

F1 SOTTO ACCUSA.

Ecclestone e Mosley sono decisi a non fermare il Circus. Basteranno le solite promesse per fermare la rivolta?

Piloti in assemblea Contro Fia e Foca l'arma dello sciopero

DAL NOSTRO INVIATO

GIULIANO CAPECELATRO

MONTECARLO. «Domani mattina (oggi per chi legge, ndr) saremo lì. Vedremo chi ci sarà e chi non se la sentirà di venire. Ci contatteremo», annuncia un Michele Alboreto particolarmente bellicoso. La riunione dei piloti è convocata per le nove del mattino. Nella sede dell'Automobil club di Monaco. Un appuntamento, nato sull'onda emotiva della tragedia di Imola, che acquista ulteriore drammaticità attuale dopo l'incidente a Karl Wendlinger. Il destino della Formula 1 è, in teoria, nelle mani dei piloti. Che i notabili delle federazioni internazionali, automobilistica e dei costruttori, accendono il semaforo rosso qui a Montecarlo, è da escludere. Sarebbe uno sgarbo all'ospitatissima famiglia Rianeri, che tanto a cuore ha le sorti dell'automobilismo sportivo. Sarebbe uno sgarbo alle ospitatissime banche monegasche, che tanto a cuore hanno le finanze dei signori della Formula 1, manager, dirigenti e anche piloti. Sarebbe uno sgarbo all'ospitatissima industria del turismo, che tanto a cuore ha le esigenze dei suoi clienti, cui offre spettacoli di altissimo livello e intrattenimenti piacevolissimi e costosissimi davanti ad un tavolo verde e ad una pallina che gira beffarda su una roulette. Bernie Ecclestone, presidente della Foca (la federazione costruttori) è un uomo d'onore, non da sgarbi. Uomo d'onore è anche la sua ombra, Max Mosley, presidente della federazio-

ne automobilistica; neanche da lui potrebbe venire uno sgarbo. Comunque vadano le cose a Nizza, il Gran premio di Monaco si farà. Come si è fatto il Gran premio di Imola. A meno che... a meno che i piloti oggi non decidano per un colpo di testa. «Noi piloti non abbiamo potere. Non siamo niente, dobbiamo cercare l'unità che ci potrà rendere forti», è la sconsolata analisi di Jean Alesi. Non sa nulla, il ferrarese, delle condizioni di Wendlinger. La congiura del silenzio funziona. Gerhard Berger, che ha già perso con Senna e Ratzenberger due amici, sa soltanto che il suo connazionale ha avuto un trauma cranico, ma che non ha riportato fratture. «Per la Formula 1 è finito un periodo fortunato, durato quasi una decina d'anni. Da Imola la ruota della fortuna ha perso a girare in senso inverso». È lui uno dei punti di riferimento dei piloti che tentano di organizzarsi, in lobby più che in movimento sindacale. «L'importante - commenta - è non credere che si possa cambiare tutto di colpo. Bisogna procedere cauti per fare le cose bene e con chiarezza». E già affiora un tono diplomatico che potrebbe tarpare sul nascere le ali alle rivendicazioni dei piloti. Berger ha risolto da poche ore i suoi dubbi. Fino a ieri mattina non si sapeva se avrebbe corso, o se avrebbe deciso per l'addio alle corse. Gira voce che gli organizzatori del gran pre-

mio monegasco avrebbero esercitato sull'austriaco «forti pressioni». Lui smentisce recisamente: «Non ho parlato con nessun organizzatore». Una situazione delicata. Un'unità che sembra una chimera. I piloti sono una società divisa in caste: di fronte ai top driver, che possono vantare guadagni miliardari da destinare ai forzieri monegaschi, ci sono gli avventizi, i figli di buona famiglia o di padri famosi, come Paul Belmondo jr, figlio del celeberrimo Jean Paul, in predicato di interpretare (il figlio, non il padre) il ruolo di Ayrton Senna sugli schermi, che corre perché non gli mancano di certo i soldi e può levarsi lo sfizio di giocare con quelle macchinette così potenti. E ci sono quelli che tentano la fortuna. Come Roland Ratzenberger. Raggranello qualche soldo in formule minori e lo investono nell'empireo automobilistico. Se il colpo riesce, può cominciare la scalata ai vertici del campionato. E come giocare tutti i propri risparmi alla roulette. Un precedente illustre, uno sciopero, esiste. Fu a Kyalami, Sudafrica, nell'82. Formarono un blocco compatto, da Prost a Lauda, da Prost ad Arnoux. C'era in ballo un «diritto individuale», la procedura per ottenere la superlicenza, che la federazione voleva vincolare all'appartenenza ad una sola scuderia. Bastò una blanda promessa a far tornare in pista i piloti. Sulla sicurezza, potranno ancora accontentarsi di blande promesse?



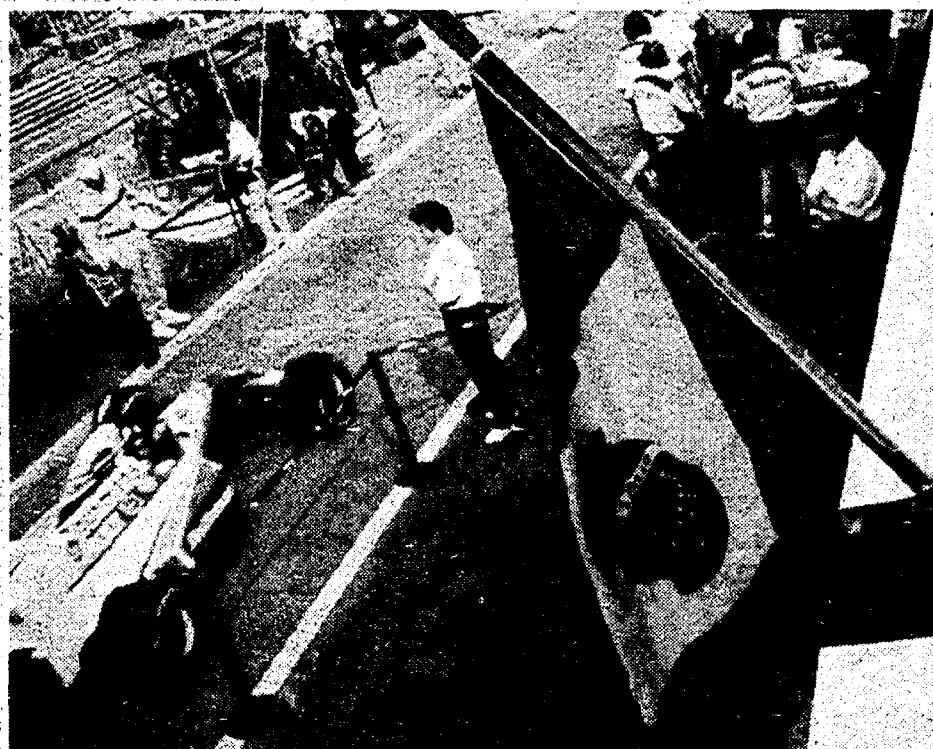
Wendlinger soccorso dopo il grave incidente ieri a Montecarlo

Gautreau/Epa

Schumacher il più veloce nelle prove

Il tedesco Michael Schumacher, alla guida della Benetton, ha ottenuto il miglior tempo nella prima sessione delle prove ufficiali valevoli per il G.P. di Monaco con il tempo record di 1'20"230. Questa nel dettaglio la classifica:

- 1) Michael Schumacher (Ger/Benetton) 1'20"230
- 2) Martin Brundle (Gbr/McLaren Peugeot) 1'21"580
- 3) Mika Hakkinen (Fin/McLaren Peugeot) 1'21"881
- 4) Gerhard Berger (Aut/Ferrari) 1'22"038
- 5) Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1'22"521
- 6) Damon Hill (Gbr/Williams Renault) 1'22"605
- 7) Pierluigi Martini (Ita/Minardi) 1'23"162
- 8) Erik Comas (Fra/Larrousse) 1'23"514
- 9) Mark Blundell (Gbr/Tyrrell Yamaha) 1'23"522
- 10) Gianni Morbidelli (Ita/Footwork) 1'23"580
- 11) Christian Fittipaldi (Bra/Footwork) 1'23"588
- 12) J.J. Lehto (Fin/Benetton) 1'23"885
- 13) Johnny Herbert (Gbr/Lotus Mugen Honda) 1'24"103
- 14) Olivier Beretta (Fra/Larrousse) 1'24"126
- 15) Ukyo Katayama (Gia/Tyrrell Yamaha) 1'24"448
- 16) Andrea De Cesaris (Ita/Jordan Hart) 1'24"519
- 17) Rubens Barrichello (Bra/Jordan Hart) 1'24"731
- 18) Olivier Panis (Fra/Ligier Renault) 1'25"115
- 19) Michele Alboreto (Ita/Minardi) 1'25"421
- 20) Pedro Lamy (Por/Lotus Mugen Honda) 1'25"859
- 21) David Brabham (Aus/Simtek) 1'26"690
- 22) Eric Bernard (Fra/Ligier Renault) 1'27"694
- 23) Paul Belmondo (Fra/Pacific Ilmor) 1'29"984
- 24) Bertrand Gachot (Fra/Pacific Ilmor) 1'48"173



Simon/Epa

L'INCHIESTA. Il baffo dell'auto di Ratzenberger era custodito da un tifoso

Ai giudici lo spoiler Simtek

I magistrati hanno sequestrato ieri l'alettone della Simtek, a bordo della quale, il 30 aprile scorso, morì il pilota austriaco Roland Ratzenberger. Interrogato il barista che l'aveva portato via da Imola per tenerlo «come ricordo».

DALLA NOSTRA REDAZIONE

FULVIO ORLANDO

BOLOGNA. I carabinieri di Bazzano si sono presentati al bancone del «Nazionale», il suo bar, alle otto in punto di ieri mattina. E come aveva promesso, Salvatore Straniero ha consegnato loro il famoso «spoiler» scomparso. «Eccolo, è proprio quello di Ratzenberger» ha confermato ai militari. In questo modo la magistratura ha acquisito quello che potrebbe essere l'ultimo pezzo dell'auto sulla quale il pilota austriaco perse la vita. «Un po' mi è dispiaciuto - dice il barista - l'avrei tenuto volentieri come un ricordo. Ma so bene che servirà ai giudici».

Due ore più tardi il signor Salvatore era a Bologna, al comando della polstrada. «Mi hanno interrogato per una mezz'ora. Per la verità sembrava volessero portarmi a Imola, poi si sono accontentati della deposizione. Del resto i fatti sono molto semplici: avete presente dove si è schiantato Ratzenberger? - ho detto - Beh, quattro metri più in là è piovuto lo spoiler». È preoccupato, signor Salvatore? «Non più. La polizia mi ha spiegato che sono solo un testimone. Ho chiesto se potevo avere una copia dell'interrogatorio: mi hanno risposto di no». Il barista di Bazzano era dietro la curva «Villeneuve» quel maledetto giorno di fine aprile, quando vide la Simtek guidata dal pilota austri-

co perdere di aderenza e piombare dritta contro il muretto di protezione. Si buttò a terra e pochi istanti dopo, vicino alla sua testa, vide il pezzo di alettone anteriore: nero e viola, con la scritta «Vernilux». Adesso quel brandello di metallo è in un laboratorio dove, nei prossimi giorni, sarà analizzato da tecnici altamente specializzati. Sempre più probabile, comunque, che quell'alettone sia originale, che sia proprio quello schizzato dal muso della Simtek al momento dell'urto. «Ma certo che è quello... Anche la polizia stradale aveva ben pochi dubbi».

E dire che a Bazzano, piccolo comune adagiato sulle colline del bolognese, non c'era angolo in cui non fosse rimbalzato la eco del «ritrovamento». «Mi hanno anche offerto dei soldi perché lo vendessi. Ma ho sempre detto di no - ha detto ancora Salvatore Straniero». Sulla autenticità del pezzo si vedrà in seguito. Intanto il capo della Procura circondariale Francesco Pintor e il sostituto delegato all'inchiesta sulle morti di Ronald Ratzenberger e di Ayrton Senna, Maurizio Passarini hanno disposto il sequestro. Il frammento potrebbe rivelarsi prezioso per stabilire le cause dell'incidente. Assieme ai pezzi della vettura verrà analizzato anche il filmato dell'incidente. Se ne sta occupando il Cineca, centro di calcolo dell'università di Bologna.



Salvatore Straniero mostra lo spoiler dell'auto di Ratzenberger

Le indagini proseguono: è già stato stabilito il lotto di accademici, tecnici ed esperti del mondo delle corse che dovranno svolgere la consulenza sulla serie di incidenti che turbò la gara e le prove di Imola. Al momento, però, non è ancora stata fatta nemmeno una nomina: è ancora in corso la serie di notifiche a tutte le parti interessate alle perizie, quasi tutte residenti all'estero. E non sono ancora stati interrogati come testimoni i tre piloti Gerhard Berger, Michael Schumacher e Damon Hill con i quali si sta cercando di trovare in via ufficiosa (per accelerare i tempi) una data e un luogo (italiano) per consenti-

re l'atto istruttorio. Qualora non fosse possibile con un accordo, per così dire, diretto, si dovrebbe seguire la via della rogatoria nei confronti delle autorità giudiziarie di Austria, Germania e Gran Bretagna, paesi di origine dei corridori. Una procedura che, ovviamente, allungherebbe e non di poco i tempi dell'inchiesta. Quanto al signor Salvatore Straniero, ormai per lui l'inchiesta è finita. Ma... potrebbe anche «ripetersi». «Io non ho dubbi - sospira l'interessato - se capiterà l'occasione raccoglierò altri pezzi. Stando attento che non riguardino incidenti mortali».

Nigel Mansell: «È il momento più triste della mia vita»

INDIANAPOLIS (Usa). Dall'America arrivano i commenti di un personaggio autorevole nell'ambiente delle corse automobilistiche. Ieri, Nigel Mansell, campione del mondo di Formula 1 nel 1992 e campione di Formula Indy nella passata stagione, ha dedicato qualche minuto ai cronisti per parlare di quanto sta accadendo in queste ultime settimane nel circo della Formula 1. Il pilota inglese sta preparando la 500 miglia di Indianapolis, che correrà alla guida della sua Lola Ford Cosworth, ma con il cuore segue le vicende drammatiche che, si stanno susseguendo sui circuiti europei. Mansell, pur non riscuotendo ovunque simpatie, è ancora molto legato a vari personaggi della F1 e non può quindi far finta di nulla.

«Negli ultimi giorni - ha esordito l'ex ferrarista, visibilmente scosso, durante una pausa nelle prove della 500 miglia - ho trascorso i momenti più tristi della mia vita». Poi, il pilota inglese ha continuato: «Il mio amico

Guglielmin ed io abbiamo parlato a lungo di quello che è successo a Senna. Mauricio ha condiviso casa con lui per dieci anni. Quanto a me, non posso dimenticare che ho trascorso con Senna altrettanti anni di corse. Sono seduto qui a parlare di queste cose, ma non riesco ancora a credere che siano accadute, sembra tutto così assurdo».

Dopo aver dato sfogo alle emozioni personali, Mansell ha cercato di descrivere brevemente lo stato d'animo di chi vive nel mondo delle corse: «Vorrei dire che in questo momento la situazione è disastrosa per tutto l'automobilismo, non solo per la Formula 1. Non c'è pilota che non sia stato toccato da quello che è successo nella scorsa settimana. Tra l'altro, c'è da aggiungere che negli ultimi dieci anni ci sono stati molti incidenti orrendi sia nella Formula Indy, sia in F1. Ma la fortuna ha evitato che sfociassero in altre tragedie».