

MORTE A IMOLA. Polemiche e proposte dopo il sanguinoso week-end della Formula 1

Piquet accusa «È stato un guasto a uccidere Senna»

L'ex campione del mondo non crede ad un errore del connazionale e punta l'indice sulla Williams, parlando della possibile rottura di una sospensione. Oggi si riunisce a Parigi la Fia: cambierà qualche regola?

GIULIANO CAPECELATRO

«Nessuno lo ammetterà mai, ma quasi certamente l'incidente è stato causato da una rottura meccanica, probabilmente ad una sospensione posteriore». Scende in campo, dalla lontana San Paolo, Nelson Piquet, tre volte campione del mondo di Formula 1 oggi relegato in formule minori, un carattere irrequieto, una lingua sempre tagliente. Lui, carota di Rio de Janeiro, che con il paulista Ayrton Senna non ha mai avuto rapporti teneri, non crede all'errore del connazionale, che qualcuno invece ha tentato di accreditare. «Non può essere stato un errore umano, perché quella curva è come un rettilineo e si affronta girando il volante di pochi centimetri». Ma che si rinfaccia a fare luce sulla tragedia di Imola, Piquet lo esclude. «La macchina è troppo distrutta», argomenta. «Neanche la perizia ordinata dalla giustizia italiana potrà scoprire le cause di quell'incidente».

Ayrton Senna e Roland Ratzenberger, il maledetto week end di Imola, bagnato di sangue. E la scure di reazioni, polemiche, accuse, proposte. Qualcosa deve cambiare, sembra essere la parola d'ordine. Purché la postilla inesperta non sia: perché nulla cambia. Ha una voglia sfrenata di cambiamenti Michele Alboreto, che mette sotto accusa il circuito di Imola. E non solo. «Ci sono altri due circuiti altrettanto pericolosi: Silverstone e Spa. Hanno dei punti pista folli. Questi sono i tre autodromi in cui bisognerebbe mettere le mani domani mattina. C'è anche Montreuil...».

Cambiamenti? Invoca anche Alain Prost, «il guaio - commenta - è che chi fa le regole non si è mai seduto dentro una monoposto». E gli interessi confliggono. Un Gran premio è una giostra che vale miliardi. Prendere in affitto una gara costa qualcosa come cinque milioni di dollari, circa otto miliardi di lire. Li ha spesi il miliardario giapponese Tanaka, che si è levato lo sfizio di vedere i talenti del volante

scorrazzare nel suo giardino di casa su quei giocherelli luccicanti. Li spende la Sagis, che gestisce il Gran premio di San Marino che si corre ad Imola.

Chi investe cifre simili, confidando a sua volta nei soldi che ricaverà dalla vendita dei biglietti e dall'affitto di spazi del circuito per i cartelloni pubblicitari e per gli accampamenti degli sponsor, non può neppure immaginare che non gli torni qualcosa in tasca. Ad Imola, domenica, gli spettatori paganti erano centomila. Il ventaglio dei prezzi andava dalle 30.000 alle 380.000 lire. Se la gara fosse stata annullata, dopo appena sette giri quei soldi avrebbero dovuto essere restituiti.

Certo, la Sagis, a quel punto, si sarebbe rifatta con Bernie Ecclestone, il padrone della Formula 1 nella veste di presidente della federazione costruttori, l'uomo che vende in tutto il mondo i suoi spettacoli sportivi. Questo nobile balletto di interessi ha dato via libera ad una gara irrorata dal sangue.

«A Montecarlo entrò ai box, che lì sono sistemati tra gli alberi, a cinquanta all'ora. Se sono intelligenti, i miei colleghi faranno la stessa cosa». Non c'è limite di velocità nella corsia dei box. Alboreto lo ha ricordato dopo l'incidente che ha spedito all'ospedale quattro meccanici, colpiti da una ruota staccatasi dalla sua Minardi. Ma i box, oggi, sono superaffollati: la reintroduzione del rifornimento in gara ha più che raddoppiato il plotone dei meccanici. Così il pilota italiano ha deciso di adottare una soluzione unilaterale.

Ma i piloti, a loro volta, sono una categoria divisa. Roland Ratzenberger, il cui nome sarebbe già oggi dimenticato se non fosse morto ventiquattro ore prima di Senna, aveva raggranellato qualche soldo nelle gare giapponesi e si era presentato in Formula 1 con una valigia carica di dollari. Quanto bastava perché la Simtek, scuderia inglese all'esordio e in cerca di gra-

no, gli garantisse un posto per cinque Gran premi. Ma che rapporto poteva esserci, che comunanza di interessi, tra l'austriaco e i top driver, che guadagnano miliardi da destinare ai discreti forzieri di Montecarlo?

Perciò la Formula 1 è un universo tolemaico, con un centro rigidamente fisso: il denaro. Si cambia, solo in vista di un tornaconto economico. Ecclestone reintroduce i rifornimenti in corsa per aumentare il tasso di spettacolarità, ridotto in pratica a zero negli ultimi anni, cioè per richiamare più pubblico e, soprattutto, per risolvere un'auldince in grave crisi. La vendita dello spettacolo alle televisioni del mondo, che poi rivendono gli spazi pubblicitari, rappresenta il cespite fondamentale della F1.

I rifornimenti vanno aboliti. È stato il primo grido dopo il bagno di sangue di Imola. Perché, affrancate dall'assillo del consumo di carburante, le case costruttrici hanno portato i motori a potenze inimmaginabili. I piloti sono tutelati da paludamenti fantascientifici. Ma c'è un tallone d'Achille: il collo, sottoposto a colpi di frusta micidiali. Alle velocità della F1 si può arrivare alla recisione delle vebre e del midollo. Con morte immediata. «Effetto ghiottina» è stata l'agghiacciante definizione per Roland Ratzenberger. Il martirio di Ayrton Senna contempla anche la frattura multipla della base cranica.

Sono cambiate le gomme. Ma gomme più strette, su macchine più veloci, hanno solo l'effetto di aumentare l'instabilità. Le sospensioni attive, o intelligenti, in soldoni il controllo elettronico dai box del motore, è stato messo al bando. In teoria, con l'intento riequilibrare la situazione tra team potenti e scuderie minori. Il divario tra grandi e piccoli è rimasto inalterato, se non si è ampliato, e le sospensioni attive avrebbero forse potuto salvare una vita.

«Se si vogliono evitare altre morti bisogna cambiare le regole», ammonisce ancora Alboreto, ricordando come proprio Senna fosse il più sensibile ai problemi della sicurezza. Oggi si riunisce a Parigi il vertice della federazione internazionale. Il clima è troppo teso perché non adotti qualche contromisura. Ma potrebbe anche essere una mano di vernice, tanto per far vedere. E tra una settimana, nella cornice dorata di Montecarlo, tra qualche lacrima di circostanza ed un sospiro sulla caducità dell'uomo, tutto sarà già consegnato agli archivi della memoria.



Massimiliano Rossi

Quegli eroi senza coraggio

SIEGFRIED STOHR
 EX PILOTA DI F1

LEGGENDO il libro di Enzo Ferrari, «Piloti che gente», ho sempre pensato che Ferrari amasse davvero i suoi piloti anche se dopo l'incidente delle Mille Miglia del 1957 fu paragonato a Saturno che divorava i propri figli: i suoi piloti di Formula 1 eroi del coraggio, ma anche eroi che si immolavano sull'altare della velocità. Ma sono davvero degli eroi, sono davvero coraggiosi i piloti? Secondo me, no. E ne sono ancora più convinto oggi dopo aver letto e ascoltato le interviste dei miei ex colleghi di Formula 1: qualcuno dice di ridurre la velocità nei box, qualcuno maledice i muretti che a suo tempo furono benedetti da Villeneuve, qualcuno propone di mettere delle barriere «morbide» davanti ai muri... Tutti vedono soluzioni parziali, magari giuste, ma nessuno ha memoria «storica», nessuno fa un discorso «politico» su come si amministra e su chi decide nello sport dell'automobile.

Unica eccezione, Clay Regazzoni. Certo, il pilota che siede nell'abitacolo ha bisogno di soluzioni immediate, guarda all'oggi e non in prospettiva. Ma come fa a non accorgersi che i piloti non contano nulla? I piloti devono guidare e basta! Manovalanza del volante, così sono sempre stati considerati dai padroni del vapore della Formula 1. Ricordo il primo sciopero dei piloti a Zolder nel 1981, quando interrompemmo la procedura di partenza per protestare insieme ai meccanici per la larghezza della corsia box dove due giorni prima un meccanico di 17 anni era stato ucciso dalle ruote di una Williams. Quel giorno Michele Alboreto, oggi paladino della sicurezza in Tv, non si unì a Villeneuve, Alesi, Prost, LaFitte, Prost, Arnoux e al sottoscritto, perché era un giovane pilota che temeva di perdere il posto. E l'anno successivo, complice il ritorno di Lauda, i piloti si chiusero in una stanza d'albergo uniti nella protesta non per la sicurezza, ma per le minacce di vedersi imposto un cartellino come i calciatori. Non rimasero però uniti a lungo: Teo Fabi, con la scusa di fare la pipì, andò a spifferare tutto a Ecclestone.

Eroi, uomini coraggiosi... forse ci vuole più coraggio ad avere delle idee e a difenderle che a pigiare il piede sul gas. Specie in un ambiente dove la valigia di dollari che si porta in dote conta più delle capacità di guida. E negli ultimi anni, di sicurezza si è parlato sempre meno. Nel 1986 era morto Elio De Angelis per la rottura dell'altone, lo stesso guasto che ha ucciso Ratzenberger. E anche il più grande, Ayrton Senna, è stato tradito dalla sua macchina e sbattuto contro un muro. Lo rivedo nelle immagini di repertorio: nel primo piano del casco vedo solo i suoi occhi che guardano nel vuoto e nascondono i pensieri di un pilota prima del via. Quei pensieri li conosco e anche quello sguardo. E se dietro a quello sguardo il pubblico vede gli occhi di una campione, la sua decisione, la sua forza, io oggi vedo solo la sua fragilità.

L'INTERVISTA. Alessandro Nannini: la sicurezza in pista, i regolamenti, l'Associazione piloti...

«Ecco cosa si prova a correre dopo una tragedia»

«È stata solo sfortuna, tre giorni di sfiga mai vista». Alessandro Nannini parla della morte di Senna e Ratzenberger, di quel podio a fine gara, del problema della sicurezza. Un appello alla Fia: «Date più potere ai piloti».

ANDREA GAIARDONI

di traiettoria all'inizio e non al centro della curva. Inespugnabile. No, non credo a un errore di Senna. Quello scintillio che si nota dalle riprese del «camera-can» di Schumacher è provocato da una sconnessione dell'asfalto. Potrebbe aver ceduto una sospensione, ma la macchina avrebbe continuato a toccare l'asfalto.

Quel che stupisce è l'assoluta mancanza di reazione di Senna. Non potrebbe aver avuto un male?

Sì, potrebbe essere, ma bisogna vedere che tipo di male. Anche se sei a trecento all'ora e ti senti male qualcosa inventi, la trovi da qualche parte la forza di reagire... E così pericolosa quella curva?

Mah, non più di altre. Sono uscito anch'io una volta al Tamburello, c'era stata un'incomprensione con De Cesaris, ho messo le ruote sull'erba, ma ho strisciato lungo il muro.

Molti, in queste ore, chiedono di togliere quei muri dalle piste.

Sulla sicurezza bisogna parlare chiaro. Il muretto lì, con quell'angolo che parte non dalla pista, ma più a destra, non ha proprio senso. O fai una via di fuga di 500 metri, oppure tanto vale mettere il muro lungo il bordo della pista, se perdi il controllo riesci a tenerlo sul fianco della macchina, l'accompagna insomma. Come a Indianapolis.

Altri ancora chiedono di metter gomme davanti ai muri per attardare gli urti...

Forse le gomme avrebbero diminuito la violenza dell'urto di Senna. Quello di Ratzenberger sicuramente no.

I regolamenti sono tornati sotto accusa.

Ma come si fa a dare colpe a questo o quello? È vero, per quattro o cinque anni la federazione si è adagiata in tema di sicurezza. Ma è pure vero che incidenti non ce n'erano. Come è vero, purtroppo, che nessuno pensa a spendere soldi quando non muore nessuno.

Ora qualcosa si farà certamente, che so, le cilindrate potrebbero scendere a 2.500, le velocità nei box ridotte. Ma negli ultimi dieci anni tantissime cose sono state fatte. Pensa alle scocche delle macchine, dopo quelle botte che hanno dato, sono rimaste intatte. Il vero problema invece è la decelerazione da 300 a zero, le sollecitazioni testa-collo. Lì si può pensare a qualcosa. Ma resta il fatto che una gara di automobilismo resterà sempre pericolosa e che sempre ci saranno incidenti.

Jackie Stewart accusa i piloti di aver perso «potere», di non essere in grado di prendere decisioni comuni, come invece avveniva ai suoi tempi.

È vero, ma organizzarsi non è facile. I piloti più giovani, ad esempio, quelli appena arrivati in F1, hanno paura che se si rifiutano di correre per un qualsiasi motivo, lo sponsor dica loro: sai che c'è? Fatteli dare da qualcun altro, i soldi. E allora corrono, a qualunque costo.

Solo la Fia potrebbe cambiare le cose. La butto lì, eh, ma se dessero a una eventuale Associazione Piloti la possibilità di revoca delle licenze per correre in F1, allora forse... A maggioranza: volete correre a tutti i costi? E noi vi ritiriamo le licenze. Ci penserebbero due volte prima di opporsi.

Domenica a Imola: sareste salito su quel podio?

Sì, senza dubbio. L'incidente e la gara sono due cose differenti. E poi mi sembra che non ci siano state particolari scene di euforia. Per Larini è stato un risultato enorme il secondo posto, non fosse successo quel macello avrebbe fatto salti di gioia fino a sbattere il capo al cielo. Invece si è contenuto, giustamente. Bisogna pensare pure a questi ragazzi. Non è giusto prenderli a calci nel sedere. Pensa cosa vuol dire in quei momenti rimontare in macchina, dover tenere giù il piede al Tamburello e sperare di non rompere proprio lì. Questa paura l'hanno tenuta per

cinquantasei giri, mica uno...

Che rapporto avevi con Senna?

Non eccezionale, un paio di volte siamo andati a cena, niente di più. Ma è normale, si fa amicizia con gli italiani. Insomma, non era Riccardo (Patrese).

Ma litigò?

Ci toccammo una volta in Ungheria, ma niente di speciale, capita con tutti prima o poi.

E da un punto di vista tecnico? Se non il migliore, era sicuramente tra i primi tre.

C'è nausea tra gli appassionati di Formula 1...

È normale, ma passerà, ne sono sicuro. Questo sport non è finito. È vero invece che sta passando un periodo di crisi. Perché non c'è rimasto più nessuno, nessun personaggio vero. A parte Berger e Alboreto, ci sono solo un gruppo di ragazzi. Anche se alcuni sono bravissimi, come Schumacher.

Ma allora, Nannini. Cos'è successo a Imola?

Tre giornate di sfiga mai vista.