



◆ «Ci sono regolamenti da rispettare e certi errori sono inammissibili, anche se dopo Nurburgring...»

◆ Ora cosa cambierà a Maranello? «Non vorrei essere al posto del presidente Montezemolo...»

«Fallimentare la gestione sportiva della Ferrari»

De Adamich punta il dito sullo staff tecnico

MAURIZIO COLANTONI

De Adamich, com'è possibile cadere in una trappola del genere? «Quando c'è una struttura come la gestione sportiva della Ferrari non devono esistere trappole... Ci sono solo i regolamenti che bisogna rispettare. A meno che non si pensi alla possibilità di sabotaggio della vettura, ma così, allora, tutto diventa possibile. In qualsiasi attività tecnologica vengono prima i regolamenti dentro cui ti devi muovere per elaborare sistemi capaci di sfruttare al massimo le potenzialità della vettura...»

Secondo lei c'è stata una soffiata? «Premesso che sono rimasto travolto da quello che è successo perché già assaporavo il titolo della Ferrari... se ci fosse stata una soffiata allora vuol dire che c'era premeditazione. Non posso pensare che un tecnico come Brawn non si sia accorto dell'irregolarità... Penso anche che un tecnico avversario può capire e parlo di Newey (McLaren, ndr) o Head (Williams, ndr) - guardando se c'è un'irregolarità...»

Ma se le vetture sono controllate dalla federazione il giovedì, perché la Fia solo dopo la gara se accerta dell'irregolarità? «Quando l'autorità legale non vede un qualcosa e la vede dopo, può dire: "io non ho visto, ma voi l'avete usato durante la gara"».

Com'è possibile che la Ferrari abbia sottovalutato quella parte "difettosa", nata per errore dice la Rossa, visto che in ballo c'era un titolo mondiale?

«Due considerazioni: avreste mai pensato che al Nurburgring mancasse un meccanico con la ruota posteriore destra? Dopo quel fatto... tutto può essere possibile. Credo comunque che ci sia stato un errore di procedura, ovvero di controllo da parte del reparto sportivo... Se l'avessero saputo avrebbero messo le cose a posto. C'è assolutamente buona fede. Quando si parla di regolamenti tecnici: o è la procedura sbagliata oppure è stata data priorità ad altre cose... Questa è l'unica risposta. Potrebbe essere che con il rientro di Schumacher siano subentrati nella squadra altre priorità e che il resto sia stato giudicato con una certa superficialità».

Quante possibilità ci sono che la

Fia accolga l'appello della Ferrari?

«Col cuore 100, con la realtà del regolamento zero».

Quanto può incidere il centimetro in più fuori legge?

«Poco, pochissimo. Gli eventuali miglioramenti sono così minimi che non posso pensare che Schumi ha preso con questa irregolarità tutto quel vantaggio su Hakkinen. Stessa cosa vale per Irvine».

Come si mette ora per la Ferrari?

«La vera squadra Ferrari è quella che abbiamo visto in Malesia. Barrichello nel 2000 potrà dare anche qualche aiuto in più a Schumi. Quest'anno ci sono stati alti e bassi nella seconda parte della stagione anche perché secondo me con l'incidente al tedesco, Jean Todt ha messo nel cassetto tutte le novità... Il capo della gestione sportiva ha preferito non farle conoscere ad Irvine... visto che quest'altro anno se lo ritroverà avversario in Jaguar. La Ferrari comunque sarà protagonista».

Peccato però: dopo tutte le critiche Schumacher con questa grande prestazione era riabilitato...

«Se Schumacher a corso è perché Montezemolo ha fatto molto pressing... Lui non voleva correre. E non vorrei, ripeto, che con tutto questo casino sul suo rientro le famose priorità siano state messe da parte per far posto a lui».

Hakkinen però ha vinto il secondo titolo: ma se lo merita veramente?

«Chi vince ha sempre ragione. È stato comunque un campionato strano segnato da colpi di fortuna, sfortuna da tutte e due le parti. La bilancia alla fine è andata a favore della McLaren e i pro e i contro sono equilibrati. La mia opinione però è che la differenza sostanziale è che McLaren ha fatto errori di gara, ha rotto motori; cambio; la Ferrari invece - vedi la sparizione della gomma, questa irregolarità - ha fatto errori di procedura... errori molto più determinanti. Vedete: in gara non può recriminare... mentre gli errori di procedura non possono e non devono esistere. Lì può fare la Minardi, non è accettabile, che capiti alla Rossa».

A livello di organigramma, cambierà qualcosa in Ferrari?

«Mi fa piacere non essere Montezemolo... dovrà essere solo lui a decidere».

A MARANELLO GIOIA, DELUSIONE E RABBIA

La festa prima della tempesta

«Devono spiegarci cosa è successo»

DALL'INVIATA SILVIA FABBRI

MARANELLO Maledetti 10 miliardi. Sono passate leone, a Maranello, eppure negli occhi dei tifosi del Cavallino scuro ancora questo sottotitolo: maledetti 10 miliardi. È la misura dell'eccezione del deflettore delle rosse? No, nel paese che ha festeggiato a vuoto per circa due ore la distanza che passa tra l'essere campioni del mondo e il non esserlo. Perché per Maranello la squalifica di Irvine e Schumacher è una specie di trauma collettivo. Basti pensare che Don Alberto Bernardoni, ieri mattina, s'era attaccato alle campanne per due ore. Dindon a festa dalle 10 a mezzogiorno, tanto in chiesa di gran gente a messa non ce n'era. Ma c'era la sarabanda di auto, le bandiere, i cori. Poi, la doccia fredda: giù le bandiere, stop alle campanne, sprangato anche il Ferrari Club.

Si sapesse almeno a chi dar la colpa. Jean Todt, è lui, bisogna man-

darlo via», azzardano due signori chesono venuti da Verona per visitare il museo Ferrari. «Prima la storia della ruota che mancava, adesso questa assurdità del deflettore, non è possibile». Il museo Ferrari, squalifica o no, è pieno. Sarà che ripercorre le tappe della nascita del mito ha un effetto lenitivo sulle più recenti ferite. E anche inegozzi di prodotti Ferrari sono pieni: e i tifosi comprano modellini (30mila circa l'ultimo esemplare), e poi magliette, cappelli. Un ferrarese in trasferta a Maranello, con le braccia cariche di micro-Ferrari, invoca: «I punti ai piloti vanno lasciati, magari riprendendo a modello il Gran premio del Brasile del '95, quando sia Schumacher su Benetton che Coulthard su Williams furono squalificati per benzina irregolare. Se c'è stato un errore nella progettazione non è colpa dei piloti». L'unica consolazione, da queste parti, è ripensare a quelle due rosse che tagliano il traguardo, ripensare a Irvine e Schumacher sul podio. Al bar del centro

FOTOGRAMMI DI UN PAZZO MONDIALE



SILVERSTONE 11 LUGLIO 1999

Il tremendo incidente di Michael Schumacher: con il tedesco fuori causa la Ferrari ingaggia come suo sostituto Mika Salo.



SILVERSTONE 11 LUGLIO 1999

Sempre durante lo stesso Gp, Mika Hakkinen perde una gomma durante la gara per un montaggio difettoso dei meccanici ai box.



GERMANIA 1 AGOSTO 1999

La doppietta della Ferrari ad Hockenheim che lancia Irvine verso la vetta della classifica: primo è il nordirlandese, secondo il sostituto di Schumi, Mika Salo.



NURBURGRING 26 SETTEMBRE 1999

L'assurda vicenda della sparizione della gomma ai box Ferrari. Irvine rientra per il pit stop ma il pneumatico posteriore destro non c'è: si perderanno diversi preziosi secondi.

SCOMMESSE SNAI

Ma chi ha puntato sulle «rosse» potrà passare alla cassa

fatti: «Al fine della determinazione delle vincite si tiene conto esclusivamente del risultato conseguito e convalidato sul campo. Le eventuali modificazioni al risultato conseguito sul campo non influiscono sull'esito delle scommesse effettuate». «Facciamo un esempio - spiega Giovanni Fava dell'ufficio stampa dello Snaï, il Sindacato cui aderiscono 274 delle 320 agenzie che raccolgono le scommesse sportive - se, all'epoca, si fosse potuto scommettere sulla finale dei 100 metri delle Olimpiadi di Seul, per noi sarebbe stata valida la vittoria di Ben Johnson, che poi fu squalificato per doping». Il gioco affluito nelle Agenzie Snaï sul G.P. della Malesia - informale stesso Fava - non ha raggiunto, comunque, cifre vertiginose: 382.000.000 di lire per la scommessa a quota fissa e 35.000.000 per quella a totalizzatore. Per la vittoria di Irvine la quota finale era di 2,5 per ogni 10.000 giocate (se ne incassano 35.000), per l'accoppiata Ferrari si vincono 1.700 lire per ogni 1.000 lire giocate.

Chi ha scommesso per la vittoria di Michael Schumacher e per l'accoppiata Ferrari può stare tranquillo e passare alla cassa: nessuno gli toglierà la vincita, neanche la Fia. Il comma 5 dell'articolo 8 del regolamento delle scommesse sportive recita im-

AI RAGGI X

La Rossa resta ancora al palo E il destino non c'entra nulla

Assurdo. Al termine della gara - splendida - sul difficile tracciato della Malesia, Eddie Irvine aveva quattro punti di vantaggio su Mika Hakkinen ed era ad un passo dal titolo mondiale. Nel giro d'una ora, i quattro punti in più in classifica si sono tramutati - grazie alla squalifica della Federazione internazionale - in ben meno dodici dal significato agghiacciante. Il mondiale così - ad un gara dal termine - è andato. E per la terza volta consecutiva sfuma praticamente ad un soffio dalla fine.

È stato però il campionato più strano, quello della sagra del Nurburgring. Quello che Mika Hakkinen e la McLaren hanno fatto di tutto per perderlo. Alla fine però il destino ha pareggiato forse le cose: tante sbavature, cambi saltati, gomme montate male, incidenti di percorso durante la gara per scuderia di Ron Dennis hanno mantenuto in bilico questo campionato, orfano per sette gare di Schumacher e combattuto con Eddie Irvine e Mika Salo fino alla gara del Nurburgring. Proprio in Germania (nel Gp d'Europa, terzo titolo della stagione) la vicenda più eclatante, da non credere, impossibile, mai vista in F1: sparisce un pneumatico al cambio gomme e la Ferrari di Irvine getta al vento una grande chance di vittoria. E lì si ha l'impressione che dopo quel maledetto giorno di Silverstone, la Rossa senza il suo Re si

sia un po' sbracata, seduta sull'assenza di Schumi. Con Irvine ormai già lontano da Maranello - destinazione Jaguar - e non solo per sua volontà, per il «gruppo» guidato da Jean Todt diventa tutto più difficile, forse anche perché svelare certe novità, certi segreti della Rossa, a lui e non al tedesco possa diventare una più del diavolo, come l'ultima che Fia però ha fatto togliere proprio poco prima del Gp del Nurburgring: un software in grado di controllare l'elettronica...

Il calo s'è visto e la McLaren ha pagato in Malesia. In tutto questo la Ferrari che aveva programmato un futuro roseo per Schumi con l'aiuto di Irvine s'è ritrovata senza il suo Re e con uno che a fine anno avrebbe voluto fare fuori. Sono saltati i piani, qualcuno avrebbe storto la bocca con il titolo vinto con Eddie, ma alla fine le urla del presidente Montezemolo hanno fatto tornare tutte le cose a posto. Preso per i capelli Schumi, la forza della squadra è venuta fuori in Malesia, nel Gp di svolta. Non è stata la pista questa volta, è stata la federazione internazionale a fermare la Ferrari. Sfigati o furbi, non si sa. Comunque, la mazzata è stata tremenda. Una mazzata che però forse farà meditare e meditare... Forse è venuta l'ora di cambiare, di rivedere il meccanismo. Tutto ha un limite e la pazienza - anche quella dei tifosi - non può durare in eterno. Ma C.

È difficile giudicare la Ferrari, i suoi errori, valutando però anche i suoi grandi sforzi. Di errori probabilmente ce ne sono stati tanti, forse troppi per chi vuole puntare al titolo. Un titolo che manca da una vita. Quest'anno per la Rossa è stato sicuramente l'anno migliore; l'anno in cui s'era fatta trovare subito competitiva, all'altezza degli avversari. Questo ha voluto dire meno affanno, più tranquillità, la solita affidabilità. La McLaren ha



Jean Todt deluso dopo la squalifica delle Ferrari

