

MORTE A IMOLA. Parla Pierluigi Martini, il pilota amico del campione scomparso

«Curva a rischio Ayrton lo sapeva, nessuno lo ascoltò»

«Se c'è un circuito dalla parte dei piloti, è Imola. Come si fa a criticarlo? Però Ayrton aveva già segnalato i rischi alla curva del "Tamburello"». A parlare è Pierluigi Martini, pilota di lungo corso in Formula 1 e amico di Senna.



DALLA NOSTRA REDAZIONE
CLAUDIO VISANI

BOLOGNA. «No, il problema non è Imola. Quello è l'unico circuito al mondo dalla parte dei piloti. Il problema sono quei muretti nelle curve veloci: una follia. Il problema, soprattutto, è il nuovo regolamento deciso dalla Federazione. Queste auto basse e rigide sono difficilissime da guidare, e pericolose. Se si vuole più sicurezza, bisogna alzarle da terra, ridurre gli alettoni, limitare la cilindrata. Tutte cose che non pregiudicherebbero lo spettacolo, la competizione motoristica e fra i piloti». Pierluigi Martini ha le idee molto chiare sulle responsabilità dei tragici incidenti a Ratzemberger e Senna, e sul che fare perché non accada mai più. Ha solo 33 anni il pilota di Lavezzola, ma è ormai un veterano della Formula Uno. Debuttò nel 1985 in Brasile con la Minardi Ford. Da allora ha disputato un'ottantina di Gran Premi, guadagnandosi sul campo la fama di guidatore fra i più preparati e corretti. Quest'anno corre nuovamente con il team del faentino Giancarlo Minardi, assieme a Michele Alboreto. È romagnolo, e conosce come le sue tinte, anche l'autodromo «Enzo e Dino Ferrari». Ma Martini è anche un ragazzo, come si dice da queste parti, con la testa sulle spalle. Uno che pensa a quello che dice e dice quello che pensa. E quello che pensa e che dice sicuramente non piacerà ai «padrini» della Formula Uno.

Martini, lei era molto amico di Senna. Ieri mattina è stato il solo pilota a rendere omaggio alla sua salma, all'istituto di medicina legale di Bologna. È vero che il pilota brasiliano era turbato prima del via?

Non so se fosse turbato. Io gli ho parlato brevemente, al briefing prima della gara. «Ayrton - gli ho chiesto - è vero che ti fanno la multa perché sei andato a fare il sopralluogo» (sabato, sul luogo dell'incidente - a Ratzemberger, ndr)? «No, non me la fanno - mi ha risposto - ma mi hanno fatto capire che è meglio che non mi impicci troppo». Un mese e mezzo fa, invece, durante le prove libere, io e Ayrton ci fermammo a lungo a parlare con i responsabili dell'autodromo. Senna si lamentava soprattutto per la curva del Tamburello. Proprio quella dove domenica ha trovato la morte. I capi del circuito si mostrarono molto attenti. Ma non c'era più il tempo materiale per intervenire. Ayrton convenne, e alla fine disse: «Va bene, quella modifica fatela per il prossimo anno».

Cosa ha visto domenica in pista, e quando ha saputo della gravità dell'incidente?

Ho visto pezzi da tutte le parti. Ed ero talmente concentrato, attento a non raccogliere detriti in quel punto critico, che non ho visto niente altro. Solo alla fine del Gran Premio ho saputo. È stato terribile.

Lei crede che ci sia anche una responsabilità intrinseca del circuito nei tragici incidenti di sabato e domenica? Insomma, l'autodromo intitolato a Enzo e Dino Ferrari, nella terra del motorismo per eccellenza, è poco sicuro?

Se c'è un circuito al mondo che sta dalla parte dei piloti, disponibile a venire incontro alle nostre richieste, dove l'organizzazione è eccellente e i soccorsi immediati, questo è il circuito di Imola. Purtroppo, però, ci sono in questo bellissimo autodromo due curve assurde: quella del Tamburello e la Villeneuve. Curve dove si arriva a una velocità elevatissima. E dove, se esci, vai a sbattere contro muretti in cemento armato. Quei muri sono una follia. Non assorbono niente. Se ci vai a sbattere contro a 300 all'ora, ti rompi l'osso del collo. Come è accaduto a Ratzemberger e a Senna. Ecco, la cosa più sbagliata e ingiusta sono proprio quei muri di protezione. Ma la responsabilità non è di Imola, del circuito, dei capi dell'autodromo. È la Federazione che li ha voluti.

Ma com'è possibile che una protezione considerata mortale dai piloti sia giudicata sicura dagli organismi che governano la Formula Uno?

È possibile perché la Federazione non ha mai costituito una commissione di piloti che dica quali sono i punti più pericolosi dei circuiti, le soluzioni da perseguire, le regole da adottare. E pensare che nessuno meglio di noi può cono-

scere le piste e i rischi. Così si spiega perché ci sono ancora quei muretti in cemento armato. Resta il fatto che io preferirei sbattere ai 300 all'ora contro un guard rail piuttosto che ai 130 contro un muro.

Sotto accusa ci sono soprattutto i regolamenti della Formula Uno: le sospensioni elettroniche che non ci sono più, i motori sempre più potenti... Qual è la sua opinione?

Intanto dico che se al Tamburello si va a sbattere contro il muro ai 280 invece che ai 320 all'ora non cambia molto. Dopo di che, il problema dei regolamenti esiste, eccome. Oggi le auto girano a un millimetro o due dall'asfalto. E sono rigidissime. Non assorbono. Prendono su tutto dalla pista. Sentono anche il minimo dislivello.

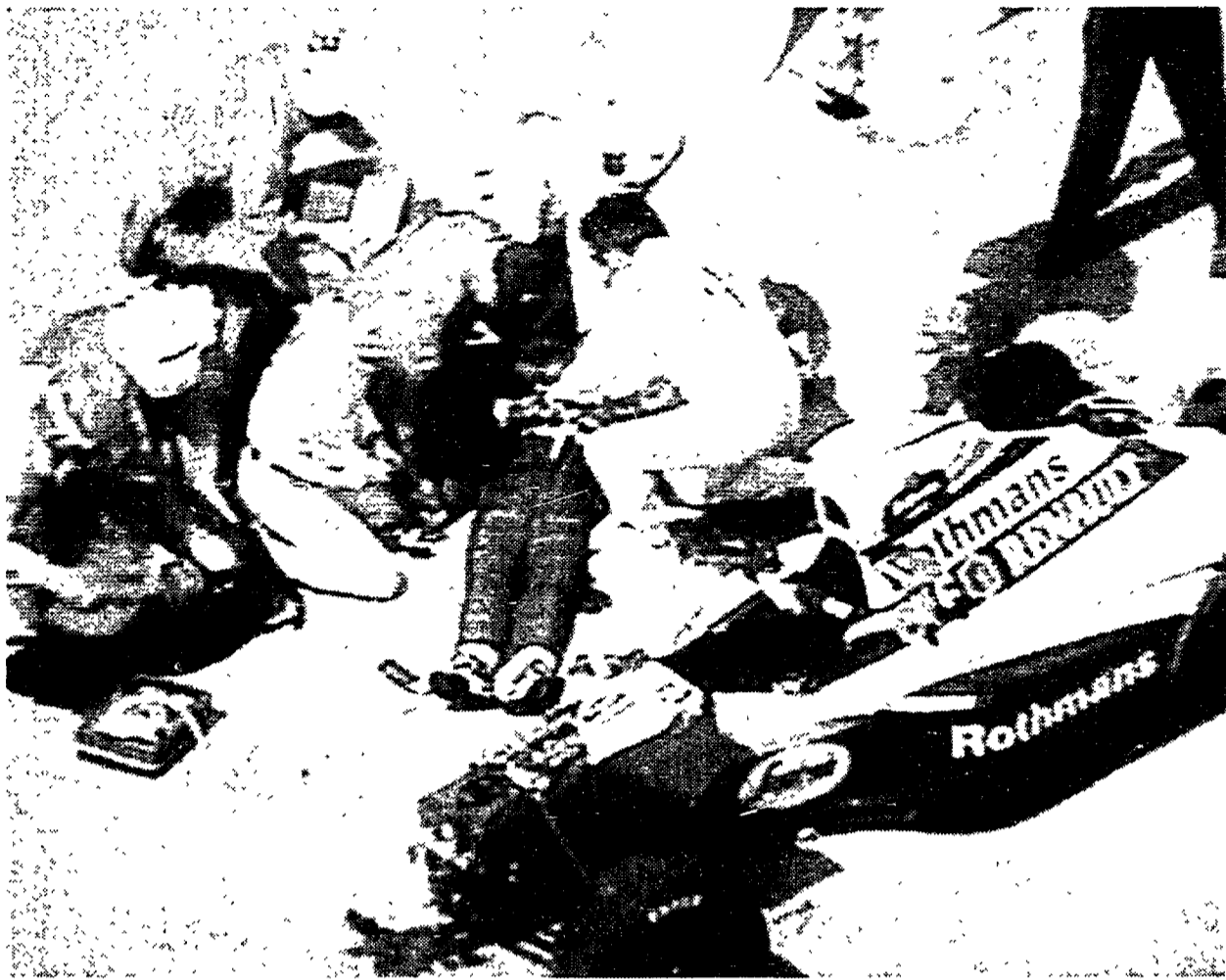
Allora bisognava lasciare le sospensioni elettroniche?

No. Le sospensioni elettroniche creavano altri problemi. E pochi team le avevano o se le potevano permettere. Quindi, per me è stato giusto toglierle. Ma al tempo stesso bisognava tenere le auto alte almeno 5-10 centimetri da terra. E invece sono state abbassate, schiacciate a terra e irrigidite perché non diminuiva la velocità in curva. Così ora ci troviamo con vetture sempre più «nervose» e difficili da guidare.

Cos'altro si dovrebbe cambiare? Intanto si dovrebbero ridurre il carico aerodinamico. Basta con i mega-alettoni. Si dovrebbero dimezzare. Poi bisognerebbe portare la cilindrata dai 3.000 centimetri cubici attuali a 2.000. La competizione motoristica non verrebbe meno. L'abilità del pilota farebbe la differenza e lo spettacolo sarebbe comunque garantito. Con maggiore sicurezza per noi, però.

E l'autodromo di Imola, a parte i muretti del Tamburello e della curva Villeneuve, cosa dovrebbe cambiare?

Ripeto, non mi sento di dire che il circuito di Imola non è sicuro. Anzi. Però una modifica io la farei. Eliminare la variante bassa, prima del traguardo, per ripristinare il rettilineo, e farei una bella doppia variante alle curve del Tamburello e Villeneuve.



I primi soccorsi al pilota della Williams

Lauda: «Correre non ha più senso»

La morte di Ratzemberger, probabilmente, non sarebbe bastata a far formare, seppure per un attimo, la Formula 1. Il «Circus», come giustamente, e nel senso più sprezzante del termine, è stato ribattezzato. Doveva andarsene lui, il più grande di tutti. Ayrton Senna era al tempo stesso il più amato e il più odiato dei piloti in attività. Perché vinceva troppo, perché non sbagliava mai. Già da qualche anno era un mito, e non solo in Brasile. E l'altro ieri tutti, piloti, tifosi, appassionati della domenica, perfino gli spiali che da anni nuotano nel mare di denaro che sta annegando questo sport, si sono fermati un attimo, a bocca aperta, lo sguardo fisso su quelle immagini nauseanti, su quella chiazza di sangue sull'asfalto, là dove era adagiato il corpo ormai senza vita del campione brasiliano. Tutti a dirsi: no, non è possibile, a lui non poteva capitare una cosa del genere, con quella macchina, poi... Lui non poteva morire.

Ma la corsa è proseguita, chi aveva potere di sospendere la gara ha preferito chiudere gli occhi e ingoiare ciò che la coscienza, qualsiasi coscienza avrebbe preteso. Gli sponsor magari avrebbero minacciato di andarsene... E poi l'immagine di quel podio, dei sorrisi di quei piloti che vogliamo credere ancora ignari: immagini che danno l'idea di ciò che la Formula 1 è diventata.

Nessuna accusa specifica: ma nessun team ha ritenuto opportuno ritirare dalla gara le proprie vetture. E nessuna attenuante nemmeno per i tifosi (della Ferrari in questo caso) che si sono sbracciati esultanti sotto quel podio per festeggiare il secondo posto di Nicola Larini. Finito il Gran Premio, rispettati gli impegni, assegnati i punti del mondiale, le coscienze sono tornate a galla. Parlano in molti, e molte lacrime sono sincere. Ma pochissimi riescono a trovare la forza di imbastire un discorso compiuto. Il resto sono epiteti da incidere sulla tomba di un Grande che non c'è più.

Parla Frank Williams, ma affida le sue emozioni a un comunicato stampa. «La nostra squadra è una famiglia - si legge sul foglio, e la dichiarazione è attribuita allo stesso Williams -, e nonostante Ayrton si fosse unito a noi soltanto all'inizio di questa stagione, io e lui avevamo instaurato una amicizia già da lungo tempo. E sono orgoglioso



ANDREA GAIARDONI

che sia stata proprio una Williams la prima Formula 1 che lui abbia guidato. Ayrton ci ha dato il suo totale impegno e noi lo abbiamo ricambiato con il nostro. Ma siamo un team di Formula 1 impegnato nello sport. E continueremo il nostro lavoro come, sono sicuro, avrebbe voluto Ayrton. In breve tempo era diventato una figura chiave nel nostro team e spero che quello che riusciremo a ottenere in futuro possa essere un onore per la sua memoria. È impossibile quantificare la sua perdita. Chiunque lo abbia mai incontrato sentirà di aver perso una persona davvero speciale. Tutti noi del team lo ricorderemo con rispetto, ammirazione ed affetto. Rivolgiamo le nostre sincere condoglianze alla famiglia... eccetera eccetera. Freddo e imprecabile, Frank Williams, che si guarda bene dallo sbracciarsi sulle cause dell'incidente, senza sciogliere il dilemma «guasto tecnico errore del pilota». «Stiamo studiando tutti i dati disponibili per conoscere le cause dell'incidente», recita ancora il comunicato.

Per sentir vibrare le corde dell'emozione, per trovare qualcuno pronto a mettere in discussione il «sistema», bisogna arrivare alle dichiarazioni di Niki Lauda. L'ex pilota austriaco, tre volte campione del mondo, il volto devastato dal rogo del Nürburgring, ora nello staff dirigenziale della Ferrari, va giù duro. Intervistato da un giornalista austriaco, Lauda risponde così alla domanda: che senso può avere oggi correre? «Penso che oggi le corse non abbiano più senso. Per anni - ha proseguito Lauda - la

Formula 1 è stata baciata dalla fortuna. Ora il buon Dio ha tolto la sua mano protettrice. Fatalità, certo, ma anche e soprattutto la solita, annosa questione della sicurezza. «Negli ultimi otto anni i piloti si sono disinteressati del problema perché viziati dal fatto che non capitavano più incidenti. Ai miei tempi ogni anno c'era un incidente mortale. In questi anni è stato fatto molto, ma bisogna fare di più, sia per quanto riguarda la tecnica che per la sicurezza dei circuiti. Pensare di arrivare alla sicurezza totale è però illusorio - ha aggiunto ancora Lauda -. La Formula 1 è e rimarrà pericolosa. La domanda da farsi è se ne valga la pena. E a volte ho dei dubbi». Tre i rimedi che Lauda propone: migliorare i dispositivi di sicurezza all'interno dell'abitacolo per testa e collo, diminuire la velocità sulla corsia dei box e l'installazione obbligatoria sulle monoposto di un air-bag.

C'è molta riflessione, amarezza, nelle parole di Lauda. Ma non quella rabbia che anima in queste ore i piloti, né la paura di chi dovrà tornare a infilarsi in quelle macchine che da sogno proibito per gli appassionati di tutto il mondo si sono trasformate, in un solo weekend, in macchine di morte. Schumacher e Alboreto annunciano battaglia in tema di sicurezza. Prima del Gran Premio di Montecarlo i piloti si riuniranno per «parlare di tutto - come spiega il pilota tedesco -. Ma non c'illudiamo che tutto possa cambiare in un solo giorno. Prima di Imola avevo discusso con Senna, Berger, Alboreto e Lehto sui problemi della sicurezza, ma le po-

sizioni e gli interessi erano diversi. Ora spero che su questi temi sia possibile trovare un'intesa comune». Qualcosa da dire in proposito ce l'ha Jackie Stewart, indimenticabile campione britannico, tre volte campione del mondo: «Ayrton Senna era un grande pilota, sono davvero triste. Credo che i conduttori della Formula 1 debbano riunirsi in un'unica associazione, come ai miei tempi, in modo da rappresentare un interlocutore efficace nei confronti delle autorità sportive. Quando un circuito non è adatto ad ospitare un gran premio, quando non ha i requisiti giusti, allora bisogna fare blocco comune e rifiutarsi di correre. Le immagini provenienti in questi giorni da Imola hanno dimostrato che questo circuito era estremamente pericoloso. Si va a 300 all'ora e se per caso esci, ti trovi di fronte a un muro: è inammissibile».

Altri epiteti, in ordine sparso, Juan Manuel Fangio (cinque volte campione del mondo di F1): «Sono distrutto da questa notizia, ero amico di Ayrton, non fatemi dir altro». Il campione argentino ha assistito in televisione all'incidente. Al momento dell'impatto ha mormorato: «È un urto fatale». Poi Fangio, che ha 82 anni, ha avuto un lieve malore. Stirling Moss: «Dev'essersi trattato di un guasto meccanico, perché Senna era un pilota troppo bravo per commettere un errore del genere. La questione sicurezza è troppo importante, molto più che ai miei tempi. Ai miei tempi i piloti morivano, ma i circuiti erano molto meno sicuri. Con i progressi fatti in questi ultimi anni, morire in gara è inaccettabile». Alessandro Nannini: «Conoscevo bene Senna e sono veramente dispiaciuto. Fa sempre molto male veder morire un grande campione. Ridurre la potenza delle macchine? Non credo sia possibile farlo drasticamente; piuttosto, bisognerebbe lavorare sulle vie d'uscita, ma a quelle velocità dovrebbero essere lunghe almeno mezzo chilometro». Nigel Mansell: «Senna e io abbiamo condiviso le più eccitanti gare mai disputate. È impossibile tradurre in parole quanto è triste sapere di averlo perso. Perché quando un vero, grande pilota perde la vita resta solo un grande vuoto». Infine, sir Jack Brabham, australiano, tre volte campione del mondo, ora costruttore. Spegne una sola frase, forse la più vera: «Sono profondamente colpito dalla morte del più grande pilota dell'era moderna di Formula 1».

Quel giorno in cui Castellotti morì sulla curva Calvario

CLAUDIO FERRETTI

SONO CHE SONO trentasei i piloti morti in gara o in prova dall'inizio degli anni Cinquanta a oggi, da che la Formula uno esiste. Dicono... ma poi ti accorgi che anche questa, come tutte le statistiche, è riduttiva. Nel bollettino dei caduti diffuso dalle agenzie non figurano, per esempio, Ignazio Giunti o Alfonso De Portago, scomparsi in circuiti d'altro tipo; come se la morte fosse questione di cilindrata. Quelli della mia età hanno ancora negli occhi i fotogrammi della «Settimana Incom»: la macchina di De Portago ridotta come un foglio di carta nel cestino, i corpi sconciati degli spettatori.

L'ultima «Mille Miglia», non è un tragico equivoco della memoria, non il ricordo esaltato d'un bambino: quei quattro anni che vanno dal '54 al '59 furono davvero se-

gnati da una sequenza di tragedie forse senza uguali nella storia dello sport: da Ascari - che nella sua maglietta striminzita, la faccia nera di grasso, sembrava più un fuochista che un campione del mondo - al bel Castellotti e al pianto di Delia Scala, a Musso - che s'andò a schiantare in Francia, su una curva che si chiamava «Calvario» - agli inglesi Collins e Hawthorn - altre due Ferrari, un altro campione del mondo - al francese Jean Behra.

Ecco, per quanto riduttive, le statistiche di morte a questo servono: a sbatterli in faccia d'improvviso quella realtà che ci nasconderemo fino alla prossima tragica carambola. Una realtà che non sta solo nel numero delle vittime. Non c'è altro sport che, come l'automobilismo, debba mettere nel conto delle perdite un numero così alto di

campioni. Pensate non dico al calcio ma al pugilato: è come se sul ring fossero caduti uno dopo l'altro Camera, Louis, Marciano, Clay e via di questo passo.

Il che vuol dire che la difesa d'ufficio della Formula 1 si dissolve come un papavero al soffio d'un bambino: morte non vuol dire fatalità, nell'automobilismo. A quei fotogrammi in bianco e nero si aggiungono negli anni i «frames» a colori degli spezzoni televisivi: prima di Senna - e limitandoci anche in questo caso ai nomi più famosi - De Angelis, Villeneuve, Depailler, su su attraverso Rindt, Clark, Bandini e Von Trips, fino a ricongiungere questa assurda catena a quella precedente. No, non c'è difesa che tenga se, per vincere, la morte non è più un rischio calcolato ma un obbligo.