

F1 SOTTO ACCUSA. I piloti votano la linea morbida. Unica novità: risorge l'associazione



Gerhard Berger, Niki Lauda e Michael Schumacher, al centro

Rebenson/Agf

La Federazione vara le nuove norme per la sicurezza

DAL NOSTRO INVIATO

■ MONTECARLO. Si comincia già da Barcellona, cioè dalla fine di maggio. Il disegno delle macchine cambia, la fisionomia viene alterata per renderle meno potenti e pericolose. La conferenza stampa di Max Mosley, presidente della federazione internazionale dell'automobile, è un lungo, puntiglioso, dettagliato elenco di modifiche dettate dalla necessità di affrontare il problema della sicurezza. Ma prima Mosley ritorna sul tema più controverso: la morte di Senna. «Il risultato dell'autopsia - annuncia - conferma che la morte di Senna è stata causata da una sospensione staccatasi dalla Williams e che gli è arrivata addosso, provocando lo sfondamento frontale».

A Barcellona, dunque, si vedranno macchine rimodellate: via l'estrattore e le bandelle anteriori; misure che dovrebbero portare le vetture ad abbordare le curve ad una velocità inferiore. La tappa successiva è il Canada, due settimane dopo Barcellona. E l'elenco diventa cospicuo. Per quella data, gli abitacoli delle monoposto dovranno essere resi più larghi e, soprattutto, dovranno essere dotati di rinforzi per proteggere la testa ed il collo dei piloti. Gli ingegneri dovranno mettersi all'opera ancora sulla parte posteriore delle vetture, da cui dovrebbe sparire il cupolone: è da qui, infatti, che affluisce l'aria che va ad alimentare la potenza dei motori. Le vetture aumenteranno di peso, crescendo di venticinque chilogrammi: gli attacchi delle sospensioni dovranno essere più robusti. Infine, si ribadisce il criterio della benzina normale; al bando le miscele speciali, ma soltanto quelle che possono essere commercializzate, vendute nei normali distributori e adoperate anche da vetture di serie.

Dal Canada si passa ad Hockenheim, Germania, Gran premio di fine luglio. Il bistrino degli ingegneri dovrà incidere ancora una volta la sagoma delle monoposto per ridurre il cosiddetto carico aerodinamico ed ottenere, per questa via, un'ulteriore riduzione delle velocità raggiunte in curva. Intervento anche sul fondo delle vetture, attualmente piatto, per inserirvi una sorta di gradino che riduca l'effetto suolo.

Chiuso il capitolo '94, si passa al '95. Le misure sono tutte in buona parte da studiare. La più rilevante si chiama debimetro. È una valvola che limiterà l'afflusso di benzina nei motori. L'effetto dovrebbe essere quello di far scendere la potenza dei motori dagli attuali ottocento cavalli a seicento. Il peso delle vetture aumenterà ancora: il limite minimo sarà portato a 625 chilogrammi; pilota compreso. Mentre subirà un'ulteriore riduzione, calcolata intorno al 50%, il carico aerodinamico: riduzione che dovrebbe portare alla scomparsa dell'effetto suolo. «Non ci sono soluzioni facili», ha commentato Mosley. «Ed ha aggiunto che anche i circuiti saranno sottoposti ad una continua revisione, per individuare i punti in cui più facilmente potrebbe esserci un incidente».

Giu. Co.

Niente sciopero: si corre

Niente sciopero: il Gp di Monaco si farà. I piloti non hanno voluto «rompere» con la Fia, ma hanno deciso di ripristinare la loro associazione. Primo obiettivo: inserire due piloti nella commissione delle norme regolamentari.

DAL NOSTRO INVIATO

GIULIANO CAPECELATRO

■ MONTECARLO. Una selva di telecamere sommerse Gerhard Berger, che si affaccia in punta di piedi sull'ingresso dell'Automobile club di Monaco per dare la lieta novella. Poche, stringate parole, soffocate dalla muraglia umana che lo circonda e dal ronzio dei flash. L'apparizione di Michele Alboreto in una strada laterale appare come

manina dal cielo. Scuote la testa brizzolata, il pilota milanese, dice che non può parlare, ma poi non resiste e dà conferma alle parole di Berger. I piloti hanno creato una commissione. Con qualche forzatura si potrebbe definire un sindacato. Ed hanno eletto quattro colleghi a rappresentarli. Gerhard Berger, da giorni già in lista di attesa,

Michael Schumacher, cioè il pilota attualmente sulla cresta dell'onda, Christian Fittipaldi, esponente delle nuove leve dell'automobilismo mondiale, e l'ex pilota, ed oggi gran consigliere di casa Ferrari, Niki Lauda, insignito in più del titolo di portavoce ufficiale. Nessuno ha preso in considerazione la candidatura di Alain Prost, che pure era stata avanzata con forza dalla Renault.

Ma la notizia vera è un'altra: domenica si corre. I piloti non hanno fatto nessun accenno al Gran premio ed alla possibilità di incrociare le braccia. Sarà per spirito di patria, visto che la maggioranza ha cittadinanza monegasca, sarà per non presentarsi al confronto con la federazione con un atteggiamento massimalista, ma l'idea di far tacere i motori non li ha sfiorati. Sulla corsa resta così solo la spada di Damocle agitata dal principe Ra-

nieri, che ha promesso di annullarla se Wendlinger dovesse morire.

Il nuovo che avanza ha le insegne del vecchio. Si chiama Gdpa il faticoso patto dei piloti di Formula 1, che hanno passato l'intera mattinata e parte del primo pomeriggio a discutere sul ruolo che dovevano assumere dopo Imola, dopo le morti di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna e dopo l'incidente di giovedì a Karl Wendlinger. Dalle 10 alle 14,05, quattro ore e cinque minuti per creare la Grand Prix Drivers Association. Così si chiamerà, come si chiamava ancora una decina d'anni fa l'organismo deputato a rappresentare i piloti, dissoltosi poi nell'indifferenza generale dopo un'unica prova di forza con la federazione, a Kalambyay nell'82, rivolta dettata più da motivi di tornaconto personale che da imperativi etici.

Il nuovo che avanza, dopo la fu-

gace apparizione di Gerhard Berger sul portone dell'Automobile club, si esprime in un rinvolo di mezze frasi, di confidenze sussurrate in attesa di un comunicato ufficiale. «Questa commissione dovrà entrare nella federazione internazionale per far sentire la parola dei piloti», confida Alboreto. Sul tappeto i problemi della sicurezza, di scottante e dunque ineludibile attualità. La commissione valuterà i circuiti del campionato di Formula 1 ed presenterà alla federazione proposte per migliorarli.

I piloti vogliono far sentire la loro voce anche sulle nuove regole e si mostrano interessatissimi a modificare le procedure per raggiungere lo status di pilota di Formula 1. Nel senso che ci dovrà essere, nei voti del neonato organismo, una maggiore severità nell'esaminare le reclute per evitare che si presentino in pista giovanotti con un'esperien-

za ridotta al minimo, ma graditi ai team minori perché provvisti di una valigia piena di dollari.

«È stato bello vedere che eravamo finalmente tutti uniti», commenta un commosso Pierluigi Martini. Più pragmatico Alboreto: «Oggi era facile presentarsi compatti. Comunque, è un primo passo». Un primo passo con un'indicazione operativa. Martin Brundle, il pilota della McLaren, sarà mandato in missione in Canada, dove si correrà il 12 giugno, per esaminare la pista con esponenti della federazione internazionale e dell'organizzazione locale. Il pilota stenderà un rapporto in cui preciserà quali sono i punti della pista su cui è necessario intervenire in nome della sicurezza.

Il quesito è se la Fia, la federazione internazionale dell'automobile, accetterà al suo interno la delegazione dei piloti. Una prima ri-

sposta, ufficiosa e pesantemente ironica, viene dal suo presidente. «Mi sembra molto positivo che i piloti abbiano preso a cuore il problema della sicurezza», è stato il primo commento di Max Mosley, che ha subito aggiunto: «Ricordiamoci però che se si propongono ad un pilota due macchine, una sicura ed una insicura ma un po' più veloce, il pilota, qualsiasi pilota, sceglierebbe la seconda».

È possibile che si arrivi ad un muro contro muro? Che la federazione tenga fuori della porta la commissione dei piloti? Nell'attuale situazione è poco probabile che prevalga una logica di scontro. Non farebbe gli interessi di nessuno. A Mosley non costa nulla aprire le braccia per accogliere, soffocando un sorriso, i piloti sindacalizzati. Che, nell'ipotesi di un rifiuto, si limitano ad un generico avvertimento: «Se non ci daranno spazio, vedremo cosa fare».

LA TESTIMONIANZA. L'ex-capo meccanico della Ferrari ricorda il tragico incidente del pilota italiano

«Così vidi morire Lorenzo Bandini a Montecarlo»

DAL NOSTRO INVIATO

ANDREA QUERMANDI

■ MODENA. «Ricordo tutto. Perfettamente. Era il 7 maggio del 1967 e Lorenzo Bandini stava rincorrendo i suoi avversari. Aveva già quasi raggiunto Hulme. Ma era stanco, disfatto. All'ottantesimo giro è crollato, le gomme posteriori hanno sbattuto violentemente contro i paletti d'acciaio e la macchina s'è rovesciata e ha preso fuoco. Lorenzo è bruciato vivo a Montecarlo nella chicane subito dopo il tunnel».

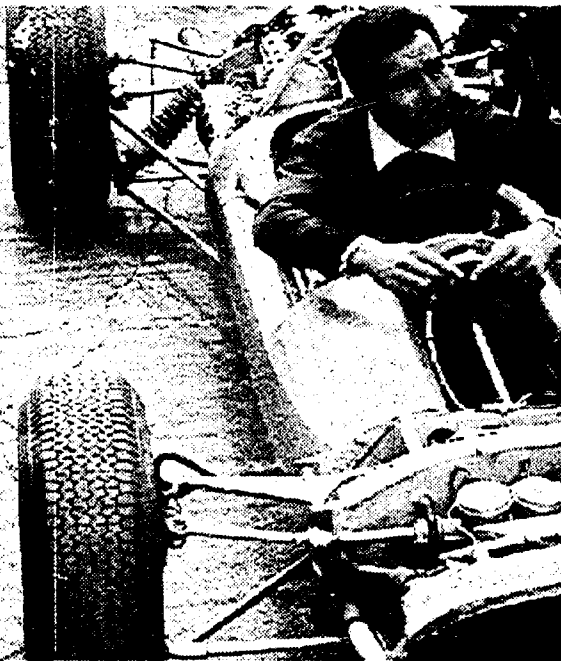
È Giulio Borsari, 68 anni appena compiuti, capo meccanico della Ferrari fino al 1977 e, soprattutto, amico e compagno fedele di Lorenzo Bandini. Adesso è in pensione, ma le cose gli sono rimaste nel sangue. Trent'anni di formula uno non si possono cancellare, nemmeno la morte di un amico li può cancellare. È anche il presidente dell'associazione ex meccanici italiani della Formula Uno e all'indomani della tragedia di Imola ha scritto al presidente dei costruttori italiani, Piccinini. «Siamo andati troppo avanti», gli ha scritto, «le macchine sono troppo potenti, facciamo un passo indietro».

Scuote la testa il capo meccanico Borsari e sembra quasi che stia rivedendo i film drammatici di Montecarlo, di Imola e di nuovo di Montecarlo, appena ieri. «Non si può andare così forte, non si può essere bombardati per tutta la gara

da micidiali vibrazioni. Dobbiamo ripensare alla vita perché l'unica cosa sicura al mondo è che moriamo. Dobbiamo trovare una nuova misura. A Piccinini ho scritto che la velocità d'entrata ai box e in pista deve essere limitata, che sulle macchine è necessario ridurre l'effetto aerodinamico, che bisogna usare una sola benzina e le gomme più larghe».

Giulio Borsari dice che c'è troppa gente ai box e che correre così diventa una sfida inutile. Il rumore dei motori e quel profumo di olio e benzina bruciati ce li ha sempre addosso. Adesso rivede il film tragico dell'amico. «Prima di arrivare tutti e due alla Ferrari eravamo alla Centro sud, una scuderia romana che aveva una sede a Modena. Io, meccanico della Maserati e lui pilota della Maserati e poi della Cooper Maserati. Poi, a Maranello con le rosse. Sa, io ho cominciato nel 1950 proprio a Montecarlo. Allora davamo i nostri servizi ai piloti. Non c'erano scuderie. Ho cominciato a Montecarlo, assistendo un pilota monegasco, Siron che correva con la Maserati. Nel 1962 sono passato alla Ferrari».

Adesso Borsari ricorda Bandini. «Lui era uno stilista, non era un pilota spericolato. Cresceva gradualmente corsa dopo corsa e poteva diventare un ottimo campione. E lo sa perché? Perché rispettava la macchina, il motore. Era meccanico anche lui e sapeva cosa pretendere dal mezzo e da se stesso. Nel 1966 cominciava ad ottenere ottimi risultati e quel pomeriggio del 7 maggio 1967 era in pole position di fianco a Brabham. Ricordo che pensavamo tutti e due che a guidar pulito si poteva vincere. Doveva essere la sua corsa. Fece il primo giro in testa, ma nel secondo giro Brabham rompe il motore e Bandini andò sull'olio e fece un testa coda. Tutti gli altri lo passarono. Era undicesimo, doveva recuperare. Trenta secondi di distacco che giro dopo giro si assottigliavano. Comunicavamo con segni nostri, non convenzionali. Gli facevo capire che stava recuperando. Allora si dovevano percorrere cento giri. Un lavoro massacrante di braccia e di testa. All'ottantesimo giro il ritardo si era ridotto a pochi secondi. Ma io capii che si stava massacrando,



Lorenzo Bandini pilota della Ferrari morto nel 1967

che non poteva tirare così. All'ottantesimo non ce la fece più, il suo fisico non aveva retto la fatica. Era stanco, non rispondeva più ai miei segnali, vedevo la sua faccia immobile, il suo sguardo immobile sulla strada».

Siamo all'epilogo. «Bandini è uscito dal tunnel e non è riuscito ad evitare che le ruote posteriori sbattono violentemente contro i pali ai quali si legano le barche. Andava forte, era stanco, era in quinta e doveva scalare, c'era la chicane. E invece è finito tra i pali. La macchina s'è rovesciata e ha preso fuoco. Capottò, ma tutti pensarono che fosse riuscito a uscire in tempo. Noi vedemmo il fumo e accorremmo subito, ma di Bandini non v'era traccia. Anche noi pensammo che fosse riuscito a scappare dalle fiamme. E invece... C'era uno della famiglia Savoia che disse: «È ancora là dentro, fate in fretta». Purtroppo i soccorsi tardarono e Lorenzo fu estratto più morto che vivo. Dopo tre giorni spirò all'ospedale Principessa Grace di Monaco».

Anche all'epoca ci furono polemiche, interpellanze, richieste di chiusura del circo dei motori. Poi si

ricominciò, come prima e più di prima. Ora è diverso, è peggio, dice Borsari. «Lei vuol sapere che differenza esiste tra allora e adesso? A Montecarlo non c'è nessuna differenza. Mi fanno ridere quelli che dicono che quel circuito non è veloce. Escono dal tunnel ai 270 all'ora. No, Montecarlo non è lento, nessun circuito è lento. Un tempo i motori erano meno potenti, contava di più l'uomo, forse. Adesso in teoria la formula uno dovrebbe essere più sicura perché ci sono le cellule di sopravvivenza, ma poi si rompono l'osso del collo. Le auto sono troppo basse dal suolo, troppo veloci, ci sono troppe vibrazioni che stancano le braccia e la mente. A fine gara i piloti sono disfatti. La tecnologia è andata troppo avanti e non c'è circuito che tenga. Bisogna rivedere le regole e pensare alla sicurezza. La Formula Uno deve potere andare avanti, ma più piano. I missili non possono correre in pista».

Un errore dovuto alla fretta ci ha fatto titolare in maniera errata un articolo pubblicato ieri in cui erano riportate le dichiarazioni del presidente dell'autodromo di Monza, Giorgio Ferrari. Le abbiamo attribuite alla Ferrari. Ci scusiamo con la casa di Maranello e con i lettori.