

ROMA - Da una indagine di mercato fatta a suo tempo dalla Parmalat, quando pareva che De Angelis dovesse firmare con la Brabham Alfa, risultò che il pilota era molto gradito al gentil sesso, che incarnava in lui un'immagine tipica del pilota eroe con tutti i requisiti giusti « per far sognare ». Non ultima la bellezza che finora sembrava fosse un requisito di alcuni piloti francesi.

« Cosa pensi quando ti arriva una proposta di matrimonio tramite lettera? ».

« A parte il fatto che sono lettere simpaticissime, mi viene sempre da ridere. Molte volte è uno scherzo, ma fa pensare, a chi vive dal di fuori, come possa essere romantico ed appassionante questo mondo della F. 1, mentre invece ha dei risvolti molto

Nel 1974 vinse il campionato Italiano e l'anno successivo giunse secondo al campionato mondiale dietro a Goldstein. La carriera automobilistica comincia nel 1977 con la F. 3: fu il primo ad usufruire dell'agevolazione concessa dalla CSAI ai kartisti di passare subito alla F. 2. A fine stagione, proprio nell'ultima gara a Magione vinse il titolo italiano dopo una gara che si agguagliò portandosi dall'ultima fila in testa, ma non senza aspre polemiche sulla sua presunta impossibilità di prendere il via in finale.

Da qui, per il '78 Elio si trovò al volante di una Chevron con motore Ferrari, che fu un esperimento poco felice lasciando altri strascichi polemici e quindi il divorzio dal team Everest, che gestiva la macchina, per

« Vorrei correre in F. 1 e possibilmente anche in F. 2 perché anche se la F. 1 è una vettura non molto competitiva dal punto di vista pubblicitario, la F. 1 dà più del F. 2, e facendoti notare magari con una vettura che non è delle migliori hai modo di entrare in un team più competitivo. Se non stai nell'ambiente puoi fare tutte le gare di F. 1 che vuoi, essere bravo in altre categorie, ma l'entrata in F. 1 diventa difficile. È il caso Giacomo Ricci docet ».

« Come sei entrato a contatto del "circuit" della F. 1? ».

« Veramente sono uscito prima di entrarci. Comunque un giorno mi sono chiesto quale fosse il mio obiettivo e visto che era la F. 1 ho pensato che era inutile perdere tempo e seguire a pensare qual è la mac-



HA BRUCIATO TUTTE LE TAPPE (MENO CHE CON TYRRELL) NON SOLO PERCHÉ «PIACE AL GENTIL SESSO» IL VENTENNE ROMANO



d'ORO

Elio DE ANGELIS

romano, ventenne

Elio De Angelis è un ragazzo con i piedi per terra, che però non si vergogna di sognare. Ha fatto un accordo con il Formula 1, ma nei suoi sogni è una Ferrari

DE ANGELIS pilota di sogno

duri per chi lo vive in prima persona. Sa un po' un'ironia...».

« Non pensi che ad avere tanto successo a vent'anni, aver provato una Ferrari di F. 1, aver messo il nome, anche se poi te ne sei trovato escluso, nel "circuit" della F. 1, possa farti "montare la testa"? ».

« No, mai. Quando faccio una curva bene invece mi dico bravo perché sento che è merito personale esser riuscito a mettere a punto la vettura per quella curva: è qualcosa di mio, per cui provo soddisfazione ».

Elio De Angelis è stato come mai al centro dell'attenzione per l'episodio che in un primo momento lo voleva accostato con Tyrrell ed in seguito « scaricato », con una accusa, dal patron inglese. La carriera folgorante di questo ventenne sembra accusare una battuta di arresto. De Angelis inizia la sua scalata da giovanissimo, quando debutta nel 1973 con i kart che sono stati la sua scuola fino al 1975, quando si laurea campione europeo,

il team ICI quando ormai la stagione era quasi finita. Poi il contratto con Tyrrell per il 1978 liquidato dal manager inglese.

« Stavi per entrare in F. 1 con Tyrrell dopo appena tre anni che corri in macchina. Non ti pare che sia un po' poco l'esperienza che puoi avere, almeno secondo il parere di persone "qualificate"? ».

« Se uno si trova ad un certo punto della sua carriera a poter fare il passo per entrare in F. 1 non deve scartare questa possibilità, perché uno "non ha l'esperienza". Io pensavo di averla e avendo la possibilità di fare questo passo l'ho fatto perché sono delle possibilità che non capitano tutti i giorni, anche perché i posti sono quelli che sono e quindi bisogna buttarsi a testa bassa senza stare a calcolare troppe cose e vedere i perché e i per come ».

« Preferisci quindi tentare ancora la strada della F. 1, magari con una vettura poco competitiva, che non ripetere la stagione di F. 2? ».

china migliore di F. 2 o di altra categoria ».

« Non hai avuto paura che qualcuno dei senatori di questa formula ergesse lo scudo della "sicurezza", o della inesperienza? ».

« No, perché penso che sia una cosa che dovrebbe avere un criterio molto discrezionale. Dipende da caso a caso, come ad esempio quello di Branciacelli che pare non sia incluso tra quelli di serie A. Certo, un tier di punteggi è giusto che ci sia per ottenere questa licenza, ma come dicevo non deve essere una cosa dal meccanismo rigido. Ma a mo' di questo vorrei dire che prima di bloccare quelli che ottengono il permesso di correre in F. 1 e che ancora non hanno combinato niente di male, bisognerebbe invece revisionare le patenti a chi corre in F. 1 e provoca regolarmente delle situazioni di pericolo per se stessi e per gli altri ».

« È un attacco ai senatori? ».

« Dico che bisognerebbe prendere dei provvedimenti in questo senso e non fare dei processi a chi ancora deve correre in questa categoria ».

«Si è parlato in un primo momento di un accasamento con la Brabham Alfa...».

«Sì, grazie a Jaime Manga, un amico comune che mi fa anche da manager, ho cominciato a parlare con me stesso ed è esasperato molto simpaticamente. Niki mi ha detto che rivedeva in me i suoi vent'anni, quando cercava una macchina per correre e mi ha promesso di darmi una mano facendomi entrare alla Brabham...».

«Qualche giornale ha riportato che questo approccio con Niki è stata una cosa preparata freddamente, anzi secondo un quotidiano sportivo vi avrei detto che avrei manovrato Lauda in questo senso proponendogli in contropartita di entrare con lui in affari con una compagnia aerea...».

«Non ho preso in giro Niki proponendogli un affare: lo ho invitato Niki in Sardegna e da lì abbiamo parlato anche di altre cose. L'idea di proporgli alla Brabham è venuta da lui, ed io non ho fatto alcuna controproposta...».

«Cosa ha determinato il fallimento della operazione Brabham?».

«Un po' queste chiacchiere dei giornali che però non sono riuscite ad incrinare la mia amicizia con Lauda, poi soprattutto il fatto che non portavo una lira nonostante ci si discesse chi parlava in date cifre da capogiro. Pariproprio per entrare in F. 1, data la scarsità di posti, bisogna cercare la maniera, per risultare "simpatici" ad Ecclestone, di "oliare alcune rotelle". Si vede che non era nei miei interessi e nella mia morale fare una cosa del genere. Lascio a te supporre il resto...».

«Questo tuo parlare senza peli sulla lingua non pensi che possa provocare delle reazioni del tipo: De Angelis fa così perché ha le "malie coperte"?».

«Non credo assolutamente, perché anche se non avessi avuto l'appoggio economico di mio padre io avrei cominciato a correre ugualmente, forse sarei arrivato più tardi nei risultati che ho ottenuto adesso, comunque anche ora il posto per una F. 2 ad alto livello posso averlo senza problemi. Diciamo che sono già lanciato, sono già uscito fuori dal numero di quei piloti che cercano e devono lottare per entrare in F. 2. Vorrei entrare in F. 1, avevo raggiunto questo gradino, ma sono riuscito indietro, non per colpa mia, ma per colpa di un "gentiluomo" inglese che mi ha dato questa stangata, io ho firmato il contratto con Tyrrell il 25 settembre dopo aver preso i primi contatti con lui tramite Stewart che mi aveva notato in occasione della mia vittoria a Montecarlo...».

«Dovevo debuttare in Canada, ma la terza macchina non era pronta. Poi lui mi accennò al problema della licenza, che aveva già visto chiedermi che la CSI, gli facesse una comunicazione in proposito, cosa che è stata fatta tramite telex, con la intenzione di confermarmela per il 1979. Io allora ho chiesto quando potevo iniziare il programma di test, ma lui non si è fatto più sentire. Poi la rescissione del contratto con la scusa della licenza. E questo penso sia la dimostrazione più evidente che le non avevo contratto il posto in F. 1, come era stato detto...».

«Neghi di essere un ragazzo con la valigia...».

«Se avessi portato 800.000 dollari non mi troverei in questa situazione. Sono tutte bugie e tutte invenzioni, che a questo punto non so a cosa devo attribuirle, se non ad un vero e proprio "odio di classe". Altrimenti non saprei proprio come definirlo. Per me le capacità in macchina non le dimostri con i biglietti da mille...».

«Tu stai preparando una causa contro Tyrrell, a cosa potrebbe servirvi una cosa del genere? Non hai paura che ti si ritorni contro?».

«Penso che cose di questo genere siano successe già, nella F. 1. So che vado incontro ad un rischio, uscendo fuori da quella che è stata definita l'omertà di questa formu-

la e facendo presente a tutti quello che succede nel circus...».

«Vuoi sensibilizzare l'opinione pubblica?».

«Non è che voglio sensibilizzare l'opinione pubblica al mio caso personale. Mi sembra giusto rendere noto quello che mi è successo e tocca agli altri poi farsi una opinione della cosa...».

«Non è per ottenere un risarcimento?».

«No, non è un fatto puramente venale, bensì per una questione morale. C'è uno che riesce a mettere un piede in un mondo così strano dopo pene e sacrifici, dopo essersi dato da fare, ne viene escluso così. Ho voluto creare un precedente per non far commettere ad altri il mio errore. Questo mondo si sta stringendo sempre più intorno ad un circolo di persone che per i loro interessi non rispettano patti, contratti e niente di quelle regole del vivere civile...».

«Adesso che mi ha Giacomelli correrà per Tyrrell ti senti defraudato ancora di più del tuo posto?».

«Io non mi sento affatto defraudato, semmai lo sentirei da parte di Jarier, Bruno ha più esperienza di me e merita la F. 1 più di me. Mi sarebbe piaciuto fare squadra con lui, con lo sponsor italiano Martini sarebbe stata una vera e propria nazionale. Sarebbe stato un team finalmente in cui si parlava in italiano...».

«Ma non ti sarebbe piaciuto parlare italiano in un team italiano anche come macchina?».

«Certo questo senz'altro. La Ferrari è il sogno di tutti...».

«Speri un giorno di poterlo realizzare?».

«È un discorso molto difficile. Certo, se mi chiederono di correre con loro lo farei senza badare a condizioni e nitrato. Accetterei subito, a scatola chiusa. Del resto i miei rapporti con il commendatore, a cui sono legato da profonda stima ed affetto, e col team tutto a cui devo moltissimo non sono stati minimamente incrinati dall'esperienza del F. 2...».

«Non provi avvillimento ad essere stato sul punto di entrare in F. 1 prima con la Ferrari e poi con la Tyrrell e poi vedere svanire tutto in un nulla di fatto?».

«Ci sono due tipi di reazioni davanti alle avversità: o avvillirsi oppure caricarsi di più per superarle. So di me le avversità ottengono l'effetto di incitarmi a continuare con più carica, a non arrendermi. Io parto dal presupposto che tutto il male non viene per nuocere. Se si verificano degli eventi che ti mettono nelle condizioni di non poter correre vorrà dire che troverai qualcos'altro da fare oppure se hai sbagliato una volta non è detto che lo farai sempre...».

«Sei un fatalista, allora...».

«Non direi proprio fatalista, ma c'è una certa percentuale di queste cose nella vita...».

«Sei superstizioso?».

«Assolutamente da non dire per che cosa lo sono...».

«Fai altri lavori oltre quello del pilota?».

«Non è un lavoro vero e proprio, mi rende utile nell'azienda di mio padre, mi occupa delle relazioni pubbliche e della pubblicità, sempre compatibilmente al tempo che mi lascia il mio lavoro di pilota. Del resto è un tipo di esperienza che posso utilizzare anche nella mia vita di pilota. Seguo comunque altri settori dell'azienda perché mi piace rendermi conto delle difficoltà e dei problemi di quest'attività che un giorno potrei fare mia. Non voglio trovarmi un giorno senza niente in mano...».

«Allora non sei sicuro di sfondare in F. 1?».

«Io faccio fare di tutto per farlo, ma il mondo della F. 1 è come un sogno di breve durata che alcuni riescono a realizzare ed altri no, rimanendo con un pugno di mosche in mano. È un mondo ad un metro da terra...».

«In che senso?».

«Prezzi strabillanti, macchine favolose, spirito agonistico, tanti begli ideali oppure interessi spaventosi. In altri termini un mondo



d'ARGENTO

Teo FABI
italiano, ventiseienne



di BRONZO

Siegfried STOHR
tedesco, ventiseienne

in cui tutto è sovradimensionato. Per questo dico che non ha i piedi per terra, non è effettivamente reale. Sai che sta lì, che oggi c'è, ma che potrebbe scomparire da un momento all'altro...».

«Non hai paura di aver perso il treno per entrare in questo mondo?».

«Assolutamente, anche per un fatto di età. Piloti che stanno vedendo da anni in F. 1 si "staferranno" di continuare e si creeranno degli spazi...».

«La F. 1 è diventato un grosso spettacolo in cui spesso vengono traditi i valori dello sport. Ha ancora dei contenuti validi secondo te?».

«Io nel mio cuore i contenuti agonistici ce li ho sempre e penso che ci sia qualcosa di molto valido anche nella F. 1, al di là degli interessi, la voglia della competizione nel senso puro del termine. Altrimenti mi sarebbe passata la voglia di arrivarci, e così non è...».

Gaetano Dima