

**F1, il calendario
Tutte le 17 tappe
del grande circo**

Dopo il Gp d'Australia, il 30 marzo si corre in Brasile, il 13 aprile in Argentina. Il 27 aprile a Imola, l'11 maggio a Montecarlo. Il 25 Spagna. Il 15 giugno Gp di Montreal. Il 29 si arriva in Francia. Il 13 luglio in Inghilterra, il 27 in Germania. Il 10 in Ungheria, il 24 in Belgio. Il 7 settembre, Gp di Monza. Il 21 Gp d'Austria, il 28 si corre al Nurburgring, il 12 ottobre in Giappone; il 26 in Portogallo.

**Con la Sauber
entra in scena
Nicola Larini**

Grande attesa per Nicola Larini. Il pilota italiano, che per anni è stato collaudatore della Ferrari, è approdato alla Sauber vive la sua prima stagione in Formula uno come titolare. La Sauber, quest'anno, monta un motore targato Maranello, doppia importanza, dunque, riveste l'arrivo del pilota toscano, abile "driver" e ottimo conoscitore dei segreti del propulsore.



Paolo Ferrari/Ap

**Melbourne
I verdi contro il Gp
Quattro fermi**

Melbourne. Continuano le proteste degli ecologisti australiani contro il Gp d'Australia. Verdi di Melbourne hanno organizzato manifestazioni contro l'avvenimento. Negli ultimi giorni, ignoti avevano cospirato di gasolio alcuni tratti della pista. Ieri 4 giovani sono stati fermati dalla polizia mentre cercavano di scavalcare le recinzioni del circuito.

**Da domani sulla Rai
le prove libere
Diretta di Tele+2**

Le prove libere del Gp d'Australia saranno trasmesse su Raitre (notte tra oggi e domani) alle 2,55. Proseguiranno sabato su Raidue (ore 2,50) con le prove ufficiali e, sullo stesso canale (ore 23,15), con quelle prove pre-gara (warm-up). Domenica (ore 3,30) su Raidue il collegamento con Melbourne, dove alle 4 prenderà il via il primo Gp della stagione (replica alle 14 sulla stessa rete). Diretta via satellite di Tele+2.

**Caso Senna
Il pm contro
Ecclestone
«Ci boicottò»**

IMOLA. «Ecclestone ci nascose quelle riprese». Il pm del processo Senna, Maurizio Passarini, accusa il boss della Foca di aver ritardato le indagini sulla morte del campione brasiliano. Lo fa tra le righe della sua esposizione introduttiva - il processo entra nel vivo l'11 marzo, saranno sentiti oltre cento testimoni, a Ecclestone tocca il 22 - dalla quale riemerge il mistero della camera-car. Delle immagini, cioè, ritrasmesse al box direttamente dall'obiettivo posto sulla Williams di Ayrton. Prima la Federazione costruttori negò addirittura che quei terribili fotogrammi esistessero. Solo sei mesi dopo la tragedia la videocassetta fu consegnata alla Procura di Bologna. Priva però dell'ultimo secondo prima dell'impatto.

Passarini ha parlato un'ora e mezza per tracciare i confini attraverso i quali condurrà l'accusa. La pista ne è uscita quasi indenne. Regolarli gli standard dell'asfalto, secondo norma il muretto di protezione contro cui Senna è finito: gomme o guard-rail potevano farlo decollare, o respingerlo in pista. Corrette anche le dimensioni delle vie di fuga in erba e cemento. Unica ma fatale irregolarità, secondo Passarini, il dislivello tra tracciato e banchina. Un dislivello che, secondo le perizie, avrebbe impedito a Senna di ridurre la velocità, facendogli perdere aderenza. L'auto entrò nel Tamburello a 308 km/h e impattò contro il muro a 220 km/h. Ottanta in più che in presenza di un'angolazione corretta.

Poi il piantone. I legali di Williams e Newey (progettista della vettura) sostengono che quello sterzo era lo stesso da inizio stagione, che non erano state fatte modifiche, che la macchina di Hill (l'altra Williams) ne era parimenti dotata. E non ha avuto problemi. Ma Passarini è durissimo: «Il piantone - la sua tesi preliminare - si è rotto in seguito a una modifica mal progettata e male eseguita dalla Williams, per rientrare nelle normative che volevano il volante completamente interno all'abitacolo. Lo sterzo è stato diviso in tre parti, saldate tra loro. C'erano ancora i segni del tornio. Uno dei tre settori aveva un diametro di 4 mm inferiori al resto del piantone, per poter abbassare il volante. E la rottura è avvenuta lì». Infine il pm ha sostenuto che l'uscita di pista è avvenuta senza dubbio per la rottura dello sterzo. Gli esami evidenziano una rottura per normale uso, da stress, e non da strappo o schianto, di due terzi del piantone. A Senna il volante ballava tra le mani.

Luca Bottura

FORMULA UNO. Il pronostico di Alessandro Nannini sulla stagione che parte con il Gp di Australia

**«A Hill non riuscirà il bis
Schumacher è un rebus»**

Due giorni di prove, poi la partenza. Il primo Gp di Formula uno prenderà il via da Melbourne, in Australia. E Alessandro Nannini - esperto pilota toscano che corre ora nel campionato superturismo con la Mercedes - fa il pronostico della stagione '97.

Nannini, parte la scuderia di Formula uno. Quale scuderia vede in pole position?

«Vedo Williams e Benetton le squadre da battere. Poi Schumacher. Ma la vettura più forte è quella inglese e sarà una discreta battaglia tra Frentzen e Villeneuve, che vedo nettamente favorito rispetto al canadese. Anche la Benetton può dire qualcosa dopo i test positivi di questi mesi. Anche la McLaren potrebbe finire fuori... E poi, dimenticavo, Schumacher... andrà come al solito... e, non si sa mai, potrebbe anche vincere. Ma aspettiamo però il primo Gp in Australia... poi si vedrà».

Gli outsider: chi potrebbe essere il nome nuovo della stagione? Magari il "baby" Schumacher?

«Per Ralf Schumacher ci vorrà tempo, almeno un anno di rodaggio. Poi non è detto che con quel cognome vada per forza forte... La gente mi fa ridere perché dice: "è il fratello... allora va forte...". (ride Nannini, ndr). Ma, mica è detto. Vedrete che con la Jordan andrà meglio Fisichella, mentre il giovane tedesco dovrà pazientare».

Che Ferrari sarà? Cosa pensa dell'acquisto Brawn e Byrne e del "licenziamento" di Barnard? «Mah, riguardo alla Benetton dico che la squadra non è stata danneggiata più di tanto, visto che sono una quindicina i tecnici che lavorano a memoria sui progetti. Per la Ferrari sarà un aiuto enorme il loro arrivo, anche se penso che ci vorrà del tempo per vedere risultati. Come vedo la macchina? So che hanno avuto guai con il motore nuovo partiranno con il vecchio... e qualche problema ce l'avranno».

I problemi della sicurezza durante i Gp: un'altra novità sarà la scatola nera nelle vetture. Questo cosa cambierà?

«La sicurezza è migliorata dal

punto di vista delle vetture che dei circuiti. E, negli ultimi anni, sempre di più. È chiaro che possono avvenire incidenti gravi, ma sono solo casi. La scatola nera? Come negli aerei registrerà un po' tutto. Nella Formula Uno ci sono tantissimi punti da rilevare (dalle sospensioni, ai freni, alle gomme) e questo strumento servirà a tenere sotto continuo controllo la macchina».

Tra le tante novità, la scelta di gomme giapponesi. Perché, secondo lei?

«Vanno bene. La differenza sostanziale, quella almeno che vedo io, è che la Bridgestone si è sviluppata molto di più negli ultimi anni (con tante gare con diversi tipi di gomme) incentivando così lo sviluppo. Il calo della Goodyear è dovuto al fatto che è sempre rimasta una monogomma. Per questo vedo meglio la Bridgestone: più pronta a reagire su tutti i tipi di tracciato».

Hill, campione del mondo, riuscirà a confermare il titolo con la sua nuova scuderia, la Arrows?

«No, non penso. Di sicuro quest'anno non ce l'ha farà».

Perché allora l'inglese ha scelto questo team?

«Non lo so, me l'hanno chiesto in parecchi. Probabilmente perché lui è molto bravo a mettere a punto la macchina. Diventerà una sfida sua personale per riuscire a vincere... non quest'anno, magari il prossimo».

I piloti italiani: Larini, Sospiri, Trulli, Fisichella, chi ha più numeri per mettersi in evidenza nella stagione?

«L'unico che vedo è Fisichella. Larini? Non è mica un outsider, è da tanti anni in Formula uno, ha una sua esperienza. Non si può dire "Larini va forte". Io dico Larini va bene, punto e basta. Anche Trulli va fortissimo: giovanissimo è campione tedesco di Formula tre e deve fare esperienza in Formula Uno».

Chi vincerà quest'anno?

L'ho detto e lo ripeto: Williams, Benetton e... Schumacher, se la Ferrari girerà».

Maurizio Colantoni



Alessandro Nannini

La casa di Maranello, risolti i problemi aerodinamici, è alla ricerca del motore ideale

Una «rossa» tutta da rodare

Anno nuovo, stagione nuova. Ma lo sarà davvero per la Ferrari? E già da domani mattina (ore 2,55 Raitre in diretta da Melbourne) con le prove libere del Gp d'Australia arriveranno le prime risposte.

La Ferrari partirà con la conferma del duo Schumacher-Irvine e il nuovo team del Cavallino, John Barnard se ne è andato (e molti sono confortati dalla decisione: «Finalmente la Ferrari comincerà ad andare», almeno dicono voci di corridoio), e al suo posto sono arrivati Rony Byrne (progettista) e Ross Brawn (direttore tecnico), tutti e due della Williams.

La vettura, la F310B, si presenta all'esordio modificata dal punto di vista della aerodinamicità, ma con lo stesso motore dello scorso anno: infatti il V10 046/2 (evoluzione del 046 del '96) è ancora poco affidabile.

I test del Mugello hanno ridato fiducia e le modifiche del telaio hanno permesso di ritoccare più volte il record del circuito, sia a Schumacher che a Irvine. Gli originali «turning vanes» (bandelle verticali montate ai la-

ti del muso, fra l'ala e le ruote) si sono dimostrati molto efficaci, così come il disegno dei nuovi deflettori posti davanti alle prese d'aria delle fiancate. La Ferrari ha anche collaudato un dispositivo che permette di mantenere il motore acceso, in caso di problemi in partenza (soprattutto al momento dell'uscita dal pit stop durante i rifornimenti).

Per la gara di Melbourne sia Schumacher che Todt hanno un unico obiettivo: il podio. Anzi il direttore generale è certo che la Ferrari sarà «super» quest'anno. La nota confortante che le vetture hanno percorso circa 5 mila km di collaudo rispetto ai 300 della passata stagione. Questo consentirà di sperimentare meno durante i Gp e invece garantirà di presentarsi in gara una vettura molto più affidabile e competitiva.

Sia in Australia che nel Gp successivo in Brasile le «rosse» dovrebbero utilizzare gli stessi materiali, poi in Italia potrebbero esserci vere e proprie modifiche su motore e telaio. La Ferrari sta lavorando su quattro pro-

pulsori: lo 046, utilizzato in Australia, lo 046/1, il 046/2 per il momento accantonato e lo 046/3 che verrà invece provato a fine stagione.

«Lo scopo numero uno è migliorare ancora la competitività per poter correre ai vertici - ha detto Schumacher nei giorni scorsi - e non è di dover essere assolutamente tre, quattro o cinque vittorie. Se diventassi campione del mondo con due vittorie, mi accontenterei».

Secondo il campione tedesco comunque la Schumacher la squadra da battere è la solita Williams, con Benetton, Ferrari, McLaren e Jordan ad inseguire.

È dal 1979 che la Ferrari non vince un titolo iridato. In quell'occasione il sudaficano Jody Scheckter guidava la 312 T4 e venne incoronato campione, al secondo posto il suo compagno di scuderia, Gilles Villeneuve. Da quel giorno poi qualche secondo e terzo posto. A Schumacher l'ultima vittoria in un Gp: nel '96 a Monza.

Ma sarà bene trovare aspettare la gara di domenica, visto che già le pri-

me polemiche caratterizzando l'inizio di stagione. Come, ad esempio, il battibecco dei giorni scorsi tra il presidente del Gp d'Australia, Ron Walker, e Schumacher dopo le dichiarazioni del pilota "reo" di aver detto che il circuito "Albert Park" non è «nulla di speciale». Il presidente Walker imballato ha ribattuto seccamente al ferrartista: «Vuole coprirsi le spalle da una eventuale brutta prestazione il prossimo fine settimana. Spero che avesse più classe un pilota del suo calibro. C'è bisogno di piloti preparati e macchine competitive, non di primedonne».

In Australia l'attesa è tutta per il campione della Ferrari. Anche se un sondaggio tra i grandi nomi del mondo della Formula uno, da Villeneuve primo nella classifica dei pronostici. Niki Lauda, Mario Andretti, Jody Scheckter, lo stesso Damon Hill, danno il tedesco super favorito. E il podio di domenica prossima potrà dare già le prime risposte.

Ma.C.

**Fisichella
«Con la Jordan
l'occasione
della mia vita»**

È italiano uno dei piloti più attesi, almeno nella categoria dei potenziali outsider, nel Gp di Australia. Il romano Giancarlo Fisichella, dopo un anno di apprendistato alla Minardi, ha infatti trovato posto alla Jordan, la scuderia irlandese che ha lanciato tra gli altri sia Michael Schumacher (che con la Jordan debuttò in F1 nel 1991) sia l'altro ferrartista Eddie Irvine. «Eddie Jordan mi ha detto che si aspetta da me almeno una vittoria - racconta Fisichella - ma io preferisco stare con i piedi per terra: in questo campionato, sarebbe sufficiente riuscire a salire sul podio almeno un paio di volte». Il pilota romano avrà come compagno di squadra il fratello di Michael Schumacher, il giovane Ralf. «Fra noi c'è un buon rapporto - ha spiegato - all'interno della scuderia godiamo di parità di trattamento. Non credo che lui verrà favorito per il cognome che porta. Ralf ha già dimostrato durante i test invernali di essere molto veloce. Per me, sarà un importante punto di riferimento». «Questa è la mia grande occasione - ha proseguito Fisichella - farò di tutto per non spreccarla».

**Le novità
Figli d'arte
e nuove
scuderie
di ex piloti**

Quando le cinque coppie di luci rosse si spengono, sarà la partenza di un mondiale che si preannuncia ricco di novità: nuovi piloti, cambi di scuderie e esordi di nuovi team (Prost, Stewart e Lola) e la scatola nera. Ed un Gp in più rispetto al passato: 17 invece di 16 con l'inserimento per la prima volta del Lussemburgo. Sarà rispolverato quello d'Austria, al posto del Pacifico, Gp in Giappone.

Piloti. Non sarà facile per Hill riconfermare il titolo. Il futuro del pilota inglese è un'incognita, visto che correrà con una nuova scuderia, la Arrows, e un nuovo team guidato da Tom Walkinshaw (esordio in Formula uno, dopo l'esperienza Benetton e Ligier). Il canadese Villeneuve, guida numero uno della Williams, è dato favorito dai bookmakers. Grandi nomi, ma anche «novellini» della F1, come i due giovani piloti italiani, Trulli e Sospiri, il primo Minardi (campione tedesco nel '96 di F3); il secondo Lola (campione di Formula 3000 nel '95). Tra gli esordienti: Ralf Schumacher (Jordan), Nakano (Lola). Torna Larini (Sauber). Le scuderie. Dietro Williams, Benetton (ambdue con il motore Renault R59) e Ferrari, altre scuderie si propongono come outsider. Entra in pista Alain Prost (4 volte campione del mondo) con la sua «Prost Grand Prix», acquistata da Flavio Briatore per 30 miliardi. Prost guarda al futuro e pensa di rafforzare il team con nomi di spicco: Barnard, l'ipotesi. Occhio alla Lola T97/30 che torna alle gare dopo l'abbandono del '93 che è frutto di una progettazione di appena 14 settimane. Ma anche alla Sauber che monterà il motore Ferrari. La Arrows (motore Hamam) tenta con il campione del mondo Hill il salto di qualità. Diniz (ex Ligier) sarà a fianco dell'inglese. La Jordan (motore Peugeot A14) con Fisichella e Ralf Schumacher potrebbe essere una delle sorprese. La Tyrrel (Ford Cosworth ed4) avrà Verstappen (ex Arrows) prima guida. Poi la Minardi e la debuttante scuderia di Jackie Stewart. Infine fiduciosa la McLaren con Hakkinen e Coulthard. [Ma.C.]

l'Unità

| Tariffe di abbonamento | | |
|---|--------------------------------|-----------------------------|
| Italia | Annuale | Semestrale |
| 7 numeri | L. 330.000 | L. 169.000 |
| 6 numeri | L. 290.000 | L. 149.000 |
| Estero | Annuale | Semestrale |
| 7 numeri | L. 780.000 | L. 395.000 |
| 6 numeri | L. 685.000 | L. 335.000 |
| Per abbonarsi: versamento sul c.c.p.n. 269274 intestato a S.O.D.P. «ANGELO PATUZZI» s.p.a. Via Belponte 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI) - oppure presso le Federazioni dei Pds. | | |
| Tariffe pubblicitarie | | |
| A mod. (mm. 45x30) | Commerciale feriale L. 560.000 | Sabato e festivi L. 690.000 |
| | Feriale | Festivo |
| Finestra 1° pag. 1° fascicolo | L. 5.343.000 | L. 6.011.000 |
| Finestra 1° pag. 2° fascicolo | L. 4.100.000 | L. 4.900.000 |
| Manchette di test: 1° fasc. L. 2.894.000 - Manchette di test: 2° fasc. L. 1.781.000 | | |
| Relazioni L. 935.000; Finanz.-Legal-Cons. -Aste-Appalti: Feriale L. 824.000; Festivi L. 899.000 | | |
| A parola: Necrologie L. 8.700; Partecip. Lutto L. 11.300; Economici L. 6.200 | | |
| Concessionaria per la pubblicità nazionale: PUBLIKOMPASS S.p.A. Direzione Generale: Milano 20124 - Via Giosué Carducci, 29 - Tel. 02/864701 | | |
| Area di vendita | | |
| Milano: via Giosué Carducci, 29 - Tel. 02/864701 - Torino: corso M. D'Azeglio, 60 - Tel. 011/665211 - Genova: via C.R. Ceccardi, 114 - Tel. 010/540184 - Padova: via Giustiniana, 108 - Tel. 049/75224-8073144 - Bologna: via Amendola, 13 - Tel. 051/259552 - Firenze: via Don Minzoni, 46 - Tel. 055/561192-573668 - Roma: via Quattro Fontane, 15 - Tel. 06/4620011 - Napoli: via Caracciolo, 15 - Tel. 081/720111 - Bari: via Amendola, 166/5 - Tel. 080/5485111 - Catania: corso Sicilia, 37/43 - Tel. 095/7306311 - Palermo: via Lauro, 19 - Tel. 091/6255100 - Messina: via U. Bonino, 15/C - Tel. 090/2930855 - Cagliari: via Ravenna, 24 - Tel. 070/305250 | | |
| Stampa in fac-simile: Telematica Centro Italia, Oricola (AQ) - Via Colle Marcegiani, 58/B - SABO, Bologna - Via del Tappazzone, 1 - PPM Industria Poligrafica, Paderno Dugnano (MI) - S. Stale dei Giovi, 137 - STS S.p.A. 95030 Catania - Strada 5° - Tel. 090/5485111 - Catania: corso Sicilia, 37/43 - Tel. 095/7306311 - Palermo: via Lauro, 19 - Tel. 091/6255100 - Messina: via U. Bonino, 15/C - Tel. 090/2930855 - Cagliari: via Ravenna, 24 - Tel. 070/305250 | | |
| Distribuzione: SODIP, 20092 Cinisello B. (MI), via Bettola, 18 | | |

l'Unità

Supplemento quotidiano diffuso sul territorio nazionale unitamente al giornale l'Unità. Direttore responsabile Giuseppe Caltadorola. Iscritt. al n. 22 del 22/01/94 registro stampa del tribunale di Roma