

### Campionato '98-'99 Oggi si scommette L'Inter è favorita

Da oggi si potrà puntare sulla squadra campione d'Italia 98-99. Nelle agenzie ippiche saranno accettate puntate non solo sulla vincente, ma anche sulla «piazzata» (prima o seconda). Secondo le quote Snai favorita per il titolo è l'Inter (2,75 per lo scudetto, 1,45 piazzata), poi la Juventus (3,00 e 1,50), il Milan (5,00 e 2,50), il Parma (6,00 e 3,00), la Lazio (7,00 e 3,50), la Roma (15,00 e 8,00). Per la serie B si potrà puntare solo sulla formazione che vincerà il campionato. Dal 19 agosto si potrà scommettere anche sulle



### Vela, Peyron record traversata Pacifico Un'italiana a bordo

Il francese Bruno Peyron ha battuto il record di traversata del Pacifico, varcando nella notte tra domenica e lunedì, il Golden Gate della baia di San Francisco, 14 giorni 17 ore e 22 minuti dopo la partenza sul suo catamarano «Explorer» dal porto di Yokohama in Giappone. Due giorni meno del precedente record. Il primato serve anche a stabilire i parametri di ammissione a «The Race», la regata del Millennio, il giro del mondo a vela senza scalo che partirà il 31 dicembre 2000. Su «Explorer», una barca lunga 25,6 metri con un albero di 32 metri, un equipaggio internazionale, a bordo la giornalista italiana Elena Caputo.

### Tour femminile Alessandra Cappellotto vince la 7ª tappa

L'azzurra Alessandra Cappellotto ha vinto la settima tappa del Tour femminile, da Le Beausset a Le Cannet, di 146 km. La lituana Edita Pucinskaitė conserva il primo posto in classifica generale con un minuto e 50 secondi sulla Cappellotto. L'italiana Fabiana Luperini, vincitrice delle ultime tre edizioni della corsa francese, tenterà già da oggi di recuperare il distacco (2'12") che la separa dalla Pucinskaitė. Il programma prevede due semitappe con arrivo in salita: la prima (98,2 km) ai 1620 metri di Valberg; la seconda (50 km) ai 1481 metri del col de la Colmiane. Domani altri due Gp della montagna favorevoli all'azzurra.



### Il «ruzzolone» è sport olimpico Lo dice il Coni

Il «ruzzolone» (tipico gioco del modenese basato sul lancio di un disco di legno di 25,5 cm di diametro e 5,5 di spessore su apposite piste chiamate treppi) la cui 4ª edizione dei campionati italiani è in programma a Montecreto (Mo) il 22 e 23 agosto (512 atleti di 13 province del CentroItalia), è stato riconosciuto tra le «discipline olimpiche nazionali affiliate» al Coni. Lo hanno comunicato i dirigenti della Federazione italiana giochi e sport tradizionali (Figest) dopo aver ricevuto assicurazioni in tal senso dal presidente del Coni, Mario Pescante.

**L'Unità  
loSport**

Dopo la vittoria di domenica il pilota è fiducioso: «La Ferrari è ok e la prossima gara si disputa vicino a casa mia»

# L'ottimismo di Schumi «Ora voglio il Gp di Spa»

BUDAPEST. «A Spa ho già vinto quattro volte, anche con un po' di fortuna, e la considero quasi la pista di casa, perché si trova non lontano da Kerpen, la mia città natale».

Belgio e Germania si intrecciano nei pensieri di Michael Schumacher, ma il filo conduttore rimane unico. Il pilota della Ferrari dopo aver trionfato all'Hungaroring riaprendo il campionato mondiale, vuole imporsi anche nella prossima gara, forte della ritrovata competitività della Ferrari. Troverà un Hakkinen deciso a riscattare la figuraccia fatta domenica in Ungheria, e un Coulthard grintoso e più che mai deciso a giocarsi le proprie chances. Lo scozzese sembra stanco di fare la seconda guida, ma in fondo quella di casa McLaren è una rivale sana: tutto ciò che si vuole è far arrivare il muso delle due frecce d'argento davanti a quello della rossa numero 3.

Che la Ferrari faccia molto sul serio e non lasci nulla di intentato nella corsa verso il Mondiale è dimostrato anche dal fatto che da martedì, e per quattro giorni, Schumacher ed Irvine saranno a Monza per una serie di test privati sulla vettura a passo lungo, la stessa che dovrebbe essere impiegata nel Gp d'Italia. Le prove proseguiranno poi a Fiorano con il solo Irvine. «Vincere il Mondiale non sarà facile - dice il ds Jean Todt - ma noi dobbiamo assolutamente provarci».

La lotta ricomincia dal Gran Premio del Belgio e Schumacher ancora una volta fa professione di ottimismo. «Spa è un circuito che mi piace tantissimo dal punto di vista della guida - dice - e non vedo l'ora di tornare a correrci. Vincere per la quinta volta sarebbe fantastico, ed io ci spero».

Le altre prove ancora da disputare saranno poi quelle di Monza, Nurburgring (dove sarà comunque una festa della Germania: di Schumacher o della Mercedes) e Suzuka.

Intanto con il successo di domenica scorsa il tedesco della Ferrari è diventato il terzo pilota più vincente nella storia della Formula uno. Ha infatti raggiunto quota 32, e ora è a 9 vittorie da Ayrton Senna (41) e a 19 da Alain Prost, che è il leader di questa speciale classifica con 51 primi posti. «Schumi» spera che la sua serie continui grazie anche all'efficienza del team. Se alla Ferrari continuano a lavorare così, e con un mago come Ross Brawn maestro nella scelta delle strategie, si può davvero sognare. «Ma bisogna dire - sottolinea Schumacher - che anche la Goodyear sta lavorando in maniera eccellente. Una buona percentuale dei nostri successi è merito

**7 milioni  
alla tv  
per Michael**

Schumacher campione d'ascolti anche in tv. In sei milioni 721 mila, con uno share del 59,46 per cento, hanno seguito domenica pomeriggio, dalle 13 e 50 alle 15 e 50 su Raidue, il Gran Premio d'Ungheria di Formula uno conclusosi con la vittoria della Ferrari di Michael Schumacher. Le fasi finali della gara hanno fatto registrare punte d'ascolto superiori a sette milioni 403 mila telespettatori, con oltre il sessantasette per cento di share.



Laszlo Balogh/Reuters

Michael Schumacher passa vicino alle tribune e saluta i suoi fans e a destra il pilota dopo i controlli dei meccanici riparte dal box

### Antonio Bellentani, ex capomeccanico del team di Maranello «Il mito si fa stringendo bulloni»

Con lui in officina, nel '79, le «rosse» hanno vinto il loro ultimo titolo iridato.

DALL'INVIATO

FORMIGINE. Ventotto anni di Ferrari, 22 di corse. «Ma prima costruiro trattori: sono uno di campagna». È uno di campagna Antonio Bellentani è tornato a essere, dismessi una manciata d'anni fa i panni di capomeccanico delle Rosse. Ha una fattoria a Formigine, a cinque chilometri di Maranello. Nella voce conserva l'orgoglio, ma anche la volontà di cedere presto un testimone: «Sono stato l'ultimo a vincere un Mondiale e tra un po' diventerò un soprannome. Era il '79, l'anno di Jody». Poi sarebbero

venuti gli anni di Villeneuve, Alboreto, Berger. Tutti molto vicini, senza aggiuntarlo mai, al titolo che fu di Schekter. E che presto potrebbe essere di Michael. Gli esordi, signor Bellentani. «Coi prototipi, nel '63. Facevamo Le Mans e tutto il resto. Fu lì che imparammo a cambiare le gomme così in fretta. Ed è un vantaggio che nel tempo abbiamo conservato. A Budapest sono stati favolosi».

Il primochoc. «La morte di Ignazio Giunti, in Argentina. Nel '70. Raccolsi la tuta bruciata, il casco sfasciato. Mi ripromisi di mollare tutto. L'ho fat-

to, ma quasi vent'anni dopo». Il dolore più forte. «Quando sei dentro al casco sei più vero, ti si vedono solo gli occhi. Io non potrò mai dimenticare quelli di Gil (pronunciato proprio così, ndr) prima dell'incidente di Zolder. Aveva Pironi davanti, nelle prove. E tra loro due non correva buon sangue per via di un sorpasso a Imola. Mezzo minuto dopo volava verso la morte. I meccanici amano i piloti più spericolati? «Amiamo quelli bravi. L'anno dopo il Mondiale facevamo a qualificarci a Montecarlo. Schekter non parlò addirittura. Villeneuve si



Radu Sigheti/Reuters

qualificò. Ultimo, ma si qualificò. «Dovremmo girare la pista al contrario», diceva scherzando. Schumacher è di questa razza? «Sì, è il migliore. È un fisico che lo solleva sopra gli altri. I 14 giri di Budapest sono la testimonianza. S'è guadagnato il rispetto di tutti i meccanici, e ci guadagna solo la Ferrari». Ledoti di un meccanico Ferrari. «La dedizione, la freddezza. L'illusione che sia un lavoro normale anche se la famiglia ti odia e ti ama. Ti odia perché non ci sei mai, ti ama anche - perché prova un po' d'orgoglio». Le è mai capitato di dissentire dai progettisti? «Qualche volta. Ma quando i progetti non erano fatti a Maranello, era facile fare qualche modifica "silenziosa"». Quanto dà la Ferrari? «A me ha dato l'amicizia del committente, la cosa più importante. E la gioia di sentire l'inno di Ma-

meli da protagonista». Quanto toglie? «Tempo, sonno. Se mi avessero fatto l'antidoping avrebbero trovato solo stanchezza. E adrenalina». La consegna del silenzio è mai costata il posto a qualcuno? «Il posto no, ma il meccanico che si fa sorprendere dai cronisti viene spostato di posto. In Ferrari non si licenzia». Che ricordo ha del periodo successivo alla morte di Ferrari? «È stato un terremoto. C'erano Forghieri, Tomaini. C'erano molti bravi meccanici. Dopo un po' c'era troppa Fiat: ottimi professionisti al posto sbagliato. Poi è venuta l'ondata inglese, e s'è un po' persa l'identità». Adesso? «Adesso è tornata la Ferrari, la vera Ferrari».

Luca Bottura

La forza della Rossa si tocca con mano nel lavoro di tecnici e ingegneri. Il successo parte dal collettivo

## La squadra il segreto del Cavallino

DALL'INVIATO

MARANELLO. «Vuoi lasciarle anche lo stipendio, alla Ferrari?». La battuta - partita dal custode - plana sulla maglietta vermiglia di un meccanico, all'uscita dall'encave del reparto corse. Appena in tempo perché il destinatario si ricordi di timbrare il cartellino, alla fine di un'altra giornata massacrante. Oggi le Rosse saranno a Imola, precedute dal viaggio notturno di 50 persone: il team che si occupa dei test. Un frammento delle quattro squadre che contano in tutto 450 addetti. Dai meccanici a chi guida i tir, accomunati spesso dallo stesso sapere. Tutti o quasi hanno competenze tecniche, i travasi non sono rari. In un periodo non lontano - mica preistoria: tre anni fa - anche

questo ingranaggio Ferrari s'era inceppato. Erano i tempi in cui i progetti delle scocche arrivavano via fax dall'Inghilterra. Un insulto. E un bel casino. Rimetterli insieme, tramutarli in qualcosa di semovente, accorgersi che la macchina non stava in pista: spesso era un tutt'uno. In un ciclo vizioso di sfiducia che i progettisti di sua maestà (Barnard, Postlewhite) innescavano a mo' di terremoto. Bolidi poco bolidi, piloti poco ispirati - eufemismo - e tecnici esposti al ludibrio di altri e più crudeli automobilisti. Quelli dotati di Cb, che spernacchiavano via radio i container rossi in viaggio verso la prossima figuraccia.

Qualcosa è cambiato. Merito di Luca di Montezemolo, che ha riportato tra le mura di Maranello una babele di ispirazioni. La Fer-

rari ora parla giapponese, inglese, francese. E molti tipi d'italiano. Da quello pastoso dei suoi meccanici, a quello modello Clouseau di Jean Todt. Ma la pietra filosofale è stato il tedesco di Michael Schumacher. Uno tra molti, almeno in quanto a stakanovismo. Uno tra i pochi che se chiede una modifica, il giro dopo quasi sempre va più forte. Parola di meccanico, naturalmente anonimo. Lavorare e tacere è l'altro motto della fabbrica dei sogni. Certo, c'è chi fa la battuta sulle McLaren spione - oggi a Monza ci saranno anche loro - o sulla reticenza altrui. «Domenica - un esempio - hanno detto che il problema era al cambio. Poi alle sospensioni. Non sanno mettersi d'accordo sulle bugie, ma l'obiettivo è chiaro: coprire il motore Mercedes». Ma oltre non si va.

Un po' per paura di ritorsioni aziendali, un po' perché la filosofia di squadra è cemento antisismico. Che ha retto quando si perdeva (e gli uomini erano in gran parte gli stessi di oggi) e adesso unisce un team giovane e molto territorializzato: l'80% del team tecnico, età media sotto i trent'anni, viene da Modena. Se sono bravi motoristi - basta mandare un curriculum: molti sono passati dal sogno alla realtà - verranno formati direttamente a Maranello. Chi si occupa della scocca, invece, viene reperito sull'asfittico mercato italiano. Solo Minardi e Ferrari corrono in formula uno, si pesca nelle «serie minori». Ma secondo Claudio Berro, che alla Peugeot faceva l'ingegnere e qui è un particolarissimo «relazioniere», non c'è gap. Anzi. «Gli inglesi hanno

molte scuderie in più, tengono vivo il mercato. Ma qualche volta sono mercenari. Un meccanico che passa dalla McLaren alla Williams, potrebbe rivelare ai nuovi datori di lavoro il segreto di quella sospensione che tutti desiderano. Da noi non succede». Perché qui la dedizione non è una parola, sono cifre: un week-end di corsa contempla solo il giovedì sera libero. Il resto è lavoro. Al pomeriggio del primo giorno, e dalle 7 del Venerdì mattina fino alla fine della gara, la domenica. Con cinque ore di dormiveglia ogni notte. Per arrivare ai 6 secondi di pit-stop che domenica hanno riavvicinato il Mondiale, ci vogliono venti allenamenti la settimana.

Lu. Bo.

PREPARAZIONE

GARA

REGALO

Subito in regalo per te una splendida T-shirt.  
Corri in Farmacia!

Numero Verde  
**167-315215**

**TI CARICA DI ENERGIA... E DI REGALI**

Aut. Min. Rich. Offerta valida fino al 31/12/98 [www.canalesport.it](http://www.canalesport.it)