



«Millimetri regolari» Ferrari innocente Irvine torna in testa «Assolti» i deflettori: sbagliata la misurazione Montezemolo: «Ed ora vinciamo il mondiale»

◆ L'«aringa» di Ross Brawn ha convinto i giudici
L'avvocato Martel: «L'evoluzione tecnologica
è tale da mettere a dura prova il regolamento...»



Il primo piano del deflettore «incriminato» della Ferrari; in basso la delusione di Hakkinen e la gioia di Irvine

DALL'INVIATO
GIANNI MARSILLI

PARIGI Senza offesa per nessuno dei due, ma l'avvocato Jean Pierre Martel, legale della Ferrari, assomiglia parecchio a Giulio Andreotti. Vent'anni di meno e la schiena decisamente più dritta e anche meglio in carne, senza dubbio. Ma quella fronte ampia e lunga, quella bocca a feritoia e soprattutto quelle pupille che sprizzano malizia nel vantare una storica vittoria annegandola in un lago di falsa modestia, son cose che i due senz'altro condividono. Nient'altro, per carità. Ma hanno avuto modo di esibire lo stesso giorno alla stessa ora. Un trionfo per ambedue. Il fatto non sussiste, né per l'uno né per l'altro. I mafiosi? Mai visti. Il deflettore? Perfettamente regolare. Giustizia è fatta. A sbagliare era stato tale Jo Bauer, il tecnico che in Malesia aveva mal misurato le dimensioni del deflettore. Il poveretto gode ormai della stessa credibilità di un Balduccio Di Maggio. Il righello del primo come la testimonianza del secondo: pollice verso e pubblico ludibrio.

Per la gioia di tutte le tv Max Mosley, presidente della Fia, usa quattro lingue per ridare alla Ferrari tutta la sua lilliale verginità: inglese, francese, italiano, tedesco. In modo che non ci siano equivoci: «not guilty», «pas coupable», «innocente», «unschuldig». Avevamo scherzato. Irvine e Schumacher tornano ad essere i vincitori del Gran Premio di Malesia, e anche nel campionato costruttori la Scuderia fa il pieno. Conclusione: in Giappone la lepre si chiamerà Ferrari. Gli altri dietro a sdernarsi con la lingua di fuori. Hakkinen per primo. Tutto ribaltato, per la buona salute della competizione. Alla Mercedes ovviamente non la pensano così.

PRESIDENTE DELLA FIA
Max Mosley ammette che qualcosa va rivisto ai bordi del circuito

Ma oggi ad officiare all'Automobile Club di Parigi, piace di la Concorde, è Max Mosley in persona. La sentenza - dice - è stata scritta da cinque saggi di «indiscutibile moralità e obiettività». È stata soprattutto la relazione tecnica di Ross Brawn a convincerli. Il deflettore, nelle mani di Brawn, ha perso cinque provvidenziali millimetri. L'eccezione era dunque dimezzata, tanto da rientrare nei «limiti di tolleranza» previsti dall'articolo 3.12.6 del regolamento. Miracolo? No, trappole della tecnologia. La superficie del deflettore non è liscia, e quando viene applicata sulla macchina proietta come un'ombra. Era un'ombra quei cinque millimetri di troppo. Mosley la mette così, in modo alquanto esoterico: «Nel caso del fondo piatto bisogna definire che cosa è piatto». Spiega che ci sono pezzi di macchina «con limiti massimi e minimi, e altri con misure fisse». I limiti esplicitamente posti dal regolamento non possono essere superati neanche di un pelo, mentre per le parti «fisse» dev'essere consentita una tolleranza. E lì che rientra quel mezzo centimetro. Nella «tolleranza». Ammesso questo, le squallifiche non hanno più ragione di esistere. E allora avanti Cavallino, che se non vinci quest'anno la Formula Uno non interessa più a nessuno.

A intervenire decisamente in favore della Ferrari era stato nei giorni scorsi Bernie Ecclestone, che della Formula Uno è il patròn. La squalifica in Malesia, aveva detto, «è un

non senso». Max Mosley, preoccupato del fatto che qualche malalingua avrebbe parlato di indebite pressioni, ha voluto diligentemente sgombrare il campo da ogni illazione: «Sebbene Bernie abbia una grande influenza sul versante finanziario - ha concesso magnanimo - ha solo una scarsa influenza nel fare le regole. Il signor Ecclestone non ha alcun ruolo nella redazione dei regolamenti». Per dire che i cinque saggi della giuria hanno agito in totale indipendenza di giudizio, e guai a chi insinua il contrario. Del resto non c'è ragione di dubitare: ha vinto lo sport, e i diritti tv. Il Gran Premio di Suzuka, è certo, se lo vedranno anche le tribù dell'Amazzonia.

Dall'Automobile Club all'hotel Crillon: si scendono le scale del primo, si esce in place de la Concorde fendendo un muro di telecamere, si gira a destra, si fanno dieci passi e, se si superano i mastini della sorveglianza, si entra nella sontuosa hall del secondo. Lì la Ferrari ha stabilito il suo quartier generale. E lì, in una saletta appartata, se la gode l'avvocato Jean Pierre Martel, quello che assomiglia ad Andreotti. Il suo incommensurabile merito - ammesso e non

concesso che abbiamo ben capito - è stato di aver individuato quell'articolo 3.12.6 e di averlo applicato al caso in questione. Quell'articolo parla della «piattezza delle superfici orizzontali che formano la parte inferiore del veicolo». Far rientrare il deflettore in questa categoria è stato il capolavoro legale. Dimostrare che la misurazione effettuata in Malesia non era corretta («mancavano gli strumenti adatti», ha detto Mosley) è stato il capolavoro tecnico. La giuria, a quel punto, si è dovuta arrendere all'evidenza. Jean Pierre Martel spiega che ai bordi del circuito malese «la misurazione orizzontale non poteva essere fatta correttamente». Il povero Jo Bauer l'ha rifatta venerdì davanti alla giuria, ma avvocati e tecnici Ferrari l'hanno smontato pezzo per pezzo. «Eh, si dice l'avvocato - l'evoluzione tecnologica è tale da mettere a dura prova il regolamento...». Max Mosley l'aveva ammesso: c'è qualcosa da rivedere ai bordi del circuito. I commissari di gara devono disporre di mezzi e materiali adatti. Altrimenti errori come quello del deflettore si ripeteranno.

Cade via fax la dichiarazione del presidente Montezemolo: «Aver lavorato in silenzio, in funzione di poter dimostrare in modo professionale e inoppugnabile di fronte alla Corte la verità, è stato fondamentale per la decisione che ha messo a tacere tante ingiuste interpretazioni che in questi giorni ci hanno fatto molto dispiacere...A questo punto tutte le nostre energie sono rivolte al prossimo decisivo gran premio del Giappone dove vogliamo vincere».

Gli uomini Ferrari a Parigi confermano: a Maranello, mentre in Francia operavano gli zaccaggarbugli, si è lavorato come matti in vista di Suzuka. A questo punto, vincere sul campo diventa un dovere. Altrimenti resterà nell'aria una domanda inevasa: ma valeva la pena di mettere a soqquadro per due giorni place de la Concorde, che non si agitava tanto da quando due secoli fa, proprio lì, funzionava un'oliatissima ghiogliottina?

	PUNTI	Australia	Brasile	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	G. Bretagna	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Lussemburgo	Malaysia	Giappone
E. Irvine	70	10	2	-	6	3	4	1	6	10	10	4	3	1	-	10	-
M. Hakkinen	66	-	10	-	4	10	10	6	-	4	-	10	6	-	2	4	-
H.H. Frenzen	51	6	4	-	3	-	-	10	3	3	4	3	4	10	-	1	-
D. Coulthard	48	-	-	6	-	6	-	-	10	6	2	6	10	2	-	-	-
M. Schumacher	38	-	6	10	10	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	6	-
R. Schumacher	33	4	3	-	-	2	3	3	4	-	3	-	2	6	3	-	-



EDDIE IRVINE

«Davvero fantastico Un grande trionfo per tutta la squadra»

«Fantastico! È un grande trionfo per tutta la squadra, soprattutto perché non mi sarei aspettato che la Ferrari potesse essere considerata fuorigioco con i regolamenti». Eddie Irvine parla da Tokyo, dove è rientrato dopo aver partecipato ieri all'udienza del Tribunale d'Appello della Fia a Parigi. «Ci è stato restituito - ha detto a caldo il pilota nordirlandese - un risultato ampiamente meritato sul campo. Ed ora penso solo a domenica prossima, a Suzuka per portare questi titoli, piloti e costruttori, alla Ferrari». Il presidente Luca di Montezemolo si è complimentato telefonicamente con Eddie Irvine. Il pilota nordirlandese aveva aderito alla richiesta del presidente della Ferrari e si era sbarcato due notti in aereo per essere presente al Tribunale d'Appello di Parigi.



SEGUE DALLA PRIMA

LA FERRARI TORNA IN TESTA

capriccio del fato sportivo, il rischio e il pericolo che possono volgere il trionfo in tragedia come in uno spettacolo di gladiatori. Ora il risultato non è più scontato, noto in partenza, così ben conosciuto da trasformare la gara in un rally dimostrativo: la generosa e fredda cavalleria di Schumacher, la mano che si sporge sopra l'abitacolo per far segno di passare al compagno, il suo carattere da nibelungo approdato nella bassa modenese: tutto questo non è stato inutile. Veramente brutti, quei controlli a fine gara, quell'antidoping dell'altone.

Come vincere un concorso, un sospirato posto di spazzino comunale in prova, e poi essere esclusi dalla graduatoria perché la domanda di ammissione era contenuta in una busta più grande, di un centimetro, della misura consentita. Fateli prima, per cortesia, i vostri controlli. Che ci sia un po' di spionaggio tra i box, la corsa a fotografare il bolide avversario prima che sia coperto e sparisca in un garage: che si offra da bere ad un meccanico altrui, la sera in un bar, questo era sempre esistito nel grande circo della Formula Uno e andava bene così, nell'estenuante telenovela a puntate del campionato itinerante del mondo circondato di leggende, regole non scritte, miti duraturi e vendette trasversali. Ma quel che l'è tropp, l'è tropp.

Ieri è stato capovolto il verdetto

Un metodo di misurazione non conforme al regolamento, a causa di strumenti non sufficientemente accurati. Queste le motivazioni che hanno convinto il tribunale d'appello della Fia a capovolgere la decisione dei commissari del Gp di Malaysia che avevano squalificato le vetture di Irvine e Schumacher per aver violato l'articolo 3.12.1 del regolamento tecnico della Fia 1999: «Dopo aver ascoltato le parti e esaminato i fatti, la Corte d'Appello ha stabilito quanto segue:

1) Tutte le dimensioni dei de-

LA SENTENZA

In tre punti l'assoluzione della «rossa»

flettori sono entro i cinque millimetri di tolleranza permessi dalle regole vigenti (articoli 3.12.1 e 3.12.6 del regolamento tecnico della F1) visto che il deflettore era correttamente fissato alla vettura.

2) Dieci millimetri riportati nel rapporto del delegato tecnico, risul-

tavano da un metodo di misurazione che non necessariamente era in stretta conformità con il regolamento.

3) Gli strumenti di misurazione a disposizione dei verificatori della Fia al Gran Premio di Malaysia non erano sufficientemente accurati per mettere in discussione le affermazioni della Ferrari, secondo la quale il deflettore era fissato in modo appropriato alla vettura. «Per queste ragioni la Corte d'Appello internazionale ha deciso di cancellare la decisione dei commissari di gara e ha chiesto alla Fia di emettere la classifica del Gp di Malaysia, confermando i risultati originali».

GLI AVVERSARI

Dennis (McLaren): «Tutte le scuderie ora potranno reinterpretare le norme»

PARIGI L'assoluzione della Ferrari ha provocato disappunto in casa McLaren. Forse le anticipazioni di conferma della squalifica fatte dal presidente della Fia Mosley nei giorni scorsi avevano fatto sperare in una sentenza diversa. Così non è stato.

«Siamo delusi per il verdetto assolutorio della Fia sul ricorso della Ferrari, ma si tratta del giudizio emesso da persone indipendenti e

quindi lo accettiamo serenamente». Il commento è di Norberth Haugg, direttore della McLaren Mercedes, commento condito da un accenno di polemica: «È innegabile che la decisione presa a Parigi crei un precedente e che in futuro altre squadre potranno avvalersi delle norme di tolleranza così come sono state interpretate». «Per quanto ci riguarda - ha proseguito Haugg - il nostro pensiero corre al prossimo appuntamento, dove ci giocheremo tutto, perché la corsa del titolo mondiale è ancora aperta. Chiusa questa parentesi, ci concentreremo sul gran premio di Suzuka, dove cercheremo di vincere esclusivamente con le nostre forze. Spero che alla fine la giustizia possa ancora trionfare».

Anche il direttore della scuderia britannica McLaren, Ron Dennis, è rimasto decisamente contrariato per la revoca della squalifica inflitta alla Ferrari al termine del Gran premio della Malesia e non risparmia accuse alla Fia. «È un brutto giorno per lo sport. La Fia e la fleibilità delle sue motivazioni - ha sostenuto Dennis - hanno ucciso il diritto. Adesso non resta che vedere in che modo ogni scuderia può reinterpretare le norme». Dennis non è sorpreso per il giudizio di assoluzione, ma «per il modo in cui la Ferrari lo ha conseguito». Dennis, nel suo commento, ha lasciato intendere che «il peso commerciale» della Ferrari ha finito per influenzare la decisione dei giudici della Fia. «Quello che è successo veramente è che, dietro un'attenta revisione delle nostre regole, che sono molto precise e

dettagliate, è stato trovato un modo... per dare ragione a questo appello». «Sono convinto che ci sia stata una irregolarità e che andava applicato il regolamento, perché quel tipo di infrazione è chiaramente prevista, anche se non apportasse alcun vantaggio, anzi addirittura anche se dovesse apportare svantaggi», ha proseguito Dennis. «Tutti volevano che il Gran Premio di Giappone fosse il più interessante possibile, ma penso che il prezzo che noi abbiamo dovuto pagare sia troppo alto».

Molto diplomatico il pensiero della Stewart-Ford, altra casa interessata alla vicenda: «Accettiamo la decisione del tribunale d'appello della Fia, affermando poi di voler continuare a battersi per assicurarsi il quarto posto nel mondiale costruttori». «Prima di arrivare a Parigi - ha detto Paul Stewart, direttore della scuderia - avevo l'impressione che si trattasse di un'infrazione alle regole tecniche della Fia da parte della Ferrari. Ma durante il processo, la Fia ha riconosciuto che il livello di infrazione (5 mm.) era in realtà la metà della misura iniziale presa dai delegati tecnici della Fia al Gran Premio di Malaysia». Ritenendo che «5 mm. sia al di sotto del limite di tolleranza delle regole FIA - ha continuato Stewart - la Corte ha appurato che non c'è stata infrazione».

Grande sorpresa alla Mercedes, la casa che fornisce i motori alla McLaren: «È un precedente che mette in discussione la credibilità della Fia. A nostro parere e di numerosi esperti dell'auto, il margi-

Dopo 20 anni mai così vicino il titolo per il Cavallino

Terza volata per la Rossa nel '97 e '98 andò male...

Ora che il Tribunale d'Appello ha fatto svanire l'incubo, la Ferrari va al terzo finale consecutivo in volata. Nei vent'anni di diglione l'ultimo titolo mondiale conquistato dalla Ferrari risale al 1979, pilota il sudafricano Schickler) ci sono state ordinarie stagioni senza vittorie (il 1980 del quasi-minimo storico: solo 8 punti mondiali con Schickler e Villeneuve, e il 1986 di Alboreto e Johansson), ed un guizzo mondiale nel 1982 e 1983, gli anni delle ultime vittorie nella Coppa Costruttori. Ma nel ventennio c'è stata anche un'incredibile sequenza negativa: dal 4 agosto 1985 (Alboreto al Nurburgring) al primo novembre 1987 (Berger a Suzuka) mai una volta sul gradino più alto del podio. La Ferrari ha invertito la tendenza dal 1993, quando arrivò Todt. Terza nei mondiali costruttori 1994 e 1995, è al terzo arrivo in volata per l'assegnazione del titolo. Nel 1997 e 1998 Schumacher in corsa, stavolta tocca a Irvine. Allora, andò male: speronamento di Schumacher a Villeneuve (Jerez '97), tamponamento a Coulthard (Spa '98). Due sconfitte, anche se nel 1998 la Ferrari fece i record di punti mondiali: 133. Ora la speranza è che non conti il vecchio detto: non c'è due senza tre.

