

# La Mascherina

Le hanno preparate appositamente per gli atleti americani, ma potrebbero causare un incidente diplomatico, come paventa il Wall Street Journal. Sono le mascherine antimog create per gli atleti americani che andranno alle Olimpiadi di Pechino. Ancora da decidere se saranno obbligatorie



Ciclismo 13,10 Rai Tre



Calcio 20,50 Rai Due

## IN TV

■ **09.30 Sky Sport 2**  
Motori, A1 Grand Prix  
■ **10.30 Sky Sport 2**  
Rugby, Currie Cup  
■ **13.00 Sky Sport 2**  
Wrestling, Wwe Ecw  
■ **13.10 Rai Tre**  
Ciclismo, Tour de France  
■ **15.00 Sky Sport 3**  
Baseball, Mlb  
■ **16.15 Eurosport 2**  
Beach Soccer  
■ **17.00 Sky Sport 3**  
Tennis, Toronto Series

■ **17.45 Eurosport**  
Beach Soccer  
■ **20.00 Sky Sport 2**  
Motori, Porsche Cup  
■ **20.30 Eurosport**  
Atletica, IAAF Grand Prix  
■ **20.50 Rai Due**  
Calcio amichevole  
■ **22.15 Sky S. Extra**  
Tennis, Toronto Series  
■ **23.30 Sky Sport 1**  
Speciale Calciomercato  
■ **00.10 Italia 1**  
Oktagon, Amsterdam

# Sprofondo Rosso La crisi Ferrari spinge Hamilton

## Il momento-no preoccupa il Cavallino Montezemolo: ci vogliono gli attributi

di Lodovico Basalù

**IN PANNE** «Fuori gli attributi. Non possiamo più tollerare una prestazione così opaca. Dobbiamo capire che cosa è successo in Germania». Luca di Montezemolo ricorre al suo ricco archivio per commentare la crisi profonda in cui è piombata la Ferrari.

La riunione post gara, tenutasi ieri a Maranello, ha partorito questo deciso commento da parte del presidente del Cavallino. La situazione non è certo ideale. Dopo un avvio di campionato stentato, seguito da quello che sembrava un deciso recupero, tutti sembrano aver perso la retta via. E la presenza di Schumacher ai box di Hockenheim non è servita a evitare una vera e propria figuraccia. Anche se il tedesco potrebbe essere convocato nei test di questa settimana a Jerez (Spagna), che la squadra effettuerà prima del Gran Premio di Ungheria del 3 agosto. Una squadra che non sembra più avere la padronanza della situazione mostrata negli ultimi anni. E che, anzi, ha perso molto su tre fronti, ovvero su quello della strategia, su quello dei piloti e, non ultimo, su quello dello sviluppo della monoposto. Partiamo proprio dalla prima. Nel dopogiro Jean Todt non si può non pensare a Ross Brawn, una vera e propria macchina da guerra che non ha mai sbagliato niente sulla visio-

ne di gara. Al punto che lo scorso 6 luglio, in Inghilterra, sotto un nubifragio che ha affogato proprio la Ferrari, è riuscito a portare sul terzo gradino del podio una improbabile Honda e un altrettanto improbabile Rubens Barrichello. Brawn

al muretto di Maranello appartiene al passato remoto. Ora ci sono Stefano Domenicali - al posto di Todt - e Luca Badoer, già peraltro valido responsabile delle operazioni in pista ai tempi di Schumacher. Ma la sicurezza mostrata dal 2000 al 2004, «anni forse irripetibili», come ha detto più volte Montezemolo, è solo un lontano ricordo. Gli errori fatti in questo campionato dalla squadra in almeno quattro Gran Premi (Montecarlo, Canada, Inghilterra e Germania) stanno lì a dimostrarlo. Arriviamo ai piloti. Quando, all'inizio del 2007, Raikkonen iniziò la sua avventura alla Ferrari, il commento



Kimi Raikkonen

di Ron Dennis, che lo aveva allevato alla McLaren, fu sprezzante: «Si accorgeranno presto chi è veramente Kimi. Impossibile da gestire, anche se veloce e dotato di un

indubbio talento». «Iceman» arrivava in effetti da una serie di campionati altalenanti. E da uno stile di vita ben lontano da quello di Kaiser-Schumi. Il mondiale con-

quistato lo scorso anno lo manteneva comunque tra i pochi fuoriclasse in circolazione, insieme ad Hamilton. Anche se ieri Stefano Domenicali ha ammesso come il finlandese abbia una sua personale logica. «Lui preferisce lavorare in prospettiva gara - ha dichiarato - ma ciò significa che tutto il gruppo di ingegneri che lo segue deve adeguarsi alla sua filosofia». Morale: partire troppo indietro sulla griglia non paga. Ed è meglio essere più veloci e costanti, sin dai primi giri. Al punto che Felipe Massa, dopo dieci gare, ha tre vittorie nel cassetto, contro le due del superpagato scandinavo. Anche se in tema di alti e bassi il brasiliano non è forse inferiore a nessuno. Infine la monoposto, ovvero la F2008. Come la F2007 - iridata la scorsa stagione - è figlia di un progetto «made in Italy». Finita l'epoca di Rory Byrne, tutto è passato infatti nelle mani di Aldo Costa e Mario Almerighi. Che hanno partorito una monoposto efficace, ma non sempre affidabile e soprattutto veloce su ogni tracciato. Una caratteristica che era propria della F2002 e della F2004, progettate da Rory Byrne. Che però, al volante, avevano un collaudatore d'eccezione come Michael Schumacher.

**CALCIO** Pronto il piano dell'Osservatorio violenza  
**Incontri a rischio**  
**Lista in anticipo**  
**la novità 2009**

di Luca De Carolis

Un piano di sicurezza per le trasferte e una lista delle partite a rischio, pronta prima dell'inizio del campionato. Sono le misure con cui l'Osservatorio del Viminale sulle manifestazioni sportive vuole rendere più sicura la prossima stagione calcistica, dopo un'annata in cui incidenti e violenze sono diminuiti, mentre gli spettatori sono aumentati del 3%. Stando ai numeri diffusi ieri dall'Osservatorio, nel 2007/2008 i feriti sono diminuiti sia tra i tifosi (-20%) che tra le forze di polizia (-48%). In calo anche gli arrestati, diminuiti del 22%, e i denunciati a piede libero (-10,89%). Grazie all'introduzione negli stadi di 60.000 steward, è stato impiegato il 20% in meno di agenti rispetto all'anno precedente. «Gli steward sono stati accolti bene dai tifosi» sottolinea il presidente dell'Osservatorio, Felice Ferlizi. Soddisfatto dei dati, «anche perché - spiega - gli incidenti verificatisi non hanno causato lesioni permanenti». Ma sul piano della sicurezza resta ancora molto da fare, come dimostrato dalla morte di Gabriele Sandri, il tifoso laziale ucciso nel novembre scorso in un autogrill, mentre andava a vedere Inter-Lazio. Non a caso, l'Osservatorio sta lavorando a un piano di sicurezza per le trasferte. «Il problema - sottolinea Ferlizi - non è più l'evento calcistico, ma la movimentazione delle tifoserie. Per questo, stiamo mettendo a punto un piano con tutti gli attori coinvolti: dall'Anas alle Autostrade, sino ai noleggiatori di pullman e alle società di ristorazione».

Tra 10-15 giorni, sarà invece pronta una lista delle partite a rischio, preparata in base ai calendari della prossima stagione, che usciranno venerdì. Novità anche sul fronte della carta del tifoso, la tessera che conterrà tutti i dati di ogni singolo spettatore, e che fino a dicembre sarà adottata in via sperimentale. Il Milan l'ha già introdotta, mentre Fiorentina e Lazio hanno iniziato a prepararla: presto si adegueranno anche Inter, Palermo e Chievo.

## IERI & OGGI



### Strategia

#### La «mente» del Circus Undici titoli in dieci anni

**Ross Brawn** Il miglior stratega del circus. Alla Ferrari lo sapevano. E lo hanno ingaggiato con un contratto da top driver. L'intesa con Schumacher è eccellente per dieci anni. Ben 6 titoli costruttori e 5 piloti lo dimostrano.



### Pilota

#### Asso anche da collaudatore Quattro anni fa annata record

**Michael Schumacher** A parte i 91 Gran premi vinti e i 7 titoli (5 con la Ferrari) il 2004 resta l'anno del suo capolavoro: 12 gare vinte su 18, con 148 punti e un mondiale chiuso matematicamente già a luglio.



### Macchina

#### Una «creatura» di Rory Byrne La migliore Rossa di sempre

**F2004** La monoposto più vincente del Cavallino. Progettata dal sudafricano Rory Byrne, che fa parte dello staff alla Benetton di Flavio Briatore '94 e '95. Un gruppo solido, unito, vincente e strapagato.

**MOTOGP** La vittoria di Rossi in California ravviva la corsa al titolo e la sfida alla Ducati. «Scintille» d'altri tempi tra il Dottore e il pilota australiano

# Laguna Seca, il bacio di Valentino al «cavatappi»: «Una delle mie vittorie più belle»

di Simone Di Stefano

Ci hanno messo dentro di tutto Rossi e Stoner, domenica sera, a Laguna Seca. Classe, intensità, coraggio. E veleno. L'australiano non ha gradito l'irruenza di Valentino in certe curve: «Corro da anni e non ho mai visto sorpassi così duri». «E io allora corro da una vita ma le gare le ho sempre viste così», la risposta del Dottore. «Stoner è abituato a vincere in fuga - ha proseguito il pilota della Yamaha - il corpo a corpo è diverso, entrano in gioco altri fattori e sono contento di averlo battuto». Il day after del Gp dell'anno lascia ancora impressi, sulle reti-

ne degli appassionati, quella serie di sorpassi tra i due. Vaghi ricordi del duello di Digione nel 1979, tra Villeneuve e Armeaux. Altri tempi e soprattutto un altro sport. Nel cassetto dei motoristi c'è l'emozionante testa a testa tra Rossi e Biaggi a Welko, in Sud Africa, nel 2004. Ma domenica sera i due abbiamo oltrepassato il limite, incarnando un duello che passerà alla storia del motociclismo moderno. E non c'è solo l'elettronica di mezzo, inutile appellarsi al traction control. Vedi le loro moto inclinate all'uscita della Cavatappi e noti le stesse scelte di traiettoria. Rossi che non molla un centimetro e Stoner costretto a tor-

nare sulla terra. Il sapore della ghiaia a nove giri dal traguardo, un regalo dell'australiano a Rossi: fuga e vittoria dove non gli era mai riuscito. «La più bella», secondo Valentino. Si potrà contestare a Casey la troppa irruenza, invocare una maggiore pazienza, di attendere prima di affondare il colpo. Ma del campione si ama l'istinto. Speriocolato e sfrontato, il ducatista ha avuto il merito di non mollare. La stessa tenacia che lo ha risollevato dopo Barcellona, quando il suo distacco da Rossi era arrivato a 50 punti tondi. Valentino da allora era andato quasi in crisi mistica. Non vinceva dal Mugello, ha patito Dani Pedro-

sa al Montmelò e visto Stoner infilare tre vittorie di fila. Merito anche di una Ducati capace di far volare l'australiano. Serviva un gesto di forza e il pesarese l'ha sfoderato. «Stoner deve capire - ha poi detto - che venderò cara la pelle». Duello fino all'ultima curva del motomondiale. Si riparte il 17 agosto da Brno. Dove Valentino lo scorso anno non andò oltre il settimo posto. Poi Indianapolis, favorevole ai 4 cilindri Ducati; Giappone, dove Valentino non vince dal 2001; Australia, dove prima dell'affermarsi di Stoner in Moto gp era terra di conquista per il pesarese. Poi Sepang e Valencia. Sette battaglie per il tetto del mondo.

## IL TEMA



### In pista torna il «fattore uomo»

Lewis Hamilton infila Felipe Massa. Il dottor Rossi annichilisce Casey Stoner. Duelli a quattro e due ruote. Schema fatto di forza, tenacia e raffinatezza tecnica. Il duello, insegnava Carl von Clausewitz, è il paradigma della guerra. Guerra c'è stata a Hockenheim e a Laguna Seca. Duello: uomo contro uomo. In una rappresentazione che, dopo

tanto tempo, ha nascosto dietro le quinte l'omnipotente e soffocante tecnologia. Che rende quasi sempre i piloti sue inerti appendici. Passivi esecutori di funzioni come il povero Charlot di «Tempi moderni». Non è stato così a Hockenheim. Macchine divise da pochi millimetri, al limite dell'uscita di pista, tensione percepibile anche attraverso il

teleschermo. Hamilton prevale dopo un furioso corpo a corpo. Non è stato così a Laguna Seca. Il dottor Rossi ha aggredito il rivale. Non con la sola forza, ma con l'arma più sofisticata della sapienza tecnica, di quella che viene chiamata classe. Sorpassi e contorsionismi al limite, finché Stoner ha commesso l'errore che gli ha fatto perdere la gara. Ogni duello (ogni guerra) presuppone una strategia; quindi un cervello. Ieri quello elettronico ha dovuto fare due passi indietro. E homo sapiens sapiens ha tirato, per una volta, un sospiro di sollievo.

Giuliano Capecelatro