

ERMANNO ALBORETO

ALBORETRO

Michele Alboreto: il campione raccontato dietro i riflettori



FUCINA

Alboreto

Michele Alboreto: il campione raccontato dietro i riflettori

Fucina

Copyright © 2013 by Fucina Srl

Edito da Fucina Srl, Via Ennio 8, 20137 Milano

tel 02.55189946 fax 02.55181329

E-mail info@fucinaeditore.it

Sito internet www.fucinaeditore.it

ISBN 978-88-88269-35-1

*A mio papà Vittorio,
nonno di Alice, Davide, Noemi, Andrea e Linda,
che non ha avuto, purtroppo,
il tempo di leggere questo mio racconto.*

INDICE

p.	7	Prefazione
p.	11	Introduzione
		Parte prima
p.	17	La nostra gioventù
p.	24	Gli esordi
p.	30	I primi passi da campione
p.	39	Formula 1!
p.	59	Finalmente il Cavallino!
p.	102	Quel maledetto 25 aprile 2001
		Parte seconda
p.	111	Michele, così lo ricordo
p.	119	Dall'altra parte dell'Atlantico
p.	155	Ringraziamenti

PREFAZIONE

Mi risulta difficile, davanti a una pagina bianca, iniziare a parlare di Michele.

Da dove comincio? Da una festa con tanti altri piloti, finita (tutti vestiti) in piscina?

Dallo stress indicibile e imbarazzante mentre lo aspettavamo, a La Spezia, sulla tolda della portaerei Garibaldi con l'ammiraglio e il picchetto d'onore schierato in alta uniforme?

Certo un momento prestigioso; peccato si fosse protratto per un'ora e mezza: il tempo che Enzo Ferrari, nel suo ufficio di Maranello, lo tenne a colloquio con argomenti del tutto futili, che non finivano mai. Non che il Drake non sapesse dell'importante appuntamento di Michele... anzi!

Ma era fatto così.

A volte era dispettoso come un bambino.

Poi, però, Michele ripagò tutti con la sua enorme carica di simpatia umana: sempre a disposizione con battute, aneddoti, foto e dediche fino alle impennate in Vespa sulla pista di atterraggio della nave. I berretti dei marinai volarono al vento e applausi scrosciaronο a scena aperta da parte dell'intero equipaggio.

Quanti piccoli e grandi ricordi mi affiorano alla mente, ma vorrei soffermarmi su un progetto comune e per arrivare a questo devo riavvolgere il nastro della memoria fino all'anno 1985.

Era l'anno suo. Lo sentivamo tutti.

La Ferrari "156-85" dell'era turbo prometteva bene e Michele era in gran forma.

Io avevo convinto i responsabili della RAI a varare una rubrica televisiva, che ebbe un successo strepitoso, dal titolo emblematico: "ROSSO 27".

Poteva significare una puntata vincente sulla roulette del circus,

con il colore e il numero della vettura di Michele. Un numero che doveva uscire quell'anno... purtroppo non sempre la pallina si ferma dove vorresti e il destino spesso non segue quelle traiettorie. Ne disegna altre.

Una di quelle fu il percorso insolito del *management* Ferrari nella scelta delle turbine del motore di Maranello.

Scelta sbagliata (forse non solo per le turbine) soprattutto perché decisa a campionato in corso, verso metà calendario.

Decisero di cambiare il fornitore delle turbine passando dalle tedesche "KKK", montate anche sui propulsori Porsche che equipaggiavano la McLaren, per passare alle americane "Garrett".

Un tripudio di colonne di fumo bianco scaturì dalle bancate di quel motore turbo. Una serie infinita di propulsori zittiti da turbine che si spegnevano con un sibilo penetrante.

Non si sa se a prendere questa infelice decisione fosse stato il Gran Capo, spesso sospettoso (in tanti casi a ragione) e che a volte si lasciava condizionare da sensazioni a pelle o antipatie preconcepite.

Sicuramente ne era al corrente: magari l'aveva suggerita a qualche collaboratore.

Pare di sentirlo bofonchiare sospettoso: "...figurarsi se questi Tugnèin (Tedeschi) non si alleano fra loro contro di noi!".

Non era così.

I Tugnèin della "Drei K" in questione sarebbero stati felicissimi di allargare il loro palmarès con l'effigie del Cavallino: una prestigiosa medaglia da mettere bene in mostra sul caminetto del salotto buono. E invece, a sei gare dalla fine, dopo il GP d'Olanda a Zandvoort, il bottino di Michele Alboreto, che si trova in testa al campionato con 53 punti, si assottigliò e il sogno, pian piano, svanì.

A risalire la china, apparirlo e poi superarlo c'era il prof. Alain Prost che, incredulo dell'insperato regalo, si portò a casa uno dei cinque titoli mondiali, con venti punti di distacco.

Michele Alboreto, quindi, relegato a vicecampione del mondo.

Detta così, a distanza di tempo e senza conoscere gli antefatti, il risultato potrebbe riempire di soddisfazione. E invece questa volta va presa a prestito dal Drake la definizione di sufficienza con la quale giudicava il secondo posto nelle gare: "Il secondo è solamente il primo degli ultimi!".

Questa volta siamo d'accordo con lui, ma siamo anche certi che Michele fosse del tutto incolpevole e comunque non manifestò mai a Enzo Ferrari questa sua frustrazione.

Aveva troppo rispetto per quell'uomo, soprattutto perché sentiva che gli voleva veramente bene.

Penso davvero che Michele sia stato uno dei pochi piloti entrati nel profondo del cuore del Vecchio.

Forse l'unico, anche più di Gilles.

Molto probabilmente anche Enzo Ferrari non parlò mai a Michele dell'errore tecnico-strategico commesso.

Questo non era contemplato nel rapporto "Padrone-pilota", quest'ultimo, comunque, sempre secondo la sua convinzione era: "...utile accessorio".

A distanza di anni, Franco Gozzi, braccio destro del Commendatore, suo consigliere preferito e depositario di mille segreti di casa Maranello, mi disse che più di una volta sentì Enzo Ferrari esclamare con un sospiro: "...noi, a quel ragazzo, gli dobbiamo un mondiale!".

Hai capito Michele? Enzo Ferrari lo sapeva.

Come noi.

tuo Ezio Zermiani

INTRODUZIONE

Ho deciso di scrivere questo libro per rispondere alle interminabili espressioni di affetto e di stima che la mia famiglia riceve ogni giorno da tutto il mondo.

Colui che mi ha incoraggiato affinché mi cimentassi in questo lavoro è l'amico Greg Sarni, giornalista e commentatore sportivo per la WBRS 100.1, una radio di Boston.

Greg mi ha sempre raccontato come Michele sia tuttora apprezzato negli States e quanto si senta la mancanza di un racconto sulla sua vita da un punto di vista meno freddo rispetto alle notizie di cronaca oppure rispetto a quello delle statistiche dei campionati.

Il suo aiuto, però, è andato ben oltre perché Greg mi ha messo a disposizione una buona parte del materiale che, poi, ho utilizzato.

Vorrei, inoltre, ringraziare il nostro amico d'infanzia Giuliano Cavalca che ha collaborato alle traduzioni e alla stesura dall'inglese all'italiano.

Anche queste sono manifestazioni di ammirazione e apprezzamento che, nonostante gli anni trascorsi dalla scomparsa di Michele, non smettono mai di emozionarmi.

Un ulteriore stimolo a portare avanti questo impegnativo compito è stato acceso dai molti amici, piloti, tifosi, direttori di squadra e ingegneri il cui cammino, sportivo e privato, si è intrecciato con quello, purtroppo breve, di Michele.

Io sono un meccanico, cioè un uomo con le mani sempre sporche di grasso; la mia vita è stata segnata dalla passione per i motori e non tutti sanno che, in famiglia, il primo a gareggiare sono stato proprio io.

La mia passione era, ed è, la motocicletta e per ottenere una licenza da pilota mi sono bastati i quattordici anni di età; Michele invece, che aveva tre anni più di me, dovette aspettare i fatidici diciotto anni per poter gareggiare in auto.

Il mio desiderio è quello di raccontare il fuoco che ci animava, quell'entusiasmo che ho avuto la fortuna di condividere con mio fratello.

In modo più romantico, potrei dire che questa è la storia di un ragazzino aggrappato alle reti di sicurezza dell'autodromo di Monza, ipnotizzato dalle rombanti e fulminee macchine da corsa che vedeva sfrecciare in pista. Nei suoi occhi scorrevano i riflessi veloci di un sogno che, un giorno, avrebbe realizzato.

Questa è la storia di come quel bambino sia riuscito a diventare, grazie alle sue capacità di guida, alla caparbia e alla correttezza, uno dei più grandi piloti italiani. Forse addirittura il più amato.

Ho scoperto, infatti, di alcuni padri che hanno chiamato il proprio figlio Michele solo perché erano accesi tifosi di mio fratello.

Forse non a caso, egli entrò direttamente nel cuore di Enzo Ferrari, un uomo conosciuto per non essere molto tenero coi propri piloti e dipendenti.

Mio fratello gli fu sempre legato e non lo deluse mai.

Un legame così solido che niente poté scalfire, nemmeno l'offerta che fu fatta a Michele di guidare per la McLaren. Se avesse accettato, avrebbe potuto vincere il mondiale di Formula 1 nel 1988 al fianco di Ayrton Senna.

Posso dire con tutta franchezza che mio fratello non ha mai rimpianto quel grande rifiuto.

Mi considero molto fortunato per aver visto di persona un sogno diventare realtà e mi sento anche fortunato per non essere stato presente durante il suo ultimo tragico giorno su una macchina da corsa.

l'autore