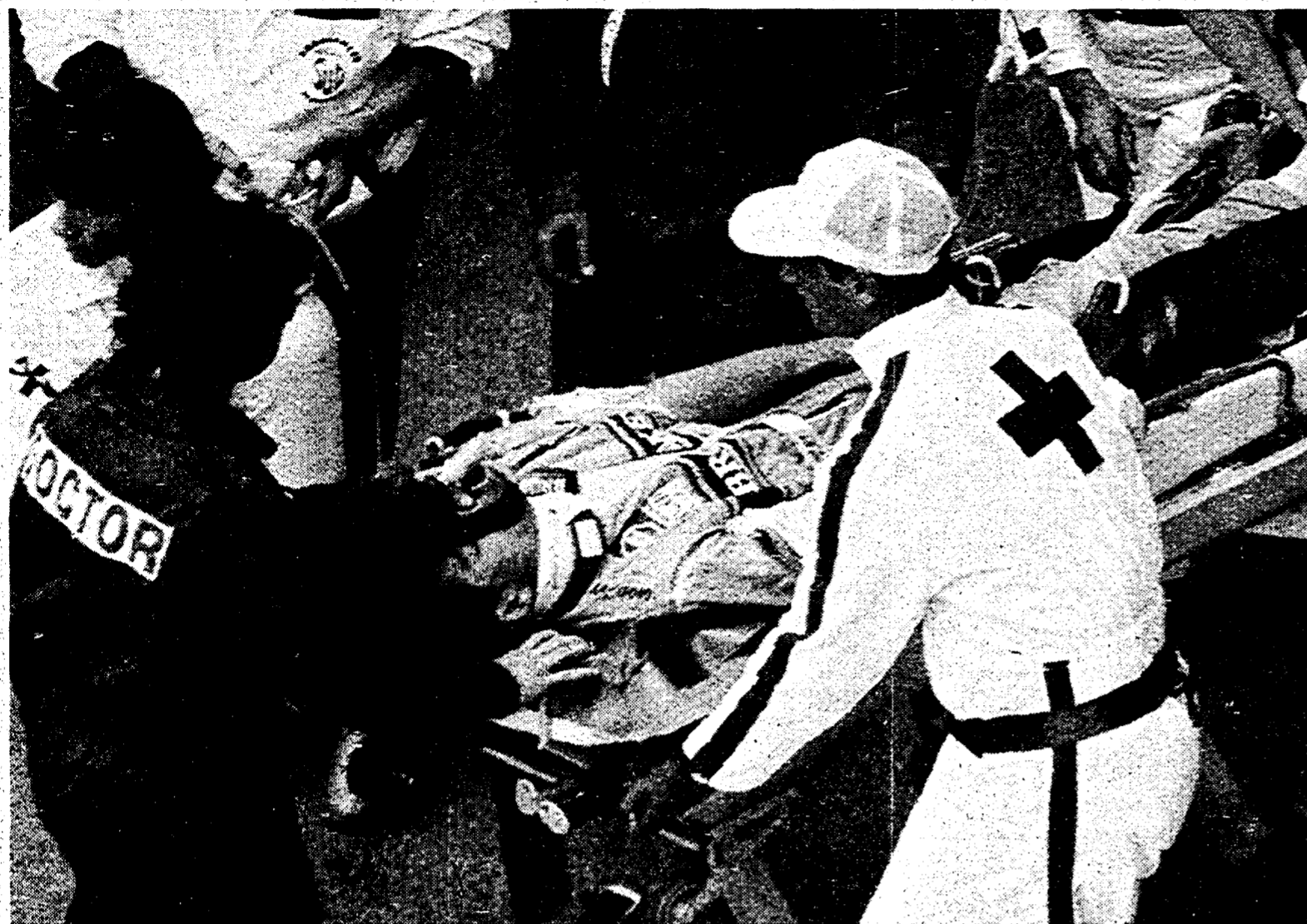


F1 SOTTO ACCUSA.

Dopo i lutti di Imola, gravissimo incidente a Montecarlo
Il pilota austriaco Karl Wendlinger è in coma profondo



Il pilota austriaco Wendlinger viene trasportato in ospedale dopo l'incidente nelle prove libere di ieri a Montecarlo

Gautreaux/Ep

**La Ferrari ci ripensa
«Ci vogliono
nuovi regolamenti»**

■ L'incidente occorso ieri all'austriaco Karl Wendlinger ha riaperto le polemiche nel mondo dell'automobilismo sul problema della sicurezza. Enzo Ferrari, presidente dell'autodromo di Monza, ha rilasciato alcune dichiarazioni. «Non posso commentare l'incidente perché non ne conosco la dinamica»: con questa premessa, Ferrari ha fatto capire di non potere (o volere) esprimersi su quanto accaduto sul circuito di Montecarlo. Poi, comunque, Ferrari ha ribadito la posizione assunta dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana: «La Csaì e l'Automobil Club - ha ricordato Ferrari - hanno richiesto alla Federazione Internazionale di Automobilismo che proponga precise modifiche alla vettura, come la diminuzione della potenza e dell'aerodinamica. In caso contrario, potremmo prendere drastiche decisioni sul Gran Premio di Monza del prossimo settembre».

Per Patrick Faure, presidente della Renault Sport, «i costruttori automobilistici hanno il dovere di impegnarsi per migliorare le condizioni di sicurezza». Il dirigente della casa francese ha dichiarato che non c'è più tempo da perdere: «La Renault non ha intenzione di abbandonare la Formula 1 - ha detto Faure - ma è chiaro che non è più possibile correre in queste condizioni che non garantiscono la sicurezza minima. Abbiamo l'impressione che tutto il mondo capisca come siamo stati "miracolati" per 10 anni e che le macchine sono state mantenute troppo potenti, anche adesso che sono stati eliminati i dispositivi elettronici addizionali. Noi conosciamo le piste e sappiamo dove bisogna agire per renderle più sicure». Una critica non troppo velata, questa, alle decisioni prese a inizio stagione in termini di sicurezza e che ha provocato furibonde polemiche tra le diverse scuderie.

Faure ha anche affermato che è necessario un ampio confronto fra piloti, costruttori e organi federali per decidere quali modifiche apportare ai regolamenti per ridurre gli incidenti. La casa automobilistica francese ha individuato in Alain Prost la persona giusta per trattare in questo delicato momento con le autorità federali: «Noi siamo pronti a sostenere Prost - ha detto Faure - come interlocutore per la federazione. La sua carriera sportiva parla chiaro, ha l'esperienza giusta per rappresentare i piloti, la sua obiettività non può essere messa in dubbio». Ma proprio Prost, che aveva «beccato» Piquet per la sua assenza ai funerali di Senna, è stato aspramente criticato ieri dall'ex-campione del mondo: «Prost ha rivaleggiato con Senna fino all'ultimo giorno - ha affermato Piquet - ha detto tutto il possibile di lui e poi è andato ai funerali. Ho visto molta ipocrisia in queste esequie e la mia educazione non mi consente comportamenti come quello di Prost».

La formula del massacro

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CAPECELATRO

■ MONTECARLO. Come profondo. La voce arriva da Nizza, dove Karl Wendlinger è ricoverato. Un incidente quasi al termine delle prove libere della mattinata. Non ci sono immagini. Sui teleschermi appare soltanto una scritta in inglese e francese: «Il pilota è ancora privo di conoscenza». È come una storia che si svolge su un altro continente, un altro pianeta: le informazioni giungono a rilente, filtrate, deformate, forse anche addomesticcate. È il pianeta Formula 1 che si rinnova su se stesso a difesa di un'immagine gravemente compromessa, bagnata di troppo sangue in troppo breve spazio di tempo. Imola è una ferita che brucia ancora, e Montecarlo si apre con una nuova sciagura.

«No, non ha quasi nulla. Ha già ripreso a parlare», si sente dire una mezz'ora dopo nel paddock, dove si consuma il consueto struscio di

filosofosi e curiosi, di flaneur che si incantano in estasi davanti a Berger, Alesi, Schumacher, delle turbe itineranti del cavallino rampante, che giungono a Montecarlo in processione issando le bandiere rosse, calzando rossi berretti, inalberando gagliardetti con lo stemma sociale.

Sta male Wendlinger, pilota austriaco della Sauber, molto male. Questo lo si capisce da subito. A dispetto del muro di riserbo. È andato a sbattere alla chicane che si presenta all'uscita del tunnel. È uno dei punti più pericolosi del circuito cittadino del principato. Resta svenuto, senza conoscenza, in macchina per minuti e minuti. Anche i soccorsi sembrano provenire da distanze siderali. Arriva un'ambulanza, ma passano ancora minuti e minuti prima che il pilota, rianimato in qualche modo, parta alla volta di Nizza.

Carta d'identità

Karl Wendlinger è nato il 20 dicembre 1968 a Kufstein, in Austria. Cellibe, residente a Montecarlo, noto come il pilota più alto del Circus, ha debuttato in F1 nel 1991 e da allora ha disputato 35 gran premi. I suoi migliori risultati sono stati il quarto posto al Gp di Montréal, in Canada, nel 1992; il quarto posto a Monza, il quinto a Estoril, in Portogallo e i due sesti posti a Montréal e Budapest nel 1993. Quest'anno, Wendlinger aveva chiuso al sesto posto al Gp di San Paolo, in Brasile e si era classificato quarto a Imola.

Wendlinger è considerato del più promettenti piloti del circuito della F1. È un «ragazzo prodigo» che debuttò appena quindicenne, nel 1983, nel karting. Nel 1984 si laureò campione juniores di Germania; nel 1987, fu campione austriaco di formula Ford 1600; nel 1988 fu campione austriaco di F3 e si classificò decimo nel campionato tedesco. Nel 1989 fu campione tedesco di F3. Nel 1990 debuttò con la Mercedes, nella categoria sport prototipi. Nel 1991, si è detto, il grande salto nella F1, alla guida di una Leyton-House, scuderia per la quale ha corso anche nel 1992. Dal 1993, infine, è alla Mercedes Sauber.



È la scena madre di una tragedia già vissuta. Due volte: il sabato e la domenica di Imola, culminati nelle morti di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna. La sceneggiatura si ripete passo dopo passo. La tensione, non ancora allentata, si riaddensa cupa sul gran premio di Montecarlo, tributo all'Olimpo dei ricchi, e all'Eden degli evasori fiscali. Identica è la carenza di notizie, l'assurda ricostruzione per frammenti successivi, spesso approssimativi, del nuovo dramma. Wendlinger viene trasportato in elicottero a Nizza. Ricoverato all'ospedale Saint Roch, nel reparto di neurochirurgia. Ma non per essere operato. La diagnosi parla di «edema cerebrale molto diffuso». I medici hanno deciso di intervenire col cortisone. Nella speranza che la massa si assorba, che la pressione sul cervello si allenti e non causi danni irreversibili. Come grave, si dice, dunque reversibile.

«Ha picchiato con la testa sul guard-rail». Alla velocità di 268 chilometri orari. Questo potrebbe spiegare il trauma cranico. Ma è difficile comprendere come la testa del pilota possa essere arrivata all'altezza del guard-rail. Si parla ancora una volta, di rottura di una sospensione. Ma la Sauber fa sapere che dalla telemetria non appare nessun guasto meccanico. Risulta, invece, che Wendlinger avrebbe frenato in ritardo, tredici metri più avanti del passaggio precedente per questo sarebbe finito fuori. Errore del pilota, dunque. Errori e fatalità: la filosofia della federazione internazionale. Solo una ruota ha ucciso Ayrton Senna, secondo l'ultima versione. E il destino. Che ci si può fare?

Le televisioni replicano fino alla noia l'ultimo incidente della mattinata: la Larrousse di Erik Comas che va in frantumi, una ruota che vola, l'alettone posteriore che rimbalza sull'asfalto; il pilota esce incolume dalla macchina. Ma il filmato dell'incidente di Wendlinger

sembra sparito. Non se ne sa nulla. La spiegazione ufficiale è che le telecamere non erano ancora installate in tutti i punti del circuito.

Alle 15 e 50, oltre quattro ore dopo l'incidente, la Sauber Mercedes dirama un comunicato: «Il pilota è da due ore al centro di rianimazione dell'ospedale Saint Roch a Nizza. Il suo stato è stazionario, sottoposto ad esami clinici e radiologici. I primi risultati saranno disponibili verso la fine del pomeriggio. Funziona molto meglio il telegrafo senza fili che unisce Monaco a Nizza. E le notizie che giungono chiudono il cuore alla speranza. Il coma grave di fine mattinata, nel primo pomeriggio è diventato un «coma profondo». I medici si sono affidati al cortisone: se funziona, se riduce l'edema in quattro, cinque ore, bene; altrimenti bisognerà operare. I genitori chiedono alla stampa discrezione. I medici hanno annunciato un nuovo bollettino per domani mattina, salvo variazioni importanti».

LE REAZIONI. Alboreto: «Il destino non c'entra, dobbiamo fermarci»

I piloti gridano: «Ora basta»

■ MONTECARLO. «Così non si può andare avanti». Lo dicono i piloti, lo sostiene la gente. Mentre i dirigenti della Fia e gli organizzatori scelgono ancora il silenzio. Il mondo della F1, ancora sotto choc dopo le tragedie di Imola, piange anche a Montecarlo. L'austriaco della Sauber Mercedes Karl Wendlinger è in coma profondo, ricoverato nell'ospedale Saint Roc di Nizza dopo l'incidente che l'ha visto protagonista ieri mattina durante la prima sessione di prove libere in vista del Gran Premio di Monaco.

«Tenetevi bene in allenamento perché quest'anno ne avrete da scrivere di cose del genere». Michele Alboreto si rivolge ai giornalisti con piglio amaro dopo l'accaduto. «Era prevedibile - continua il pilota italiano - che sarebbe successo ancora qualcosa di spiacevole. È un momento nero, ma il destino

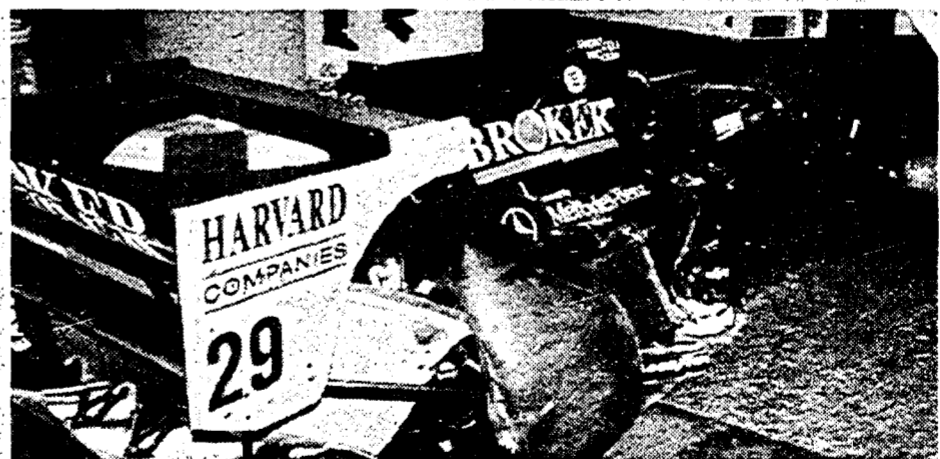
non c'entra. Qui si continua a correre sempre più al limite, basta guardare il tempo sul giro che ha fatto oggi Schumacher, al primo giorno di prova per rendersi conto che andiamo più forte dello scorso anno, sempre più forte, sempre più al limite. E può bastare un niente a trasformare tutto in tragedia».

Pierluigi Martini, compagno di squadra di Alboreto alla Minardi, è molto sicuro in volto. «L'anno scorso anch'io ho avuto un incidente proprio dentro il tunnel, che è il punto più veloce di Montecarlo. Lo so cosa vuol dire. È un punto maledetto dove prima ancora che si rompa qualcosa sulla macchina è anche possibile che un minimo errore umano determini il peggio. Sotto il tunnel l'asfalto è molto irregolare, ci sono asperità e io fin da questa mattina ho cercato di regolare progressivamente al meglio la

mia macchina proprio per evitare che fosse troppo bassa e toccasse terra». «Perché il problema è proprio qui - continua ancora Martini - le macchine attuali sono troppo basse, troppo cariche di spinta aerodinamica e basta una piccola asperità a scomporre la guida. Non si può andare avanti così, bisogna fermarsi a riflettere per bene tutti. Noi piloti da Imola parliamo e parliamo ma voi nemmeno lo immaginate cosa vuol dire. Qui molti di noi rischiano di non trovare più la tuta quando si presentano al mattino e allora bisogna fare qualcosa subito, così non si può proprio andare avanti».

Fermarsi a riflettere per prendere provvedimenti che abbiano un senso, che portino alla riduzione di questi rischi che ormai non sono più eccessivi solo per i piloti ma anche per la gente che sta intorno alle piste. Cosa fare? Martini, ad

esempio, critica aspramente i provvedimenti-tampone presi a Montecarlo. La riduzione della velocità nei box mediante fotocellule radar è apparsa oggi in tutta la sua inutilità. «Io - aggiunge il pilota della Minardi - sono stato il più veloce, così mi dicono, avendo attraversato la corsia dei box a 75 chilometri orari. Ma come faccio a verificare la mia velocità? Non ho mica il tachimetro. Sarebbe meglio invece fare come in America e cioè l'obbligo per tutti di restare ai box un minuto, così tutti andrebbero piano perché non avrebbero niente da guadagnare». Resta il problema adesso di passare dalle parole ai fatti. Questa mattina, alle 9, nella sede dell'Automobile Club Monaco si terrà la riunione dei piloti. «Abbiamo invitato tutti - dice Alboreto - vedremo chi verrà. Perché è chiaro che se qualcuno non se la



La Sauber-Mercedes dopo l'incidente

Ansa

sentire, non possiamo costringerlo. Discuteremo e metteremo per iscritto una serie di proposte che consegneremo alla Fia. Noi di più non possiamo fare. Il vero problema è spingere la Fia a tenere conto dei consigli di chi come noi sta sulle macchine e si rende conto dal vivo delle difficoltà che ci sono».

Questa mattina ci sarà anche un altro problema da risolvere: chi sarà il rappresentante ufficiale, pubblico, dei piloti? «Leggo sui giornali francesi - dice ancora Alboreto - che Prost vorrebbe assumere questo ruolo. A me risulta invece che Prost sia disponibile ad assumere questa funzione solo in un secondo momento. Comunque per noi questo non è un problema determinante. Ciò che importa è che si faccia subito qualcosa».

Molti altri piloti, tra i box di Montecarlo, gridano: «Basta, fermiamoci un attimo». Ma poi chiedono di non essere citati. Hanno paura di ritorsioni. Troppi di loro corrono in questo campionato, e alcuni sono in alcune gare, soltanto perché hanno trovato soldi e sponsor da portare nelle rispettive scuderie. E nel mondo delle scuderie tutto questo «destino» avverso non è gradito. Non è gradito soprattutto che si vadano a cercare e urlare altre motivazioni diverse dal destino.