I piloti si autocriticano: «Non siamo uniti»

Sempre in coma all'ospedale di Bologna

La vita di Piccirilli appesa a un esile filo

Stazionarie le condizioni di Salmi - Polemico Agostini con la Federmoto

Dalla nostra redazione

BOLOGNA, 29

La vita di Tommaso Piccirilli è tuttora appesa ad un filo. Lo sventurato corridore si trova ancora in uno stato di coma profondo, all'ospedale di Bellaria. E' assistito dalla moglie, la madre e la sorella che non lo perdono mai un momento di vista. Catapultato dalla sua «Yamaha» 350 dopo avere urtato in piena velocità il corpo del 125cmc Vincio Salmi, l'altro corridore rimasto gravemente ferito, protagonista pochi attimi prima del pauroso incidente che ha provocato il groviglio, il pilota romano ha riportato un ematoma cerebrale che gli ha leso i centri nervosi che governano la situazione cardiocircolatoria. I chirurghi gli hanno aperto la scatola cranica per alleviare la compressione interna dovuta all'entità delle lesioni che gli avrebbero compromesso la vita. Solo un miracolo potrà salvarlo. Un filo di speranza al quale si è attaccata la moglie disperata.

Domenica dopo essersi classificato secondo dietro Villa nelle «250» Salmi che si è lanciato anche nelle «350»: durante la bagarre iniziale per prendere il comando, nel superare Agostini, tallonato da Cecotto e Pronti, Salmi ha azzardato troppo. La sua Yamaha si è impennata, lo ha disarcionato e dopo avere urtato contro le balle di paglia è rimbalzata al centro della pista rovesciandosi. Agostini, Cecotto e Pronti per un miracolo sono riusciti a evitare l'ostacolo. Non così Piccirilli e altri corridori, alcuni dei quali gli sono finiti addosso. Lo provano le numerose fratture che gli martoriano il corpo. Tuttavia, per fortuna nessun organo vitale è stato leso e con ogni probabilità se la cavera.

Riguardo al pauroso incidente, non si può attribuire alcuna responsabilità agli organizzatori. L'autodromo imolese è uno degli impianti più sicuri del mondo. Il servizio medico di pronto intervento ha funzionato alla perfezione. Tuttavia le polemiche cominciano ad affiorare. Sono centrate soprattutto sulla partita con la quale la Federmoto concede le licenze e l'autorizzazione ai passaggi di categoria, senza una debita esperienza. Il dito sulla piaga l'ha messo Agostini che in un'intervista ad un quotidiano sportivo ha detto tra l'altro: «Ai miei tempi quando io ho cominciato a correre si doveva fare un lungo tirocinio. Si cominciava fra i cadetti, si proseguiva fra gli juniores e poi, dopo 2 o 3 anni di gavetta si passava di categoria, ai seniores. Non si sono mai visti incidenti del genere. Questa è la verità: diciamo pure che è una delle verità delle quali i responsabili del nostro sport devono prendere atto se vogliono che il motociclismo sopravviva con i suoi protagonisti».

g. p. v.

Stewart: «Norme di sicurezza non rispettate»

E aggiunge: «Gravi le responsabilità della F.I.A. che non ha avanzato riserve» - Mass: «Partendo, abbiamo perso la faccia» - Hill: «Avevamo una pistola puntata alla tempia»

BARCELLONA, 29

A due giorni di distanza dal tragico incidente di Montjuich a Barcellona, che è costato la vita a cinque persone e ne tiene ancora in pericolo altre tredici, si cominciano a tirare i primi bilanci di quella che deve purtroppo passare alla storia sportiva come una delle più buie giornate dell'automobilismo.

Dopo l'ondata immediata di accuse e di sdegno per l'accaduto e la denuncia di responsabilità che per certi aspetti si possono definire criminali da parte degli organizzatori spagnoli (che come è noto sono giunti persino a minacciare con un vero e proprio ricatto costruttori e piloti ventilando la possibilità di porre sotto sequestro cautelativo le macchine qualora essi non avessero rispettato il contratto di corsa) si possono ora giudicare meno emotivamente colpe ed errori.

Due elementi emergono pressoché chiaramente dalle dichiarazioni dei protagonisti: da una parte quasi tutti concordano nell'accentuare oggi le responsabilità della CSI e della Federazione internazionale, le quali hanno concesso — come è nel caso della prima — il nullaosta per la disputa del Gran Premio fino a spingersi addirittura ad avallare la tesi dell'Automobile Club Spagnolo circa la fatalità delle conseguenze all'incidente di Stommelen, oppure non hanno fatto assolutamente nulla di quanto era nelle loro possibilità per opporsi allo svolgimento della corsa.

Dall'altra si sta delineando fra i piloti una seria autocritica per il loro comportamento, ben lontano dall'auspicata uniformità d'intenti e di posizione. La mancanza di decisione, ed in ultima analisi di unità associativa, ha giocato negli avvenimenti spagnoli un ruolo determinante. E' questo soprattutto il parere di Jochen Mass, dichiarato alla fine vincitore di quella trentina di giri effettuati. **«Mi sento anch'io responsabile per quello che è successo** — ha dichiarato Mass alla agenzia sportiva tedesca SID — **ed ora dico che non avrei dovuto partire, seguendo l'esempio di Fittipaldi. Addirittura ritengo che non avremmo dovuto nemmeno fare il viaggio in Spagna, perché ognuno di noi sapeva quello che lo attendeva, abbiamo perduto la faccia, partendo».**

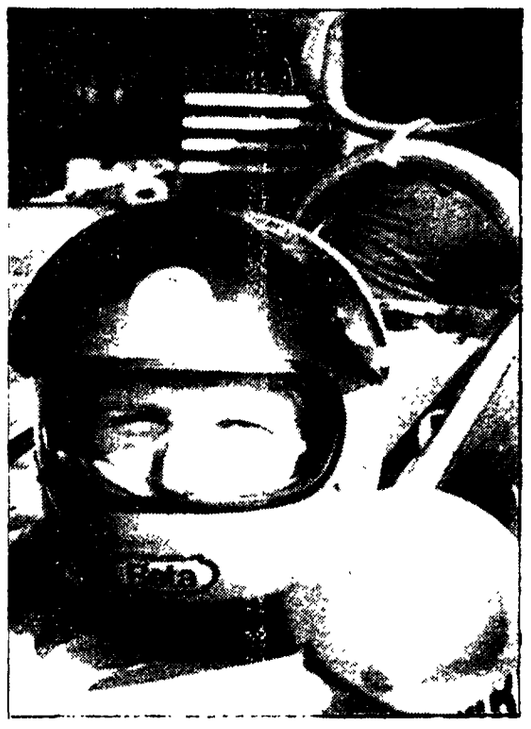
Jackie Stewart, ex campione del mondo ed ora collaboratore automobilistico del Daily Express, scrive in un articolo che **«Le norme di sicurezza non erano state rispettate a Barcellona, ma purtroppo nessun delegato federale ha protestato od avanzato riserve».** Nell'articolo Stewart riferisce anche di essere stato in grado, personalmente, di sistemare con le mani alcuni bulloni di guardrail: ciò dimostra con quanta «cura» erano state approntate le famose barriere.

Graham Hill, direttore di corse della Hill Embassy Team, al quale appartiene Rolf Stommelen con la sua Lola, in una intervista concessa alla televisione britannica, anche nella sua qualità di vice presidente della GPDA, si è detto in un certo senso comprensivo nei confronti della CSI. **«E' possibile** — ha detto — **che i guardrail fossero conformi alle norme. Sono però queste norme ad essere insufficienti, come si è dimostrato».** Circa il ricatto degli organizzatori, Hill lo ha confermato: **«Un sequestro significava perdite di miliardi. Era come se avessimo una pistola puntata alla tempia».**

Infine anche il quotidiano spagnolo ABC afferma oggi che Fittipaldi ha avuto pienamente ragione e si spinge sino a chiedere l'esclusione di Montjuich per sempre dai calendari.

Le condizioni del pilota Stommelen e degli altri feriti sono migliorate in queste ultime ore. Joseph George Bertolotti, che ha riportato la frattura del cranio, afferma il bollettino medico, **«fa registrare un leggero miglioramento».**

Intanto si è appreso che Basil Tye, ispettore della commissione sportiva internazionale (CSI), ed il pilota francese Jean Pierre Beltoise, rappresentante dell'Associazione Piloti di Gran Premio (GPDA), hanno compiuto un sopralluogo sul Circuito di Montecarlo dove l'11 maggio si disputerà il 33 Gran Premio di Monaco di «formula uno». Gli organizzatori e gli ispettori hanno deciso di comune accordo di compiere miglioramenti manuali destinati a garantire la sicurezza in modo da permettere la continua validità del circuito. Il circuito di Montecarlo è un circuito cittadino (così stando le cose c'è da cominciare a dubitare seriamente che la lezione di Montjuich sia servita).



Brambilla: «Si sapeva ciò che ci aspettava»

Il conduttore monzese spiega perchè ha ritenuto di dover correre - «Semmai — dice — il tracciato di Barcellona andava bocciato a suo tempo, come per Clermont Ferrand»

Dal nostro inviato

MONZA, 29

Negli alberghi di Barcellona prima, e in un pullman di Montjuich poi tra venerdì e sabato aspra è stata, anche solo verbalmente, la battaglia tra i piloti. Quelli che con proposizione tradizionale si dicono gli assi del Grand Prix, ma che oggi con atteggiamento più responsabile si autodefiniscono lavoratori (per quanto, alcuni, strapagati) dello spettacolo automobilistico, hanno dimostrato di essere ancora lontani da quell'unità associativa che in altri settori dello sport è stata invece raggiunta.

Nella votazione determinante i pareri si sono scontrati, come è noto e la maggioranza che prima del «ricatto» da parte delle autorità locali aveva stabilito non essere idonee le misure di sicurezza del circuito stradale, è stata di quindici contro dieci.

Fra i dieci contrari era anche Vittorio Brambilla, un pilota della cui competenza e della cui serietà professionale non si può certo dubitare. Il pilota monzese è giunto al traguardo della «Formula uno» a trentasei anni, due stagioni fa, dopo un'altra ventennale esperienza sulle moto e sulle formule minori. E' considerato nel complesso un prudente che non ha mai preteso dalla macchina più di quello che potesse dare. Come mai, dunque, Brambilla, ha ritenuto di dover partire, di fare cioè quello che Fittipaldi non ha fatto, isolato da tutti?

Brambilla è tornato da poco più di ventiquattr'ore da Barcellona, ed in attesa di partire per SPA non riesce a riposare se non accanto ai carburatori e pistoni. Lo troviamo nella sua officina meccanica di Monza mentre ripara lo scappamento di una «Mini» di un cliente. Non ha il minimo problema nell'ammettere di essere stato fra i dieci decisi a partire (assieme ad Ickx, Andretti, Peterson, Lella Lombardi) contro il parere del gruppo Fittipaldi (con Laffite, Depailler, Jarier, Pace, Beltoise, Reutemann, Merzario, Ongais, Stommelen, Pace, Pace, Pace