

Vela, via la «1000 miglia del mare» da Rimini a Corfù

«Rimini-Corfù-Rimini» ai nastri di partenza. Mancano solo 24 ore al via di quella che - non a torto - è definita la maratona dell'Adriatico. Domani, alle ore 12, lo start per le 40 monoscafi italiani e stranieri che partecipano alla «Mille miglia» di vela da percorrere tutte d'un fiato. Alla manifestazione si affianca per il secondo anno la Rimini-Tremonti-Rimini, regata costiera di 400 miglia.

Motomondiale Prove Gp Austria Sfreccia Cadalora

Nelle prove del 5° Gp mondiale, mentre nelle 500 cc è stato Luca Cadalora il migliore degli italiani col 4° tempo alle spalle delle Honda di Doohan, Tadayuki e Checa (nella foto Romboni), i più titolati Max Biaggi (9°) nelle 125 hanno dovuto sudare per entrare tra i primi dieci. Meglio di Biaggi (6°) ha fatto Loris Capirossi, 4° con l'Aprilia nelle 1/4 di litro.



Michael Leckel/Reuters

Del Piero colpito all'occhio Salta la nazionale?

Per Alessandro Del Piero si profila l'ennesima beffa della stagione: la pallonata all'occhio sinistro, rimediata dopo pochi minuti della finale di Champions League, rischia di strapparli al torneo di Francia e al rilancio in nazionale: «Aspetto la visita di controllo di lunedì», ha confessato il fantasista. Ma solo un miracolo, a questo punto, potrebbe riconsegnarlo alla lista dei convocati di Maldini.

Vele a Gallipoli A Parimor il titolo della classe J24

Al termine di cinque giornate di gare, Vasco Vascotto su Parimor ha conquistato il titolo italiano per la classe J24, precedendo le barche di Flavio Favini, Paolo Cian, Sandro Montefusco, Mario Celon e Lorenzo Bressani. La prova valeva come selezione (ammessi i primi 5) per i mondiali '97 che si svolgeranno in novembre in Argentina. Nell'ultima giornata 12 barche sono state messe fuori classifica.

Il Settebello affonda e rimpiange Ferretti

Due sconfitte e un pareggio, il rischio della non qualificazione ai mondiali: un'onta che il Settebello non conosceva da anni e che ha fatto perdere la calma persino al «sergente di ferro» Ratko Rudic che si è scagliato contro i «troppi impegni» dei pallanuotisti compressi tra campionato ancora in corso e le «esigenze della nazionale» che ha vinto tutto, almeno sino ai mondiali del '94. I risultati sono lì, ad Atene, in quel torneo che si chiama Coppa Fina e vede le migliori squadre del mondo contendersi, col successo, l'accesso ai prossimi mondiali australiani. Che la sfida fosse difficile, anche alla luce delle passate e recenti rivoluzioni che il «ct tutto d'un pezzo» ha imposto al team quasi dopo ogni vittoria e che ha tolto dalla rosa molti dei «grandi» a cominciare da Massimiliano Ferretti e Franco Porzio, era ipotizzabile, ma la battuta d'arresto resta pesante e promette altre strade in salita. Il Settebello ha infatti subito, come non succedeva da tempo, dalla Grecia, squadra leggera e di poco peso internazionale, con un perentorio 4-6; poi ha ancora subito gli Stati Uniti (6-7) combattendo molto ma raccogliendo meno con il team a stelle e strisce dagli ondavihi precedenti; infine ha pareggiato, forse segno di orgoglio agonistico, con la Spagna rivale di sempre, ma è già fuori dalle quattro che vanno dirette a Perth. Oggi affronta, per il 5° posto, la Jugoslavia, la riammessa nazionale serba nella quale lo stesso Rudic militò e vinse, ma che a sua volta ha subito le ire di Ungheria e Croazia, superando però la Russia. Al di là delle polemiche, il segnale è inquietante per il Settebello che ha un'altra occasione: gli Europei di Siviglia per i quali Rudic è in tempo per richiamare gli «esclusi». O farà come Sacchi fece con Viali e Biaggio?

G. Ce.

Il compleanno della Ferrari: l'epopea del «Drake», la storia del Cavallino rampante

Quel mezzo secolo vissuto di corsa



Enzo Ferrari con alcune vetture

Ansa

«La storia del cavallino rampante è semplice e affascinante - così la raccontava Enzo Ferrari - Quello stemma era dipinto sulla carlinga del caccia di Francesco Baracca, l'eroico aviatore caduto sul Montello, l'asso degli assi della Prima Guerra Mondiale. Quando vinsi nel '23 il primo circuito del Savio, che si correva a Ravenna, conobbi il conte Enrico Baracca, padre dell'eroe; da quell'incontro nacque il successo, con la madre, la contessa Paolina. Fu essa a dirmi, un giorno: «Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna». Conservo ancora la fotografia di Baracca, con la dedica dei genitori, in cui mi affidano l'emblema. Il cavallino era ed è rimasto nero; io aggiunsi il fondo giallo canarino che è il colore di Modena». Così nacque un simbolo, un mito che festeggia il suo mezzo secolo di vita. Il primo marchio sul cofano di una Ferrari apparve sulla 125 S di Franco Cortese nel giorno del debutto della Casa di Maranello in gara, sul circuito di Piacenza l'11 maggio 1947, rimase inalterato fino al 1950. Per distinguere le vetture ufficiali da quelle dei moltissimi clienti che si cimentavano in gara, Enzo Ferrari decise nel 1952 di ripristinare il distintivo sportivo della vecchia Scuderia Ferrari, ammodernato e ingentilito nella forma. Il debutto avvenne il 16 mar-

zo sulle vetture iscritte al Gran Premio di Siracusa, le 500 F2 di Ascari, Taruffi, Farina e Villorosi. Anche in questa occasione si trattò di un trionfo, con Ascari, Taruffi e Farina ad occupare le prime tre posizioni nell'ordine di arrivo. In quello stesso anno Ascari vinse, sempre con una 500 F2, il Campionato del Mondo piloti, il primodei 25 titoli iridati della Ferrari. Enzo Ferrari, l'uomo della rossa, nasce a Modena il 20 febbraio 1898 (morirà nell'88 all'età di novantanni). La sua attività passa per tante e tante esperienze: istruttore alla scuola dei torrieri dell'officina dei pompieri della cittadina emiliana; nel '18, dopo la guerra, collaudatore di automobili a Torino; a Milano alla «Costruzioni meccaniche nazionali» ancora come collaudatore e pilota da corsa. Dopo il suo esordio in gara nel 1919 alla Parma-Berceto e nello stesso anno partecipa alla Targa Florio, l'anno dopo, il battesimo con l'Alfa Romeo dove Ferrari sarà collaudatore, pilota, collaboratore commerciale e direttore del reparto Alfa-Corse fino al 1939.

Ma arriva la svolta. È il 1929 il «Drake» fonda a Modena quella che diventerà la più prestigiosa casa automobilistica del mondo, la «Scuderia Ferrari». Tra gli obiettivi: far correre i soci, avere un'intensa attività agonistica e, soprattutto, una squadra ufficiale. L'inizio della seconda guerra

mondiale pose fine ad ogni attività sportiva. Al termine del conflitto l'Azienda assunse la denominazione «Ferrari» e progettò la vettura 125 Sport, 12 cilindri, 1500 cc, che, affidata a Franco Cortese, debuttò sul circuito di Piacenza l'11 Maggio 1947. La macchina si ritirò ma era in testa all'ultimo giro. Quell'avvio, però, fu considerato molto promettente. Due settimane dopo, infatti, Cortese e la sua 125 Sport vinsero il Gp di Roma. Da allora la Casa, affidando le sue vetture a prestigiosi piloti, ha colto sui circuiti e sulle strade di tutto il mondo oltre 5 mila affermazioni, creando così una leggenda. Nel 1969, per far fronte alle crescenti richieste del mercato, Enzo Ferrari cedette al Gruppo Fiat il 50% delle sue quote azionarie, percentuale salita al 90 nel 1988. Anche se la Ferrari ha sempre mantenuto una forte autonomia.

È l'unica scuderia di costruttori che ha preso parte a tutte le edizioni del campionato del mondo sin dal 1950, anno di avvio della F1. Ed è l'unica casa in oltre a costruire per intero le sue monoposto: telaio, motore, cambio e sospensioni... tutto a Maranello. In F1 hanno guidato la rossa 88 piloti. Da Ascari a Schekter, nove titoli mondiali... poi il vuoto. Eppure, il mito della rossa, continua a fare sognare. Nel 1952, appunto, Ascari si aggiudicò il primo mondiale con 6

vittorie (Belgio, Francia, Gran Bretagna, Germania, Olanda e Italia), titolo bissato poi l'anno successivo. Nel '79 il sudaficano Jody Scheckter (che vincerà in Belgio, Monaco e Monza) metterà un punto sul titolo mondiale. Sarà l'inizio di una lunga crisi, dettata anche da una serie di tragedie: la morte nell'82 di Gilles Villeneuve (durante le prove in Belgio) e di Pironi nel 1987.

Dopo la parentesi di Tambay, Arnoux, Alboreto, Berger, Mansell, Prost e Alesi, la scuderia di Maranello ha pensato di puntare in alto portando alla Ferrari un pilota del calibro di Michael Schumacher, due volte campione del mondo (con la Benetton). Il tutto poi miscelato dal presidente Luca Cordero di Montezemolo (che dopo una prima esperienza dal 1973 al '77, dal '91 è di nuovo alla guida del Cavallino) e di un team sapientemente guidato dal capo della gestione sportiva Jean Todt, oggi - ancora con tanto lavoro da effettuare sulla nuova monoposto, la 43esima realizzata, la F310B - con l'aiuto dei nuovi ingegneri Brawn e Byrne, sta tentando di riportare a Maranello quel spirato titolo iridato. E nel giorno del suo cinquantenario anniversario, comunque, una cosa è certa: oggi l'unica vincitrice sarà la Ferrari.

Maurizio Colantoni

50 ANNI FERRARI

Nella Roma del primo successo, le «rosse» sfilano da Caracalla al Campidoglio

ROMA. Fa molto caldo all'interno della Protomoteca in Campidoglio. La sala gremita attende l'arrivo del sindaco Francesco Rutelli. Sarà lui ad inaugurare la manifestazione organizzata nella Capitale per festeggiare i cinquantenni della Ferrari. Un evento storico, unico.

Ma ecco Francesco Rutelli, dietro di lui il presidente della rossa, Luca Cordero di Montezemolo e il figlio del Drake, Piero Ferrari che, quasi intorito, si siede alla sinistra del sindaco. Un capannello di fotografi attorno ai tre fa perdere ancora qualche attimo. Poi si comincia. E Rutelli, ansioso di illustrare la kermesse romana, prende spedito la parola. «Sarà un grande avvenimento per tutti i romani - dice sorridente - Già da oggi i miei concittadini potranno gustarsi un piccolo assaggio della due giorni dedicata alla Ferrari». Nel piazzale del Campidoglio infatti, accanto alla copia del Marc' Aurelio, posteggiate due Ferrari fiammanti: quella, recente, di Schumacher; e quella, storica, di Gonzales, la 125 F1 del 1951. «Tutte le strade portano a Roma - continua Rutelli - e domani questo avverrà nel-

la Capitale... Mi auguro solo che il popolo romano partecipi in massa allo spettacolo...». E mentre il sindaco continua a decantare l'anniversario Ferrari, la sua voce viene azzittita da un tizio che si alza in piedi e spedito si presenta di fronte a Montezemolo: «Lunga vita alla Ferrari», urla guardando fisso negli occhi il presidente. E mentre strepita frasi incomprensibili, porge con la mano destra un profilattico ben sigillato a Montezemolo che, sbigottito, accenna un sorriso e guarda Rutelli. Poi la sicurezza farà il resto... e se lo porterà via di forza. Il sindaco sminuisce l'accaduto, s'accenna un applauso in sala, e il programma prosegue. «Abbiamo accelerato i lavori di ripristino dell'area di Caracalla, abbiamo fatto il possibile per rendere meno problematico il percorso alle vetture». Il sindaco guarda Montezemolo e gli cede la parola: «Perché Roma? È semplice - dice il presidente - Qui, 50 anni fa, la Ferrari colse la sua prima affermazione (Cortese, con la 125 S) e una grande platea come quella romana merita un avvenimento del genere. La Ferrari è di tutti e deve essere di tutti». Saranno tanti i collezionisti oggi e domani a Roma: 260 vetture che arriveranno dal Giappone, Australia, Germania, Stati Uniti, insomma da tutto il mondo. Alcune veramente uniche come la 375 mm, bianca, che Roberto Rossellini regalò ad Ingrid Bergman, e l'altra invece, la 166 mm di un collezionista belga appartenuta a Giovanni Agnelli e la penultima F50 prodotta, del valore di 852 milioni. Il pacchetto vetture ha un valore strabiliante: circa 500 milioni di dollari (800 miliardi di lire). Tanto ben di Dio da ammirare, con l'aggiunta poi delle 16 monoposto di F1 che sfileranno guidate dai vecchi e nuovi campioni della Ferrari, Schumacher ed Irvine compresi. «Un grazie - sottolinea il sindaco - a Roma e al sindaco scuderia: Brooks, Frère, Tambay, Arnoux, Phill Hill e Arturo Merzario... Grazie anche alla signora Villeneuve e Cortese, ci saranno anch'loro».

L'appuntamento è per oggi pomeriggio allo Stadio dei Marmi con il raduno della auto storiche. Lì il presidente della repubblica Oscar Luigi Scalfaro inaugurerà (ore 16,30) ufficialmente il cinquantenario (apertura al pubblico, 18-24). Poi domani la sfilata per le vie di Roma. Il percorso, quello di Caracalla, regala alla rossa la prima vittoria nel 1951. Il resto è storia.

[Ma.C]

9 mondiali e 5000 primi posti

La Ferrari ha vinto 5 mila competizioni: 9 titoli mondiali in F1 e 8 titoli costruttori, 14 Campionati Mondiali Marche, 2 Campionati del Mondo, 9 successi alla 24 Ore di Le Mans, 8 alla Mille Miglia, 7 alla Targa Florio, e, alla fine del 1996, in totale sono 109 vittorie in Gran Premi di F1 (in 576 corse), compresa l'ultima di Schumacher a Montecarlo. La rossa nel complesso ha ottenuto 150 secondi posti e 135 terzi; 118 pole position e in totale ha conquistato 2930 punti in F1. Ha collezionato inoltre 124 giri veloci. I nove campioni mondiali: Ascari '52/'53 (con la 375 F1), Fangio '56 (D 50), Hawthorn '58 (246 F1), nel '61 Hill (156 F1), nel '64 Surtees (512 F1), '75 e '77 Lauda (312 T e T2) e nel '79 di Schekter (312 T4).



BLANCO E STECCO DUCALE I CAMPIONI DEL GELATO ALL'ITALIANA.



SAMMONTANA
GELATI ALL'ITALIANA

