

MORTE A IMOLA. Parla Massimiliano Biaggi, leader del Motomondiale nella classe 250



Il pilota Massimiliano Biaggi, pilota dell'Aprilia

Carta d'identità

Massimiliano Biaggi è nato a Roma il 26.6.1971. Ha partecipato alle prime gare di motociclismo soltanto nel 1990 vincendo subito il campionato italiano 125 per moto di serie. Nella stagione successiva è passato alla categoria superiore imponendosi nel campionato europeo 250 in sella ad una Aprilia. Nel 1992, sempre con l'Aprilia, ha debuttato nel Motomondiale vincendo il Gp del Sudafrica, e classificandosi quinto nella graduatoria conclusiva. L'anno scorso, passato alla Honda, si è imposto nel Gp di Spagna terminando quarto nella classifica iridata. In questa stagione, tornato all'Aprilia, ha vinto i primi due Gran premi in Australia e Malesia. È il leader della classifica mondiale nella classe 250.



Per non finire sotto due ruote

ROMA. «Spero soltanto che non mi rimanga in testa quell'immagine, quella macchia di sangue sulla pista». Il tavolino sul marciapiede, con un paio di bibite fredde, è uno dei tanti segni della primavera romana. Nel ripensare all'allucinante pomeriggio di Imola, i grandi occhi castani di Massimiliano Biaggi si spalancano ancor di più. Seduto lì con quello sguardo smarrito, all'ombra di uno dei non molti alberi del quartiere Prati, «Max» diventa ancor più giovane dei suoi ventidue anni. Non sembra quasi possibile che quel ragazzo dal volto affilato sia uno dei più grandi centauri in circolazione, il leader del campionato mondiale di motociclismo nella classe 250. «Ero proprio ad Imola - continua Max - a vedere il mio gran premio di Formula 1. Gli organizzatori mi avevano invitato sulla torre di partenza insieme a Cadelora, Tomba, Vasco Rossi... Lì per lì, quando Senna si è schiantato sul muretto, non abbiamo capito che per lui era finita. A farmi pensare al peggio è stata la grande cautela dei soccorritori, il fatto che non lo hanno tirato subito fuori dall'abitacolo. E poi quel sangue...».

Iniziano oggi a Jerez le prove del Gp di Spagna, quarta prova del Motomondiale. Fra i protagonisti Massimiliano Biaggi, il centauro leader iridato della classe 250. «Per prima cosa dovrò scordare quel che ho visto ad Imola...».

MARCO VENTIMIGLIA

quando c'era un incidente in Formula 1 e il pilota usciva indenne dall'abitacolo non si stupiva nessuno, sembrava veramente un gioco. Ecco perché quella macchia di sangue mi ha impressionato, è stata un tremendo richiamo alla realtà. Ma adesso devo togliermela dalla testa. In pista non c'è spazio per i brutti ricordi, quando non si riesce ad allontanarli allora è meglio lasciar perdere».

Il sole di maggio è già caldo, ma da nord arriva un vento freddo che batte la piazza. Il piccolo Max si stringe nel suo giubbotto senza maniche, alla ricerca di calore per un corpo di neanche sessanta chili. «Lo so, in molti pensano che il motociclismo sia ancora più rischioso della Formula 1. Ma io non credo, sulle due ruote si raggiungono velocità minori, soprattutto in curva. E poi le potenze dei motori sono molto inferiori. Con questo non voglio dire che il mio non sia un mestiere pericoloso. Le sciagure succedono in tanti altri sport, però nel motociclismo e nell'automobilismo la velocità e il rischio hanno un'importanza particolare». Veramente - gli diciamo - molta gente pensa anche qualcosa d'altro, che voi del motociclismo siete un

po' tutti matti... Max non raccoglie la provocazione, si allontana soltanto dal bordo del tavolo per riflettere meglio, per cercare di spiegare al suo interlocutore il senso di quello che fa. «Che devo dire? Non mi sento un pazzo: correre in moto mi sembra una cosa normale, faccio uno sport che poi è anche il mio lavoro. Io la vedo così. Però, chissà, potrebbero anche aver ragione quelli che dicono che siamo tutti matti...».

Le analogie con la F1

La Formula 1 si interroga sul perché è potuto accadere. Per Max, invece, il motociclismo ha ancora l'occasione di giocare d'anticipo: «Quando ero a Imola ho sentito dire che vorrebbero portare il Motomondiale su quella pista. Beh, ne ho già parlato con dei miei colleghi e posso assicurare che il non correremo mai. Ma non è solo una questione di Imola: la ricerca della sicurezza va affrontata in generale, c'è sempre da migliorare. Per le moto, il problema non è tanto nella velocità e nella potenza, occorre lavorare per garantire spazi di fuga adeguati, per non farci correre troppo vicino ai guard-rail. Io, comunque, sono ottimista. Nel nostro

mondo non è come in Formula 1. Esiste la Imra, l'associazione piloti presieduta da Franco Uncini, che riesce a far sentire la nostra voce». Dopo il week end di Imola, però, viene da domandarsi se non esista una pista a rischio, un circuito da cancellare anche nel Motomondiale. Max ci pensa un po' e poi tira fuori un nome: «Salisburgo. Sì, Salisburgo. Ci andremo fra due settimane e purtroppo non è una pista molto sicura. È un tracciato ricavato fra le montagne, ci sono degli spazi di fuga ridotti e guard-rail pericolosi».

Il motorino rosso metallizzato, naturalmente Aprilia, brilla a pochi metri da Max. In sella a quello scooter lui può sembrare tranquillamente un liceale, uno dei tanti giovani che di pomeriggio popolano le strade delle metropoli. «Io preferisco muovermi così, e poi sono per le cose semplici, non mi piace sbattere i soldi in faccia alla gente. Certo, mi sarei potuto presentare all'intervista con la Ferrari - ho una Testarossa nel garage di casa - ma poi avrei dato un'immagine falsa di me. Nelle grandi città si vive già abbastanza di apparenze perché mi ci metta pure io». Max è la sua città, un legame intenso che durante gli anni dell'adolescenza si concretizzava nel tifo sfegatato per la Roma, spesso seguita anche nelle trasferte di campionato. Poi, già diciottenne, un amico lo invitò sul circuito di Vallelunga per provare a fare qualche giro con la motocicletta. «Ci andai soltanto per curiosità, a quei tempi il mio sport era il calcio, avevo la testa solo per il pallone. Provai con la moto da strada che avevo comprato da appena un mese e mi resi conto che avevo delle qualità. Si appassionò anche mio padre che cominciò a

farmi da sponsor e da meccanico, insomma un po' di tutto. L'anno dopo, era il 1990, vinsi il campionato italiano 125 per moto di serie. Nella stagione successiva sono arrivato primo nel campionato europeo 250 e questo mi ha spianato la strada per partecipare al campionato del mondo».

L'apparizione di Max sulle piste del Motomondiale non è passata inosservata. Più lui andava forte, più fiorivano i commenti al vetriolo sul suo conto. Un crescendo di polemiche che è andato avanti sino ad oggi, come testimoniano i nomignoli, «l'antipatico» o «il cavaliere nero», con cui il romano viene spesso etichettato sui giornali. «Probabilmente - spiega Max - non risulterebbe simpatico a qualcuno dei miei colleghi. Il fatto è che nell'ambiente dei piloti dopo le prove e le gare si usa scambiare le proprie impressioni. Facevo così pure io finché non mi sono reso conto che come giravo le spalle ne dicevano di tutti i colori sul mio conto, magari soltanto perché ero stato

più veloce degli altri. A me questa ipocrisia non va giù, e allora ho preferito stare soltanto con poche persone fidate lasciando perdere il resto». Un attimo di pausa e poi salta fuori un'altra spiegazione, questa volta legata alla cartina geografica: «I piloti italiani sono quasi sempre del nord, spesso emiliani o romagnoli. Un romano ai vertici del motomondiale non s'era mai visto, e la cosa può anche aver dato fastidio. Certi discorsi sui romani l'ho sentiti anch'io: "Non fate niente, vi divertite, mangiate, bevete". Per chi la pensa così deve essere stato scioccante essere "bastonato" in pista proprio da un romano! L'importante, comunque, è che non si esageri nel montare alcune nvalità, tipo quella mia con Loris...».

Il duello con Capirossi

...Loris: alla fine, mentre il traffico della città cresce come una marea, inequivocabile segno del ritorno dal lavoro, spunta fuori il nome dell'avversario per eccellenza. Loris Capirossi, il precocissimo romagnolo già campione del mondo quando Max neanche aveva assaggiato una pista, il pilota che però è ora costretto ad inseguire lo scatenato Biaggi di inizio stagione. «Su me e Capirossi se ne sono dette tante. Non è vero che Loris mi stia antipatico, io mi aspetto soltanto che lui mi rispetti come avversario, che abbia stima del mio modo di correre. La stessa stima, del resto, che ho io di lui. Qualche volta fra noi due c'è stata qualche parola di troppo, ma pazienza, io non ho difficoltà a stare in mezzo alle polemiche, per me alla fine contano i fatti. Sono come un pugile che incassa un sacco di cazzotti. Tanto, prima o poi il colpo che fa male lo tiro io...».

Oltre un milione di persone per i funerali

Oltre un milione e mezzo di persone hanno preso parte a San Paolo del Brasile alla processione dei funerali di Ayrton Senna, rimasto ucciso nel drammatico incidente di domenica durante il Gran Premio di F1 di San Marino. Una folla silenziosa e commossa ha seguito il feretro del pilota per 17 chilometri, la distanza dal palazzo del parlamento, dove era stata allestita la camera ardente, fino al cimitero di Morumbi, dove Senna è stato sepolto. Al cimitero erano presenti solo i familiari e alcuni cari amici di Senna, tra cui Damon Hill, Frank Williams, Ron Dennis, Jackie Stewart, Nelson Piquet. Presenti anche Alain Prost, Gerhard Berger, Rubens Barrichello, Emerson Fittipaldi, Thierry Boutsen e Christian Fittipaldi. La famiglia del tre volte campione del mondo non ha voluto che partecipassero alla cerimonia Max Mosley, presidente della federazione internazionale automobilismo, e Bernie Ecclestone, presidente dell'associazione costruttori di F1.



Barrichello ai funerali di Ayrton Senna

LE INDAGINI. Una gomma sgonfia sulla Williams. Film anche su Ratzenberger Senna, la verità in un video amatoriale?

ANDREA GAIARDONI

ROMA. Basta chiudere gli occhi per rivedere quelle immagini, la Williams di Senna che brucia il rettilineo d'arrivo, che si scompone appena in uscita, che sfreccia fino al Tamburello, la sconnessione sull'asfalto, la coda del bolide che sprigiona scintille toccando terra, e poi quell'improvviso, innaturale, il logico scarto sulla destra mentre la curva è a sinistra, perché? Perché Senna non fa nulla? C'è il muro lì davanti, sembra un muro ma è una calamita: la Williams lo punta, poi lo schianta, 300 all'ora. Della macchina resta lo scheletro, del pilota meglio non pensarci. Nei giorni scorsi, ma ancora adesso, ci siamo tutti ubriacati di quelle immagini, forse per cauterizzare una ferita che faceva troppo male. Ma non abbiamo visto tutto. Il «Circus» della Formula 1 regala a ogni spettatore venti, trenta occhi per seguire la gara: le telecamere fisse lungo la pista, quelle mobili ai box, le riprese dall'alto (elicotteri o più spesso dirigibili), le microtelecamere in-

stallate all'interno dei bolidi, per offrire più brividi ai telespettatori, per far capire alla gente cosa si prova a guidare quelle macchine, per far vedere come schizza via un albero o un muro quando vai a trecento all'ora... Uno degli «occhi», però, manca all'appello, forse il più importante; quello che potrebbe dar modo ai magistrati di appurare la verità sulla tragedia di Imola: sono scomparse le immagini trasmesse dal «camera-car» di Ayrton Senna. Il primo a porsi questa domanda (ovvia, d'accordo, ma nelle quarantotto precedenti a nessuno era venuto in mente) è stato uno spettatore che martedì scorso, durante uno speciale trasmesso da «Italia Uno», ha chiamato in studio. Alla domanda «che fine hanno fatto quelle riprese?» ha risposto Andrea De Adamich, ex pilota ed ora commentatore, per la rete Fininvest, del mondiale di F1. E ha spiegato che le immagini del «camera-car» di Senna sono in ma-

no alla Foca, la Federazione internazionale costruttori, che ne detiene in qualche modo la «proprietà». Ora, perché farle sparire (e così in fretta) dalla circolazione? C'è forse qualcosa di imbarazzante impresso su quel nastro? Un'immagine eloquente? O non magari l'ultimo grido di Ayrton Senna prima dello schianto? Solo ipotesi, certo, ma alla magistratura quelle riprese potrebbero essere davvero utili. Potrebbe invarle al «Cineca» di Bologna, un centro di calcolo già utilizzato per la scomposizione di foto aeree. Quelle apparecchiature, infatti, potrebbero vedere (e analizzare) sfumature che l'occhio umano non può cogliere.

Ma c'è di più. Oltre alle immagini «ufficiali», spuntano ora due filmati amatoriali che riprendono tutte le fasi degli incidenti di Ratzenberger e di Senna. Filmati che non sono stati ancora consegnati ai magistrati, ma dai quali è possibile ricostruire un attendibile dinamica di quanto è accaduto. Parliamo da Ratzenberger: le immagini mostrerebbero chiaramente il cedimento

della sospensione anteriore sinistra, che a sua volta ha causato la già nota rottura del «baffo». Ora, l'ipotesi più probabile è che il «baffo», staccandosi, abbia urtato il braccetto della ruota anteriore sinistra girandola verso il lato opposto della pista. Verso il muro, appunto, dove, Ratzenberger è andato a schiantarsi.

E poi Senna. Si vede la Williams che subisce con violenza la famosa sconnessione della pista, che picchia duro sull'asfalto. A quel punto la macchina si stacca di qualche centimetro da terra e praticamente «vola» contro il muro, senza più possibilità di controllo. Due a questo punto le ipotesi: la prima è quella nota, cedimento della sospensione posteriore. Della seconda non si è ancora mai parlato: Senna potrebbe aver avuto problemi di pressione su una gomma. Il che giustifica due dati di fatto: la perdita di assetto con l'auto più bassa del dovuto (e lì, l'abbiamo capito, è questione di millimetri) e l'urto violento su una sconnessione obiettivamente lieve, che infatti

non ha causato problemi ad altre vetture. E sul perché la gomma di Senna possa essersi sgonfiata (non di colpo, ma poco per volta), si fa largo un'ipotesi inquietante. Dopo lo spettacolare incidente in partenza tra Pedro Lamy e J.J. Lehto, con pezzi e frammenti di vetture sparsi lungo tutto il rettilineo, la corsa non è stata sospesa, la pista non è stata pulita. È bene ricordare che dopo l'incidente di Ratzenberger gli addetti hanno impiegato più di un'ora per rimuovere detriti e la-

vare quel tratto di circuito (i frammenti di fibra di carbonio possono essere tanto pericolosi quanto invisibili). Invece il direttore di gara, il belga Roland Bruynseraede, ha fatto subito entrare la «safety car», dietro la quale si sono accodate le monoposto in gara. La prima era quella di Ayrton Senna, che ha avuto quattro giri di tempo per raccogliere sulle sue gomme chissà quanti detriti. Poi la «safety car» è uscita, i bolidi sono ripartiti. Un solo giro, poi la morte.