

Arrivo
Gp. G. Bretagna
Silverstone

1	D. Coulthard (McLaren)	1h32'30"144	media 109,970 km/h
2	E. Irvine (Ferrari)	a 1"829	
3	R. Schumacher (Williams)	a 27"411	
4	H. H. Frentzen (Jordan)	a 27"789	
5	D. Hill (Jordan)	a 38"606	
6	P. P. Diniz (Sauber)	a 53"643	

PUNTI	Australia	Brasile	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	G. Bretagna	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Malaysia	Giappone
M. Hakkinen	40	10	4	10	10	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
M. Schumacher	32	6	10	10	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
E. Irvine	32	10	2	6	3	4	1	6	6	6	6	6	6	6	6	6
H.H. Frentzen	26	6	4	3	3	10	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
D. Coulthard	22	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
R. Schumacher	19	4	3	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
G. Fisichella	13	3	2	2	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
R. Barrichello	10	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
D. Hill	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
J. Herbert	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
P. P. Diniz	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

LONDRA Cocaina a 300 all'ora: i iboli della Formula 1 potrebbero essere usati per contrabbando di droga. Con questo sospetto i doganieri inglesi a Dover hanno guardato con occhio particolarmente attento le automobili da corsa che circa due settimane fa sono entrate in Gran Bretagna per il Gran Premio di Silverstone. La notizia è stata data ieri dal «Sunday Times», secondo il quale Scotland Yard ha ricevuto diciotto mesi fa una prima soffiata su un traffico di cocaina per il quale si userebbero le vetture di F1 in movimento da un paese all'altro in base al calendario dei gran premi, e in genere sottoposte a ben pochi controlli di frontiera. A dispetto dei resoconti forniti da due informatori, la polizia londinese non è finora riuscita a trovare prove concrete del presunto contrabbando di droga.

L'inchiesta in corso ha un nome in codice: «Operation Equipment». Due investigatori hanno rivelato al giornale che la cocaina nascosta nei container delle auto e delle parti di ricambio sarebbe stata trasportata dall'America latina

IL CASO

Traffico di cocaina in Formula 1? Scotland Yard cerca le prove

te di cocaina. Ad un certo punto i commissari responsabili di «Operation Equipment» avrebbero anche pensato di arruolare l'ex campione del mondo Nigel Mansell e di sguinzagliarlo nel mondo delle McLaren e delle Ferrari come loro agente segreto. I due informatori di Scotland Yard avrebbero confidato che l'uomo chiave nel presunto traffico è un «uomo d'affari londinese» già condannato per droga e con «agganci» nel mondo delle macchine da corsa. Il «Sunday Times» ha ricordato che di droga in Formula uno si parlò a Londra già nel 1990, quando il pilota Johnny Herbert disse in tribunale che senza volerlo aveva aiutato un uomo al centro di un colossale contrabbando di marijuana.

Coulthard vince la gara dei «secondi» Hakkinen ko per la perdita di una gomma. Irvine sulla scia del «bugiardo»

DALL'INVIATO MAURIZIO COLANTONI

SILVERSTONE Chiedevano lo spettacolo, il brivido e la F1 ha ripagato con un'altra gara da cuore in gola. Il pauroso incidente a Michael Schumacher; due partenze, tre Safety-Car, le evoluzioni su tre ruote di Hakkinen, infine la grande corsa di Irvine, chiusa con il secondo posto (terzo Schumi Junior). Tutto questo è successo ieri a Silverstone, nel Gp che ha chiuso la prima parte della stagione.

Gode Coulthard, il «bugiardo» (il soprannome che gli ha dato il suo compagno Mika) che ritorna a far parlare di sé con ventidue punti e tanta voglia di rivincita con una vittoria. Non pensa a Schumi, né a Hakkinen. Lo scozzese pensa al suo futuro, alla riconferma o a far lievitare il suo contratto. Dicevamo, due via. Da un po' di tempo a questa parte è la prassi.

Al primo start scatta Hakkinen e Coulthard brucia Schumacher, lento che accresce il suo bottino di partenze fasulle. Schumi rimane piantato e Irvine come un gatto si prende la terza piazza espingendo all'inseguimento di Coulthard. Ma è questione di secondi: sul rettilineo del via sono rimasti bloccati Villeneuve e Zanardi. Il direttore di gara sventola la bandiera rossa. Stop della gara. Non c'è tempo, il quartetto li avanti ha passato la Becketts, Chapel, passa al rettilineo da trecento all'ora Hakkinen, Coulthard, Michael affianca Irvine, blocca le due gomme anteriori e va dritto alla Stowe, mentre Eddie imbocca la curva entra la safety-car, poi lagarviene interrotta.

La seconda partenza avviene in ritardo. Hakkinen torna in testa e Irvine riesce a bruciare Coulthard, ma è pronta la seconda Safety-Car ad entrare perché la Arrows di Pedro de la Rosa rimane ferma sulla griglia. Il giro succes-



Tv/Ansa

sivo si riparte, Hakkinen rimane al comando, Irvine, Coulthard. Tutto da programma. Irvine a denti stretti cerca di difendere la sua posizione, quando non c'è Schumi è lui che deve andare a punti e difendere l'onore della Eddie spinge (13° giro), non vuole mollare.

Cinque secondi dividono Irvine da Hakkinen, la gara va avanti nella noia e con l'orecchio teso alle notizie su Michael. L'incidente di Schumi ha sconvolto gli animi, la tensione prima della seconda partenza era negli occhi

dei piloti. La gara va avanti e Hakkinen è sempre al comando. Irvine regge il passo del finlandese. Ma arriva l'ora dei primi pit stop: Stewart, Benetton, la McLaren di Coulthard (è il 24esimo passaggio), la Jordan. Entra anche Hakkinen al 25° passaggio; Irvine il giro dopo lo imita, ma perde troppi secondi perché arriva «lungo» nella piazzola dei meccanici. E lì Eddie probabilmente perde la gara. Colpo di scena: Hakkinen ha dei problemi con la ruota posteriore sinistra ed è costretto a rientrare ai box. Coul-

IL FUTURO FERRARI

Eddie, ora è lui il numero uno. Alesi la spalla?

DALL'INVIATO

SILVERSTONE Il futuro è nelle mani di Eddie Irvine. Che in un modo o nell'altro ha praticamente risolto i suoi problemi di contratto. Dovevano passare dieci giorni per la decisione finale. Montezemolo aveva garantito che avrebbe parlato e deciso assieme al nordirlandese (a Monza avrebbe ufficializzato i due piloti del 2000) ed invece l'incidente di Schumi ha fatto precipitare le cose. C'è il mondiale costruttori da difendere (64 punti Ferrari; 62 McLaren) e un titolo piloti da provare ad attaccare. Non c'è più Schumi (almeno fino a Monza), ma c'è colui che sognava il numero uno, Eddie Irvine, da domani potrebbe guidare per mano una Ferrari drammaticamente ko dopo la disgrazia capitata al suo campione. Insomma, Irvine (oggi a 32 punti come Schumi e a soli otto da Mika Hakkinen, il leader della classifica) farà l'impossibile per dimostrare e per sfruttare la più grande delle occasioni. Eddie non potrà fare tutto da solo, avrà bisogno di uno scudiero che prenderà il posto di Schumi da qui a Monza. Luca Badoer, oggi in prestito alla Minardi, con tutto il rispetto, non sembra la soluzione migliore. La Ferrari ha bisogno di un pilota d'esperienza, che abbia una voglia matta di rivincita. Fatti due conti, cassati dalla lista Salo e Verstappen al momento appiattati, il più appetibile è Jean Alesi. Il pilota

francese, il più amato dai tifosi del Cavallino, ora in forza alla Sauber salirà quasi certamente sulla Ferrari «numero due» fino al Gp d'Italia.

Irvine, è vero che ha saputo cosa era successo a Schumi solo dopo la conferenza stampa?

«Sì, non sapevo nulla e mi dispiace. Mi dispiace della frattura, spero solo che ora possa recuperare rapidamente».

È capitato tutto dopo pochi secondi dalla prima partenza: cos'è accaduto?

«Sono partito meglio di Michael, mi sono subito infilato dietro Coulthard, stavo per passarlo, lui ha cambiato traiettorie e ho dovuto togliere il piede dal gas per non tamponarlo. È stato un momento difficile. Schumi mi era attaccato poi sul rettilineo che porta alla Stowe, Michael mi ha affiancato, ha bloccato le due gomme anteriori, la pista era sporca, ed è volato via diritto contro quelle gomme».

Cosa è successo a Michael?

«Non so. A meno che, prima di arrivare al rettilineo, mentre io mi stavo accingendo a superare Coulthard, lui mi ha toccato la parte posteriore della vettura. Comunque la sensazione è che abbia frenato in ritardo, ma non ne sono certo. Comunque è da tempo che avverto che non la ghiala non va bene sulle vie di fuga, che devono essere in salita, altrimenti l'impatto del fondo piatto sulla ghiala fa decollare la vettura, come è successo a Michael. Spero che questo serva di lezione agli organizzatori».

Comunque, lei ha disputato una grande gara

«Peccato, potevo vincierla».

Perché non c'è riuscito?

«Ho perso la gara per quel primo pit stop troppo lento. Colpa mia, però. Sono arrivato molto lungo al rifornimento e ho perso almeno quattro secondi, quelli che hanno permesso a Coulthard di vincere la gara (il distacco alla fine è stato d'un solo secondo, ndr)».

Ed ora è lei il nuovo numero uno della Rossa? «Beh, devo parlare con Todd. Certo però che quando sono solo in gara mi sento un po' più forte. Quando c'è Michael la squadra si concentra solo su di lui ed io devo seguire il compito per il quale sono stato assunto. Se non lo rispetto, guardate che qui mi licenziano».

Si, ma Schumi per qualche gara non ci sarà? «Sento il peso di questa responsabilità, non devo fare errori, oratocca proprio a me».

Questo è il messaggio che manda alla Ferrari? «No, ma oggi (ieri, ndr) è successa una cosa incredibile: ho guidato per la prima volta per vincere una corsa, non ho mai tolto il piede dal gas ed ho sollecitato al massimo il mio fisico. È stato un grande allenamento che mi ha fatto capire che posso essere molto competitivo».

Insomma, Irvine questa è la sua grande chance. Come se la giocherà?

«Sarà difficile ora trovare un sostituto, Michael è insostituibile. Sono a soli otto punti da Hakkinen, il campionato è aperto: perché tirarsi indietro?».

Ma.C.



Anti Puskala/Ansa-Epa

thard va al comando tallonato da Irvine. Ventisette i giri e Hakkinen fuori dai giochi lontano dalla testa della gara di ben 55 secondi.

Siamo a metà gara, Irvine spinge ed è a meno d'un secondo da Coulthard. Hakkinen rincorre, ma all'imbocco del rettilineo sbanda e la «solita» gomma posteriore sinistra parte come un proiettile sul prato, rimbalza e ritorna in pista. Con una manovra da campione Mika riesce a rientrare ai box. Ron Dennis è imbarzialito, fulmina con uno sguar-

do i suoi meccanici. Succede di tutto, Villeneuve si ferma sul traguardo e rientra la Safety-Car. Mancano 28 giri alla fine, Coulthard mantiene la testa, Irvine non lo perde d'occhio. Hakkinen si ritira e si mangia le mani per l'occasione buttata. In sequenza arrivano i secondi pit per Irvine (42) e Coulthard (43). Il finale è tutto per lo «scozzese volante» della McLaren che decide di spingere sull'acceleratore, porta il suo vantaggio a tre secondi su Irvine (che si accontenta) e va a vincere la sua prima gara dell'anno.

PAOLO CAPRIO

ROMA Michele Alboreto, un ex della «rossa» di Maranello, non è tenero con la Ferrari. Per lui, l'incidente di Schumacher non è l'ennesima botta di sfortuna «perché nelle corse non esiste - dice con fermezza - è soltanto un alibi per mascherare le colpe», ma una somma di errori tecnici e organizzativi.

Siparte dai primi. Il comunicato di casa Ferrari attribuisce l'accaduto al guasto ai freni posteriori del bolide. «Un fatto insolito, direi molto raro già di per se. Se poi andiamo a vedere che questo è accaduto dopo soltanto mezzo giro di pista, allora qualcuno deve delle spiegazioni». Un quesito, quello di Alboreto, che quasi tutti gli appassionati di F1 di sono posti dopo lo spettacolare incidente. «La mia impressione, vedendo la gara in tv è stata quella di un errore di Schumacher. Ha sbagliato la frenata, troppo lunga, dopodiché la macchina se n'è andata per conto suo fino allo sbarramento di gomma. Ripeto, questa è l'impressione da telespettatore, se però la Ferrari in via ufficiale parla di rottura dei freni posteriori, sarà così».

Passiamo al secondo errore, quello organizzativo. E qui il nostro interlocutore è piuttosto critico verso il team. «Qui, non esistono giustificazioni che tengano. Il commissario di corsa aveva alzato la bandiera rossa, cioè la ripetizione della partenza, visto che alcune macchine erano rimaste ferme al-

L'INTERVISTA ■ MICHELE ALBORETO, ex pilota della «Rossa»

«Ai box Ferrari qualcuno era distratto»



Kieran Doherty/Reuters

la partenza. Ebbene, con una bandiera rossa alzata si continua a mandare un pilota allo sbaraglio, gli si permette di fare un sorpasso. Una follia. Non c'è stata comunicazione tra i box e Michael. È gra-

ve». Forse non si sono accorti dello stop, o forse, essendo ad inizio gara, il «motore» organizzativo era ancora freddo. Altrimenti, non si riescono a trovare altre motivazio-

II
Irvine diventerà il leader del team. Sarà molto dura per lui, è bravo ma avrà bisogno dell'aiuto di tutti
II



Michele Alboreto, ex ferrarista, a sinistra Eddie Irvine alza la coppa vinta per il suo secondo posto e in alto alcune immagini del momento in cui la McLaren di Mika Hakkinen ha perso la gomma posteriore sinistra

ni: «Strano, perché con Ron Dennis in cabina di regia non sfugge nulla, sa intervenire con tempestività. Chissà si saranno distratti...» Un errore che costerà caro alla Ferrari, alla sua rincorsa al mondiale e a Michael Schumacher costretto in un letto d'ospedale con la gamba spezzata. A questo punto la domanda di tutti è una soltanto: quando tornerà in pista, potrà ancora rincorrere il titolo mondiale? Sotto questo aspetto, Michele Alboreto è abbastanza ottimista. Due, al massimo tre gran premi fuori. «Noi piloti corriamo anche con le ossa rotte. Abbiamo così tanta voglia di tornare in pista che

ne fregghi di tutto. Nel '91 a Imola mi spaccai dappertutto, alla curva Tamburello. Te diti del piede, il pollice, una sospensione mi passò da parte a parte la coscia destra (30 punti di sutura interna), tre costole rotte e alcune bruciature in faccia. Dopo un mese ero di nuovo in corsa. Feci ancora prima nel '87 a Montecarlo. Nelle qualifiche mi ruppi il piede destro. La domenica gareggiavo con un'iniezione di novocaina. Arrivai terzo».

Fuori due o tre gran premi significa poter rimanere ancora in corsa per il mondiale, considerando che Hakkinen non riesce ad «uccidere» il mondiale. E poi c'è Irvine

con la sua «rossa». È soltanto ad otto punti dal vertice della classifica. Una grande occasione per lui. «Indossare la maglia numero uno è dura da morire. Quando fai la seconda scelta tutto è più facile, le responsabilità sono minori, non ci sono né pressioni, né tensioni. Adesso per lui cambia tutto, ha portato di mano la sua grande occasione. Diventerà il leader del team e se interpreta bene il nuovo ruolo lo potrà essere fino alla fine della stagione. Ma avrà bisogno dell'appoggio incondizionato di tutta la squadra». E Schumacher quando rientrerà? «Farà lo scudiero». Ma Irvine sarà in grado di recitare da protagonista a tempo pieno? Alboreto non si sbilancia, ma ha qualche piccolo dubbio. «Eddie è bravo, ma fa qualche errore di troppo. Anche oggi (ieri n.d.r.) ne ha fatti un paio, specialmente in frenata. Comunque, oggi come oggi, nessuno può dire cosa riuscirà a fare veramente. Bisognerà vedere quanta grinta e coraggio ha dentro. Prima di lui, a qualche altro collega il colpo è riuscito. A Mansell, per esempio, a Hill, a Hakkinen stesso. Erano tutti secondi, sono diventati tutti primi. Oratocca lui. In bocca a lupo».

Schumacher ora è anche un «cartoon» Nel 2001 un film

■ Prima dell'incidente di Silverstone, Michael Schumacher stava per diventare il protagonista di una serie di cartoni animati per bambini. Episodi a puntate sulla ascesa professionale del pilota della Ferrari saranno a disposizione delle emittenti tv di tutto il mondo. Schumi si è già assicurato, oltre ad una percentuale dei diritti di vendita della serie, anche il diritto di controllo dei contenuti di ciascuno dei primi 26 episodi. La società «Pole Position Marketing», appartenente all'amministratore di Schumacher, Willy Weber, intende anche produrre una serie di giocattoli e libri per bambini, imperniati sul medesimo personaggio. E già in lavorazione un film, dal titolo «Michael's Magic Dream», il sogno magico di Michael, che dovrebbe essere pronto nel 2001. Protagonista della serie di cartoni animati è il piccolo Michael, che lotta con la sua piccola automobile giocattolo contro forze cattive, cercando di diventare il pilota più bravo del mondo.

