Né Patrese, né Restelli La «vera» colpa fu di Hunt

Il testo della sentenza che nell'ottobre 1981 assolse il pilota italiano e il direttore di corsa dall'imputazione di omicidio colposo, reso noto solo ora, contiene, assieme alle motivazioni del verdetto, una clamorosa accusa. Secondo i giudici, «causa esclusiva del determinarsi del mortale incidente fu il comportamento di James Hunt»

MILANO — Due anni dopo la conclusione del processo contro Riccardo Patrese e Gianni Restelli per l'incidente che il 10 settembre 1978 a Monza costò la vita a Ronnie Peterson, la sentenza assolutoria del tribunale è stata depositata in cancelleria e resa pubblica.

Pubblichiamo qui di seguito gli stralci più importanti del documento, dai quali emerge soprattutto il fatto che i giudici milanesi, oltre ad aver assolto Patrese e Restelli «per non aver commesso il fatto», hanno individuato in James Hunt la «causa esclusiva» dell'incidente. Ecco il testo.

REPUBBLICA ITALIANA
Il Tribunale Civile
e Penale di Milano

VI. SEZIONE PENALE
composto dai sigg. Magistrati:
Dott. Generoso Petrella - Presidente
Dott. Elisabetta Garzo - Giudice
Dott. Vito Piglionica - Giudice
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa penale contro

1) PATRESE RICCARDO Nato a Padova il 17/4/1954, ivi res. via Altinate n. 47, li elett. Dom. Presente libero

2) RESTELLI GIOVANNI nato a Milano il 23/8/1917 res. in via C. Battisti n. 1 li elett. Dom. Presente Libero

IMPUTATO

del delitto p. e p. dall'art. 589, I e III comma C.P., per avere cagionato la morte di Ronnie PETERSON e lesioni personali a Vittorio BRAMBILLA, per colpa consistita:

per RESTELLI in imprudenza, imperizia e violazione dell'art. 27, lett. b) (Procedure di partenza della «Formula Uno»), n. 3, punto E, ult. comma del Regolamento dei Campionati Internazionali della Federazione Internazionale Automobilistica e dell'art. 11, lett. b) n. 3, punto D, e III e IV comma (testo italiano) del Regolamento del 49° GRAN PREMIO D'ITALIA; manifestazione sportiva automobilistica per vetture di «formula uno», svoltasi a Monza il 10.9.78, perché nella sua qualità di Direttore di corsa e starter della competizione dava il segnale di partenza prima che tutte le vetture si fossero arrestate nella posizione corrispondente allo schieramento di partenza previsto, dopo avere effettuato il cd. «giro di ricognizione», in particolare accendendo la luce rossa nonostante lo schieramento delle vetture fosse chiaramente ancora in movimento ed accendendo la successiva luce verde dopo un intervallo di tempo non superiore a due secondi dall'accensione della luce rossa (anziché dopo i sei secondi previsti come intervallo minimo), così determinando, subito dopo l'accensione della luce verde, un anormale avvicinamento tra le file delle vetture (in quanto quelle schierate dalla terza-quarta fila in poi partivano in movimento, senza cioè arrestarsi dopo il giro di ricognizione), determinando, altresì, numerosi sorpassi che altrimenti non si sarebbero verificati e dando origine, pertanto, ad un anormale «ingolfamento» di vetture nella zona immediatamente precedente la prima curva da affrontare dopo il rettilineo di partenza, nella zona, cioè, ove si sarebbe verificata la collisione appresso descritta;

per PATRESE in imprudenza, negligenza, imperizia e violazione dei punti «a» e «c» del cap. III («Codice di comportamento dei piloti sui circuiti») dell'allegato H al Codice Sportivo Internazionale perché, quale pilota concorrente nella suddetta manifestazione agonistica, approfittando e traendo vantaggio dall'anticipata partenza:

1) irregolarmente utilizzata per la propria traiettoria di corsa e per una serie di sorpassi compiuti subito dopo il segnale di partenza, lo spazio posto alla destra della linea bianca delimitante in quel punto, ai sensi dell'art. 2.1.3. delle Norme di Sicurezza per i percorsi automobilistici della F.I.A., la larghezza massima della pista utilizzabile dai piloti in gara;

2) irregolarmente, al termine del rettilineo di partenza, ed in vista dell'approssimarsi del restringimento della pista prima di una curva sinistrorsa, trovandosi, secondo quanto precisato sub n. 1), al di fuori della pista utilizzabile ed in una posizione che non gli avrebbe consentito di imboccare la curva, senza minimamente curarsi del gruppo di vetture che si trovavano alla sua sinistra (alla sua altezza o leggermente arretrate), in posizione regolare in quano all'interno della carreggiata utilizzabile, ma addensate a seguito della irregolare partenza, bruscamente e diagonalmente rientrava nella pista alla sua sinistra e si inseriva «di forza» nel gruppo delle altre vetture con manovra scorretta anche secondo le regole di comune prudenza e suscettibile di danneggiare gli altri concorrenti, in tal modo costringendo l'altro concorrente James HUNT ad una leggera deviazione verso sinistra, indispensabile per evitare l'impatto, e provocando così la collisione tra la vettura di HUNT e quella di Ronnie PETERSON, a sua volta in corsa alla sinistra di HUNT.

Per effetto di tale collisione la vettura di PETERSON andava ad urtare contro un guard-rail alla destra della carreggiata e rimbalzava in pista incendiandosi ed innescando, insieme al veicolo di HUNT, una catena di collisioni in cui rimanevano coinvolte numerose altre vetture tra cui quella di Vittorio BRAMBILLA. In tal modo RESTELLI e PATRESE, avendo dato origine con i loro descritti comportamenti alla collisione in questione, causavano la morte di Ronnie PETERSON da questa dipendente e le lesioni personali di Vittorio BRAMBILLA, colpito al capo da una ruota staccatasi da una delle vetture coinvolte nel sinistro, lesioni guarite in 100 giorni con concomitante periodo di incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni.

Incidente e lesioni di Brambilla verificatisi in Monza il 10.9.1978.

Morte di Peterson verificatasi in Milano l'11.9.78 (... omissis).

In esito al dibattimento, sentiti il P.M. ed i difensori degli imputati, osserva il Collegio che, alla stregua degli elementi processualmente acquisiti, entrambi i presenti vanno assolti dalle imputazioni loro rispettivamente ascritte con formula ampiamente liberatoria.

Ed invero per quanto concerne l'im-

segue

Monza, ore 15.32 del 10 settembre 1978: il dramma sta per compiersi. Dietro la «rientrante» Arrows di Patrese spuntano la McLaren di Hunt e la Lotus di Peterson ormai vicinissime alla collisione

Monza, 3.32 p.m. of September 10, 1978: the drama is about to happen. Behind Patrese's Arrows regaining the real track, Hunt's McLaren and Peterson's Lotus are coming up already very close to collision

Nasce il concetto di «colpa sportiva»

Perché un colpevole a tutti i costi?

Un altro tassello si è aggiunto al «domino» tragico a cui a Monza il direttore di gara Restelli dette il via il 10 settembre 1978 e nel quale perse la vita Ronnie Peterson.

Come sempre accade quando si ritorna su fatti di questo tipo, l'incastro è tuttora incompleto, anche dopo la recentissima sentenza che scagiona Riccardo Patrese da ogni responsabilità per addossare invece a James Hunt una non meglio identificata «colpa sportiva» (se così possiamo chiamarla) di uno dei tanti lutti dell'automobilismo.

«L'unica possibilità di evitare il mortale incidente a Peterson — si legge nella motivazione della sentenza — (...omissis) **era quella che Hunt avesse interrotto l'accelerazione lasciando passare Patrese che lo aveva completamente superato».**

Pur incondizionatamente soddisfatti nel prendere atto che quanto sostenuto da Autosprint in quei giorni, e documentato ampiamente nel numero 40 del 3-10 ottobre 1978, abbia trionfato in un'aula di tribunale, non possiamo però nascondere il disappunto scoprendo che chi è stato chiamato a giudicare non si è potuto esimere dall'indicare chi — secondo lui — è il vero responsabile della morte di Peterson, seppure, lo ripetiamo, introducendo in pratica un inedito concetto di «colpa sportiva» di cui nel futuro, e ce ne preoccupiamo, si parlerà ancora.

Perché purtroppo ciò che resta del giudicato, la sentenza, fa giurisprudenza. Cioè resta come un precedente a cui agganciarsi. Ed è doloroso che sia così in quanto, in questo particolare caso, il «messaggio» implicito nel sovrabbondante linguaggio giuridico, per gli addetti ai lavori del motorismo suonerebbe così: James Hunt doveva alzare il piede.

Rinunciare al suo rischio per un rischio preso da altri ed accettato da tutti i partenti molti anni luce prima che Restelli abbassasse la sua bandiera. Perché questo? Semplicemente perché le corse automobilistiche — non lo scopriamo certo adesso — sono una attività pericolosa.

Non servirebbe elencarne moltissime altre nelle quali l'uomo si impegna. Lo stesso diritto dice che la determinazione della pericolosità di una certa attività umana, ai sensi dell'art. 2050 C.C., può essere compiuta anche in mancanza di una espressa definizione legislativa.

Essa deve essere fatta in concreto, e trae origine dall'esame della natura particolare dell'attività posta in essere, dei suoi rapporti con i terzi, anche in relazione ai mezzi adoperati. Si può considerare pericolosa una attività quando nello svolgimento della stessa le probabilità che si arrechino dei danni ad altri sono assai alte, cioè quando il fatto che si possano verificare degli incidenti o che si possano produrre dei danni è tra gli eventi che normalmente possono derivare, ed un genere si verificano con una frequenza statistica di un certo rilievo, ove non vengano predisposte ed attuate particolari cautele per eliminare o ridurre quella naturale potenzialità nociva.

Dalla sentenza del «caso» Monza '78 si evince invece che dopo che un pilota ha messo le ruote avanti ad un altro, questo non debba fare di tutto per non perdere il contatto. Accertato che Hunt non è stato ostacolato da Patrese, rimane il fatto che l'inglese ha fatto del suo meglio per mantenere la velocità scegliendo l'unica via possibile per non alzare il piede, quella di spostarsi leggermente per guadagnare strada. Un comportamento rischioso, certo, ma a nostro avviso entro i limiti della normalità, di quella normalità appunto rischiosa (ma, come si è detto, ben nota e accettata da tutti gli interessati) che caratterizza le corse. E, ripetiamo, ci preoccupa vedere tale comportamento giudicato «colposo» dal tribunale milanese. un tribunale che pure chiuse il processo per l'incidente Clark-von Trips di Monza '61 con una sentenza ben più illuminante oltre che illuminata: **«...è un dato consueto delle gare automobilistiche** — affermava quello storico documento — **che richiedono abilità e prontezza, che i conduttori riescano a percorrere, manovrando, chilometri distanziati solo di qualche metro, senza che i mezzi finiscano in collisione...».** Un dato consueto, quasi una regola, che diciassette anni più tardi ha conosciuto una nuova tragica eccezione. Ma ci deve essere a tutti i costi un «colpevole»?

Paolo Scalera

Questa foto, pubblicata all'epoca da Autosprint, è stata valutata dai giudici «assolutoria» nei confronti di Patrese, in quanto dimostra che il padovano era nettamente davanti e distante da Hunt quando iniziò la manovra di rientro. Toccava all'inglese dare strada

This photo published by Autosprint in those days has been estimated «acquittal» for Patrese by the judges as it shows that the Paduan was clearly ahead of and far away from Hunt when the channelling manoeuvre started. It was up to the Inglishman to give way

La morte di Peterson

segue

putato Restelli, a giudizio di questo Tribunale, vanno pienamente condivise le osservazioni del P.M. circa la rilevanza della sua condotta nella causazione dell'evento. Non vi è alcun dubbio, infatti, che l'imputato, nella sua qualità di direttore della corsa e starter della competizione, tenne una condotta non conforme a quanto imposto dall'articolo 27 b sulle «procedure di partenza delle formula 1» e dell'articolo 3/e, ultimo comma, del regolamento dei campionati internazionali della F.I.A. e dell'articolo 11 b n. 3 punto D del regolamento del 49. Gran Premio d'Italia per le autovetture di formula 1.

Tale violazione emerge non solo dalla perizia in atti, dal filmato e dalle affermazioni di Villeneuve che ha ammesso di essere partito quando la sua vettura non era ancora ferma, ma sopratutto dalle ammissioni dello stesso Restelli che ha ammesso di aver acceso il semaforo rosso e quello verde fuori tempo pur cercando di fornire una giustificazione a tale suo comportamento.

Va, però, osservato che, anche a voler ritenere che la scelta di una partenza irregolare avvenne in buona fede, non vi è alcun dubbio che vennero violati i canoni di sicurezza di cui alle citate norme, il che non può escludere la sussistenza dell'elemento soggettivo della «colpa».

Tuttavia, perché una condotta possa essere penalmente rilevante, come è stato sancito dal legislatore articolo 40 c.p., deve sussistere un nesso di causalità tra la stessa e l'evento dannoso da cui dipende l'esistenza del reato, con la conseguenza che tale causalità va esclusa allor quando il verificarsi dell'evento è dovuto al concorso di fattori eccezionali che non sono imputabili al soggetto e che abbiano avuto un'influenza decisiva per la verificazione dell'evento stesso. Questa situazione, a giudizio di questo Collegio, si è determinata nel caso in esame in quanto non vi è alcun dubbio che la condotta, sia pur illecita, del Restelli non avrebbe mai potuto, di per sé sola, determinare l'evento dannoso, che si è prodotto solo per l'intervento di un fattore eccezionale e come tale imprevedibile che va ricercato non tanto nella condotta dell'imputato Patrese quanto in quella del corridore Hunt. Fu il suo comportamento, infatti, a giudizio di questo Collegio, causa esclusiva del determinarsi del mortale incidente e delle lesioni patite dal pilota Brambilla, anche se il corridore ha dichiarato di essere stato stretto dall'auto di Patrese «come in un sandwich» per cui aveva dovuto spostare verso il centro la sua traiettoria di marcia finendo con il colidere con la vettura di Patrese.

Tali sue affermazioni sono però smentite dalle conclusioni cui sono pervenuti i periti d'ufficio (con la sola eccezione come si è detto del prof. Dini che, comunque, non è riuscito a convincere il tribunale della fondatezza della sua tesi), dalla fotografia pubblicata sul settimanale «Autosprint», delle precise affermazioni del teste Librizzi in base alle quali deve escludersi che Patrese tagliò la strada al concorrente Hunt e lo costrinse ad una brusca deviazione a sinistra. Il teste nel dibattimento, vista la fotografia del settimanale «Autosprint», ha sostenuto di essere sicuro che la stessa riprendeva il momento del rientro in pista di Patrese dopo aver superato l'auto di Hunt, manovra che aveva notato con estrema chiarezza trovandosi sulla torre di segnalazione Fiat, davanti alle auto, e che poteva definirsi «non brusca» ma «dolce e regolare e tale da non mettere in pericolo l'auto di Hunt».

Al contrario, questi, ormai sorpassato dall'auto di Patrese, ben avrebbe potuto evitare la collisione evitando di accelerare e consentendo di accodarsi alla vettura che gli era davanti.

All'incidente contribuì senz'altro anche la condotta di Peterson la cui auto, sempre a dire del teste, era sin dall'inizio della gara «in evidente rallentamento» costituendo una turbativa per le altre, costrette ad aprirsi a ventaglio per non tamponarla. Anche secondo le risultanze peritali,

l'auto del Peterson aveva subito pochi attimi dopo il via un improvviso calo di potenza, il che ben si spiega con il fatto che la mattina stessa della gara era uscita fuori pista riportando gravi danni tant'è vero che come si è già detto il corridore era alla guida del «mulette».
Tale situazione spiega perché mai Patrese, senza profittare dell'anticipata partenza, così come invece gli è stato contestato, pur essendo partito in sesta fila era riuscito a superare Peterson partito in terza fila, ed Hunt partito in quinta fila, grazie alla maggiore accelerazione che aveva la sua vettura rispetto alla McLaren. Nel compiere tale manovra di sorpasso, Patrese superò la linea bianca che delimita la pista quando quest'ultima ha una larghezza superiore ai mt. 15,00, linea che, come emerge dalla deposizione di gran parte dei piloti e dalle conclusioni del collegio peritale, viene generalmente ignorata nella normativa concernente il comportamento dei piloti.
Nel rientrare in carreggiata Patrese non compiva alcuna brusca manovra come risulta dal filito che l'angolazione della traiettoria della sua vettura, all'atto di piegare a sinistra, era di 3,6 gradi rispetto a quella iniziale, parallela alla linea bianca, corrispondente ad una inclinazione del 6,28% come tale estremamente ridotta. Inoltre, nel momento in cui la vettura n. 35 cominciò a piegare a sinistra, già sopravanzava quella n. 7 di Hunt di quasi 2,3 poi a circa mt. 3,60 (ciò risulta in modo assai chiaro dalla fotografia in atti) e questi, quasi completamente sopravanzato, anziché rallentare continuò ad accelerare spostandosi a sinistra e colpendo la vettura di Peterson.
Che il comportamento di Hunt non sia stato corretto risulta dalla normativa di cui al Codice Internazionale di condotta nei circuiti che statuisce che qualora un pilota venga sorpassato da un altro deve cedere il posto, cosa che avrebbe dovuto fare Hunt in quanto l'auto di Patrese lo aveva sopravanzato. La McLaren, invece, che, come emerge dai calcoli dei periti, si trovava ad una distanza laterale a circa 2 metri dall'auto n. 35 ed a soli 10,20 centimetri dalla n. 6, in rallentamento si era venuta a trovare dalla parte opposta, continuò ad accelerare e deviò a sinistra collidendo con la vettura guidata dal pover Peterson.
Questa situazione di fatto dimostra chiaramente che va escluso che il pilota Hunt fosse stato costretto a quella manovra a sinistra dalla condotta di Patrese e che, al contrario, l'unica possibilità per evitare il mortale incidente ai danni di Peterson e le lesioni che ne derivarono anche per il pilota Brambilla, colpito al capo da una ruota staccatasi da una delle vetture coinvolte nel sinistro, era quella che Hunt avesse interrotto l'accelerazione lasciando passare l'auto di Patrese che l'aveva completamente superato.
Alla stregua delle considerazioni sinora svolte, ritiene questo tribunale che sia conforme al giudizio assolvere entrambi gli imputati dai reati a loro ascritti per non aver commesso il fatto.

P.a.m.

il Tribunale, VI sezione penale, visto l'art. 479 assolve

Patrese Riccardo e Restelli Giovanni dalle imputazioni loro ascritte per non aver commesso il fatto.

Milano, 28/10/1981

Dall'incidente di Monza alla sentenza del tribunale

Tutto iniziò alle 15,32 di quel 10 settembre 1978

DOMENICA 10 SETTEMBRE 1978

Warm up: la Lotus 79 di Ronnie Peterson esce di pista alla chicane della Roggia. La vettura è distrutta. Il pilota indenne. Ai box i meccanici della scuderia inglese approntano in tutta fretta il mulette. Si tratta di una monoposto modello 78, di dodici mesi più anziana di quella con la quale il pilota svedese avrebbe dovuto prendere la partenza in terza fila.

Ore 15,29: le ventiquattro vetture si avviano per il giro di ricognizione.

Ore 15,32: il direttore di corsa Gianni Restelli dà il via mentre le ultime file dello schieramento non sono ancora allineate perfettamente. Nelle file centrali ci sono problemi: la Lotus di Peterson, chiaramente più lenta delle altre monoposto, viene risucchiata a poco a poco dal gruppone. Al segnale dei 200 metri nella staccata della prima chicane avviene il fattaccio: la vettura dello svedese decolla, toccata dalla McLaren di Hunt, di traverso sulla pista. La Lotus sbatte sul guard-rail di destra e si incendia mentre tutti gli altri che seguono escono fuori pista o comunque danneggiano le vetture passando sui rottami. È ferma anche la March 781 di Vittorio Brambilla, con il pilota svenuto dentro l'abitacolo. Peterson, invece, è cosciente. Dopo quaranta secondi, con l'aiuto di Hunt, Regazzoni, Merzario, gli uomini della CEA spengono le fiamme. La Lotus nella sua folle corsa ha distrutto completamente l'avantreno e il pilota è incastrato tra i rottami. Ferme sono anche le monoposto di Pironi, Depailler, Stuck, Daly, Lunger.

Ore 15,34: il direttore di corsa espone la bandiera rossa. La gara è sospesa. Nella zona dell'incidente commissari, piloti e gli uomini della polizia tentano di estrarre Peterson dai rottami. È Hunt che distende lo svedese a terra mentre i piloti invocano l'aiuto di un medico. Alcune voci, tra le quali quella della RAI, incolpano dell'accaduto Riccardo Patrese, autore di una manovra scorretta. Il padovano avrebbe superato con la sua Arrows la linea gialla che delimita lo spazio della pista. Rientrando avrebbe innescato il caos, toccando Hunt il quale sarebbe andato contro Peterson nel tentativo di sottrarsi alla manovra del padovano.

ORE 16,30: dopo cinquantaotto minuti dal drammatico via, un elicottero trasporta Peterson all'ospedale Niguarda. Le prime visite sommarie accertano fratture scomposte agli arti inferiori, con pericolo di amputazione di un piede, e di frattura cranica per Brambilla che viene portato a Milano in ambulanza.

Ore 20: le responsabilità dell'accaduto toccano quasi tutti i protagonisti del discusso via. Regazzoni accusa il direttore di corsa, Ecclestone scaglia il dito contro lo svizzero. Hunt, parla in termini espliciti della responsabilità di Patrese.

Ore 20,30: l'équipe medica del reparto ortopedico dell'ospedale Niguarda decide di operare Peterson, che appare in condizioni estremamente critiche. Brambilla, che staziona nel reparto craniolesi, è in prognosi riservata ma non viene operato.

LUNEDÌ 11 SETTEMBRE 1978

Ore 6,40: dopo sette ore passate sotto i ferri chirurgici, Ronnie Peterson entra in coma per sopraggiunto blocco renale.

Ore 10,05: Peterson muore per trombosi embolia-gassosa.

Ore 18: scattano le comunicazioni giudiziarie. Il dottor Spataro, magistrato incaricato dell'inchiesta, ne invia due a Riccardo Patrese e a Gianni Restelli. Ordina anche il sequestro della Arrows del pilota padovano. Motivazione: omicidio colposo. In costante progresso sono invece le condizioni di Vittorio Brambilla.

MARTEDÌ 12 SETTEMBRE 1978

Ore 10: confermate le comunicazioni giudiziarie per omicidio colposo, Spataro dispone la costituzione di due collegi peritali. Uno composto da medici, un altro da tecnici dell'automobilismo, tra i quali Cesare Fiorio.

Ore 18: Il Corriere d'Informazione, venendo in possesso di un filmato di un cineoperatore, rivoluziona le accuse. Ora sul banco degli imputati vi è anche Jody Scheckter, che spostandosi da sinistra a destra avrebbe costretto Hunt a finire addosso a Peterson.

MERCOLEDÌ 13 SETTEMBRE 1978

Ore 12: le accuse rivolte a Scheckter non trovano credito Patrese dichiara di non essere colpevole e di non avere alcuna responsabilità dell'accaduto. Lo difende in questa tesi Patrick Depailler. Brambilla viene giudicato definitivamente fuori pericolo. Testimonianze fotografiche scagionano Patrese in modo assoluto.

GIOVEDÌ 14 SETTEMBRE 1978

A Orebro, paese natale di Ronnie Peterson, si svolgono i funerali del campione svedese. Nella circostanza Fittipaldi, Lauda, Hunt, Watson e Scheckter decidono di istituire un «giurì» dei piloti che possa stabilire le reali responsabilità di Riccardo Patrese.

GIOVEDÌ 28 SETTEMBRE 1978

A Watkins Glen si riunisce la «safety commission» composta da Mario Andretti, Niki Lauda, James Hunt, Jody Scheckter e Emerson Fittipaldi. Alla riunione mancano i rappresentanti della CSI e della FIA. Al termine, i cinque piloti emettono un verdetto che accusa Patrese di responsabilità in incidenti avvenuti in gran premi precedenti quello di Monza (Hockenheim, Anderstorp e Zandvoort). Patrese viene sospeso dall'attività di pilota di F.1 per il GP di Watkins Glen. Nel comunicato la commissione, che come parvenza legale ha solamente l'affiliazione all'Associazione Costruttori, precisa che sui fatti di Monza le prove che accusano Patrese sono troppo labili.

VENERDÌ 29 SETTEMBRE 1978

LA CSI invia un telegramma al Glen minacciando, in caso di non accettazione di Patrese tra gli iscritti, di togliere validità mondiale al gran premio. Ma un patto tra i responsabili dell'Arrows e Ecclestone convince i managers della scuderia inglese a ritirare l'iscrizione della vettura n. 35.

DOMENICA 8 OTTOBRE 1978

«Riprende» la carriera agonistica di Riccardo Patrese nel GP del Canada. Si classifica al quarto posto.

29 OTTOBRE 1979

Il pubblico ministero dottor Spataro interroga Riccardo Patrese. È il primo atto dell'istruttoria sommaria contro il pilota della Arrows.

2 FEBBRAIO 1981

L'istruttoria sommaria si conclude con la trasmissione degli atti al tribunale penale di Milano, che dovrà fissare l'udienza dibattimentale nella quale il caso Patrese verrà giudicato.

MERCOLEDÌ 28 OTTOBRE 1981

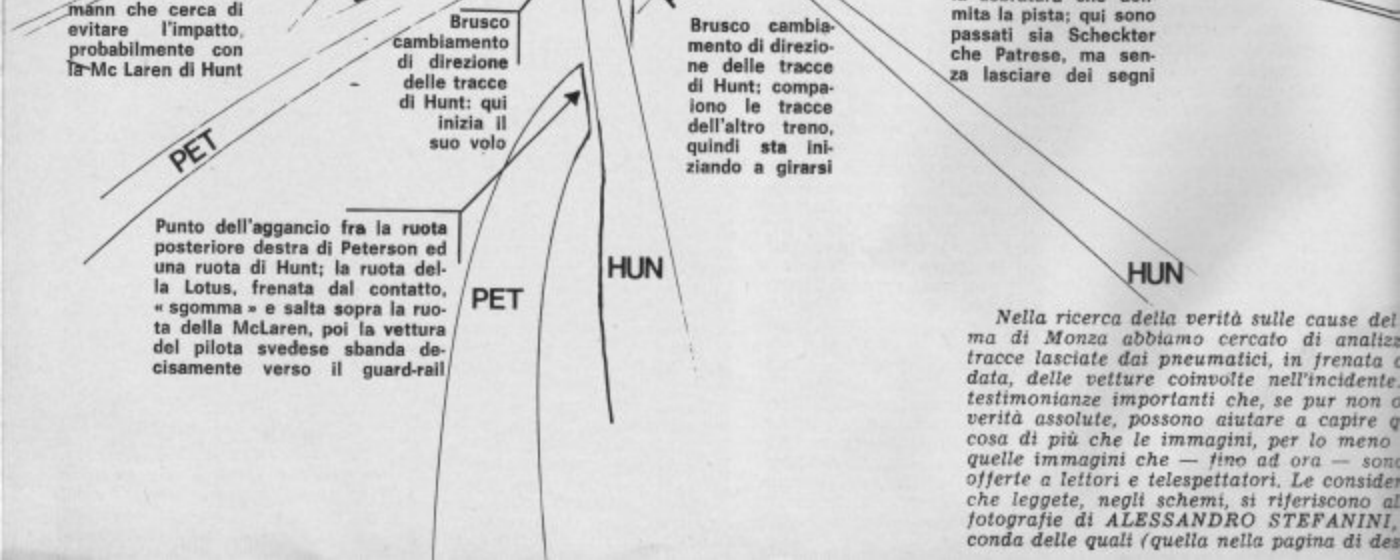
Il pubblico ministero chiede otto mesi con la condizionale per Patrese e l'assoluzione «perché il fatto non costituisce reato» per Restelli. Il collegio della sesta sezione penale del tribunale di Milano, presidente Petrella, giudici Garzo e Piglionica, dopo sette minuti e mezzo di camera di consiglio emette la sentenza. Sono assolti con formula piena sia Patrese sia Restelli. Tra i testi dell'accusa figura Arturo Merzario mentre è assente James Hunt.

27 GIUGNO 1983

La sentenza viene depositata in cancelleria. Per Patrese l'incubo svanisce.

Guido Schittone

La verità del dramm



Nella ricerca della verità sulle cause del ma di Monza abbiamo cercato di analiz tracce lasciate dai pneumatici, in frenata d data, delle vetture coinvolte nell'incidente, testimonianze importanti che, se pur non d verità assolute, possono aiutare a capire q cosa di più che le immagini, per lo meno quelle immagini che — fino ad ora — sono offerte a lettori e telespettatori. Le consider che leggete, negli schemi, si riferiscono al fotografie di ALESSANDRO STEFANINI, conda delle quali (quella nella pagina di des