

UN ALBUM DI
FIGURINE
COMPLETO OGNI
LUNEDÌ
con l'Unità

l'Unità

LA COLLANA
I GRANDI PROCESSI
UN LIBRO OGNI
MERCOLEDÌ
con l'Unità

Wendlinger sempre in coma, ma il Gran premio di Montecarlo si correrà ugualmente

Il circo mortale non si ferma

Hanno
troppa paura
per correre

PAOLO CREPET

Ogni volta che un pilota muore, soprattutto quando è celebrato e amato come Senna, ci si chiede se questi sport abbiano un senso, se sia lecito finanziare e speculare sulla vita di giovani spericolati alla caccia di fama e denaro. Si riflette sul cinismo dei costruttori di questi bolidi sempre più veloci e sempre meno sicuri, si discute sull'istinto sacro di quella moltitudine di gente che in tutti i continenti spera di poter assistere al massimo degli azzardi possibili, quello che lambisce la morte accarezzandola come un destino previsto e cercato. Si fa anche un gran parlare del ruolo della tv nell'ingigantire e diffondere quelle tragedie, fermandole nell'attimo fatale, tornando ad offrire immagini rallentate dell'impatto, di una testa che penzola inanimata, di corpi martoriati. Per poi tornare a ritrasmetterle, quasi fosse costretta dalla perversa richiesta di un pubblico eccitato dal sangue, rapito e attratto dall'orrore della morte.

Naturalmente nell'immediato prevale la reputazione per quelle vite così inutilmente bruciate, si promettono ripensamenti, nuove regole e nuovi vincoli. Come se uno sport come la Formula 1 potesse essere emendabile (chi mai andrebbe a vedere una gara con delle automobili più lente e più sicure di quelle che guidiamo tutti i giorni?), come se il rischiare la vita non costituisse da sempre per molti un'esigenza imprescindibile, come se l'audacia e lo sprezzo del pericolo non rappresentasse uno degli attributi più amati degli eroi, veri od immaginari, di tutti i tempi.

Tuttavia, in questo dibattito è mancato un elemento importante: perché questi incidenti sono potuti accadere? È solo questione di rotture meccaniche, è colpa dei circuiti troppo veloci e insicuri o c'è dell'altro? Ecco, credo che nell'elencare tutte le possibili cause e responsabilità si sia sottovalutato un elemento decisivo: il fattore umano. Qualche anno fa un noto ricercatore americano, David Phillips, studiando gli incidenti aerei aveva notato che la loro incidenza non si distribuiva a caso lungo il corso del tempo: buona parte di quegli incidenti avvenivano in tempi ravvicinati, lasciando poi lunghi periodi di relativa tranquillità.

PHILLIPS sostiene che all'indomani di un incidente aereo, i piloti che ne sono venuti a conoscenza si trovano indubbiamente in una situazione di maggior carico di pressione psicologica (aumenta lo stress). Ora, supponiamo che si verifichi una situazione di emergenza (avaria, maltempo), quale stato di stress (in questo caso eccessivo, visto che comunque un pilota deve agire in uno stato fisiologico di stress) comporterà un aumento sensibile del rischio di compiere un errore. Ma perché? Torniamo all'esempio del pilota di Formula Uno. L'ottimizzazione delle sue capacità professionali è proporzionale alla diminuzione della componente cognitiva (attenzione, controllo visivo, memoria) e all'aumento degli automatismi mentali: in altre parole un pilota risulterà (a parità di tutte le altre variabili) tanto più veloce quanto meno penserà alle cose che deve fare. La sua caratteristica principale è dunque quella di agire per automatismi, in quanto questi permettono di accelerare i riflessi e le operazioni mentali che il pilota deve effettuare. Quando accade il primo incidente (quello che non è influenzato da nessun precedente evento stressante), in occasione di una situazione di pericolo (che in uno sport come questo è costante) il pilota corre il rischio di uscire dai propri automatismi e di cominciare «a pensare» a quello che deve fare: queste operazioni mentali (che ovviamente impiegano solo frazioni di secondo) comportano comunque l'adozione di un sistema diverso di controllo psichico (cioè quello non automatico). I tempi di reazione si allungano e l'eventualità che si compia un errore cresce enormemente.

Quanto è accaduto a Imola e Montecarlo può dunque trovare una spiegazione anche (e certamente non solo) psicologica: gli errori compiuti dai piloti e dai meccanici possono essere stati causati (e aggravati) anche da questi fattori. Se tutto ciò fosse tenuto nella debita considerazione si delineerebbe una soluzione: l'obbligatorietà della sospensione immediata della gara appena accade un incidente grave.

MONTECARLO. Il pilota di F1, Karl Wendlinger è ancora tra la vita e la morte. Le sue condizioni (coma profondo) vengono definite «stationarie» dai medici dell'ospedale di Nizza. Al paziente vengono somministrati farmaci che rallentano l'attività del sistema nervoso centrale. Ma il circo della Formula 1 non si ferma. «Niente sciopero», il Gp di Monaco si svolgerà regolarmente: lo hanno deciso i piloti, dopo un'assemblea durata quattro ore. L'associazione di categoria, guidata da Berger, Schumacher, Fittipaldi e Lauda, ha evitato lo scontro frontale, riuscendo però a rilanciare la sua azione. E ottenendo l'ingresso di due piloti nella

Assemblea dei piloti che scelgono la linea morbida. Le resistenze della Federazione

G. CAPECELATRO - A. GUERMANDI
ALLE PAGINE 10 e 11

Commissione per le norme regolamentari, che dovrà vigilare in termini di sicurezza su macchine e circuiti. Il presidente della Fia Max Mosley ha intanto annunciato ieri nel corso di una conferenza stampa una serie di misure tecniche la cui applicazione comincerà dal prossimo Gp di Spagna e proseguirà nel '95. In particolare maggiori protezioni per i piloti, abolizione di benzine speciali e adozione di carburante commerciale, aumento del peso delle vetture. Nella foto qui accanto: Berger e Johnny Herbert all'uscita della riunione dei piloti in cui è stato deciso di non sospendere il Gp di Montecarlo.



Il fantasma della Storia

A PAGINA 3

Sì, Ingrao, regaliamoci tempo

Abbiamo ricevuto da una nostra lettrice questa lettera sull'editoriale di ieri di Pietro Ingrao. Ci è parsa tanto vera quanto bella. Abbiamo perciò deciso di proporla integralmente.

CARO DIRETTORE, leggo con profonda partecipazione l'intervento di Pietro Ingrao su l'Unità 2, e non posso che dolermi di come egli centri appieno quello che vedo come l'elemento caratterizzante della vita dell'uomo moderno: la velocità.

È da quando ho avuto il mio secondo bambino che vado conducendo dentro di me questa lacerante riflessione sui ritmi di vita che mi vengono imposti dall'organizzazione sociale, oltre che da me stessa, poiché non ho i mezzi né un abbastanza profon-

do coraggio per sottrarmi a tutto ciò.

Comincio le mie giornate correndo per non arrivare tardi in ufficio, impongo ai miei figli, che invece avrebbero diritto di crescere in armonia e serenità, di correre per non farmi perdere tempo, corro la sera in auto per tornare a casa dai miei bambini che mi aspettano, ma con i quali non posso fermarmi a giocare perché ormai è tardi e debbo preparare la cena. Corro nei preparativi del dopocena assillata dalla paura di non poter dormire abbastanza. Nel fine settimana corro per sbrigare tutte quelle cose che non mi è concesso di portare a termine durante le giornate lavorative.

LOREDANA PACIFICI

siano più soddisfacenti e nobili altri aspetti dell'essere umani.

È in questa ottica che auspico una affermazione del principio della differenza, già ampiamente rivendicato da donne assai più note ed impegnate di me. Anzi, mi piacerebbe che si andasse oltre e che gli uomini e le donne, insieme, rivendicassero quella lentezza che andiamo perdendo e che invece è culla del nostro benessere, della nostra cultura, nonché della nostra coscienza. Basta poco: ieri, mentre mio figlio mi illustrava la sua giornata scolastica, gli ho detto: «Ora raccontami di quella volta che sei stato nel Parco nazionale d'Abruzzo. Perché, sai, andare bene a scuola non è la cosa più importante nella vita».

Il ricordo di Bobbio «Luporini ed io esistenzialisti»

Aperto ieri a Firenze il convegno sul pensiero di Cesare Luporini. Allievi, amici, esponenti della cultura italiana ne rievocano la figura in due giornate di studio. L'Unità pubblica un ricordo di Norberto Bobbio, dedicato all'esistenzialismo di Luporini.

N. BOBBIO - R. CASSIGOLI

A PAGINA 2

Morto il freudiano Erikson Aveva definito la «crisi d'identità»

È morto a 91 anni, a Harwich nel Massachusetts, lo psicoanalista freudiano Erik Erikson cui si deve la definizione di «crisi d'identità» e la «teoria delle otto età dell'uomo». Nel 1970 vinse il Pulitzer per un libro su Gandhi in chiave psicoanalitica.

DAVID MEGHNAGI 4

A PAGINA 4

Festival di Cannes Dalla Adjani a Tomatore

Seconda giornata al festival di Cannes. Il film più atteso è stato il kolossal storico *La reine Margot*, che ha per protagonista Isabelle Adjani. Oggi l'ospite più atteso è Giuseppe Tomatore che presenterà domani, in concorso, il suo *Una pura formalità*.

M. ANSELMI - A. CRESPI - M. PASSA ALLE PAGINE 6 e 7

Lunedì 16 maggio
con l'Unità
l'album completo
del campionato di calcio
1966/67



1961-1986: 25 anni di figurine Panini con l'Unità.