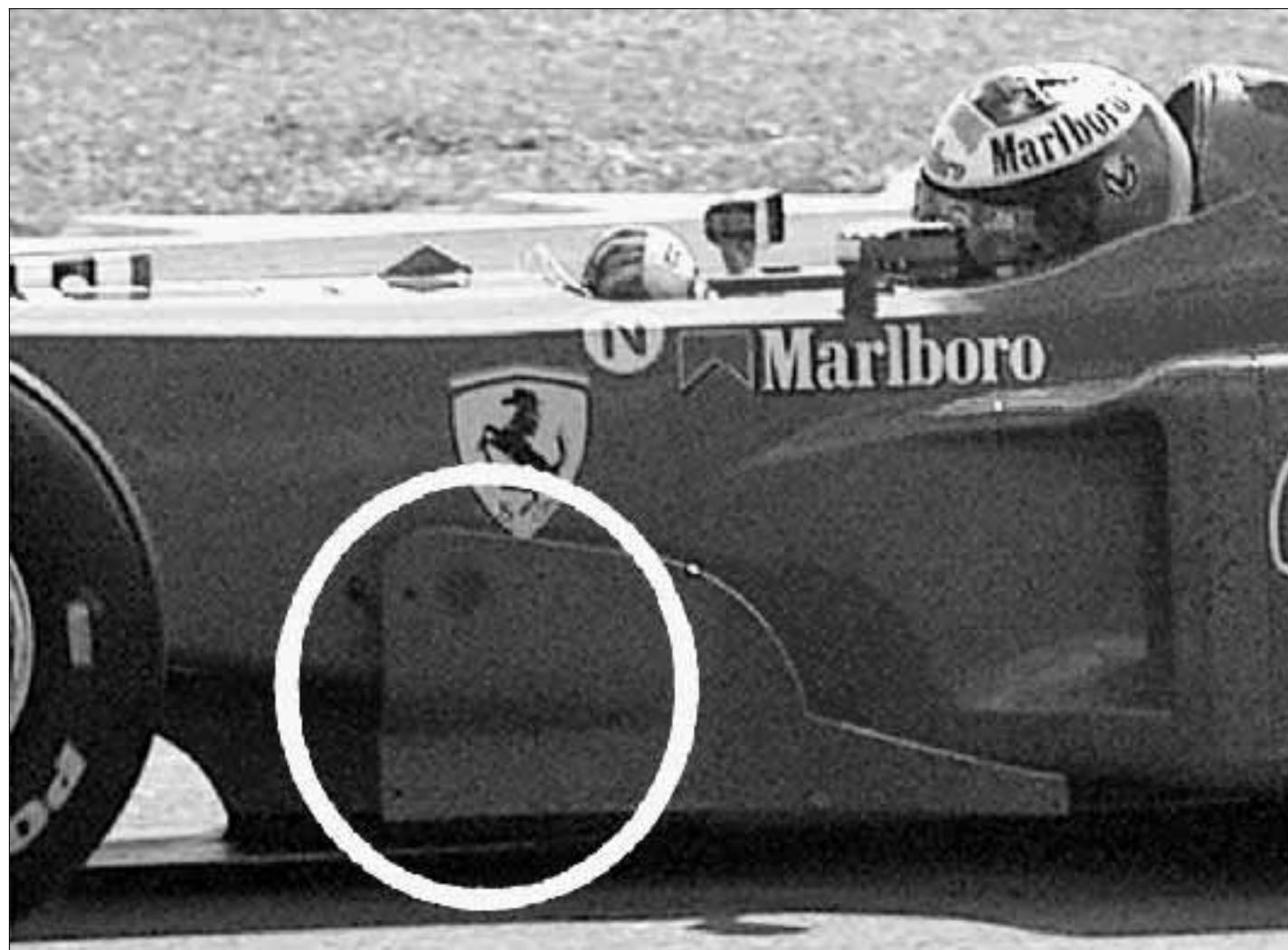




Il particolare di uno dei pannelli deflettori considerati irregolari dalla Fia. In basso uno stremato Hakkinen campione del mondo anche nel 1999



SEGUE DALLA PRIMA

CHE FESSI SE C'È STATO IL TRUCCO

Sragioniamo. Nella nebbia cerebrale, le conclusioni passano e ripassano, contraddittorie. Vittoria giusta, per Schumacher ed Irvine. Squalifica giusta, per la squadra, i meccanici, il costruttore, se le notizie che arrivano son vere.

Noi-Italia, Italia-che-produce, che fa auto e le vende a un ritmo che punta ai diecimila esemplari al giorno, noi italiani in patria e all'estero, credevamo di risalire al ruolo di chi sa fare le auto meglio di tutti in Europa, e batte tutti. Siamo precipitati, nei sospetti del mondo, dal ruolo di chi non sa farle al ruolo di chi le fa col trucco. Dicono, i meccanici, che non è un trucco ma un errore, ininfluente, pacchiano, banale, non aggiunge velocità, non aggiunge stabilità. Se è così, la colpa diventa madornale. Avessero fatto la furbata peccaminosa, rientrava nella peggior tradizione italianistica. Ma se han fatto un errore visibile, scopribile, senza guadagnarci niente, allora non è una furbata, è una fesseria totale. Due deviatori di flussi dell'aria, uno a destra e uno a sinistra, mezzo metro dietro le ruote anteriori, sporgenti e curvi come due orecchie. Dieci millimetri troppo lunghi. Se quei dieci millimetri non servono a niente, perché ce li han messi? «Non è un errore di progettazione, ma di costruzione».

Ma come, arriva un fax col disegno del pezzo (quattromila sono i fax che compon-

gono il puzzle complessivo della vettura), e chi lo fabbrica sbaglia di un centimetro? Non sa che chi controlla è pieno di sospetti, del resto motivatissimi? Spesso, non sempre ma quasi, le macchine più veloci sono al limite del regolamento. Sono infarcite di astuzie. Chi le esamina non le trova, perché sono astuzie. E allora si attacca alla forma: non un millimetro di più, non un etto di meno. Qui c'era un centimetro senza spiegazione, e dove non c'è nessuna spiegazione c'è ogni sospetto. Nel pensiero di Coppola, eravamo rasoterra. Ora siamo sotto. Nel pensiero dei tedeschi, eravamo banali. Ora siamo furbacchioni. Vi ho detto che dopo l'ultima vittoria del mondiale la Ferrari fu esposta, sporca di fango com'era arrivata al traguardo, sulla Quinta Strada di New York. Gli italiani emigrati, oppressi da mille segni di disprezzo ogni giorno, allungavano le mani per toccare una gomma, un alettone. Toccare voleva dire scroccarsi le croste della sconfitta, e santificarsi col crisma della vittoria: la vittoria della nazione, del made in Italy. Se espongono questa vettura adesso, tutti correranno a misurare a spanne i deviatori. Tra tutte le ragioni di squalifica, questa è la più umiliante. Ci sono vetture che furono squalificate perché la benzina era irregolare. Perché avevano una centralina elettronica che sostituiva il pilota alla partenza e nelle curve. Motivi disonesti ma furbi. Comprensibili. Dimenticabili. Se la Ferrari è stata squalificata per un trucco che non serve a niente, allora è un capolavoro dell'autolesionismo, e come tale resterà inoblittabile.

FERDINANDO CAMON

Deflettori fuorilegge: Ferrari squalificata

Irvine, aiutato da Schumi, vince in Malesia ma il titolo va alla McLaren

MAURIZIO COLANTONI

Il sogno... poi la beffa. Il titolo mondiale che per via di un deflettore «troppo alto» dev'è e finisce in casa McLaren e incorona un Hakkinen, «re» stordito, confuso, incredulo. In tre ore per Eddie Irvine tutto è cambiato: per un solo centimetro ha dovuto rinunciare a quel titolo, forse inaspettato all'inizio, ma poi inseguito con tenacia e convinzione e che ad un Gp dal termine aveva quasi definitivamente ipotizzato. E tutto s'era messo subito bene per la Ferrari. Il rientro di Schumi: prodigioso. La McLaren messa in riga, lui che prende le redini della corsa, che motiva Eddie, lo fa passare e lo lancia verso la sua quarta vittoria. Spettacolare.

Al via Schumi prende il comando, lo segue Irvine, più Coulthard e Hakkinen. Saggio come non mai il tedesco dopo tre passaggi fa andare Irvine. Lo fa passare. Schumi fa da «tappo». Coulthard però lo supera, i due si toccano. Michael ha problemi d'accelerazione, intanto Irvine allunga in testa. Cin-

que giri e i problemi di Schumi sembrano essere passati e l'obiettivo è controllare Hakkinen.

Tre i secondi di ritardo di Schumi su Irvine che gira quasi ad un secondo più veloce di Mika Hakkinen. Dai box segnalano che Schumi non ha nessun problema. Per noi è stato un grande attore... Il primo colpo di scena arriva al 15° giro: Coulthard rallenta e si ferma (per problemi elettronici). Irvine è primo, Schumi è secondo, Hakkinen è terzo. Arrivano i primi pit: al 19° tocca a Barrichello. Si va verso il metà gara (28° giro), la Ferrari e la McLaren si preparano alla sosta. Schumi spezza il ritmo di Hakkinen (rallentando e riaccelerando), dimostra che può fare qualsiasi cosa, è il più forte, può andare più veloce: Hakkinen lo manda a quel paese, lui risponde con i giri veloci. Al 25° passaggio il nordirlandese entra ai box, rientra quarto; Schumi passa in testa e spinge; Hakkinen è secondo. Tocca a Hakkinen, 27° passaggio. E siamo a metà gara. Passa Irvine sul traguardo, dopo il pit, dietro rientra Schumi. Tutto come prima. Hakkinen è tornato terzo. Ma spinge di più Irvine che a

	PUNTI	Australia	Brasile	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	G. Bretagna	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Malaysia	Giappone
M. Hakkinen	72	-	10	-	4	10	10	6	-	4	-	10	6	-	2	10	-
E. Irvine	60	10	2	-	6	3	4	1	6	10	10	4	3	1	-	-	-
H.H. Frentzen	53	6	4	-	3	-	-	10	3	3	4	3	4	10	-	3	-
D. Coulthard	48	-	-	6	-	6	-	-	10	6	2	6	10	2	-	-	-
R. Schumacher	33	4	3	-	-	2	3	3	4	-	3	-	2	6	3	-	-
M. Schumacher	32	-	6	10	10	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-

sedici giri dalla fine ha un vantaggio di 19 secondi. La McLaren e Hakkinen si stanno innervosendo. Il tedesco però «gioca», lo prende quasi in giro, finta e poi lo fa rimanere dietro. Un altro brivido arriva con il secondo pit di Irvine (41° passaggio), il nordirlandese rientra terzo, Schumi va al comando, Hakkinen è secondo ma il finlandese si ferma per la seconda volta: rientra in pista quarto, c'è Herbert davanti a lui. La doppia strategia della Rossa sta portando il risultato: rallenta

Schumi. Irvine lo vede, lo passa (a quattro giri dalla fine) e vola verso la quarta vittoria e il titolo mondiale... Ma la festa non dura neanche un'ora perché arriva la squalifica della federazione: i deviatori di flusso - quelli che servono per ottimizzare il comportamento della vettura (miglior carico aerodinamico, effetto suolo e stabilità) - sono fuorilegge, più alti di un centimetro... Un solo centimetro che però per Mika Hakkinen significa titolo mondiale.



IL CAMPIONE

E Hakkinen si ritrova tra i mostri sacri della F1

A meno che non si verifichi il miracolo dell'ultima ora, Mika Hakkinen con la squalifica della Ferrari si guadagna il secondo consecutivo titolo mondiale. Un campionato più che vinto meritatamente, conquistato grazie a errori grossolani, imprecisioni capitate nella stagione forse tra le più pazze della storia della F1. Mika Hakkinen, biondo finlandese, garbato, mite, nordico soprattutto nelle reazioni e negli atteggiamenti, ha colpito ancora e nel giorno che la Ferrari meritava probabilmente di più. Rispetto al 1998 è mancato il duello con il campione tedesco e ne è nato uno nuovo con Irvine.

Erasmus alla passata stagione la supremazia della McLaren non è stata così netta. Il duello è stato aperto, Mika ha dovuto lottare prima con Schumi, poi con Eddie, anche con il compagno David Coulthard. Nato il 28 settembre 1968 a Vantaa - paesino attaccato ad Helsinki - Mika è arrivato in F1 grazie a Keke Rosberg, il campione del mondo '82. Prima però il padre Harri portò Mika a sei anni su una pista di kart e gli fece apprezzare la velocità. Mika costretto il padre (taxista part time) di comprargli un kart tutto suo. A dieci anni arriva la prima vittoria: a 13 centra il Memorial Ronnie Peterson e a 15 il primo dei suoi cinque titoli nazionali. Nel 1987 passa alle monoposto: l'esordio è con Formula Ford 1600 (9 gare vinte su 15). Poi corre in Formula 2000, poi per F3 con la quale nel 1989 partecipa al campionato inglese (che vince nel '90). Alla fine dell'anno incontra per la prima volta Michael Schumacher nel Gp di Macao. Firma il contratto con la Lotus e si trasferisce a Montecarlo dove nel '93 conosce Erja Honkanen, impiegata in un'agenzia di viaggi: la sposa cinque anni dopo. L'esordio in F1 arriva il 10 marzo 1991, si qualifica 13° ma si deve ritirare perché s'incendia la sua Lotus-Judd. A Imola il 28 aprile conquista i primi due punti mondiali grazie al quinto posto. Nel '92, nonostante i guai della Lotus in via di estinzione, va per sei volte a punti. La McLaren nel '93 lo assume come collaudatore, con Ayrton Senna e Michael Andretti piloti ufficiali. Ron Dennis gli affida una McLaren-Ford nel Gp del Portogallo del 26 settembre, nelle qualifiche è terzo dietro Hill e Prost ma nella corsa finisce invece fuori pista. Ma il 24 ottobre a Suzuka sale per la prima volta sul podio dietro a Senna e Prost. Nel '94 la McLaren ha il primo dei suoi anni di transizione: Mika sale sei volte sul podio ma il connubio con la Peugeot non è dei più felici. A fine stagione Ron Dennis e Norbert Haug annunciano il «matrimonio» con la Mercedes. L'esordio del '95 è buono (quarto a Interlagos) ma poi arrivano tante delusioni appena stamperate dai secondi posti a Monza ed a Suzuka. La stagione sta per essere archiviata quando Mika rischia la vita nelle prove di Adelaide: l'11 novembre si affloscia il pneumatico posteriore e lui va a sbattere a 170 all'ora contro un muretto. Per curarlo devono tenerlo in coma artificiale e può tornare in Europa solo il 2 dicembre. Poi nel '96 e nel '97 consolida la fama di pilota veloce, ma non vince. A Jerez nel '97 - il mondiale di Villeneuve - centra il primo successo. Poi domina la stagione '98 e quest'anno - un po' fortunato - concede il bis dopo aver regalato ben 11 pole position. Non ci sarà bisogno di andare a Suzuka, Mika è già campione. Sigode il secondo titolo che lo porta nel top dei piloti di F1 assieme a Senna, Prost, lo stesso Schumacher. Per festeggiare, Mika è salito su una Mercedes insieme alla moglie Erya ed ha lasciato il circuito malese. Raggiungerà un «Club Med» in Indonesia dove è stato invitato per trascorrere da campione il prossimo fine settimana. Se lo merita. Ma C.

Il Cavallino sotto shock presenta ricorso

Todt «Le macchine sono uguali a quelle del Nurburgring»

Amarezza, sconcerto, delusione. La Ferrari reagisce così alla clamorosa notizia. Ma prima di lasciarsi vincere dalle emozioni, il clan del Cavallino imposta la reazione e prepara il ricorso alla decisione di squalifica delle sue due vetture.

È il portavoce della Fia, Claus Kramer, ad annunciare che la scuderia di Maranello «ha presentato un preannuncio di appello accompagnato da un non restituibile deposito di cinque milioni di dollari».

Kramer ha detto che l'appello potrebbe essere discusso la prossima settimana a Parigi o a Ginevra. Comunque, prestissimo. La Ferrari ha 48 ore di tempo per depositare le motivazioni scritte dell'appello e gli esperti stanno lavorando in queste ore per stabilire una strategia che possa convincere i giudici.

Intanto, il presidente, Luca Cordero di Montezemolo, mantiene il più stretto riserbo, aspettando, evidentemente, l'esito del ricorso. Montezemolo ha assistito davanti alla tv alla gara e al trionfo di Irvine e Schumacher, poi è stato avvisato telefonicamente dei problemi che si stavano profilando dopo la gara.

Dura, invece, la reazione del direttore sportivo della Ferrari,

Jean Todt: «Le vetture avevano esattamente la stessa forma tecnica adottata nell'ultimo Gran Premio, al Nurburgring - ha detto -. E qui sono state esaminate ogni giorno. Non abbiamo ancora potuto individuare il perché di questa non conformità del pezzo che non ci dava alcun vantaggio di prestazione. Non ci sono parole - ha poi detto il ds della Ferrari - una grossa delusione, dopo una gara che aveva rappresentato una gioia per tutti. È un momento molto difficile, non ci voleva». Todt ha concluso sostenendo che «qualcuno della concorrenza ha fatto notare ai commissari qualcosa che né loro né noi avevamo notato», riferendosi alla segnalazione dell'irregolarità della Ferrari ai commissari e ha escluso che le informazioni possano essere venute dall'interno della Ferrari. Lo stesso concetto è stato ribadito da Ross Brawn, il progettista: «Dobbiamo capire come possa essere successo - ha detto -. Deve essere un errore. Quel pezzo è lì dal Nurburgring e la macchina è stata controllata tutte le volte che doveva essere controllata».

Questi deviatori sono stati adottati per la prima volta in occasione del Gp d'Europa, caratterizzati per una sorta di nerva-

tura nella loro parte inferiore, rivelatasi molto efficace per l'aerodinamica inferiore della monoposto. La funzione di questi dispositivi e infatti quella di dividere in due il flusso d'aria che li investe indirizzando una parte all'imboccatura delle fiancate per il raffreddamento del motore, mentre una seconda è deviata all'esterno per ridurre i fenomeni di turbolenza che altrimenti creerebbe passando al di sotto del fondoscocca.

Diversi gli umori in casa McLaren. Ron Dennis ha detto che «non è cosa buona per lo sport». Poi non ha voluto fare altri commenti. Il grande capo della McLaren-Mercedes ha parlato uscendo dal box McLaren dove l'intera squadra era stata convocata dal team manager Dave Ryan. Eddie Irvine ha invece saputo della squalifica prima del decollo dell'aereo sul quale era imbarcato per Macao.

Solo alla 20,56 (ora locale), Mika Hakkinen ha lasciato il circuito di Sepang. Il finlandese è salito su una Mercedes insieme alla moglie Erya e a Christian Ruttu, un giocatore di hockey su ghiaccio suo grande amico. Il pilota della McLaren raggiungerà un Club Med in Indonesia dove è stato invitato e dove trascorrerà il fine settimana.

IPRECEDENTI

Da Turone a Thoeni nel segno dei centimetri

Nello sport è spesso questione di centimetri, disse una volta il presidente della Roma, Dino Viola, ironizzando su un gol di Turone annullato per fuorigioco in una delle tante sfide scudetto degli anni ottanta con la Juventus. La battuta di Viola ebbe successo anche perché, al di là delle decisioni arbitrali nel calcio, la realtà dello sport cominciano a proporre soluzioni infinitesimali per ogni tipo di gara. Esattamente come è successo sulla pista di Sepang in Malesia. La lista delle sconfitte al centimetro è lunga, soprattutto negli sport invernali. L'oro sfuggito a Deborah Compagnoni alle Olimpiadi di Nagano dello scorso anno per esempio, quando la valtellinese arrivò al traguardo dello slalom speciale in ritardo di 6 centesimi di secondo (ovvero 15 centimetri) dalla tedesca Hilde Gerg. Oro sfuggito il giorno prima alla staffetta azzurra di fondo nello sprint finale tra Fauner e il norvegese Alsgaard, che l'ha spuntata per 2/100 (30 centimetri)...

L'episodio più noto sulla neve è comunque quello della libera di Kitzbuehel del 1975 quando Gustav Thoeni mancò per un centesimo di secondo, ovvero meno di un centimetro, la vittoria che andò all'austria-

co Franz Klammer. Nello sci di fondo non sono molte le beffe, ma sono psicologicamente atroci in uno sport dove sino a qualche anno fa, in assenza del fotofinish, in caso di arrivo in volata la giuria assegnava il piazzamento ex aequo. Oggi invece i rilevamenti al millesimo di secondo e in fotografia non danno spazio ad interpretazioni. Così l'allungo con la gambasiniestra di Elena Vaelbe è valso l'oro per cinque millesimi di secondo (5 centimetri) su Stefania Belmondo nella combinata dei mondiali di sci nordico del 1997. I centimetri sono fondamentali anche nel calcio. Gol fantasma, palloni che entrano e non entrano, arbitri contestati. L'episodio più significativo è quello di Empoli-Juventus nel campionato '97/'98: Peruzzi smannacciò fuori dalla porta un colpo di testa di Bianconi. L'Empoli protestò a lungo con l'arbitro Rodomonti, che però non concesse il gol. La moviola dimostrò che la palla aveva superato di qualche centimetro la linea di porta. L'ultimo beffa riguarda Fiona May, che vide sfumare l'oro a Siviglia nel lungo per qualche millimetro. Non quelli della misura, ma quelli che la spagnola Montalvo guadagnò con un salto al limite sulla linea di battuta...

