

FORMULA UNO. Clamorose rivelazioni dalla Francia. Fu manomessa la scatola nera?

Guasto allo sterzo ha ucciso Senna?

Un difetto dello sterzo potrebbe aver provocato l'incidente costato la vita ad Ayrton Senna. Mistero sulla scatola nera: è stata manomessa? Impossibile affermarlo, ma le memorie sarebbero state danneggiate dopo l'incidente.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. Conteneva le memorie con i dati dello sterzo la scatola nera dell'auto di Ayrton Senna che, solo alcune settimane dopo l'incidente in cui il campione perse la vita, la Williams consegnò, ormai inservibile, alla magistratura. Secondo indiscrezioni pubblicate da due quotidiani francesi, proprio la rottura dello sterzo potrebbe aver provocato l'incidente mortale durante il Gran Premio di Imola del primo maggio scorso. «Sono indiscrezioni che non posso né confermare, né smentire», ha detto ieri il professor Enrico Lorenzini, preside della facoltà di ingegneria di Bologna, che insieme ai colleghi Carletti e Forghieri sta ultimando, con l'ausilio del microscopio elettronico, quattro esami dello sterzo e di una sospensione posteriore con l'ausilio del microscopio elettronico.

Esami complessi, che non si concluderanno prima di ottobre, e che si sarebbero potuti evitare se la scatola nera, una delle due montate sull'auto di Senna, fosse giunta integra nelle mani della magistratura. «In quel caso», dice un esperto, «ricostruire l'accaduto sarebbe stato un gioco da ragazzi». La scatola nera è stata manomessa? Affermarlo sarebbe una forzatura. Ma chi ha visto l'involucro parla di un buco che difficilmente potrebbe essere stato prodotto dall'impatto dell'auto contro il muretto che chiude la curva del Tamburel-

lo. La lesione ha distrutto le due memorie contenute nella «scatola», rendendo impossibile la lettura dei dati relativi alla fase finale dell'incidente, quella in cui l'auto di Senna è schizzata fuori strada lungo una traiettoria perfettamente dritta, alla spaventosa velocità di trecento chilometri all'ora.

Com'è avvenuta la rottura della scatola nera? È uno dei tanti gialli che i periti devono risolvere. Un altro è quello relativo a un filmato della Foca, la Federazione dei costruttori auto, quello in cui si vede l'auto di Senna durante l'incidente.

I responsabili avrebbero negato l'esistenza di quelle riprese, ma qualcuno avrebbe detto al giudice di averle viste. I partiti sono due, evidentemente uno ha torto. Qual è? Eventuali difetti dell'auto di Senna non escluderebbero automaticamente la responsabilità della società che gestisce il circuito. In particolare, nel luogo dove Senna ha perso il controllo della sua Williams, i tecnici hanno accertato una differenza di quattro gradi tra il cordolo della pista e il terreno circostante. Uno scarto che unito alla velocità della macchina può aver provocato un effetto «trampolino», cioè la perdita totale di aderenza delle ruote al suolo. «Teniamo a precisare, come abbiamo già fatto, che il Gp di Imola fu disputato essendo la Sagis in possesso di tutte le preventive autorizzazioni e dopo

che erano state espletate tutte le verifiche da parte delle autorità sportive», ha dichiarato ieri l'avvocato Roberto Landi, difensore della Società autodromo.

Ma torniamo all'auto di Senna. Anche se è presto per tirare conclusioni, è chiaro che il piantone dello sterzo, insieme a una delle sospensioni posteriori dell'auto di Senna, è entrato nel mirino degli esperti. Sensazione ha destato tra i tecnici la dichiarazione attribuita da *l'Information* un quotidiano sportivo francese, a Adrian Neway, tecnico della Williams. Secondo Neway il piantone dello sterzo era stato modificato proprio prima della corsa di Imola perché il pilota si era lamentato di non riuscire a vedere bene il quadro di controllo. «Abbiamo ridotto il diametro del piantone, che nell'incidente si è rotto», avrebbe detto Neway, «ma la telemetria non ci ha permesso di capire se prima o dopo l'urto». Un dilemma che una scatola nera avrebbe potuto risolvere già alcuni mesi fa.

Molto più semplice la ricostruzione dell'incidente mortale occorso durante le prove del Gran Premio a Roland Ratzenberger. In questo caso la telemetria ha rivelato che un avvenimento anomalo, ma non tanto da essere notato dai direttori di gara, aveva turbato il penultimo giro della Simtek. Probabilmente un urto contro il cordolo della pista, uno scossone che ha provocato, dopo pochi minuti, il distacco dell'alettono frontale dell'auto. Il resto l'hanno visto tutti in televisione: l'auto che perde aderenza e subito dopo decolla. Forse, dopo il primo urto, seppur lieve, Ratzenberger avrebbe fatto bene a fermarsi e a controllare che tutto fosse in ordine. Forse invece il pilota contava su una maggiore robustezza dell'auto, in particolare dell'alettono anteriore. Un pezzo che svolge una funzione fondamentale, sviluppando tonnellate di peso che incollano l'auto al suolo.



Sviluppi clamorosi nell'inchiesta sulla morte del pilota brasiliano Ayrton Senna

Minardi: «Diamo tempo ai periti...»

«L'ho appena saputo. Stavo guardando distrattamente la Tv quando ho visto l'immagine di Senna, allora mi sono messo ad ascoltare ed ho sentito questa storia dei giornali francesi che parlavano del piantone rotto. Cosa ne penso? Che è meglio aspettare gli esiti ufficiali della perizia». Sono queste le prime prudenti parole di Giancarlo Minardi, patron del team di Formula Uno che porta il suo nome, di fronte alle indiscrezioni sulle cause del tragico incidente costato la vita ad Ayrton Senna sul circuito di Imola. «Mi sembra strano che escano anticipazioni su una vicenda così delicata e debbo dire che la cosa mi lascia piuttosto stupito. Nel merito tecnico preferisco aspettare, non sarebbe corretto esprimere giudizi». Ma precedenti di rotture o problemi col piantone dello sterzo, Minardi se ne ricorda altri? «Per quella che è la mia conoscenza sarebbe la prima volta che succede una cosa del genere, legata a quella parte della vettura. Ma è anche vero che in quel maledetto week-end a Imola è successo di tutto. Una miscela di episodi che spero sia irripetibile. L'unica cosa che mi sento di aggiungere è che mi auguro proprio sia fatta piena luce sulle cause degli incidenti sia di Senna che di Ratzenberger».

Bartoletti

IL CASO. Per il Gp d'Italia il governo ha dato il via libera alla «leggina» della Regione Lombardia

Berlusconi: «A Monza giù gli alberi»

Si dissocia soltanto il ministro per i Beni culturali e ambientali Domenico Fisichella. Sui progetti di modifiche all'autodromo grava sempre il veto della sovrintendenza. Mercoledì prossimo si riunisce la giunta regionale.

GIULIANO CAPECELATRO

Con mano leggera il governo taglia il nodo gordiano di Monza. Affermando che tagliare gli alberi, radere al suolo un bosco è in linea col dettato costituzionale. Sì, dicono in coro o quasi i ministri del governo Berlusconi, quella legge approvata poco più di una settimana fa dal consiglio regionale della Lombardia ha tutti i crismi costituzionali. Ergo, per quanto ci riguarda, si può andare avanti sulla strada indicata dai progetti di intervento sull'autodromo di Monza. Il ministro per le Politiche agricole, Adriana Poli Bortone, taccia con levità secondorepubblicana di «archeologia economica» le preoccupazioni ambientali ed assicura che la legge regionale «tiene conto delle esigenze ambientali ed economiche».

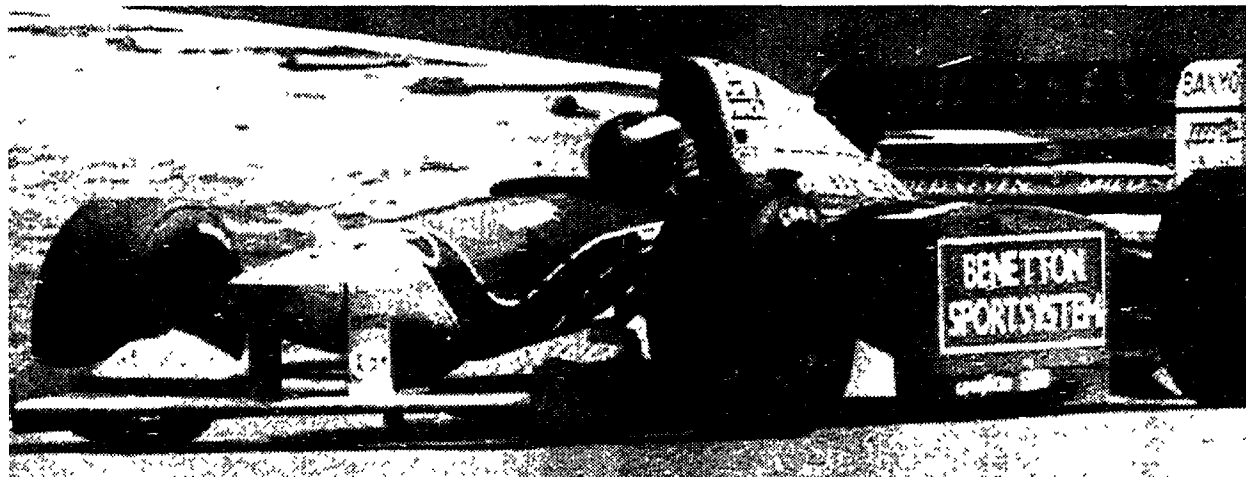
Una pronuncia, quella uscita ieri da palazzo Chigi, che non rappresenta un automatico nulla osta alle ruspe chiamate a strappare gli alberi secolari, ma dà una mano consistente alla coalizione Ppi-Psi-Lega che guida la Regione Lombardia, che ha voluto la leggina senza sentire ragioni d'ambiente e

che mercoledì prossimo proverà a chiudere la partita con l'ultimo atto formale, quello che dovrebbe far partire i lavori. Non più lo scempio grande, i cinquecentoventiquattro alberi da abbattere, progetto ormai fuorigioco, ma almeno lo scempio piccolo, l'intervento cioè che limita ad un centinaio le piante da immolare sull'altare del Gran premio d'Italia. L'unico baluardo, a questo punto, sembra essere la Sovrintendenza ai beni ambientali della Lombardia, scesa in campo nei giorni scorsi con un categorico veto allo scempio grande.

Dall'unanimità albertica del governo, si dissocia soltanto il professor Domenico Fisichella, ministro per i beni culturali e ambientali, che fa mettere a verbale il suo voto contrario e subito dirama via agenzie una nota che dà conto della sua posizione. Il ministro ritiene che «non esistano le condizioni per derogare o sospendere le norme di salvaguardia e tutela del patrimonio paesaggistico e ambientale». Dunque, preferisce chiamarsi fuori dal pasticciaccio sportivo-ambiental-televisivo e ribadire

E per l'autodromo di Imola è scattato l'allarme rosso

«Siamo in una situazione di allarme rosso per il futuro dell'autodromo». Senza mezzi termini in sindaco di Imola, Raffaello De Brasi, così definisce la situazione del gioiello sportivo della città. Per discutere la situazione dell'autodromo era già stata fissata una seduta del Consiglio comunale per il 9 agosto. All'esame vi erano le modifiche da apportare alla pista, contenute nel «Progetto sicurezza», relative alle curve Tamburello, Villeneuve, Piratella e variante bassa. Nel frattempo sono però intervenute delle novità: un fax della Fia che indica ufficialmente le modifiche da fare, il parere preventivo che deve essere espresso dalla Sovrintendenza e i risultati della questione Monza. Il Comune si trova ora tra due fuochi, e in particolare la Fia chiede che la curva Tamburello sia spostata verso sinistra per creare una via di fuga a destra. Il sindaco ha deciso di mantenere all'ordine del giorno della seduta del 9 il problema, spostando il dibattito sulle proposte. A settembre dovrà essere approvato il progetto e in primavera finiti i lavori. Critiche, intanto, sono pervenute dalla Sovrintendenza, che ha affermato: «La decisione di ritirare il progetto esecutivo per la sicurezza dell'autodromo di Imola già approntato doveva essere presa non giovedì scorso, ma parecchi giorni fa».



Ancora incertezza per le sorti del Gran premio di Monza

Kitamura/Alfa-Ansa

quella contrarietà già affermata nei giorni scorsi, dopo che la sovrintendenza ai beni ambientali della Lombardia, Lucia Gremmo, aveva posto il veto al progetto che sacrificava cinquecentoventiquattro alberi del Bosco Bello, colpevoli di essere nati ed essersi sviluppati in prossimità delle curve di Lesmo, quelle che i piloti vogliono vedere modificate in maniera radicale con delle vie di fuga, che appunto impongono l'abbattimento di almeno un centinaio di alberi. I piloti parlano in nome della loro incolumità. Tornata d'improvviso alla ribalta dopo il drammatico avvio di campionato: una lunga sequela di incidenti non lievi e le morti di Ro-

land Ratzenberger e Ayrton Senna nel week end nero di Imola. Con linguaggio sorvegliatissimo, a momenti ingessato, quasi uno scampolo da prima repubblica, il ministro Fisichella ribadisce anche per telefono le sue convinzioni e ragioni. «Sulla base dei due progetti presentati, non si può intervenire senza che ciò comporti un *vulnus* della legge». Un *vulnus* che la giunta regionale lombarda sarà indotta, a questo punto, ad infliggere alla normativa che tutela, con gli altri, quell'inevitabile bene ambientale che è il parco del Lambro, dove ha sede l'autodromo di Monza. Il ministro non si sbilancia, mantenendosi sulle generali. «I passi ulter-

iori li faranno quelli che intendono modificare la situazione qual è adesso. Se li faranno, saranno valutati dagli organi competenti». Che è un po' un rilanciare la palla verso la sovrintendenza lombarda, assurda per un concorso di circostanze ad eroina di quest'intricata vicenda. Lucia Gremmo, facendo leva sulle sue prerogative, ha detto no allo scempio grande. «Resta il fatto», precisa il ministro, «che la sovrintendenza si è espressa, ha fatto conoscere la sua valutazione. Destinata a valere, salvo che non vi siano nuovi progetti di intervento, progetti scritti e presentati nelle forme dovute, che la sovrintendenza ritenga di accettare, nella sua pie-

na autonomia di organo territoriale competente; come è accaduto finora». Il nuovo potrebbe avere la fisionomia nota di una chiacane. È, in fondo, l'unica ipotesi in grado di mettere d'accordo tutti in accordo ai tempi sempre più ristretti: la gara è in calendario per l'11 settembre; di salvare il Gran premio d'Italia; di non far svanire un business multimiliardario; di andare incontro alla legittima esigenza dei piloti di non essere buttati a trecento all'ora verso l'ignoto; di salvare la gran torta dei diritti televisivi, con ogni probabilità protagonisti in incognito delle ultime ore.