

G.P. SAN MARINO. Un guasto alla macchina e poi un impatto terribile: dramma in F1



La morte di Roland Ratzenberger a Imola

Ratzenberger, morte a 315 all'ora

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

IMOLA. La tragedia è scritta nei movimenti del capo, oggetto che dondola inerte, da destra a sinistra, da sinistra a destra, per poi ricadere di colpo in avanti. La morte, tra caparbia, preannunciata, il venerdì pomeriggio dall'incidente di Rubens Barrichello, arriva per Roland Ratzenberger a trecentoquindici chilometri orari. Arriva in un pomeriggio di sole che anticipa l'estate. Entra in scena, inesorabile, quando un pezzo della macchina, un baffo anteriore, salta, vola in aria, e il delicato equilibrio del bolide si scardina. È un proiettile la Simtek. Colpisce con la fiancata il muro della curva Villeneuve. Rimbalza in avanti con quel corpo imprigionato e già squassato dall'urto, schiacciato dalla pressione insopportabile di una innaturale decelerazione. Quaranta, cinquanta metri, il rotame si arresta sul prato. Il volto di Ratzenberger, libero dal casco che gli levano i soccorritori, è un poltiglia di carne irrigata dal sangue che schizza dappertutto, imbratta il casco, la tuta, l'asfalto.

Una gara di generosità o di opportunismo? Quel corpo inanimato, se fosse dichiarato morto lì, sul posto dell'incidente, potrebbe diventare uno sgradevole imbarazzo per il Gran premio, getterebbe un'ombra inquietante sulla gara, solleverebbe problemi giudiziari. Tra medici e infermieri, continuano a tentare di far camminare quel cuore esausto, a fornire un barlume di vita a quell'uomo adagiato sulla barella, intubato. L'elicottero si alza per un viaggio senza speranza verso l'ospedale Maggiore di Bologna. Sono le tredici e quaranta.

«Quella è una curva di merda», urla indignato Jochen Mass, ex pilota della Ferrari, e censura i piloti: «Sono degli irresponsabili a continuare a correre». Alle quattordici e quindici Roland Ratzenberger viene ufficialmente dichiarato morto: frattura della base cranica, il referto. Le prime macchine sono già in pista. La memoria corre a storie analoghe: la morte di Elio De Angelis, in Francia, a Le Castellet, nell'86; anche per lui un alettone che salta. Il terribile rogo di Gerhard Berger, proprio qui ad Imola, nell'89; alla curva Tamburello, pochi metri prima del punto in cui si schiantò Ratzenberger. Il volo pauroso di Rubens Barrichello, solo venerdì, ma che oggi appare già così lontano; e, nello stesso giorno, le continue uscite di pista, gli urti senza conseguenze: Martin Brundle, Olivier Beretta, Mika Hakkinen, Damon Hill. E ancora, la serie preoccupante di incidenti dall'inizio di stagione: Jean Alesi, JJ. Lehto. Tanti auspici sinistri.

«Bisogna smettere di andare così forti. Per la Formula 1 si usa ormai una tecnologia aerospaziale. E quando il padretino si distrae, ecco che qualche poveretto ci lascia le penne». È furente Clay Regazzoni, anche lui ex ferrartista, costretto da un incidente a muoversi su una sedia a rotelle. «Lo vado dicendo da vent'anni - continua -. I piloti dovrebbero fare qualcosa». I piloti. E forse i regolamenti. Sotto accusa la tecnologia. Sotto accusa la passività dei piloti. Sotto accusa numerosi circuiti. E anche se Imola è considerato tra i più sicuri del mondo, nei due giorni di prove si sono visti troppi incidenti, soprattutto in alcuni punti precisi. Sotto accusa, più di tutto, il superficiale metodo di cooptazione delle scuderie nel campionato. Flavio Briatore, team-manager della Benetton, impugna indomito la bandiera della contestazione: «Non si possono più accettare macchine nuove e nuovi piloti solo dietro il pagamento di una tassa d'iscrizione. Occorre introdurre degli esami seri». L'iscrizione al campionato di Formula 1 costa 500.000 dollari, circa ottocento milioni di lire. Versando questa cifra, senz'altro garanzie, autentici catorci vengono spacciati per vetture da competizione: è storia di sempre, che oggi assume le tinte della tragedia. E depone una croce sul corpo di Roland Ratzenberger.

Un'altro impiegato comunale, s'era laureato in ingegneria meccanica. Ma aveva messo il «pezzo di carta» nel cassetto. Per tentare l'avventura nell'automobilismo, sua grande passione. Il debutto nel 1983 in Formula Ford 1600 era stato sofferto. Come pure sofferte sono state le stagioni successive sempre nelle formule minori. La prima vittoria a Brands Hatch nel 1986 in Formula Ford, non ne aveva favorito il decollo. Insomma la carriera del giovane austriaco navigava nell'aurea mediocrità. Nel 1990 la grande decisione: non potendo disporre di molti mezzi economici per sfondare nelle serie superiori, decise di trasferirsi in Giappone. Per correre con vetture tunso, Sport Gruppo C e Formula 3000. Anche qui tanta fatica, ma qualche soddisfazione in più: 33 vittorie in 135 gare fatte dal '90 al '93. Questa credenziale, ma soprattutto una bella valigia piena di dollari confezionatagli da uno sponsor, due mesi fa gli hanno permesso di coronare all'improvviso il grande sogno: l'ingresso in F1. La piccola scuderia Simtek è pronta a sottoporre un contratto per disputare 5 gran premi. Dunstino il debutto in Brasile con la mancata qualificazione. Migliore il secondo appuntamento, in Giappone, col dodicesimo posto, seppure a quattro giri del vincitore. Questo il breve, scheletrico curriculum del giovane salisburghese che cercava un bnciolo di gloria in F1. E ha trovato la morte sul circuito di Imola.

Ritratto di Roland, un pilota «simpatico»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. «Non correva per denaro. Era un self-made-man che, passo dopo passo, saliva i gradini della carriera di pilota». Si compone l'immagine di Roland Ratzenberger, da poco approdato alla Formula 1. Lo ricorda il suo manager ed amico, Bourghard Hummel. «L'ultima volta che l'ho visto è stato ieri. Era felice. Felice di essere finalmente un pilota di Formula 1, anche se finora le cose, anche le prove di Imola, non erano andate bene». Hummel è arrivato all'Istituto di Medicina legale, dove il sostituto procuratore Luca Ghedini ha fatto trasportare il corpo di Ratzenberger, per il riconoscimento. Del Circus c'è solo lui; non un pilota o un dirigente si fa vedere. «I piloti - dice Hummel - li capisco. Per loro sarebbe uno spettacolo molto duro, troppo duro prima di una gara». In lacrime arriva una giovane signora bionda, la moglie di Pierluigi Martini, della Minardi. «Lo conoscevo. Era un nostro amico», dice.



glio di un impiegato comunale, s'era laureato in ingegneria meccanica. Ma aveva messo il «pezzo di carta» nel cassetto. Per tentare l'avventura nell'automobilismo, sua grande passione. Il debutto nel 1983 in Formula Ford 1600 era stato sofferto. Come pure sofferte sono state le stagioni successive sempre nelle formule minori. La prima vittoria a Brands Hatch nel 1986 in Formula Ford, non ne aveva favorito il decollo. Insomma la carriera del giovane austriaco navigava nell'aurea mediocrità.

LE REAZIONI. Rabbia e disperazione fra i piloti, ma la corsa continua

Regazzoni: è un gioco al massacro

DAL NOSTRO INVIATO
WALTER QUAGNOLI

IMOLA. Alle 14,15 quando all'ospedale Maggiore di Bologna Roland Ratzenberger cessa di vivere, sul circuito di Imola riprendono le prove conometrate. Gli addetti ai lavori non conoscono la notizia (che arriverà mezzo'ora più tardi) e in un clima di estremo imbarazzo si interrogano sul da farsi. Fulminea la decisione di Flavio Briatore team manager della Benetton: «Non disputiamo questa sessione di prove. Mi sembra assurdo in un momento così tragico andare in pista». Frank Williams lascia libertà di scelta ai piloti: Schumacher e Lehto non se la sentono di guidare. Diserta anche la Sauber. Saracinesche abbassate, ovviamente, al box della Simtek Ford, scuderia del pilota austriaco. Gli altri scendono in pista alla spicciolata, mestamente. Qualche accento a gin veloci. Ma sembra non ci sia voglia di forzare. Larini e Berger si allenano in pista senza risultati importanti. Il pubblico (oltre 45 mila persone)

ripari e costruire caschi che proteggono meglio anche la spina dorsale. Non dimentichiamo poi che le macchine negli ultimi anni sono diventate più potenti, dei veri proiettili, ma le piste sono rimaste sempre le stesse. A volte inadeguate. Assurdo. Jean Alesi in matinata aveva anticipato Lauda parlando diffusamente dell'esigenza di tutelare maggiormente chi guida. Non a caso il pilota del Cavallino ha appena tolto il collare dopo il pauroso incidente occorsogli al Mugello: «Il professor Saillant, che m'ha curato, ha fatto una radiografia col casco e s'è accorto che la protezione si limita alle prime cinque vertebre. Troppo poco. Bisogna trovare qualche forma di protezione ulteriore. Sarebbe importante bilanciare il casco con cinture di sicurezza per bloccare di più la testa. Il casco, poi, dovrebbe scendere un po' di più sul collo». Giancarlo Minardi lancia una potente bordata contro il sistema. «Serve più professionalità. Negli ultimi anni è stato svolto molto lavoro per rendere le macchine più potenti da un lato ma anche più rigide e sicure dall'altro. Ora però la rigidità delle strutture sta provocando gravi danni ai piloti. È necessario che gli organizzatori pensino a migliorare, ad esempio, le piste. A Imola i piloti si sono lamentati dell'asfalto. Ora che non si usano più le sospensioni attive, le macchine sono sollecitate in maniera nettamente superiore al passato. Bisognerebbe pensare anche a questo».

Senna non si scompone, anzi, non reagisce proprio: «La miglior risposta - sussurra - in questo momento è il silenzio». Gerhard Berger è sconvolto per la morte dell'amico: «Ho visto l'incidente e ne ho intuito subito la gravità. In quel momento, oltre alla disperazione, mi sono posto la domanda: è giusto tornare subito in pista? Alla fine ho risposto sì. Il mestiere di pilota è fatto anche di scelte incresciose. Rischiose. Magari impopolari. Comunque, credetemi, nessuno meglio di me capisce cosa si prova dopo un incidente».

ro per rendere le macchine più potenti da un lato ma anche più rigide e sicure dall'altro. Ora però la rigidità delle strutture sta provocando gravi danni ai piloti. È necessario che gli organizzatori pensino a migliorare, ad esempio, le piste. A Imola i piloti si sono lamentati dell'asfalto. Ora che non si usano più le sospensioni attive, le macchine sono sollecitate in maniera nettamente superiore al passato. Bisognerebbe pensare anche a questo».

Senna è in testa

Ayrton Senna (Williams Renault) ha ottenuto a Imola la pole position del 14° Gran Premio di San Marino di F1. Questa la griglia di partenza. 1) Ayrton Senna (Williams Renault) in 1.21.848 alla media di km 222,4. 2) Michael Schumacher (Ger-Benetton Ford) 1.22.098. 3) Gerhard Berger (Aut-Ferrari) 1.22.113. 4) Damon Hill (Ger-Williams Renault) 1.22.168. 5) JJ. Lehto (Fin-Benetton Ford) 1.22.717. 6) Nicola Larini (Ita-Ferrari) 1.22.841. 7) Heinz Harald Frentzen (Ger-Sauber Mercedes) 1.23.119. 8) Mika Hakkinen (Fin-McLaren Peugeot) 1.23.140. 9) Ukyo Katayama (Glo-Tyrrell Yamaha) 1.23.322. 10) Karl Wendlinger (Aut-Sauber Mercedes) 1.23.347. 11) Gianni Morbidelli (Ita-Footwork Ford) 1.23.663. 12) Mark Blundell (Gbr-Tyrrell Yamaha) 1.23.703.

BARI	63	87	89	33	4
CAGLIARI	12	31	4	72	49
FIRENZE	56	8	12	11	62
GENOVA	57	39	68	83	82
MILANO	6	4	69	76	77
NAPOLI	31	68	54	80	16
PALERMO	64	44	8	62	4
ROMA	26	38	52	15	68
TORINO	74	49	38	51	61
VENEZIA	21	65	27	10	58

21 X X1X 212 12 X

LE QUOTE: ai 12 L. 56.938 000
 agli 11 L. 1.872.000
 ai 10 L. 174.000

UN AMICO in più
 giornale **1X2**
 del **LOTTO**
 è in edicola il mese di **MAGGIO**

■ Tra le vane curiosità-lotterie figura che nel 1935 alla ruota di Firenze, nelle estrazioni che si sono succedute il 13 luglio al 17 agosto, il numero «27» fu sempre presente, sorteggiato per ben sei volte consecutive!

▼ Queste uscite ripetute, scatenarono l'ira degli appassionati lottofilo che arrivarono persino a dubitare della regolarità delle estrazioni.

▼ In ogni caso è l'evento più noto di massima frequenza continuativa per un numero in una ruota.

▼ Per contro, nelle statistiche che comprendono i morti per infarto nel corso di un anno solare, dovuti a stress, emozioni violente per i vari giochi quali calcio, roulette, ecc., non figura neppure un caso attribuibile alla vincita di una cinquina.

□ Sembra quindi che il Gioco del Lotto allunghi la vita, o comunque non contribuisca ad abbreviarla!