

Lunedì 31 agosto 1998

14 l'Unità

LO SPORT



DALL'INVIATO

SPA (Belgio). Un week end di fuoco. Una pista pericolosa. Con la pioggia ancora di più. Una serie di incidenti da film americano: quelli singoli di Villeneuve e Salo venerdì e sabato; poi quelli ieri, a pochi secondi dopo il via, che ha fatto stringere il cuore e temere il peggio. Poteva finire in tragedia, per fortuna neanche un graffio. Solo effetti speciali, effetti che hanno elettrizzato la tribuna affacciata sul luogo del mastodontico incidente. Lo scenario è quello di un disastro aereo. Pezzi sparsi un po' ovunque, ruote che volano, rimasugli di monoposto spaccati sui muri di cemento che costeggiano il rettilineo che porta all'Eaux Rouge. Un'ottantina di miliardi andati in fumo in una manciata di secondi... Probabilmente il più grande «botto» della storia della F1, tredici vetture coinvolte, una carambola spaventosa innescata forse dalla vettura dell'uomo più in vista della giornata David Coulthard... una cosa simile avvenne a Silverstone nel '75, vinse Fittipaldi, furono dodici le vetture incidentate al 56° giro. Ieri solo un rumore di ferraglie, una polvere d'acqua, poi il silenzio, mentre quattro vetture, Hakkinen, Hill, Schumacher, Alesi, Fisichella volano verso la conclusione del primo giro. Ci sono un po' tutti i team: le Prost, le Arrows, le Tyrrell. Poi, appunto, Coulthard, Irvine, la Sauber di Herbert, la Benetton di Wurz, la Minardi di Nakano, la Stewart di Verstappen e Barrichello. Il Gp viene bloccato immediatamente, la bandiera rossa sventola. Trulli dirà: «Non si vedeva nulla, c'era tanta acqua, la mia fortuna è avere avuto la sensazione che fosse successo qualcosa, ho rallentato, stavo a 120-130 all'ora, ma qualcosa era sicuramente più veloce. Ho visto schizzare i lati diverse vetture, poi Barrichello mi ha preso in pieno e sono finito contro il muro...». Paura, Trulli ne ha avuta. Questa è stata una corsa al limite del regolamento, dove i piloti a fatica sono riusciti a distinguere le forme delle vetture davanti: «Forse sarebbe stato meglio partire con la safety-Car, sarebbe stato molto meglio...». Alla fine per fortuna la sicurezza, sulla quale si è lavorato tanto quest'anno, ha portato i



F1, il Gp del Belgio segnato in partenza da una serie di tamponamenti provocati dall'asfalto scivoloso. Gara sospesa, poi gli altri scontri. Vince Hill

# Gioco al massacro in pista

## Carambola al via, si ammucchiano 13 monoposto

suoi frutti. Oggi gli abitacoli delle monoposto sono supesicuri e la carambola di ieri l'ha dimostrato ampiamente. In molti hanno inveito contro la Federazione dicendo che la safety-Car era d'obbligo in tutte e due le partenze. Fisichella, che dopo il secondo via, un giro dopo l'incidente tra Schumacher e Coulthard, ha avuto lo stesso destino. Il romano della Benetton ha detto: «Non vedo neanche la mia visiera, poi mi sono trovato senza la parte davanti... la vettura d'emergenza sarebbe stata una soluzione nelle due partenze ma anche in altri momenti della gara...». Hakkinen aveva avvertito: «Auguri a tutti, ma attenzione, non si vede un tubo...». Contrario Jean Todt: «Abbiamo gomme adatte per queste situazioni, quindi...». La F1 è rischio, pericolo, si guadagna molto anche per questo.

Seconda partenza, quella buona. Negli occhi ancora la brutalità della prima e si ricomincia con il valzer dei testacoda. Prima curva, Hill vola al comando, Schumi cerca di passare all'esterno Hakkinen, forse i due si toccano e il finlandese termina la corsa.

Wurz manda all'aria le bellicose idee di Coulthard e rientra in pista la safety-Car. Un paio di giri, poi Hill prende il comando, Schumi e Irvine seguono. La pista è bagnata, ma la F300 di Schumi è negli specchietti di Hill e alla fine del settimo giro il tedesco affianca l'inglese prima della chicane e passa in testa alla gara e al mondiale. Irvine con il muletto esagera un pochino, va fuori e distrugge il musetto, lo cambia e riprende la corsa. Schumi accumula 16 secondi su Hill. Poi arriva il primo pit: Schumi e Hill lo fanno in coppia.

Al 25° passaggio il fattaccio. Schumi è fuori, Irvine lo sarà il giro successivo dopo aver perso il controllo della vettura. Le vetture in gara diminuiscono a vista d'occhio, si va fuori, si danza sull'acqua. Alla fine il Gp del Belgio lo chiudono in otto, e mentre Ferrari e McLaren sbraitano cercando un colpo, a Francorchamps la Jordan si va a prendere la sua prima, storica, vittoria in F1: vince Hill, Ralph secondo. L'altro «Schumacher» salva l'onore.

Maurizio Colantoni



A destra Hakkinen dopo la seconda partenza, a sinistra Fisichella esce dall'abitacolo. In alto il groviglio di vetture



Dalla Prima

Il coraggio...

mai è sempre intorno alla Ferrari che nascono in pista e fuori polemiche, reclami, furori? Una mia risposta ce l'ho, a livello esclusivo privato, ed è questa: perché il pilota principe è uno che vuole sempre vincere e, soprattutto, uno che non sa perdere. Non ha una guida irruente, ha una guida arrogante; e, se non abbiamo smarrito la memoria, la sua arroganza ha procurato tanti guai almeno quanto sono le sue vittorie. Io sono, anche questo come privato tifoso, molto contento che oggi abbia vinto Damon Hill, un pilota che adoro: serio, generoso, corretto, audace, veloce ma sempre sotto il segno di un esemplare comportamento; ma poi non sono più contento, per me, perché la giornata di corsa era come tempo impossibile e perciò la corsa, per precisi motivi, doveva essere o rimandata o interrotta. Ma chi segue con costanza le gare di Formula 1 si è ormai reso conto, credo, che si è entrati in un tunnel da cui occorre rapidamente fuoriuscire, se si vuole ridare, direi riconsegnare, a queste gare un tempo travolgenti, entusiasmanti, leggendarie, una rinnovata significazione, traendole fuori dall'arido grigiore tecnologico e dalle morse di sovrastrutture finanziarie, sponsorizzazioni, diverse e molteplici pubblicità eccetera, ormai vincolanti, incatenanti. Oggi la corsa, dopo venti giri, doveva terminare in quanto le scie d'acqua rendevano la visibilità nulla (vedi la dichiarazione di Villeneuve, ritirato); o terminare anche prima, dopo quell'allucinante partenza, che non ha prodotto un massacro solo per un guoco fortunato della sorte. Hanno fermato la corsa in otto, e tutti i primati sono ne erano andati, scomparsi per ragioni tecniche o per incidenti fortunatamente, ripeto ancora, non cruenti. Ma a me è piaciuta niente la sceneggiata di Schumacher, che esasperato per l'impatto contro l'incolpevole Coulthard, scende dalla macchina e s'avventa quasi ad affrontare un vile nemico, mentre la colpa era di nessuno o, semmai, era sua e solo sua per non aver veduto o per non aver saputo defilarsi dalla traiettoria dell'avversario. Accusare di voluta scorrettezza il pilota della McLaren, è a mio parere vergognoso e spero - scrivo subito dopo la conclusione della corsa - che la correttezza della dirigenza Ferrari non sia inquinata da un reclamo che cronisti televisivi annunciavano come probabile ma non ancora effettuato e che sarebbe antisportivo ed esasperante. Questo Gp del Belgio, disputato in mezzo alla pioggia - sembrava al passaggio delle macchine d'essere spesso in mezzo alla nebbia padana - è stato niente altro che una gara ad eliminazione. Anche Fisichella, pure ritirato, ha parlato di visibilità nulla, e anche lui aveva tamponato il giapponese Nakano allo stesso modo di Schumacher, e non era sceso inviperito, a mascalze contratte, come un sovrano offeso da un suddito. Mettiamo una pietra sopra questi episodi di poco sportivi, che tuttavia daranno pane e vino per giorni e giorni a una pubblicistica interessata; e auguriamoci che qualche buon ravvedimento generale ci riconsegnerà corse veramente disputate e non vinte o perse per l'abilità dei meccanici nel cambiare una gomma o perché non ci si vede ad un metro di distanza eppure bisogna correre lo stesso. Perché così vuole chi paga. A costo della pelle. Intanto: evviva Damon Hill, almeno per oggi. [Roberto Roversi]

## Ancora tre gare per il sorpasso

### E Monza fa paura alla Ferrari

Da disputare i gran premi d'Italia, Lussemburgo e Giappone

SPA-BELGIO. E adesso? Dopo l'incredibile Gran premio del Belgio, che però nulla ha cambiato nella classifica del campionato mondiale dei conduttori, va comunque segnato un punto a favore della McLaren, se non altro perché la distanza fra la squadra leader del mondiale e la conclusione della stagione è ulteriormente diminuita. Mancano ancora tre gare alla fine di questa incandescente annata della Formula 1. Tre gare per consentire a Michael Schumacher un sorpasso difficile ma non impossibile su Hakkinen e la sua McLaren.

Si riprenderà a gareggiare fra due domeniche nientemeno che sul circuito di Monza, autentico tempio dell'automobilismo mondiale. E qui qualche ingenuo ferrarista potrebbe anche gridare evviva, pensando che la gara sulla pista di casa debba necessariamente favorire le rosse di Maranello. Ma, ahinoi, la Formula 1 non è il calcio, dove il fattore campo è sempre un elemento da prendere in considerazione nell'azzardare un pronostico attendibile. La Formula 1 non è il calcio e così, se il Cavallino potrà contare sul tifo di duecentomila sostenitori, sarà purtroppo costretto a combattere una battaglia che potrebbe addirittura risultare impari sul velocissimo tracciato lombardo. La «colpa» sta proprio nelle caratteristiche del circuito di Monza, con rettilinei interminabili e curve velocissime, gli ingredienti che più piacciono alle formidabili McLaren. A riprova di questa affermazione basti pensare

a quanto accaduto poche settimane fa sul tracciato germanico di Hockenheim, non a caso quello che più somiglia all'anello italiano. A fare doppietta furono Hakkinen e Coulthard al termine di una gara senza storia, la più «segnata» fra quelle disputate nella corrente stagione.

Meglio, molto meglio, si annuncia la gara successiva, il 27 settembre in Germania. Si correrà sullo storico tracciato del Nurburgring (peraltro in versione ampliata rinnovata), anche se sotto l'egida del Gran premio del Lussemburgo. Rispetto a Monza si tratta di una pista molto più «guidata» e dalle medie velocistiche meno elevate. Caratteristiche che ben si adattano al talento superiore di Schumacher e alle propensioni aerodinamiche e motoristiche della sua Ferrari. Senza contare che anche in questo caso sarà presente a bordo pista una marea umana pronta a sostenere il proprio connazionale tedesco. Naturalmente con molte più speranze di vederlo trionfare rispetto ad Hockenheim.

E se, come tutti i ferraristi si augurano, dopo queste due gare il Cavallino risulterà essere ancora in corsa, allora spetterà ad un circuito giapponese decidere tutto. L'epilogo della stagione è infatti previsto in quel di Suzuka, un tracciato con caratteristiche miste, che dunque si pone a metà strada fra le due marche duellanti. Ma la stessa equidistanza non vale analizzando le preferenze di guida dei piloti. C'è infatti un ferrarista che gradisce questa pista più di ogni altra,

peccato che si tratti di quello «sbagliato».

Eddie Irvine potrebbe guidare a Suzuka ad occhi chiusi, tanto ne conosce ogni centimetro quadrato grazie agli interminabili collaudi effettuati in anni ormai lontani. Anche Schumacher, comunque, non disdegna la prova conclusiva in Estremo Oriente. Di certo, qua-

lora si arrivasse in Giappone con tutti i conti ancora in sospeso, a decidere l'epilogo del campionato mondiale saranno anche molti altri fattori, non ultimo quello psicologico. Basti pensare a quel che accadde l'anno scorso sulla pista di Jerez con il malaugurato impatto fra Villeneuve e lo stesso Schumacher.

## Dalla morte del brasiliano le polemiche sulla sicurezza divennero terreno di battaglia

### Tutti illesi grazie al «sacrificio» di Senna

Vie di fuga, chicane spezza-velocità, chassis rinforzati, abitacoli superprotetti e gomme scolpite: ora sono la regola.

ROMA. «Improvvisamente ho visto un botto dietro l'altro e non sono riuscito a fermarmi»: le parole di Oliver Panis ridanno paura. La sua macchina è stata ridotta ad un rottame vero e proprio. Dietro di lui l'inferno. Tredici macchine coinvolte, gomme che schizzano in alto, sospensioni spezzate, frammenti scagliati via. Altra partenza altri scontri, Hakkinen fuori gara, poi ancora incidenti e ancora. Schumacher che tampona Coulthard: altri frammenti lanciati in aria, macchine in testa-coda. Roba da far rabbrivire. Ma a dispetto delle immagini raccapriccianti, feriti gravi non ci sono stati. La fortuna, sì, quella ha avuto una grossa parte nell'incolumità dei protagonisti e ha contribuito in maniera essenziale anche il fatto che, nella carambola iniziale, le macchine non avessero ancora raggiunto la velocità massima. Bisogna ammettere, però, che è servito anche

il grande sforzo fatto negli ultimi anni per la sicurezza dei piloti.

La tappa di partenza di questo percorso ha una data precisa, il primo maggio 1994, il giorno in cui morì Senna, durante il Gp di Imola. Il giorno prima, durante le prove, perse la vita l'austriaco Ratzemberger. Due settimane più tardi, a Montecarlo, mentre gli infuriavano le polemiche, un altro austriaco, Wedinger, rimase ferito. Le polemiche diventarono roventi, si parlò di sospendere il campionato del mondo, il sindacato piloti minacciò lo sciopero. La Fia assicurò una serie di interventi per la sicurezza. Sulle piste e sulle macchine.

Il piano di cambiamenti ai circuiti prevedeva l'ampliamento delle vie di fuga, l'interruzione dei rettilinei più veloci con la creazione di chicane, l'abbattimento ostacoli che potessero creare pericoli. Il lavoro incominciò immediatamente ma apparve su-

bito chiaro che non sarebbe stato facile. Ci furono difficoltà naturali e problemi legati alla questione ambientale: l'allargamento della pista o la creazione di nuove chicane comportava un intervento sull'area circostante e spesso (come nel caso della pista dove si disputa il Gp d'Italia, inserita nel Parco Reale di Monza) un abbattimento di un notevole numero di alberi. Verdi, ambientalisti, comitati locali, fecero sentire la loro voce, e molto spesso a ragione. Ci furono manifestazioni, incidenti, le ruspe restarono bloccate a lungo. Alla fine si raggiunsero compromessi. Come a Monza, dove si decise di ripiantare altrove lo stesso numero di alberi che sarebbero stati abbattuti.

Altro nodo cruciale per la sicurezza, riguardava le vetture. Dall'inizio di questa stagione, l'abitacolo è stato rinforzato con una griglia di protezione e interni in sostanza deforma-

bile (tipo l'interno dei caschi). Larghezza e altezza dal suolo sono state predeterminate, obbligando le scuderie a disegnare le monoposto seguendo delle regole che, secondo le intenzioni dei vertici Fia, avrebbero dovuto abbassare le prestazioni. Anche le gomme con grosse scanalature avrebbero dovuto ridurre la velocità, ma l'avanzata ricerca sui materiali ha praticamente vanificato lo scopo.

Le modifiche sulle macchine sono operative da quest'anno. Gli stessi piloti, che le avevano duramente criticate, paventando il rischio di uno snaturamento della Formula uno con l'eccessiva riduzione della velocità, hanno dovuto ricredersi. Le macchine vanno ancora molto forte, e la sicurezza è aumentata. Non è totale, però. Per dei bolidi che corrono a più di 300 km/h, non c'è intervento che possa essere definitivo. [A.Q.]