

5 Euro + Autosprint (Italy only)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

**AUTO
SPRI
NT**

**GOLD
COLLECTION
GOLD**

FORMULA

Magic

DI MARIO DONNINI

RIVIVERE SENNA A 25 ANNI DALLA SCOMPARSA



LAZZARI

”

*Non sono una macchina,
non sono imbattibile;
l'automobilismo fa parte
di me, del mio corpo. Quattro
ruote, un sedile, un volante.
È questa la mia vita sin
dalla più tenera età.*

Ayrton

Magic Thriller

DI ANDREA CORDOVANI

Nessuno muore mai davvero fino quando ci sarà qualcuno in grado di ricordarlo. Ayrton Senna perse la vita 25 anni fa a Imola. Era il 1 maggio del 1994. Ma nei cuori di chi è rimasto non è mai andato via. Quella di Magic è una storia senza tempo, è intergenerazionale, non ha una fascia di riferimento e abbraccia chiunque intende conoscere e gustare le sue gesta. Cinque lustri dopo quel Gran Premio che ha cambiato il volto – in quei giorni straziato – della F1, ricordare Ayrton è anche addentrarsi nel Processo-Senna con lo scoop di Autosprint del piantone spezzato sulla Williams a innescare il terribile crash alla curva del Tamburello e le successive inchieste sia giornalistiche che giudiziarie per scoprire tutta la verità, rifiutando una lunga litania di “non ricordo” irrispettosa e inaccettabile.

È per questo che evitando di addentrarsi nel labirinto dei luoghi comuni abbiamo focalizzato molta della nostra attenzione su quello che è accaduto dalle 14.17 in poi in quella domenica terribile. Tanti amici e confidenti si sono aperti raccontando quegli attimi e le troppe verità scomode che si cercava di insabbiare. È un ricordo commosso ma anche un legal thriller nel quale parlano tutti i testimoni oculari e i periti del caso. Racconta Max Angelelli che in quel fatidico 1° maggio al Gp di Imola guidava la Safety Car: «Ho subito realizzato che la Opel Vectra praticamente stradale non era la macchina ideale per quel compito: mi ricordo bene che più di una volta Ayrton mi ha affiancato agitando la mano perché voleva un passo più spedito che la mia vettura non permetteva». Sottolinea Domenico Salcito, all'epoca vice responsabile medico del circuito, colui che cerca di salvare Ayrton esanime: «Per cercare di salvarlo abbiamo fatto il possibile e l'impossibile decidendo di andare per due volte al di là dei protocolli previsti». Spiega Massimo Gambucci il direttore di corsa aggiunto in quel Gp maledetto: «Imola 1994 reca un grande paradosso. È il week end più stregato a anche il più perfetto, perché le reazioni agli eventi sono state tutte perfette. A me ha tolto non meno di dieci anni di vita. Il tempo non ha mitigato nulla, per me quello resta un ricordo atroce». Riflette Gabriele Tarquini il pilota che leggendo Autosprint e guardando le foto sul nostro settimanale fa scoccare la scintilla perché si accorge che qualcosa non va su quel piantone ada-

giato vicino alla Williams: «Adesso mi resta la soddisfazione di aver contribuito ad accertare dei fatti che sulle prime non erano così facili da interpretare e decifrare». Ribadisce l'ingegner Mauro Forghieri, il genio tecnico della Ferrari del Drake, perito nel processo Senna: «I reperti del piantone presentavano tracce di fatica e chi ha ordinato quella modifica non può sentirsi sereno... Non avrei mai mandato a correre un mio pilota con un piantone dello sterzo messo in quel modo. E mi creda neanche lei l'avrebbe fatto». Federico Bendinelli, già amministratore Sagis nella gestione del circuito di Imola, è l'avvocato che ci ha guidato nel legal thriller: «Venni a sapere che il presidente del Brasile aveva fatto pressioni sul nostro capo di Stato affinché si tenesse un processo molto, molto rigoroso. Il processo Senna segna l'incontro tra due filosofie ben diverse d'intendere il diritto. Quella anglosassone e quella italiana». Già e come mirabilmente scrive nelle pagine che seguono il nostro e soprattutto vostro Mario Donnini “Se vogliamo dirla tutta, direi che in questo caso, dopo la tragedia di Ayrton, i luoghi comuni hanno conosciuto un sonante ribaltamento. Perché gli italiani che nella folkloristica vulgata internazionale a volte vengono raffigurati quali maneggioni e insabbiatori incalliti, nel Processo Senna giungono esattamente e probabilmente a una verità tecnica, giuridica e logica che finiscono col coincidere. Invece i tanto adamantini anglosassoni,

anime belle, precisini che se la tirano tanto, senza macchia e senza paura, se ne escono con i ventisette “non ricordo” del campione del mondo Damon Hill in sede dibattimentale, uniti alla fantasiosa testimonianza del compagno di squadra David Coulthard, il quale butta là che non v'era nulla di strano nelle immagini di guida di Ayrton - quelle giunte, perché poi ci sarebbero le altre dell'impatto misteriosamente sparite, pari ai dati delle centraline scaricati e volatilizzati -, poiché normalmente il piantone vibrava manco fosse un martello pneumatico. Nel Processo Senna, noi italiani ne usciamo alla grande, evitando un Mistero d'Italia in più e consegnando agli atti un'esperienza giuridica illuminata, difficile da portare avanti ma alla fine stupendamente svolta. Non ultimo anche da Autosprint, in veste di pungolo extragiudiziale”.

È anche e soprattutto per questo che ricordare Ayrton Senna a 25 anni dalla sua scomparsa era un atto dovuto da parte nostra.



ORSI

Autosprint nel cuore

Ayrton Senna, qui con un'amica, intento nella lettura di uno dei suoi giornali preferiti, Autosprint

AUTOSPRINT



Cose ancora non lette

AYRTON HA UNA STORIA CHE CONTINUA
A PARLARE, MALGRADO TUTTO. NELLE
EMOZIONI DI CHI L'HA VISSUTO DAVVERO

DI **MARIO DONNINI**

Venticinque anni da quel giorno e esattamente altrettanti dal momento in cui "Beco" andandosene è restato in noi. Se uno è grande davvero - nella tua vita o in quella di tutti -, te ne accorgi, perché più passa il tempo, più sembra essere scomparso da poco. E per Ayrton il giorno del destino, 1 maggio 1994, resta galleggiante in un'atmo-

sfera sospesa che sa a suo modo d'eterno presente. Solo a ripensarlo aggrappati alla ringhiera di qualsiasi anniversario. Ma ce dell'altro. Ben altro, da aggiungere.

Ho una mia teoria sul perché Ayrton Senna sia il campione più amato della Formula Uno moderna. C'è qualcosa d'infinito e struggente che lega gli appassionati al suo nome, un che di chimico e emotivo, pungente e allo stesso tempo caldo e irrisolto.

Perché Ayrton, solo a pensarlo, è l'unico che da subito fa venire un nodo in gola.

A un quarto di secolo dalla scomparsa, per chi l'ha tifato in diretta, resta il simbolo bello e nostalgico d'una gioventù volata via, sua e anche nostra, d'accordo, ma soprattutto sembra la parabola inquieta d'una vita stupenda dalle ali spezzate, vincente e offesa, esaltante e sfortunata, quantificabile e calcolabile in partita doppia tra debiti ingiusti, immensi contratti col destino e risarcimenti entusiasmanti e indimenticabili.

Per il suo talento infinito, tante, troppe furono le sconfitte. E quasi tutte perfide.

Dotato di un DNA speciale, da pilota superiore, non riuscì mai a diventare Campione del mondo in kart. Ogni pilota ha il suo cruccio, il trofeo femmina sfuggito, il traguardo mancato. Per Ayrton, così come, guarda caso, per Michael Schumacher, fu il primo. L'iride per ragazzi.

Graffio doloroso, per lui, vulnus delicatissimo, suppurato in un periodo nero nel quale decise, per la prima e unica volta nella sua vita, di smetterla con le corse, salvo poi tornare e smettere di smettere.

Per sempre.

Passato alle auto, le cose cambiarono. Senna vinceva sempre e co-

*Uno sguardo
che dice tanto*

Gli occhi straordinariamente intensi di Ayrton nell'ultimo weekend della sua vita, a Imola 1994

”

*Il conto aperto
a Montecarlo
1984 fu pagato
l'anno dopo
nella pioggia di
Estoril, terreno
di primo trionfo
per Ayrton
al volante della
Lotus nero e oro*

”

Supremo controllo

Ayrton in qualche modo tiene a bada la Lotus nero e oro, nei primi passi verso la leggenda

munque, ovunque e in qualsiasi categoria promozionale. Fino all'approdo in F.1. Lì sarebbe stata dura. Perché era ancora giovane e inesperto, velocissimo ma tenero e con una macchina, la Toleman-Hart, strana, capricciosa e dal motore friabile, all'interno di una squadra figlia d'un Dio minore.

Poi venne quel pomeriggio di pioggia a Montecarlo e la storia della F.1 cambiò. Sotto un autentico diluvio, il ragazzo brasiliano stava scrivendo una pagina mai letta di leggenda, rimontando furiosamente su Alain Prost al volante della McLaren-Tag-Porsche, "nostro signore" della F.1 incistato nella regina madre.

Attenzione, dietro la leggenda la realtà dice che in quel momento il più veloce in pista fosse Stefan Bellof con una Tyrrell più sottopeso di Kate Moss strafatta, però il dato sensibile e percepito dal mondo fu quello di una svolta nella storia delle corse: l'eroe nuovo era Ayrton Senna.

Gli ultimi convulsi giri, quella bandiera improvvida da parte del direttore di gara Jacky Ickx, il furbo salvataggio del fragile leader ormai kapapò in piedi a danno del rimontante freshman, lasciò a tutti un grido strozzato in gola di gioia rappresa. Semplicemente, stava andando in scena una delle più grosse ingiustizie del mondo della F.1, voluta o meno. In quel momento, in centinaia di migliaia, forse a milioni, capimmo che Ayrton Senna era in debito col destino e anche noi tutti gli dovevamo qualcosa.

Il conto fu pagato un anno più tardi, col brasiliano in fuga al volante di una Lotus nero e oro tra le colonne d'acqua nebulizzate dell'uragano di Estoril, al Gp del Portogallo, la sua prima vittoria in F.1.

Con la Casa inglese, nell'era del dopo Chapman targata Ducarouge, Ayrton accese ben presto un altro mutuo con la sorte. Velocissimo, quasi imbattibile sul giro secco e senza alcuna possibilità di vincere il Mondiale, perché il team e la monoposto potevano vivere momenti speciali, ma mai la consistenza pervicace e costante capace d'assicurarli la gioia del titolo.

Fu col passaggio alla McLaren, al fianco dell'uomo della sorte, il suo doppio motivante, il doppelganger galvanizzante Alain Prost che nel 1988 il brasiliano si bagnò a Suzuka, dopo una rimonta da antologia su pista insidiosamente umida, con lo champagne del primo titolo mondiale.

Non era finita, perché una nuova e più crudele ingiustizia lo stava attendendo al varco, l'anno dopo, con la toccatina venefica, sempre a Suzuka, ad opera dello stesso Prost col quale era ormai guerra aperta e totale.

La ripartenza, il taglio di percorso, la squalifica successiva e la perdita del titolo. Quindi le polemiche con Balestre, Presidente della Federazione Internazionale e amicone di Prost, lo spettro della sospensione disciplinare della licenza durato per mesi, una nuova unghiate nelle sue carni e quindi il ritorno alla carriera, alle corse e alla vita con una liberatoria vendetta con la quale a fine 1990 Ayrton, il risorto, fa strame, alla prima curva della solita Suzuka, del solito Prost, ormai transfuga in Ferrari.

Il 1991 sembra l'anno dell'ennesimo patimento, stravolta tutto brasiliano. Perché Senna di pena ne coltiva un'altra. Ha vinto dappertutto meno che in Brasile, così, negli ultimi giri del Gp di casa, l'ennesima, nuova e più pervicace maledizione l'affligge e mentre sembra riuscire





John Player Special

MICROMAX 12

”

*Il pomeriggio
del 1° maggio
1994 cambia
tutto. La storia
di Ayrton si
spezza e diventa
tragica
e eterna,
chiedendo
giustizia*

”

Senna davanti a Schumi

Imola 1994, Ayrton su Williams davanti a Schumi su Benetton, prima del momento del destino

a sfatarla, la sua McLaren accusa guai gravi al cambio, con la muta degli inseguitori che si fa più vicina, pronta a sbranarlo.

Poi l'urlo. Il ruggito di gioia disperata che da quel pomeriggio infuocato lacererà per sempre l'aria di chi avrà la poesia di risognarlo. Ayrton Senna vince il Gran Premio del Brasile 1991, in condizioni quasi impossibili. L'operazione non poteva riuscire, ma il paziente vive. E dopo momenti così, comunque vada, in noi vivrà per sempre.

Quindi il terzo Mondiale vinto, sempre nel 1991, perché la rivale Williams-Renault di Mansell non è ancora affidabile, ma nel 1992 arriva la sconfitta, perché la "Red Five" del Leone stavolta non si rompe più. Non c'è tempo per pensarci. Nuovi schiaffi terribili attendono Ayrton Senna.

Nel 1993 è in lotta col mondo e si ritrova perfino la guerra civile in casa. Abile come il cardinale Richelieu, Alain Prost gli ha soffiato il posto nella miglior squadra che sfodera la vettura più competitiva, ancora la Williams, dotata del francesissimo e politicamente demoprostiano motore Renault.

Ayrton ha fatto di tutto per non restare fregato, offrendosi perfino gratis a patron Frank, ma le ragioni dei poteri forti e i motivi d'opportunità politica prevalgono sulla meritocrazia: quella macchina imbattibile andrà al 38enne prepensionando francese, mentre Mister Magic è in lotta al calor bianco col suo capo Ron Dennis. Tra i due l'accordo è talmente instabile da venir rinnovato gara per gara, a cachet, un milione di dollari al colpo.

A Donington, sempre sul bagnato, con una partenza e un primo giro ispirati dal demone delle corse, Ayrton infligge a Prost un'umiliazione più grande del Mondiale vinto implacabilmente dal francese a fine stagione.

Poi la doppia notizia. Per il 1994 Alain smette e finalmente Senna ottiene la sospirata Williams-Renault. Per anni il Mondiale parrebbe prenotato dal tonitruante nuovo binomio.

Il pomeriggio del 1° maggio 1994 cambia tutto, per sempre. Ayrton perde la vita nello schianto terrificante della curva del Tamburello. Il prezzo definitivo. Non sono previste rivincite.

L'ingiustizia suprema è accaduta. Punto. È la fine.

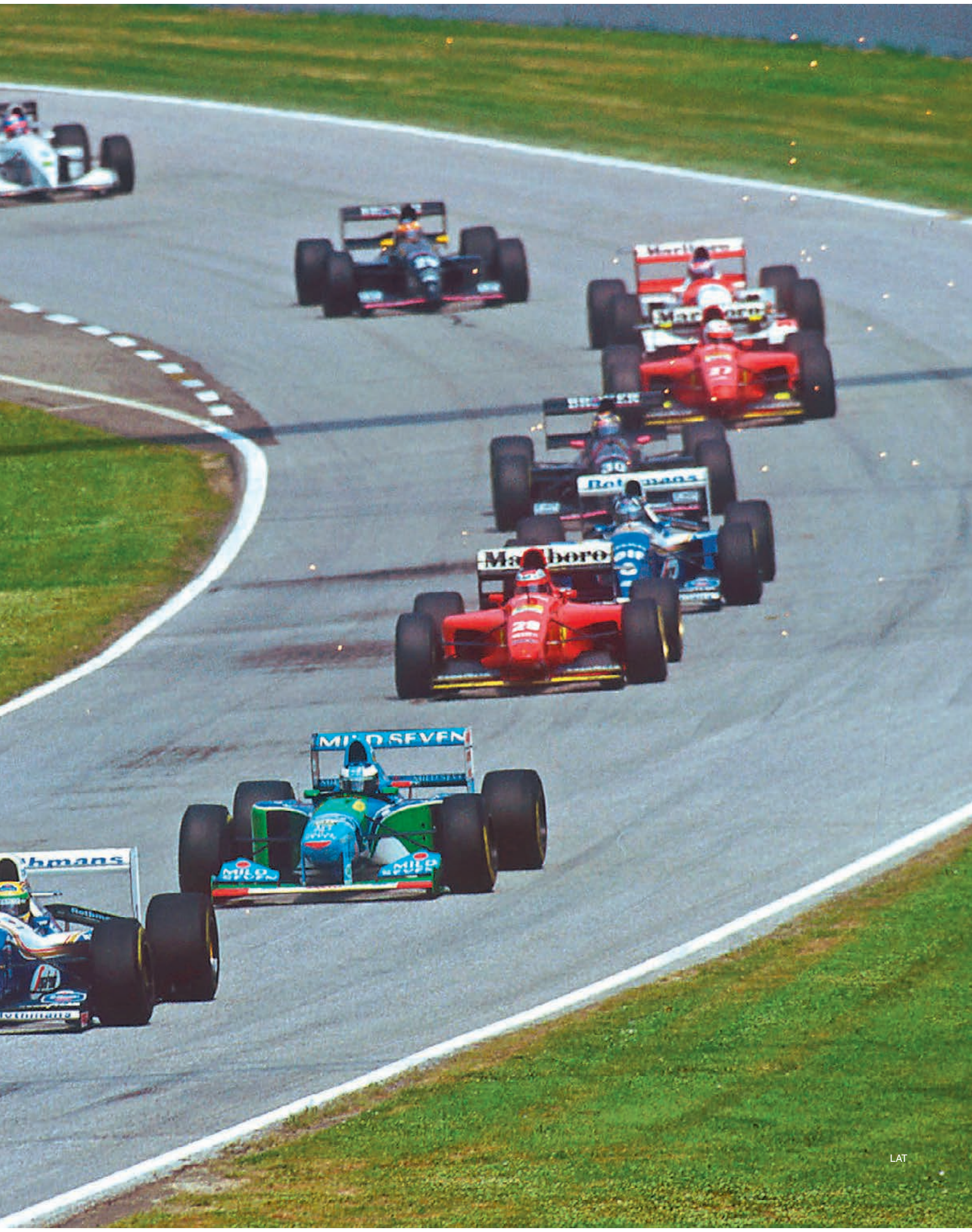
E invece no. Mentre la comunità delle corse, il Brasile e, diciamo, il mondo intero, piangono il campione più amato, a San Lazzaro di Savena, provincia di Bologna, nella redazione di Autosprint, accade qualcosa di straordinario e segreto, che fino ad oggi pochi conoscono e un ristrettissimo numero di iniziati vive in diretta.

Per uno strano gioco del fato, quel pomeriggio, tra i primi a precipitarsi nel luogo dell'incidente, in motorino, c'è uno dei più grandi amici di "Magic", il fotografo di As Angelo Orsi, il quale d'istinto, scatta a mitraglia una serie innumerevole di foto del Campione ferito a morte.

In redazione è vietato parlarne, il tutto è segretato, eppure dai movimenti strani dei capi, dai sussurri e dalle riunioni riservatissime qualcosa trapela. Autosprint ha le immagini agghiaccianti che il mondo sta cercando. Quelle del più Grande della F.1 moderna colpito alla testa da un pezzo di sospensione che s'è comportato come una fiocina sparata da un immaginario sub assassino, condannandolo.

Roba da passare alla storia, da diventar ricchi solo cavalcando il sensazionalismo, l'onda emotiva del momento, la retorica del dolore spettacolarizzato e fine a se stesso. Invece no. Quelle immagini che il





”

*Nulla più
del rigore
deontologico di
Cavicchi e Orsi
- e quindi di As
- è stato
prezioso
per accertare
la verità
nel caso Senna*

”

mondo, anzi, la parte peggiore del mondo, bramerebbe, vengono occultate, nascoste, proibite per sempre perché l'orrore nulla aggiunge alla verità, direbbe saggio Indro Montanelli. In poche ore il direttore Carlo Cavicchi prende alcune decisioni che lo rendono, da gran giornalista, un timoniere straordinariamente immenso. Il suo settimanale eviterà di speculare nella spettacolarizzazione della morte in diretta, uscirà semplicemente con copertina nera e s'impegnerà a cercare e dimostrare, giorno per giorno, durante mesi di ficcante giornalismo d'inchiesta, che Ayrton non ha sbagliato, è morto senza commettere errori e che a cedere è stato il piantone dello sterzo della sua Williams, della quale è divenuto all'improvviso innocente passeggero. Una lezione profonda e coraggiosa, una ricerca della verità che gli anni valorizzeranno, coronandola d'un successo comunque amaro ma che ora è giusto riconoscere.

Niente e nessuno, neppure le risultanze processuali, riusciranno poi a essere più precise e puntali, del rigore professionale, delle capacità e del rigore deontologico dimostrato da Cavicchi e Orsi per primi, coloro che avevano in mano lo scoop della vita e che preferirono segretarlo in cassaforte sino alla fine dei secoli, perché Ayrton Senna era un uomo, un campione, un amico, che in quel momento meritava qualcosa d'altro e di più. Un supplemento di moralità e affetto, un risarcimento esistenziale definitivo alla ricerca dell'ultima verità, dell'ultimo disperato tentativo di difesa della sua memoria, che nei decenni sarebbe comunque stupendamente riuscito.

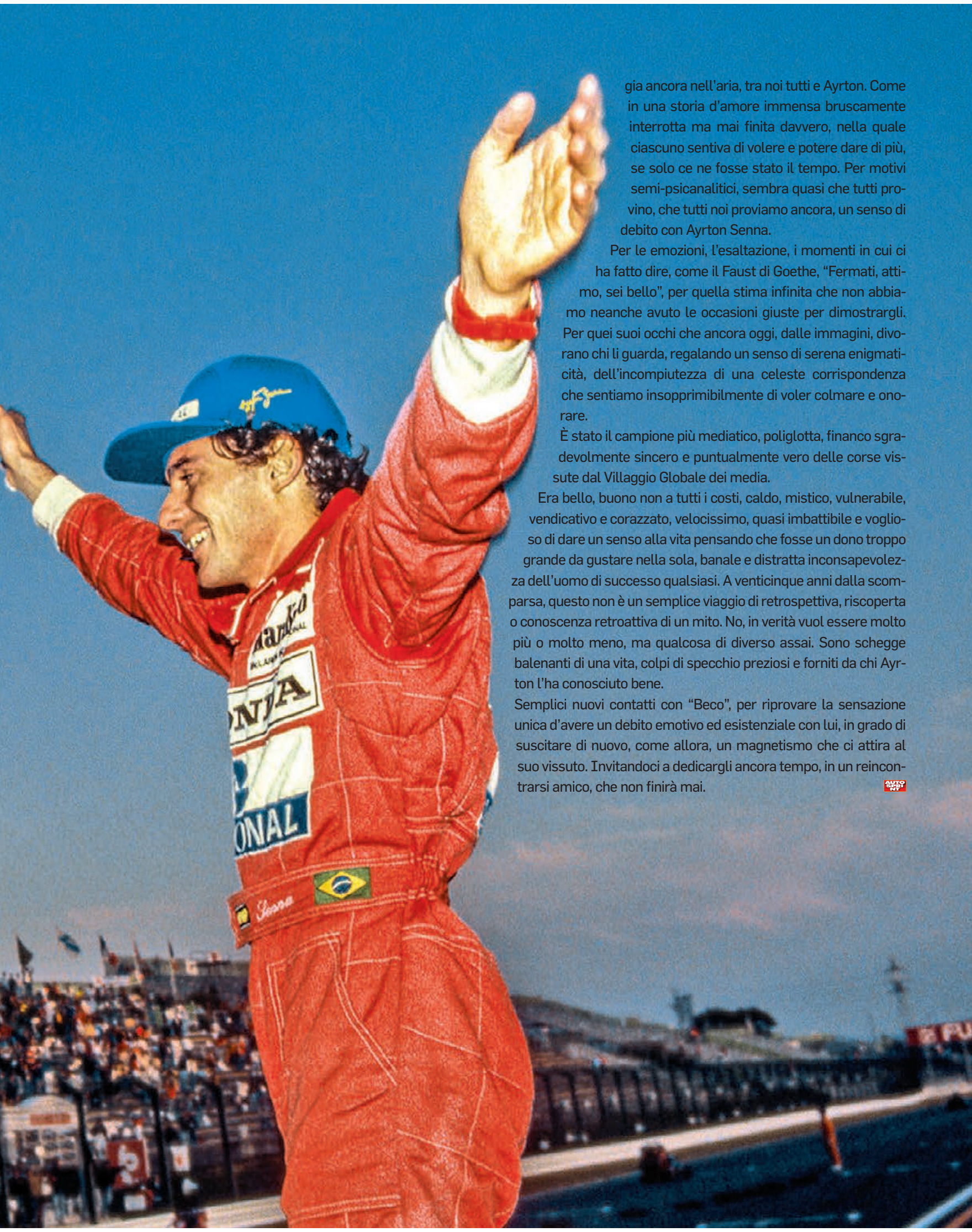
E adesso, venticinque anni dopo, qualcosa di poetico e irrisolto galleg-

ORSI

Abbraccio simbolico

Un caldo e caro stringersi emblematico tra Ayrton e il mare dei tifosi, che non l'ha abbandonato. Anche se tanti anni sono passati, scivolando senza intaccare l'incanto infinito di un feeling che resta





gia ancora nell'aria, tra noi tutti e Ayrton. Come in una storia d'amore immensa bruscamente interrotta ma mai finita davvero, nella quale ciascuno sentiva di volere e potere dare di più, se solo ce ne fosse stato il tempo. Per motivi semi-psicanalitici, sembra quasi che tutti provino, che tutti noi proviamo ancora, un senso di debito con Ayrton Senna.

Per le emozioni, l'esaltazione, i momenti in cui ci ha fatto dire, come il Faust di Goethe, "Fermati, attimo, sei bello", per quella stima infinita che non abbiamo neanche avuto le occasioni giuste per dimostrargli. Per quei suoi occhi che ancora oggi, dalle immagini, divorano chi li guarda, regalando un senso di serena enigmaticità, dell'incompletezza di una celeste corrispondenza che sentiamo insopprimibilmente di voler colmare e onorare.

È stato il campione più mediatico, poliglotta, financo sgradevolmente sincero e puntualmente vero delle corse visute dal Villaggio Globale dei media.

Era bello, buono non a tutti i costi, caldo, mistico, vulnerabile, vendicativo e corazzato, velocissimo, quasi imbattibile e voglioso di dare un senso alla vita pensando che fosse un dono troppo grande da gustare nella sola, banale e distratta inconsapevolezza dell'uomo di successo qualsiasi. A venticinque anni dalla scomparsa, questo non è un semplice viaggio di retrospettiva, riscoperta o conoscenza retroattiva di un mito. No, in verità vuol essere molto più o molto meno, ma qualcosa di diverso assai. Sono schegge balenanti di una vita, colpi di specchio preziosi e forniti da chi Ayrton l'ha conosciuto bene.

Semplici nuovi contatti con "Beco", per riprovare la sensazione unica d'avere un debito emotivo ed esistenziale con lui, in grado di suscitare di nuovo, come allora, un magnetismo che ci attira al suo vissuto. Invitandoci a dedicargli ancora tempo, in un reincontrarsi amico, che non finirà mai.

*Attimi
disperati*

I soccorritori fanno tutto il possibile per Ayrton subito dopo l'incidente al Tamburello, ma purtroppo per il campionissimo non ci sarà nulla da fare



PUBBLI 51
BOSCO

IMOLA 1° MAGGIO 1994



ORSI

È finita un'era

DI **ALBERTO ANTONINI**
AUTOSPRINT N° 18 3 MAGGIO 1994

”

*No, non era così
che doveva
finire l'era di
Ayrton Senna.*

*Non tra
le lacrime e i
bollettini medici
che parlano
di situazione
compromessa
fino al laconico
comunicato:
“il cuore
si è fermato”*

”

Quell'amicizia con Berger

I caschi di Ayrton Senna e di Gerhard Berger non a caso vicini e uniti a simbolizzare un'amicizia nata ai tempi della convivenza in McLaren e poi mai interrotta

IMOLA - No, non così. Non era così che doveva finire l'era di Ayrton Senna. Non tra le lacrime e i bollettini medici che parlavano di encefalogramma piatto, di morte cerebrale, di condizioni in continuo peggioramento, fino al laconico comunicato delle 18,40 di domenica: “Il suo cuore si è fermato” · Non alla fine di un weekend di sangue in cui la F.1 si è svegliata di soprassalto dall'illusione in cui si cullava da anni, quella di essere divenuta invulnerabile. Non al culmine di un'escalation di avvenimenti troppo assurda per sembrare credibile, con la morte di Ratzenberger in prova, il pubblico e i meccanici feriti in gara dalle gomme impazzite che si staccavano dalle monoposto. Non tra le urla della folla che invadeva la pista festeggiando in un tripudio di bandiere rosse il secondo posto della Ferrari, senza capire, senza poter sapere cosa stava succedendo a pochi chilometri di distanza. Domenica sera sull'autodromo imolese è calato un sudario di ghiaccio. L'atmosfera del paddock era allucinante, un silenzio profondo al posto del classico vociare di un dopo-gara, i vecchi amici della McLaren e i nuovi della Williams con gli occhi persi nel vuoto. Era inevitabile che a un certo punto il Circus avrebbe girato pagina; ma nessuno voleva credere che questa pagina sarebbe stata strappata di netto. Il podio di Imola, la conferenza stampa dei piloti subito dopo, erano la fotografia impietosa ma precisa di quanto sta accadendo. Solo Larini, dopo, sembrava rendersi conto della tragedia che si consumava in quei minuti. Schumacher e Hakkinen, accanto a lui, sorridevano e scambiavano scherzi. Non ha senso parlare di crudeltà, di cinismo in un mondo che per sopravvivere deve fingere di ignorare o · affrettarsi a dimenticare i suoi lutti. Ma la morte di Ayrton ha accelerato traumaticamente un cambio di generazione.

Berger subito in ospedale

E la riprova viene da Gerhard Berger, che è corso subito in ospedale dal suo vecchio compagno di squadra ai tempi della McLaren. Il ritiro in gara era ormai dietro le spalle; ma tra sabato e domenica, dopo le due tragedie della pista, Gerhard ha meditato profondamente sull'opportunità di continuare la sua carriera in F.1. Anche lui, come Senna, è arrivato in Formula Uno dieci anni fa e ha vissuto un'epoca in cui il tema dominante era il crescere dei parametri di sicurezza. Un periodo funestato da un'unica tragedia, quella di Elio De Angelis nell'86, durante un test a Le Castellet. L'incidente di Senna ha lacerato il velo di sicurezza di cui sembrava ammantata la F.1 dei primi Anni 90, gettandola nel caos. Ancora di più quello occorso al suo sfortunato collega della Simtek il giorno prima. Con Roland Ratzenberger si poteva invocare l'inesperienza, del pilota e del team. Con il campione brasiliano nessuna delle due ipotesi può reggere e quella, assai probabile, di un cedimento strutturale della Williams è un altro siluro nei fianchi del Circus, corazzato da una fila di stagioni relativamente tranquille. I giovani rampanti di oggi, i Barrichello (che ha già vissuto la sua “paura” il venerdì di un Gran Premio maledetto), i Frenzen, i Fittipaldi dovranno fare i conti anche con questa realtà. Cresceranno, matureranno a suon di gare e di risultati con davanti agli occhi l'immagine di un trentaquattrenne dal sorriso triste che era l'unico campione del mondo in attività, il re della pole position, il metro di paragone per tutti. E con la certezza





oro

NATIONAL

terribile che la Formula Uno non è un giocattolo da maneggiare tranquillamente, che non basta arrivarci con una valigia di soldi o con la fama di vincenti. Perché nei Gran Premi si muore ancora, giovani o meno giovani, novellini o veterani.

La ferita è ancora troppo fresca per cicatrizzarsi nella storia, per richiamare alla memoria le battaglie dentro e fuori pista con il rivale di sempre. Ma un destino beffardo ha voluto che, poco prima che Ayrton se ne andasse per sempre, a Imola fosse presente Alain Prost. «Un saluto al nostro amico Prost, so che è appena arrivato: ehi, Alain ci manchi!» aveva gridato attraverso l'interfonico del casco nel corso di un giro dimostrativo della pista. Uno svolazzo beffardo dopo la pace di Adelaide, e nessuno poteva immaginare che fosse l'ultimo. Il francese aveva commentato negativamente l'atteggiamento della Fia e di "certi piloti" sul problema della sicurezza in pista.

Si riferiva alla tragedia di Ratzemberger. Il giorno prima proprio Senna, parlando dell'incidente pauroso ma senza conseguenze di Barrichello, a chi lo sollecitava a prendere una posizione più apertamente aveva risposto duro: «Nella mia carriera ho avuto tanti problemi per questo. Ho imparato a non farmi troppo coinvolgere». Adesso sei tu che ci manchi, Ayrton. E mancherai a tutti, anche a chi ti conosceva solo di nome. Ci mancheranno le tue danze della pioggia sull'asfalto fradicio dell'Australia o di Donington. Ci mancherà il marchio indelebile che avevi dato all'automobilismo fino a segnare un'epoca. Ci mancherà la tua finezza di guida, la lucidità incredibile che ti faceva registrare ogni parametro di funzionamento in un giro di qualifica tirato allo spasimo.

Ci mancherà la popolarità che avevi dato a questo sport facendolo amare anche a chi sapeva appena quante ruote ha una macchina da corsa. Ma adesso, perché la F.1 non entri negli anni bui, nell'era dei gladiatori, bisogna guardare avanti. Bisogna avere il coraggio di riconoscere che il pericolo è qui e c'è sempre stato, magari nascosto ma non per questo meno insidioso. Che il rischio, quello calcolato, fa parte del mestiere.

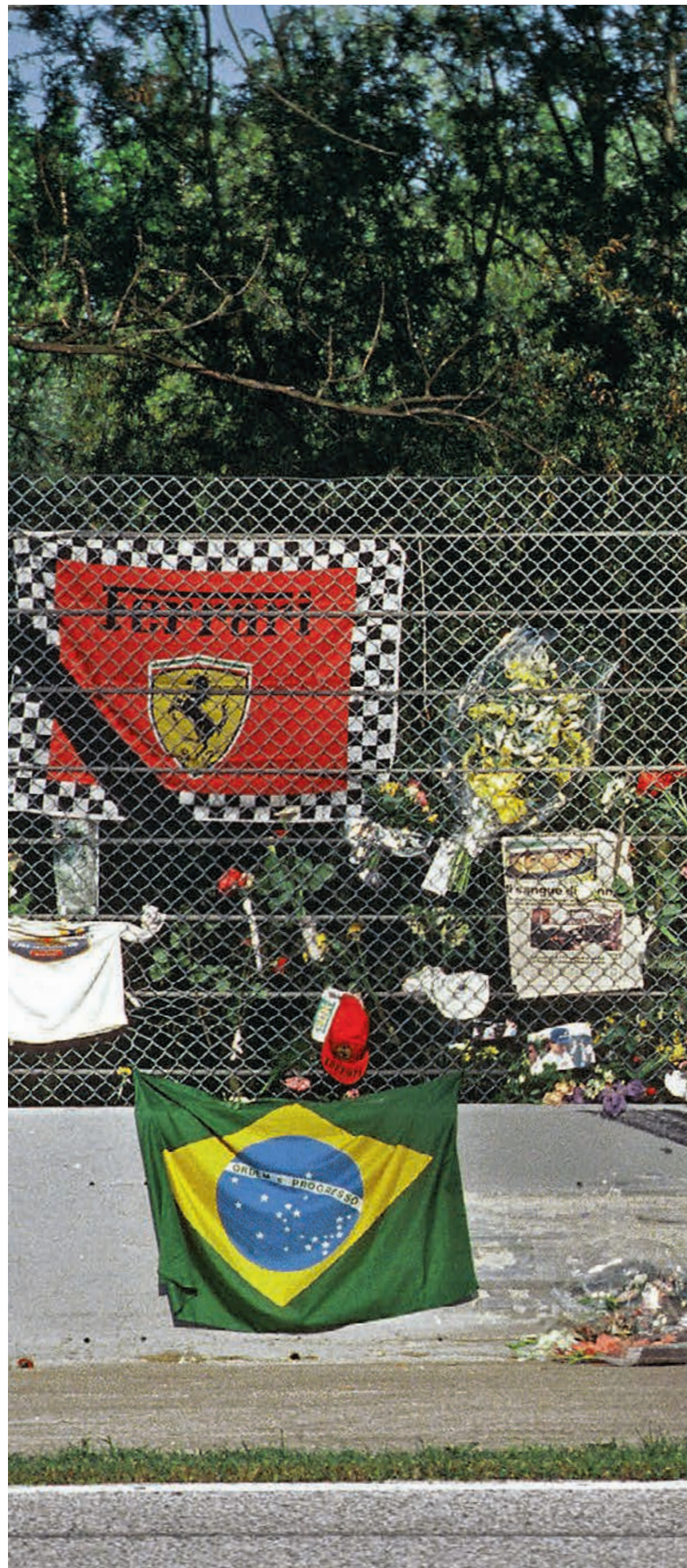
Non ci hai lasciato soli, Ayrton. Hai contribuito a far grande uno sport e qualcosa di te rimarrà sempre. Non dovevi andartene così, ma almeno te ne sei andato davanti a tutti. Partendo dall'ennesima pole position, senza farti superare da nessuno.

Da leader. A noi fa male averti perduto, fa male anche solo pensarci. Sembra incredibile e assurdo mettere insieme le parole Senna è morto. A te, forse, sarebbe piaciuto così.

”

Bisognava avere il coraggio di riconoscere che il pericolo è qui e c'è sempre stato. Magari nascosto, ma non per questo meno insidioso

”



ORSI

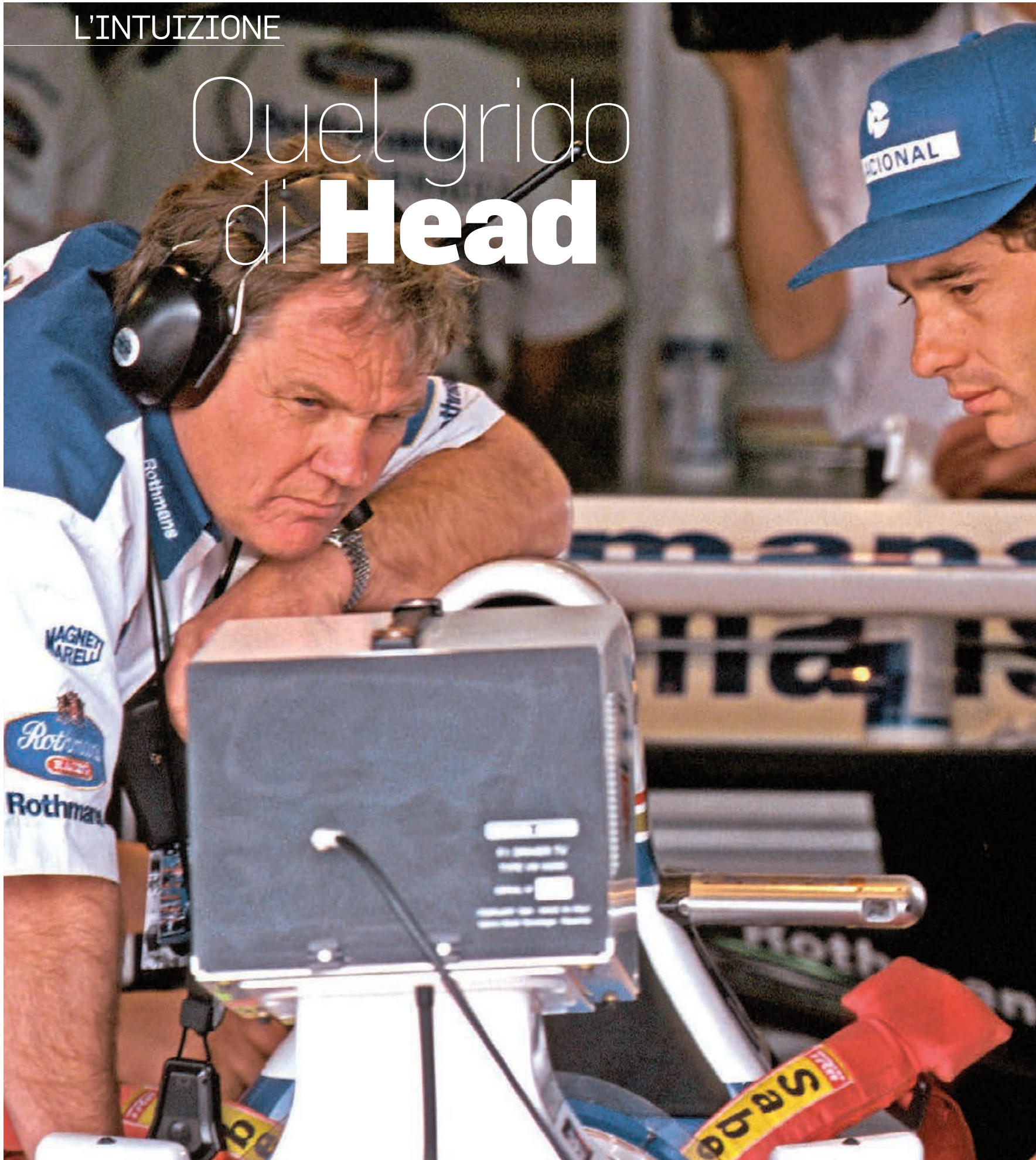
*Sacrario
al Tamburello*

Il luogo dell'impatto
della Williams subito
trasformato in uno
scrigno d'affetto
e solidarietà per il
campione scomparso



L'INTUIZIONE

Quel grido di **Head**





IL PROGETTISTA DELLA WILLIAMS SUBITO DOPO L'IMPATTO SI RENDE CONTO CHE DEVE ESSERE UN CEDIMENTO MECCANICO LA CAUSA DI TUTTO

DI **ALBERTO ANTONINI**
E **GIORGIO PIOLA**

AUTOSPRINT N° 18 3 MAGGIO 1994

Il progettista della Williams subito dopo l'impatto di Ayrton ha chiamato concitatamente via radio un collaboratore per sapere se il sistema di servoguida montato sulla Fw16 fosse in azione. Il dubbio di Patrick accredita l'ipotesi di un cedimento meccanico. Andiamo a scoprire quali possono essere state le cause che hanno determinato la violenta uscita di pista di un pilota esperto come il brasiliano

IMOLA - È solo un'ipotesi, ma potrebbe gettare una luce nuova sulla tragedia apparentemente inspiegabile di domenica scorsa. Subito dopo l'impatto della Williams Fw16 numero 2 al Tamburello, Patrick Head, il responsabile tecnico della squadra, ha chiamato qualcuno all'interfono. E ha pronunciato chiaramente le parole «*power steering*», servoguida, aggiungendo poi «*tu ne sai più di me di queste cose, verifica se il sistema era spento*». Del servosterzo della Williams si era parlato all'arrivo di Senna in squadra. Una soluzione del genere era stata provata sulla monoposto '93 in versione laboratorio, a sospensioni passive, collaudata da Ayrton e da Damon Hill sul circuito portoghese dell'Estoril. In proposito Damon era stato categorico: «*È solo un sistema meccanico, che serve a ridurre lo sforzo sul volante nei tratti più guidati*». Anche la configurazione del piantone dello sterzo, non fa pensare a una vera e propria servoassistenza. Ma le parole di Head suscitano un ragionevole dubbio che non è stato possibile dissipare con il team, ancora alla ricerca del problema e chiuso in un comprensibile silenzio dopo il tragico incidente di domenica.

La monoposto di Senna, lo si può vedere con sufficiente chiarezza nelle riprese effettuate dalla camera-car di Schumacher, mentre sta per impostare la curva del Tamburello ha uno scarto nervoso e deciso. Da quel momento in poi la Williams del brasiliano prosegue assolutamente dritta, come insensibile ad ogni correzione, andando in una direzione leggermente opposta a quella della curva. Se alla base di questa erronea e fatale traiettoria non dovesse esserci stato un problema dello sterzo, come fa sospettare la frase pronunciata da Patrick Head, è comunque quasi impossibile attribuire delle responsabilità al pilota.

*Nei primi
momenti quella
del guaio
tecnico
è un'ipotesi ma
getta luce sulle
possibili ragioni
dell'incidente
mortale
di Ayrton*

La quiete prima della tragedia

Il progettista e socio del team Williams Patrick Head in compagnia di Ayrton Senna. Un sodalizio purtroppo destinato a durare poco...

GETTY IMAGES





Cedimento meccanico

L'ipotesi più probabile è che vi sia stato un cedimento meccanico, magari accelerato dai salti prodotti dall'asfalto che in alcuni punti presenta dei gradini. Ad Aida la sospensione posteriore delle Williams presentava dei supporti di rinforzo, irrobustite dopo i primi collaudi in pista, segno chiaro che si era evidenziata una certa fragilità. Nulla però è successo alla vettura gemella di Hill. In ogni caso è impensabile che alla Williams non sia stato effettuato un accurato controllo di qualità delle varie parti della monoposto. Da escludere in ogni caso cedimenti di particolari aerodinamici. Anche lo sgonfiamento di un pneumatico è stato scartato, dopo accuratissimi controlli, dai tecnici della Goodyear.


Spanciamento

Schumacher che seguiva da vicino il brasiliano ha spiegato che già nel giro precedente all'incidente la Williams di Senna era sembrata in difficoltà all'ingresso del Tamburello, con il fondo piatto che spanciava contro l'asfalto. Nella tornata fatale le scintille erano state addirittura di più. Toccando troppo violentemente terra la Fw16 potrebbe aver perso di colpo aderenza venendo meno il carico deportante. Tuttavia questo non avrebbe dovuto impedire al tre volte campione del mondo di effettuare una disperata manovra di correzione che invece non c'è stata. Certo, la velocità delle attuali gare diventate delle maxi qualifiche divise in due o tre parti a seconda dei pit-stop, ha aumentato le sollecitazioni meccaniche rendendo più facili i cedimenti meccanici, tuttavia non si deve dimenticare che le vetture non sono più gravate nella parte iniziale delle gare da oltre duecento litri di carburante con tutti gli affaticamenti e i pericoli che un tale sovrappeso può procurare. Di certo i Gp quest'anno sono più stressanti e faticosi per i piloti, ma l'incidente di Senna è avvenuto nei primissimi giri.

Detriti

A mettere ko la vettura di Senna potrebbe essere stato un detrito incastratosi sotto il fondo piatto. Una cosa analoga è successa a Berger che si è visto costretto ai box per le vibrazioni causate da questo inconveniente. Alla Sauber hanno sottolineato, che sarebbe stato opportuno, dopo l'incidente al via tra Lamy e Lehto, fermare la corsa per consentire ai commissari di pulire la pista, senza la preoccupazione di evitare la safety car e le monoposto che continuavano a girare. Le vetture in questo caso avrebbero potuto giovare anche di una ispezione dei meccanici. Tuttavia non si può dimenticare che decidendo di fermare la corsa il direttore di gara avrebbe decretato, di fatto, un secondo via con tutti i rischi che questa operazione (una delle più pericolose) comporta.

Struttura

La scocca della Williams ha retto abbastanza bene. Tuttavia non ha protetto a sufficienza la testa di Senna che ha sbattuto contro il muro. Segno evidente che bisogna migliorare la protezione laterale alzando l'altezza delle scocche. Da dire che Senna si è lamentato sin dalle prime prove in pista dello scarso confort interno assicurato dalla sua Williams. 

”

È immediata la consapevolezza che sulla Williams di Senna a cedere non è stato un particolare relativo alla aerodinamica della monoposto

”

Il problema dello sterzo

È l'abitabilità della Williams a suggerire fin dai primi test le modifiche mal eseguite al piantone dello sterzo...

RIMEMBRANZE

*Fortissimo
ma mai iridato*

Pur assai competitivo e tra i grandi della sua epoca, Ayrton in kart non ha mai avuto la gioia del titolo iridato. Nell'altra pagina, in basso, Roberto Giugni in un'immagine recente

A photograph of Ayrton Senna in a kart, wearing a yellow helmet and a dark racing suit with yellow stripes. He is driving a red kart with a yellow number '77' on the front. The background is a blurred crowd of spectators and a yellow banner with the word 'RIDGESTO' in red letters.

Giugni narra Ayrton kartista

OGNI VOLTA CHE TORNAVA IN ITALIA SENNA
CHIEDEVA DEL SUO ANTICO RIVALE IL QUALE
OGGI SVELA IL CAMPIONE AI PRIMORDI



ACTUALFOTO

”
Ayrton era un ragazzo che sapeva il fatto suo e che anche in kart era interessato solo a vincere perché si sentiva già un numero uno
”

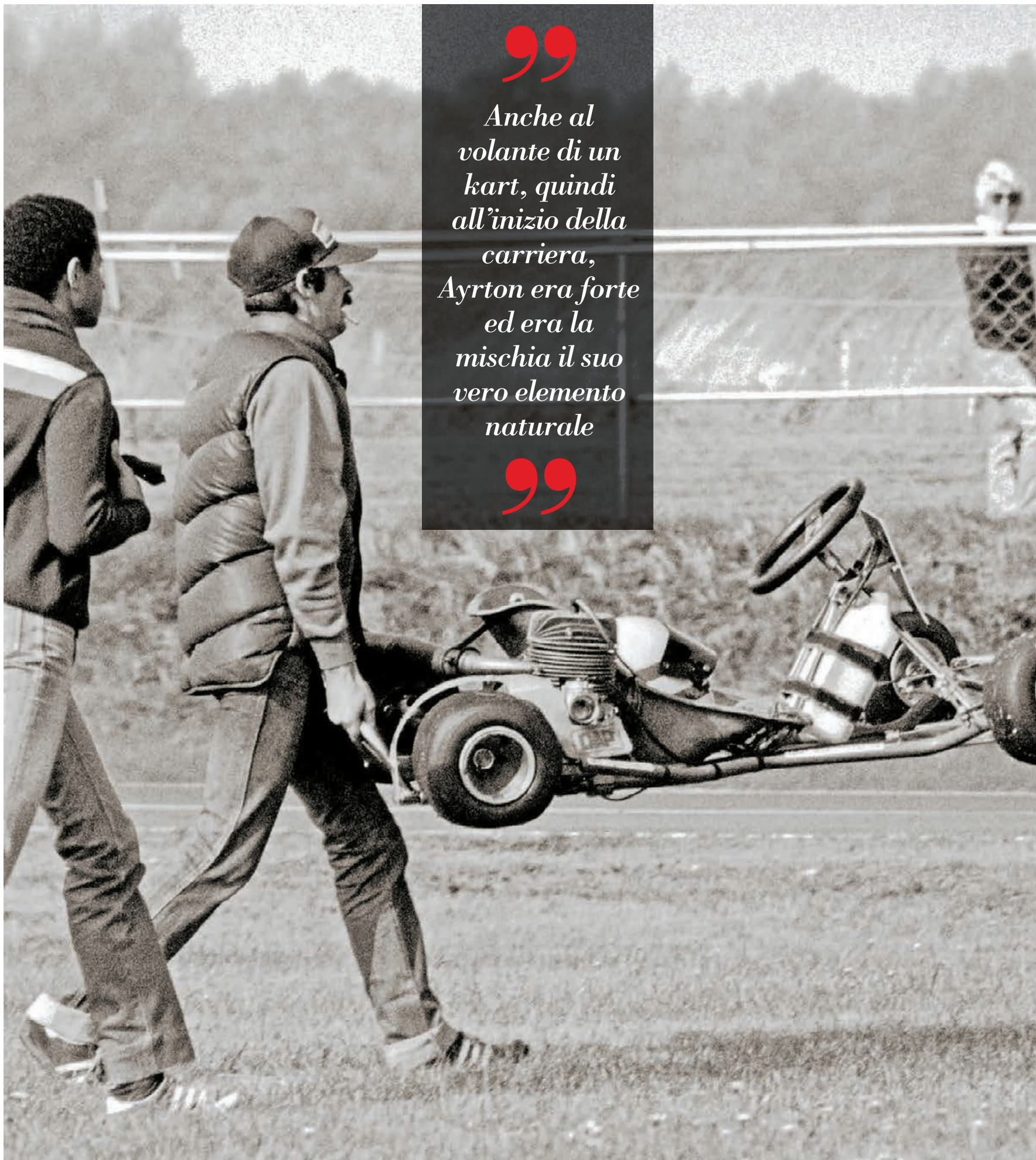
Tutti pazzi per Ayrton Senna, anche a un quarto di secolo dalla scomparsa. Okay. Ma proviamo a ribaltare la faccenda. Chi stimava sinceramente Ayrton Senna? Quali erano gli avversari che gli erano rimasti più impressi? Domanda mica facile, perché a ben guardare, da quando decise di debuttare in monoposto per lui non ci furono più problemi, visto che spianò senza esitazioni tutti quelli che di volta in volta lo avevano affiancato sulle griglie di partenza.



”

Anche al volante di un kart, quindi all'inizio della carriera, Ayrton era forte ed era la mischia il suo vero elemento naturale

”





Impegnatissimo quanto volitivo

Il kart più che un divertimento è un chiodo fisso per Ayrton che, benché giovanissimo, non pensa a divertirsi ma solo ed esclusivamente a vincere... In alto a destra, uno dei suoi attrezzi del mestiere ben conservato fino ai giorni nostri



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

La questione, allora, ha un suo senso soprattutto se retrodatata ai tempi del kart. E allora sì, che di avversari tosti ne escono fuori. Uno, in particolare. Tanto che Piero Martini, al tempo pilota della Minardi di F.1 oltre che collega e amico del campionissimo, dice che nella seconda metà degli Anni '80, tutte le volte che veniva in Italia per correre nel weekend di Imola, Ayrton chiedeva sempre: «E Roberto Giugni come sta? Lui sì che andava forte, in kart!».

Tanto tempo è passato da allora e per iniziare il cammino a ritroso di questo speciale, il pensiero corre a una specie di gioco affascinante e dolce. Rispondere a quelle parole e andare a ritrovare Roberto Giugni per dare spazio ai suoi ricordi delle epiche battaglie con Ayrton, raccontandocelo dalla sua prospettiva.

Un capovolgimento di visuale che sarebbe tanto piaciuto ad Ayrton e che, con ogni probabilità, l'avrebbe portato a leggere con divertita avidità le righe che seguono... Fatelo anche voi, dunque.

Roberto Giugni nasce a Lugo di Romagna il 27 luglio 1960, kartista valentissimo in una stagione di grandi talenti italiani, si dimostra molto forte anche in monoposto, segnatamente in F.Abarth, ma poi si arena al passaggio in F.3 per colpe non sue, perché per andare avanti ci vogliono troppi soldi o sostanziosi appoggi, anche politici, che lui non ha. In altre parole, avere solo un gran manico, può anche non bastare. Ma andiamo avanti, perché è Roberto a parlare, da coetaneo e antico avversario di Ayrton in pista...

«Parlare spiegando chi era Da Silva è sempre molto difficile per me...».

Prima sottolineatura: ai tempi del kart Ayrton era semplicemente "Da Silva", derivante dal padre Milton. Il cognome Senna, appartenente alla mamma Neide, l'avrebbe utilizzato solo dopo.

«Sì e comincio dicendo che in kart lui era un vero fenomeno, sul giro veloce sembrava una scheggia ma era la mischia il suo elemento naturale. Quando c'era la competizione si esaltava, in gara faceva praticamente ciò che voleva. Sorpassi a destra e sinistra, per me era un marziano, da quel punto di vista».

Facciamo finta di incontrare il ragazzo che era quando lo conosciesti tu e descrivilo...

«A prima vista mi era apparso, come persona, riflessivo, pensieroso, quasi malinconico. Il mio ricordo nitido va alla la prima gara nella quale abbiamo corso l'uno contro l'altro, ossia a Le Mans, per il mondiale kart 1978. Lui era il campione sudamericano e brasiliano, io il neo

”

*La cosa che più
mi colpiva di lui
era la sua guida
allo stato puro,
ossia la sua
straordinaria
padronanza del
kart, che non
era possibile da
emulare*

”





*Quel casco
già simbolico
Ayrton in kart già
contrassegnato dal
casco col motivo
cromatico che diverrà
iconicamente
sinonimo del suo mito*

SUTTON-IMAGES.COM

campione italiano. Ebbene, con quasi 100 iscritti lui si piazzò 6° e io 10°, le migliore matricole come si dice...

E il primo contatto personale?

«Lui capiva bene l'italiano, così la sera, nel dopo gara, gli dissi del suo buon risultato, complimentandomi, considerando che era al debutto mondiale e lui mi rispose, semplicemente "Be', dai, è stata una delusione per un vincente come me!" "Ah - gli risposi io - allora cosa dovrei dire, che non sono andato più il là del decimo posto?!" Ecco c'era tutto Ayrton, in questo scambio di battute, perché lui era uno che non si accontentava mai. Da allora ho iniziato a capire con chi avevo a che fare per il proseguito della carriera kartistica a livello internazionale!».

Con quali seguiti?

«Nel 1979 ci ritrovammo in Portogallo, all'Estoril, per la nuova edizione del mondiale kart. Da Silva era considerato dagli addetti ai lavori il miglior kartista emergente a livello internazionale, su questo non c'erano dubbi. E fu così che durante la prima finale si scontrò con altro pilota arrivando al settimo posto (io al quinto). Probabilmente perse il mondiale proprio a causa di questo episodio. Era molto arrabbiato, perché quell'incidente gli costò il titolo, dato che alla fine giunse secondo, a pari punti con il primo! Comunque lui era sempre convinto di essere il migliore, il più forte!».

Cosa ti colpiva più, di lui?

«La cosa che mi colpiva di più era la sua guida, la straordinaria padronanza del kart, il suo ingresso curva a una mano sola, non so gli altri, per me impossibile da copiare... Dopo il mondiale a Estoril del settembre 1979, si arriva al cosiddetto "Gp del Ventennio Karting", a Parma, programmato per il giorno 21 ottobre 1979, con i migliori piloti italiani della categoria in azione e lui invitato come pilota da mondiale. Tanto che per farlo correre c'era stata una richiesta firme e qualcuno per tirarsi fuori ha detto "io firmo solo se firma Giugni". Fatto sta che io ho firmato e anche gli altri hanno firmato e Ayrton ha potuto correre... In realtà alla base di tutto era una profonda meschinità e una mancanza sportiva di alcuni piloti italiani, che invece di imparare qualcosa erano preoccupati che qualcuno potesse apparire meno fenomeno di quanto era in realtà. Alla fine vinsi quella gara su due finali. Quanto all'ultima finale, fu proprio il brasiliano che la fece sua. Un bel modo di correre insieme, dividendosi la scena. Erano bei tempi, quelli, avevamo neanche vent'anni, con tanto divertimento e pochi problemi!».

Come definiresti Ayrton come pilota, negli eroici tempi del kart?

«Be', stando alla mia esperienza diretta, posso proprio dire che per lui contava solo la vittoria, essere il numero uno e arrivare al trionfo finale. Era uno che non si accontentava mai, o primo o niente. Forse fu anche per questo modo di vedere le cose che nel kart gli sfuggì il mondiale per ben due volte, nel 1979 e nel 1980...».

Poi il destino ha fatto la differenza in auto.

Mentre Roberto Giugni la F.3 l'ha solo provata senza poter disporre di sponsor e budget per mettersi alla prova come avrebbe meritato, Ayrton nel 1983 ha fatto sua la serie britannica lanciandosi verso la F.1, che avrebbe affrontato con la Toleman e proiettandosi verso i top team, Lotus fra tutti, quindi la McLaren. E malgrado questo, tutti gli anni, mentre arrivava a Imola e incontrava il romagnolo Piero Martini, la domanda restava sempre la stessa: «E Giugni? Come sta, Roberto Giugni? Mamma mia, quanto andava forte, col kart, lui!».

ALTO
SPEED
GT

LA COABITAZIONE

Cecotto

compagno scomodo

AYRTON ERA PIÙ VELOCE DI JOHNNY, EPPURE QUANDO IL VENEZUELANO PIAZZÒ UN ACUTO IN UN TEST LA REAZIONE FU SECCA E SPIETATA...

Passano i decenni e certe volte la posizione di testimone privilegiato rende l'intervista sempre e comunque privilegiata: è il caso di Johnny Cecotto. Ma tanto vale procedere con ordine e spiegare le premesse.

Nel 1984 il primo Gp di Ayrton Senna a Imola con la modesta Toleman è una non-gara. Una drammatica e paradossale non qualificazione. Sarebbe il quarto appuntamento per lui, in F.1. Al secondo, da rookie a Kyalami, in Sudafrica, è già andato a punti, giungendo sesto e confermandosi debuttante sensazionale. Tutto sta procedendo bene, eppure il destino lo attende sulle rive del Santerno, per affibbiargli la più cocente umiliazione della sua carriera da professionista. Questi i fatti. La Toleman, la sua squadra, ha quasi pronta la nuovissima Tg 184, monoposto studiata per le gomme Michelin. Il problema è che il team, fin dal 1981, è fedelissimo alla Pirelli, quindi il matrimonio va rotto in fretta. Magari con tanto di crisi dura, a partire da Imola. Tanto che il venerdì, quando il gruppone comincia le qualificazioni, le vecchie Tg 183B restano ai box, sui cerchi, prive degli pneumatici. Un disastro.



Alla Toleman in quel 1984

Ayrton nel Gp del Sudafrica su Toleman davanti al compagno di squadra Cecotto, qui a lato, entrambi ancora al volante della vecchia Tg183B





Il sabato si trova un accordo, la Pirelli dà le gomme e Senna – col suo compagno di squadra Cecotto – inanella qualche giro senza convinzione, mentre il motore Hart turbo di Ayrton accusa guai all'alimentazione. Il risultato è devastante: Cecotto riesce a entrare in griglia di partenza, Senna è fuori, non qualificato, a oltre tredici secondi al giro dalla pole. Incredulo, offeso, distrutto.

Trentaquattro anni dopo a farci rivivere quel momento è Johnny Cecotto, classe 1956, venezuelano di padre friulano, iridato in moto e poi valido pilota in F.2, F.1, Turismo e Gt.

«Il sabato pomeriggio, alla fine delle qualificazioni, Ayrton aveva il volto dell'uomo più deluso che io abbia mai visto in vita mia, racconta Johnny. Ero qualificato e lui no, tra l'altro senza colpe. Tuttavia non mi disse nulla, perché già da tempo i rapporti tra noi non erano più buoni come all'inizio».

Cosa era successo, Johnny?

«Niente. Nulla di grave».

Eppure, spiegando a fondo questo contesto, si potrebbe avere una chiave preziosa per capire Senna e non solo il suo primo approccio a Imola...

«Arrivai in Toleman che lui aveva già firmato – spiega Johnny – e, benché debuttante, era trattato da primo pilota, col diritto prioritario a svolgere test, a usare la macchina di riserva e a utilizzare le soluzioni più evolute in gara mentre io, per esempio, dovevo correre ancora con l'iniezione meccanica e lui aveva l'elettronica. Normale, logico così. All'inizio i nostri rapporti erano buonissimi, lui era simpatico, caldo, un compagno ideale, poi, un brutto giorno le cose cambiarono tra noi».

Quando si verificò il punto di rottura?

«A inizio primavera 1984 finalmente potei svolgere il mio primo test sulla Tg 183B, a Donington, in Inghilterra. Prima mi ero limitato solo a correrci, nei week-end del Gran Premio. In quella sessione privata avevamo una sola macchina a disposizione, quindi giravamo ad armi pari. Ebbene, quel giorno, fui più veloce di lui e Ayrton da quel momento cambiò. Divenne non dico scostante, ma molto freddo con me. Il nostro rapporto era praticamente finito. Credo che in qualche modo si sentisse ferito da ciò che era successo in quel test, magari non sopportava l'idea che qualcuno, anche se solo per una sessione, potesse rivularsi ad armi pari più veloce di lui. Ecco, è difficile spiegare fino in fondo cosa può passare per la testa di un ragazzo determinato e volitivo quale lui era. La sua reazione comunque fu netta. Era come fosse impazzito dal fastidio, anche se impazzito non è il termine giusto, perché lui si manteneva sempre lucido. Ecco, si mostrò terribilmente offeso. È per questo che quel pomeriggio così triste per lui, a Imola, potei capire il suo stato d'animo solo osservandolo fuggacemente ai box, perché ormai tra Senna e Cecotto c'erano solo saluti frettolosi. E le cose non cambiarono neppure quando, poco dopo, a Montecarlo, con la nuova Toleman Tg 184 e gomme Michelin, sotto la pioggia, sfiorò la vittoria insidiando Prost e dimostrando a 24 anni di essere un grande campione. Semplicemente tra noi proseguiva il clima freddo del dopo Donington, che non sarebbe mai più cambiato».

Imola a parte, l'annata 1984 di Johnny Cecotto fu terribile, con l'incidente in prova a Brands Hatch, le conseguenti fratture alle gambe e, di fatto, la fine della carriera nei gran premi. «Sì, sono ricordi tristi - chiosa il venezuelano -. Per me la nuova macchina arrivò solo in estate,

Nel 1984 il debutto F.1

Ayrton con la Toleman debutta in F.1 nella stagione 1984. E Imola resta nella sua carriera quale unico episodio in cui la qualificazione non viene centrata

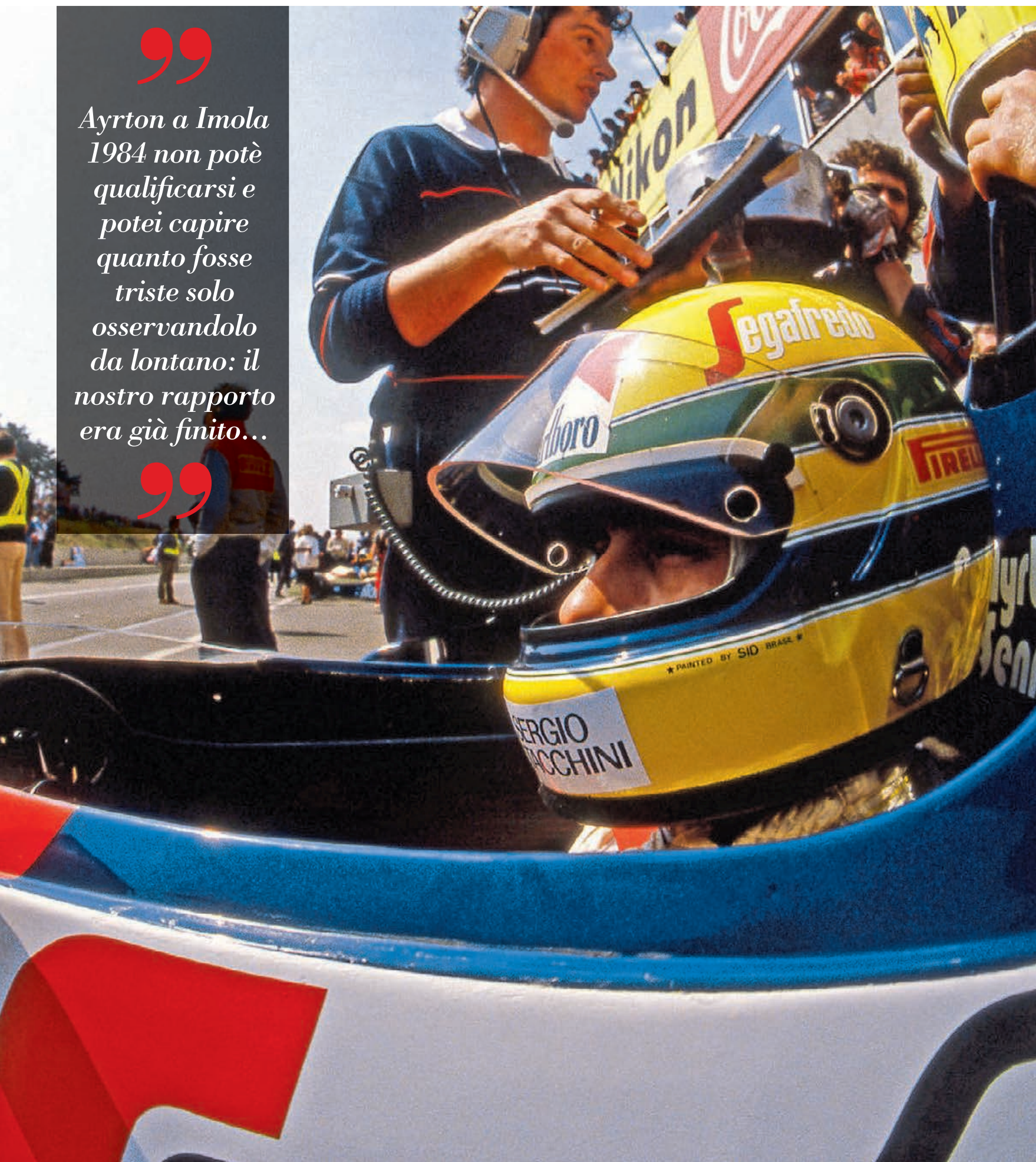


SUTTON-IMAGES.COM

”

*Ayrton a Imola
1984 non potè
qualificarsi e
potei capire
quanto fosse
triste solo
osservandolo
da lontano: il
nostro rapporto
era già finito...*

”



All'attacco sul bagnato

Ayrton con la Toleman Tg183B
spinge sotto la pioggia nel 1984.
Ma Imola non gli sarà amica...





con cinque gare di ritardo e fu terminata all'alba delle prove libere del venerdì mattina, a Brands Hatch, appunto. Parto, l'outlap lo percorro piano e al secondo giro, quando comincio a spingere, la monoposto piega per la tangente e va a sbattere in modo terrificante. Collasso di una sospensione, scocca disintegrata e le mie gambe sono in pezzi. Mi portano in ospedale e da lì sono fuori per sempre dalla F.1. Mi vengono a trovare in tanti, quasi tutti, ma Ayrton no. Neanche un biglietto, che so, un telegramma. E io Senna da quel giorno non l'ho mai più rivisto».

Al di là degli aspetti personali, come descriveresti il paulista dal punto di vista agonistico, in questa sua annata d'approccio?

«Si capiva che andava forte. Le corse erano la sua vita, era un gran brutto cliente, ad averlo come compagno di squadra. E dava l'impressione di tenere giù il piede sempre, d'essere spericolato al cento per

”
La sua aggressività, la sua sete d'affermazione totale rappresentano due componenti che ben spiegano il campionissimo
”

cento. Con me, a parte il cronometro, c'era una differenza di filosofia. Io ero uno che voleva e amava vincere, ma sportivamente, in modo naturale. Lui invece possedeva un'aggressività, una sete d'affermazione totale, che lo portava a non mollare mai. E non è certo una critica al campionissimo brasiliano, ma solo una constatazione. E forse rappresenta la spiegazione di una delle componenti delle sue capacità che poi lo portarono ad affermarsi senza problemi. Perché quel brutto pomeriggio di Imola con la mancata qualificazione, per lui, in un'ottica generale, divenne ben presto una motivazione in più, un pungolo per risollevarsi in fretta e dimostrare a tutti quanto valeva davvero. Almeno in F.1, da quel giorno, le nostre parabole ebbero andamenti opposti. Io venivo da una buona stagione iniziale nei Gran Premi con la Theodore, nel 1983, con la quale ero andato anche a punti. In quel momento avevo 28 anni

ed ero considerato un pilota in ascesa, tanto che al paddock avevo avuto approcci da Brabham, Williams e addirittura Ferrari, nonché dalla McLaren. Ayrton sapeva che, dimostrando di poter essere più competitivo di me, le sue quotazioni sarebbero lievitate in fretta e così andò. Ecco, questa è la verità. Anche la cordialità improvvisamente interrotta, che si trasforma in svogliati ciao-ciao ai box, senza alcun sorriso, rientra all'interno dell'attitudine ultra-competitiva del personaggio Senna, è una parte del suo carattere che spiega perfettamente quanto poté soffrire quella mancata qualificazione al Gran Premio di Imola 1984. Ma nello stesso tempo consente di capire quanto fosse deciso e focalizzato a diventare il grandissimo e indimenticabile campione che ha poi dimostrato di essere».

ALTO
SOTTO
GT

ACTUALFOTO



Zanardi

& il mito Ayrton

FIN DAL DEBUTTO F.1 DI ALEX IL CAMPIONISSIMO BRASILIANO MOSTRA UN APPROCCIO ORIGINALE E CALDO. E POI...

Un filo comune unisce a tanti anni di distanza Zanardi e Senna: la gavetta nella stessa squadra di kart, la Dap di Parrilla. Zanardi 15enne, assieme ad altri due italiani enfant prodige dell'epoca, Modena e Sospiri, prese proprio il posto di Senna in Dap quando Ayrton passò alle monoposto. Guidando il suo stesso kart Zanardi cominciò ad apprezzare a distanza la classe di Senna ed a provare ad imitarlo. «Tutti i kart dell'epoca avevano il carburatore sul lato destro - ricorda Zanardi - E Senna è stato il primo a lanciare la tecnica della guida in curva col kart di traverso, controllandolo con una mano sola. Perché l'altra, la destra, andava a coprire il carburatore col palmo per ingrassare la carburazione. Lo si faceva di solito in staccata per non grippare: serviva a far aspirare più benzina del solito per lubrificare pistone e cilindro in una fase critica». Ma Senna cominciò a usare questa tecnica di pilotaggio anche in piena curva, approfittando del fatto che era mancino e che riusciva meglio degli altri a controllare il kart in sterzata con la sola mano sinistra. «Otturando il carburatore a centro curva - spiega Alex -, Senna "lavava" il motore, come si diceva in gergo, e riusciva così ad avere un propulsore che accelerava in uscita di curva con più prontezza degli altri. E noi ragazzini, memori dei racconti di chi l'aveva visto correre, cercavamo di imitare il suo stile». Questa era una delle tecniche originali di guida che Senna introdusse nel karting. Come portò in F.1 quello stile originale di dare tanti piccoli colpi di gas a centro curva, "telegrafando" col pedale dell'acceleratore, per sfruttare sulle F.1 turbo di metà Anni '80, i primi rudimentali estrattori posteriori che ospitavano gli scarichi soffiati. Allora non c'erano le raffinatezze aerodinamiche di oggi; era tutto lasciato all'intuizione del pilota e Senna aveva capito per primo che usando l'acceleratore in modo diverso dal consueto, poteva guadagnare un po' di effetto suolo e percorrere la curva più velocemente. Sono queste genialità di guida, piccoli capolavori del grande campione, che hanno conquistato Zanardi. A dispetto di quel che sembra, Alex infatti è un uomo pratico e pragmatico. Ama analizzare i fatti ed i fenomeni, non accetta le magie per principio. Vuole scoprire il gesto tecnico che origina la magia me-



Zanna coi colori Jordan

Proprio come Schumi Zanardi debutta in F.1 nella seconda parte della stagione 1991, al volante della Jordan. Nella foto grande, Ayrton a metà Anni '80 quando ancora era "l'Uomo Nero", nell'abitacolo della Lotus-Jps

ACTUALFOTO





LAT

desima. «Ayrton l'avevano soprannominato "Magic" per quella sua capacità istintiva di saper andare più forte di tutti, di fare cose impossibili agli altri. Ma di magico non c'è mai nulla. Se un uomo riesce a fare una cosa, bisogna domandarsi come ci è arrivato, a quel punto. Ed è questa la cosa davvero affascinante. Ayrton da ragazzino non riusciva ad essere veloce sul bagnato con il kart. E cos'ha fatto? Mentre gli altri piloti nei test, quando pioveva, andavano a ripararsi al bar, lui tornava in pista e girava, girava, girava. Finché non ha imparato a controllare meglio di tutti il kart in quelle condizioni critiche. Così è diventato il mago della pioggia. Ma in realtà non c'era nessuna magia dietro, solo tanta forza di volontà. Aveva trasformato la sua debolezza in uno dei suoi talenti più grandi. Lavorare su se stessi, prendere ogni giornata come una nuova opportunità per raggiungere qualcosa. Una vera lezione di vita».

Di Senna-pilota Zanardi potrebbe raccontare mille cose, ma è interessante il suo punto di vista sul Senna-uomo. «Il ricordo più bello con lui è legato alla gara in cui debuttai in F.1, a Barcellona nel 1991 con la Jordan. Arrivai al briefing dei piloti e mi ritrovai fianco a fianco con tutti quei campioni, idoli che ero abituato a vedere in Tv e per umiltà preferii sedermi in disparte. Per ultimo entrò Ayrton. Mi vide in quella situazione, capì in un attimo l'ansia che stavo vivendo da debuttante, e venne a sedersi di fianco a me. Mi disse: "Ciao, io sono Ayrton". Io balbettai qualcosa. E lui si affrettò a rassicurarmi. Mi disse di stare tranquillo, che la Jordan era un'ottima macchina e che se ero arrivato fin lì voleva dire che lo avevo meritato, per cui non dovevo farmi prendere dall'ansia e cercare di strafare. Consigli semplici, che non era obbligato a darmi, ma in quel momento per me preziosi. Che mi scaldarono il cuore. Rafforzarono in me la sensazione che ero di fronte non soltanto a un grandissimo pilota ma anche a una grandissima persona. Per la cronaca, chiusi poi il Gran Premio del mio debutto al nono posto finale a un giro, in una domenica in cui Ayrton fu quinto.

Foto di famiglia di un'epoca

Senna, a lato, nel box McLaren cerca la giusta concentrazione.

Sopra, la foto di famiglia per la F.1 della stagione 1993

”
**Ayrton
 si presentò
 in modo molto
 carino e in vista
 del mio
 imminente
 debutto in F.1
 si affrettò
 addirittura
 a rassicurarmi**
 ”

Poi, guarda il destino, due anni dopo proprio a Barcellona, mentre con la Lotus ero quinto io, ruppi il motore proprio davanti a lui e Schumacher in lotta e invece di mettermi da parte volli a tutti i costi arrivare col motore fumante ai box e lo ostacolai nell'ultima curva facendolo andare dritto e perdere il contatto con Schumi e la vittoria. Quella volta ci rimasi male perché non mi disse niente in faccia ma se ne lamentò con la stampa. Ma almeno mi fece indirettamente un sacco di pubblicità». In definitiva qual era la dote più grande di Senna? «La capacità di concentrarsi sempre sul problema principale. Una dote che i piloti ottengono con gli anni, con l'esperienza, quando la velocità istintiva sparisce. Lui invece già da giovanissimo aveva questa dote. Questo spiega il suo talento superiore».

Passiamo al 1993, l'anno di Alessandro Zanardi alla Lotus. Apparentemente una grande possibilità, anche se in pratica le cose non stanno esattamente così. Perché la squadra, che ha perso da undici anni il suo geniale creatore Colin Chapman, ormai è economicamente alla sbando e ben presto la situazione non potrà non riflettersi sulla qualità delle monoposto e i risultati ottenibili con esse. Tuttavia il Gp di San Marino 1993 potrebbe essere una gran bella chance per un giovane pilota di casa nostra, che corre tutto sommato sul circuito che ha visto nascere e crescere la sua stessa passione. Costui, prima di ritirarsi col motore in fiamme e una ruota out, dà spettacolo, danzando dentro la zona punti, in quinta posizione. Sì, Alessandro Zanardi al volante della Lotus 107B quel giorno avrebbe potuto (e meritato di) cogliere un risultato da solo in grado di segnare una svolta nella sua stagione. E l'asso di Castelmaggiore è pronto qui a regalare un racconto diretto di quella giornata bagnata, ma a suo modo infuocata.

«Infuocata lo fu in pista, malgrado l'acqua, e anche fuori – spiega Alessandro –, visto che nel dopo gara Ayrton Senna ebbe parole critiche nei miei confronti, perché avevo continuato malgrado il motore in fiamme alla Variante Bassa. In fondo, a suo modo, era un figlio di buona donna e piuttosto che andarsi a lamentare coi commissari preferì farlo davanti alle telecamere. A mia volta mi comportai da furbo, facendo l'angioletto e rispondendo che avevo preferito arrivare fino al Tamburello, in quanto sapevo che lì c'erano degli addetti antincendio bravissimi, che già quattro anni prima avevano salvato Berger dal fuoco della sua Ferrari. Be', stavo mentendo. La verità è che con pista bagnata ero tra i primi cinque, mi giocavo il giro più veloce con Senna e Prost e stavo sognando il podio. Fosse stato per me, non mi sarei fermato neppure se avessi perso tutte e quattro le ruote...».

Ovviamente ti dispiacque vedere Ayrton polemico nei tuoi confronti...

«Qualche buon motivo lo aveva, a dire il vero (ride, ndr). E non dimentichiamo che due anni prima, a Barcellona, al mio debutto in F.1 con la Jordan, lui si era dimostrato molto carino con me. In più mettici che fin da ragazzo Ayrton era il mio idolo».

C'è un ricordo che lega la tua passione di ragazzo a Imola e a Senna?

«Eccome se c'è. Anno 1984, Gran Premio di San Marino. Ayrton manca la qualificazione al volante della Toleman e io, 17enne, sono a bordo pista, alla Rivazza, insieme a mio zio che era commissario di percorso volontario e per regalo mi aveva portato con lui, al suo fianco. Era la prima volta che vedevo la F.1 dal vero e fu fantastico. In quel weekend,



SUTTON-IMAGES.COM

La svolta di Montecarlo 1984

Ayrton Senna sotto l'acqua con la Toleman a Montecarlo 1984, gara in cui si rivelò al mondo giungendo gran 2°, dietro alla McLaren di Prost



”

Va anche detto che, al di là del tragico e sfortunato epilogo, il circuito di Imola tanto ha contribuito alle imprese e al mito di Ayrton

”

Quegli ultimi momenti

Ayrton davanti a tutti il fatidico 1. maggio 1994 segnato dal destino...

per me, ancora acerbo pilota di kart, il sogno di arrivare ai vertici dell'automobilismo iniziò a prendere una forma definita. Diciamo che la fecondazione in me era avvenuta prima e quell'esperienza rappresentò il parto del mio sogno di arrivare a correre, un giorno, nei Gran Premi. E poco importa che Senna non riuscì a qualificarsi. Dai racconti di Angelo Parrilla, boss della Dap, per il quale correvo in kart, sapevo quanto valeva "Magic", ero conscio che ben presto avrebbe sfondato. Lo pensavo contro lo scetticismo di molti. Tanto che poco dopo fui molto felice di vedere Ayrton quasi vincere a Montecarlo, perché la sua prodezza mi aveva dato ragione. Era un astro nascente, un grande».

Pensi che la sua mitragliata di pole a Imola, quella sete inesauribile che ha avuto per anni d'essere il più veloce in prova sulle rive del Santerno, fosse una sorta di rimozione psicanalitica dell'umiliante mancata qualificazione del 1984?

«No, non lo credo. La sua non era un'ossessione. Le cose buone nelle corse e nella vita non vengono così. Se fai una cosa che ti piace fare e la sai fare, le soddisfazioni arrivano naturalmente. È semplicemente questo che portò Ayrton a diventare il poleman per eccellenza, a Imola. A volte sembrava un uomo quasi sofferente, in certe confidenze diceva che mentre era nell'abitacolo sentiva Dio, avvertiva la pressione, il sacrificio, ma io non ci ho mai creduto fino in fondo, a tutto ciò. Nel senso che l'ho sempre visto felice nell'abitacolo, anzi, forse una volta in macchina non esisteva uomo più appagato di lui. Guidando sorrideva, viveva bene, al massimo, avendo di fronte a sé la possibilità di vincere. E per lui correre diventava un percorso obbligato verso la scelta meravigliosa di affermarsi. Per questo, al di là del fatto che da ragazzo ero suo fan, l'ho sempre visto e vissuto come un uomo molto interessante».

E Imola? Quanto ha aggiunto il tracciato imolese, negli anni d'oro, al fascino intrinseco del campione brasiliano?

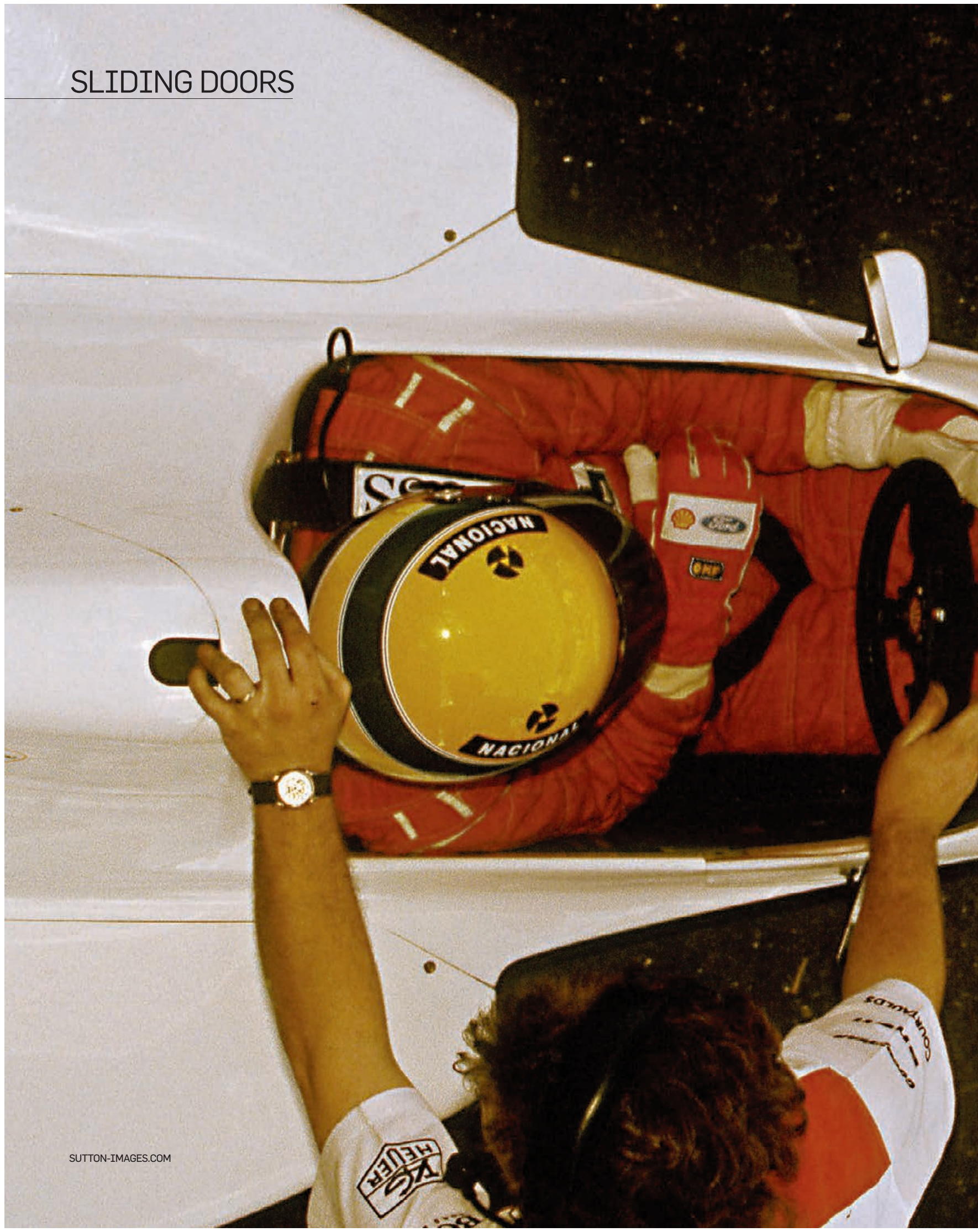
«Penso non poco, anzi, tanto. E sai perché? Perché Imola è uno di quei posti che ti fa subito pensare a ciò che ci succede di più bello. Per esempio, senti nominare Hollywood e pensi al cinema. Ebbene, Imola ti porta subito a corse leggendarie, per riflesso condizionato e associazione mentale. Nell'era felice, Ayrton e Imola hanno contribuito vicendevolmente ad alimentare l'uno la leggenda dell'altra e trovo questo molto speciale. Pensa che quando correvo in kart, la Bridgestone, che al tempo non era impegnata in F.1, aveva chiamato una delle sue gomme più performanti proprio "Imola", perché quel nome significava dare immediatamente una connotazione evocativa e gloriosa».

Il tuo ultimo ricordo di Ayrton?

«Dal vivo, la mattina del primo maggio. La domenica del Gran Premio mi ero infatti recato al circuito per vedere il warm-up, decidendo di tornare subito dopo a casa mia, a Castelmaggiore, per gustarmi la corsa in Tv, dal salotto. Che resta il posto migliore per vedere un Gran Premio, se non hai la fortuna di correrlo. E io in quel momento mi ritrovavo a piedi, avevo perso il posto in Lotus e nell'automobilismo ai massimi livelli ero ancora un personaggio in cerca d'autore. Ecco, fu quello il mio saluto al campionissimo brasiliano. Io spettatore a bordo pista che lo vedo girare, mentre prova. Esattamente come tutto era iniziato, dieci anni prima, alla Rivazza, quando da ragazzo sognavo di essere Ayrton Senna».



SLIDING DOORS



Lambo, sogno tramontato

A FINE 1993 AYRTON PROVA IL LAMBORGHINI V12 SULLA McLAREN E NE ESCE ENTUSIASTA MA POI PER TUTTI IL DESTINO CAMBIA GIOCO

AUTOSPRINT N° 16 18 APRILE 2017

Oerte storie non finiscono mai, fanno giri immensi e poi ritornano. Non lo dice solo la canzone, lo racconta la vita. Quella tra Ayrton Senna e la Lamborghini oscilla da decenni sulla spiaggia delle occasioni perdute, fino a oggi avvolta in una nebbiolina di detto e non detto. Ma ora, quasi un quarto di secolo dopo, torna d'attualità ripresentandosi fascinosamente sviscerabile grazie alla passione, al contributo e alla voglia di regalarla intatta agli appassionati. Un'occasione ghiotta per la quale va reso giusto merito a Stefano Domenicali, chairman di Lamborghini Automobili, e a Ercole Colombo e Giorgio Terruzzi. In poche parole, Ercole e Giorgio, firme care ai lettori di Autosprint, avevano colto nel segno organizzando a Monza una mostra

Quei test promettenti

A fine 1993 Ayrton saggiò su di un telaio McLaren opportunamente adattato il motore V12 di Mauro Forghieri



non solo fotografica, ma fotodidascalica - immagini del primo, parole del secondo - intitolata "Ayrton Senna. L'ultima notte", il cui titolo traeva spunto e titolo dall'apprezzato libro di Terruzzi. Opera in cui l'autore immaginava con creativo senso di poetica cronaca le ultime ore di vita di Ayrton presso la suite 200 dell'Hotel Castello di Castel San Pietro, nell'immediata vigilia del tragico crash di Imola, durante il Gp di San Marino del 1° maggio 1994. A impreziosire la mostra i più importanti mezzi guidati da Ayrton in carriera, dal kart messogli a disposizione da Angelo Parilla fino alla ultima Williams della corsa fatale. Il tutto tra filmati, cimeli e un'atmosfera da Motorsport per duri e puri. Da qui l'apprezzamento di Stefano Domenicali che da visitatore monzese si trasforma in promoter, decidendo di riproporre la rassegna in Emilia, a casa della Lambo, con Mario Vecchi che suggerisce l'armonioso link storico-emotivo, ossia il test di Ayrton col 12 cilindri Lambo. Svolto in vista di un rapporto di fornitura F.1 che mai si concretizzò causa l'avidità dell'allora boss McLaren Ron Dennis. «L'idea è semplice ma sentita - ricorda Stefano Domenicali -: dal 12 aprile al 9 ottobre 2017 gli appassionati possono gustare questa mostra che è un segno di attenzione e rispetto per ciò che vide uniti Lamborghini e Ayrton Senna, in una vicenda che avrebbe meritato ben altri sviluppi, ma che tuttora è degna della massima attenzione».

Terruzzi e Colombo narratori entusiasti

Ben felici gli artefici dell'idea, Ercole Colombo: «Mi sento onorato per questa cornice straordinaria» e Giorgio Terruzzi: «Ayrton era una persona particolare e questo gesto di sensibilità della Lamborghini lo omaggia stupendamente». A loro si aggiunge l'ingegnere Mauro Forghieri dal cui genio scaturì il motore Lamborghini V12 3,5 litri che doveva essere destinato alla McLaren: «Avevo realizzato un angolo valvole molto contenuto, le idee c'erano e mi fece molto piacere ricevere i complimenti di Ayrton relativi alle potenzialità, segnatamente per quanto riguardava per la distribuzione della coppia. Era il 1993 e voglio aggiungere che comunque due anni prima quel propulsore era stato adottato dalla Lambo 291 realizzata da Lamborghini Engineering. Una monoposto che avevo progettato volendo fare avanguardia e riportando in auge l'idea dei radiatori a scorrimento. Purtroppo per concretizzare l'intuizione i fornitori chiesero una cifra astronomica, così fummo costretti a ripiegare su radiatori convenzionali, di fatto snaturando l'innovatività del progetto. Inoltre la monoposto soffriva anche di problemi nei trasferimenti di carico tra l'anteriore e il posteriore».

Malgrado la sincera e severa autocritica - merce piuttosto rara ma tipica dei personaggi ultraintelligenti -, Forghieri ha rammentato un aspetto comunque positivo: «Ricordo che in ogni caso Eric Van De Poele che insieme a Nicola Larini guidava la nostra macchina, nel Gp di San Marino 1991 fino all'ultimo giro era in zona punti e avrebbe colto un risultato clamoroso in grado di salvare il team se non fosse rimasto senza benzina praticamente agli ultimi metri di gara... Peccato davvero».

In realtà il motore Lamborghini di belle figure in F.1 ne aveva fatte già,

”

*Era il 1993
e quel
propulsore
era stato
adottato
due anni prima
dalla Lambo
291 realizzata
da Lamborghini
Engineering*

”

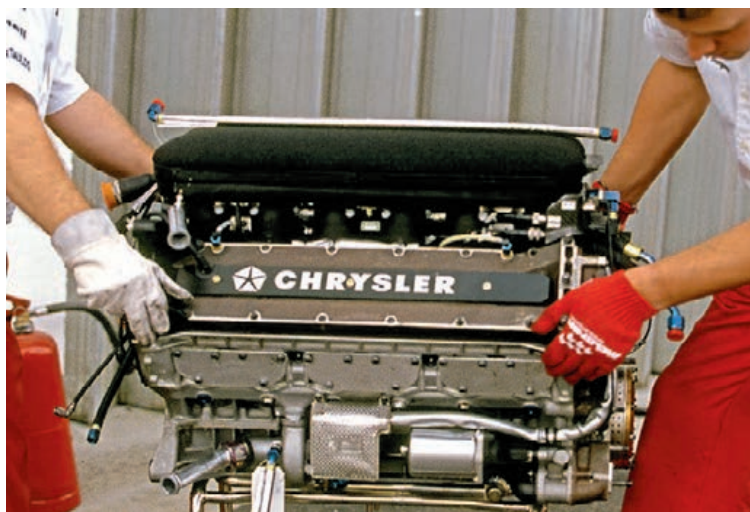
Impressioni assai positive

Ayrton Senna dice la sua sulle possibilità di adattamento e crescita del V12 Lamborghini

”

Dalla prova svolta a Pembrey Senna ne uscì con un feedback positivo e molto circostanziato

”



vedi il sorprendente terzo posto conquistato da Aguri Suzuki - proprio lui, il futuro fautore della SuperAguri -, nel Gp del Giappone 1990. Ma i rapporti di fornitura con team solidi e concreti quali ad esempio Lotus, Ligier, Modena Team, Larrousse e Minardi possono essere fruttuosi ma non bastevoli per il salto di qualità finale, che necessita un nuovo e stretto legame finalmente con una squadra al top. McLaren-Lamborghini, una sliding door. La grande occasione finalmente arriva a fine 1993, con grande felicità del Gruppo Chrysler che al tempo controlla Lamborghini, grazie a Lee Iacocca che resta un entusiasta di corse. La McLaren cerca un'alternativa ai motori mosci della Ford surclassati dai Renault 10 cilindri e cosa di meglio di un italianissimo, cattivissimo e ignorantissimo V12? La domanda contiene già la risposta. Il resto lo svela un preziosissimo Daniele Audetto, al tempo managing director delle attività sportive di Lamborghini Engineering: «Per agganciare la McLaren, sfruttai l'antica amicizia con Jo Ramirez, team coordinator della Casa di Woking e lo portai a pranzo al ristorante Nardi, presso Imola, proponendogli l'idea. Già al Gp d'Ungheria 1993 Ron Dennis mi disse che era il caso di svolgere prove comparative al banco, per poi passare, in caso di riscontri positivi, ai collaudi in pista. Inviai gli esperti Cagliotti e Gallardini e in sala prove il Lamborghini surclassò il Ford di non meno di 60 cavalli. Cavolo, tutto acquistava un senso. L'accordo tra Detroit e Woking sembrava convenire alle parti in causa. E era già nella fase esecutiva, perché Ron Dennis ci aveva chiesto di cambiare l'elettronica da Magneti Marelli a Tag - Tag è il marchio di Mansour Ojeh, storico co-proprietario della McLaren, ndr -. In particolare, sul piano economico Chrysler e McLaren si dividevano le spese di fornitura e sviluppo, prevedendo di spendere ciascuna dieci miliardi di lire dell'epoca. I primi veri test in pista - proseguiti da Daniele - vennero svolti dal tester di allora Mika Hakkinen all'Estoril, che dette a sua volta parere positivo. Quindi, finalmente, Senna provò il Lamborghini, ma ciò avvenne in segreto sul piccolo tracciato di Pembrey. Da questo test Ayrton uscì con un'impressione positiva e anche con un parere molto circostanziato: "Troppa potenza in alto. Non serve. È invece utile avere più coppia in basso. Poi sì che il motore sarà una bomba". Detto e fatto. In sede si mise mano al progetto, furono cambiati i profili degli alberi a camme e ben presto Ayrton ottenne ciò che voleva: meno potenza e più coppia. Morale della favola, a Silverstone e Estoril il propulsore LE 3512 in versione evo dai



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Il business rovinò tutto

Benché i segnali fossero positivi, fu poi l'arrivo (con tanto di sostanziose offerte) della Peugeot a far terminare l'interessamento della McLaren, che si ritirò precipitosamente dal programma Lambo in chiave 1994



tempi e dai pareri di chi lo provava dava riscontri entusiasmanti quanto a performance, guidabilità e distribuzione di coppia. Tanto che Senna lo voleva addirittura montare in gara per finirci il campionato. Ma c'è un ma...». E qui la voce di Audetto quasi s'incrina: «Dennis non aveva firmato ancora nulla, dicendo che tra galantuomini una stretta di mano vale più d'un contratto di mille pagine. Poi mi chiama una sera e mi dice: "Sorry, firmo con la Peugeot, perché non solo mi forniscono i motori gratis, ma mi danno dieci milioni di dollari in più. Business is business". Quando lo comunicai a Chrysler nella persona di Bob Lutz, la reazione fu terribile: stop a Lamborghini Engineering, fine di tutta l'esperienza. Fu una sliding door. Una porta che chiudendosi cambia il destino di tanti. Avesse potuto correre coi Lambo, magari Ayrton sarebbe restato alla McLaren senza andare alla Williams, evitando il suo

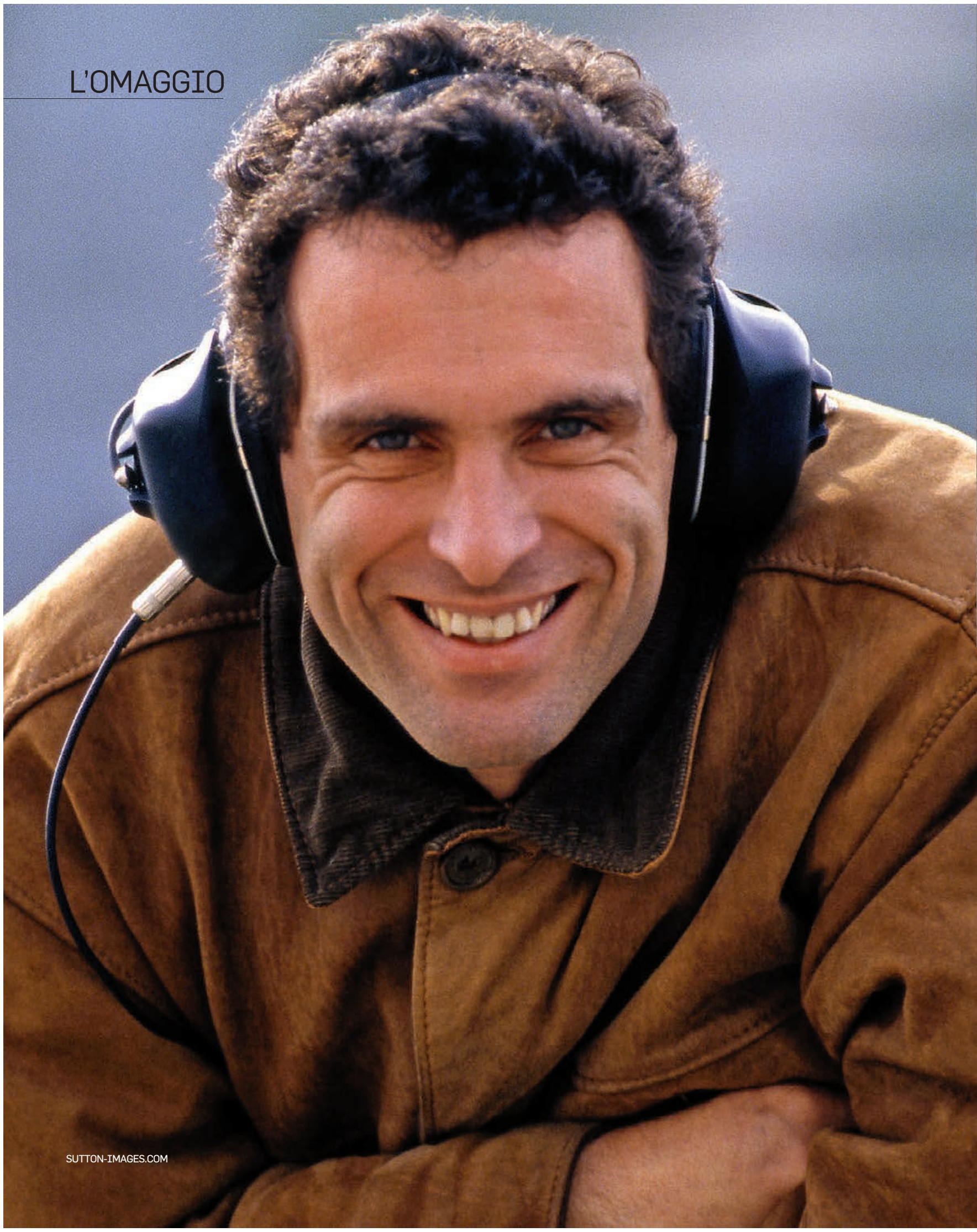
destino, chissà. Di certo la Lamborghini avrebbe avuto la chance di sfondare in F.1, perché il potenziale c'era...».

Silenzio in sala. Prende la parola Mauro Baldi: «Fui il primo tester della monoposto Lambo 291 col motore di Forghieri. Ci girai per due giorni a Imola e posso dire che non ci fu mezzo problema. Era materiale che avrebbe meritato ben altro destino».

Riccardo Patrese conclude: «Quando Suzuki portò sul podio il Lambo V12 a Suzuka 1990 io giunsi 4° dietro di lui. E mi beccai una bella reprimenda per non essergli arrivato davanti. Non capivano che quel motore andava forte eccome. Così come ora riconosco d'essere orgoglioso d'aver corso nell'epoca di Ayrton. Senna e Lamborghini sono due nomi che si sono solo sfiorati, eppure la traccia che hanno lasciato resta comunque indimenticabile».

**AUTO
SPORT
ST**

L'OMAGGIO





Roland mai dimenticato

LA SCOMPARSA DI RATZENBERGER RESTA L'ALTRA IMMENSA OMBRA SU IMOLA 1994. ECCO COME E PERCHÉ ACCADDE L'INCIDENTE

Imola 1994 vuol dire tante cose. Purtroppo il non solo Senna significa essenzialmente Roland Ratzenberger. Lo sfortunato pilota austriaco che trova la morte a seguito di un devastante impatto alla curva Villeneuve, nel corso delle qualifiche del sabato. L'immediatezza dei soccorsi e la capillarità degli interventi nulla potranno. Per il ragazzo nativo di Salisburgo non ci sarà nulla da fare. Per lui la gara imolese doveva essere puro piacere, una festa, al volante della Simtek praticamente affittata per togliersi lo sfizio della F.1 dopo una carriera spesa

Digressione decisiva

Sabato di qualificazioni al Gp di San Marino 1994. Roland si scompone e, presumibilmente, destabilizza l'ala anteriore della sua Simtek. Che cederà il giro successivo alla Variante Villeneuve con conseguenze devastanti

”

*L'incidente di
Ratzenberger
deriva
dal cedimento
dell'ala
anteriore
indebolita
da una
digressione
alla Rivazza*

”

a crescere e incamerare esperienza in ogni dove.

Nato il 4 luglio del 1960, aveva iniziato a correre in Germania negli Anni '80, per effettuare il salto di qualità giungendo 2° nell'iperselettivo F.Ford Festival di Brands Hatch e correndo in F.3 britannica.

Il suo resta un cammino piuttosto strano, perché era con i prototipi che aveva fatto più strada, partecipando cinque volte alla 24 Ore di Le Mans, con un quinto posto come miglior risultato nell'edizione 1993, su Toyota, insieme a Mauro Martini e a Naoki Nagasaka.

Proprio il Giappone era divenuto fulcro della sua attività di driver professionista, diviso tra prototipi e formule, fino all'idea di sfruttare la chance della F.1, anche se da pilota pagante.

Un budget risicato, quattro gare in tutto al volante di una monoposto acerba sfornata da un team piccolo e squattrinato, anche se diretto dal telescopico patron Nick Wirth.

Non qualificato in Brasile, Roland riesce coraggiosamente ad entrare in griglia ad Aida, in Giappone, per il Gp del Pacifico. Ancora una volta il Paese del Sol Levante gli si dimostra amico, tanto Roland vede il traguardo della sua prima gara nella massima formula giungendo più che dignitoso undicesimo assoluto.

E poi arriva Imola. Luogo in cui Roland giunge dopo un lungo viaggio in macchina assieme al pilota della Ferrari Gerhard Berger, connazionale e caro amico.

Poi la catena degli eventi. Spietata, terribile. Senza apparente motivo unificante né possibile rimedio.

L'avviso agghiacciante nelle prove del venerdì, quando Rubens Barrichello si schianta contro le barriere al volante della Jordan alla Variante Bassa, uscendone con la rottura del setto nasale e forti contusioni alle vertebre.

Solo l'inizio di un seguito macabro e mai più cancellabile.

Perché Ratzenberger mentre è lanciato a tutta in un giro veloce cercando di ottenere un posto in griglia di partenza per la sua Simtek-Ford accusa il cedimento improvviso dell'alettone anteriore che sfortunatamente va a incastrarsi sotto la monoposto, facendole perdere direzionalità in un punto estremamente critico.

Il resto, purtroppo, segue la trama di un destino che sembra già scritto. L'impatto contro le barriere della curva Villeneuve, prese in pieno proprio perché il pilota non ha la possibilità né di rallentare né di deviare la traiettoria, né tantomeno di mandare la vettura in testacoda, si rivela catastrofico e senza via di scampo.

In mondovisione le immagini mostrano la monoposto priva di controllo pochi istanti dopo lo schianto, col casco del pilota inerte che oscilla in pura balia della forza d'inerzia.

La vita di Roland Ratzenberger finisce qui.

Il resto fa parte di un altro film.

Già, ma cosa è successo davvero, quel giorno, quale il presupposto e la concausa di quell'incidente, che contribuì a cambiare per sempre non solo il volto della F.1, ma anche la conformazione del circuito di Imola?

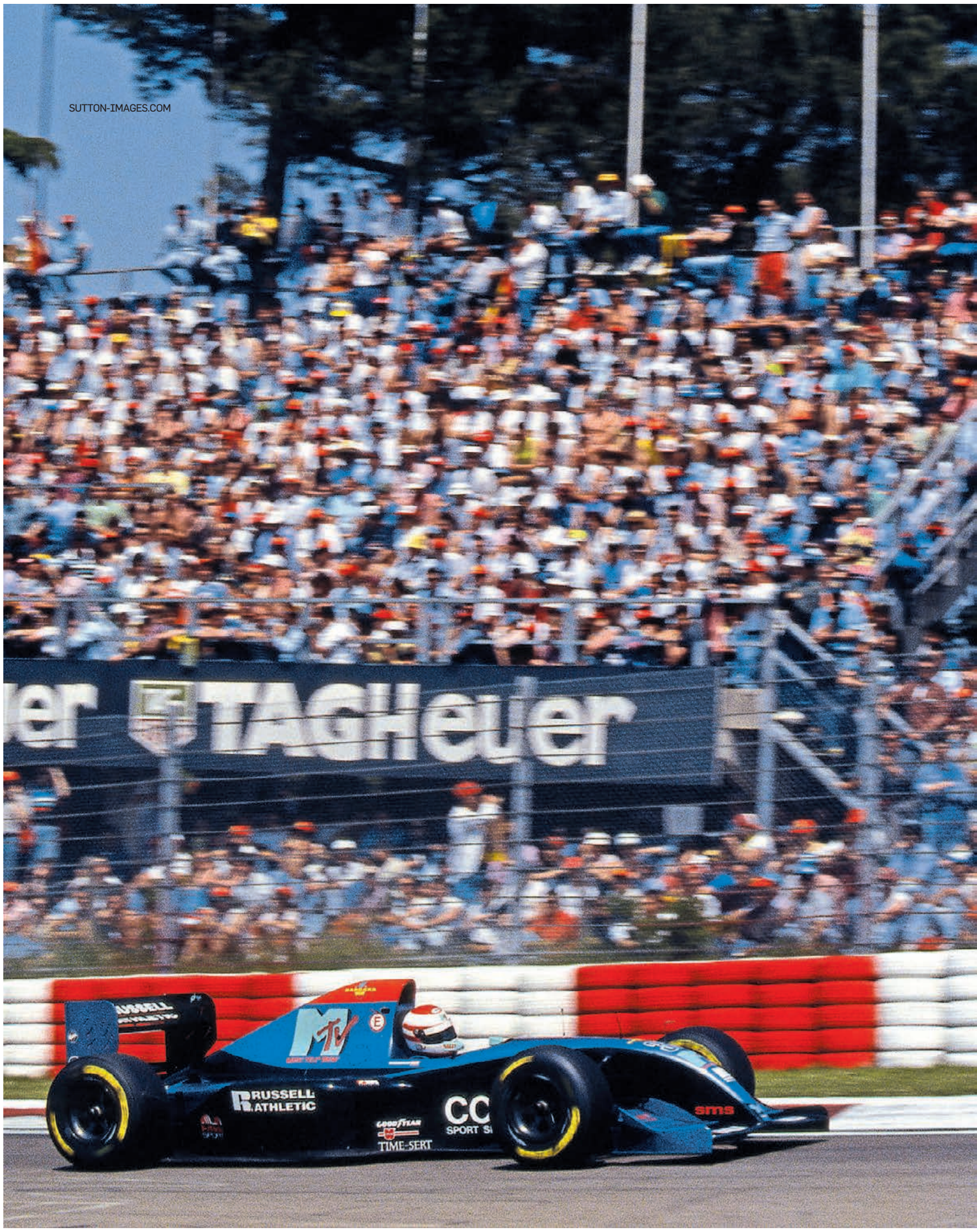
Ebbene, le risposte ci sono eccome, anche se meno gridate, rispetto a quelle relative al caso Senna.

Tutto comincia dall'analisi della telemetria, con un dato piuttosto strano. In poche parole nel penultimo giro della sua vita, ossia in quello di lancio rispetto al momento dell'incidente, i dati dicono che l'austriaco

**Ayrton
sgomento**

Ayrton Senna, turbatissimo dall'incidente di Ratzenberger, qui è a colloquio col dottore Sid Watkins che rivolge ad Ayrton una domanda restata famosa: «Perché non molliamo tutto e ce ne andiamo a pescare?»





avrebbe, anzi ha - perché la telemetria stessa è una scienza che non sbaglia mai -, percorso una trentina di metri in più. Strano. Cosa è successo davvero?

Un fatto molto semplice. Testimonianze e foto scattate da spettatori contribuiscono poco dopo a chiarire tutto.

Alla Rivazza, in realtà, l'austriaco si è scomposto, con la sua Simtek che gli è sfuggita di controllo, andando a scordolare di muso.

Questo inconveniente in realtà gli ha fatto perdere tempo in un momento prezioso, verosimilmente assestando un colpo all'anteriore della sua monoposto che ha contribuito in modo determinante a destabilizzare l'ala. La quale poco dopo, sollecitata al primo vero rettilineo ad alta velocità, ha ceduto con le conseguenze che sappiamo.

Il punto su cui riflettere è un altro. Roland, subito dopo l'inconveniente accusato nel giro di lancio a titolo precauzionale, come si fa in questi casi, avrebbe dovuto abortire il tentativo, rientrando in pit-lane per un prudenziale controllo.

Nella F.1 di oggi, d'un quarto di secolo dopo, con venti iscritti e altrettanti partenti belli tranquilli, sarebbe successo esattamente questo.

Ma, storicizzando, quella era una categoria ben diversa, perché gli ultimi rischiavano più che seriamente d'essere tagliati il giorno dopo, di non partire per il Gp, per quel via che Roland sognava, al punto da noleggiarsi lo strumento, sol per avere una chance attesa una vita.

No, in quel momento il pilota aveva l'acqua alla gola perché stava giocandosi sul filo di lana le possibilità per strappare la qualificazione. Da qui la decisione, dopo l'inciampo della scordolata e della monoposto che gli era partita, di tirare dritto dopo la Variante Bassa, a tutto gas verso il Tamburello.

Con quell'ala sollecitata e traumatizzata, ormai pronta a cedere.

Questa, purtroppo, è la storia degli ultimi istanti di vita di Roland Ratzenberger. Il cui incidente in realtà è perfettamente filmato dal primo all'ultimo istante dalle telecamere a circuito interno del circuito.

Immagini che subito dopo il crash vengono requisite da addetti federali e da quel momento di fatto spariscono dalla circolazione.

E in considerazione del fatto che l'orrore nulla aggiungerebbe alla realtà perfettamente accertata, viene da commentare, semplicemente e rispettosamente per Roland, meglio che siano sparite e che non vengano mostrate mai più.

Il resto, purtroppo non solo è storia, ma ulteriore tragedia.

Tra i piloti il più traumatizzato di tutti alla notizia della fine di Ratzenberger è proprio Ayrton Senna, che medita perfino un clamoroso abbandono, anche se alla fine, ovviamente, in lui prevale lo spirito del campionissimo professionista, combattente e doverista.

L'idea, però, è quella di nascondere una bandiera austriaca nell'abitacolo da sventolare a fine gara proprio in onore del pilota scomparso.

Non ne avrà la possibilità. E quell'effigie restata celata e immota diventa una sorta di debito affettivo al quale ciascun appassionato si sente di potere e dovere subentrare, assumendolo pro quota. Perché la storia di Roland Ratzenberger resta quella di un pilota capace, coraggioso, pulito, ricca di passione capace nonché di dignità.

La vicenda di un ragazzo che va ricordato in quanto ormai inscindibilmente legato al destino di Ayrton Senna e profondamente rispettato, perché ha vissuto cimentandosi in ciò in cui credeva ed è scomparso facendo ciò che amava.



”

*A Imola 1994
se ne vanno per
sempre Senna
e Ratzenberger,
simbolicamente
e per paradosso
il campione più
amato e l'ultimo
arrivato nel
dorato Circus*

”

Nel cuore dei race fans

È bello pensare che un quarto di secolo dopo la fugace e sfortunatissima apparizione di Ratzenberger in F.1, qui impegnato nelle prove di Imola, sia ricordata con commozione, simpatia e affetto

DALL'ABITACOLO

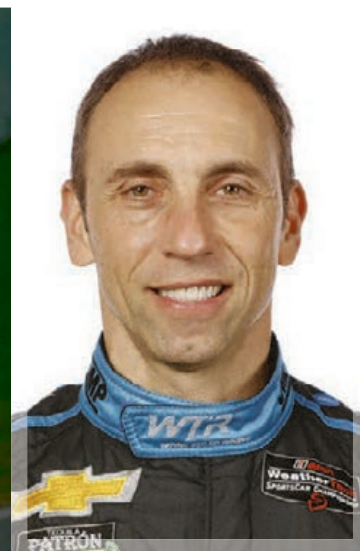
MAGNETI
MARELLI

Kronebowl



Max il ragazzo della Safety-Car

QUEL FATIDICO 1° MAGGIO A GUIDARE LA
VETTURA CHE INCOLONNAVA LA FILA DELLE F.1
C'ERA ANGELELLI, CHE ORA RACCONTA TUTTO



”

*Per tanto tempo
la notte mi sono
chiesto se quella
Safety troppo
lenta poteva
aver causato
indirettamente
dei problemi.
Ma poi mi sono
detto di no...*

”

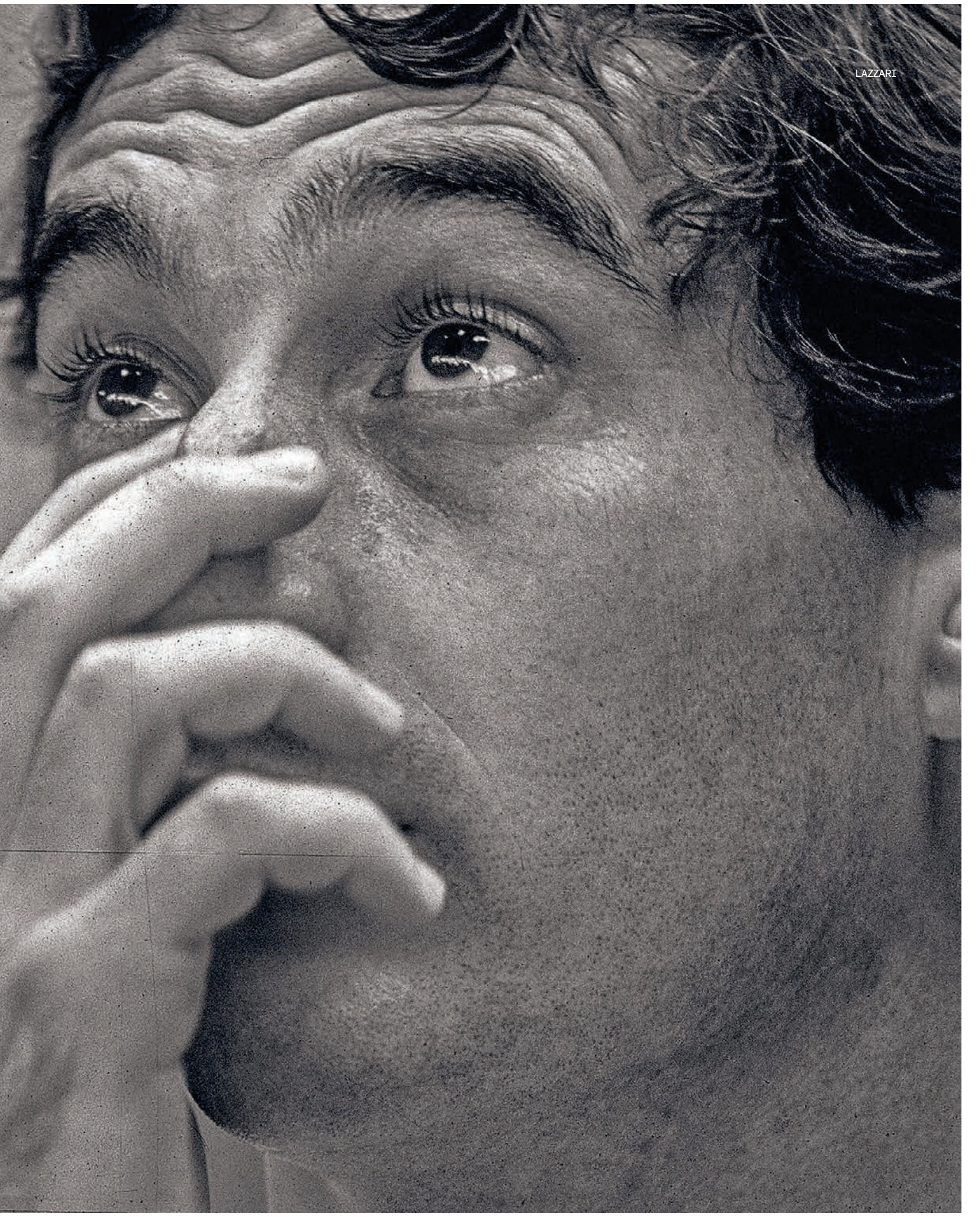
LAT

Max Angelelli, eroe e plurivincitore della 24 Ore di Daytona, ora manager di successo di vari piloti e co-proprietario del team di Wayne Taylor nell'Imsa, nella sua vita, tra le tante esperienze agonistiche, ne ha anche una da autista più che da pilota. In particolare della Opel Vectra stradale, Safety-Car nel Gp di San Marino del giorno 1 maggio 1994. Sì, perché c'era lui a comandare il gruppone delle monoposto incolonnate, a seguito del drammatico incidente al via tra Lehto e Lamy, così grave da far neutralizzare immediatamente la corsa. È dal paddock di Sebring che risponde alla chiamata, chiudendosi subito nel camion del suo team, per rispondere con la calma e la concentrazione adeguate a tornare al contesto e alla situazione di quei concitati momenti. «Sai, per certi versi è incredibile, perché da tante persone mi è stato chiesto in tutti questi anni di rievocare cosa accadde quel pomeriggio del 1° maggio 1994. In effetti è un argomento e un episodio che son restati nell'immaginario collettivo dei tifosi e degli appassionati del Motorsport. Mi spiace solo sia legato alla triste scomparsa di Ayrton Senna, questo sì,». Max, cosa puoi dire di quell'esperienza? «Io credo che per far capire ai lettori, bisogna anzitutto storicizzare e tornare alla mentalità che vigeva in quei giorni. Al tempo in quella F.1 non c'era ancora la mentalità d'aver una Safety-Car davvero professionale, quindi con prestazioni rigorosamente adeguate e guidata da un pilota professionista».

Ti interrompo per puntualizzare ancor di più e dire un paio di cose. La prima entrata della Safety-Car in azione in un Gp è datata addirittura 1973 in Canada, quando di Pace car in pista ne erano approdate addirittura due contemporaneamente, tagliando il gruppo in due tronconi e di fatto rendendo la classifica della corsa illeggibile fino alla fine, tanto che per stilare una classifica un minimo credibile furono necessarie due ore dalla bandiera a scacchi. E c'è dell'altro. Per dare ragione e fondamento alle tue parole, aggiungo anche che nell'era moderna la Safety è stata riutilizzata solo a partire dal Gp del Brasile 1993, in quel caso a causa della pioggia. Quindi, come tu giustamente dici, la F.1 in quel tempo non era certo la F.Indy, dove la Safety-car è istituzione antica e collaudata. No, al Gp di San Marino 1994, dal punto di vista delle scelte, eravamo ancora a un livello, per così dire, pionieristico. Non solo. In generale l'uso stesso della Safety era spesso addirittura osteggiato all'interno del Circus, considerando il fatto che, non essendo stati ancora fissati precisi requisiti normativi, ciascuna pista disponeva della sua vettura di giornata e molto spesso le caratteristiche tecniche delle auto scelte erano tali da non consentire di sostenere un passo tale da mantenere in temperatura gli pneumatici delle monoposto di F.1. Al punto che la Opel Vectra stradale che ti trovasti per le mani non era per niente la belva bella scattante di cui avresti avuto bisogno, in realtà.

«Sì, l'analisi in pratica è giusta. In verità a Imola 1994 capisco ben presto che ci vorrebbe una macchina diversa, nella filosofia e nelle caratteristiche e lo faccio presente. Tanto che provo a svolgere delle prove anche con una macchina che quanto a configurazioni e prestazioni dà più garanzie, ossia una Porsche, ma poi vengo dissuaso, perché mi viene detto che la scelta della Safety-Car assegnatami dall'inizio deve essere portata avanti e io mi debbo limitare a guidare quella. Per parte mia non posso che attenermi doverosamente a queste indi-

”
*Sinceramente
sulle prime ho
subito realizzato
che la Opel
Vectra
praticamente
stradale non
era la macchina
più ideale per
quel compito...*
”



cazioni, seguendo le istruzioni e attenendomi a quanto mi viene detto». E veniamo al 1° maggio, col primo problema grave che si verifica alla partenza, visto l'impatto tra JJ Lehto e Pedro Lamy... «Sì, in pratica mi tocca d'entrare subito in pista per incolonnare il gruppo. Accanto a me, pensa te, c'è il compianto Charlie Whiting, poi ben più noto per diventare il direttore di corsa ufficiale della F.1. In quel momento Charlie lo conosco bene, perché lui riveste il ruolo di capo dei commissari nelle gare di F.3 internazionali a Macao e al Fuji. E pensa come è piccolo il mondo: anni dopo Lehto diventerà mio compagno di squadra nel programma prototipi con la Cadillac e lo stesso Lamy sarà pilota curato dalla mia attività manageriale: anzi è 15 anni che seguo la sua carriera. Quando si dice il destino... Comunque, torno al primo maggio 1994 per dirti e confermarti che quella vettura stradale non poteva essere in grado di svolgere il suo compito nel migliore dei modi, ossia di guidare il gruppo tenendo un'andatura gagliarda e adeguata al serpentone delle monoposto di F.1... Non a caso e giustamente vengo affiancato mica una volta sola da Ayrton Senna che agita addirittura la mano, perché il passo della Safety-Car in effetti era troppo lento, non certo per colpa mia, ma appunto per le caratteristiche del mezzo. Pensa che io in quel momento ero addirittura il detentore del record di Imola per la F.3, quindi con la potenza giusta a disposizione sapevo perfettamente il fatto mio, lì. Il problema è che se non hai in mano il mezzo utile alla bisogna i problemi si creano per forza e senza alcuna responsabilità del pilota né tantomeno di chi lo segue...».

In altre parole, oltre che pilota che fa ciò che deve, ti ritrovi passeggero di una situazione nella quale meglio di così non ti puoi certo comportare. «Già. E aggiungo che il penultimo giro prima della ripartenza mi ritrovo addirittura coi freni fuori uso, giusto a confermare il concetto prima espresso...». Quindi la ripartenza e, nel corso del settimo giro, alle ore 14:17, l'impatto di Ayrton al Tamburello: la storia della F.1 cambia per sempre. «Pensa che la vettura dell'organizzazione non riuscì neanche a ripartire, per come era messa, anche se a quel punto, avendo dato bandiera rossa, della Safety-Car non ve ne era neanche più alcun bisogno. In ogni caso, solo a pensare all'ipotesi che la bassa andatura possa aver mandato giù di pressione le gomme e con la Williams messa in quel modo Ayrton in teoria abbia potuto spanciare, perdendo la macchina proprio al Tamburello, io ho passato un periodo molto brutto, denso di preoccupazioni e cattivi pensieri. Sì, ho trascorso dei mesi da non dormire la notte».

Cattivi pensieri ascrivibili solo alla tua spiccata sensibilità e a una grande empatia, Max, perché in realtà tu non hai nulla da rimproverarti per quel giorno e sei così corretto da non puntare il dito contro nessuno. Le cose che non andavano non avevano niente a che vedere col tuo operato, svolto nel migliore dei modi... «Sempre per tornare al concetto di quanto è piccolo il mondo, pensa che David Brown, ossia l'ingegnere di pista di Senna, l'ho poi avuto come mio tecnico, sette anni dopo, nel progetto Cadillac. In altre parole ben tre dei soggetti collegati ai fatti della domenica di Imola 1994 li ho reincontrati lavorandoci fianco a fianco, quasi a chiudere una sorta di cerchio voluto dal destino. Tra l'altro di David Brown - conclude Max Angelelli -, ho la massima stima e con lui non ho mai fatto parola di quanto accaduto quel pomeriggio a Imola. Anche per una forma di sensibilità, oltre che di rispetto: se sono stato male io, per ciò che accadde, figuriamoci lui».



“
Mi ricordo bene
che più di una
volta Ayrton mi
ha affiancato
agitando la
mano perché
voleva un passo
più spedito, che
la mia vettura
non permetteva
”

Quell'Ayrton che scalpitava

Uscito dalla Tosa il gruppo delle F.1 si fa strada verso la Piratella con Senna che quasi affianca Angelelli, desideroso di vedere la Safety-Car aumentare la cadenza. Cosa impossibile causa le prestazioni della vettura...



Salcito

il soccorritore

ECCO IL RACCONTO TERRIBILE DEL VICE RESPONSABILE MEDICO DEL CIRCUITO, COLUI CHE CERCA DI SALVARE AYRTON ESANIME...

E adesso spazio al vice responsabile medico che soccorre Senna subito dopo l'incidente e che si ritrova il gravoso e pressante compito di prendere decisioni fondamentali e impellenti, facendo tutto il possibile e nel migliore dei modi immaginabili per cercare di salvare Ayrton.

Il dottor Domenico Salcito per il circuito di Imola resta un'istituzione. Originario di Torremaggiore, in provincia di Foggia, ha 74 anni, è chirurgo toracico-vascolare e presta ininterrottamente servizio sul tracciato del Santerno dal 1975 al 2006, gli ultimi dieci anni come responsabile medico del tracciato. Di più. Da giovane battezza l'Emilia Romagna come sede di studio, perché ciò gli permette di vivere da vicino fumi e rombi della sua grande, immensa passione: il Motorsport.

Dottore, come comincia per lei quella maledetta domenica del 1 maggio 1994?

«Inizia malissimo, visti i giorni precedenti. Perché nell'aria incombe la tragedia di Ratzenberger, avvenuta il sabato pomeriggio, dopo che il venerdì c'era stato il grave incidente di Barrichello, alla Variante Bassa. Per quanto mi riguarda, avevo visto Roland appena trasportato al centro medico della pista e il tutto, comprensibilmente, mi aveva lasciato molto, molto amareggiato».

Lei in quel momento è vice responsabile medico del circuito, di concerto col responsabile dottor Giuseppe Piana, col fondamentale ruolo di punto di riferimento in pista, in veste di coordinatore degli interventi legati al soccorso.

«Le spiego bene. Domenica 1 maggio il mio posto è sulla medical car, un'Alfa Romeo 164 il cui pilota è Mario Casoni, già grande specialista delle corse prototipi negli Anni '60 e '70 e in seguito Vice Presidente di Confindustria. Con noi c'è Sid Watkins, il responsabile medico della F.1, figura storica del Circus iridato oltre che mio grande amico. Infine, ci accompagna un rianimatore, Federico Baccarini. Noi seguiamo il gruppone al via, per poi sostare alla Variante Bassa».

Pronti, via e cominciano i primi problemi.

«Purtroppo sì, perché si verifica subito l'incidente tra la Benetton di JJ Lehto e la Lotus di Lamy, con detriti che superano le barriere e volano tra la gente - finirono sulle tribune ferendo nove spettatori, dei quali

L'amicizia col campione

Il dottor Domenico Salcito con Ayrton Senna, qui ancora nei colori McLaren, in visita nel centro medico del circuito di Imola. L'interesse del campione brasiliano per gli aspetti legati alla sicurezza era stato il link che aveva permesso il nascere di un bel rapporto tra i due



uno, colpito da una gomma, rimase qualche giorno in coma, ndr -; in ogni caso non si creano situazioni critiche in pista, per cui continuiamo fino al punto indicato, marciando in coda al serpentone delle vetture, mentre la corsa viene neutralizzata ed entra la Safety-Car».

La gara riprende e al 7° giro, precisamente alle ore 14:17, purtroppo, tutto cambia per sempre.

«È il momento in cui ci arriva l'avvertimento di un incidente al Tamburello. Partiamo immediatamente dalla Variante Bassa, mentre c'è regime di bandiera rossa e arriviamo alla sezione indicata, per soccorrere il pilota, segnatamente Ayrton Senna, ancora a bordo della monoposto Williams. Il primo medico a giungere sulla scena dell'incidente in realtà è il collega Giuseppe Pezzi, che stazionava appunto in una postazione proprio al Tamburello. Quando arriviamo noi, Pezzi sta provando a estrarre il casco a Senna, ma fa fatica. La situazione appare subito molto complessa».

Da cosa lo capisce, in particolare?

«Ayrton ha la testa ciondolante e quantomeno è svenuto. I primi segnali non hanno nulla di rassicurante».

Quindi?

«Bisogna prenderci cura del ferito nel migliore dei modi, tanto che faccio sdraiare il rianimatore Baccarini sopra la macchina e io gli passo le forbici per tagliare il sottogola del casco del ferito. Adesso permettimi di saltare alcuni particolari, perché nulla aggiungerebbero alla verità. In realtà, scoprendo il volto di Ayrton mi rendo conto immediatamente che ci troviamo di fronte a un trauma cranio-facciale molto importante. Mentre interveniamo, incontro lo sguardo del vostro fotografo Angelo Orsi, che sta al di là delle reti. È un attimo. Non ci diciamo nulla, restiamo muti e basta. Io continuo a fare il mio lavoro e lui il suo. Per lui Ayrton è un fraterno amico, per me una persona gradevole, con la quale ho avuto modo nel mio ruolo di familiarizzare».

Qual è il suo pensiero, in quel momento?

«Sto prendendo atto che la situazione più grave non potrebbe essere, perché ci troviamo di fronte a segnali ben chiari. Oltre alla grave tumefazione del volto, c'è copiosa presenza di materiale ematico. Devo assumermi le mie responsabilità e decido di saltare il protocollo medico che prevederebbe anzitutto l'imbracatura per stabilizzare la colonna vertebrale del ferito. Andiamo oltre, dicevo, ci prendiamo dei rischi, perché lo stato di pericolo in cui versa Senna è talmente elevato che accorcio i tempi per intubarlo il prima possibile e rianimarlo velocemente. Così Ayrton viene tirato fuori a braccia e steso di fianco alla monoposto, sull'asfalto, iniziando le manovre rianimatorie. Tutto questo mentre arrivano in loco, peraltro in ottemperanza ai protocolli Fia, le altre macchine del servizio medico, conducendo sul posto anche il responsabile medico del circuito, il dottor Piana».

Non v'è un attimo di tregua. Altre decisioni vanno prese.

«Col collega Piana ci guardiamo in faccia ed è come se fossimo un solo uomo: bisogna assumersi un'altra responsabilità, perché non v'è nulla che autorizzi all'ottimismo e decidiamo per la seconda volta in pochi minuti di saltare un'altra fase del protocollo ufficiale, la quale prevederebbe il trasporto del pilota che ha subito il grave incidente al centro medico del tracciato. No, se vogliamo fare tutto il possibile per accorciare i tempi, dobbiamo richiedere l'elicottero in pista, sul luogo del crash, praticamente saltando un altro passaggio della procedura.





”

*Purtroppo
mi sono reso
conto che
Ayrton è stato
incredibilmente
sfortunato
nella dinamica
dell'incidente
nel quale ha
perso la vita*

”

*Feritoia
fatale*

Purtroppo è stato un frammento della sospensione della Williams a entrare dalla visiera del casco di Ayrton provocando conseguenze mortali.

Una sorta di incredibile ma vero appuntamento col destino...

”

Per cercare di salvare Ayrton abbiamo fatto il possibile e l'impossibile, decidendo di andare per due volte al di là dei protocolli previsti...

”

Ed è proprio questo ciò che succede».

Dottore...

«No, prevengo la tua domanda. Cambio scena e ti descrivo la nostra medical car, al restart della gara. Siamo di nuovo io, Casoni, Watkins e Baccharini a bordo e stavolta piangiamo tutti, disperatamente. Non c'è più niente da capire e scoprire, al di là di quello che sarà il momento dell'annuncio ufficiale della morte del campionissimo, che avverrà correttamente dall'ospedale al quale è stato trasportato. Passiamo al giorno dopo?».

Certo. Prima puntualizzo solo che alle 18:37 subentrò un ulteriore arresto cardiocircolatorio e tre minuti dopo la stessa dottoressa Fiandri, dell'Ospedale Maggiore di Bologna, annunciò ai giornalisti presenti il decesso di Ayrton Senna.

«La mattina di lunedì 2 maggio insieme al collega dottor Piana andiamo al centro di Anatomia Patologica, sito a Bologna, in Via Irnerio, dove vediamo i copri di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna che giacciono vicini, uniti da un terribile e sfortunato destino, quindi decidiamo di venire in visita da voi di Autosprint, a San Lazzaro di Savena, in Via del Lavoro 7, presso la redazione».

E perché?

«Per andare a vedere proprio quelle foto che il vostro Angelo Orsi aveva scattato nel momento in cui prestavamo soccorso ad Ayrton. Un momento importante di verifica della nostra opera, perché col senno di poi dalle immagini è possibile rendersi conto se tutto è stato fatto nel migliore dei modi. E aggiungo che ne usciamo tranquilli, perché la documentazione fotografica mostra in modo inequivocabile che da parte nostra abbiamo agito come si doveva. Ma è in quel momento che succede una cosa che cambierà tutto il corso della storia...».

E che di fatto aprirà il risvolto più sorprendente del caso Senna. Racconti, dottore, qual è l'attimo dopo il quale nulla è più come prima?

«Il tuo direttore, Carlo Cavicchi, mentre stiamo vedendo le foto che al tempo tramite proiettore venivano viste ingrandite su una sorta di ampio telo bianco, se ne esce con una domanda apparentemente innocente, ma destinata ad essere ricca di conseguenze. Perché Cavicchi stesso mi fa: "Mi scusi, dottor Salcito, noto a bordo della monoposto di Ayrton il piantone dello sterzo. Ecco, come avete fatto a toglierlo così velocemente, quasi a strappararlo?". Be' la domanda è molto sensata e la risposta altrettanto semplice. Noi quel piantone dello sterzo non lo abbiamo proprio toccato e neanche visto. Poi mi viene un dubbio. Verifico col collega Pezzi, appunto il primo ad arrivare sulla scena del crash, e lui stesso mi conferma: no, nessun intervento della squadra di soccorso sul piantone dello sterzo, che giaceva al fianco della monoposto, subito dopo l'incidente».

D'altronde se non si toglie il volante, da una Formula Uno non riesce a scendere nessuno, neanche se cosciente...

«Ci rendiamo conto che il piantone non è stato estratto per motivi inerenti l'intervento medico, ma giaceva lì da prima. Qualcosa suona strano. Molto strano. È stato in realtà il pilota Gabriele Tarquini a vedere le prime foto dei soccorsi e a chiamare subito la redazione, lanciando l'allarme. Occhio al piantone dello sterzo, perché è inusuale vederlo così... E da lì parte tutto».

Un'inchiesta giornalistica possente, illuminante e parallela a

Col cuore in gola

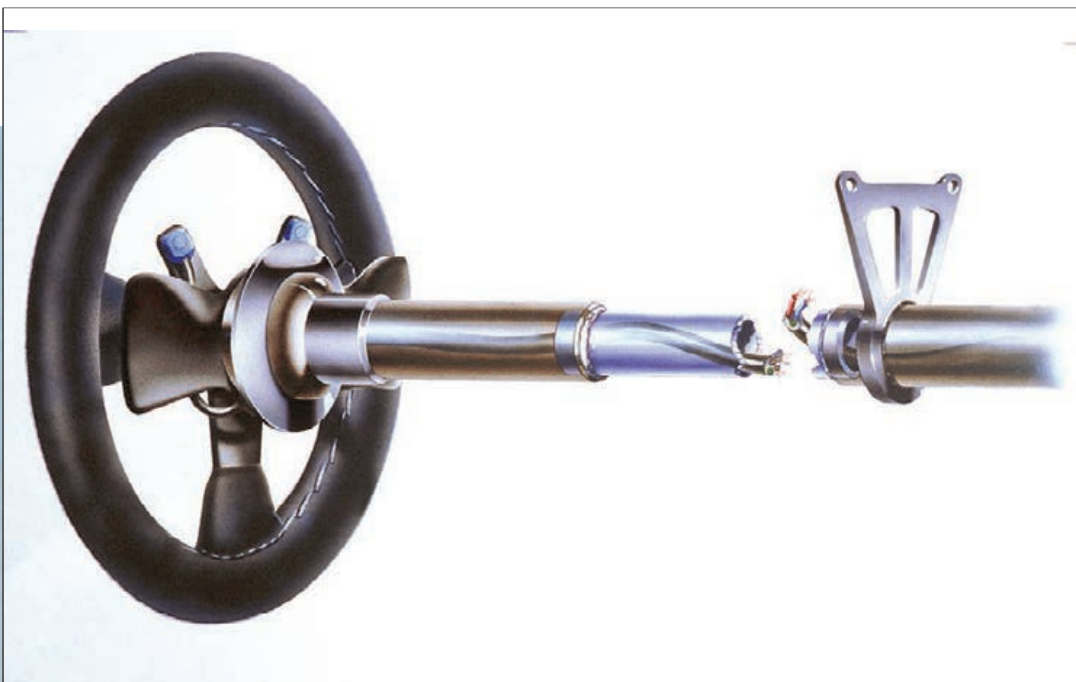
A destra, l'equipaggio della medical car, con, da sinistra, il rianimatore Baccharini, il dottor Watkins, il dottor Salcito e l'esperto pilota Mario Casoni. Sotto, Ayrton in barella soccorso dall'equipe capitanata dallo stesso Domenico Salcito

ORSI



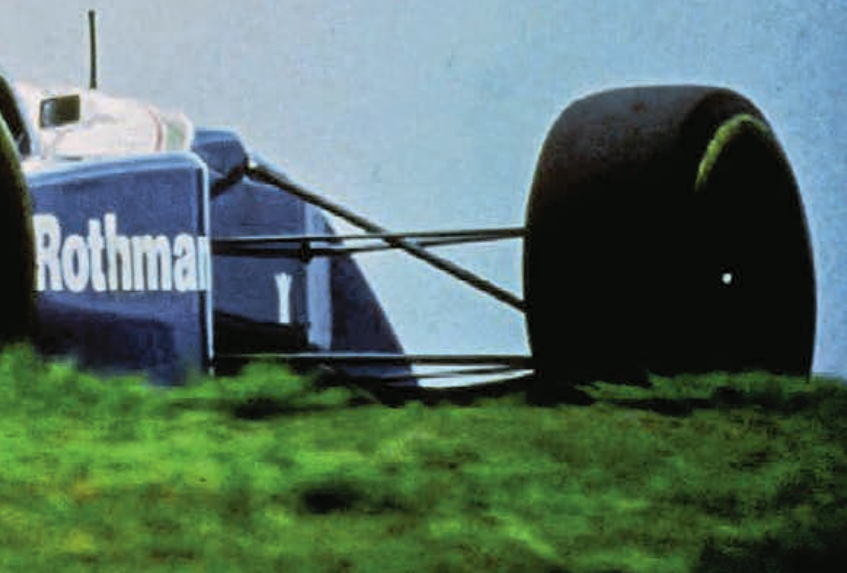






Quella causa tutta tecnica

Sotto, Ayrton a tutta con la sua Williams e, sopra, una ricostruzione grafica della rottura relativa al piantone dello sterzo della vettura schiantatasi poi con esiti fatali per il pilota alla curva del Tamburello



ORSI

quella giudiziaria che sfocia poi nel processo. Procedimento dal quale lei di fatto esce e non partecipa.

«Sono restato in totale silenzio, per tanto tempo. Son restato correttamente a disposizione delle autorità, ma non c'è stato bisogno che aggiungessi altro. E per il resto, fino a oggi, ho preferito la discrezione».

Sul momento ha immaginato la possibile causa della ferita mortale di Ayrton?

«Assolutamente no. E ti dirò di più: il 1° maggio 1994 sono restato praticamente un'ora con il casco del pilota in mano e proprio non riuscivo a immaginare

cosa fosse accaduto, perché la calotta era perfettamente integra e non era possibile trarre conclusioni o ipotesi, a caldo. Poi quando la verità è emersa ci sono rimasto male, perché prendere all'interno della zona della visiera il pezzo del braccetto della sospensione è stata una sfortuna inenarrabile, incredibile e irripetibile. Non entro nel merito sul concetto di destino, ma evidentemente le cose hanno seguito un corso loro, con conseguenze irreparabili».

In effetti, come nella scienza, si può stabilire il come ma non il perché. Anche se, in generale, quel weekend imolese qualche spiegazione potrebbe averla, peraltro facendo uscire pista e organizzazione del tutto innocenti, proprio senza colpa alcuna.

«Io come dicevo ho prestato soccorso medico a Imola per oltre trent'anni e in quell'occasione, nel giro di tre giorni, si è concentrata una serie di eventi che in genere accadono distribuiti in decenni... In ogni caso, penso che una spiegazione possibile ci sia e qui parlo da appassionato ed esperto di motorsport e non più da medico».

Ossia?

«Torniamo indietro nel tempo e ricordiamo che a inizio 1994 si corre con monoposto che hanno appena rinunciato all'ausilio delle sospensioni intelligenti. In poche parole, senza quell'aiuto, le vetture hanno superato il punto d'equilibrio che rende una monoposto sicura, ossia il limite oggettivo della gestibilità, perché divengono improvvisamente bersaglio di vibrazioni terribili, prima convenientemente smaltite dalle sospensioni elettroniche e ormai direttamente gravanti sulle strutture delle F.1 stesse. Così mi spiego il cedimento dell'ala di Ratzenberger e del piantone di Ayrton».

Non emerge neanche mezzo raggio di luce da tutta questa triste storia, secondo lei, dottor Salcito?

«No, secondo me a ben guardare c'è. Perché da lì in poi la Fia ha fatto le cose in grande, operando in modo da raggiungere standard di sicurezza fino a poco prima inimmaginabili. Da quel fine settimana sono state tratte lezioni che hanno potenzialmente ma anche praticamente permesso di salvare tante altre vite, agendo sulla sicurezza passiva. Personalmente ho partecipato a tanti seminari di sicurezza della Fia, ho seguito come si è operato e posso testimoniare in prima persona. La lezione del weekend del 1 maggio 1994 non è restata inascoltata. E meno male».

AVTO
SPORT
ST

Gambucci

ancora incredulo

IL DIRETTORE DI CORSA AGGIUNTO DI QUEL GP MALEDETTO A TUTT'OGGI SCUOTE LA TESTA DI FRONTE A QUEL WEEKEND STREGATO

Massimo Gambucci c'era eccome, a Imola, in quel fine settimana. Umbro purosangue e uomo di corse da sempre, aveva uno dei ruoli più pressanti e coinvolgenti: quello di direttore di corsa aggiunto, direttamente al fianco di Giorgio Poggi, direttore di corsa e Roland Bruynseraede della Fia, direttore di prova.

Parlare con lui un quarto di secolo dopo è come entrare dietro le quinte e respirare il backstage di immagini e sensazioni mai viste dagli spettatori comuni, proprie solo di una posizione esclusiva e, in quei tanti momenti terribili, davvero poco invidiata.

«Un fine settimana incredibile, assurdo, privo di qualsiasi logica - ricorda ancora oggi Massimo -, tanto che vengo assalito solo a pensarci da sensazioni sgradevoli che non mi abbandoneranno mai. E ti dirò di più: tuttora faccio fatica a credere che tutto quello che ho vissuto in quei tre giorni appartenga davvero alla vita reale. È una difesa psicologica che proprio non se ne vuole andare e non si disattiva, malgrado i decenni e la vita che va avanti».

Barrichello fuori e assai malconcio alla Variante Bassa il venerdì, il sabato Ratzenberger perito alla Villeneuve, Lehto e Lamy che si schiantano al via la domenica e subito dopo che la Safety-car è uscita, l'impatto di Senna al Tamburello. Poi una ruota persa ai box, i meccanici che rischiano la vita e infine un principio d'incendio al parco chiuso. Massimo, è come tornare nel bel mezzo di un orrendo film di fantascienza.

«Guarda, a Imola in quel weekend si verificano una dopo l'altra una serie di cose, eventi e inconvenienti che in genere la sorte diluisce in tutta la storia secolare di un tracciato. Invece improvvisamente ecco-



Conseguenze irreparabili

La Williams di Senna viene rimossa dal luogo dell'incidente, mentre purtroppo per Ayrton non ci sarà niente da fare



”

Imola 1994 reca un grande paradosso. È il weekend più stregato ma anche il più perfetto, perché le reazioni agli eventi sono state tutte perfette...

”

Una catena terrificante

L'elicottero che si muove prima per Ratzenberger e poi per Senna, il crash di Barrichello già il venerdì e quello del via tra Lehto e Lamy. Imola 1994 è una sequela di drammi senza spiegazioni unificanti

teli tutti concentrati, a rovinare vite e a lasciare attoniti spettatori e addetti ai lavori».

Dov'eri al momento dell'incidente di Ayrton e cosa ricordi, esattamente e istintivamente?

«Svolgevo il mio compito in sala monitor ed ecco che mi torna addosso la cappa, l'aria pesante che avvolgeva tutto, in quelle ore. La gara che riprende, quindi l'impatto di Ayrton e la sensazione incredibile che mi coglie, perché guardo il direttore di prova Bruynseraede che per un attimo è colto da una sorta di sconcerto: è come se gli cadessero le braccia e volesse arrendersi un infinitesimo istante prima di ordinare che venga tempestivamente esposta la bandiera rossa d'interruzione gara. Segnale che viene dato per primo dall'addetto Tiziano Borghi, il quale era situato all'ingresso della curva Villeneuve».

Come giudichi l'impatto di Ayrton al Tamburello?

«Guarda, io le botte che negli anni i piloti hanno tirato al Tamburello le ho viste tutte, ma proprio tutte. E sai cosa mi colpisce? Due cose. La prima: l'impatto di Ayrton comincia esattamente dove erano finiti quelli di tutti gli altri piloti con monoposto di F.1, ossia gente tipo Piquet, Berger e Alboreto. E poi un'altra cosa strana: colui che nell'impatto dissipa più energia è proprio Ayrton, perché la sua Williams parte strisciando col muretto per quasi quattrocento metri. Il che, da un punto di vista della fisica, è positivo, perché vuol dire che così facendo sfoga più energia degli altri. Invece la sorte dice il contrario e quella che vede protagonista Senna è una dinamica che non gli lascia scampo. Ancora oggi non ho parole, ecco».

Benché la tua posizione al tempo era apicale, tu non hai avuto alcun problema o strascico giudiziario, a seguito di tutto quello che si è verificato in quel fine settimana maledetto.

«Assolutamente no, anzi, in sede processuale sono stato considerato un testimone prezioso degli eventi. Non solo, con prontezza ho svolto tutte le relazioni che dovevo produrre alla Fia e agli organi competenti, non omettendo nulla e facendo fino in fondo il mio dovere. Ma purtroppo non è servito a lenire le conseguenze terribili che evidentemente la sorte aveva previsto».

La pista di Imola è stata quasi messa in croce, eppure non c'era alcuna colpa, né dal punto di vista del circuito né da quello del comportamento di tutti gli addetti.

«Ti dirò di più. Venticinque anni dopo voglio rilasciare una dichiarazione che può sembrare paradossale, ma è sincera e pura. Quella è stata la corsa più brutta della mia vita, ma nello stesso tempo il weekend più bello dal punto di vista del funzionamento di tutte le dinamiche organizzative di servizio e sicurezza. Perché, vedi, ogni soggetto si è comportato nel modo più perfetto, ogni protocollo è stato seguito senza indugio alcuno, con sincronismi ideali. Nulla è stato fatto di sbagliato, niente non andava dal punto di vista della sicurezza. La stessa pista, l'asfalto nel punto dell'uscita non poteva dare problemi, altro che non era complanare... Erano modifiche, quelle del manto, volute dallo stesso Ayrton e suggerite nel corso delle prove precedenti. Pensa che Senna e Prost avevano chiesto anche il cemento nella via di fuga del Tamburello, sostenendo - anche giustamente, dico io -, che gli avrebbe permesso di frenare più agevolmente. Non solo: Ayrton, sempre in primavera, aveva anche chiesto e ottenuto che fosse allungato un cordolo all'altezza della Rivazza. In altre parole, quella di venticinque



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



”

A me Imola 1994 è un weekend che ha tolto non meno di dieci anni di vita. Il tempo non ha mitigato nulla, per me quello resta un ricordo atroce

”

Barrichello nella bufera

Barrichello su Jordan sbatte violentemente il venerdì alla variante Bassa. Eccoli, dimesso dall'ospedale, raccontare la sua terribile avventura a Ayrton Senna

anni fa è la storia del weekend più maledetto e nello stesso tempo perfetto che un circuito da corsa di primo livello abbia mai incontrato. E i paradossi non finiscono mica qui».

Vai pure avanti, Massimo.

«Be', per esempio pensiamo alla Williams-Renault di Senna che ho poi tenuto in custodia per otto mesi, in un garage, proprio sotto gli edifici nel paddock del circuito. Ebbene, quel rottame l'ho tenuto per tanto tempo al riparo da curiosi e cacciatori di souvenir, tanto che l'ho restituito perfettamente uguale a come mi era stato consegnato. Nello stesso tempo mi ha colpito molto il fatto che la vettura fosse molto più danneggiata dalla parte sinistra che in quella destra, la quale aveva sostenuto l'impatto principale. In altre parole, a sinistra c'era un crepa che attraversava la macchina: era come se la Williams si fosse letteralmente aperta».

Tu da uomo di responsabilità in sala monitor sei colui che più di ogni altro al mondo ha visto le immagini di quel weekend, a circuito chiuso e non. Cosa puoi dire del fatto che mancano quelle del camera car dell'impatto di Ayrton?

«Da lì l'impatto in camera car non l'ho visto, né avrei potuto vederlo. Sinceramente, non so neanche io cosa sia successo. La mancanza di quelle immagini è una cosa voluta o casuale? Io non lo so».

Cosa puoi dire di Senna e Ratzenberger, come persone?

«Da me e dai miei commissari Ayrton era percepito come il pilota più forte ma anche come un personaggio molto carismatico e come un ragazzo assai simpatico. Tanto che, al di là degli obblighi di correttezza e imparzialità, la maggioranza di tutti noi tifava perdutamente per lui. Era il più forte in pista e nello stesso tempo fuori lo incontravi ed era sempre gentile, gradevole, carino. Per come lo ho conosciuto, dai, non era possibile non tifare per uno come lui. Quanto a Roland Ratzenberger, lo ricordo al briefing e nei saluti di rito. Mi aveva dato l'idea del perfetto signore».

Il tuo ultimo ricordo diretto di Senna?

«È indissolubilmente legato a Roland Ratzenberger, perché, subito dopo l'incidente dello sfortunato austriaco, Ayrton non intende ragione ed entra in una macchina della Cea antincendio per farsi portare alla Tosa. Ed è proprio in quel momento che corro verso di lui per dissuaderlo, gridandogli: "Ma dove vai, no, no, non puoi!!!", ma lui parte senza neanche darmi risposta. Tanto che poco dopo sarà anche oggetto di un' ammonizione della Federazione, peraltro non certo suggerita da me. Ecco, anche di questo mi spiace, cioè di aver visto Ayrton turbatissimo, addirittura sconvolto. Io stesso in quei momenti ero stretto nella morsa di un'angoscia che poi negli anni è diventata l'unico sinonimo possibile per quei ricordi che non avrei mai voluto avere. Perché il Gran Premio di San Marino ha rapito per sempre le vite di Ayrton Senna e Roland Ratzenberger, togliendo anche a me non meno che dieci anni di vita. Ancora oggi per me quello resta un ricordo atroce».



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





L'INTUITO DI GABRIELE

Tarquini e la scintilla

ECCO COME IL PILOTA HA PRIMA DI TUTTI L'IDEA DI UN QUALCOSA DI STRANO, SULLA WILLIAMS DI AYRTON, DANDO L'ALLARME

La scintilla. In certe situazioni, proprio come all'interno di un motore a scoppio, è necessaria la scintilla per fare partire tutto il processo logico, l'effetto palla di neve che progressivamente per rotolamento crea una valanga capace di arrivare fino a valle, travolgendo tentativi esterni di insabbiamento, depistaggio e travisamento della verità.

Questo è stato nel caso Senna il ruolo nobile di Gabriele Tarquini, fino a oggi mai compiutamente e dettagliatamente svelato. E finalmente il campione di Giulianova è bello pronto a raccontarci come andò, proprio mentre è intento in un test di collaudo della sua Hyundai 2019, in quel di Jerez. Ma andiamo con ordine.

Gabriele Tarquini nel 1994, esattamente come adesso, era protagonista della categoria Turismo a livello internazionale. Se ora è 57enne campione del mondo in carica e ancora race winner nel Wtcr, al tempo rivestiva i panni di protagonista nel prestigioso Wtcc, al volante dell'Alfa Romeo 155 Ts Silverstone, impegnato all'inseguimento di un titolo che avrebbe conquistato a fine stagione.

«Sì, il fatto di militare nel Btcc mi vedeva impegnato in gara praticamente quasi sempre di lunedì, così avevo nel weekend la libertà e il tempo per seguire la F.1, dalla quale ero da poco uscito, consolandomi in veste di spettatore televisivo. Ebbene è proprio in questo contesto che assisto a tutto il tragico weekend di Imola, nel quale il Circus perde contemporaneamente, per uno strano gioco della sorte, l'ultimo e il primo, ossia il pilota arrivato più di recente, Roland Ratzenberger, e il migliore di tutti nell'era moderna, Ayrton Senna. Chiaramente esco sconvolto dalla visione delle immagini





*Una vita
nel Turismo*

Nel 1994 Gabriele porta al successo l'Alfa Romeo 155 Ts nel Btcc e nel 2018, a 56 anni, sopra, si laurea campione mondiale nel Wtcr, a Macao. Nella foto grande, Ayrton con la sua Williams spancia tra mille scintille, a Imola 1994

ACTUALFOTO



*Rispetto
per Ayrton*

Come giustamente sostiene Tarquini, scoprire la verità su Imola 1994 è stato un supplemento di coerenza e correttezza sinonimi di puro rispetto per l'uomo e il mito Senna, nella foto, nell'abitacolo della McLaren

”
Sul piantone della Williams di Ayrton sono state trovate tracce di fatica chimico strutturale che in realtà chiariscono e spiegano tutto
”

del sabato e della domenica e rientro precipitosamente in Italia desideroso di capire qualcosa di ciò che sta succedendo. Così il mercoledì successivo la prima cosa che faccio è comperare Autosprint per saperne di più».

Ed è proprio sfogliando le pagine dello storico numero che Carlo Cavicchi fa uscire con la copertina in nero che hai la cosiddetta scintilla.

«Sì, arrivo alla pagina recante l'ormai tristemente famosa immagine che vede i soccorsi all'opera per salvare Ayrton, con a lato il piantone dello sterzo spezzato, e vengo subito assalito da un dubbio atroce, tale da togliermi la tranquillità. Prendo il telefono e chiamo immediatamente la redazione di Autosprint e pongo la domanda per me in quel momento più logica: ma, insomma, il piantone dello sterzo lo hanno rotto per favorire l'estrazione di Ayrton, oppure lo hanno trovato in quel modo? Certo, non esiste una risposta certa e immediata, bisogna correttamente informarsi, ma tutti i soccorritori sono conosciuti e rintracciabili, per cui la verità non tarderà a emergere e costituirà una conferma al mio dubbio iniziale. Il piantone non lo ha toccato nessuno, è stato trovato così, danneggiato, addirittura col filo a pendere... Insomma, da lì parte tutto, con una pressione mediatica esercitata dall'Autosprint di Carlo Cavicchi fondamentale a illuminare e spingere verso l'accertamento di ciò che era davvero accaduto».

Tu, per farla breve, Gabriele, non credi a chi sostiene ancora oggi che non è possibile capire se la rottura del piantone è la causa o l'effetto dell'urto subito dalla Williams di Ayrton.

«Non ci credo per niente, perché le cose sono chiare, chiarissime. Sul moncone del piantone sono state trovate tracce di fatica chimico-strutturale antecedente all'urto, tali da spiegare perfettamente tutto».

Quindi...

«Quindi, procedendo secondo logica, io da pilota il Tamburello in quella configurazione lo ho affrontato mille volte e ti dico che da un punto di vista tecnico non si tratta di una curva, perché si affrontava in pieno e in quella sezione era praticamente impossibile sbagliare. In altre parole, chi sosteneva che Ayrton era stato indotto a uscire dalla pressione delle gomme abbassatasi dopo i giri dei piloti incolonnati dietro alla Safety-Car unita alla non complanarietà della pista, tale da far spanciare la Williams, semplicemente non può essere ritenuto dalla parte del vero. La realtà dice che il campionissimo brasiliano è morto senza alcuna colpa ed è uscito di pista per un problema tecnico accusato dalla sua monoposto. Poi mi spiego l'atteggiamento di tanti membri del Circus che hanno cercato di coprirsi e di difendersi, visto che la legge italiana li poneva più che altrove nel centro del mirino, però la realtà non cambia. Tutto è originato da un problema tecnico, non da un errore del pilota. Le stesse tesi addotte dal team Williams e da chi ne teneva le parti, le definirei penose».

In definitiva, tanti anni dopo ti riconosci pienamente in quel ruolo di scintilla iniziale...

«Sì, sono molto orgoglioso d'aver dato, peraltro senza l'ambizione di volerlo, il via a un processo di accertamento dei fatti, che ha portato a stabilire con sufficiente certezza cosa era successo, quel pomeriggio al Tamburello. Anche perché Ayrton Senna meritava la verità. Nelle corse, così come nella vita, quando succede qualcosa di terribile a un

”

Adesso mi resta la soddisfazione di aver contribuito ad accertare dei fatti che sulle prime non erano così facili da interpretare e decifrare

”

fotografie ACTUALFOTO

congiunto, a un nostro caro, a un amico o anche semplicemente a un innocente, tutti desiderano giustamente di sapere che cosa è successo, per arrivare a questo. E il senso del caso Senna è proprio questo. La verità non è facile da dimostrare in breve tempo, bisogna lottare, impegnarsi, seguire un iter a volte difficile ma poi finalmente si arriva a capire con prove pratiche e concrete esattamente cosa è successo. Onorando in tal modo la memoria di chi non è più con noi».

Nel tuo caso, Senna lo conoscevi bene, dai tempi del kart.

«Addirittura dalla seconda metà degli Anni '70, quando io avevo quindici anni e lui diciassette, esattamente in occasione di una gara a San Marino. Sì, si era sviluppato negli anni un bel rapporto, sereno, sorridente, simpatico, che poi era stato riallacciato al momento del mio ingresso nel mondo della Formula Uno. Il mio debutto era avvenuto one shot tre anni dopo rispetto a quello di Ayrton, ma dal 1988 fino al 1993 ero poi entrato a far parte in pianta stabile del Circus iridato, così ci eravamo ritrovati. Oltre che un grandissimo campione, l'ho sempre trovato una bellissima persona. Ha subito un destino molto sfortunato e alla fine la verità gli era dovuta, era un atto di giustizia necessario, non per cercare chissà quale colpevole o intreccio giustizialista, ma quale semplice e dovuto atto di rispetto verso la sua memoria. Perché Ayrton è stato un campione che fino all'ultimo istante non ha sbagliato nulla, finendo vittima di un incidente originato puramente da cause tecniche. Aver avuto l'intuizione, in quel mercoledì, mentre ero ancora turbatissimo dagli eventi, mi dà la consapevolezza positiva d'aver contribuito come potevo a iniziare a percorrere il cammino verso l'accertamento dei fatti, peraltro meno facile di quello che sarebbe naturale immaginare».

Sembrava l'inizio di un'era trionfale

Ayrton Senna approda alla Williams: sembra l'inizio di un'era trionfale. Ma il 1° Maggio 1994 finisce tutto





Cavicchi

onora Ayrton

IL DIRETTORE DI AUTOSPRINT NEI GIORNI
DELL'INCHIESTA RICORDA IL CAMPIONE
E IL CAMMINO PERCORSO VERSO LA VERITÀ

Carlo Cavicchi, oltre che storico direttore di Autosprint degli Anni Ruggenti, è il timoniere del settimanale da corsa nei giorni terribili del Caso Senna. E soprattutto il giornalista al quale si deve più di tutti una coraggiosa (e vittoriosa) battaglia per il raggiungimento finale della verità su quanto era successo domenica 1 maggio 1994 alla curva del Tamburello, facendo sì che la Williams-Renault di Senna abbandonasse la traiettoria.

La storia è ormai nota e in questo speciale viene ricordata più di una volta. Parlando con lui - peraltro da sempre restio assai a qualsiasi istinto autocelebrativo o presunto tale -, l'unica via percorribile per non esser stoppati, è quella di scegliere un taglio dell'intervista decisamente più analitico e descrittivo rispetto al personaggio Ayrton Senna, alla sua importanza nel mondo delle corse e all'incidenza di quanto accaduto proprio quel 1° maggio nella storia del Motorsport.

«Be', se la metti su questo piano, allora ti dico che in effetti per certi versi colpisce molto stare a parlare di Ayrton a un quarto di secolo dalla scomparsa, quando in questa civiltà iperconnessa le storie, anche se importanti, invecchiano nel giro di venticinque minuti. Il fatto è che il Caso Senna nel 1994 colpì profondamente l'opinione pubblica mondiale sia per l'importanza del personaggio coinvolto che per la modalità. È stato il primo grandissimo campione della F.1 morto in diretta nella fresca civiltà del Villaggio Globale. In fondo lo stesso Gilles Villeneuve se n'era andato in prova, non visto da nessun tele-

Frequenziazione profonda

Carlo Cavicchi al PalAzzarita a Bologna con Ayrton, a gustare la Virtus impegnata contro Caserta, squadra in cui giocava un altro brasiliano, Oscar Schmidt

”

L'opinione pubblica mondiale fu traumatizzata dalla fine di Ayrton. Era la prima volta che un grande se ne andava in diretta Tv

”

”

Quella domenica fu terribile, con una diretta Tv che sembrava non finire mai. Ansiogena, senza speranze ma pure priva di certezze....

”

spettatore. E, soprattutto, purtroppo Ayrton e con lui lo sfortunatissimo Roland Ratzenberger, hanno trovato la morte in un momento in cui non sembrava fosse possibile che nelle corse, diventate presumibilmente, sicure si potesse verificare ancora un incidente irrimediabile».

Altro?

«No, ci sono vari aspetti su cui richiamare l'attenzione, un altro dei quali è mediatico. Cioè, pensa a questa interminabile diretta Tv che domenica 1 maggio 1994 ti dà incertezza. Sai che Ayrton sta male, molto male, ma prima dalla pista e poi dall'ospedale si intrecciano voci, conferenze stampa, indiscrezioni. Passano ore intense, lunghissime, dilatate dall'emotività della cronaca live e il Caso Senna esplose subito catturando animi, pulsioni, emozioni di vario tipo...».

Ad ascoltarla mi viene in mente la definizione spuria di involontaria Vermicino motoristica...

«Centrato perfettamente il punto, volevo dire esattamente questo. In più mettici che Ayrton piaceva molto alle donne. E questo faceva di lui non solo uno bravo a fare delle curve più velocemente di altri. Poi c'è lo spessore della personalità, la sua tendenza a occuparsi di problemi che vanno al di là delle corse, affondando radici nel sociale, il funerale vissuto piangendo da una nazione intera e infine il cimitero di Murumbi, la fede profonda dello scomparso, la frase prescelta, gli aforismi e gli aneddoti che lo idealizzano...».

Infine una specie di legal thriller che improvvisamente assume i contorni di una sorta d'ennesimo mistero italiano, che però stavolta, a differenza di altri, viene sviscerato, chiarito, rivelato in modo combattuto e combattente, mettendo a nudo anche le miserie di alcuni contesti e personaggi legati al circus iridato.

«Preciso. Be' vedo, stiamo riassumendo non certo Ayrton ma tutto il contesto che rende indimenticabile quel momento tragico e in ogni caso motiva il ricordo del tutto a tanto tempo di distanza. Senza ovviamente dimenticare di sottolineare che Senna era veramente un grandissimo campione e un personaggio fantastico, oltre che una gran bella persona. Tale da meritare tutto ciò che di caldo e profondo si può dire su di lui».

E anche uno con un bel carattere. Uno tosto, voglio dire.

«Tanto da pretendere e ottenere che il vincitore fosse premiato con dieci punti e non più con nove, per distinguerlo dai sei del secondo. Perché, come diceva lui, vincere è una cosa che vede capaci pochissimi, mentre secondo ci può arrivare non dico chiunque ma ben più d'uno. Vedi, uno che si batte per una cosa del genere ne ha, di spina dorsale e ha capito tutto. Dillo a me che da pilota non professionista nei rally avevo ottenuto 4 vittorie e 14 secondi posti... Cavolo, è proprio così. Tanto che il regolamento fu cambiato attribuendo otto punti al secondo e avvicinandolo al primo solo in piena era Schumi, quando c'era l'esigenza opposta, ossia depotenziare i trionfi di tappa, visto che Michael s'era messo a vincere matematicamente dei campionati nel bel mezzo dell'estate e bisognava far qualcosa per non far addormentare troppo la lotta in F1».

Ricorda il 1° maggio 1994?

«Eravamo insieme, no? Ricordalo tu».

Okay, eravamo nell'ufficio della direzione di Autosprint, a San Lazzaro di Savena, in via del Lavoro 7. Lei in poltrona alla sua scrivania, con la Tv alle spalle e lì davanti il suo secondo Franco

Piaceva tanto alle donne

L'Ayrton del weekend imolese ritratto in uno dei suoi rarissimi sorrisi. Il campionissimo piaceva molto al pubblico femminile...



”

È stato amato da tanti, - dividendo il mondo della F.1 in due -, ma poi, da morto, da tutti. E per certi versi, se devo dirla tutta, meglio così

”

Nugnes e il sottoscritto.

«Sai che non ricordo nulla di quegli attimi?».

Be', quando accade l'incidente restiamo tutti pietrificati. Pochi attimi dopo, il casco di Ayrton si muove impercettibilmente e le dico: "ma che fa, rantola?!"... e lei si incavola molto con me.

«Questa cosa ci sta. E riconosco che sei stato lucido, in quel momento».

Non tanto questo. Lì e nei minuti successivi era come se lei rifiutasse l'ipotesi che qualcosa di grave potesse essere successo.

«Del tutto d'accordo. Sembrava irreali. E il resto no? Ricordi? Sentimmo perfino l'elicottero col corpo di Ayrton volarci sopra e andare verso l'Ospedale Maggiore. Provai sensazioni contrastanti, perché in parte non potevo crederci, e allo stesso tempo per via di questo mestiere avevo il dovere di fare tutto il possibile e di non escludere nessuna ipotesi, perché toccava a noi raccontare cosa stava succedendo più di altri...».

Be' alla fine le cose sono andate proprio così.

«La storia ormai la conoscono tutti e la sa chi la voleva e doveva sapere, non aggiungiamo altro, dai».

Senta, cosa ci siamo persi, con la scomparsa di Ayrton?

«Presumibilmente prima o poi la venuta del campionissimo alla Ferrari. E questa è una di quelle cose che fanno ancora più male e male ancora oggi, solo a pensarla. Poi ci siamo persi una grande personalità, che sarebbe tornata buona sempre, anche come mente e coscienza pensante, anche se la F.1 soffre da sempre d'irricoscenza e chissà come si sarebbe posto e come sarebbe stato accolto Ayrton, nella F.1 d'oggi, come grande saggio...».

Nel momento in cui se n'è andato, Senna sembrava candidato al volante della Williams a vincere almeno tre mondiali di seguito, perché il più grande s'era appena sposato con la Casa più forte, al momento.

«Chissà, magari avrebbero dato vita a gare noiose, dominate, monocordi, oppure il duello col giovane Schumi ci avrebbe entusiasmato. Non possiamo dire nulla con certezza e questo rende la faccenda retroattivamente affascinante e struggente, a viverla con un pizzico d'immaginazione. Ma di certo Ayrton sarebbe andato alla Ferrari, poi. Perché da bambino aveva il poster di Gilles Villeneuve, in camera, e lui era uno che amava trasformare i propri sogni prima o poi in bellissime realtà».

Come le piace ricordarlo?

«Esattamente come l'ho conosciuto nel rapporto diretto e personale, come un ragazzo molto intelligente, aperto e gradevole, oltre che empatico. Come campione, un vincente puro. Di quei pochi che sanno amare d'aver vinto non perché gli piace essere il numero uno, ma per il gusto di battere tutti gli altri. È una sfumatura mica da poco: vincere vuol dire che chiunque altro non è riuscito a starti davanti. Fantastico. Da questo punto di vista lui era anche un implacabile cavallo di razza, uno stupendo purosangue con un casco in testa e un volante in mano, pronto a correre verso l'ennesimo trionfo, all'infinito».

E?

«Ed è stato amato da tanti, in vita, e da morto da chiunque. Prima divideva, poi ha unito. Nella vita le cose vanno in tal modo. E forse, se devo dirla tutta, per certi versi meno male che sia così».

Un uomo vincente

Al di là del destino, della sfortuna finale, dei bivi della vita, è così che vogliamo ricordare Ayrton: felice e vincente sul podio, in un bagno di champagne



Forghieri

e la perizia

IL GENIO TECNICO DELLA FERRARI DEL DRAKE
DIVIENE PERITO NEL PROCESSO SENNA.
E SCOPRE TANTE VERITÀ, CHE QUI RACCONTA

L'ingegnere Mauro Forghieri resta per sempre nella storia non solo quale responsabile tecnico e sui campi di gara del Cavallino Rampante ai tempi di Enzo Ferrari, ma anche, dieci anni dopo, quale membro autorevolissimo del collegio di periti al lavoro per stilare accurate analisi di metallografia e frattografia sul relitto della Williams con la quale Ayrton Senna ebbe l'incidente che gli costò la vita domenica 1 maggio 1994 alla curva del Tamburello. Il suo è un lavoro prezioso, che alla fine diventa base fondamentale per il convincimento finale emergente dal processo Senna. Il quale



Collegio degli esperti

Forghieri sui campi di gara in Ferrari con Tambay nell'abitacolo e con l'ingegner Carletti, qui nei colori Agip, che farà parte anche lui del collegio degli esperti al lavoro sulle perizie nel caso Senna. A destra, una bellissima immagine che mostra un Ayrton assai perplesso...

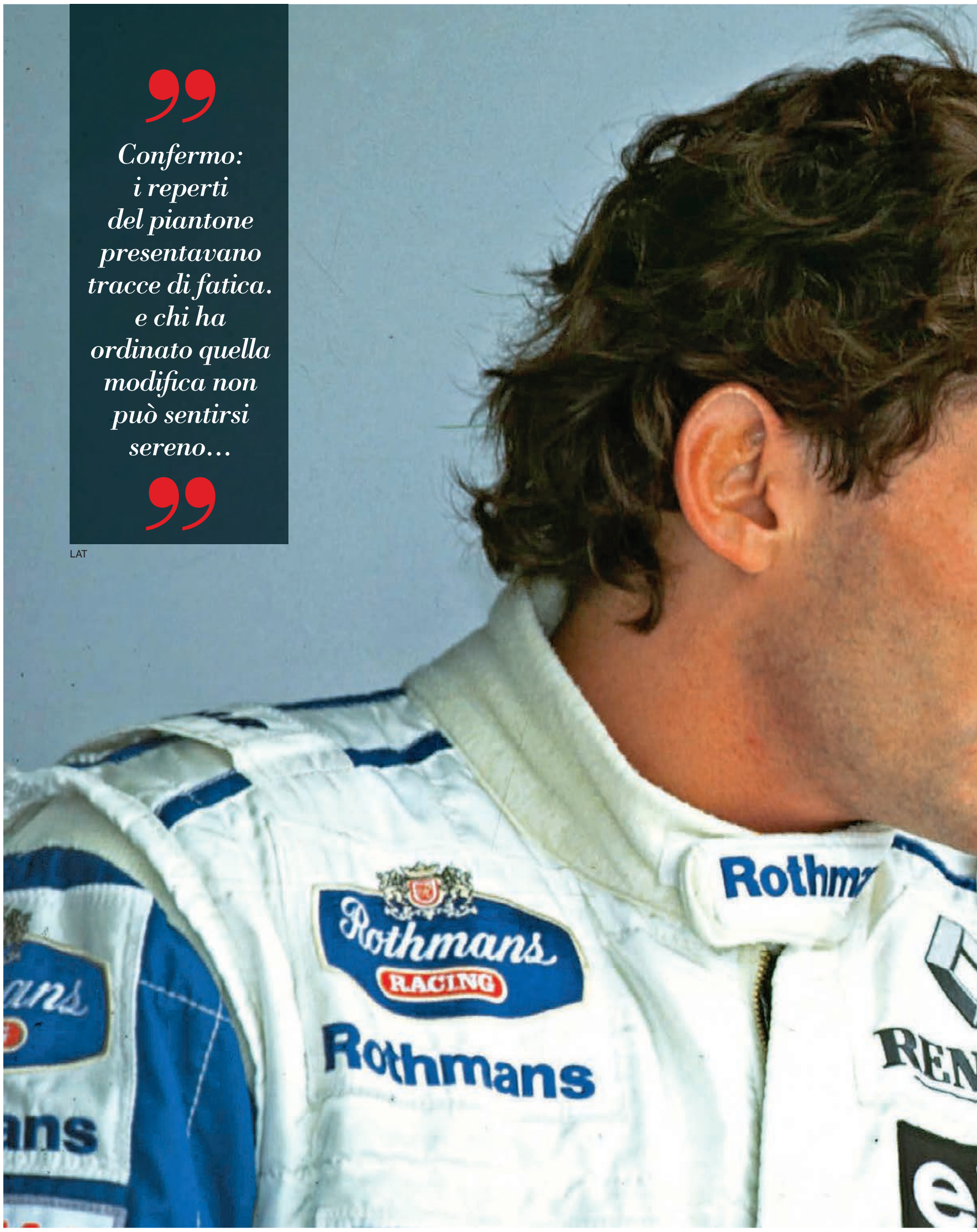


”

*Confermo:
i reperti
del piantone
presentavano
tracce di fatica.
e chi ha
ordinato quella
modifica non
può sentirsi
sereno...*

”

LAT





Prediletto da Forghieri

Come primo pilota di una sua ipotetica squadra tra Senna e Schumi, l'ingegnere Forghieri indica proprio il brasiliano quale preferito!

arriva alla conclusione che ha ceduto il piantone della sterzo - costituito da tre pezzi distinti saldati tra di loro - peraltro progettato male ed eseguito peggio. In altre parole, il piantone stesso era stato allungato con un pezzo di tubo giuntato e saldato, con un'operazione la cui finezza e qualità avrebbero impaurito financo un rigattiere al terzo proscoco, ma tant'è.

Mauro Forghieri non ha mai parlato molto e volentieri di questo argomento, quindi il fatto che abbia accettato di rispondere a queste domande rappresenta un'eccezione e un preziosissimo contributo.

Così come è pregevole che abbia accettato di parlarne evitando i lunguaggi gergali e iperspecifici, limitandosi a esprimere concetti accessibili e conclusioni logiche, per puro rispetto della verità, come sempre, e anche del lettore.

Come definirebbe la sua esperienza di perito in quella situazione? Fu un momento positivo, interessante, stimolante, all'interno di una vita come la sua, improntata di regola a un ruolo in realtà molto più creativo che non ricognitivo, no?

«Posso esprimere due tipi di risposta a seconda del versante di giudizio dal quale faccio il mio ragionamento. Fu un'esperienza comunque positiva, quella di aver partecipato al processo in qualità di perito, e, sinceramente, insieme di critica, per ciò che vidi».

Quale idea si è fatto del processo Senna?

«Francamente, un'idea non così positiva»

Riteneva Ayrton speciale come campione e, se sì, perché?

«Perché il ruolo del campionissimo Ayrton Senna l'ha svolto con autenticità, vocazione e talento, allo stesso tempo divenendo l'attore perfetto di quella parte».

Lei Senna poteva averlo come pilota per il suo motore Lamborghini. Invece lo ha ritrovato solo dopo, purtroppo in tutt'altro contesto, quale soggetto scomparso di un processo. Con quali sensazioni istintive, da parte sua?

«Con una sensazione personale puramente negativa e caratterizzata soprattutto da dolore interiore».

Secondo lei perché Ayrton viene ricordato in modo così accorato e apparentemente inscalfibile da tanti tifosi, perfino da giovani che non erano nati quando compiva le imprese più grandi?

«Posso solo confermare che Ayrton non è solo Ayrton, ma anche l'incarnazione emblematica del campione perfetto. Ne possiede tutte le qualità».

Lei sinceramente era senniano prostiano?

«Da questo punto di vista senza alcuna ombra di dubbio posso definirmi un senniano convinto».

Dovesse scegliere per una sua squadra tra il Senna e lo Schumi degli anni d'oro, chi vorrebbe dei due?

«Anzitutto per un team leader poter scegliere tra Senna e Schumi è un gran bell'andare. Diciamo pure che, per i miei gusti, già è una squadra che parte molto, molto bene. Scendendo nel particolare, dovendo scegliere un solo caposquadra tra Senna e Schumi, io dico che prenderei dico Ayrton e al di là del numero di titoli e di vittorie, quindi non dando importanza ai numeri, ma al campione in sé»

Secondo lei uno come Ayrton, così ricco di autostima, sarebbe andato d'accordo con una personalità fortissima come quella di Enzo Ferrari?

Quella modifica non era da fare

Ayrton sfreccia con la sua Williams dotata di un piantone dello sterzo così mal modificato, da non aver diritto di cittadinanza in una F.1 intesa come massima espressione della tecnologia applicata allo Sport. Ma a Imola '94 andò proprio così...



”
*Non avrei mai
mandato a
correre un mio
pilota con un
piantone dello
sterzo messo in
quel modo. E,
mi creda,
neanche lei
l'avrebbe fatto*
”

LAT



Certo che sì. E per un motivo molto semplice. Enzo Ferrari avrebbe saputo adattarsi. Era la sua forza»

Cosa pensa sinceramente di chi fece le modifiche al piantone della Williams di Senna?

«Penso una cosa semplice: non era e non è un vero capo».

Lei conferma che i reperti del piantone dello sterzo di Ayrton...

«Sì, confermo e la anticipo: presentavano chiare tracce di fatica. Ovviamente la chiave di tutto è stato rispondere a una domanda secca: il piantone si è rotto e ha causato l'uscita, quindi l'urto e infine, al termine della catena d'eventi, la ferita che ha portato alla morte di Ayrton? Oppure, più semplicemente il piantone stesso si è rotto in seguito all'urto medesimo?».

E la sua risposta secca qual è?

«Noi sappiamo secondo logica che l'urto può aver senz'altro facilitato la rottura, ma è anche vero che le tracce di fatica sui materiali indicano la chiara possibilità che la rottura possa essere avvenuta prima ed essere in realtà la causa di tutto. È difficile arrivare a conclusioni ultracerte, giudicare in tal senso non è facile e limitando l'analisi al laboratorio resterebbe spazio per varie ipotesi».

Tuttavia la conclusione processuale definitiva è chiara. Il 13 aprile 2007 la terza sezione penale della Corte di Cassazione ha rigettato la richiesta di assoluzione piena fatta dall'imputato e conferma la sentenza di prescrizione pronunciata nei confronti di Patrick Head, per il reato di omicidio colposo, ribadendo chiaramente le modalità e le responsabilità dell'incidente. Allora al di là degli aspetti tecnici, ingegneristici, chimici, ricognitivi e giuridici, le pongo una domanda semplice, alla quale vorrei una risposta altrettanto comprensibile. Lei, come tecnico, avrebbe mai accettato di mandare a correre un pilota col piantone dello sterzo in quelle condizioni?

«No».

Prego?

«Non l'avrei mai mandato a correre con un piantone messo in quel modo. E, mi creda, neppure lei».

Una volta lei m'ha raccontato che uno dei momenti più tormentosi della sua carriera è quando il pilota Willy Mairesse, reduce da un gravissimo incidente, le disse. "Ingegnere, le giuro, non ho sbagliato io, c'è stato un problema tecnico sulla Ferrari, mi creda...". Questa frase le provocò una sorta di comprensibile pungolo interiore, per molto tempo. Ora le chiedo: al posto di colui che decise e anche di colui che effettuò la modifica al piantone dello sterzo, si sentirebbe tranquillo?

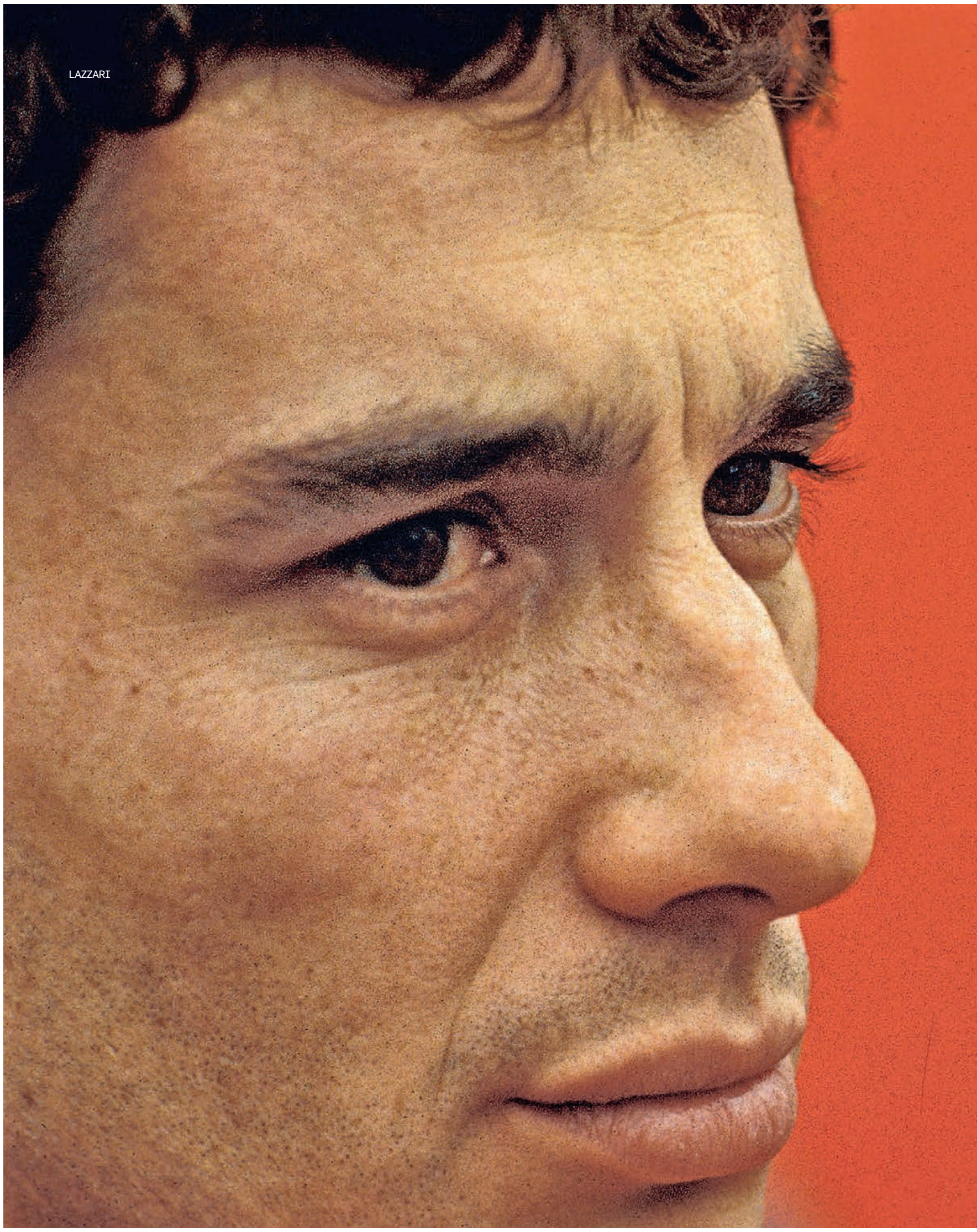
«Penso che stavolta la cosa più onesta e comprensibile sia rispondere ad una domanda con una domanda: Come fai a essere tranquillo se hai modificato il piantone ed è successo quello che è successo?».

Può infine raccontare un episodio personale tra lei e Ayrton? Per esempio, uno scambio di battute, un aneddoto, oppure due parole simpatiche che vi siete detti...

«Incontrandolo, gli dissi che capivo il suo modo di essere e lo apprezzavo molto, perché in contrasto con tanti. Non aveva paura in pista e neppure nella vita di tutti i giorni. Questo è molto bello, anche analizzandolo col senno di poi, perché indica un uomo che ha saputo correre esattamente come ha saputo vivere».

**AUTO
SPORT**

LAZZARI



Bendinelli svela segreti tosti

GIÀ AMMINISTRATORE SAGIS NELLA
GESTIONE DEL CIRCUITO DI IMOLA,
L'AVVOCATO CI PORTA NEL LEGAL THRILLER

Federico Bendinelli, bolognese d'adozione e toscano d'origine: una vita nelle corse e nel diritto. Ritenuto da Bernie Ecclestone uno dei pochi al mondo dei quali ci si possa ciecamente fidare, appassionato avvocato o, se preferite, avvocato appassionato di corse, a tutt'oggi Bendinelli è Presidente dell'Automobil Club Bologna e resta figura chiave per



ricordare, descrivere e capire tutte le fasi del Processo Senna. Nel quale è stato parte in causa nel ruolo di indagato, in qualità di Amministratore Delegato della Sagis, che gestiva l'autodromo di Imola, per finire peraltro felicemente prosciolto, addirittura in primo grado.

Ma andiamo per ordine. Il 13 dicembre 1996 viene deciso il rinvio a giudizio per sei indagati, ossia Frank Williams, Patrick Head, Adrian Newey

(Williams), Federico Bendinelli, Giorgio Poggi (SAGIS) e lo starter Roland de Bruynseraede (FIA). Archiviazione invece per Ian Campbell Herrison (legale Williams), David Brown (ingegnere di pista), Michael Tyers, Cari Nicholas Gaden, Gary Alen Woodward e Steven John Coates (meccanici Williams). Nessun rinvio a giudizio invece per la morte di Ratzenberger, il cui caso si chiude qui, perché tutto è chiaro e nulla può essere contestato alla squadra, agli ufficiali di gara o ai rappresentanti del circuito, a differenza invece di quello che viene definito il caso Senna.

Un panorama da film giallo

Testimoni d'eccezione, un incidente mortale, tante ipotesi, una sola verità: il caso Senna resta a tutt'oggi una storia tragica ma anche ricca di motivi di interesse

”

*Il processo
Senna segna
l'incontro-
scontro tra due
filosofie ben
diverse
d'intendere il
diritto. Quella
anglosassone e
quella italiana*

”

***Davanti
a Schumi!***

Imola 1994,
la Williams di Senna
nelle prime fasi
davanti alla Benetton
di Schumacher

«La Sagis - e quindi di conseguenza il sottoscritto e Poggi, direttore dell'autodromo -, doveva rispondere del fatto relativo alla presunta non complanarietà della pista al Tamburello. In particolare, nel rinvio a giudizio, ci fu contestato che nella curva del Tamburello - ossia quella dell'incidente di Ayrton -, la banchina laterale non seguiva lo stesso andamento della pista, ossia l'allineamento in salita. Noi facemmo presente che il regolamento Fia a quel proposito dava una semplice indicazione di massima, non un obbligo. E, ove noi avessimo seguito quella raccomandazione, in caso di pioggia ci saremmo ritrovati con l'acqua che, non drenata, si sarebbe riversata sulla pista. La nostra spiegazione venne accettata. E inoltre dalla perizia emerse chiaramente che non v'era nessun difetto ascrivibile all'asfalto, circa la presunta non complanarietà. Aggiungo che avevamo seguito tutte le indicazioni che aveva chiesto Ayrton dopo i test di primavera e inoltre, finite le libere del venerdì del Gran Premio, il pilota ci aveva comunicato dove la sua macchina spanciava e avevamo proceduto, fuori protocollo, facendo eccezione alle regole, a un'ulteriore fresatura dell'asfalto stesso per metterlo nelle migliori condizioni possibili. Bisogna infatti considerare che era il primo anno in cui si faceva a meno delle sospensioni intelligenti e per essere guidabile quella Williams doveva correre il più possibile vicina, se non attaccata, all'asfalto. Era una monoposto molto difficile da guidare e Ayrton per riuscirci aveva bisogno di correre su superfici il più possibile prive di asperità. Morale della favola, al termine del primo grado di giudizio fu il pubblico ministero stesso a chiedere l'assoluzione e l'autodromo di Imola - e, in particolare, quindi, anche il sottoscritto - sarebbe uscito pienamente assolto e senza alcuna responsabilità».

Il processo però sarebbe andato avanti. E di molto.

«Guardi, io penso sia ora di dire una cosa importante. Il processo Senna segna l'incontro-scontro tra due filosofie diverse d'intendere il diritto, ossia quella anglosassone e quella italiana. Ma questo posso spiegarlo dopo. Inoltre, e anche ciò va sottolineato, non bisogna dimenticare che la morte di Senna era diventato un vero e proprio caso di stato. Vede, è giunta l'ora di svelare aspetti importanti, senza conoscere i quali non si può avere un sufficiente quadro d'insieme. Parlando con l'allora Procuratore della Repubblica di Bologna, ero venuto a sapere che il Presidente del Brasile Fernando Henrique Cardoso aveva contattato il nostro Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro raccomandando che non fosse lasciato nulla d'intentato, sull'accertamento dei fatti relativi al caso Senna. E il Presidente Scalfaro aveva fatto a sua volta affidamento sul Procuratore Generale della Repubblica. Tutto ciò aveva contribuito, come si dice in gergo, ad appesantire il processo».

Per dirla manzonianamente, questo processo s'aveva da fare e da fare nel migliore dei modi e dei mondi possibili. Il che non sarebbe nulla di male, anzi, solo un bene. Eppure questo provoca subito, come dicevamo, uno scontro di abiti mentali e di culture giuridiche diverse. Da una parte la scuola giuridica anglosassone, dall'altra quella continentale e, in particolare, italiana.

«Spieghiamo anche questo e in termini il più possibile semplici. In sintesi, l'atteggiamento all'inglese è sintetizzabile nella frase "Motor sport is dangerous". Il che significa che un soggetto, accettando preventivamente i rischi che comporta l'attività agonistica nelle corse, si



LAT



PILOTISSIN





fa carico di tutto ciò che può succedere; e poi, se le cose vanno male o storte, non se la può prendere con nessuno, in quanto trattasi di fatto accidentale e non voluto. Noi italiani giuridicamente - sia dal punto di vista penale che da quello civile -, ragioniamo diversamente, perché, anche se si accetta il rischio connesso alle corse, in presenza di un evento fatale, bisogna comunque accertare come e perché è stato determinato l'effetto mortale e se c'è stato anche il concorso di altri fattori o concause. Quindi da noi non è sufficiente la preventiva accettazione del rischio, per chiudere la faccenda. Bisogna andare avanti e verificare rigorosamente se è possibile configurare delle altre responsabilità, commesse o omissive. Ecco, lei deve sapere che io per spiegare tutto ciò a Bernie Ecclestone e all'allora Presidente della Fia Max Mosley, ho fatto una gran fatica, perché la cosa esce proprio dalla loro mentalità. Tanto che Bernie e Max a loro volta faticarono non poco a tener buoni i team manager inglesi della F.1 i quali, in caso di condanne esemplari agli indagati della Williams, erano pronti a non tornare mai più a correre in Italia, vista la spada di Damocle della giustizia italiana teoricamente pendente su di loro assai più che altrove... Addirittura mi resi promotore di un incontro di Mosley con il nostro Ministro della Giustizia, che lo rassicurò, spiegandogli il contesto giuridico-culturale del caso. Tornando alla definizione del contesto filosofico-giuridico della vicenda, complessivamente, direi che emerge la differenza tra la preoccupazione tipicamente italiana verso la vita umana e l'integrità delle persone, contrapposta a una certa rassegnazione fatalista di stampo anglosassone».

Il processo Senna segue il suo corso e, tra perizie e dialettica dibattimentale, la verità comincia a emergere.

«Dalle perizie, in particolare da quella effettuata nel centro specializzato dell'Aeronautica Militare a Pratica di Mare, emerge chiaramente che la struttura metallica del piantone dello sterzo di Senna presenta segni di fatica, con tanto di rottura e una linea di frattura aggravatasi nel tempo, quindi su quello che era accaduto ormai non c'era nessun dubbio. Ma le voglio confidare un'altra cosa molto importante, che si può dire, ormai, in quanto illuminante e prova dell'onestà delle parti in causa, anche inglesi».

Prego.

«Torniamo un passo indietro. Due domeniche dopo l'incidente di Imola, andai a Monaco per il Gp e lì incontrai Frank Williams, al quale chiesi in modo diretto, puro e semplice, cosa pensasse della faccenda. E Frank mi rispose testualmente, senza esitazione alcuna, con un'onestà intellettuale che ritengo vada sottolineata: "Cosa sia successo di preciso non lo sappiamo, ma certamente è stato un fatto meccanico. Il circuito di Imola non c'entra niente". Ecco, nelle sue parole c'era già tutto il senso di ciò che il processo avrebbe cercato e trovato».

16 dicembre 1997 la sentenza di primo grado del processo è di assoluzione: Williams, Head e Newey per non aver commesso il fatto; gli altri - tra i quali lei e quindi il circuito - perché il fatto non sussiste. Per ora nessuna responsabilità per la Williams, ma il pretore rileva che il "fatto" è realmente avvenuto.

«Sì, e credo sia un primo segnale molto importante, che toglie noi dal processo e si focalizza sul punto centrale da accertare ulteriormente».

Il 19 novembre 1999 inizia il processo d'appello. La faccio bre-

”

*La tragedia
relativa a
Ratzenberger
non dette vita
a straschichi
giudiziari,
perché lì era
tutto chiaro
e non c'erano
ombre o dubbi*

”

Campione interiore

A far spiccare Ayrton su tanti, se non tutti i campioni del motore, è la propensione alla interiorizzazione e alla spiritualità. In fondo "Beco" è stato uno dei pochi se non il solo che finiva con l'essere espressivo anche se indossava il casco. Gli bastavano gli occhi per dire al mondo chi era...





ve: la Corte d'Appello di Bologna modifica la sentenza del pretore di Imola a vantaggio della difesa, ma, il 27 gennaio 2003, la Corte di Cassazione accoglie il ricorso della Procura Generale di Bologna e annulla la sentenza di assoluzione dei vertici Williams "perché il fatto non sussiste", emessa dalla Corte d'Appello nel 1999. In poche parole, a quasi dieci anni dalla scomparsa del campionissimo, il processo d'appello riparte da zero. «Ormai siamo sempre più prossimi all'emergere della verità giuridica, che non si discosterà dalla percezione di chi ha ricercato la verità, anche al di fuori dei meccanismi processuali».

E siamo al 27 maggio 2005, che porta alla sentenza del secondo processo di appello. La Corte d'Appello di Bologna giudica il tecnico aerodinamico Adrian Newey innocente "per non aver commesso il fatto", tuttavia sancisce il "non doversi procedere" per Patrick Head, responsabile tecnico del team Williams, poiché il reato a lui ascritto, di omicidio colposo, è estinto per prescrizione". In parole più semplici e chiare, anche se si sfocia in un nulla di fatto quanto a reati e pene, alla fine la Corte accetta la tesi dell'accusa e individua come precisa causa dell'incidente mortale di Ayrton Senna il cedimento del piantone dello sterzo della sua Williams.

«Sì, una sentenza che alla fine soddisfa le domande di giustizia da cui il processo aveva preso le mosse, peraltro dando indicazioni, fornendo ricostruzioni attendibili e spiegando tutto ciò che era possibile spiegare. Attribuendo precise responsabilità, anche in presenza di un reato estinto».

Lei può dare un giudizio al processo, complesso e assai articolato, anche in veste di avvocato. Lo faccia.

«Mi sento di dire che tecnicamente fu di altissimo livello, di notevole spessore, visto l'ampio gruppo di professionisti coinvolti, sia a livello giuridico, che per i periti chiamati a prestare la loro opera».

Se vogliamo dirla tutta, aggiungerei che in questo caso i luoghi comuni hanno conosciuto un sonante ribaltamento. Perché gli italiani che nella folkloristica vulgata internazionale a volte vengono raffigurati quali maneggioni e insabbiatori incalliti, nel Processo Senna giungono esattamente e probabilmente a una verità tecnica, giuridica e logica che finiscono col coincidere. Invece i tanto adamantini anglosassoni, anime belle, precisini che se la tirano tanto, senza macchia e senza paura, se ne escono con i ventisette "non ricordo" del campione del mondo Damon Hill in sede dibattimentale, uniti alla fantasiosa testimonianza del compagno di squadra David Coulthard, il quale buttà là che non v'era nulla di strano nelle immagini di guida di Ayrton - quelle giunte, perché poi ci sarebbero le altre dell'impatto misteriosamente sparite, pari ai dati delle centraline scaricati e volatilizzati -, poiché normalmente il piantone vibrava manco fosse un martello pneumatico. Avvocato Bendinelli, mi perdoni se le dico che stavolta, nel Processo Senna, noi italiani ne usciamo alla grande, evitando un Mistero d'Italia in più e consegnando agli atti un'esperienza giuridica illuminata, difficile da portare avanti ma alla fine stupendamente svolta. Non ultimo anche da Autosprint, in veste di pungolo extragiudiziale.

”

Venni a sapere che il Presidente del Brasile aveva fatto pressioni sul nostro Capo di Stato affinché si tenesse un processo molto, molto rigoroso

”

Finale amaro

Ayrton & la Williams, un rapporto che prometteva tanti trionfi, invece finì presto e nel peggiore dei modi

”

*Mi sia
consentito di
dire infine che
ricordo il caso
Senna come un
dispiacere
personale e non
certo come una
questione
giuridica*

”

ACTUALFOTO

Misticismo spontaneo

Rivivere Ayrton Senna per immagini è solo per questo tale e quale a sottoporsi a un viaggio intenso e ricchissimo di suggestioni...



«Mi permetta di aggiungere quanto io abbia apprezzato il ruolo di Michele Alboreto. Il quale sulle prime, nei momenti caldi del dopo corsa, aveva puntato il dito sul circuito, salvo poi rendersi conto della verità e, in sede di testimonianza in aula, schierarsi completamente in favore nostro. Fu una grande dimostrazione di correttezza e di onestà intellettuale da parte di un grande campione e di un uomo intelligente e molto onesto».

Avvocato Bendinelli, le conclusioni le lascio a lei.

«Il processo Senna fu un'esperienza dura e travagliata. Per parte mia, essendo avvocato, ero fin dall'inizio sereno e convinto che come Sagis e in quanto circuito di Imola ne saremmo usciti puliti, anche se sono sempre percorsi difficili e a rischio, questi. La difesa è comunque costata molto alla Sagis stessa, per poter contare su un notevole collegio di difensori e periti. Ma, alla fine, tutto è andato bene, anche se vorrei chiudere con parole tutt'altro che di circostanza e dedicate a quel grande pilota che sempre resterà Ayrton Senna».

Mi sembra giusto e dovuto.

«Vede, non vorrei dar l'idea che in tutta questa storia io abbia mai avuto un atteggiamento asettico e distaccato, perché ho sempre vissuto il 1° maggio 1994 come un immenso dispiacere personale e non certo e non tanto come un problema giuridico. Perché Ayrton Senna lo conoscevo e lo apprezzavo personalmente e profondamente come uomo. Era personaggio straordinario, di grande spiritualità e ricco di valori fondanti importanti e rari. Per questo, oltre all'empatia per ciò che era successo a Roland Ratzenberger, il sabato, Imola 1994 per me fu e resta un grande dolore per la scomparsa del caro Ayrton. E questo ancora oggi è, anche se mitigato e comunque trasformato nella volontà di ricordarlo degnamente e dolcemente, per ciò che ha saputo essere ed è restato, nell'animo di tutti noi».

L'ultimo enigma di **Ayrton**

C'È UN EPISODIO INSPIEGABILE NELLA VITA DI EZIO ZERMIANI. HA UN CHE DI SOPRANNATURALE E RIGUARDA SENNA...

Ezio Zermiani su ciò che accadde dopo il giorno 1 maggio 1994 a Imola ha una storia di quelle forti. Liberissimi di prenderla come volete, ma Ezio, come giornalista e come uomo, vanta tutta una vita là a dimostrare d'essere non solo credibile, attendibile e corretto, ma che dico, di più.

Comunque, andiamo per ordine e lasciamolo raccontare...

«Nel weekend del Gp di San Marino, dopo la tragedia di Ratzenberger avvicinai Ayrton, il quale era molto scosso e si limitò a dirmi: "Guarda, bisogna fare qualcosa e sappi che ho stilato un elenco pista per pista con tutti i punti deboli di ciascun circuito, dal punto di vista della sicurezza. Per esempio Imola ha un punto critico proprio in corrispondenza della curva del Tamburello. Comunque è una cosa che riguarda il giro iridato dei tracciati nella sua interezza e te ne parlerò più dettagliatamente nel dopo gara, in un momento di maggior tranquillità". Okay, gli rispondo, vorrà dire che per l'occasione mi sveglierai anche il motivo per cui nei weekend del Gp di San Marino a un certo punto scompari e nessuno sa dove vai". Alla mia replica Ayrton si irrigidì e cambiò umore, tanto da rispondermi piuttosto seccamente: "Guarda Ezio, non ti azzardare mica a seguirmi o a pedinarmi, perché se disgraziatamente mi vieni dietro di nascosto e lo scopri, poi te e io non ci parleremo mai più". No, no, gli risposi subito, non ho intenzione di fare nulla senza il tuo consenso, quindi, certo, ci tengo a sapere perché scompari ma scoprire questo segreto per me ha senso solo se sarai tu a farmene partecipe, quindi non hai nulla da temere. Lui mostrò di gradire il mio punto di vista e la cosa finì lì, ribadendomi un "allora ci si vede dopo la fine della gara, quando ti darò lo schema delle modifiche di cui hanno bisogno le varie piste"».



“Topolino” all'assalto

Nella marea di taccuini, microfoni e registratori, intorno ad Ayrton Senna svetta Ezio Zermiani

AI CONFINI DELLA REALTÀ



«Ecco, fine della prima parte della storia, perché da lì in poi io e Ayrton Senna di persona, ovviamente, non ci parliamo mai più».

Andiamo quindi a lunedì 2 maggio, subito dopo l'incidente fatale. Esterno giorno, circuito di Imola. «Una cosa incredibile, perché c'è una marea di persone che convergono verso il circuito. Tutti si erano dati appuntamento all'improvviso lì, quasi senza dirselo, una specie di flash mob inconscio, con gente che vagava come zombi, chi muto, chi piangendo, chi cercando conforto, stringendosi ad altri appassionati. Io sono lì piuttosto interdetto e smarrito, quando mi sento chiamare da un signore distinto, il quale mi dice: "Lei è Zermiani, vero? Io la sto cercando. Guardi, so che farà fatica a credermi, ma io stesso sono incredulo di fronte a quello che mi è successo, eppure, lo scongiuro di darmi fiducia, perché tutto ciò che sto per dirle è la verità. Io sono un medico che svolge la sua opera a Imola e mi occupo della cura, del recupero e della riabilitazione sui craniolesi e sto sperimentando una mia teoria. Quale? Questa: nel corso del coma è come se parte del corpo restasse vivo, a differenza dell'altra parte che si addormenta ed è come se fosse disattivata. Io sostengo che continuando a inviare messaggi alla parte che resta in vita è possibile stimolarla, tanto da aiutare e stimolare il risveglio. Proprio agendo in questo modo lei deve sapere che con la collaborazione di Ayrton Senna nel passato recente siamo riusciti a risvegliare un ragazzo che era restato vittima di un incidente: Massimo è il suo nome. E lei deve sapere che Ayrton Senna è stato spesso a trovarlo nei weekend di test e in quelli delle passate edizioni del Gran Premio di San Marino. Quando spariva e nessuno sapeva dove andava, veniva dal nostro Massimo. E proprio Ayrton in sogno m'è apparso e mi ha chiesto di recapitarle questa audiocassetta che contiene una delle registrazioni che facevamo sentire al nostro paziente. Ecco, tenga. Non so come prenderà queste mie parole, ma spero in qualche modo di aver fatto una cosa giusta e di esserle stato utile a qualcosa"»

«Capito? Io restai di sasso, a lungo senza parole. Sono un laico, non vivo particolari misticismi eppure di fronte a un evento del genere come fai a non porti delle domande? Come fai a restare indifferente? Tutto ciò che stava accadendo era come una sublimazione della sua spiritualità, una sorta di cerchio che chiudeva il nostro dialogo del pre-gara in modo incredibile e inatteso, addirittura tramite un terzo soggetto. In altre parole, lui è come se m'avesse confidato grazie a un intermediario dove andava quando scompariva improvvisamente. E la cosa non finisce qui, perché ha un seguito, una specie di ultimo miracolo, datato venti anni dopo,

quando fui tra gli organizzatori del ritrovo per il ventennale dalla scomparsa del campionissimo brasiliano, proprio sul circuito di Imola».

Cosa accadde, in particolare?

«Come sai, la Ferrari in qualche modo aderì a quell'evento, inviando ufficialmente Alonso e Raikkonen. Proprio in quell'occasione quel giorno era presente anche Massimo, il ragazzo seguito da Ayrton, per l'occasione a bordo di una speciale carrozzella realizzata dai medici di Imola, adattata appositamente al trasporto di un paziente tetraplegico, quindi con problematiche del tutto particolari. E qui viene il bello».

La cosa è collegata ad Alonso?

«Sì, ed è collegata incredibilmente pure ad Ayrton, perché al momento dell'incontro tra Massimo e Fernando accadde un altro fatto che ha del miracoloso. Il campione spagnolo infatti sorrise e salutò con un moto molto affettuoso il ragazzo dicendogli spontaneamente "Ciao, Massimo": la cosa incredibile e che fa rabbrivire è che la sua tonalità, il modo e il suono stesso della voce erano esattamente gli stessi della registrazione che ancora conservo di Ayrton Senna, quando si rivolge al ragazzo. Come se ci fosse un ponte, una sorta di continuità spirituale tra quei due momenti e quei gesti di empatia compiuti da un grande pilota verso una persona sofferente. Ecco, se devo essere sincero, questa è una delle storie che in tutta la mia carriera ho custodito più gelosamente e, a tutt'oggi, anche una delle più suggestive, direi anche allo stesso tempo, oltre che commovente, inspiegabile».

E per conoscere ancora meglio il legame tra Ayrton e Massimo, è pronta un'altra testimonianza tale da gettare altra luce sulla sensibilità e il cuore dell'uomo Senna, campionissimo anche nella vita. Voltate pagina e capirete tutto.



ORSI

“
Il lunedì successivo alla morte di Ayrton un signore a Imola mi dice d'aver sognato il campione che gli ha detto una cosa che mi riguarda...
”





*Telecronache
indimenticabili*

Ezio Zermiani, sopra,
impegnato in
un'intervista
al campionissimo
nei giorni intensi
delle telecronache
ai Gp dell'era Senna.
A lato, Ayrton
all'attacco
con la Williams

La verità di **Serra**

IL NOSTRO STUPENDO MATITACCIA RACCONTA QUANTO COME E PERCHÉ SENNA SIA STATO ASSO DI SOLIDARIETÀ

Il 1992 è un anno sottotono, visti gli standard di Senna, costretto a cedere lo scettro iridato. La ribalta è tutta per la Williams Fw14-Renault di Nigel Mansell: il binomio domina l'inizio stagione, ipotecando il Mondiale, che poi stravincerà. Imola compresa.

In qualifica "Beco" è terzo, dietro le Fw14 del Leone e di Patrese, a un secondo e due decimi di distacco dal baffuto Mister "Red Five". Un divario tombale, in vista di una gara nella quale Ayrton con la sua McLaren-Honda può solo sperare di giungere terzo, dietro le imprevedibili creature di Adrian Newey. E alla fine è proprio così che va, col paulista che si limita a tenere a bada il rimontante e arrembante Brundle, su Benetton.

Eppure il 1992 è un anno intensissimo e importante per Ayrton, impegnato in una delle sue prodezze più belle sul piano squisitamente umano, nel week-end di Imola, e ben pochi sanno come e perché. Ma ora è giunto il momento di raccontare tutto.

A svelarci una storia a lungo quasi segreta, è Giorgio Serra, l'ormai leggendario Matitaccia, da quasi quattro decenni vignettista sovrano di Autosprint e Motosprint, nonché appassionato verace delle due e delle quattro ruote.

Il suo racconto, come nei film di Tarantino, parte quasi dalla fine, per tornare indietro e andare all'epilogo, in un gioco affascinante di flash-back e flash-forward.

«Sì, dai, cominciamo la narrazione dalla primavera 1994, momento in cui Ayrton sta svolgendo a Imola i test preparatori del Gran Premio di San Marino, dice sorridendo Matitaccia. Il box Williams nell'autodromo Enzo e Dino Ferrari era praticamente blindato ai comuni mortali, un cerbero sulla soglia scoraggiava chiunque accennasse a scavalcare la cordella elastica off-limits, e la grande massa di giornalisti, fotografi e curiosi creava un muro umano un po' fremente, nervoso e agitato».



BUON COMPLEANNO,
IMMORTALE!



”

La voce di Ayrton era servita a fare coraggio al malato. E Senna s'era poi recato al capezzale dello sfortunato ragazzo

”

E Ayrton?

«Senna era appena rientrato da un paio di giri di prova, si era tolto il casco e leggeva alcuni dati su un computer, in fondo al vasto locale in cui sostavano due vetture bianco azzurre. Le Williams-Renault».

Per quale motivo eri lì?

«Niente a che vedere col mio ruolo di vignettista o appassionato. All'epoca facevo parte del gruppo di volontari che assistevano Massimo, un ragazzo ricoverato all'ospedale di Imola in rianimazione, dopo il gravissimo incidente stradale che lo aveva ridotto in fin di vita. I medici lo avevano rianimato, ma non avevano potuto evitargli la tetraplegia, l'immobilità totale».

E qual è il collegamento con Ayrton e il 1992?

«Durante il lungo periodo di coma, qualcuno aveva saputo della passione di Massimo per la F.1, in particolare per le gesta di Senna, ed era riuscito, non ricordo attraverso quali canali, a far registrare su nastro la voce del pilota che incitava il giovane a svegliarsi. Non fu però il nastro che riportò Massimo alla coscienza, perché nel frattempo i medici lo avevano svegliato. Tuttavia la voce di Senna era servita a far coraggio al malato, il quale, una volta tornato cosciente, aveva chiesto di poter incontrare il pilota. Senna era sensibilissimo alle altrui sofferenze, e si era recato senza esitazioni al capezzale dello sfortunato ragazzo. Gli amici presenti all'incontro mi avevano descritto le emozioni intense, le lacrime agli occhi di tanti e in particolare di Ayrton che, accomiatandosi, aveva promesso: "Un giorno io tornerò". Era appunto il 1992».

Immaginare Senna a Imola che di nascosto fa tutto ciò, tenendolo volutamente segreto, evitando di vantarsene, ritagliando l'episodio come un momento privatissimo ed esclusivo, è semplicemente strabiliante. Vai pure avanti, Giorgio, visto che a quanto pare questa storia ha un seguito...

«Certo che lo ha. E qui nel 1994 entro in ballo io - chiosa Matitaccia - Perché un anno e mezzo dopo, Massimo chiese nel suo muto linguaggio degli occhi di rivedere l'amico famoso e pluricampione. Qui, inde-



Senna voleva bene a Massimo

A sinistra, Massimo, il ragazzo che Senna andava a trovare in ospedale a Imola, qui ritratto con Rubens Barrichello, in una rarissima uscita





gnamente, divento testimone diretto di ciò che accadde e che mai dimenticherò, non perché si tratti di un avvenimento eclatante, ma piuttosto di un brano umanissimo di vita. I volontari mi chiesero di fare in modo, avvicinandolo, di riportare Ayrton in visita al malato, e qui devo ritornare al box blindato descritto all'inizio. Sono lì e come faccio – mi chiedo –, a trasmettere il messaggio a Senna? Dopodiché adocchiò in terra un pezzo di carta bianca, lo raccolgo e scarabocchio in fretta la scritta "Massimo vuole rivederti". Non mi accorgo che nel rovescio il foglio reca appiccicato in po' di pomodoro e mozzarella, residui di pizza, mi avvicino al guardiano e, con fare deciso, gli intimo – proprio così, roba da non credere –, di portare il messaggio al famoso destinatario».

La cosa si fa emozionante. Proseguì, Giorgio...

«Senna prende il pezzo di carta, e qui vedo con raccapriccio la decorazione pizzacea, lo legge e subito con un cenno mi chiama dentro il box. Chiarisco subito: "Ayrton, non sono qui per chiederti autografi, cappellini o pass, ma per dirti che Massimo vorrebbe rivederti". Il campione brasiliano mi risponde senza esitazione: "Domani, a mezzogiorno". Fine dell'incontro».

E il giorno dopo cosa accade?

«L'indomani, alle 12 in punto, saltiamo in macchina e in breve entriamo nell'ospedale. Ricordo il barista che incredulo scorge il pilota e ho ancora negli orecchi l'urlo "Ayrtoooooooooon, sei il più grandeeeeeeeeee !!!", e poi lo sguardo di una vecchietta popolana, col capo avvolto nel fazzolettone delle campagnole, che si pietrifica, riconoscendolo. Da ridere, due bellissimi quadretti di vita comune ma assolutamente genuini».


E Massimo?

«Con Ayrton saliamo al suo piano, ci vestiamo con calzari, cuffie e camici, obbligatori nel reparto Rianimazione, ed entriamo nella stanzetta del malato, simile a una capsula spaziale, perché piena di strumenti; qui finalmente vedo un gran sorriso sul volto di Massimo. Sul viso di Senna spicca lo sguardo, perché gli occhi brillano di lacrime, poi mi si confonde il ricordo, tanto toccante da commuovere tutti i presenti, lo staff medico al completo».

Eppoi?

«La visita è finita, sarà passato un minuto o un mese, non lo so, il tempo si era fermato. Rientriamo in autodromo, Senna parla di volontà divina, di un piano del Creatore fatto su misura per ciascuno di noi, del destino e di un piano cosmico... e poi non ci ho più capito niente, perché continuavo a guardare quel luccichio dei suoi occhi».

Fu quella l'ultima volta in cui hai avuto un contatto diretto con lui?

«No, in realtà – puntualizza Matitaccia – ce ne fu un altro. Circa un mese dopo sto bighellonando per l'autodromo di Imola, in attesa della gara. Mi giro e vedo Ayrton arrivare lungo il viale delle Acque Minerali. Indossa una giacchetta verde bosco, ha una valigetta piccola e passa tra la gente inosservato, nessuno si aspetta di vederlo lì. "Ciao Campione!", mi viene spontaneo dirgli. Lui si gira, mi fa un sorrisino – lo stesso che aveva fatto sfogliando il pacco di vignette che gli avevo portato tempo prima e che mi avevano detto era l'indice del suo massimo gradimento –, saluta con la mano e poi si avvia verso la sua purtroppo tragica ultima giornata. È domenica, primo maggio 1994». 

”

*Io e Ayrton
ci vestiamo
coi calzari del
reparto
di Rianimazione
e entriamo
nella stanza del
malato simile a
una capsula
spaziale*

”

L'occhio del campione

Ayrton, in tuta Lotus-Jps, si gusta ai box una diapositiva in controluce, a metà Anni '80, alla sua prima grande occasione con un team di primo piano

La vera storia del **piantone** rotto

NEL 2014 ESCE UN LIBRO CHE RISRIVE MALE L'EPISODIO DEL PIANTONE E ASCRIVE MERITI A CHI NON C'ENTRA. OCCORRE FARE CHIAREZZA

DI **ALBERTO SABBATINI**
AUTOSPRINT N° 17 29 APRILE 2014



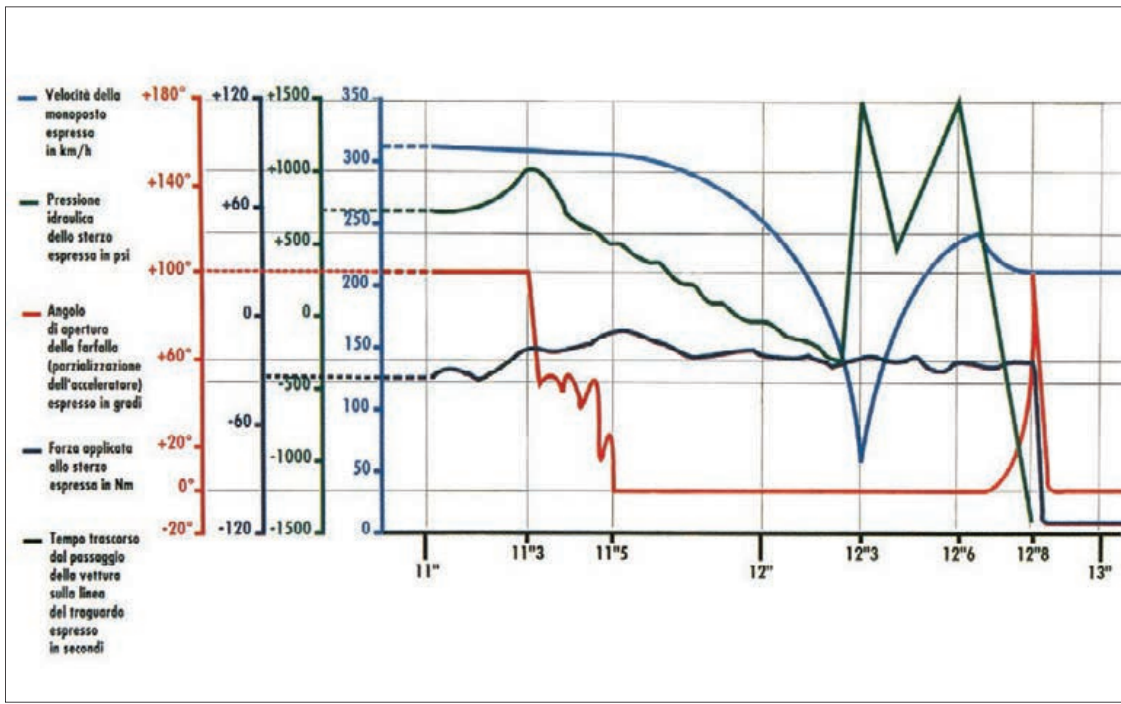
A volte è bene ristabilire certe verità, perché il tempo che passa confonde i ricordi. Venti anni dopo tutti sappiamo come è morto Senna e perché. Ma non tutti ricordano chi per primo scoprì i misteri di quel drammatico 1° maggio 1994. Fu Autosprint a rivelare al mondo la causa dell'incidente e pubblicare lo scoop mondiale documentato dalla foto: la famosa rottura del piantone dello sterzo sulla Williams di Ayrton. Quella verità che la squadra inglese tentò di negare fino all'evidenza e che invece il processo successivo, sancì come causa ufficiale dell'incidente. La rivelazione di Autosprint fu ripresa e riconosciuta dai giornali dell'epoca. Perciò è incredibile scoprire che ancor oggi c'è chi, per ignoranza o presunzione, riscrive la storia a proprio modo. Uno di questi è un giornalista inglese, che in un libro recente sulla vita di Senna, con grande approssimazione attribuisce la paternità dello scoop del piantone dello sterzo rotto al quotidiano francese "L'Equipe"! Mai fu scritta bugia più grossa. Per cui, per ristabilire il giusto ordine delle cose, voglio raccontarvi la storia vera di come Autosprint, allora diretto da Carlo Cavicchi, scoprì la rottura dello sterzo sulla Williams di Senna e tutto quello che seguì. Anche perché alcuni dei protagonisti diretti di quell'episodio lavorano ancora con noi. Primo fra tutti, Angelo Orsi, l'autore della fotografia dello sterzo rotto della Williams che trovate in queste pagine.

Orsi, il nostro fotoreporter, subito dopo l'incidente era corso alla curva del Tamburello per fotografare la scena dei soccorsi. Preso dall'ansia per la tragica scena cui si trovò davanti, non si soffermò a pensare alle inquadrature ma scattò a raffica. In quel momento la sua attenzione era tutta per il pilota ferito, non per i dettagli circostanti. Solo l'indomani Orsi riprese in mano quelle fotografie. Fu allora che la redazione ricevette la telefonata di Tarquini, l'ex pilota di F.1 che all'epoca correva in turismo, il quale disse che vedendo l'incidente in Tv gli era sembrato di aver notato qualcosa di anomalo vicino alla monoposto. Ma non capiva cosa fosse. Orsi riprese le proprie fotografie, le ingrandì a dismisura e in quel modo, accanto ai piedi di Ayrton sdraiato a terra fra i

Immagini e telemetria rivelatrici

In alto, la fedelissima ricostruzione della telemetria della Williams di Senna fatta dall'autore dell'articolo. Si vede che dopo il secondo 11" le linee nera (coppia applicata allo sterzo) e verde (pressione idraulica del servosterzo) calano verso lo zero. Nella pagina a fianco, l'ingrandimento della fotografia originale scattata durante i soccorsi. Si vede bene, poggiato di fianco alla Williams, il piantone e lo sterzo che erano stati tolti dalla macchina. Da quella foto è partita l'indagine di Autosprint





soccorritori, scorse il volante e il piantone dello sterzo insolitamente poggiati per terra. Tarquini confermò subito che non accadeva mai che il piantone dello sterzo potesse spezzarsi in un incidente, per quanto violento fosse, vista la resistenza del tubo d'acciaio che lo forma. C'era qualcosa di strano. Così Autosprint cominciò ad indagare meglio. Progettisti interpellati confermarono l'opinione di Tarquini. Poteva esser stata allora l'equipe di soccorso a tagliare il piantone dello sterzo per estrarre Senna? Forse, ma uno dei medici, il dr. Salcito, confermò che non l'avevano fatto. Si erano limitati a togliere il volante dall'abitacolo. Quindi era già rotto. Se il piantone non l'aveva-



no segato i soccorritori, se non si era rotto nell'impatto, restava una sola spiegazione: che si fosse rotto prima dell'urto. Che fosse stata proprio quella rottura ad innescare l'uscita di strada di Senna?

Autosprint lanciò la provocazione nel numero successivo in edicola il 10 maggio dal titolo "Il sospetto". Poi, piano piano, la storia assunse i contorni che conosciamo oggi. Le indagini, aperte dalla rivelazione di Autosprint, appurarono che i tecnici Williams avevano tagliato e risaldato grossolanamente il piantone al sabato per cambiarne l'inclinazione e migliorare la posizione di guida di Senna. La giunzione non resse agli sforzi e al 7° giro Senna al Tamburello si ritrovò con lo sterzo in mano e la Williams, invece di curvare, andò dritta verso il muro. La prova viene dal documento che trovate di fianco, che è la ricostruzione fedele della telemetria originale della Williams di Senna che per pochi istanti avevo personalmente potuto esaminare prima che diventasse parte del segreto istruttorio. Diagrammi drammatici, che riassumono gli ultimi istanti di vita di uno dei più grandi campioni della F1. Dalle linee si vede come di colpo, a partire dall'11° secondo del giro (lo zero corrisponde al momento in cui Senna transita sul traguardo) la linea nera che indica la coppia applicata allo sterzo (espressa in newtonmetri) scende a zero. Una anomalia perché Senna è in curva e il valore non dovrebbe trovarsi a zero. La conferma viene dalla linea verde, la pressione idraulica dello sterzo, che comincia a scendere anch'essa verso zero nel medesimo momento. È la prova che c'è un problema allo sterzo. Al secondo 11"3, cioè pochi istanti dopo l'anomalia registrata dai sensori, anche il pilota capisce che qualcosa non va e reagisce. Riduce il gas del 50% (linea rossa che indica l'apertura della farfalla) nonostante sia all'imbocco del Tamburello che si percorre in pieno. Dopo 2 decimi, (secondo 11"5) Senna capisce che il problema è gravissimo, perché toglie del tutto il piede dal gas e prova a frenare disperatamente (linea blu della velocità che comincia a scendere). Ma a quel punto la sua sorte è già segnata: dopo 1,3 secondi, per lui forse infiniti, impatterà contro il muro (secondo 12"8) e il braccetto assassino della sospensione lo ferirà a morte.



Ventennale

indimenticabile

GIÀ NEL 2014 A IMOLA PILOTI DI F.1 ADDETTI AI LAVORI E UN MARE DI APPASSIONATI AVEVANO RESO OMAGGIO AL CAMPIONISSIMO

AUTOSPRINT N° 18 6 MAGGIO 2014

Il Senna Tribute è stato un successo. E, quel che più conta, ha lanciato segnali netti e importanti. È vero, la settimana ha dovuto fare i conti col maltempo, che, specie alla fine, ha impedito di mantenere l'affluenza del pubblico costante e altissima, tuttavia le venticinquemila presenze dichiarate dagli organizzatori di F1passion.it per la faticosa giornata di giovedì 1 maggio, ventesimo anniversario della scomparsa di Ayrton, non possono non fare riflettere.

Immenso è stato il cerchio dell'affetto e della nostalgia che si è stretto attorno al ricordo del campionissimo, con epicentro la curva del Tamburello, all'orario simbolico delle 14 e 17, quando una marea umana ha ondeggiato dall'emozione a dimostrare quanto possa essere importante nel mondo delle corse provare tutti insieme un sentimento di memoria condivisa e tutta interiore, anche a prescindere da rombi, macchine e velocità.

Un serpentone immenso che ha percorso in processione sacrale gli ottocento metri di pista da traguardo fino alla piega che costò la vita a Ayrton, con in testa i piloti, lasciando poi spazio al contributo dei piloti presenti che al microfono si sono alternati ricordando Senna con parole toccanti. È vero, la partecipazione ufficiale della Ferrari con Alonso e Raikkonen ha conferito una patina di caldo glamour, ma al di là di questo, è stato tutto un susseguirsi di momenti piacevoli e graditi a rendere contento il pubblico e a riavvicinare gli appassionati allo spirito più autentico del Motorsport.

Eventi e sorprese

Come ha detto Alonso «*Senna merita un ricordo così importante*»; gli hanno fatto eco Mauro Forghieri, Gian Carlo Minardi e Jarno Trul-

Con Ayrton nel cuore

L'invasione, il pellegrinaggio, la commozione dei tifosi e la solidarietà dei piloti di F.1, al centro Jules Bianchi, per ricordare Ayrton Senna a venti anni dalla scomparsa



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

”
*Quello del
ventennale
dalla
scomparsa
di Ayrton
è stato un
appuntamento
intenso
e praticamente
spontaneo*
”

li aggiungendo che «*Ayrton era soprattutto un grande uomo che andava al di là dello Sport*», mentre Piero Martini ha addirittura dichiarato che «*Sarebbe bello un Gp per ricordare Senna*» col dottor Claudio Costa, che di Imola è uno dei simboli, ha concluso che «*Tutti questi tifosi stanno rendendo Senna immortale*». Con “Magic” a essere degnamente omaggiato è stato Roland Ratzenberger, l'altro pilota che trovò la morte in quel tragico weekend della primavera 1994.

E le giornate di Imola non sono state solo nostalgia e raccoglimento, perché la gente ha apprezzato le gare di kart, compreso il primo mezzo Dap portato da Angelo Parrilla, la partita del cuore, i giri della nonna Chiribiri così come lo sfrecciare della mostruosa Porsche 956 ex Joest e le tante altre auto da corsa, dalle F.1 dell'era turbo - prima fra tutte la nera Lotus turbo 97T del 1985 che fu di Ayrton -, alle Cinquecento d'epoca che percorrendo alcuni giri hanno fornito qualche tuffo al cuore in più. Belle anche le mostre delle monoposto di Ayrton, apprezzabile quanto sintetica la rassegna ufficiale, così come entusiasmante quella nata dalla passione di Claudio Giovannone, rappresentante dell'Instituto Senna, il quale ha raccolto ed esposto auto e memorabilia capaci di trasmettere a chi le ha gustate il senso e le tappe della vicenda agonistica del campionissimo paulista.

Eppure c'è qualcosa di ancor più impalpabilmente diretto che emerge da questi giorni imolesi. La voglia della gente di tornare ad esser protagonista, soggetto considerato e interattivo nel mondo delle corse e non solo un'entità consumatrice di biglietti, pass e ospitalità.

Le presenze fiume dei race fans a tutte le presentazioni dei libri su Ayrton al Media Center, l'attenzione e la competenza con cui hanno seguito dal vivo (oltre che in collegamento streaming, con oltre 47 paesi coinvolti) le conferenze di approfondimento ad opera di scrittori, giornalisti e addetti ai lavori, tra i quali il direttore di Autosprint Alberto Sabbatini, hanno dimostrato chiaramente che l'appassionato desidera contatto vero col suo mondo, spazi aperti e liberi e non solo e forse non più cancellate, barriere elettroniche e tornelli invalidabili a renderlo distante dal paddock e dai suoi eroi.

Anche il successo e l'interessata simpatia dei lettori allo stand di Autosprint, presso il quale lo speciale su Ayrton e il numero 18 del 1994 ristampato in edizione limitata sono andati letteralmente a ruba, sono la prova che i fans del motorsport vogliono e meritano qualcosa di più e di diverso, nel futuro.

Non finirà qui

Per ora c'è una sola certezza. Le giornate intense e belle di Imola non devono restare un episodio isolato. Il gradimento della base è stato così simultaneo e entusiasta, da lasciar pensare che questo patrimonio emotivo non vada disperso. Si parla già, ma sono solo voci, di una nuova edizione monotematica dell'evento, da dedicare a un altro grande pilota scomparso e amatissimo, Gilles Villeneuve. Così come c'è chi riconosce, con realismo e un pizzico di poesia, che, all'indomani del Senna Tribute, tutti coloro che lo hanno vissuto e apprezzato, sono tornati a casa con una certezza che guarda al domani. Anche l'automobilismo Tricolore sente sempre più forte l'esigenza di avere, e stabilmente, il suo Goodwood Festival all'italiana.

Bagno di folla

Don Sergio Mantovani e i big della F.1, tra cui i ferraristi d'allora Alonso e Raikkonen, tutti presenti per ricordare “Beco”





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Angelo anche un po' custode

LO STORICO REPORTER DI AUTOSPRINT PARLA DEL SUO RAPPORTO DI PROFONDA AMICIZIA COL CAMPIONISSIMO E PURE DI TANTO ALTRO

Angelo Orsi ora vive in campagna e ha da poco passato i settanta - peraltro portati alla grande -, ma ogni tanto si cava delle soddisfazioni da postadolescente tutto passione e cuore. Per esempio una bella gioia sono i più di 4000 visitatori fatti registrare dalla mostra fotografica che ha organizzato a fine 2018 in quel di Castel San

Pietro e intitolata "Simply the best", nonché dedicata al campionissimo Ayrton Senna. Così didascalizzato dalla cantante Tina Turner nel corso di un fortunato e indimenticato concerto ad Adelaide 1993. Sì, in fondo Angelone Orsi è gran parte di tutto ciò che ci resta di Ayrton Senna. Una frequentazione, una collaborazione e un'amicizia di stampo decennale, tra i due, da quando il campione militava ancora in F3, il giorno del primo, vero dialogo, fino a quelle ultime parole, la domenica del Gran Premio del destino, a Imola, il giorno 1 maggio 1994. Per questo parlare con Angelo e sentirlo a cuore aperto ogni volta è come immergersi nel mare magnum di uno tra i più grande Sennologi a livello mondiale, quand'anche il fotografo e giornalista di Autosprint sia stato e resti piuttosto riluttante ad affrontare un argomento e un soggetto per lui dal contesto così personale e allo stesso tempo delicato. **Angelo, siamo a venticinque anni dalla scomparsa di "Beco". Hai tema libero, per iniziare. Di pure quello che vuoi e ciò che senti, in un momento come questo.**

«Permettimi di provare stupore. Sì, consentimi di essere sorpreso, perché, a un quarto di secolo dalla scomparsa, la gente non solo non ha dimenticato Ayrton, ma continua a provare stima, emulazione, amore e partecipazione come se fosse ancora fra noi, pronto a meravigliarci con la sua prossima impresa. Non è una cosa comune né naturale e penso in questo frangente vada dovutamente sottolineata».

Fammi un esempio concreto.

«Subito. Hamilton, lo stesso pentacampione del mondo in carica da sempre usa un casco che ricorda Ayrton Senna, suo fondamentale motivo d'ispirazione nel corso della carriera. E se vai per kartodromi, vedi che tanti ragazzini usano gli stessi colori del brasiliano. Pensiamo invece al suo rivale più acerrimo Alain Prost. Quanti, ora dicono di ispirarsi idealmente a lui? Pochi, pochissimi o facciamo nessuno? Ti dirò

Uniti perfino nell'entusiasmo

Ayrton ha appena portato al successo la sua McLaren-Honda e, sceso di monoposto, riceve le felicitazioni dell'amico Angelo Orsi. Uno scatto che da solo dice tutto...





di più, neanche il figlio di Prost usa il casco di Prost. Questo non certo per sminuire Alain, tanto di cappello come pilota, ma per dire che c'è la percezione di un Senna capace di travalicare epoche, ere della F.1 e assurgere a campione, al di là del tempo e dei decenni. Non è un grande degli Anni '80 e '90, ma, ormai, un grandissimo in assoluto e a prescindere dalla società, dal mondo in cui è vissuto».

Bene, te la sei cercata. E allora perché, detta in termini brevi e semplici, Ayrton è stato così grande? Se dovessi spiegarlo a un equipaggio extraterrestre appena sbarcato sulla terra, come sintetizzeresti la faccenda?

«Direi che Ayrton Senna è stato un grandissimo uomo di sport dotato di un immenso talento e di un'infinita voglia di vincere, il tutto concretizzato in grandi imprese e anche nobilitato dalla sua propensione alla solidarietà al destino dei giovani più sfortunati. Non credo sia poco, perché se ti guardi in giro sulle stesse tracce poi non è che ne trovi tanti, di personaggi del genere».

A te Prost stava simpatico? E lui, sapendo che eri uno del clan Senna, come ti trattava?

«Il fatto di essere amico di Ayrton ovviamente non mi rendeva le cose naturali e amichevoli con Prost. Il quale certamente mi trattava con educato distacco e niente più. Tuttavia c'è una cosa piuttosto curiosa, perché, se io ero vicino a Ayrton il mio caro collega fotografo Gilles Levent, dell'agenzia Dppi, era l'uomo mediatico di riferimento per il pilota francese. Quindi tutti insieme formavamo un quartetto piuttosto strano, in quanto noi due reporter finivamo con l'essere i terminali di contatto tra i due clan, mantenendoci molto amici e evitando che la rivalità tra i due campioni influenzasse negativamente i nostri rapporti. E comunque nel 1990 quando Prost arrivò alla Ferrari si lamentò subito della mia presenza con l'ingegner Mazzola, il quale gli spiegò in modo fermo ma gentile che... "guarda che Angelo Orsi è dei nostri". E Prost era uno che se gli rispondevi fermamente poi non rompeva più le scatole. Così andò, quindi no problem».

Ma la rivalità tra "Beco" e "Napoleone" in realtà, vista da dietro le quinte, era più o meno intensa di quanto mediaticamente raccontato?

«I due si stavano sul cavolo tutt'altro che cordialmente. C'era una contrapposizione netta di caratteri, di personalità e di visione della vita e del mestiere stesso di pilota. Ti faccio un esempio. Prost alla McLaren era abituato a cavarsela con un breve briefing dopo le prove o la gara. Con il Gp di Monza 1987, quindi a seguito della firma di Senna come suo nuovo compagno di squadra alla McLaren-Honda, le cose cambiano completamente. Perché Alain improvvisamente dal primo Gp della stagione successiva si ritrova in casa uno che finite le prove, quindi dalle 15 e fino alle 19 è disponibile a ritmo intensivo a tutta una serie di assemblee permanenti con motoristi, telaisti, tattici e aerodinamici. In sintesi il francese capisce che la sua vita in pista e fuori è diventata molto meno tranquilla e mai più lo sarà. In altre parole, Ayrton lo aveva destabilizzato non solo sull'asfalto quando pioveva, no, no, in realtà ormai per il francese pioveva anche al coperto, nel clima interno del team. E Alain per questo, per così dire, impazziva, era inquieto, si sentiva a suo modo braccato, smarrito e in difficoltà. Non è un caso che sia partito dalla McLaren a fine 1989, pur avendo vinto il titolo contro Ayrton. Aveva fatto suo l'alloro iridato in pista, ma

”

Ayrton è stato un grandissimo uomo di sport dotato di un grande talento e di un'infinita voglia di vincere. E poi c'è la solidarietà...

”

Un uomo intenso

L'espressione di Ayrton la dice lunga sulla sua propensione all'interiorità all'empatia, e alla solidarietà verso i meno fortunati

sapeva bene che il suo tempo all'interno del team McLaren era ormai finito».

Be', pensiamo anche alla successiva disfatta di Prost medesimo, a Donington 1993...

«Certo, lì c'è tutto. Ayrton che lo ridicolizza in pista malgrado il mezzo inferiore, con la McLaren che non vale metà della Williams. E poi gli fa fare una figura ancor peggiore in conferenza stampa, quando il francese racconta delle sue tante difficoltà in gara, che gli hanno causato mille cambi gomme e Ayrton si limita a rispondere, facendo ridere tutti: "Guarda, se con la tua Williams ti senti messo male, tranquillo, che io sono disposto a far cambio con te con la mia McLaren...". Ecco cosa intendo quando dico che il brasiliano aveva una marcia in più e non solo sui circuiti».

Non si può dire lo stesso rispetto, a Schumi, però. Lì il discorso diventa, aggiungo malauguratamente, incompiuto.

«Sono d'accordo. Anche se contigui, si sono solo sfiorati e appartengono ad altre epoche. E hanno avuto segmenti di carriera diversi. Però analizzando l'Ayrton 1984-1994 e lo Schumi 1991-2006 (tralasciando il seguito in Mercedes), vengono all'occhio particolari interessanti. Mediamente Ayrton ha vinto di meno, però ha corso con monoposto meno imbattibili di Michael nell'era d'oro, fatta eccezione per la Mp4/4. In più il brasiliano ha accettato compagni scomodi, vedi appunto Prost, e s'è trovato ad affrontare una generazione di altri campioni terribili quali Mansell e Piquet. Di converso il Kaiser allo zenith come rivali terribili ha avuto Hakkinen e Villeneuve, potendo contare su una Ferrari che dal punto di vista tecnologico e organizzativo era diventata un'equipe di una spanna sopra tutte le altre. Certo, anche per merito suo. Voglio però dire che sono discorsi molto complessi, per un'analisi tutt'altro che facile da stilare. In tutto questo, tuttavia, la grandezza di Senna resta e ne esce perfettamente intatta e mai scalfita da niente e da nessuno».

C'è un aspetto per il quale ti sei detto "dai, Ayrton è il più grande anche sul piano umano"?

«Non uno solo, ma più. Per esempio, mi commosse quando si presentò a me da ragazzino 23enne a Silverstone 1983 dicendomi: "Senti, ora io sono giovane e poco conosciuto, ma il prossimo anno debutterò in F.1 e intendo diventare tra non molto campione del mondo. Te la senti col tuo mestiere di darmi una mano?". Ecco, voglio dire, sembrava un pesciolino perduto nel mare, eppure sapeva già cosa e come fare. Struggente ma volitivo. C'è della grandezza interiore, in tutto questo. E poi... come avrei potuto dirgli di no, a uno così? E ricordo le nostre passeggiate di perlustrazione dei circuiti, i giovedì prima dei Gran Premi quando era solito pertarmi con lui per analizzare palmo a palmo ogni metro di tracciato. Non solo guardava asfalto e curve, ma anche vie di fuga e materiali delle stesse. Tanto che una volta in Australia seppi approfittare di un fuoripista per cavarsi d'impaccio avendo verificato in precedenza che la considenza della run off area era sufficiente a consentirgli un dritto senza pagare dazio... Oppure ricordo quando a casa mia, verso la fine della sua parabola, tirò fuori per la prima volta le prime prove di stampa dell'eroe Senninha, il personaggio per ragazzi basato su di lui. Ci teneva a sapere il mio parere e l'impressione di mio figlio Matteo, che allora era un bimbo... Voglio dire, Ayrton aveva una dimensione stupendamente umana a far da contraltare ai

ORSI



Una rivalità fortissima

Quella tra Senna e Prost è la storia di una rivalità forte che ha vissuto attimi davvero infuocati

”

*Il brasiliano
ha accettato
d'avere in
carriera
compagni
scomodi e ha
corso in un'era
ricchissima di
campioni rivali
in servizio!*

”



Marlboro

”

*A Imola 1994
la domenica
Ayrton mi
aveva chiesto
di tenermi
pronto per una
sorpresa finale
al fine
di ricordare
Ratzenberger*

”

Tutti in fila per la mostra

A fine 2018 i fans di Ayrton a Castel San Pietro, tutti disciplinatamente in fila per entrare alla appauditissima mostra fotografica di Angelo Orsi e Mirco Lazzari. Un evento destinato a essere riproposto la prossima estate, stesso luogo, eguale fascino...



risultati incredibilmente super che seppe ottenere. In fondo posso dire che lui e Schumi possono essere accomunati proprio da questo magico status di Supercampioni. Per il resto, se per assurdo a Imola 1994 Ayrton non avesse avuto l'incidente, avrebbe poi vinto agevolmente il mondiale, se è vero che l'ha poi sfiorato il suo secondo Damon Hill. E aggiungo che sarebbe poi passato alla Ferrari tagliando la strada a Schumi. Quindi siamo di fronte a una storia ben diversa da quella poi effettivamente avvenuta... E adesso è affascinante pensare, immaginare, ipotizzare cosa poteva accadere a certe condizioni, ma sono solo esercizi di immaginazione perché purtroppo poi ci pensano i fatti a riportarci bruscamente alla realtà. E la storia ci dice che l'esistenza terrena del campionissimo è terminata il 1° maggio 1994».

E in effetti anche di quel giorno c'è qualcosa di incompiuto, di perduto, di non verificatosi, a rendere la costernazione per ciò che ci siamo persi, con la scomparsa di Ayrton stesso.

«Ayrton aveva programmato il trionfo della riscossa, quel giorno. E mi aveva chiesto di tenermi pronto, perché nell'immediato dopo gara sarei salito in macchina con lui, alla Tosa, pronto a scattare foto indimenticabili. Aveva una bandiera austriaca e una brasiliana a bordo ed era pronto a sventolarle entrambe, per ricordare il povero Ratzenberger, invece il destino ha voluto altrimenti. Questa storia che non tutti conoscono è anche una risposta a chi dice che Ayrton voleva mollare, era stufo e sentiva troppa pressione. Macché, era determinatissimo a tornare a vincere, incazzato nero con la Federazione perché convinto che la Benetton di Schumi fosse irregolare e anche deluso per la collisione al via che gli aveva tolto punti preziosi nel Gran Premio giapponese di Aida, pochi giorni prima. Quindi era tutt'altro che un pilota e un uomo arreso, esattamente l'opposto. In fondo termina la sua storia terrena e la carriera di pilota al Tamburello quando è ancora primo...».

Non ci intristiamo, quindi, ma gustiamo il ricordo vivo e intenso del campione. In questa prospettiva, è già noto che la mostra fotografica dedicata ad Ayrton da te e Mirco Lazzari tornerà a Castel San Pietro da fine agosto 2019 e per il mese di settembre.

«E ti dirò di più: saremo anche ospitati sul circuito da Imola in occasione dei Minardi Days e nei primi giorni di maggio, quale degno omaggio alla memoria del mio amico Ayrton».

Il tuo scatto più bello su e con lui?

«Lui è stato un soggetto magnifico per intensità e carisma. Una foto ad Ayrton, quale che essa sia, ha sempre il suo bel perché».



DONNINI



ORSI





Marlboro

Marlboro
HONDA

Marlboro
HONDA
27
Shell

Shell

Shell



Ayrton come scatto d'autore

MIRCO LAZZARI CON ORSI È REPORTER CULT DELL'ERA AYRTON PER AS E ARTEFICE DELLA MOSTRA "SIMPLY THE BEST", QUI SPIEGATA

Mirco Lazzari è uno tra i fotografi più abili e stimati del Motorsport a livello internazionale. Classe 1961, col cuore diviso armoniosamente a metà tra Imola e Castel San Pietro - peraltro centri giocosamente e tradizionalmente rivali -, il biondo dallo scatto fatato per tanti anni è stato tra i reporter di punta per Auto-

sprint. Del quale ha pure ben curato l'archivio, salvo poi dedicarsi ancor felicemente di più al mondo delle due ruote, che lo vede a tutt'oggi valente protagonista a bordo pista, con tanto di cannone in azione. Restando tuttavia profondo conoscitore e immenso appassionato di corse tout court, con una cultura e una sensibilità fondamentalmente di stampo enciclopedico, interdisciplinare e involontariamente anglosassone, tanto ne è la vasta intensità. È proprio in questa veste che nei mesi scorsi Mirco in collaborazione col grande Angelo Orsi, già suo mentore ai tempi in cui entrambi lavorano nella nostra redazione, ha promosso, organizzato e prediposto la mostra dedicata a Senna, intitolata "Simply the best", presso Castel San Pietro, in provincia di Bologna, a partire dal 16 dicembre 2018.

Così non solo il magico duo si è ricomposto, ma entrambi hanno avuto l'opportunità di sperimentare come e quanto il nome di Ayrton rappresenti ancora un magnetico richiamo per tutti i veri appassionati di corse e non solo. Lazzari, - premiato col FIM Award nel 2004, il Mild Seven Renault F.1 e il Premio Bandini nel 2008 in Angelone non può che vedere «Un maestro diventato anche un amico - puntualizza Mirco -. Con lui non lavoro più da anni, ma sono stato immensamente lieto di affiancarlo e sostenerlo in "Simply the best", la mostra che attraverso la fotografia ha raccontato non solo personalità e fascino del campionissimo brasiliano, ma a suo modo anche la storia di un'amicizia». Un'inaugurazione contrassegnata da una ressa incredibile, tanto che c'era una fila del tutto inattesa per riuscire a entrare nei locali della rassegna e che poi è proseguita per un mese e mezzo con un afflusso copioso e costante. «Sì, per noi è stata un'esperienza premiante, perché ci ha insegnato delle cose importanti quanto profonde. Anzitutto quanto Ayrton sia ancora amato dalla gente, che in lui apprezza non solo un grandissimo campione ma anche un personag-

Realizzazione di un sogno

Ayrton dopo la Toleman arriva alla Lotus nero-oro, a partire dal 1985, e con essa si crea una strada che porterà poi dritta verso la leggenda

gio vero e senza fronzoli e mediazioni, un uomo caldo e puro capace di continuare a catturare emozioni, affetto e stima come se ci trovassimo all'interno di una dimensione sospesa, di un eterno presente. In più aggiungo che tra gli insegnamenti preziosi di questo bel successo ottenuto dalla mostra c'è anche quello di credere in ciò che si fa: per me è stata una lezione e una spinta a continuare a impegnarmi per ciò in cui credo davvero, per le cose che mi piacciono, senza cedere alla tentazione di mediare o annacquare alcunché».

C'è dell'altro, vero? «Sì, ed è qualcosa che trovo anche connotato alla ricorrenza del venticinquesimo dalla scomparsa di Ayrton. Vedi, io credo che ci siano infiniti modi per raccontare e approfondire le corse, ma il migliore, quello più acciappante e anche il più bello, resta quello che privilegia gli uomini sulle macchine. Il personaggio sul metallo. Ayrton è Ayrton e tale deve emergere. Della sua McLaren, la monoposto e il marchio cui lo lego di più, in fondo poco importa. Anche perché oggi la McLaren c'è ancora, mentre Ayrton no. Eppure dei due, quello che la gente cerca e ricerca, vuole riscoprire e rivedere, è proprio il brasiliano, non gli stumenti metallici delle sue vittorie. Anche questo penso sia un segnale fondamentale che intercetta un desiderio di autenticità, di empatia, di voglia di intraprendere un percorso importante di conoscenza. Anche perché l'asso tricampeo può anche essere vissuto come l'ultimo simbolo, il commiato esistenziale a una Formula Uno più a misura d'uomo rispetto a quella che poi si è affermata e che ora impera. Fu proprio negli ultimi mesi di vita di Senna, che la Renault cominciò a blindare i box e a creare le prime distanze e le barriere invalicabili tra il campione di F1 e la gente. Poi sarebbe arrivato Schumi con le prime guardie del corpo e il processo si sarebbe completato, a segnare la fine di un'epoca e l'inizio di una nuova civiltà comportamentale. Io non giudico, non critico, non voglio creare schieramenti contrapposti né dare orientamenti di valore, eppure prendo atto che tanta gente è rimasta affezionata all'ultimo emblema di uno sport ancora a misura d'uomo. È il motivo per cui, tanti anni dopo siamo ancora tutti qui a amare e celebrare "Beco"».

Mirco, sarebbe bello tu dicessi come era Senna dal punto di vista del fotografo, visto che nella prima parte della tua carriera lo hai avuto quale oggetto privilegiato della tua esperienza. «Be', posso dire che è stato un privilegio avere la possibilità di fargli delle foto e per un motivo ben preciso: lui aveva diecimila espressioni possibili, tanto che era praticamente impossibile fare uno scatto che non apparisse come intenso, particolare e dotato di una sua personalità e dell'emozione, dell'umore del momento. No, l'espressività, l'intensità e la personalità erano doni anche gestuali per il brasiliano, tra l'altro anche dalla tendenza estremamente disponibile. Tranquillo, mai intollerante o scocciato, anche se io magari ero ancora un rookie e non uno dei reporter che conosceva bene».

Di sicuro avrai qualche tuo scatto che preferisci ad altri, no? «Certo che sì. E vorrei citartene due in particolare. Il primo è quello che io e Angelo abbiamo poi utilizzato quale wall, ossia vetrina della mostra, laddove per i visitatori è stato possibile apporre le firme. Il secondo, invece, ritrae Ayrton col casco che guarda il cielo e tanti anni fa fu utilizzato da Autosprint, per una doppia pagina col titolo "Lassù qualcuno mi ama". Ebbene, posso dire che sono proprio due tipiche fotografie dalle quali emerge felicemente questa propensione del campione a

LAZZARI

Un soggetto meraviglioso

Mirco Lazzari la pensa esattamente come il collega e amico Angelo Orsi: per un reporter Ayrton Senna rappresentava il target ideale per una foto memorabile o comunque mai banale

“
Senna aveva diecimila espressioni possibili, tanto che era praticamente impossibile fare uno scatto che non apparisse come intenso
”



”

La mossa di Suzuka 1990 io la interpreto come una genialata che diventa reazione. Una specie di delitto perfetto

”

Successo per reporter cult

Mirco Lazzari e Angelo Orsi il giorno dell'affollatissima inaugurazione della mostra "Simply The Best", nel dicembre del 2018 a Castel San Pietro (Bologna). Un successo che sarà replicato l'estate prossima...

essere ritratto esprimendo ogni volta qualcosa di appetibile, di sensibile e in grado di comunicare qualcosa di profondo. Per questo penso di voler molto bene a queste immagini, perché sono sì mie, ma soprattutto c'è tanto di lui, in esse. D'altronde quella di Ayrton Senna è anche una storia senza tempo, perché ormai, possiamo dirlo, è intergenerazionale, non ha una fascia di riferimento ma abbraccia chiunque intende conoscere e gustare le sue gesta. Tanto che nella mostra a Castello erano tantissimi i ragazzini che lo scoprivano per la prima volta restandone ammaliati».

Ecco, se potessimo descrivere un'impresa simbolo per la leggenda Senna, un atto che immaginificamente tutto riassume, che cosa citeresti? «Sul piano della guida pura direi Monaco 1984, la prodezza sotto la pioggia battente fino al secondo posto dietro alla McLaren di Prost e a bordo della modesta Toleman. Però se devo citare un atto che riassume quasi filosoficamente il campionissimo, allora dico il mondiale conquistato in Giappone 1990 ai danni del ferrarista Alan Prost, con la tamponata alla prima frenata di Suzuka, dopo il via».

Cavolo, Mirco, citi la peggior cosa che Ayrton abbia fatto in carriera.... «Hai ragione, è vero, ma va inquadrata alla luce della toccata che era avvenuta l'anno prima alla esse, quando il compagno e rivale Prost gli aveva fatto perdere il titolo mondiale in questo modo, di fatto togliendolo di gara. Vedi, la mossa di Suzuka 1990 io la interpreto come una genialata che diventa reazione. Legittima difesa non perseguibile verso un torto subito un anno prima. Una specie di delitto perfetto...»... Che trascolora fino a diventare un diritto perfetto. «Ci siamo, hai interpretato correttamente quello che volevo trasmettere».

Okay e andiamo per un attimo al di là di questo venticinquennale, verso il futuro, sempre all'insegna di "Simply the best", no? «Certo, per dire che la mostra mia e di Angelo Orsi sarà replicata a Castel San Pietro, stesso luogo e uguale sede, prossimamente da fine agosto 2019 a settembre, nel periodo della cosiddetta "Carrera" ossia la manifestazione più tipica, amata e affollata di Castello. Così tutti gli appassionati che fino a oggi non hanno avuto la possibilità di gustare l'evento alla sua prima tornata, potranno avere una nuova e stuzzicante opportunità. Sempre nel nome di quell'immenso uomo di sport e di vita che Ayrton è stato e resta, per tutti noi».

DONNINI



**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1968. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25823302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici: Milano: Via Messina, 30 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs. 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
e **GIANFRANCO ROSSI**

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie
ANGELO ORSI
MIRCO LAZZARI
ACTUALFOTO
GETTY IMAGES
LAT
SUTTON-IMAGES.COM

**AUTO
SPRI
NT**

**GOLD
COLLECTION**

AUTOSPRINT GOLD COLLECTION
È UNA COLLANA DI **12 VOLUMI**.
TUTTE STORIE DA 24 CARATI

”
**PERCHÉ
RACCONTARE
IL MOTORSPORT
È LA NOSTRA
PASSIONE**
”

NON PERDERE IL **NUMERO 4**
DI AS COLLECTION USCIRÀ
IL 20 MAGGIO E VI RACCONTERÀ
LA GRANDE STORIA **DEL RALLY**
D'ITALIA TRA **SANREMO**
E LA **SARDEGNA**