pareggio in casa con il Reggiano (2-2).

IL CASO. Atlanta, tutto da rifare il campo gara preparato per le Olimpiadi

Tiro a volo, la gaffe degli architetti

LUCA MASOTTO

Come si dice in pugliese «What is it?». Anzi, «Whatizit?», per dirla in slang e fame l'etimologia di Izzy, la mascotte di Atlanta, pupazzetto troppo strano per essere qualcosa. Quella stessa domanda è uscita spontanea dalle labbra del tarantino Vito Antonio Biasi, ct della squadra tiravolistica dello skeet, alla vista di un altro obbrobrio. Ma che è quella roba? A poco più di quattro mesi dai Giochi c'è una breve storia di muri di cinta e grossolane imperfezioni architettoniche da raccontare e prendere al volo. Già, perché se nel tiro siamo dei fenomeni (tanto da essere in Georgia la nazione da battere) lo sono anche gli americani così bravi da affidare ad un architetto «di stratto» il progetto dell'impianto olimpico di Wolf Creek. Peccato che lo yankee assoldato, di tiro e piattello non ne sappia un granché. A tal punto da creare una delimitazione in muratura nel campo gara che impedisce il normale

svolgimento della prova affidata agli atleti dello skeet. In pedana non ci sono infatti spazi per consentire ai tiratori della specialità di muoversi, né zone di sosta che la specialità richiede, neppure la possibilità di spostarsi, dopo il tiro, nell'area successiva per valutare la prospettiva di lancio. «Sorprende che non ci sia stato l'intervento di esperti a moderare sulla carta l'estro dei realizzatori - ha commentato Biasi sulla rivista federale - Con i dirigenti ho parlato di "crash" tra i tiratori, di collisioni nell'avvicendamento in pedana e delle possibili conseguenze». Ma come è possibile che gli americani, così fieri della loro cultura leonardesca e di strutture architettoniche perfette, possano aver fatto un così marchiano errore di progettazione? Alcuni maliziosamente ipotizzano si tratti di errore volontario studiato per rendere al tiravolista italiano la vita e il tiro...

comodi. Notizie vaghe su strani muretti e imperfezioni nell'impianto, avevano allertato la federtiro (Fitav), la quale decise lo scorso dicembre di fare un sopralluogo del campo gara. Trovando quello che sospettavano e lasciandosi scappare la frase-mascotte dei giochi: «Ma che è quella roba?». «Abbiamo rilevato gli errori di delimitazione alla federazione internazionale. La quale ci ha assicurato la volontà del comitato organizzatore di accogliere le diverse istanze per favorire il corretto svolgimento di ogni competizione» ha dichiarato il presidente Fitav, Luciano Rossi. A fine aprile, in occasione della prova di Coppa del mondo la delegazione azzurra verificherà le trasformazioni indicate confidando «nella sincerità delle intenzioni americane e nella considerazione di cui gode il team italiano nel mondo» - come rivela Biasi. La Fitav dunque ha fatto la voce grossa. Anche perché se lo può permettere. Oltre ad essere la

squadra da battere l'azienda Italia è leader nei materiali da competizione. Ad Atlanta oltre l'80% dei tiravolisti olimpionici userà attrezzatura sportiva, ovvero fucili, di fabbricazione nazionale (circa 350 pezzi, due per ogni atleta). Così come cartucce, piattelli e i macchinari che sputano i dischi. Insomma Olimpiade made in Italy almeno a Wolf Creek, area che dista mezz'ora di automobile dal centro di Atlanta. L'arte e la dedizione artigiana sta per essere messa a dura prova dalle avance insistenti di alcune aziende francesi intenzionate a spezzare il dominio commerciale italiano del tiro a volo. Ma pare non siano ancora riusciti a centrare il piattello dato che i tre atleti transalpini presenti ad Atlanta useranno materiale italiano. Si spererà azzurro nei cieli d'Atlanta: almeno 40 mila colpi per la competizione olimpica, quasi il doppio per gli allenamenti pre-gara. Con l'Italia pronta a ricordare al mondo che non è una... mezza cartuccia.

LOTTO

BARI	57 25 90 37 66
CAGLIARI	70 39 68 74 83
FIRENZE	59 5 34 30 45
GENOVA	47 3 8 7 80
MILANO	24 22 19 2 73
NAPOLI	52 22 63 73 69
PALERMO	48 47 17 90 77
ROMA	79 32 16 86 56
TORINO	24 31 35 71 2
VENEZIA	47 45 4 84 34

ENALOTTO

X 2 X X 1 X X 2 1 X 1 X

LE QUOTE: al 12 L. 46.215.000
 agli 11 L. 1.226.000
 ai 10 L. 145.000

L'AMICO
 giornale ENALOTTO del LOTTO
 è in vendita con il numero di marzo
 L'AMBO SECCO

Si è pure rammentato il ritardo massimo di un ambo in una ruota può raggiungere e superare gli 80 anni!
 Infatti al momento in cui scriviamo il registro la forte assenza dell'ambo "4,19" alla ruota di ROMA (risale al febbraio 1902). Come notizia statistica di spicco ricordiamo che l'ambo "8,37" su FIRENZE (ritardatissimo qualche anno fa) tardò per 87 anni (dal febbraio 1897 fino al 14 aprile 1984) e comparso nel ripresentamento dopo sole 3 estrazioni! (il 5 maggio 1984).
 Attualmente, per quanto riguarda i massimi ritardi dell'ambo secco nelle classiche combinazioni del "Gemelli", segnaliamo che il momento in cui scriveremo (novembre 1995) l'ambo "33,55" tarderà in due ruote (GENOVA e NAPOLI) da almeno 2087 estrazioni. È un ritardo massimo poiché l'assenza precedente di un'ambo di Gemelli in due ruote fu di 1986 colpi (su Bari e Roma nel 1939) con l'ambo "11,77".