



il destino in 48 ore

Quel bisogno continuo di farsi beffa del tempo

IL COMMENTO

EMANUELE TONON

IN QUESTO TEMPO CHE MACINA TUTTO PER PRODURRE, IL PIÙ DELLE VOLTE, una farina avariata, in questo tempo che si fa beffa dell'eroe capace di non considerare il tempo perché il tempo è un'illusione (e nessuno meglio dei piloti sa quanto sia illusorio il tempo, quanto la vita sia uno scarto dal gioco normato da un cronometro che vaga nell'eternità), in questa illusione si cerca almeno una verità da custodire, da proteggere. Lo cantava Franco Fortini: «Proteggete le nostre verità». E questa verità va perseguita nel sogno, come a stare in un altrove, in una vertigine necessaria per farci affrontare, da bipedi, da esseri stabilmente ancorati al suolo, soggetti a una ferrea legge fisica, questa vita che non ammette cedimenti, che non ammette sogni, scarti cronometrici. Ho ancora impresse nel cuore le immagini di un giovane Michael Schumacher in lacrime, durante la conferenza stampa del Gran Premio di Imola, quando perse la vita Ayrton Senna. E, durante le prove libere, Roland Ratzenberger. Avevo ventiquattro anni, attraversavo altri cordoli, altri circuiti, ma adoravo questi uomini che mi liberavano dall'illusione del tempo. Quelle lacrime che non riusciva a trattenere davanti alla telecamera, nell'incedere delle domande di rito, in uno spettacolo che sfidando il limite vorrebbe farsi beffa della morte, sconfiggerla come a danzare sul duro e inesorabile asfalto, impastando mescole di gomme pronte a polverizzarsi, a farsi come l'aria. A farsi come i sogni che la macina di questo tempo vorrebbe impedire di sognare. Erano le lacrime di un ragazzo già determinato a diventare quello che sarebbe diventato: una leggenda in uno sport dove la perfezione dell'ingegno umano si fonde con la perfezione del talento e del coraggio. Una caduta ordinaria, sugli sci, per un uomo che si è approssimato al limite, all'estremo della velocità. Che siamo una canna, la più fragile della natura, lo diceva Pascal, nel suo genio matematico. Che possiamo cedere sempre, per un nonnulla. Ma diceva che è una canna pensante. Le lacrime di quel ragazzo che stava cercando di fare di sé ciò per cui era strutturato, quasi per una predestinazione, per un talento che gli abitava il sangue. L'immenso Ayrton Senna lo aveva capito da subito, subito aveva annusato l'aria. Sapeva che quel ragazzo tedesco disteso dentro la Benetton era lì per fare grandi cose. Negli occhi di Michael Schumacher, Ayrton Senna vedeva la stessa fiamma che incendiava i suoi. Sette titoli mondiali non si vincono per fatalità. Non si diventa leggenda perché casualmente si spinge su di un acceleratore. Negli ultimi anni mi sono domandato perché Schumacher fosse tornato a correre, dopo essere entrato nell'Olimpo, da Zeus. Di cosa abbisognava ancora? Perché ancora il bisogno di farsi beffa del tempo? Perché accettare la possibilità dell'irrisione e dello scherno (la pratiche più diffuse nel mulino dell'era di internet)? Perché accettare di arrivare dietro, di precipitare? Mi sono risposto che nel sogno non c'è calcolo, che uno che sapeva volare come Dino Zoff aveva vinto a fine carriera e altri hanno vinto a inizio carriera, che poi, infine, non esiste carriera ma esiste solo quel fervore originario che rende partecipi dell'inizio del mondo, quella gioia eterna che sta tra natura e grazia, che continuare a sentirsi dentro la macchina come a ridicolizzare l'illusione del tempo che passa, della gloria che passa, fosse una ragione sufficiente. Ma il sogno è più che ragione, è una ragione potenziata. La vita andrebbe affrontata sempre in atteggiamento di combattimento e di sogno, in un circuito come in una fabbrica. È quanto ci fa alzare dal letto la mattina. Tutte le mattine del mondo sono una uscita dal sogno per sognare ancora, in qualche modo. Scivolare sulla neve, come si scivolava sull'asfalto. Fare continuamente le prove di una felicità. Quasi in paradossale, ho amato maggiormente il Michael Schumacher che arrancava sulla Mercedes, che cadeva in moto, a cercare il fervore degli esordi, quella gioia altissima che un cronista sportivo potrebbe provare a raccontare solo ammutolendo. Chi ha visto un altro mondo e continua ad attraversare questo mondo qui, questa macina.

Lewis Hamilton: «Dio ti benedica»



«I pensieri e le preghiere mie e della mia famiglia sono con Michael e la sua famiglia. Gli auguro una pronta guarigione. Dio lo benedica». Così su Twitter, Lewis Hamilton, esprime la sua vicinanza a Michael Schumacher. Hamilton è uno dei tanti piloti che ha espresso solidarietà all'ex collega tedesco.

Sebastian Vettel: «Come un padre»



«Michael per me è stato come un padre, è stato (e sarà) al mio fianco in ogni tappa della mia carriera in Formula 1». Così Sebastian Vettel, campione del Mondo in carica di Formula 1, esprime la sua tristezza su Twitter per le gravi condizioni in cui versa Michael Schumacher. «Sono scioccato e spero che Michael si rimetta il più presto».

Maradona: «Forza campione»



«Forza Michael campione di velocità ma soprattutto di umanità, sei un ragazzo pieno di vita che è stato esempio in gare di Formula 1 ma ancor di più come uomo. Forza Amico mio che ce la puoi fare ancora una volta». Così da Buenos Aires, dove trascorre le festività natalizie, l'augurio di Diego Armando Maradona.

Didier e gli altri, quando il rischio è una ragione di vita

Mike Hawthorn, campione del mondo con la Ferrari nel 1958, la sua sciocca e imprescindibile gara contro il rischio finì per perderla non al Gran Premio di Monaco, dove s'era tenuto alle spalle anche il mitico Fangio, ma qualche mese dopo, su un triste rettilineo nebbioso della circoscrizione di Guildford. Sorpassò a tutto gas il figlio del re del whisky, Johnny Walker, che fu l'ultimo a vederne la sagoma da vivo. Poi andò a schiantarsi contro un muro, lui e la sua Jaguar truccata per superare i 200 all'ora. Addio vita: gli mancavano tre mesi per compiere trent'anni.

Non fu il primo martire di Satana Acceleratore. All'alba dei tempi moderni Nino Farina, altro uomo contagiato dal mal di velocità - la genia Pininfarina non mente - finì il suo cammino in Terra da spettatore, mentre si accompagnava a seguire dalla tribuna il Gran Premio di Reims del 1966. Aveva 60 anni, era stato il primo iridato della neonata Formula 1 nel 1950; spingeva a tavoletta la sua Ford Cortina Lotus sulla statale quando, all'altezza del paesello di Aiguebelle, i testimoni videro una

IL CASO

FEDERICO FERRERO
sport@unita.it

Pironi si schiantò con un motoscafo, Colin McRae pilotando un elicottero, mentre Patrick Depailler cadde in volo con il suo deltaplano

saetta prendere una curva a velocità improponibile, prima di udire il botto.

L'ovvia retorica del pilota che si nutre di endorfine e scariche di adrenalina torna in auge a quasi vent'anni dagli ultimi morti in servizio in Formula 1, in quel lugubre Imola '94 costato la pelle al dimenticato Roland Ratzenberger e all'idolo Ayrton Senna. Ai tempi, prossimo al primo Mondiale, il giovane Michael Schumacher era in procinto di far assaggiare al mondo il suo talento a bordo di una Benetton. Come immaginare che l'appuntamento peggiore di una vita trascorsa a limare millesimi, combattendo contro forze centrifughe da top gun a bordo di un Phantom, Schumi lo avrebbe combinato in famiglia, su una pista da sci, prima del brindisi di Capodanno. Fuori pista, cambio di pista: si chiarirà, col tempo. Ora sappiamo solo che la velocità avrebbe certamente ucciso sul colpo il Kaiser, se un casco non si fosse frapposto tra una roccia di Méribel e il suo cranio.

Mai stato un mattacchione, Michael. Lo era, eccome, Didier Pironi, ragazzo della banlieue parigina arso dal fuoco dell'azzardo e della competi-

zione: gli seccava, per esempio, dover essere il secondo di Gilles Villeneuve alla Ferrari. La sorte gli impose il cartellino giallo nel 1982, settimane dopo la morte del compagno di squadra, con un incidente da film horror al Gran Premio del Canada. Non se lo fece bastare: dopo trenta operazioni alle gambe, scarnificate da un impatto terribile, non si rassegnò all'addio al tachimetro. Passò all'offshore, specialità riservata a una nicchia di coraggiosi, o di incoscienti, finché non lanciò il suo Colibrì a 170 all'ora nello specchio d'acqua davanti all'isola di Wight per raggiungere il leader. Ribaltamento, accartocciamento, fine di Didier e delle rincorse a se stesso.

Affiancare il rischio alla ragione è insano, eppure c'è una categoria di esseri umani che fa del rischio una ragione per cui valga la pena sia esserci, sia morire. Non glielo si può più domandare, ma la carriera dell'anticonformista Patrick Depailler è un totem al concetto di vita al limite. Saldate le ossa spezzate tra moto da trial e ogni sorta di quattroruote, ottenne la licenza per il circo dei superuomini al volante ma vinse po-

co - appena due GP - perché era pazzo: tra una gara e l'altra, in lotta per il titolo nel 1979, si andò a schiantare col deltaplano. Un campanello d'allarme, ignorato. Durante un test a Hockenheim con l'Alfa, l'anno dopo, nel pieno dell'insidiosa Ostkurve la sua convinzione secondo cui «dominare un pezzo di ferro dipende da te» non trovò più conferma.

E che dire di Colin McRae, l'eccentrico rallyista britannico col vizio di far capolino nell'altra dimensione? Da baby pensionato ci provò con la Dakar, si salvò. Fuori stagione non giocava a carte, pilotava elicotteri: tentando di atterrare vicino a casa, prese un albero con le pale. Il suo gioiello prese fuoco e si portò via tra le fiamme lui, il figlioletto e altre due persone.

Fremente anche Robert Kubica, dalla Renault di F1 a un rally in provincia di Savona: gloria o dimenticatoio, correre è correre. Dai resti accartocciati della Skoda Fabia, un'auto che i padri di famiglia usano per portare la famiglia al centro commerciale, lo tirarono fuori vivo: il muro contro cui aveva sbattuto era quello di una chiesa.