

5 Euro + Autosprint Italy only

AUTO SPRI NT

COLLECTION

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



Per informazioni sui punti di vendita e le condizioni di vendita, visitate il sito www.autosprint.it



TRENTA YRTON

IL MITO SENNA A 30 ANNI DAL PRIMO TITOLO IRIDATO

DI MARIO DONNINI

MONZA, **— IL TEMPIO** **— DELLA VELOCITÀ**



NON PERDERE
LO SPECIALE DA COLLEZIONE *
IN EDICOLA.

Monza è l'autodromo che più di tutti ha visto segnare la storia dell'automobilismo. Sul suo circuito sono stati raggiunti i record più alti di velocità in F1. In occasione dell'inizio del Gran Premio d'Italia, Autosprint racchiude in un numero da collezione tutte le storie e le testimonianze dirette che raccontano al meglio la tappa più veloce del campionato mondiale.

**AUTO
SPRI
NT**

DAL 28 AGOSTO
IN EDICOLA

Salve, sono **Ayrton**

DI **ANDREA CORDOVANI**

«No, guardi, Angelo non è in redazione». L'ho ascoltata quasi come fosse una litania, questa risposta data dall'Angelo (Orsi) medesimo con voce in falsetto felsineo, inseguito da richieste - di ogni tipo e di ogni cifra - sul suo amico Ayrton Senna. Davanti al mio sguardo perplesso (ma anche molto divertito) il Grande Fotografo di Autosprint mi faceva l'occhiolino, alzava prima la spalla destra poi la sinistra, scuoteva la testa piena di ricci e tornava con gli occhi giù al pacco di diapositive sulla sua scrivania, non prima di aver grugnito: «che dû maròn!».

Ayrton Senna è un'icona che non è mai andata via da Autosprint. È qualcosa che ha continuato a vivere in redazione anche dopo la scomparsa di Magic, è stata vista dalle vecchie e tramandata alle nuove generazioni, con un diffuso senso di appartenenza pure nei momenti più scomodi, quando c'era da mettere le mani nel verminaio dell'inchiesta giudiziaria e l'aria era pesante. Un campione da difendere sulle nostre pagine e anche nelle parole di chi aveva vissuto Senna come un fratello.

TrentAyrton nasce così dalla nostra voglia di raccontarlo ancora, sfruttando il pretesto della cifra tonda dalla conquista del suo primo titolo iridato, l'inizio della sua leggenda, un buon motivo per rivivere una storia calda, unica, intensa. Il trionfo di trenta anni fa è il grimaldello per penetrare di nuovo nella cassaforte di ricordi indimenticabili.

Pretesti idealmente aggreganti per riprovare la sensazione unica di avere un debito emotivo ed esistenziale con lui in grado di suscitare come allora un magnetismo che ci attira al suo vissuto, invitandoci a dedicargli ancora tem-

po, in un recontrarsi amico che non finirà mai. E per tornare al discorso di partenza: quello del rapporto speciale tra Ayrton ed Autosprint. Dal nostro meraviglioso archivio è rispuntata questa immagine con Senna ritratto nella redazione di via del Lavoro 7 a San Lazzaro di Savena. Era l'inizio di maggio del 1985. Si era da poco corso a Imola il Gp di San Marino e il Circus stava viaggiando verso Montecarlo. Di buon'ora al mattino il paulista si presentò alla Conti Editore. Ed ecco che cosa scriveva il vostro settimanale da corsa sull'improvvisa visita di Senna

ad As, sotto al titolo di Salve, sono Ayrton. "Chi è un pilota di F.1? Un personaggio pubblico un poco presuntuoso, sicuro di se stesso al punto di essere scortese verso gli altri, oppure una persona come tante che si trova sotto il fuoco dei riflettori solamente perché svolge un'attività invidiata, rischiosa, popolare? Ci domandavamo queste cose, quando, all'improvviso, la porta si è aperta e Ayrton Senna si è presentato ad Autosprint, vestito con un paio di jeans e con una

valigetta ventiquattro ore in mano. Una visita che non poteva non farci piacere anche perché il venticinquenne pilota brasiliano della Lotus-Renault si è mostrato ben diverso da come, generalmente, viene definito un campione della massima formula.

Così Ayrton è rimasto per qualche ora in compagnia di tutto lo staff di Autosprint, scambiando opinioni con i redattori della rivista, e interessandosi attivamente su come si costruisce il giornale". Un giornale, il

vostro e il nostro, che ha amato e soprattutto difeso il campionissimo brasiliano e che non smetterà mai di raccontare le sue gesta per continuare a trasmettere i valori di un pilota che non è mai stato come tutti gli altri.



Testi di **MARIO DONNINI**

Grafica **ALBERTO RONDELLI e ROBERTO RINALDI**

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **COLOMBO - GETTY IMAGES - ORSI - SUTTON IMAGES.COM**

WARM-UP

Pirro svela la formula Magic

IL CAMPIONISSIMO BRASILIANO NELLE
PAROLE DI CHI COLLAUDAVA LE McLAREN
NELL'ERA D'ORO DELLA RIVALITÀ CON PROST

DI EMANUELE PIRRO

*Quando Senna
corse col n.27*

Ayrton sul bagnato
con la McLaren
Mp4/5B nel 1990,
anno in cui vincerà
il secondo titolo
mondiale battendo
Prost su Ferrari
nel controverso finale
di Suzuka





Dopo il Gran Premio del Portogallo 1991, la McLaren mi chiese di rimanere due giorni all'E-storil per collaudare un "super motore" che avrebbe usato Senna al successivo Gp del Giappone. Bene, pensai, tutta salute e chilometri in cascina, anche se tra tutte le gare che facevo ne macinavo già molti (anche in aereo). I tecnici Honda mi dissero che dovevo fare una distanza Gran Premio. «Bene» dissi io, e loro, mostrandomi uno stampato della telemetria della gara di Senna del giorno prima «Ma dovresti cercare di guidare il più possibile come Ayrton». «In che senso?» chiesi, «nelle scalate devi far cadere il motore tra i 13.600 e i 13.900, ma non superare i 14.000 sennò si rompe... please!». Mi prese un colpo. Cerco di spiegarmi. In gara ogni volta che uno frena, naturalmente si scalano anche le marce in un numero che varia a seconda della curve, ovviamente per andar veloci si cerca di frenare il più tardi possibile, riducendo al massimo lo spazio di frenata.



”
*Solo provando
 a rendere
 con formule
 matematiche
 l'immensa
 classe di Ayrton,
 si capisce
 che era
 un campione
 senza pari*
 ”

SUTTON-IMAGES.COM



Poi, per rallentare di più si tende ad usare anche il motore, o meglio, il freno-motore, scalando presto e velocemente le marce per averlo su di giri in modo che freni di più. Se si ingrana la marcia inferiore troppo presto la velocità della macchina “trascina il motore” ad un numero di giri troppo alto provocandone la rottura. Con il cambio manuale, a quel tempo si doveva anche dare un colpo di acceleratore ad ogni inserimento di marcia con la frizione tirata per evitare di bloccare ruote. Tutto questo in una vettura di Formula Uno che ha una decelerazione portentosa, avviene in tempi brevissimi. Perciò, più presto si scala ogni marcia e più si avrà freno motore ma più si rischia di fare fuori-giri e romperlo.

All'uopo, mi sono divertito a fare un piccolo calcolo “della serva”.

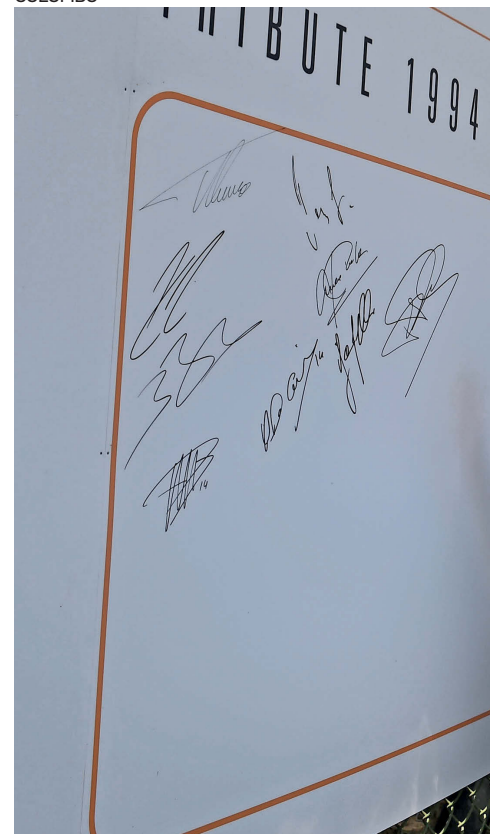
In una curva dove si passa dalla sesta alla seconda come alla curva sei dell'Estoril la frenata dura circa 2sec. In cui si scalano quattro marce.

$$\text{Avremo: } \frac{T}{nm} \times \frac{Tg}{Cg}$$

Dove:

T è il tempo totale della frenata in secondi

COLOMBO





”

*Quanto a me
non posso certo
essere definito
un suo amico,
anche se
ho avuto
la fortuna di
conoscerlo fin
dai tempi del
mondiale kart*

”



Tributo al campione

Emanuele Pirro appone la sua firma al tribute-wall di Imola, nel ventennale della scomparsa di Ayrton. Sopra, il brasiliano su Toleman Tg183 in Sudafrica 1983 davanti al compagno di squadra Cecotto

nm è il numero della marce scalate

Cg è la caduta dei giri motore tra una marcia e l'altra

Tg è la tolleranza dei giri motore nella guida di Senna
(da ≤ 13.900 a ≥ 13.600)

Pr è la precisione richiesta in secondi durante ogni marcia scalata

Perciò viene: $\frac{2s}{4} \times \frac{300 \text{ rpm}}{4500 \text{ rpm}} = 0,033 \text{ s}$

Sì, proprio così, durante la frenata, per far cadere il regime in quel range di giri ed ottimizzare il freno motore ma senza romperlo, ad ogni marcia scalata bisognava avere una precisione di... tre centesimi di secondo. Tutto questo per nove volte al giro per settantuno giri di gara...

Ora capite perché lui era un campione senza pari!

Ecco, questo aneddoto l'ho tratto direttamente quale anteprima dalla mia autobiografia, che uscirà per le Edizioni Mare Verticale, sperando che - specie per chi ama Ayrton Senna - possa costituire un antipasto stuzzicante e inatteso.

Quanto a me, io non ero suo amico.

È vero, lo conoscevo dai tempi del campionato mondiale karting di Le

”

*Secondo me
un pilota può
svelare la parte
umanamente
più bella solo
dopo il ritiro. E
per questo posso
dire che di
Ayrton ci siamo
persi tanto...*

”

La grandezza di un asso

Ayrton festeggia
il trionfo nel Gp
di Monaco 1987 (su
Lotus dotata
di sospensioni attive),
in compagnia
di Alboreto, terzo,
e di Piquet, secondo,
seminascosto

Mans 1978. Lo avevo anche proposto alla Euroracing come mio compagno di squadra per la stagione 1983, organizzai un meeting con Pavanello alla gara di Silverstone, ma lui gentilmente declinò l'offerta. Sono stato collaudatore delle sue McLaren dal 1988 al '91.

Ho tristemente anche partecipato, in qualità di perito del pubblico ministero a tutta la fase istruttoria del processo per il suo incidente.

Ho pianto per la sua morte.

Ma non ero suo amico.

Dopo la sua morte, sono spuntati un sacco di suoi "cari amici" praticamente ognuno che parlasse di lui dichiarava di esserne particolarmente amico, devo ammettere che questo fatto mi infastidiva parecchio. Tutti lo chiamavano per nome, Ayrton qua Ayrton là... e io, in segno di reazione quando parlavo di lui l'ho sempre chiamato Senna. Per non parlare delle speculazioni e illazioni varie che si sono lette più o meno dappertutto. Invece, i pochi suoi veri amici, come il nostro Angelone Orsi, si sono ben guardati dal parlare troppo e dal raccontare le "verità" che sapevano.

Anche se la definizione di amicizia è di per se piuttosto complessa, credo che lui di amici veri ne avesse ben pochi.

Chiedetelo a Johnny Cecotto, quando, dopo il brutto incidente con la Toleman nel 1984, che di fatto ha posto fine alla sua carriera in monoposto, ha ricevuto visite in ospedale e messaggi da tutto il Circus della Formula Uno, meno che dal suo compagno di squadra Senna...

Chiedetelo a Michele Alboreto, uno alla Lotus e l'altro alla Ferrari, con cui ha avuto in pista screzi e vendette da far venire i capelli dritti...

Chiedetelo a Elio De Angelis, che ha dovuto mandare giù bocconi alquanto amari durante la sua convivenza in Lotus...

Chiedetelo ad Alain Prost, con cui la rivalità ha raggiunto livelli mai visti prima, o a Martin Brundle cosa si sono fatti ai tempi della Formula Tre inglese...

Senna, specialmente all'inizio della sua carriera non guardava in faccia a nessuno. La sua parola d'ordine non era "vincere" ma "stravincere" e per ottenere ciò era disposto a tutto.

Non più e non meno di tutti gli altri.

Durante la mia prima stagione in Formula Uno nel 1989, la mia Benetton era forte con il pieno e non molto in versione qualifica, al Gp di Ungheria, dove partire avanti era particolarmente importante, Ron Dennis mi disse «*perché non chiedi ad Ayrton che ti spieghi bene come usare le gomme da qualifica al meglio?*». Così entrai nel Motorhome McLaren, (dove mi sentivo sempre più a casa che in quello Benetton) e glielo chiesi. Lui, come sempre, fu molto gentile e mi spiegò praticamente... niente. Sinceramente ci rimasi un po' male perché ci conoscevo da tanto e avevamo un buon rapporto. E poi, sinceramente non pensavo che mi considerasse una vera minaccia, ma evidentemente... la "guerra è guerra".

Vi chiederete perché dico queste cose? Non è certo mia intenzione diminuire il valore di quel grande, immenso pilota che era.

No. Dico questo perché, come tutti i grandi campioni, anche lui era un... divoratore di avversari. Uno per cui arrivare primo era la cosa più importante di tutte e bisognava farlo e tutti i costi. Non esistono campioni "buoni".

Arrivato a questo punto della mia vita, dopo aver smesso di correre attivamente oramai da dieci anni, ho sviluppato una solida convinzio-



GETTY IMAGES



ne: Solo dopo il ritiro dalle competizioni un pilota diventa veramente se stesso, cioè la persona che è veramente.

Durante l'attività agonistica, non te lo puoi permettere. Ci si veste di una corazza che ti fa apparire diverso da quello che sei, ma che è indispensabile per sopravvivere in un mondo così estremo e competitivo. Non sono ammesse debolezze, non si può mai porgere il fianco. Bisogna sempre abbaiare più forte degli altri per farsi rispettare e prevalere.

Hockenheim 1989, il mio terzo Gran Premio, mi trovo a lottare per le prime piazze, ho raggiunto Thierry Boutsen con la Williams in quarta posizione, lo affianco sul rettilineo e cerco di superarlo alla staccata della terza chicane, in quel punto si va davvero veloci e in due non si entra, io tengo giù, ci tocchiamo, e Thierry finisce forte contro le barriere. Io ero dentro solo per tre quarti, non era un sorpasso proprio pulito e scontato: tenendo giù ho preso un bel rischio. Dopo la gara venne da me furioso (giustamente) e mi disse che ero matto e potevamo ammazzarci tutti e due. «Lo so» pensai, ma gli risposi che se aveva paura doveva cambiare mestiere. Gli stavo mostrando i muscoli, quello era il mio biglietto da visita e mi volevo presentare facendogli vedere che ero uno tosto. Certo che la prossima volta avrebbe alzato il piede invece di tenere duro, se l'avessi alzato io invece, l'avrei dovuto fare sempre.

Ho fatto anche di ben peggio.

Ora non mi verrebbe mai in mente di rifare certe cose. Quasi mi sembra di essere un'altra persona.

Ma queste sono le corse.

Dobbiamo stare attenti nel giudicare i piloti in attività. È quasi come se uno tenesse sempre il casco in testa.

Però, proprio durante il suo ultimo weekend, è stato lui ad andare a trovare Rubens Barrichello in ospedale il venerdì, e il sabato a recarsi sul luogo dell'incidente di Roland Ratzenberger. Lui, non altri. Quando, dieci anni prima, è stato lui a non andare a trovare in ospedale Johnny Cecotto.

All'inizio della carriera è obbligatorio essere un duro, poi con il passare degli anni ed il consolidamento della propria posizione, la vera natura di un atleta viene fuori.

Credo fermamente che Senna era una persona di enorme spessore umano, con un grande cuore e grandi sentimenti e che, una volta smesso di correre, avrebbe "liberato" questo suo vero essere. A dire la verità è stato artefice di tanta beneficenza in vita, con la premura e l'attenzione che non si venisse a sapere. La sua famiglia con la creazione della Ayrton Senna Foundation ha fatto e sta facendo tanto per i bambini.

Sono sicuro che sarebbe diventato uno straordinario esempio e un ambasciatore di bene nel mondo. Specialmente oggi, quando l'umanità ne avrebbe particolarmente bisogno.

Peccato, per una saldatura eseguita in modo maldestro, abbiamo perso molto più che un vero campione!

ALFA ROMEO

ORSI

Quel 1988 dominato

Senna davanti a Prost e poi quasi il nulla. La F.1 di trenta anni fa era praticamente questa, tanto e tale era il dominio della McLaren-Honda Mp4/4 al tramonto del turbo



LA RICORRENZA

Trentennale incandescente

LA CIFRA TONDA DAL PRIMO TITOLO
DI Ayrton È UN BUON MOTIVO PER RIVIVERE
UNA STORIA CALDA, UNICA E INTENSA

DI **MARIO DONNINI**



Trent'anni esatti sono passati da quel 1988 così particolare e dirimente. Un anniversario troppo tondo e importante per non riportarci a quei giorni, a quelle sensazioni, diretti nel cuore di quello snodo epocale che segnò quello che, con abusato senso del didascalico, può e deve essere considerato uno storico spartiacque. Enzo

Ferrari se ne va per sempre e Ayrton Senna diventa per la prima volta campione del mondo di F.1. In due mesi e mezzo cambia tutto.

Non potevamo restare indifferenti, lasciarci scorrere tutto questo come gocce d'acqua sull'impermeabile. Dovevamo far qualcosa. Non dimenticare. Rimembrare. Tornare. Ricreare quei giorni e anche, possibilmente, gran parte della storia di Ayrton perché rievocare su tutto quella laurea iridata significa necessariamente ripercorrere tutto il suo viaggio nelle corse, giacché la sua epopea è fin troppo vissuta, sentita e imbevuta di passione per essere scissa o separabile. O tutto o niente. E allora eccovi tanto. A partire da quel 1988 che chi ama il campionissimo brasiliano in questo 2018 sente come giubileo. data che suggerisce, evoca e raccomanda un viaggio nel tempo, che qui comincia.

Nello scenario che si prefigura all'alba del 1988, se fosse possibile impastare con la creta un uomo giovane che incarna la stessa mentalità di Honda e McLaren, verrebbe fuori la maquette di uno che esiste già. È brasiliano e si chiama Ayrton Senna da Silva.

A inizio stagione, a disturbarlo, sono voci sulla sua presunta e mai provata bisessualità, alimentate dal più feroce rivale, il connazionale Nelson Piquet, roba finita in tribunale. Ma per fermare Ayrton ci vuole altro.

Ha una concezione della vita profondamente spiritualizzata, ma la estrinseca in un solo modo: andando più veloce degli altri. Coniugando stilisticamente quello che fino a un millisecondo prima della sua apparizione in F.1 sembrava inconiugabile: l'aggressività di guida alla pulizia assoluta, che l'asfalto sia asciutto o bagnato non importa. A lui non frega niente.

La terrificante Honda sposa con contratto pluriennale che sa di matrimonio la devastante McLaren. Entrambe sono accompagnate all'altare dalla coppia di piloti più forte – se non più bella, perché il naso di Prost abbassa la media –, mai vista in lizza nella F.1 moderna: Ayrton Senna e Alain Prost medesimo.

E il francese completa stupendamente la combinazione, visto che possiede cervello, senso tattico sopraffino, capacità politica demoniaca e un'energia mentale che gli permette d'individuare le debolezze degli avversari e di polverizzarle col suo pensiero laser.

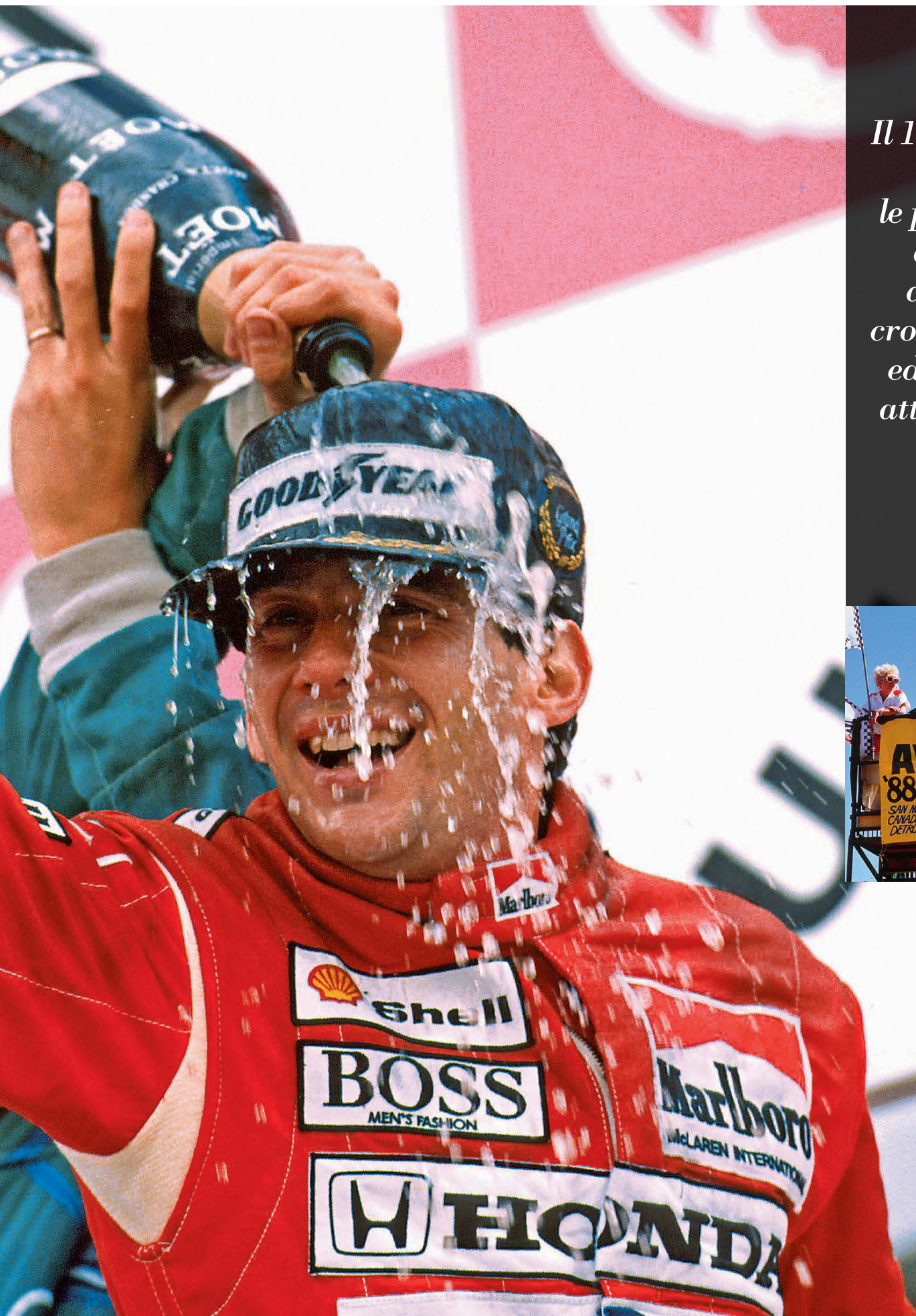
Con Senna ha in comune una sola cosa: la gestione mediatica del potere. Quando parla uno dei due, ti vien voglia di dargli ragione. Dopo che hanno parlato entrambi, il primo anno e mezzo leccandosi e dopo spellandosi vivi – i primi segnali di rottura sono al Gp del Portogallo –, capisci che non ha ragione più nessuno, ma che pirandellianamente la realtà così è se vi pare.

Ma non è questo il punto. La faccenda si pone in termini diversi, perché il poker McLaren-Honda-Senna-Prost diventa in pochissimo tempo il più annichilente, dittatoriale e imprendibile nella storia moderna della F.1. La tetrarchia più power express mai vista dai tempi di Diocleziano e dell'Impero d'Oriente.



Una festa trascinante

La sfiancante sfida col compagno di squadra Alain Prost termina sul podio di Suzuka 1988 con un liberatorio bagno di champagne. Il titolo mondiale è finalmente di Ayrton Senna, su McLaren Mp4/4-Honda



”

*Il 1988 è l'anno
in cui
le potenzialità
di Ayrton
divengono
cronaca, storia
ed energia in
atto. È l'inizio
della sua
leggenda*

”



La Mp4/4 progettata da Gordon Murray in collaborazione con Steve Nichols – che funge anche da fidatissimo ingegnere di pista di Ayrton –, unita ai riprogettati motori Honda V6 turbo a corsa corta, ha un potenziale devastante. Nell'ultimo step della formula consumo, con la capacità dei serbatoi portata da 190 a 150 litri e la valvola pop-off di sovralimentazione tarata a 2,5 bar piuttosto che a 4, la nuova McLaren rappresenta lo stato dell'arte.

Per chi era abbastanza giovane da vedere tutti i Gp della stagione 1988, il ricordo appare contrastante tra sensazioni opposte: esaltarsi per la rivalità interna tra Senna o Prost o deprimersi per la narcolessia della sfida mancata tra le McLaren e le monoposto avversarie.

Nada lotta, non ce n'è. I pacchetti di Marlboro più veloci dell'universo al via sgasano e fanno ciao ciao. Poi se uno dei due piloti ha una sfiga, vince l'altro, se si fanno errori da punti in meno sulla patente come Senna, in gara, al Portier di Montecarlo –, nello svarione più madornale della carriera, dopo aver mostrato sorci verdi to everybody in qualifica – allora trionfa Prost, sennò di solito sale in cattedra Senna.

Dopo un avvio sfortunato, in Brasile, a Rio, quando viene squalificato per aver usato in gara la vettura di riserva mentre per regolamento non poteva più farlo, Ayrton ingrana bene, trionfando nei Gp di San Marino, Canada, Detroit, Inghilterra, Germania, Ungheria e Belgio. Prost replica ghermando la coppa più bella in Brasile, Monaco, Messico, Francia, Portogallo e Spagna. Nelle telecronache Rai Anni Ottanta l'immenso Mario Poltronieri prova eroicamente a vivacizzare quel che si vede, anche se pare tanto d'assistere a una processione laica nella quale le McLaren-Honda sono le icone sacrali e il resto del corteo vien dopo, composto da Case gloriose che in confronto hanno il passo del parroco, della confraternita e dei caramba in alta uniforme. Parliamoci chiaro: se non ci fosse stata l'incomprensione tra Senna e il doppiando Jean-Louis Schlesser alla chicane di Monza, contatto che consegna la vittoria in parata alle Ferrari di Berger e Alboreto a pochi giorni dalla morte del Drake, la stagione 1988 vivrebbe nel monopolio bulgaro della McLaren-Honda.

In questo monomarca il weekend decisivo – per un complicato gioco di scarti – ha luogo in Giappone, a Suzuka, non a caso la Disneyland della Honda.

Poche storie, se Senna vince, è iridato.

Domenica 30 ottobre 1988, il giorno che Senna ha atteso da una vita. Il via è a pista bagnata. Buon segno. I motori ruggiscono, ma quello di Ayrton miagola. Dalla pole, scivola tristemente in 14esima piazza. Festa apparentemente rovinata. Ora ci vogliono testa e palle per rimediare. E Ayrton Senna le ha. Nella prima tornata divora sei avversari, pur avendo perso dieci secondi quasi tombali dal rivale. No problem, "Magic" comincia la caccia disperata. Davanti c'è gente coriacea, ma lui mangia tutti. Al 28° giro, infine, infila Prost. Il resto è passerella trionfale. A 28 anni Ayrton va a vincere la gara e quindi proprio a 28 anni diventa Campione del mondo.

ALTA
SPEED



L'apoteosi di Suzuka 1988

Ayrton taglia vincente il traguardo di Suzuka 1988 e, sopra a sinistra, celebra il trionfo iridato con Alain Prost, Soichiro Honda e un ancor giovane Ron Dennis, patron della McLaren

fotografie ORSI



”

*A 28 anni
Ayrton Senna
vince il Gp del
Giappone 1988
e quindi diventa
campione
del mondo
per la prima
volta nella
sua vita*

”

IL RICORDO PIÙ TRISTE

1° Maggio '94

giorno maledetto





fotografie ORSI



L'INCIDENTE DI AYTERTON NELLE PRIME FASI DEL GP DI SAN MARINO 1994 RAPISCE PER SEMPRE IL CAMPIONISSIMO

Alfa e omega dell'iride. Dopo l'inizio targato 1988, ecco l'epilogo iridato e terreno di Ayrton Senna, nel quale, come vedremo, Autosprint svolgerà ex post la sua parte fino in fondo. Ma andiamo con ordine.

Il pomeriggio del 1° maggio 1994 per la F.1 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 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

Una tragedia devastante

Il personale di soccorso fa tutto il possibile per salvare Ayrton, ma purtroppo non c'è niente da fare, il suo destino è segnato alla curva del Tamburello, nel Gp di San Marino 1994

“
*Il tragico
epilogo
dell'esistenza di
Ayrton diventa
missione
giornalistica
per Autosprint
al fine di svelare
cause e contesto
dell'incidente*
”

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 im-
menso. Il suo settimanale eviterà di speculare nella spettacolarizza-
zione 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 del-
lo sterzo della sua Williams, della quale è divenuto all'improvviso in-
nocente 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 puntuali, del rigore professionale, delle capacità
e del rigore deontologico dimostrato da Cavicchi e Orsi per primi, co-
loro che avevano in mano lo scoop della vita e che preferirono segre-
tarlo in cassaforte sino alla fine dei secoli, perché Ayrton Senna era un
uomo, un campione, un amico, che in quel momento meritava qualco-
sa d'altro e di più. Un supplemento di moralità e affetto, un risarci-
mento esistenziale definitivo alla ricerca dell'ultima verità, dell'ultimo
disperato tentativo di difesa della sua memoria, che nei decenni sa-
rebbe comunque stupendamente riuscito.

E adesso, ventiquattro anni dopo, qualcosa di poetico e irrisolto gal-
leggia ancora nell'aria, tra noi tutti e Ayrton. Come in una storia d'a-
more 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, re-
galando un senso di serena enigmaticità, dell'incompiutezza di una
celeste corrispondenza che sentiamo insopprimibilmente di voler col-
mare e onorare.

È stato il campione più mediatico, poliglotta, financo sgradevolmente
sincero e puntualmente vero delle corse vissute dal Villaggio Globale
dei media. Era bello, buono non a tutti i costi, caldo, mistico, vulnera-
bile, 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.

Così 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 semplici nuovi contatti con Ayrton Senna, pretesti idealmente
aggreganti per riprovare la sensazione unica d'avere un debito emoti-
vo 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.



***Le cause
dell'impatto***

Un incidente
apparentemente
assurdo e impossibile
da spiegare con un
errore di guida.
È da qui che parte
l'indagine di Autosprint
che avrà clamorosi
sviluppi, suscitando
clamore e anche tante
resistenze



Cavicchi e la Golden Age

AYRTON SVELATO DAL DIRETTORE
DI AUTOSPRINT CHE VISSE TUTTA
LA SUA PARABOLA IRIDATA VINCENTE

Alla voce Ayrton Senna, non si può non ascoltare e gustare Carlo Cavicchi, classe 1947, per tre lustri direttore di Autosprint - dal quale è uscito nel 1999 -, poi al timone di SportAutoMoto e Quattroruote, in una carriera impreziosita anche dall'esperienza di inviato sui campi di gara nell'era dei rally ruggenti.

Un giornalista legato a Senna in vita, tanto da pubblicare su di lui un libro di successo, "Senna Vero" e, indissolubilmente, vedremo perché, financo la sua scomparsa.

«Dai, fammi subito togliere una soddisfazione - debutta pimpante Cavicchi - nel dualismo con Prost ero per Senna in un periodo nel quale i colleghi erano quasi tutti prostiani o pro Piquet. Ayrton aveva dei difensori, certo, per esempio Zigliotto di Rombo, ma la gran parte degli altri si manifestava "contro" e sai perché? Perché lo stesso Ayrton non li fumava».

- Be', direttore, la dica tutta, su...

«Certo, nell'anima ero manselliano scatenato. A Nigel gli avevo perfino coniato il soprannome di "Leone". Consideravo Mansell l'erede di Villeneuve, perché in gara faceva ciò che io e tanti potevamo solo sognare di fare o vedere, visto che nelle vesti di pilota mi comportavo deludentemente da raziocinante prostiano. Però Senna era fortissimo, intelligente, intenso, diverso e non potevo non stimarlo immensamente. Sensazioni che la conoscenza diretta rese più forti e definite».

- Senna era già legato a Cavicchi come persona o in quanto potente direttore di Autosprint?

«Guarda, non so se lo fece per calcolo, di certo era uno che non lasciava giù niente. Però Ayrton era uno vero, anzi, verace, quindi nei rapporti non recitava, ci metteva se stesso. Ecco, penso che si possa essere astuti senza essere furbi e Senna ne resta la prova. So solo che quando veniva fotografato nel suo ufficio, tra i premi in evidenza alle sue spalle, c'erano sempre e solo i tre Caschi d'Oro iridati assegnatigli da Autosprint»

- Il link tra lei e Ayrton fu il fotoreporter di As Angelo Orsi, vero?

«Sì, con Angelone aveva un rapporto privilegiato, di stima e forte amicizia. Ayrton si presentò per la prima volta nella redazione di Auto-

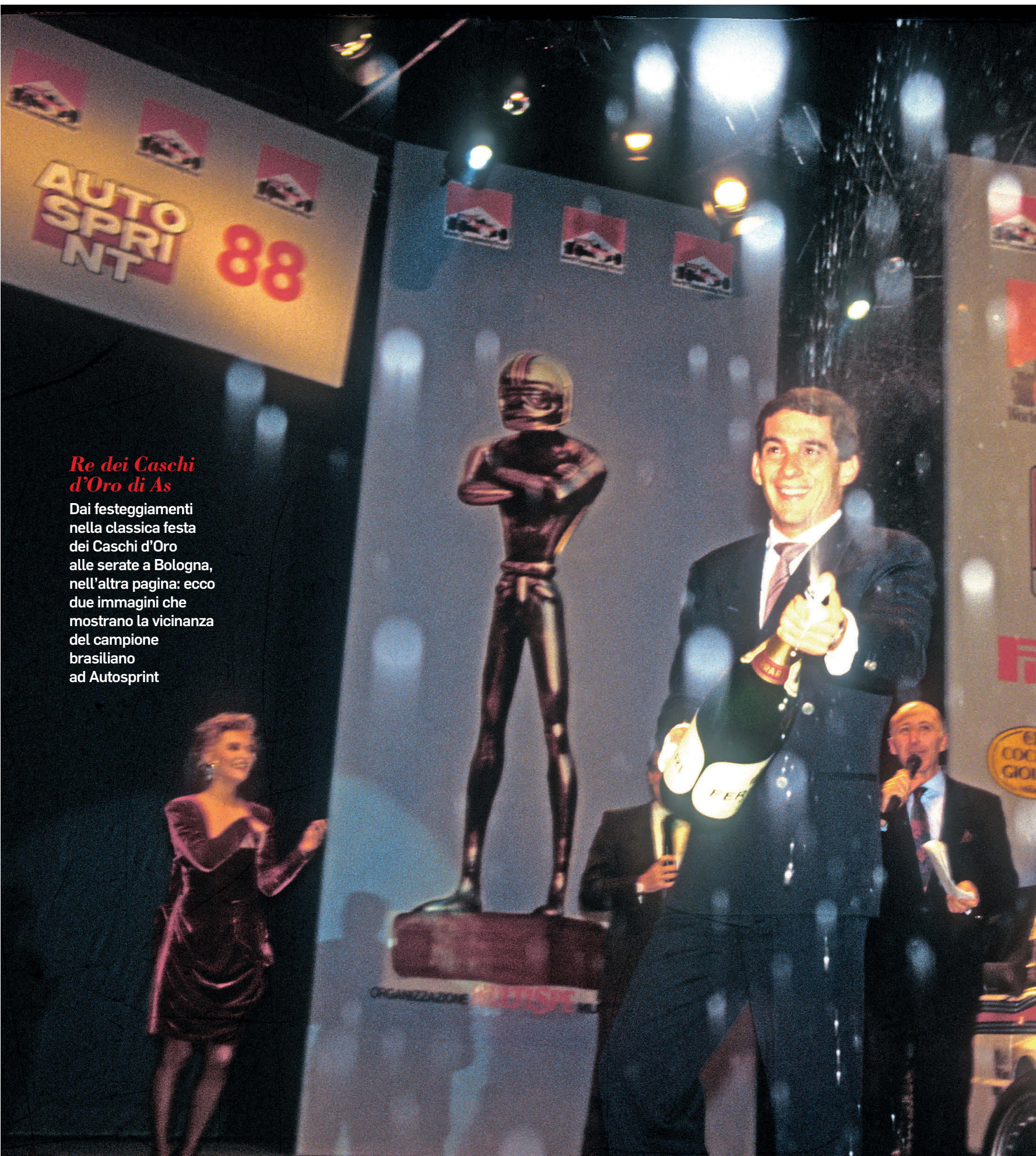
Senna lettore di Autosprint

A partire dal 1985 entrando alla Lotus Ayrton trova il primo ingaggio in un team vincente. Eccolo in tuta Jps, durante un attimo di relax, leggere avidamente Autosprint che lo considera da subito uomo copertina



***Re dei Caschi
d'Oro di As***

Dai festeggiamenti
nella classica festa
dei Caschi d'Oro
alle serate a Bologna,
nell'altra pagina: ecco
due immagini che
mostrano la vicinanza
del campione
brasiliانو
ad Autosprint



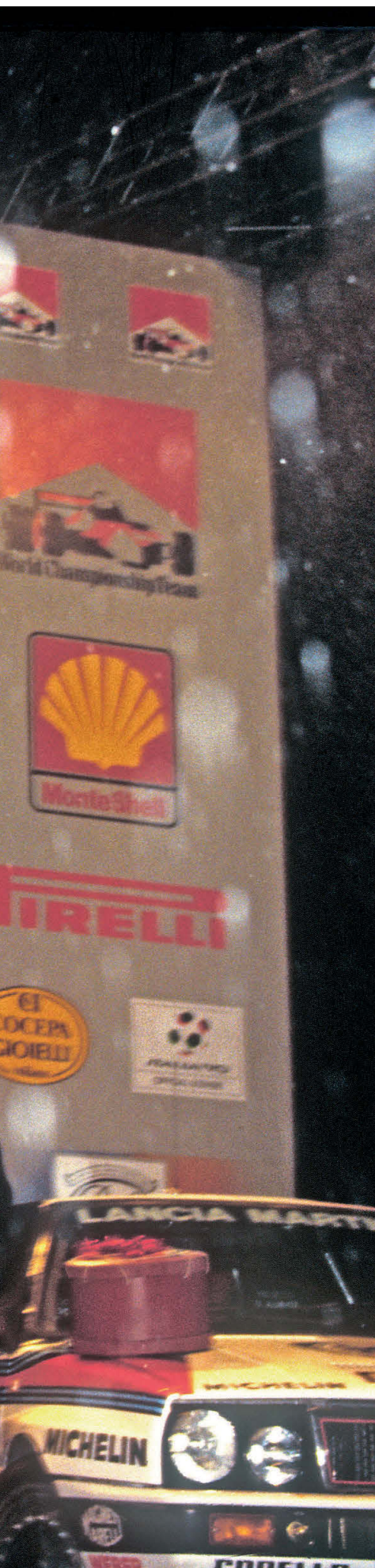


foto grafie ORSI



sprint che era un ragazzo, nella prima metà degli Anni Ottanta, con una valigetta colma di adesivi e comunicati, per autopromuoversi. Lo fumammo in pochi. Era uno dei tanti, ma aveva le idee tremendamente chiare. Sarebbe tornato».

- Tanto che nel 1989, in occasione del test pre Gran Premio a Imola, voi tre usciste la sera, a Bologna, per assistere a una partita di basket, la semifinale di Coppa Italia Caserta-Virtus, al PalAzzarita.

«Ad attirarlo era Oscar Schmidt, il cecchino brasiliano che giocava a Caserta. Ayrton voleva parlargli, scattarcisi una foto insieme, ma non glielo consentirono, perché dissero che nel pre-partita ciò l'avrebbe deconcentrato. Ma scherziamo? Roba da non credere. Sarebbe stato bellissimo per promuovere il basket italiano e invece...».

- E poi?

«Poi, finita la partita, andammo a cena al ristorante Bitone. Uscimmo anzitempo, perché Ayrton temeva la folla. E una volta a tavola si mostrò gradevole, intelligente, dalla fortissima personalità, aperto, pur senza essere né introverso né estroverso. E prevalentemente monotematico: parlava solo di macchine. Comunque non se la tirava. Non se la tirava per niente».

- Come valuta Ayrton nella storia della F.1?

«Dare giudizi assoluti sarebbe folle. Ciascun pilota corre e vive nella sua epoca. Detto questo, nella sua era Ayrton fu il più forte, punto. Bravo, completo, perfetto. Vinse tre titoli e la sua resta una storia spezzata, perché avrebbe potuto conquistarne altri tre o quattro, chi

”
Gustammo
insieme
la semifinale
di Coppa Italia
di basket
al PalAzzarita
di Bologna.
Fu un momento
bellissimo

”

“
*Autosprint
si è sempre
e solo battuto
per fare
emergere la
pura verità
sulle cause della
morte di
Ayrton. Glielo
dovevamo*
”

lo sa?».

- Fu anche il più amato?

«Dai tifosi sì, dai potenti no. Ne aveva pochi a favore. Aveva il suo carattere e faceva sgarbi in pista. Enzo Ferrari, già molto anziano, poco prima della fine, si interessò a lui. Fu Ayrton a rivelarmi d'essersi recato in gran segreto a Maranello, senza dirlo ufficialmente alla stampa italiana. Un'altra cosa che poi scontò. I due miti si conobbero, si fiutarono e la cosa finì lì».

- E Senna in rapporto a Imola?

«Sono e restano due entità grandi, a prescindere l'uno dall'altra. Imola è nella storia. I primi a vincerci in gare di F1 non valide per il Mondiale furono Clark e Lauda. Questo dice molto. La pista era fantastica. La Tosa, ai tempi di Nanni Galli, era la curva per eccellenza, poi le cose sono cambiate. Posso comunque dire che Imola era un tracciato e al tempo stesso un luogo speciale, per Ayrton. E per me, negli anni, si rivelò l'occasione per andarci a cena insieme a Orsi e fare il punto del momento. Pasti frugali, specie all'Hotel Donatello, ma occasioni di dialogo intenso e mai banale».

- Le ultime parole di Ayrton con lei?

«Chiamò prima del week-end del primo maggio, dicendomi: "Mi spiace, ma stavolta non ci vedremo, perché sono incasinato". Sapevo che aveva problemi con la Williams e con la morosa, capii il momento e ci salutammo cordiali».

- Non le chiedo dov'era lei, il primo maggio 1994, perché lo so, visto che stavamo guardando insieme il Gran Premio di San Marino, nel suo ufficio, ad Autosprint.

«Il giorno della gara stavo in redazione, per avere in mano il timone e partire subito col giornale. Il resto lo fanno tutti».

- Quel suo Autosprint, subito dopo la scomparsa di Ayrton divenne un punto di riferimento a livello mondiale per capire e scoprire le cause di ciò che era successo davvero, al Tamburello.

«Fu un momento particolare, triste ma anche indimenticabile. Intuimmo subito che il tragico incidente non poteva essere stato causato da un errore di guida e le immagini del piantone estratto dall'abitacolo e danneggiato ci misero sulla pista giusta, ma tutto si dimostrò difficile».

- Lo spieghi...

«Fammi levare un sassolino dalla scarpa, ventiquattro anni dopo. Tutti ci davano addosso, dicevano che era una follia pensare che avesse ceduto il piantone dello sterzo, avevamo i soggetti forti contro, mi beccai quattro-cinque querele, perfino il mio editore era perplesso e la sera, tornando a casa, mia moglie Ippolita, ragionevole, mi chiedeva: "Carlo, ma chi te lo fa fare?". Be', rispondevo e rispondo che me lo facevano fare il rispetto per Ayrton, l'amore per il mio mestiere e la voglia di verità. Per sei mesi, ricordi? uscimmo in copertina con il bollino che raffigurava il piantone rotto, con la scritta "vogliamo la verità", E alla fine, verità fu. Un lavoro di inchiesta rischioso, corale e immane, portato avanti grazie anche a Franco Nugnes e Angelo Orsi. E ancora oggi, più di vent'anni dopo, non è importante che abbiamo vinto noi, ma che ad affermarsi nell'opinione pubblica mondiale è stata la verità. La pura verità dei fatti. Io, Autosprint, noi tutti, ad Ayrton glielo dovevamo».

**Senna in visita
ad Autosprint**

Ventiquattre a portata di mano, occhiale scuro e un sorriso: è lo spirito aperto e gioviale con cui Ayrton, a inizio carriera nel mondiale veniva a far visita alla redazione di Autosprint, alla Conti Editore, presso San Lazzaro di Savena, Bologna







Orsi e l'amicizia col campionissimo

VALENTE REPORTER DI AUTOSPRINT IN TRE DECADI, ANGELO È VICINO AD AYRTON DAL 1984. E QUI LO RACCONTA COME NON MAI

Angelone Orsi is a F.1 legend. What else? Magari George Clooney lo descriverebbe così, certo è che il fotoreporter di Autosprint tra i più autorevoli militanti in F.1, martedì 23 gennaio 2018 ha compiuto i 70 anni e, per una volta, il regalo ha deciso di farlo lui a noi. Accettando d'andare oltre la leggenda, l'ipotizzato, l'immaginato e il narrato e raccontando, semplicemente, la sua storia così preziosamente legata a quella di Ayrton Senna.

- Facciamo due conti. Quanti gettoni presenza hai staccato nei Gp di F.1?

«Con continuità, ti dico 409: dal 1984 al 2006, saltando solo Italia 1991 per un'operazione alla cistifellea, sennò sarei andato pure lì. In altre parole, resto nel Circus dal debutto di Senna nei Gp, con la modesta Toleman-Hart, fino alla gara d'addio di Michael Schumacher al volante della Ferrari».

- Quindi a spanne, contando un centinaio di gare qua e là, più quelle della maturità, siamo più o meno a cinquecento Gp, no?

«Tengo buono ufficialmente il mio 409, ma, sì, dai, in realtà son di più...».

- La parte fatata di questa tua esperienza?

«Girare il mondo in lungo e in largo, per decenni. Conoscere luoghi e persone capaci di destare meraviglia. Assaporare una vita - la mia stessa vita - con una prospettiva allargata, intensa, spiritualmente arricchita e maturante. Al di là delle corse ma anche grazie alle corse, coniugando le mie passioni, foto e motorsport. Più di questo non potevo sognare e l'ho visto trasformare in realtà».

Un rapporto stupendo

A lato e sopra: due intense strette di mano, una sola, fortissima e intensa amicizia. Era il rapporto che univa Ayrton Senna al nostro Angelo Orsi



“
Ovunque
andasse Ayrton
tendeva
a ricreare
un covo caldo,
un nucleo
che potesse
surrogare
l'ambito
della famiglia
”

- E l'aspetto negativo? Cioè, il costo umanamente pagato per inseguire la favola tua?

«Sai, vivi che sei un cane randagio. I duecento giorni fuori, ogni stagione, alla lunga pesano, perché li sottrai alla famiglia, a moglie e prole. Quello è il vero e unico prezzo».

- Angelo, adesso facciamo un gioco serio. Il personaggio più importanti che hai incontrato nella tua vita in F.1?

«Numero uno, Ayrton Senna».

- Sviluppa il tema.

«Lo conosco di persona nel 1983, perché in redazione i colleghi Ficarella e Bombara mi fanno una testa così, descrivendo e magnificando la bravura di questo brasiliano poco più che ventenne, il quale sta facendo sfracelli in F.Ford e in F.3, col passo da futuro campione del mondo di F.1. Tra noi si instaura da subito un feeling e in pratica dall'84 in poi, anno del suo esordio in nei Gp su Toleman, lavoriamo insieme. E l'affinità diventa apprezzamento vero, affetto forte, reciproco. Ero e era un fratello maggiore. Con Ayrton funzionava così: niente mezze misure».

- Spiegati meglio.

«Vedi, lui era uno che tendeva a ricreare ovunque andasse un covo caldo, una cerchia selezionata, un nucleo che ricostruisse, surrogando, l'ambito famigliare. Era stato così in Italia ai tempi del kart, così in Inghilterra quando viveva praticamente con Mauricio Gugelmin e la moglie e la stessa cosa era avvenuta più tardi, in F.1. Così non ero uno col quale aveva dei rapporti professionali, no, molto di più. Facevo parte della sua famiglia, nel Circus».

- Il pregio migliore di Senna?

«La semplicità».

- Il difetto peggiore?

«Ti rispondo in modo ambivalente: la voglia di diventare il numero uno a tutti i costi, ma se questa cosa la vedi come elemento motivazionale propulsivo, ecco che diventa un pregio stupendo. Dipende tutto da come la leggi, ecco».

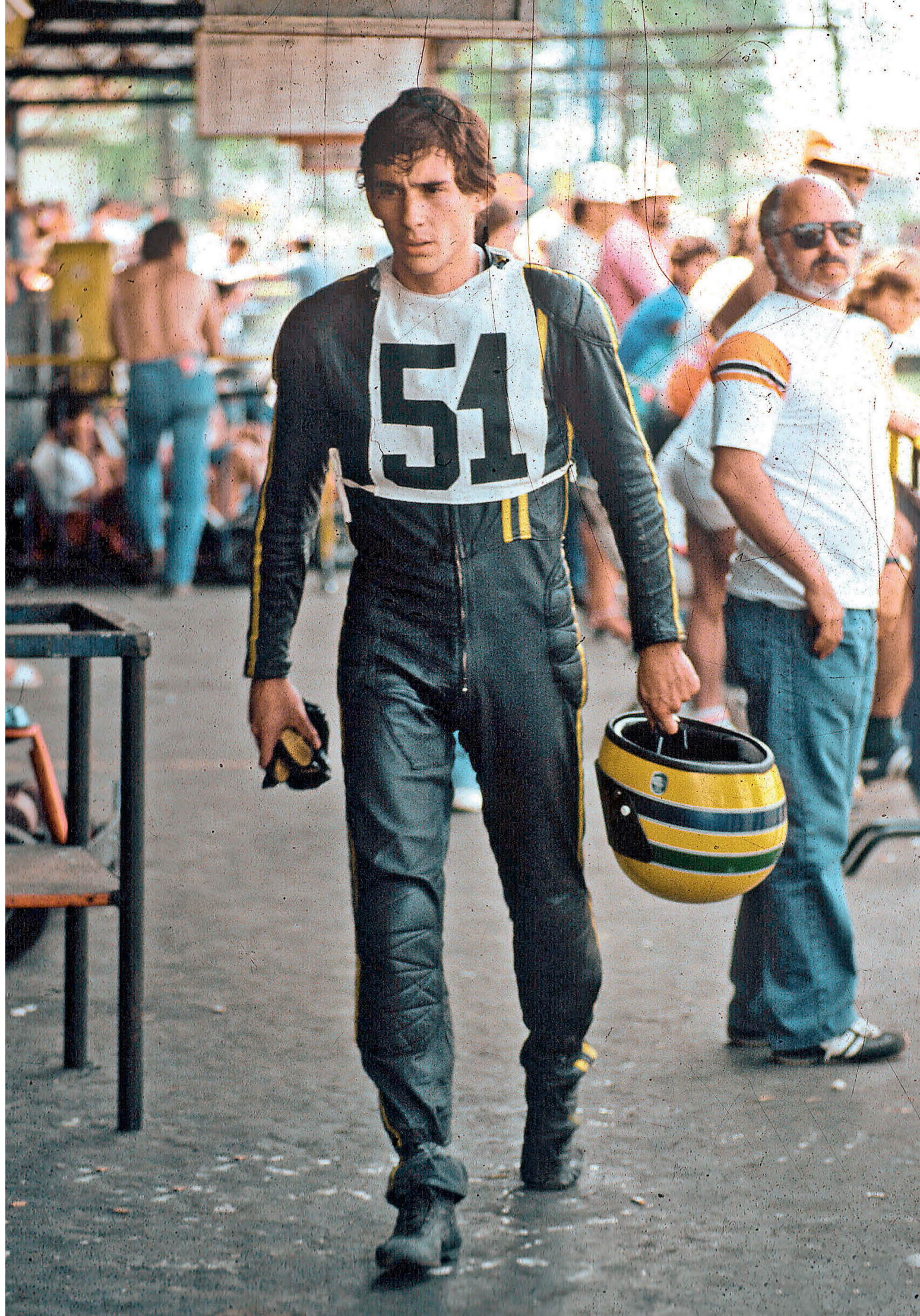
- Cosa puoi dire di Schumi, dal tuo punto d'osservazione così particolare, diretto e privilegiato? E come lo puoi confrontare con Senna?

«Michael voleva a tutti i costi, sul piano sportivo e non solo, duplicare, clonare e quindi superare Ayrton Senna. Schumi in F.1 da pilota e campione è stato grandissimo personaggio, pervaso da determinazione ma allo stesso tempo resta molto diverso da Ayrton. Perché in tutto e per tutto tedesco, quindi dotato di un carattere più freddo, chiuso, meno solare rispetto a Senna. E per certi versi schivo, non portato naturalmente al contatto con la gente, che comunque Schumi ha sempre accettato con cortesia, ma con meno feeling, rispetto a Ayrton. Non è un pregio o un difetto, una colpa o un merito di nessuno dei due, ma, credo, una realtà di cui tener conto. Per contro, entrambi erano uguali nell'attenzione e nella cura che mettevano nel lavoro ai box, passando ore e ore insieme ai meccanici».

- Angelo, hai vissuto le parabole di Ayrton e Michael mancando però d'assistere a un qualcosa che non vedremo mai: il confronto agonistico diretto prolungato, compiuto e definitivo tra i due. Che peccato... Forse, a oggi, è l'enigma insoluto più sofferto nella storia moderna della F.1. Cosa puoi fare per dare il tuo

Speciale fin dal kart

Anche se come Schumi non sarà baciato dall'iride in kart, Senna fin dagli inizi rappresentava un campione speciale, ipercompetitivo e dallo sguardo magnetico





contribuito a questa parte solo immaginabile della storia, alla distopia mancata che avrebbe visto i due in lotta per un quinquennio di fuoco, forse sino al tramonto del secondo millennio?

«Il duello diretto in effetti è stato solo sfiorato. A partire dalla tampinata di Schumi inflitta a Magny-Cours 1992. Sarebbe stato fantastico vederli duellare a parità di macchina, così come avevano fatto Ayrton e Prost nel biennio 1989-1990 su McLaren, quando capimmo chiaramente chi dei due ne aveva di più, sia in prova che in gara. E poi, anche contando i due anni di Prost in Ferrari, il risultato è semplice quanto inequivocabile: 3-1 in favore di Senna sul francese. Quanto a Senna vs Schumi, sì, sono d'accordo, ci siamo persi almeno tre anni di lotte stupende, minimo dal 1994 compreso al 1996».

- Limitiamoci al 1994. Mettiamo che Ayrton percorra il Tamburlo bello tranquillo e la storia pigli una piega gioiosamente diversa. Come va a finire la stagione?

«Finisce con Ayrton campione del mondo per la quarta volta. Perché perfino il pur bravo Damon Hill quell'anno sfiora il titolo, nella realtà reale. Con una Williams Fw16 nel frattempo meno critica e cresciuta, tanto da far meglio nella seconda parte dell'anno della Benetton di Schumi, che, tra penalizzazioni, squalifiche e problemi vari, aveva perso terreno e punti, fino all'epilogo di Adelaide. Finale che con un sereno eufemismo mi limiterei a definire discutibile. Visto il comportamento di Michael che butta fuori dalla gara e dalla corsa per il titolo il rivale. Ecco, con Ayrton questo non sarebbe successo. Direi che "Beco" avrebbe chiuso i conti con Schumi in modo diverso, a suo favore e evitando l'insidia».

- Parli solo del 1994 o vai oltre?

«Cosa vuoi che ti dica... La parte affascinante della storia dice che Senna dopo un breve ciclo in Williams era pronto a iniziarne uno nuovo in Ferrari. Non erano mica casuali i ritorni in Rosso di Ascanelli e Stepney, per gettare le basi all'arrivo del campione brasiliano».

- È una visione ricca di fascino e suggestione. In realtà il ciclo della rinascita Ferrari nella seconda metà degli Anni '90 avrebbe potuto contare su Senna come attore protagonista, mentre il destino fece sì che tale parte venne poi recitata da Schumi. È come se il 1° maggio 1994 avesse tragicamente rappresentato uno snodo esistenziale, una sliding door che vide un campione morire e l'altro vivere, sublimarsi e prendere il posto dell'altro, financo in Rosso...

«Guarda, tu stai correndo con le parole e non so se quello che hai detto va oltre l'aspetto descrittivo puro. Voglio restar sul concreto, limitandomi però a sottolineare un dato significativo e quasi inquietante che non ti dà certo torto: ricorda, la prima delle sue 68 pole Schumi la ottiene a Montecarlo 1994, cioè nel primo weekend in cui Ayrton non c'era più. Prima Michael non era mai partito al palo in vita sua, in F1. È un fatto, non un'opinione. Voglio dire che da quel giorno in poi in effetti il tedesco seguì la rotta che in origine sembrava tracciata da e per Senna. Con Ayrton vivo, il ciclo di Schumi in Ferrari presumibilmente non sarebbe esistito o non avrebbe avuto luogo con quei tempi e in quella modalità. Questo è certo. Ma è una cosa che non aggiunge o toglie nulla a entrambi, che restano due supercampioni».

- Il Gran Premio più bello cui hai assistito?

«Donington 1993, con la rimonta capolavoro di Senna al primo giro,

”

Ci siamo persi la parte più affascinante della storia possibile. Perché, dopo la Williams, Ayrton voleva aprire un ciclo con la Ferrari

”

Pigliatutto anche in F.3

A lato, Ayrton ai tempi della F.3, nel 1983, anno in cui diventa campione nella serie britannica, riuscendo ad avere ragione di Martin Brundle



GETTY IMAGES

“
I grandi
campioni hanno
un istinto
speciale e si
fiutano subito,
l'uno verso
l'altro. Andò
così anche
tra Senna e
Schumacher
”

sul bagnato. Prima della gara gli avevo confidato che non sapevo scegliere la curva nella quale andare e lui mi aveva detto: "Parto un po' dietro, stavolta, mettiti vicino all'ultima, ché ti faccio una sorpresa". Pronti-via, lui piazza una rimonta da leggenda, giunto davanti a me supera alla stragrande Prost e si issa al comando. Era stato di parola e non l'avrebbero più ripreso, quel giorno. E io avevo la storica foto sperata!».

- La tua foto più bella?

«Domanda difficile. Ti dico Gugelmin capovolto al via del Gp di Francia 1989, perché con quello scatto intitolato "Volare!" ho vinto il World Press Photo per la foto sportiva, sponsorizzato dall'Adidas. Poi metto il reportage su Senna alla sua prima vittoria F1, a Estoril 1985 e anche gli scatti fatti presso il tunnel di Montecarlo nel weekend di Gp del 1992. Ayrton al box mi disse: "Angelo, guarda che spanciamo tutti, in quel tratto, e facciamo un oceano di scintille mai visto. Va là e scatta, vedrai che foto uniche!". Era vero. Certe volte bisogna saper ascoltare... Poi, sempre nel 1992, la foto dello stesso Ayrton al Loews, dopo l'insperata vittoria su Mansell: "Aspettami alla Vecchia Stazione, Angelo, ché se vinco ti faccio scattare un'immagine eccezionale". E infatti giunto in quel tratto nel giro d'onore, mi venne incontro e alzò le braccia, regalandomi una gran bella immagine. Poi, purtroppo, non posso non citare la mia foto al piantone dello sterzo rotto sulla Williams di Ayrton, subito dopo l'incidente».

- Tocchi un nervo scoperto per tutti e soprattutto per te: la fine di Senna.

«Avevo un grande amico e la sorte ha voluto che lo fotografassi mentre stava morendo. Una cosa assolutamente terribile, a pensarci. Ma in quel momento non potevo né dovevo fare niente altro. È vero, ho perso un amico, il dolore lo sento ancora e forte, ma non posso in

Confronto subito vibrante

Magny-Cours 1992: presa una tamponata da Schumi nel Gp di Francia, a gara fermata Senna, sopra, si va a chiarire in modo piuttosto animato col tedesco, impartendogli una lezione di guida con tanto di predica. E sarà solo l'inizio di un confronto nel quale non mancheranno sviluppi molto vibranti, nell'altra pagina



fondo stupirmene, perché sui pass c'è scritto da una vita: motorsport is dangerous. Le corse sono e restano pericolose».

- Angelo, eri il solo al mondo ad avere gli scatti di Senna orrendamente ferito alla testa dal frammento della Fw16. Roba che in un mondo orripilante qual è quello dell'informazione sensazionalistica poteva essere definita la foto del secolo, capace di far diventar ricco fuori e poverissimo dentro colui che l'avesse divulgata a rilevanza planetaria. Tu no. Tu l'hai occultata per sempre.

«Fu una decisione presa di concerto col Direttore Carlo Cavicchi. Le terribili immagini di Ayrton col capo offeso, viste dalle diapo al proiettore, lo colpirono molto, ma lui disse subito: "Ecco, se questi due o tre scatti li togliamo dalla circolazione, farà lo stesso, anzi, meglio ancora". E così Autosprint non badò alla facile cassetta mostrando l'orrore, ma preferì fare giornalismo, ipotizzando prima e rivelando poi, i reali motivi che avevano portato all'incidente mortale del campionissimo. Credo fu una grande lezione di giornalismo e una bellissima vittoria della redazione e di chi la dirigeva».

- Racconta una storia su Ayrton alla quale hai assistito solo tu.

«Vanno bene una solo su Senna e l'altra pure con Fangio?».

- Direi che poteva andar solo peggio.

«Okay, allora comincio da Fangio. Adelaide 1989, in Australia, subito dopo la collisione di Suzuka che ha consegnato il mondiale allo scaltro Prost. Già in Giappone nel dopo gara ho cenato con Ayrton in quello che definisco il pasto più muto della mia vita. Sono passati alcuni giorni e mi trovo nella camera del brasiliano, al 13° piano dell'Hilton, quando sentiamo bussare alla porta e lui sorridendo mi fa: "Apri e vediamo chi è". Wow, Juan-Manuel Fangio. Il leggendario argentino entra cordiale, aperto e sincero. Con Ayrton parlano e, giunto al punto

”

La cosa che colpisce è che, per certi versi, dopo la morte di Ayrton, Schumacher praticamente a tutti gli effetti prese il suo posto

”

”
Credo
che l'inizio
gara di
Donington 1993
rappresenti uno
degli spettacoli
più incredibili
e entusiasmanti
della Formula
Uno moderna
”

della faccenda, gli dice: "Ho visto il Gran Premio del Giappone e ti dico che non devi rattristarti per quello che è successo. Sei tu il numero Uno. Meriti un solo consiglio semplice, da uno come me: adesso devi solo scegliere ogni volta la macchina migliore, poi va' in pista e vinci. Ciao, hombre"».

- E una. Adesso vai con Senna protagonista.

«Montecarlo 1989, Fiorio vuole Ayrton in Ferrari. A tutti i costi. Allora mi avvicina e chiede di combinare un incontro il venerdì pomeriggio del Gp, quando le F.1 non girano a Monaco, a casa del brasiliano, presso lo Houston Palace, dietro al Portier. Così vado a prendere Cesare in gran segreto, alla Rascasse, e lo porto a destinazione. Fiorio e Senna si parlano pochi minuti e l'assenso di massima c'è già. Senna - che mi confessa ridendo: "Il tuo amico italiano è uno diretto: dopo tre secondi mi ha chiesto: vuoi venire a correre per noi?" - è disponibile ad andare alla Ferrari per il 1991. Il colpo del secolo. Poi in Brasile nel 1990 viene steso il precontratto vero e proprio, con l'annuncio previsto la domenica del Gp di Francia 1990. Ma quel giorno vince Prost e così Fiorio chiede di aspettare per concludere l'affare. Si va in Inghilterra. Alain trionfa ancora e torna alla grande in corsa per il mondiale. Non solo: viene a sapere che Senna sta per firmare il contratto vero e proprio con la Rossa, così piazza un gran casino in Fiat per difendere la sua posizione. Con un titolo in ballo, il francese ha il coltello dalla parte del manico e alla fine si sceglie di far sfumare l'accordo con Ayrton, per puntare al mondiale con Alain. Che poi come noto lo stesso Ayrton chiuderà la partita centrandolo alla prima curva di Suzuka e così vendicando il finale del 1989, ma il suo passaggio alla Rossa è destinato a non concretizzarsi mai più nella vita».

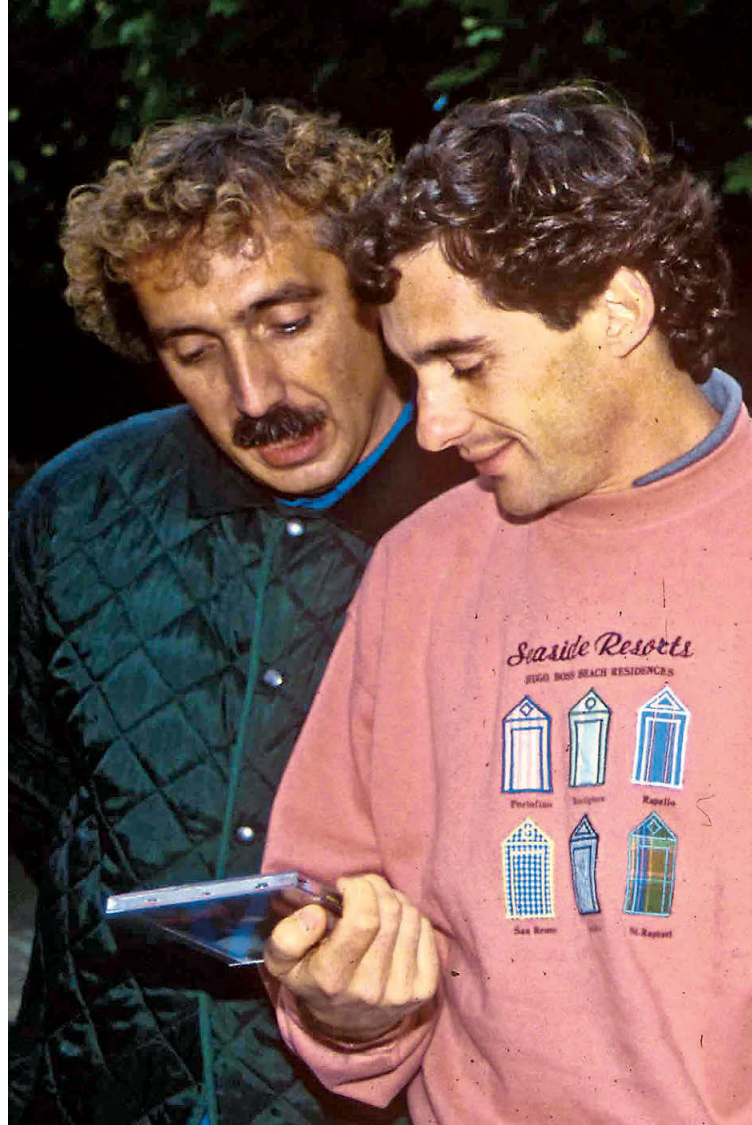
ALBERTO

Patrimonio preziosissimo

Sotto, Senna passa Prost, umiliandolo, a Donington 1993. A destra, Ayrton con Angelo Orsi, che si nota dietro la rete durante le fasi di soccorso subito dopo il tragico incidente di Imola 1994, nell'altra pagina, in basso



ORSI



Allievi e l'uomo chiamato Ayrton

UNA FIRMA STORICA DEL GIORNALISMO
RIPERCORRE SENZA FILTRI TUTTA LA VICENDA
SPORTIVA E PERSONALE DI SENNA

Il 1988, quaranta anni fa, è la stagione della prima, vera chance iridata di Ayrton, passato dalla Lotus alla McLaren in coabitazione, scomoda ma per ora vivibile, con l'accreditato bicampione del mondo Alain Prost. I due hanno a disposizione l'arma totale, la McLaren Mp4/4, frutto del progettista Gordon Murray e spinta dall'ormai quasi imbattibile turbo Honda V6. L'annata, Monza a parte - per un inconveniente di Senna nel doppiaggio a Jean-Louis Schlesser alla chicane, che dà via libera alla Ferrari di Berger e Alboreto, sarà un monologo infinito della coppa McLaren, con tanto di verdetto finale a Suzuka, dove Senna rimontante va a vincere assicurandosi il primo, agognato e meritatissimo titolo mondiale.

Inoltre, il giorno 1 maggio 1988, sulle rive del Santerno, a Imola, comincia l'era, il regno di Senna.

Quel giorno, come oggi, tra gli inviati più accreditati del mondo dei motori, c'era e c'è Pino Allievi, più di cinquecento Gran Premi all'attivo tra la Gazzetta dello Sport e Rai, in una militanza autorevole e appassionata che sfiora il mezzo secolo, divisa affettivamente tra auto e moto, l'altro suo grande amore.

Parlando con lui di Senna, è come aprire una pagina calda e sepiata dell'album di famiglia.

«Ayrton era uno intelligente - ricorda Pino con ammirazione -. Ci potevi anche litigare, ma era bello e stimolante avere un rapporto con lui. Certo, la simpatia era un'altra cosa, lui aveva il fascino dell'uomo che sa usare la testa. Sempre. Ascoltava la domanda concentratissimo, ci pensava un attimo e la risposta che dava non era mai banale. Proprio nel 1988 la Honda aveva diffuso un prontuario per i suoi sottoposti con le cento risposte consigliate da fornire alle domande della stampa. Ecco, penso che Ayrton fosse uno dei pochissimi che non aveva né il bisogno né la voglia di seguirlo. Perché lui sapeva ragionare, interloquire, elaborare pensieri creativi: con lui dialogare era sempre una sorpresa, un flusso di concetti ricco di spunti arricchenti».

- Okay, Pino, comunque diciamola tutta: nell'intimo non è che tu fossi senniano dichiarato.

Un campione subito al top

Ayrton in una posa spensierata, in sella a un ciclomotore, nel porto di Montecarlo a metà Anni' 80



”

*Ayrton Senna
non era uomo
da mediazioni
o da posizioni
sfumate, anche
con i giornalisti:
o eri con lui
o ti trovavi
contro
di lui*

”



SUTTON-IMAGES.COM

«No, no, io ero prostiano, un po' perché Alain era arrivato in F.1 prima e avevo fatto in tempo a conoscerlo bene, un po' perché il francese a sua volta incarnava bene il connubio tra capacità di guida e intelligenza pura, quindi per anagrafe e formazione lo sentivo vicino».

- E questo con Senna non era certo un bel lasciapassare, specie quando di Prost divenne, appunto nel 1988, compagno e rivale, in seno alla McLaren...

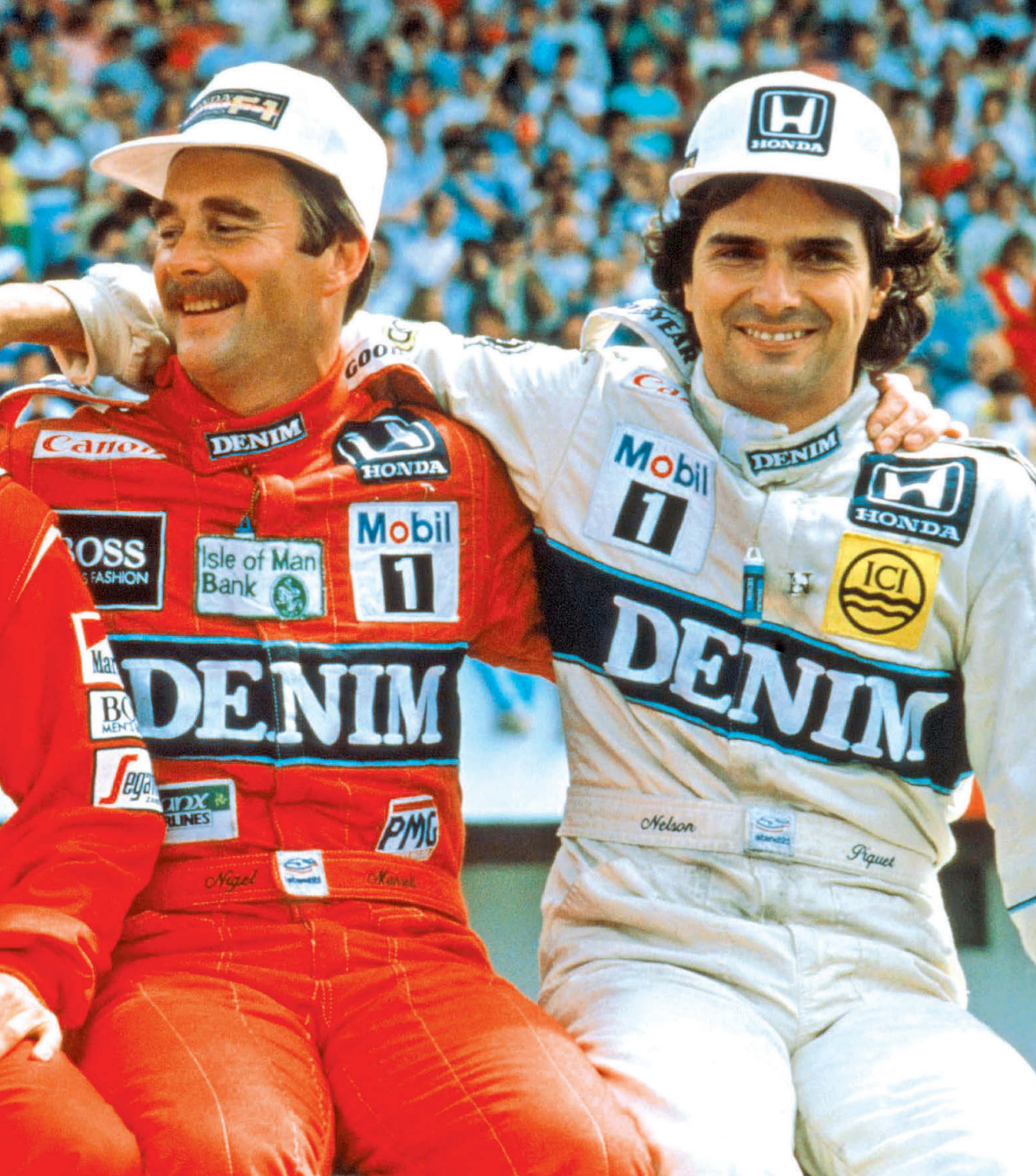
«Senna era un assolutista. O eri con lui o eri contro di lui. Malgrado avessi le mie idee e le mie preferenze, mi sono sempre sforzato di essere obiettivo e di mantenermi il più distaccato possibile. Questo non mi è riuscito solo nei confronti di Tambay e Lauda, due piloti-personaggi che sinceramente ho apprezzato sopra tutti gli altri».

- Tornando ad Ayrton, come viveva le trasferte italiane e, in particolare, Imola?

«Adesso è facile dire che lui amasse Imola. In verità penso che non gli interessasse più di tanto dove correre: per lui tutti i circuiti assegnavano nove punti per la vittoria, quindi non gli cambiava granché.

Un poker d'assi fantastico

Undici titoli mondiali in una manciata di metri quadrati: da sinistra, Ayrton Senna, Alain Prost, Nigel Mansell e Nelson Piquet. L'immagine risale alla stagione 1986, quanto Senna correva in Lotus, Prost in McLaren, Piquet e Mansell con la Williams



”

*Pochi lo sanno
ma Ayrton
aveva molti
tratti del nostro
paese e sapeva
custodire
in modo molto
discreto la sua
- chiamiamola
così -, italianità*

”

Eppure, sottopelle, c'era qualcosa che lo legava a Imola e all'Italia. Una volta mi prese da parte e disse che mi avrebbe confidato una cosa in gran segreto, a patto che io non la scrivessi. Okay - risposi -, dimmi pure: "Una mia nonna era italiana purosangue. Veniva da Napoli". Ecco, pochi lo sanno, ma Ayrton sapeva custodire in modo molto intimo la sua, chiamiamola così, italianità».

- Anche dal punto di vista temperamentale, intendi.

«Sì, soprattutto. Lui in certi momenti sapeva essere molto latino, dimostrativo, ecco, scherzando direi "terrone", usando il termine in senso caldo e positivo, relativo alla fluvialità nell'espressione dei sentimenti. Pensa solo a quell'ultimo dialogo televisivo in diretta con Prost a Imola 1994, quando lui gli dice "mi manchi". Non era una frase ruffiana, no, no di certo, piuttosto esprimeva la consapevolezza del fatto che col ritiro di Prost lui aveva perso l'avversario archetipo nel Circus e che ormai per certi versi si sentiva più solo. In definitiva credo che Ayrton, tornando all'argomento principale, si sentisse molto italiano, ma senza ammetterlo apertamente».



ORSI

”

*L'ultima volta
che lo vidi,
quando mi
consegnò una
cartella, mi
apparve
intenso, quasi
pervaso da una
sorta di
premonizione*

”

- Quali sono i tuoi ultimi ricordi di Senna nel tragico week end del Gran Premio di San Marino 1994?

«Sono relativi proprio al discorso della cosiddetta italianità di Ayrton e della sua positività. Per esempio, il giovedì, si recò in Veneto, per presentare una bici di Carraro alla quale aveva dato il nome. Insomma lui, nonostante tutta la pressione che aveva addosso, andò lì».

- Sì, certo, passò un pomeriggio col collega Beppe Donazzan...

«Ecco, io invece per impegni non avevo potuto essere presente, allora lui, subito dopo, appena mi incontrò a Imola, mi chiese il motivo della mia assenza e si mostrò quasi rammaricato. Poi mi disse di aspettarlo un secondo, poco dopo tornò con la cartella stampa che illustrava l'evento e me la diede. Ecco, era attentissimo, un vero perfezionista. Ma il ricordo bello, col quale voglio concludere questo ritratto di Ayrton, risale alla serata del giovedì, quando a Imola organizzammo un'ulteriore edizione del premio "Ezio Pirazzini dal vivo". In quella occasione la stampa specializzata si ritrovava quasi per gioco, mettendo all'asta memorabili del mondo della Formula Uno, a scopo benefico. Ebbene, ancora una volta Ayrton non si tirò indietro e donò un paio delle sue scarpe da corsa, che impreziosirono e resero ancora più speciale la serata».

- Poi purtroppo tutto cambiò...

«Quella mattina, quando mi dette la cartella, lo vidi indifeso, intenso, umano. Pervaso da una sorta di premonizione. Avvertì dal precedente Gran Premio giapponese di Aida che lui non era più lo stesso. Tant'è che dissi e scrissi, anche se si tratta di una sensazione molto personale, che Ayrton era arrivato a Imola con la morte in tasca».

**Realizzazione
con la McLaren**

Anche il passaggio dal turbo all'aspirato, sopra è con Prost a inizio 1989, non tolse la leadership alla McLaren, che si confermò top team, lanciando sempre più Ayrton, a destra, nell'olimpico iridato



Testimonianze

di una leggenda

PILOTI E ADDETTI AI LAVORI TRACCIANO UN RITRATTO CORALE DI MAGIC, QUASI A UNIRE TANTE TESSERE D'UN AFFASCINANTE MOSAICO

Nelle corse e nella vita le belle storie non finiscono mai. Certo, il cantante Jim Morrison a una frase così avrebbe risposto con parole migliori. Le sue: a volte basta un attimo per cancellare una vita, altre volte non basta una vita per cancellare un attimo.

Senna se n'è andato al Tamburello, al 6° giro del Gp di San Marino a Imola, il 1° maggio 1994, ore 14 e 17, ma a tutti noi non sono stati sufficienti quattro lustri né quant'altro per dimenticarlo. Perché scoveremo sempre nell'anima l'inseguimento a Prost di Monaco 1984, l'urlo di Ayrton disperatamente liberatorio a Interlagos 1991, la fuga per la vittoria di Donington 1993.

Solo alcune tra mille schegge balenanti dell'epopea d'un campione che è anche l'antologia preziosa della nostra storia d'amore con le corse. Da qui l'idea, la voglia di dire per una volta ancora, venti anni dopo, che non è finita tra noi e lui e che emozionalmente non finirà mai.

Insieme ad alcuni amici, suoi e nostri, gente che lo ha capito, respirato come pochi altri e che ora vuole e può farcelo magicamente percepire accanto.

Perché quando si ama davvero, nulla finisce mai. Stefano Modena ha 51 anni, 25 dei quali passati nelle corse. Ha vissuto Ayrton dall'alfa all'omega, dal kart alla F.1. «La prima volta nel '77, in un Mondiale karting all'Estoril, poi a Jesolo, io 1°, lui 2°. Sì, abbiamo litigato. In una gara lo spintono per innervosirlo, ma lui vince. Alla bilancia mi fa: "sei un bastardo, uno stronzo". E io da ignorante: "Sbagli". Sai cosa? Lo rifarei. Perché c'era invidia che fosse così veloce. Poi 'sta cosa è sparita. Batterlo mi ha guarito. È la vita a essere così».

Vita crudele, per Senna in kart. Mai iridato, re senza corona, come Stirling Moss in F.1. Perché? «Circostanze inspiegabili – fa Modena –. Nel '79, in Portogallo, poteva vincere, ma non andò così, l'anno dopo a

Specialista dei "cittadini"

Non esiste condizione meteo o tracciato che abbiano mai visto Ayrton in difficoltà. Eppure è sui circuiti cittadini - Monaco su tutti -, che il brasiliano era due spanne sopra tutti. Ovvio, a parte l'epilogo di Montecarlo 1988... Ma fu solo una parentesi ben digerita



”

La verità è che nel 1983 in F.3 inglese duellando con Ayrton che era già un grande lanciai la mia carriera. Il confronto con lui era un onore

”

Nivelles fu 2°. Gli seccava, sì. Per lui il 2° era il più beffato dei perdenti». Senna kartista, con la tuta monopezzo in pelle. «Era poco approcciabile e, se lo era, lo era solo nel suo entourage. Tipo molto riservato. E sai perché? Quando corri per vincere, coi rivali meno ci parli e meglio è. Primo, perché potresti essere mal interpretato, secondo, perché potresti farti sfuggire suggerimenti che ti rendono vulnerabile. Infatti diventammo amici solo quando lui passò alle auto e io entrai alla DAP, la sua squadra in kart. Tornava spesso per fare test. Mi fratturai una gamba, venni in pista con le stampelle, lui mi vide e mi restò vicino. Persi l'equilibrio, stavo per cadere e Ayrton con uno slancio inaspettato mi aiutò. Lì siamo diventati amici davvero. Poi facevamo anche footing insieme, era un maniaco di fitness, mi massacrava».

Intanto il brasiliano sfonda con le auto. Prima in Formula Ford, poi in F.3 britannica, dove il rivale nel 1983 è Martin Brundle. Sentiamolo: «La verità è che il 1983 lanciò la mia carriera più che la sua. Perché lui grande era già. Uno straordinario talento naturale. C'è una storia che lo fotografa in modo quasi inquietante. Siamo a Silverstone F.3, gara bagnata. Prima fila, io e lui. Parto bene, sono primo. Arriviamo alla Stowe. Vado in traiettoria-scudo, mi difendo, resto all'interno, mentre lui va tutto dove non sarebbe logico buttarsi, perché c'è sporco. Resto piantato, perché all'interno la pista è in realtà più scivolosa, così lui mi passa all'esterno e se va. Ma piove sempre più e danno bandiera rossa. Okay, capita la lezione, non mi freggi più, Ayrton. Si riparte, risono in testa e arriviamo alla Stowe. Stavolta decido di stare all'esterno, ma mi pianto in una mega-pozzanghera e quasi esco. Lui ha già scelto l'interno, mi sfilava di nuovo e se ne va. Niente da fare: vince. Sul podio non ho pace e gli chiedo perché mai alla Stowe mi ha di nuovo fregato:

COLOMBO

Modena con Ayrton a podio

Ayrton, sotto, prova la Brabham "a freccia" di Piquet: siamo nel 1983. A lato, Modena va a podio, terzo, nel Gp di Montecarlo 1989 su Brabham: con lui ecco il vincitore Senna e il secondo arrivato Prost, entrambi su McLaren-Honda. In basso a destra, Brundle e il brasiliano nel 1983 ai tempi del loro duello per il titolo nella F.3 britannica, che vedrà premiato in extremis il brasiliano dopo una grande rimonta dell'inglese





SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM



“

*Alla vigilia
del Gp
di Monaco 1984
Ayrton
passeggiando
sul tracciato
ebbe una sorta
di premonizione
del suo futuro
exploit*

”

“Ayrton, come potevi sapere che la seconda volta era meglio andare dov'era peggio la prima?!”. “Istinto – *mi rispose* –. Il grip ideale si era invertito. Istinto” – *ripeté sorridendo. Capii che non l'avrei mai più battuto, uno così*».

Gara di F.3 di contorno al Gp inglese 1983. Puntuale battaglia con Brundle, solita vittoria. Dopo la premiazione Senna picchetta la spalla di un omone riccio e biondo che di solito gira i paddock con una specie di mitragliatrice stile Django, pronto a giurare che sia l'obiettivo di una macchina fotografica. Il suo nome è Angelo Orsi. A presentarli è Andrea Ficarelli. Ayrton è gentile ma spiccio: «*Ci sono decine di giornali, radio e reti TV brasiliane che vorrebbero seguirmi sulle piste, ma non hanno mezzi per farlo. Io l'anno prossimo sarò in F.1 e se tu mi garantisci un'adeguata copertura fotografica in modo che possa rifornire tutti, per me sarebbe l'ideale*».

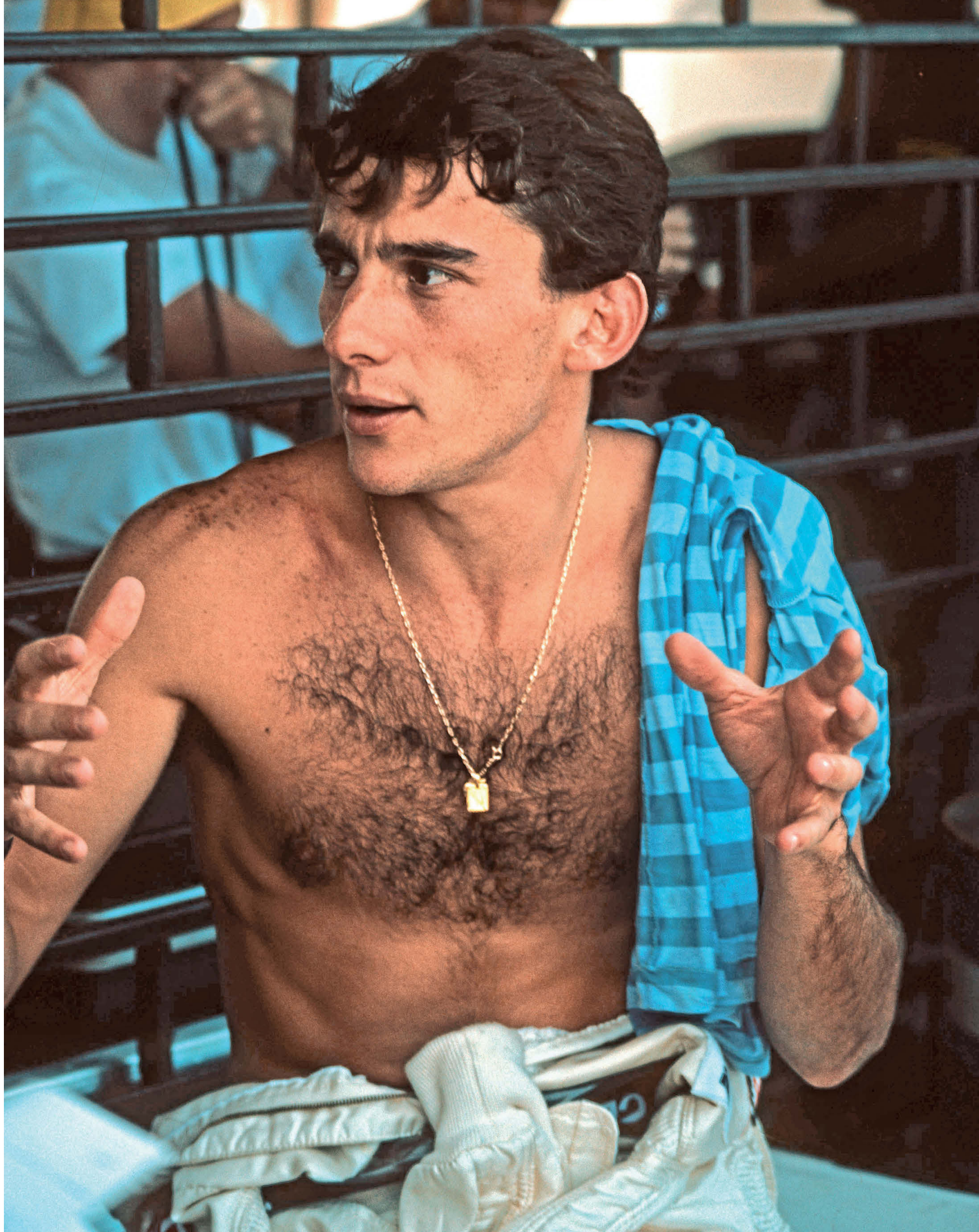
Un sorriso, una stretta di mano e inizia un'amicizia profonda. Un rapporto del quale Angelo fino a oggi non ha mai voluto parlare, quasi lo custodisse in uno scrigno segreto.

Ma un vero cuore da corsa prima o poi si apre. «*L'anno dopo Ayrton in F.1 ci arrivò con la Toleman. Ogni giovedì pre-Gp facevo un giro di pista a piedi, a rovescio, per carpire le posizioni più belle e furbe per scattare foto e Senna prese l'abitudine di venire con me. Studiava ogni centimetro, lo sezionava. A Montecarlo facemmo quattro giri a piedi, forse più. Alla fine, al Loews, divenne serio e disse: “Angelo, io domani faccio il miglior tempo”. Libere iniziate da mezzora. L'altoparlante gracchia, lo speaker si schiarisce la voce, quasi per dire qualcosa d'innatteso, ma io so già cosa: “Miglior tempo, Senna su Toleman!”*». Palpava l'asfalto, sentiva la consistenza di ogni via di fuga. In Australia, nel 1985 con la Lotus, tamponò Rosberg, ma riuscì a uscire dalla sabbia dell'ultima curva. “Visto? – *mi disse a fine gara* – avevo notato mentre passeggiavamo che la sabbia era così consistente da non impantanarmi, così ho sfruttato la cosa”. Aveva qualcosa più degli altri. E non solo in pista. Fu il primo ad assumere una “pierre”, Betise, futura moglie di Patrick Head, che gli organizzava i rapporti con la stampa. Ayrton non voleva filtri, ma solo pianificazioni. A fine gara faceva conferenze stampa in inglese, italiano e portoghese e a tutti dava repliche meditate e vere. E se una domanda era complessa, rispondeva: “Un momento, questa alla fine”. Arrivava al termine del discorso, tutti se ne stavano per andare, ma lui li fermava, dava la risposta mancante e di solito era la battuta del giorno».

Personaggio, talento mediatico, telescopico poliglotta, okay. Ma chi era Ayrton nel privato? Angelo deglutisce prima di rispondere: «*Un uomo che per le corse aveva sacrificato la famiglia e che tendeva a ricostruire nuclei che gli potessero dare lo stesso calore, delle triadi affettuose. Il telecronista brasiliano Galvao Bueno era il Pappagallo, io il Tucano – per il naso –, lui Dumbo, per le orecchie. Oppure c'erano i Tre Porcellini, ossia lui, già in F.1, io e Mauricio Gugelmin con cui divideva un loft in Inghilterra. Via dai circuiti Ayrton non era una star inavvicinabile, ma uno studente fuori sede che cercava il calore di una famiglia. Mi veniva a trovare a Bologna e stavamo sere intere davanti alla TV con le vhs di vecchie corse, o si usciva con Carlo Cavicchi a vedere il basket al PalAzzarita. Una sera, febbraio '89, si giocava Virtus-Caserta e nell'intervallo volle conoscere Oscar Schmidt, suo conazionale. Altre volte lo andavo a prendere all'Hotel Castello di Imola*

**Intensissimo
e determinato**

Più che una foto, quella a destra è un'immagine-ritratto che mostra e sintetizza tutta la determinazione e lo spirito volitivo del pilota Senna



per andare a osterie e poi a passeggiare in Piazza Maggiore».

Fine 1987. Ayrton, 27enne, lascia la Lotus per la McLaren. Ha l'iride nel destino. L'anno dopo. In Australia, quello stesso destino, lo fa incontrare con Modena, 24enne deb su Brabham. Insieme, come ai vecchi tempi del kart. «In albergo mi cercò lui. Era rimasto l'Ayrton di Parma e Jesolo, il ragazzo di sempre. "È dura, eh, Stefano?" – mi disse, poi m'abbracciò. Un pilota lo pesi in pista, ma giudichi da cose come queste quanto vale l'uomo». «Valeva tanto – gli fa eco Angelo Orsi – perché sapeva valutare le cose che contano e gli stessi avversari con onestà intellettuale».

«Parliamo della rivalità con Prost – ammicca Modena – Gli roscava eccome, ma la sua analisi era chirurgica: Prost pilota lo stimava. Era il Prost uomo, quello che muoveva i capi del team come pedine una volta uscito di macchina, che non sopportava. Il Prost con amicizie potentissime, tipo quella con l'allora Presidente della FIA, Balestre». Spietato, ma mai sbracato, chiarisce Orsi: «Quando nel '92 Piquet si maciullò le gambe a Indy, Ayrton, che provava a Imola, chiamò Ascarnelli per farsi accompagnare in chiesa, a pregare per Nelson. E guarda che lui contro Senna aveva detto per anni di tutto e di più».

È vero che Senna non chiamava mai Prost per nome, quando in privato parlava di lui?

Angelo sorride sotto i baffi, si vede che è una vita che ha voglia di dirlo: «Lo definiva "il Francese". E lo diceva con un tono che sembrava il fruscio di un rasoio nell'aria».

Alla McLaren forse il solo neutrale alla rivalità Senna-Prost fu il messicano Jo Ramirez, team coordinator e monumento della F1 che fu. Un cuore da corsa più che mai, Jo: «Senna era un vincente. Sarebbe stato architetto di grido, chirurgo di fama, stella del cinema, ma mai un perdente. E mai in Brasile. Un anno in gara a Interlagos tornò ai box, con una disastrosa accelerata. Scese e se ne andò. Ritirato. Una selva di microfoni spuntò sotto di me: "Cos'ha fatto Ayrton?". "Non lo so, la macchina andava bene" – risposi. Intanto Senna era già via dal circuito e alla radio sentiva in diretta le mie parole. Mi telefonò poco dopo, inferocito: "Jo, come ti sei permesso di dire quelle cose?!". "Okay – gli replicai –, non m'hai detto nulla, quindi non ti puoi lamentare". Ci pensò su, poi rise. Finì lì. Il suo motore non prendeva i giri e Ayrton non voleva arrivare al traguardo sconfitto, a casa sua. Questo era Senna. Di corse ne ho viste tante, ma lui fu il primo a spingere così sull'identità nazionale, facendo i giri d'onore con la bandiera brasiliana».

Il suo errore più clamoroso fu l'uscita alla curva del Portier, a Montecarlo '88 – tracciato su cui di 10 corse ne ha fatte sue 6 –, buttando via una gara già vinta: «Un calo di concentrazione – chiosa Orsi –. Ci vedemmo la sera, era inviperito. Disse, semplicemente: "Okay, non succederà mai più". Così fu».

Angelo ha vissuto dietro le quinte Suzuka 1989 e 1990, i duelli da Ok Corral tra Senna e Prost: «Nel 1989 era furibondo della toccata alla chicane. Gliela giurò. L'anno dopo lo buttò fuori alla prima curva. Ayrton era in pole, ma il poleman partiva dalla parte sporca. Così fece il diavolo a quattro per farsi spostare, ma non gli dettero ascolto. Okay, partono e io sono lì alla prima curva che li aspetto: Prost lo frega, logico. Bene. Bang! Ayrton lo caccia fuori ed è iridato per la seconda volta. La sera ci vediamo e mi fa: "Il Francese sapeva che se partiva

Gran secondo a Monaco '84

Ayrton esulta subito dopo l'interruzione anticipata della corsa che lo vede gran 2° sulla modesta Toleman. È la sua prima e grande impresa in F1

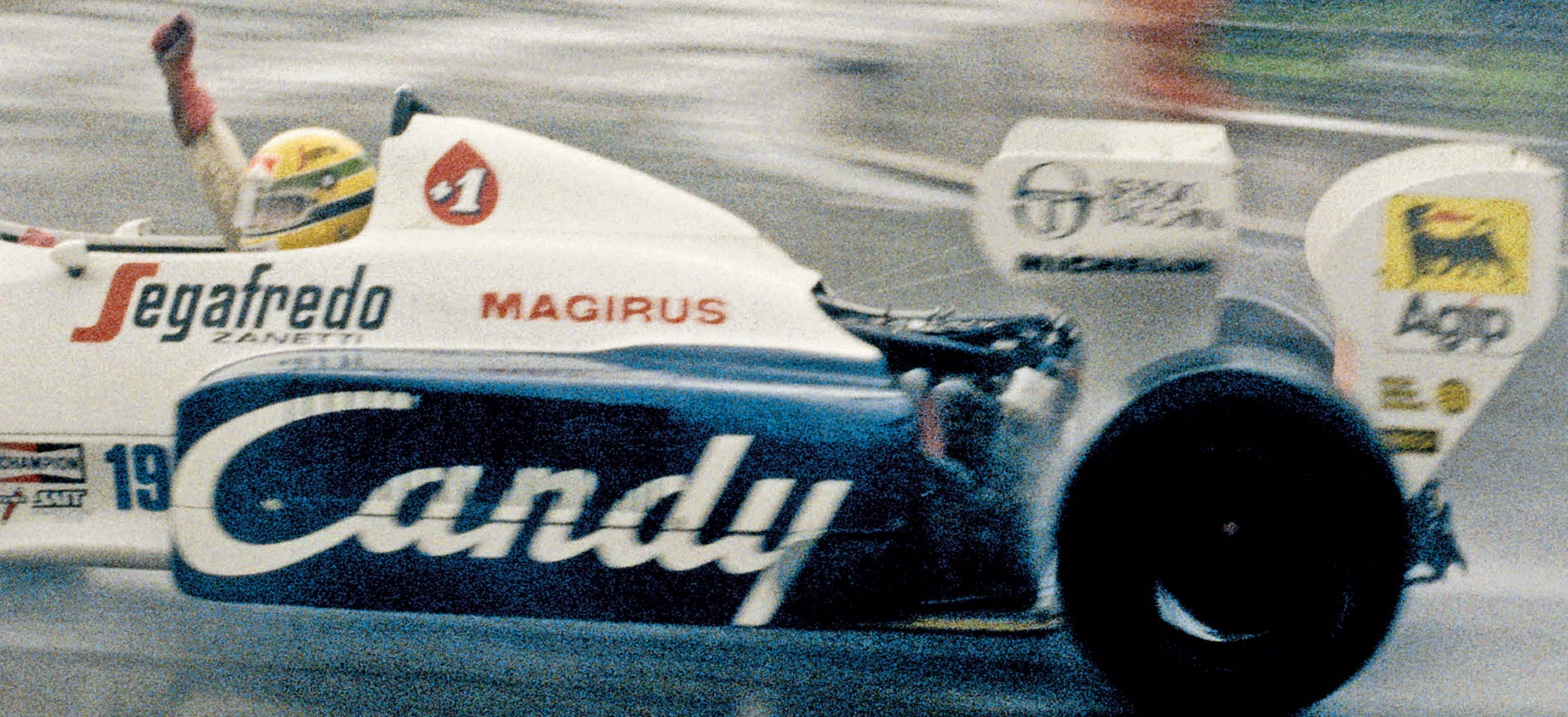


GETTY IMAGES

”

*La prodezza
di Montecarlo
1984 ebbe un
prologo quando
a un certo
punto Ayrton
segnò a
sorpresa
il miglior tempo
nelle libere*

”



”
*Penso che
Schumacher
come campione
stia dietro
ad Ayrton e di
molto. Senna
era un numero
uno nato,
Michael
un calcolatore*
”

*L'ultima
immagine felice*

Ayrton davanti a tutti
a Imola 1994
al volante della
Williams, davanti
alla Benetton
di Schumi, prima
che il destino
purtroppo si compia





GETTY IMAGES

meglio di me alla prima curva io gli andavo dentro. Ha sbagliato lui, lui solo, perché mi ha messo in condizione di rendergli quello che era sacrosanto gli restituissi».

«Momento – fa Modena – la peggior umiliazione Senna l'ha inflitta a Prost a Donington 1993, quando tutti e due erano tricampeo. Sverniciandolo nel diluvio, con una McLaren inferiore alla Williams. E occhio, nell'immaginario collettivo, quel trionfo conta più del quarto titolo vinto da Prost».

Continua il tema Ramirez: «Adelaide 1993, l'addio di Senna alla McLaren. In griglia lo saluto, è la fine di una grande parentesi di vita. E da puro neo-latino gli dico: "Siamo a pari successi con la Ferrari, Ayrton: se vinci questa, ti amerò per sempre". Gli vennero gli occhi lucidi, a un minuto dal via. Pensai: "Jo, che hai fatto?! Mai rendere emotivo un pilota prima della partenza. Che cavolata...". Ma Ayrton vinse. Imprendibile, spietato. La sera andammo al concertone di Tina Turner. Lei lo chiamò sul palco e col pubblico in visibilio gli dedicò il pezzo "Simply the Best". Perché lui questo era. E i record di Ayrton che Schumi ha poi battuto sono cifre bugiarde, perché i numeri mentono, a volte. Con Ayrton vivo, non sarebbe successo».

Brundle rincara la dose: «Prost non mi è mai piaciuto, ho corso con Senna in F.3 e in F.1, di Schumi sono stato compagno di squadra in Benetton. E penso che Michael stia dietro a Senna e di molto. Ayrton era campione nato, un emozionale, Michael un puro calcolatore».

Imola 1994. Senna è a quota zero con la Williams, Schumi su Benetton in orbita nel Mondiale. Il via, la fuga, lo schianto. La fine. La fine? «Il crash lo ebbe davanti a me – racconta Orsi –, il resto è noto. Ma nessuno sa che alla postazione 2 di Imola (ingresso Tamburello, ndr) Ayrton aveva lasciato una bandiera austriaca che avrebbe sventolato da vincitore in onore di Ratzenberger, morto il giorno prima. Meno noto che dopo l'incidente di Roland, Ayrton era andato a ispezionare la Tosa, beccandosi una reprimenda dalla Fia che l'aveva fatto imbufalire».

Sì, il resto è cronaca. Umana, sportiva, processuale, fate voi.

Racconta Ramirez: «Gli avevo noleggiato un elicottero, perché dopo il Gp sarebbe volato in Portogallo dalla compagna Adriane Galisteu. Domenica gli consegnai un biglietto col nome dell'elicotterista, lui mi guardò grato e mi strinse la mano forte forte. Era un addio», – sfuma Ramirez.

«Dopo il crash, sfrecciando al Tamburello, si percepiva il rosso della pozza di sangue che aveva lasciato Ayrton. Fu terribile» – racconta Brundle.

«Di lui mi manca tanto, tutto – dice Angelo Orsi –, ma c'è una cosa che rende questa storia ancor più dolorosamente spezzata. A inizio '94 Ayrton mi aveva detto: "La prossima volta che vinco sali in macchina con me e facciamo il giro d'onore, così scatti foto alla gente che mi fa festa. Nessuno ha mai fatto una cosa del genere e voglio vedere l'effetto che fa". Ora questa è la metafora di tutto ciò che di lui avrebbe potuto essere e purtroppo non è stato» –, chiude Angelo.

Un giro di rallentamento aggrappati a lui. Con l'eco di un trionfo mai spento. Per affetto, senso della memoria condivisa, per una passione che brucia ancora. In fondo è quello che stiamo facendo, qui ed ora. Per contemplare, come se quelle immagini esistessero davvero, un che di incancellabile.

GLI INIZI

*Fin da subito
pilota totale*

Ayrton, a destra, in T-shirt Dap, prova a togliersi la sete, ma gli resterà un senso d'incompiuto per quel titolo mondiale di kart sfuggitogli più volte... Sotto, eccolo in azione con i colori inconfondibili stampigliati sul casco



Kart, il suo primo grande amore

Kart è una parola grossa. Ayrton sale sul suo primo mezzo a quattro anni d'età, nel 1964, ed è un regalo di papà Milton, un manufatto autocostruito incistandoci il motorino di un tagliaerba, da un cavallo vapore di potenza.

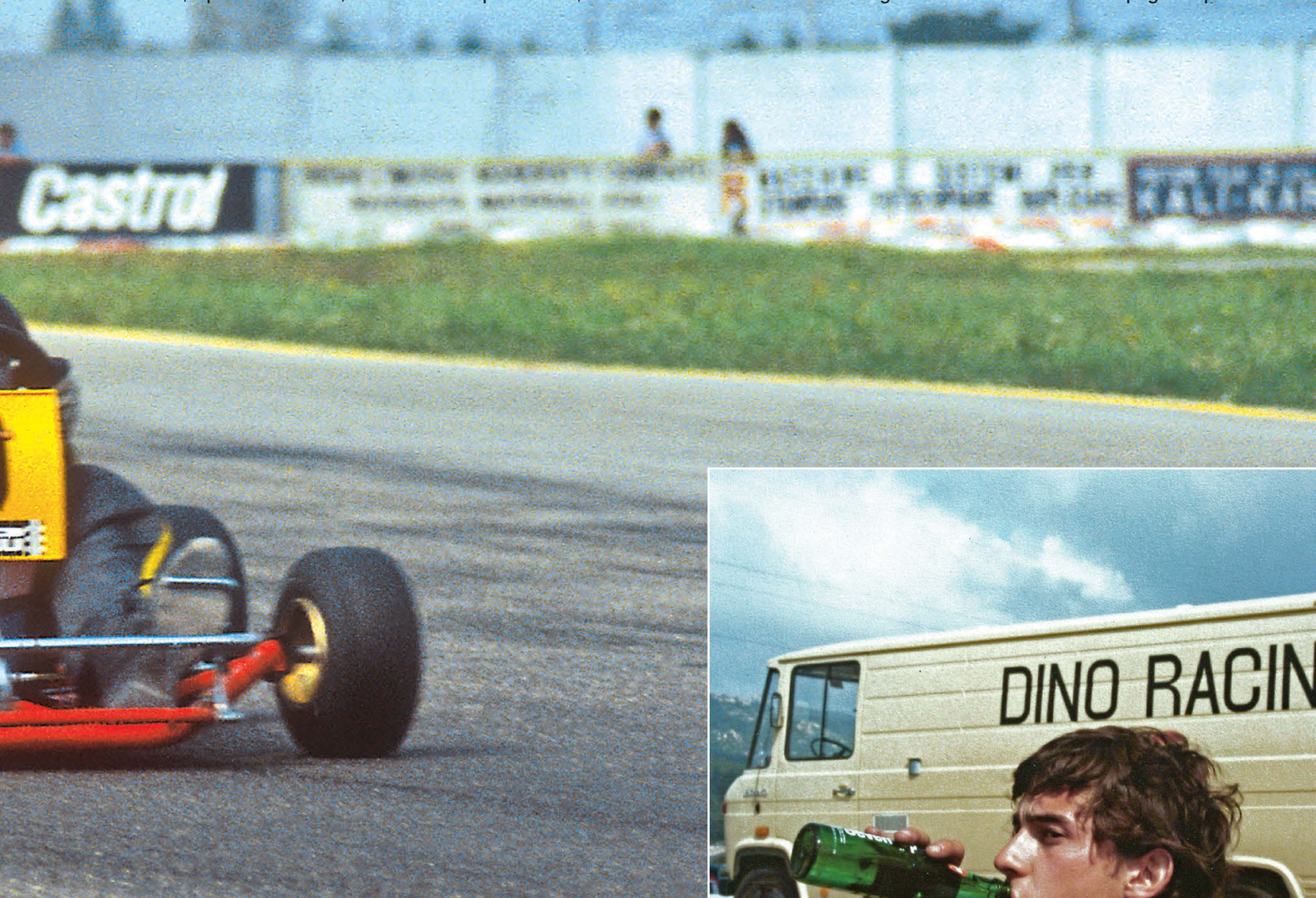
Il gracilino "Beco" ci stampiglia su il numero 007 per le prime girate a nord-ovest di San Paolo, divertendosi come un matto a smontarlo e rimontarlo nel garage della casa paterna. Passa ore e ore nella ricerca dell'assetto giusto, amando il lavoro di sintonia fine e mostrando ossessione innata per la ricerca della perfezione. Un imprinting che non abbandonerà mai.

A nove anni, il primo vero kart, da meno di cinquanta chili, con freni a

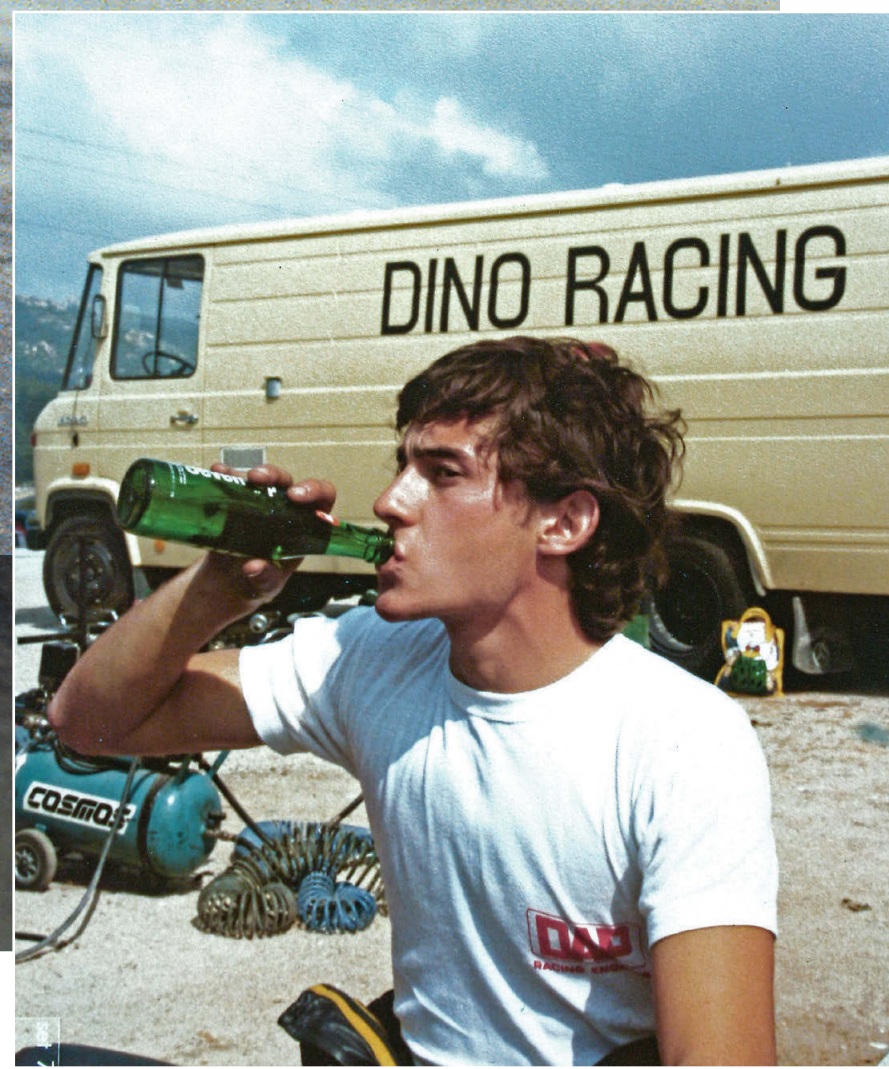
disco. Nel 1969 ci disputa la prima corsa non ufficiale, in un piazzale a Campinas. La griglia di partenza è a sorteggio e a lui tocca la pole. Pronti-via ed è in testa, poi lo riprendono e a tre giri dalla fine una toccata lo mette fuori gara.

Ayrton va pazzo per le corse, punto. A 12 anni, a Interlagos, nel weekend del Gp del Brasile, si fa presentare da papà Milton il grande Emerson Fittipaldi, futuro Campione del mondo di F1.

L'anno dopo è faticoso, perché da tredicenne può debuttare nelle gare ufficiali. Accade il giorno 1° luglio 1973, al Torneo d'Inverno, nel kartodromo vicino al tracciato di Interlagos e da lì cominciano due costanti: il numero di gara 42 e la vittoria. Accompagnato per tutta la



ANCHE SE NON BACIATA
DALLA SUBLIMAZIONE
IRIDATA LA CARRIERA
DI AYRTON COMINCIA
ALLA GRANDE, FACENDO
BASE PROPRIO IN ITALIA





Già con lo spirito da n°1

Impegno, intensità, meticolosità, determinazione totalizzante. Tutte caratteristiche che pervadono Ayrton fin dal kart e che poi diventeranno armi micidiali al passaggio in monoposto

carriera in kart e fino alla Formula Ford dal meccanico d'origine spagnola Lucio Pascoal Gascon, in arte "Tche".

Il resto è cronaca monocorde. Ayrton straccia tutti e sul bagnato va più forte della sua stessa ombra. Nel 1974 è campione Paulista nella Junior, l'anno dopo il bis, stavolta nella categoria 100 cc ed è vice-campione nazionale della Junior, mentre nel 1976 va di nuovo al top come Paulista, terzo nella serie nazionale, s'aggiudica la prestigiosa 3 Ore di Karting ed è 2° nella serie Paulista 100 cc.

Il 1977, per la prima volta, lo vede rinunciare all'amato numero di gara 42, nel Campionato Sudamericano che si disputa a San José, in Uruguay, ripiegando sul 7, ma alla fine è davanti a tutti. Poche storie, Ayrton Da Silva sta sfondando. E per riuscirci del tutto deve accettare la sfida suprema: correre in Europa. Già, ma dove, come e, soprattutto, con chi? Il consiglio arriva da un amico di famiglia, l'emigrante italiano Mario Milla, i cui due figli si sono misurati in pista proprio contro Ayrton Senna. La squadra giusta per il salto di qualità ha sede in Italia, presso Milano, e si chiama Dap, semplice sigla che sta per "Di Angelo Parrilla".

L'Angelo medesimo, contattato, ci sta e nell'agosto 1978 il ragazzo brasiliano sbarca in Italia – dove vivrà per tre annate, da maggio a settembre –, per il primo test, a Parma, sul kartodromo di San Pan-





crazio. In Europa il karting è un culto monoteista e il dio in pista si chiama Terry Fullerton, pilota irlandese e pure lui uomo Dap, anche se corre con telai tedeschi Zip. Al sesto giro, Ayrton gira già sui tempi della divinità. Al box Dap sono sconcertati. Non gli dicono nulla, gli fanno rodare una pila infinita di motori, ma è chiaro che il bimbo è diverso dagli altri.

Mese di settembre, kartodromo di Le Mans. Milton Senna sborsa 6500 dollari e il figlio debutta nel Mondiale. Poche storie, è strabiliante. Vince due manche di qualifica e nella terza rompe una biella. Ora le tre finali. Nella prima parte 16° e giunge 6°, nella seconda schizza in testa dopo soli 2 giri, ma il furbo Mike Allen lo butta fuori. Fine dei giochi. La grande rivelazione di Le Mans è Ayrton.

Nel 1979 è di nuovo Campione Sudamericano, vince il titolo brasiliano a Uberlandia e finisce al top nella 3 Ore di Kart. Il vero obiettivo resta il Mondiale, in Portogallo, a Estoril. "Beco" spopola nella prima manche, nella seconda si tocca con Fullerton ed è out, ma va a vincere la terza. Siamo alle finali, con la certezza che il migliore è lui. Nella prima frazione è 5°, nella seconda vince e nella terza trionfa, ma nel computo dei risultati è pari merito col compagno di squadra, l'olandese Peter Koene. Un cambio di regolamento privilegia i risultati delle qualificazioni come discriminante e arriva la beffa: virtualmente irida-

to ex-aequo, Ayrton è classificato secondo. Una delusione terrificante.

I target iniziali del 1980 vengono centrati tutti, col titolo brasiliano e sudamericano in tasca. Ora tocca al Mondiale, in Belgio, a Nivelles. Nelle frazioni di qualificazione si gira e sembra cedere la ribalta al formidabile Stefano Modena, poi nelle finali Ayrton si scatena, ma viene buttato fuori dallo svizzero Marcel Gysin. Bel guaio. Ayrton, furibondo, va a vincere la seconda mano e nella terza finale s'involta l'olandese Peter de Bruijn che relega il brasiliano a un nuovo e torturante 2° posto finale.

Il Mondiale che gli sfugge l'ossessione. Ci riprova nel 1981, a Parma, quand'è già pilota auto, ma il passaggio dai 100 cc ai 135 cc gli tarpa le ali. Il suo Dap 127 cc non gli dà certezze e alla fine è solo 4°. L'ultimo hurrà mancato nel 1982, in Svezia, a Kalmar, ma una gomma piatta, una rimonta furiosa e un finale arrembante gli riservano un amarissimo 14° posto finale. È finita. Ayrton, già stella in monoposto, capisce che non sarà mai Campione del mondo in kart. Lo stesso destino di Michael Schumacher. Ma è l'insoddisfazione che gli aumenta una fame da sfogare altrove.

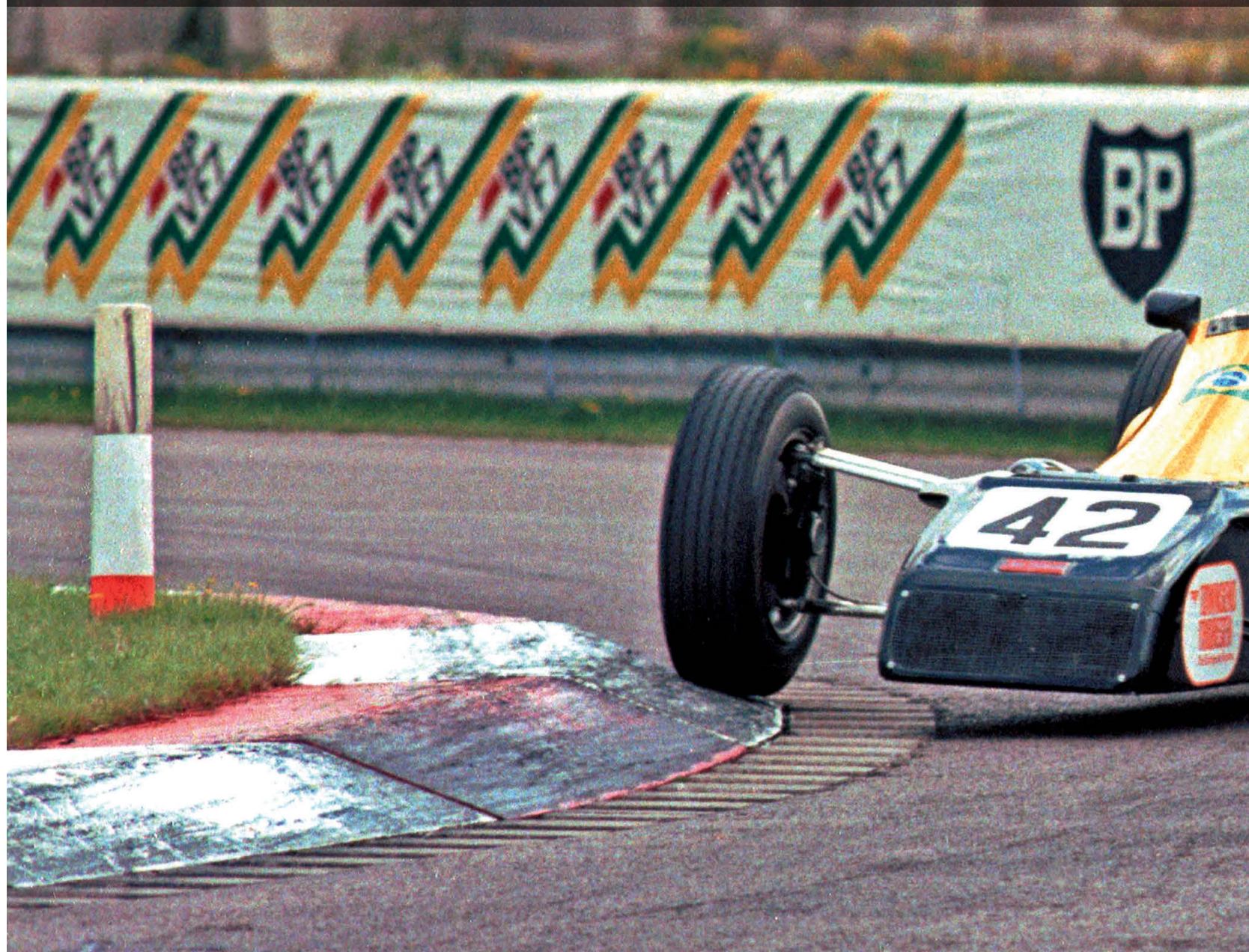
Nel novembre 1980, a Snetterton, ha già testato una Van Diemen Rf80 di Formula Ford, cominciando un'altra storia.



CON LE MONOPOSTO

In **F.Ford** e **F.3** passaggi travolgenti

IL CAMMINO D'AVVICINAMENTO DI AYRTON
ALLA F.1 DURA DALL'81 ALL'83, TRIENNIO
CHE VEDE AYRTON SVETTARE IMBATTUTO



Il 1981 è l'anno della svolta agonistica ed esistenziale. Ayrton passa alle auto. E dall'Italia sposta il centro di gravità degli interessi in Inghilterra. In kart è un re, pur senza corona, ma in monoposto deve ripartire da zero. E per farlo sceglie la categoria più formativa e competitiva del mondo, la Formula Ford 1600, col costruttore e la vettura al top: Ralph Firman e la Van Diemen Rf81, con metà budget finanziato da papà.

Vivrà da marzo a settembre in un paese freddo e lontano, dove parlano una lingua a lui sconosciuta. Solo contro tutti e tutto.

Proprio solo no, perché in febbraio Ayrton sposa Liliane Vasconcelos Sousa, simbolo della sua infanzia, oltre che ragazza quasi coetanea. È certo di potersi creare un nucleo caldo, un porticciolo sicuro in cui formarsi come pilota e uomo.

Al volante, tornato all'amato numero 42, sbanca. Il tempo di debuttare, nella serie F&O Ferries, con un 5° posto a Brands Hatch, e poi sarà tutta una marcia trionfale, da sovrano dei

campionati Townsend-Thoresen e Rac, in tutto 12 trionfi su 20 corse con la Van Diemen gialla dal musetto nero: un incubo per gli avversari. Eppure c'è qualcosa che non va, perché la Formula Ford 1600 vive il suo Festival a fine stagione, un Mondiale monomarca in un solo weekend e Ayrton marca visita. Non c'è. Se ne è tornato a casa, con la carriera in discussione e la vita coniugale a pezzi.

La famiglia, già contraria al matrimonio, vede di cattivo occhio anche le corse, che lo distolgono dall'aiutare il padre Milton, affermato imprenditore. In pochi giorni il ventunenne ragazzo vive un doppio dramma personale, accettando la doppia e definitiva separazione: dalle corse e dalla moglie. I mesi passano e Ayrton non sorride più. Perché dell'automobilismo proprio non può fare a meno. Senza, è uomo dall'anima rubata, tanto che i genitori Neide e Milton decidono di dare il consenso al suo ritorno in Inghilterra, per la prosecuzione della carriera di pilota. Da quel giorno Ayrton non smetterà mai più di gareggiare.



Sovrano della Formula Ford

Tra il 1981 e il 1982

Senna domina alla grande le due categorie di F.Ford sia a livello britannico che continentale.

Ormai per passare in F.1 gli manca solo il diploma in F.3, che arriverà l'anno dopo



Il 1982 al volante della gialla Van Diemen Rf82 a fiancate nere, con un budget di circa 10.000 sterline, si dipana in un duplice e annichilente dominio, nella serie inglese di Formula Ford 2000, la Pace British, e quella europea, sotto l'egida della Efda. Il conto complessivo è semplice: 28 gare, 21 vittorie. Più un successo nella Celebrity Race a Oulton Park, su una Talbot Sunbeam Ti.

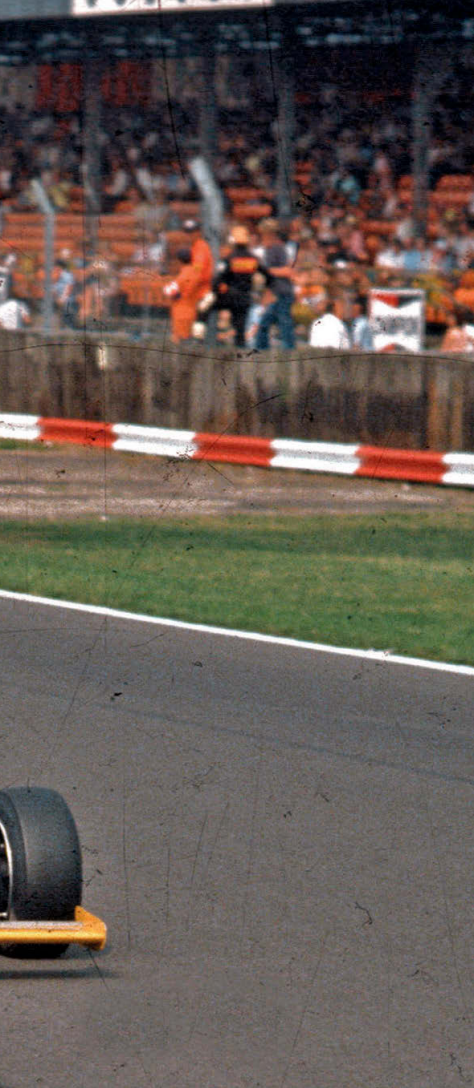
Altro? Altro. Perché, già che c'è, il 13 novembre, debutta fuori Campionato col team di Dick Bennett in F.3 a Thruxton su una Ralt Rt3-Toyota e ottiene pole, giro più veloce e vittoria.

Ormai Ayrton è molto più che promettente. Ha il passo dell'astro nascente. Boss della F.1 quali Ron Dennis e Ted Toleman gli fanno la corte, ma lui resta vergine di contratti, perché punta a un'unione seria col mondo dei Gp, non certo a un'avventura.

Così si prepara al 1983 cambiando non solo categoria, ma anche cognome.

"Chico" Serra, già campione britannico di F.3 e poi pilota di F.1 oltre che amico e consigliere – gli ha fatto fare i primissimi giri in monoposto con una F.Vw, presentandogli poi Ralph Firman –, gli dice che col cognome paterno, ossia "Da Silva", mediaticamente Ayrton buca poco. Meglio adottare il cognome della madre, Senna, come, per motivi diversi, ha già fatto Piquet, e tutto funzionerà a meraviglia. Il quasi 23enne paulista ci sta e ecco piombare nella F.3 britannica Ayrton Senna, al volante di una Ralt Rt3-Toyota del team West Surrey di Dick Bennett, ben gestito dall'amico paterno Armando Teixeira, suo mentore e pilastro fino alla morte avvenuta nel 1989.

La serie a base inglese è probante e massacrante: 20 gare, da marzo



COLOMBO



COLOMBO

Un 1983 in F.3 da antologia

Sopra, Ayrton lotta fianco a fianco in F.3 britannica con Brundle, vincendo il titolo 1983. A destra, il brasiliano nel classico Gp di Macao, in compagnia del suo patron Teddy Yip, in una gara che lo vedrà meritare la corona d'alloro. Ormai il viatico in chiave F.1 è completo

a ottobre. L'avversario più terribile ha un anno più di lui e si chiama Martin Brundle, stessa monoposto e stesso Toyota, sotto le insegne dell'ex pilota Eddie Jordan. Stavolta il successo per distacco alla Fausto Coppi o il kappào al primo round stile Mike Tyson non sono in preventivo.

Sarà lotta vera e dura, fino alla fine. Eppure, detto questo, le cose che succedono in pista appaiono in controtendenza.

Perché da marzo a maggio Senna stradomina, con nove centri in nove gare, roba da record. Tutto finito, in teoria. Invece no. Nel momento di maggior forza, Senna tira tre cannonate consecutive contro le barriere a Silverstone, Cadwell Park e Snetterton e poi ancora, in due diverse prove, a Oulton Park.

Tra reclami persi, morale ammaccato, toccate con Brundle e cinque ansiogeni zeri in classifica, Senna entra in un tunnel, mentre il rivale va a razzo e il duello resta aperto fino all'ultima corsa, a Thruxton: chi vince questa, vince tutto. Una botta secca, stile Mondiale kart. Forse, il tipo di sfida che il veloce ma tenero Ayrton Da Silva odierrebbe. Ma Ayrton Senna è un uomo diverso e maturo.

Il 20 ottobre emigra a Macao, nel locale e prestigioso Gp fuori da tutti i campionati e coi colori del magnate Teddy Yip non ha avversari. E solo una settimana dopo, a Thruxton, per Martin Brundle non c'è scampo: il brasiliano lo trafigge con pole, giro più veloce in gara, vittoria e titolo britannico di F.3.

A 23 anni Ayrton Senna ha chiuso il cammino nelle formule promozionali, vincendo tutto e contro chiunque. Per lui si schiudono ora – e con pieno merito –, le dorate porte della Formula Uno.



”

*Ayrton
come fiore
all'occhiello
del 1983 vince
il Gp di Macao
F.3 nei colori
della Theodore
del locale
mecenate
Teddy Yip*

”



Tra Senna e la F.1 si instaura da subito un rapporto singolare. Mai un giovane, in attesa del debutto, è stato così agognato e desiderato, tanto da essere chiamato a disputare molteplici test da parte di top team. Martedì 19 luglio 1983 gira a Donington con la Williams Fw08C, che l'anno prima ha vinto il titolo con Rosberg, innellando ben 83 giri. Poi tocca alla Brabham Bt52 a motore turbo Bmw, che Senna prova in Francia, a metà ottobre, al Ricard prima di andarsene a Macao per dominare il Gp di F.3. Il 25 ottobre è il turno della McLaren Mp4/1C, a Silverstone, quale test premio per la vittoria nella F.3 britannica. Tempone a fine giornata e la soddisfazione di aver fatto meglio dei rivali Brundle e Bellof.

Infine, ai primi di novembre, Ayrton è di nuovo a Silverstone, per girare con la Toleman TG183-Hart. Resta in pista 72 giri, con l'ennesimo crono da urlo. L'interstagione scorre, le trattative fervono, a parole tutti lo vogliono, ma va presa una decisione, perché è già tardi. La scelta cade sulla Toleman, la squadra più giovane e meno blasonata. Il motivo è semplice: gli altri posti, di fatto, sono già tutti occupati. E le condizioni non sono neanche esaltanti. Ingaggio zero e possibilità di trarre guadagno solo dagli sponsor personali, posti sulla tuta. Il contratto è triennale, con la possibilità di liberarsi pagando una penale modesta. In poche parole, Ayrton s'incatena alla Toleman riservandosi di usare quando vuole la chiave del lucchetto per scappare. Inoltre sa di dover disputare le prime gare sulla difensiva, con la vecchia e pesante TG183B. Poco male. Debutta proprio in Brasile, a Jacarepaguà, presso Rio de Janeiro, ritirandosi ben presto per problemi alla pressione del turbo.

Monaco 1984 gara rivelazione

Ayrton sotto la pioggia su Toleman a Monaco 1984 inseguito senza speranze dalla McLaren di Lauda. Nella foto c'è già tutto

NEL CIRCUS DAL 1983

In **F.1** è subito leggendario

NEI SUOI PRIMI CINQUE GP VA DUE VOLTE
A PUNTI E NEL SESTO STUPISCE IL MONDO
SFIORANDO IL TRIONFO, SU TOLEMAN





”

*Nel 1983
quando era un
top driver di F.3
vari team di F.1
gli fanno testare
le monoposto
ma alla fine
disponibile per
farlo correre è
solo la Toleman*

”

Il 7 aprile a Kyalami, in Sudafrica, il motore Hart regge e Ayrton, benché fisicamente a pezzi nell'infuocato finale, agguanta un sorprendente sesto posto che gli vale il primo punto iridato. La sesta piazza si ripete a Zolder, ma è retroattiva, per la successiva squalifica del team Tyrrell, che tramuta in un altro punto il settimo posto conquistato in pista.

Poi il colpo di scena. Nel weekend del Gp di San Marino, a Imola, il team Toleman entra in rotta di collisione col suo fornitore di gomme, la Pirelli, e il venerdì le vecchie TG183B restano ai box. Girano solo sabato, ma il motore Hart di Ayrton ha guai all'impianto di alimentazione e il brasiliano, per la prima e unica volta in carriera, subisce l'onta della mancata qualificazione. Schiumante di rabbia, giura che non succederà più: negli anni successivi, dal 1985 al 1991, a Imola sarà sempre in pole. Senna quando s'arrabbia fa paura.

Il tempo di vincere la gara inaugurale del nuovo Nürburgring su una Mercedes e rieccolo in F.1 a Digione, con la nuova Toleman TG184 ora gommata Michelin, ferma anzitempo per rottura del turbo.

E siamo al weekend che gli cambia la vita. A Montecarlo. In prova tribola con la monoposto ancora da svezzare ed è solo 14°. Verdetto apparentemente tombale per le sue speranze. Ma la domenica piove. Ayrton sa d'avere la grande chance.

E la cronaca della corsa sembra essere una storia tratta dal folklore e dalle leggende popolari. Domenica 3 giugno 1984 Senna corre come se la pioggia non ci fosse. Emerge, è proprio il caso di dire, dalle retrovie, stile divinità acquatica, e ben presto mette nel mirino il cauto leader della gara sotto l'uragano, Alain Prost su McLaren Mp4/2-Tag-Porsche. L'aggancio e il sorpasso sembrano scontati, quando il direttore di corsa Jacky Ickx, che qualcuno fa notare, non senza ma-

Prove tecniche d'iniziazione

In vista della stagione 1984 Ayrton saggia la Toleman ancora nei colori 1983, sopra e a lato. Già che c'è prova anche la McLaren, in alto a destra: ma il tempo del ciclo con Dennis verrà a partire dal 1988...



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



lizia, è pilota Porsche nell'Endurance, interrompe la sfida per motivi di sicurezza: pare piova troppo, insomma. Per tutti meno che per i rimontanti rookie Senna e Bellof, con quest'ultimo più veloce di Ayrton ma con una Tyrrell sottopeso e poi esclusa da tutti i risultati della stagione.

Okay, Ayrton si deve accontentare di un secondo posto e metà punti, tre piuttosto che sei, perché la gara non ha il minimo di chilometri percorsi per assegnare punteggio pieno, ma che importa. Il brasiliano, nel Gp più glamour e seguito del Mondiale, è l'uomo del giorno, l'eroe coraggioso e sfortunato, al quale tutti sentono che è stata rubata la vittoria. Sulle colonne del settimanale Rombo il direttore, l'autorevolissimo Marcello Sabbatini, accusa i big della F.1 di renitenza al rischio, salvando dall'accusa Senna e Bellof. È nata una stella.

Nel resto della stagione in qualifica Ayrton entra puntualmente nella top ten, ma la vettura è inaffidabile, a parte in due occasioni nelle quali assapora la gioia del podio: a Brands Hatch, nel Gp di Gran Bretagna, e a Estoril, in Portogallo, nella corsa finale. Ma in mezzo ai due exploit si verifica un episodio che sa di futuro. Nel weekend del Gp d'Italia, Senna viene messo a piedi dalla Toleman, perché in gran segreto, il giorno 5 agosto, ha firmato il contratto per correre dal 1985 con la Lotus, senza neanche pensare di pagare la penale prevista per rescindere l'accordo triennale col team. Ayrton provvede, ma quelli della Toleman, inviperiti, chiamano Johansson al posto suo, per Monza. Curioso: al primo anno in F.1, Senna ha saltato entrambi i Gp italiani. A fine stagione Ayrton, con 13 punti, è nono nel Mondiale vinto da Niki Lauda su McLaren, ed è il miglior debuttante, con tre presenze sul podio e una vittoria sfiorata. Non poteva sperare di meglio. La Lotus l'aspetta e la vita gli sorride.



I PRIMI TRIONFI F.1

Alla Lotus in rampa di lancio

**CON LO STORICO TEAM
INGLESE GIÀ AL SECONDO
GP AYRTON È VINCENTE!**

Il
inizio del rapporto con la Lotus 97T motorizzata Renault turbo ha prodromi tormentosi. Nell'inverno 1984-1985 Ayrton è vittima di una paresi facciale, che per mesi lo deprime, poi tutto si risolve e la parola passa alla pista.

Nel leggendario team dai colori nero e oro John Player Special, fondato dal compianto Colin Chapman, Ayrton viene diretto da Peter Warr, il timone tecnico lo tiene Gerard Ducarouge e il suo compagno di squadra è Elio De Angelis, uno all'apparenza come lui: ricco, bello e, soprattutto, velocissimo.

Elio è un manico vero. Quando Nigel Mansell ha lasciato la Lotus per la Williams, il romano ha detto chiaro: «Di lui ricorderò che da me prendeva un secondo al giro». Ed era vero.

De Angelis rispetta Senna, ma confida nell'esperienza di sei stagioni piene in F.1, cinque delle quali alla Lotus, dove è di casa. Sbaglia. Perché con Ayrton sul giro secco c'è poco da discutere. De Angelis è bravissimo, Senna stellare. Punto.



*Estoril 1985,
il centro iniziale*

Gp del Portogallo
1985, secondo
Gran Premio della
stagione: in una corsa
bagnatissima
la vittoria non sfugge
ad Ayrton, per la
prima volta al top
in una gara
iridata di F.1





SUTTON-IMAGES.COM

ORSI





ORSI



La squadra ne prende atto e inizia a slittare in favore del paulista. Da quasi subito. Dopo il Gp del Brasile si va a correre in Portogallo, all'Estoril, il 21 aprile 1985.

La domenica pomeriggio piove, come a Montecarlo 1984, e stavolta Senna saluta tutti e se ne va. Fugge, attacca fino alla fine, fa pure una piccola digressione, ma il suo passo di gara è incontenibile.

Alla fine la Ferrari inseguitrice di Michele Alboreto è staccata di un minuto abbondante: Ayrton Senna vince per la prima volta un Gp di F.1.

Attenzione, Elio De Angelis non è ancora fuori causa. Il romano, nella prima parte del Mondiale, come rendimento in gara, gestione gomme e, soprattutto, controllo dei consumi di benzina, nell'era della F.1 a serbatoi dalla capacità calmierata, è ancora un maestro. Tanto che va a vincere il Gp di San Marino a Imola, nel giorno in cui Ayrton è fuori per panne secca.

Ma la Lotus non è in grado di reggere la scena nella sfida iridata con la Ferrari di Alboreto che pare involarsi, salvo essere raggiunta e staccata dalla McLaren-Tag-Porsche di Alain Prost.

Poco male. Nel team inglese la filosofia abbracciata dal tecnico Ducarouge è singolare e affascinante. Se non ci sono possibilità di vincere la gara, la sfida filosofica diventa a chi è più veloce in qualifica, con gomme tenere, macchina leggera e la spinta del turbo a rendere estrema la sfida. Ayrton sognava il Mondiale e s'accontenta di diventare predatore di pole, sette a fine anno. E prima che la stagione sia finita si torna a correre a Spa, il circuito preferito di Ayrton per di più in un giorno di pioggia. Gli avversari non hanno scampo e per lui arriva la seconda vittoria in carriera.

A una gara dalla fine, a Kyalami, una monumentale litigata ai box sublima la fine del rapporto tra Senna e De Angelis, che sbatte la porta e se ne va dalla Lotus. Il quarto posto finale di Ayrton non è male ma i suoi target erano più ambiziosi. Nel frattempo, all'interno del paddock il brasiliano è cresciuto e mediaticamente si muove come quando guida in un Gp bagnato. E oltre a saperci fare, cura e alimenta la sua immagine tra i tifosi non trascurando di tenere una colonna sul settimanale Autosprint, per il quale svolge anche una serie di interessanti prove su strada dei "mostri" Gruppo B da rally.

Il 1986 parte con auspici simili ma finale uguale all'anno precedente. La squadra ingaggia il visconte Johnny Dumfries, quattro quarti di nobiltà, pilota onesto e niente più, perché il sovrano Ayrton non vuole noie nel suo locale.

La nuova Lotus 98T-Renault si trasforma in un missile in prova, cicala folle, creatura destinata a prosperare per minuti salvo poi restare intirizzita nell'inverno della gara. Ayrton ne è lo splendido interprete, ma le vittorie restano episodi sporadici: due. A Jerez in un volatone indimenticabile, bruciando la Williams di Mansell e a Detroit, su un tortuoso e massacrante tracciato cittadino di cui Senna si rivela maestro.

Ancora un quarto posto a fine anno e la sensazione che di questo passo la situazione non cambierà mai.

Bisogna introdurre delle variabili decisive, altrimenti il binomio Senna-Lotus servirà solo a mangiare pole e ad arricchire il conto in banca del paulista, i cui ingaggi ormai sono nell'ordine dei milioni di dollari, tre per la precisione, con tanto di casa a Montecarlo e jet privato.

”

*Il rapporto
con De Angelis
ben presto
si logora,
ma il legame col
direttore tecnico
Ducarouge
si consolida
diventando
subito ideale*

”

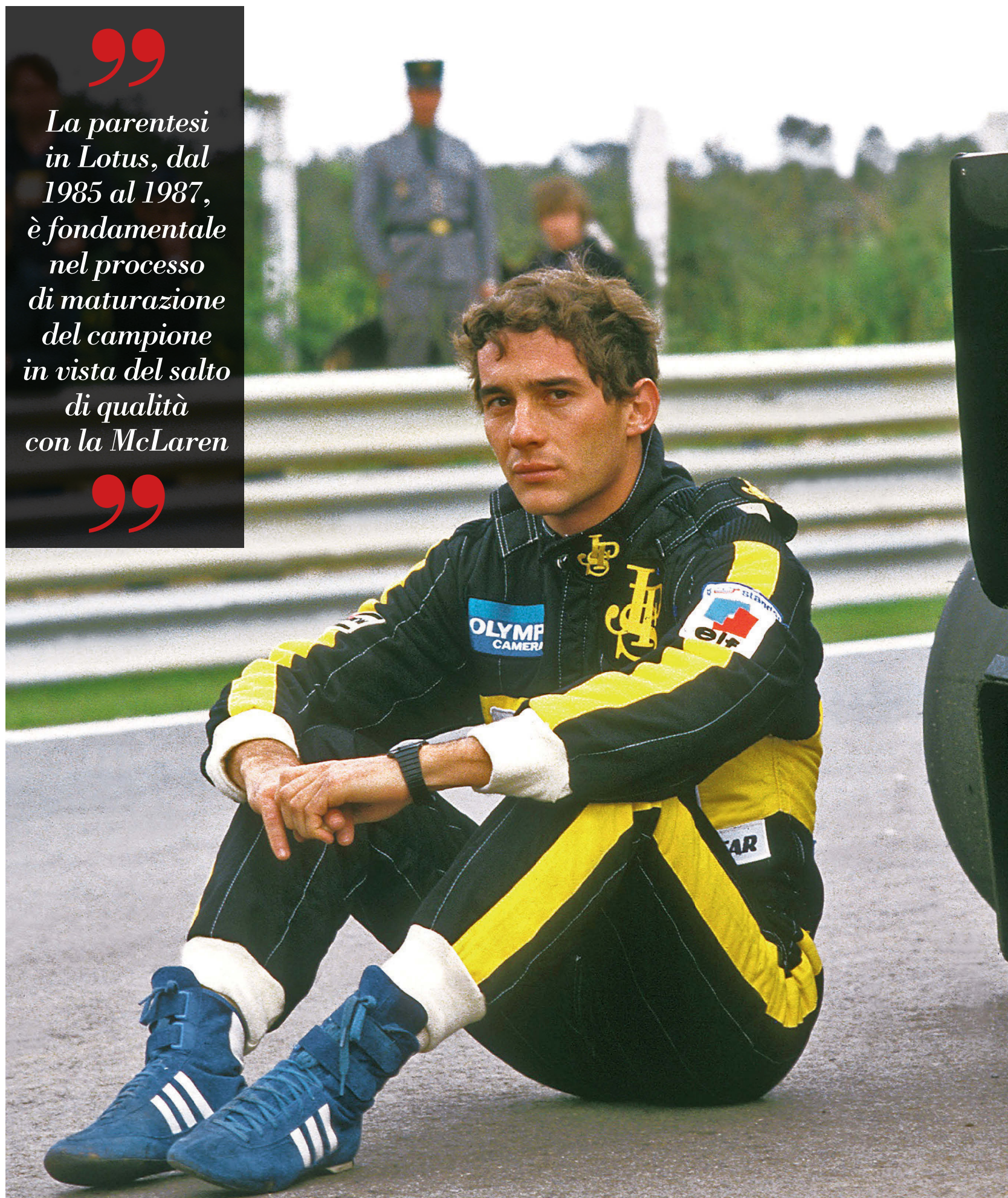
Un anno di grande crescita

Il 1985 vede Ayrton consolidare il ruolo di leader nel team Lotus, collaborando con Ducarouge, a lato, all'interno di una non facile convivenza col bravo Elio De Angelis, nella foto grande, che a fine stagione lascerà la squadra

”

*La parentesi
in Lotus, dal
1985 al 1987,
è fondamentale
nel processo
di maturazione
del campione
in vista del salto
di qualità
con la McLaren*

”





Consacrazione imminente

Gli anni in Lotus per Ayrton sono un anticamera e un momento di crescita che gli consentiranno di arrivare ben temprato alla grande opportunità alla McLaren, dal 1988 in poi

COLOMBO

In pista, per vincere, di carne al fuoco ne viene messa tanta. Forse troppa. Arriva il motore ufficiale Honda V6, il migliore della F.1, in coabitazione con la Williams. I giap portano in dote il loro pilota feticcio, l'inoffensivo Satoru Nakajima. Non finisce qui. La Lotus, già all'avanguardia coi correttori d'assetto, gioca decisa la carta delle sospensioni attive e diventa una bestia intelligente ma strana.

Di fatto, il sistema complica e rende più fragile il pacchetto tecnico 99T, risultando decisivo solo sui cunicolari e sconnessi tracciati cittadini. Ayrton ne approfitta per chiudere il conto con Montecarlo, datato 1984, e stravincere.

Il brasiliano si ripete nel Gp successivo a Detroit, tracciato dalla morfologia simile a quello del Principato, poi, sino a fine stagione, solo piazzamenti, nell'anno del beffardo dominio delle Williams che hanno lo stesso motore della Lotus, ma con la Honda sempre più stufa di entrambe e pronta ad abbracciare la McLaren.

A fine anno, solo una pole all'attivo, a Imola, e in classifica generale arriva il terzo posto, dietro i boys della Williams, Piquet e Mansell.

Per Ayrton è il momento di cambiare e l'unica strada realisticamente percorribile per poter puntare al titolo è accettare le offerte di Ron Dennis e dare vita a un dream team McLaren a motore Honda accanto a quello che al momento sembra il pilota più forte, blasonato e politicamente abile degli Anni Ottanta: il francese Alain Prost.

La squadra ha già gestito senza problemi la coabitazione tra lo stesso Prost e Lauda e Dennis resta certo che due top driver possano fornire stimoli in più. Tutto vero. Almeno all'inizio.

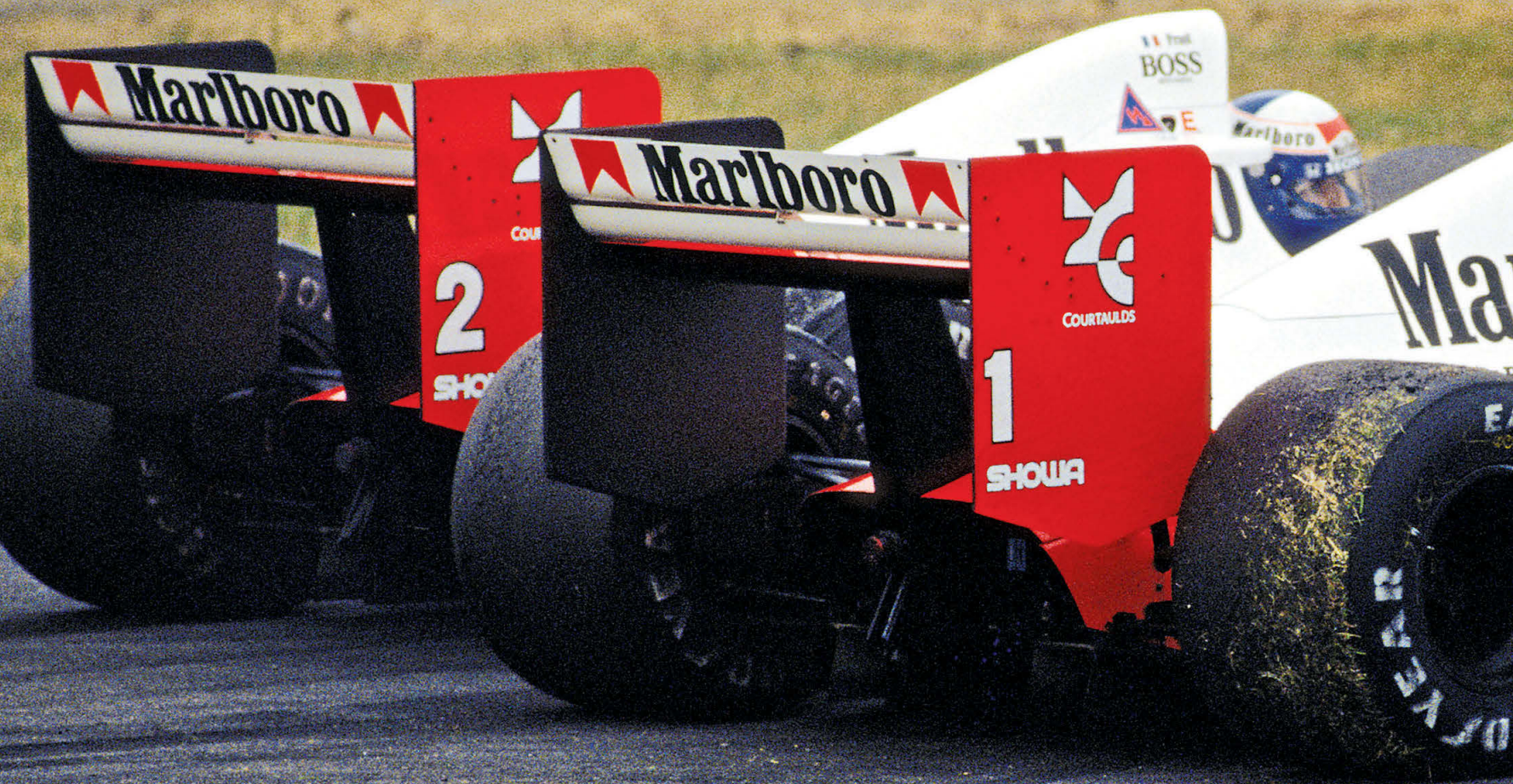
Nel frattempo è profondamente cambiata la percezione che i colleghi hanno di Senna. Di quel momento Michele Alboreto mi confidò anni dopo a pranzo: «Senna a fine 1987 era il più forte. Un talento naturale e nello stesso tempo un uomo quasi maniacalmente concentrato al raggiungimento del suo unico scopo: vincere, in pista e il titolo. Sembrava un treno, capace di travolgere chiunque si presentasse sulla sua strada. La verità è che il suo rispetto dovevi conquistartelo in pista e non servivano le parole, i dialoghi, il savoir-faire a migliorare la situazione. Quando correva in Lotus non aveva pietà per nessuno, in pista ti creava problemi pur senza causare pericoli veri. A Montecarlo 1985, in qualifica, mi arrabbiai moltissimo perché lui, finito il giro buono, restava sul tracciato procedendo piano e col solo scopo di ostacolare gli avversari. La situazione degenerò a Hockenheim 1987, nel Gp di Germania, quando con me, mentre mi era davanti, mostrò il vizietto di dare una pompatina al freno in pieno rettilineo, facendomi rizzare i capelli ben oltre i 300 all'ora. In Austria, pochi giorni dopo, l'avevo dietro e piantai una frenatina carogna facendogli spiacciare il muso della sua Lotus contro il retrotreno della mia Ferrari. Da allora non ruppe più le scatole in pista. Cominciò a essere correttissimo e gentile fuori. Con lui funzionava così».

Lo stesso discorso che nel 2005 mi fece Nigel Mansell: «Io ad Ayrton, dopo una collisione di gara, l'avevo già attaccato al muro del suo box, a Spa 1987, ma lui niente. Non temeva intimidazioni verbali o fisiche. Per lui il mondo reale era la corsa, le cose gli andavano spiegate solo lì. Quando a Barcellona 1991 gli tirai la staccata più lunga della storia della F.1, in rettilineo, tra mille scintille, per un attimo mi guardò e capì che non avrei mollato, a costo di farci male. Da lì in poi ebbi il suo rispetto».

AMT
RSC

DUALISMO EPICO

Con **Alain Prost** è sfida totale



Pensi al 1989 ed è come tornare a casa. Non importa quanti anni hai, un quarto di secolo fa eri un altro. Bambino, ragazzo o che, cosa importa? Torni indietro chiudendo gli occhi a quella F.1 e ti riscopri uguale, con la nostalgia che anestetizza rughe e certezze sfumate, facendo esplodere ricordi. Senna, Prost, Mansell, Piquet in pista, momentaneamente eterni. E McLaren contro Ferrari, sfidanti infinitamente momentanee. È la F.1 post turbo, del ritorno all'aspirato esclusivo da 3500 cc, quella della Grande Restaurazione voluta tre anni prima da Enzo Ferrari, conscio che con lo strapotere di Tag-Porsche prima e Honda poi, i suoi motori non avrebbero avuto più chance. E allora basta orge di cavalli vapore, alchimie di consumi e economy run, torniamo agli atmosferici.

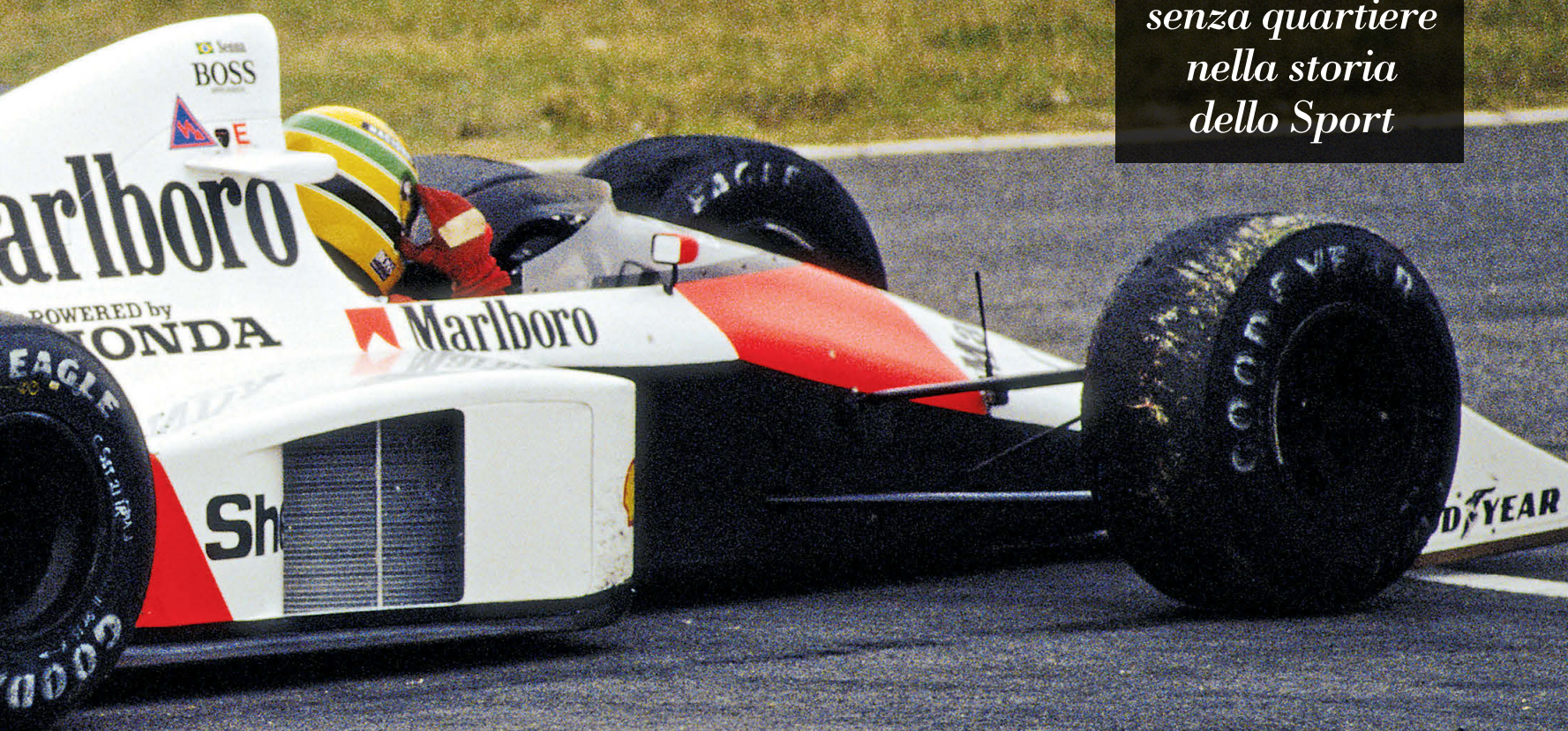
Quella toccata a Suzuka 1989

Alla chicane le McLaren di Senna e Prost entrano in contatto. È l'inizio di una catena d'eventi che porterà prima Alain al titolo e l'anno dopo Ayrton alla vendetta

ALLA McLAREN IL FRAGILE E MOMENTANEO
EQUILIBRIO TRA I DUE ASSI BEN PRESTO
SI ROMPE E DEFLAGRA LA LOTTA,
ASSOLUTAMENTE PRIVA DI REGOLE

”

*La contesa
che vede
protagonisti
Prost e Senna
rappresenta
una delle sfide
più terribili e
senza quartiere
nella storia
dello Sport*



”
*La pace in casa
McLaren
formalmente
si rompe alla
prima frenata
di Imola 1989
anche se i
prodromi del
conflitto tra assi
c'erano tutti...*
”

Al centro ci sono loro. Senna, Prost, McLaren e Honda. I giapponesi, volendo, potrebbero buttare in pista un 12 cilindri già mezzo pronto, ma preferiscono puntare sul più consistente 10 a 72°, roba da 650 CV a 12.500 giri, mentre la Ferrari, a parità di regime, sviluppa 620 CV circa. E quella tra la Rossa e la McLaren è solo una semifinale, perché la sfida vera e al calor bianco è interna alla squadra di Dennis, con la guerra tra Ayrton e Alain che sta per divampare. Tattica, strategica e senza più dichiarazioni buoniste, labbra morse e frasacce trattenute. Sarà lotta e basta. Pura, dura, disumana. Senza prigionieri. E stavolta chi perde, perde posto e faccia.

La restaurazione aspirata esplode il 26 marzo 1989 a Rio de Janeiro, tracciato di Jacarepaguà, dove la famigerata e inaffidabile Ferrari barnardesca, con Cesare Fiorio neoarrivato al timone, infila la gara della vita con Mansell e va a vincere tra due ali di folla osannante ma ancora incazzata per quella toccata al via che ha strappato il musetto della McLaren a Senna, privandolo ancora una volta della gioia della prima vittoria in terra natia. Prost, secondo, macina punti buoni.

Tempo di sbarcare in Europa a Imola e alla prima frenata l'accordo violato di desistenza tra Senna e Prost fa scoppiare il conflitto nucleare tra i due, ormai oltre che politico, pure dialettico e agonistico. Vince il brasiliano sul francese, ma la frittata in seno al team è fatta. A Monaco Senna sbollisce la rabbia dell'anno prima per l'uscita al Portier, battendo di nuovo Prost e concedendo il bis a Città del Messico.

Già al Gp di Phoenix, il 4 di giugno, Ayrton inizia a capire che forse non è il suo anno. A fermarlo è l'accensione: malauguratamente per lui trionfa proprio Prost. I due viaggiano già col doppio dei punti sul terzo che è Patrese. Boutsen su Williams-Renault vince in Canada e Prost ristabilisce la legge della McLaren-Honda in Francia a Le Castellet, dove Senna è subito fuori con la trasmissione kappaò. Al brasiliano non va meglio a Silverstone, perché esce di strada e Alain ritrionfa, staccandolo nella generale di 20 punti, laddove il sistema d'assegnazione resta il 9-6-4-3-2-1. Ayrton è sotto pressione. Attinge alla fede, affonda le mani nella forza mentale, afferma addirittura di avere visioni mistiche e a Hockenheim risorge, sbancando il Gp di Germania.

In Ungheria Mansell e la Ferrari scrivono una pagina da mito, fino a umiliare lo stesso Senna, per una volta indeciso nel doppiaggio della Onyx di Johansson. Ayrton si rifà in Belgio, ma a Monza la fiammata con cui si gioca il motore in Parabolica è un segno raggelante. Vince ancora Prost, stavolta davanti a Berger.

A Estoril la riscossa Ferrari con Berger su Prost, ma a infiammare gli animi c'è Mansell che non vede – o finge di non vedere – una bandiera nera, salvo poi franare addosso al povero Ayrton, rovinandogli ancor più il Mondiale. Il paulista si rifà in Spagna, con Prost buon terzo, e staccato di 16 punti si gioca il tutto per tutto a Suzuka, nel Gp del Giappone. E qui la storia si tinge d'epica. La fuga iniziale di Prost è da antologia. Il francese guida meravigliosamente e nel confronto secco non ha più nulla del "Cauteloso", il nomignolo spregiativo affibbiatogli dai fans brasiliani di Senna, a stigmatizzare la sua capacità di non forzare il limite, specie se piove. No, stavolta il francese ci mette l'anima, ma Senna rimonta implacabile e gli appare sugli specchietti. Poi il fattaccio. Quella toccata in frenata nella doppia piega lenta con Ayrton che riparte e taglia il tracciato, mentre Alain resta fermo.

Pare vinca Senna e invece no. Il taglio è sanzionato con l'esclusione

Epilogo flamboyant

A lato, la tamponata volontaria di Suzuka 1990 con cui Ayrton si vendica di Alain, intanto passato alla Ferrari. I tempi dei sorrisi tra i due, nella foto sopra, sono ormai ben lontani e in pista non torneranno più



SUTTON-IMAGES.COM



”

*Suzuka 1990
è una gara che
dura poco tra i
due, dando vita
a una polemica
mai sopita.
Un drammone
intitolato
“Relitto
& Castigo”*

”

L'apice della rivalità

Mai nella storia della F.1 una rivalità culmina passando alle vie di fatto con una vendetta agonistica così premeditata e successivamente confessata quanto certificata da Ayrton. Prost è stato buttato fuori a mo' di vendetta per Suzuka 1989!

della classifica che dà gloria alla Benetton di Nannini. Bella fregatura per “Magic”. Secondo lui è la politica complottarda, impersonata dal Presidente della FIA Balestre, ritenuto nemico e alleato, oltre che connazionale, di Prost. Il Mondiale finisce qui, col trionfo del francese che posa, solo, nella foto ricordo col team. Il bagnatissimo ma non più indicativo Gp d'Australia vedrà Boutsen vincere con la Williams, mentre Senna è già fuori al 14° giro, in un'annata stregata.

Il 1990 è semplice da raccontare e complesso da capire. Prost si rende conto che in McLaren è finito e passa alla concorrenza, la Ferrari. La stagione ridiventa un infinito duello, coi tracciati che sembrano ring popolati da troppa gente, quando in fondo quelli che contano e si picchiano davvero sono solo due: Ayrton e Alain.

Ma prima che la grande sfida cominci in pista, l'inverno 1989-1990 si rivela torturante per Senna, su cui spara a palle incatenate la Federazione, nella persona dell'ineffabile presidentissimo Jean-Marie Balestre, francese e demoprostiano di ferro.

COLOMBO



Per i fatti di Suzuka e le successive dichiarazioni furibonde e deluse di Ayrton, le sanzioni paiono draconiane e tombali: non meno di 100.000 dollari di multa e il ritiro della superlicenza, con tanto di ultimatum per inviare una lettera di scuse. Che arriverà, dopo mesi di calvario, in due versioni, in realtà scritta e firmata dalla McLaren di Ron Dennis, non certo dal brasiliano, ferito e orgoglioso come non mai.

L'11 marzo si ricomincia a far ruggire i motori e Ayrton, col nuovo Honda V10, sbanca Phoenix. Due settimane dopo si va a Interlagos, a San Paolo, a casa di Senna, che si fa coinvolgere in una collisione con Nakajima: i sogni del primo trionfo brasiliano sfumano ancora una volta e, quel che è peggio, vincono Prost e la Ferrari. Guai a un cerchio rovinano il Gp di San Marino a "Magic", che poi si rifà alla grande, dominando a Montecarlo e in Canada.

A inizio estate la gran risposta di Prost che infilza tutti in Messico, Francia e Gran Bretagna. Pronta la replica di Senna, che svetta in Germania. Un secondo posto in Ungheria è il prologo per il paulista di un

nuovo trionfo in Belgio a Spa, sulla pista prediletta, seguito da un'altra gioia a Monza, nel Gp d'Italia. I due acerrimi rivali finiscono a podio in Portogallo, Senna 2° e Prost 3°, col francese che ghermando il Gp di Spagna riapre i giochi per il titolo.

Il 21 ottobre 1990 Ayrton e Alain si sfidano a Suzuka, in una gara e un tracciato che, per la terza volta consecutiva, potrebbero rivelarsi decisivi, a casa e sotto gli occhi di Soichiro Honda. Se il francese non fa punti, il brasiliano torna iridato.

Senna pianta una pole da antologia, ma è ansioso e ansiogeno perché non vuole partire dal lato destro, considerandolo meno favorevole. Niente da fare, le sue richieste d'esercitare un diritto d'opzione vengono rifiutate al briefing. Inferocito, il brasiliano se ne va, entrando più tardi nell'abitacolo con gli occhi fissi e spietati di chi sa già cosa fare. Pronti-via, Prost lo beffa e scatta in testa. All'approccio della prima curva, Senna, spietato, lo centra e lo butta fuori gara autoeliminandosi. Relitto & Castigo.

AMTO
TOP





Magic piazza il gran tris iridato

ELIMINATO PROST A SUZUKA 1990, IL RESTO
DIVENTA GESTIONE DELLA SUPREMAZIA,
TENDENDO A BADA L'EMERGENTE WILLIAMS

Il destino di un pilota che in 22 anni di carriera ufficiale, dal kart alla F.1, fende il pianeta Terra, sembra racchiuso in una striscia d'asfalto di non più di 800 metri. È a Suzuka, in Giappone, in quella porzione che va dalla chicane alla prima curva, passando per il rettilineo principale, che s'annidano le svolte più clamorose nella vicenda agonistica di Senna.

È in quella porzione di nastro che nel 1988 Ayrton prende la bandiera a scacchi che lo laurea per la prima volta iridato, è lì che l'anno dopo resta impigliato nella famigerata collisione con Prost che gli rende amara la vita, è alla prima curva che nel 1990 tampona da cecchino il francese riprendendosi il titolo ed è sempre alla prima piega che nel 1991 Mansell, con una spettacolare digressione fuoripista, consegna di fatto il terzo Mondiale nelle mani del brasiliano.

La grande conferma targata 1991 è un successo meno scontato degli altri, perché è una stagione nella quale il paulista sa di trovarsi in una situazione di inferiorità tecnica nei confronti del rivale più pericoloso: Nigel Mansell con la Williams Fw14-Renault progettata da Adrian Newey. La sua McLaren Mp4/6 è veloce e consistente, ma sul piano delle prestazioni assolute in gara, in realtà, cede qualcosa all'avversaria. Il punto di forza della McLaren è l'affidabilità quasi intangibile, se per un attimo non pensiamo all'ansigeno finale del Gp del Brasile. In 16 gare, ben 15 arrivi al traguardo con un solo ritiro, in Canada, per guai al motore. Per il resto la belva di Ayrton è un'arma che non s'inceppa e lui è lo spietato esecutore, incapace di commettere errori o di avere esitazioni. Discorso ben diverso per la Williams, che a inizio Campionato soffre di gravi problemi di gioventù, segnatamente al cambio.

A fare la differenza è anche il confronto tra piloti e squadre in lotta. Il

Simply the Best

La verità è che sconfiggendo Prost Ayrton può godersi il suo regno, pur tra mille pressioni e con la neonata Williams-capolavoro by Newey che spinge, guidata magistralmente da Mansell. Ma per ora "Beco" gode e Alain rosica...

team McLaren di Ron Dennis appare una macchina da guerra se non gioiosa ben oliata e priva di sbavature. La Williams, al contrario, mostra a più riprese lacune e svarioni nella gestione dai box, con l'emblematico episodio della ruota persa da Mansell a Estoril, in Portogallo, quale simbolo delle occasioni perdute. E poi nel mirino c'è anche l'ansia di Mansell e la sua paura, alla soglia dei 40 anni, di non riuscire a vincere il Mondiale. Quella voglia, quell'obbligo di strafare che lo porta alla collisione con Brundle a Imola, a tirare alla disperata in Canada quando ha un vantaggio abissale, salvo restare in panne nel finale, piuttosto che all'uscita di strada a Suzuka, tutti segni di un atteggiamento stupendamente generoso ma al momento ancora trafelato. Per lui, però, il riscatto e la maturazione completa sono dietro l'angolo.

Il vero momento clou del 1991 si vive a Interlagos, a San Paolo del Brasile. Dopo che ha già vinto a Phoenix ed è in testa al Mondiale, Ayrton vive il finale di gara più terrificante e adrenalinico della sua vita, quando con la McLaren n. 1 è in testa alla gara di casa, dopo sette partecipazioni frustranti, sfortunate e prive di vittorie, si ritrova il cambio bloccato in sesta, con la Williams inseguitrice di Riccardo Patrese che a ogni tornata recupera implacabilmente terreno.

Sembra la sceneggiatura di un film che vuole far male al cuore. L'eroe dalla cavalcatura ferita sta per essere ripreso e beffato, mentre i giri scorrono, la situazione peggiora e milioni e milioni di brasiliani, dalla TV, dalle tribune, da ovunque stiano seguendo quella trama che neanche uno sceneggiatore di soap opera abile e perfido riuscirebbe a immaginare, incrociano le dita, friggono nell'angoscia.

Ultimo giro. L'esito è incerto. I tempi di Senna si alzano, Patrese si scatena per mangiargli l'anima. Poche curve alla fine e nessuno sa come andrà a finire.

Poi quell'urlo. Anzi, l'Urlo. Il grido liberatorio, l'inno alla vittoria, udito in diretta TV dall'abitacolo di "Magic", un concerto solista di adrenaline e endorfine di un uomo, un pilota, un campione che ce l'ha fatta. Ayrton Senna ha sfatato la maledizione, andando a vincere il Gp del Brasile, in quella sua San Paolo ora in delirio. È vero, conquistare un titolo è tutta un'altra cosa, eppure, se Suzuka è la terra del destino, Interlagos 1991 resterà emozionalmente il punto più alto, epico e intenso nell'iconografia agonistica senniana.

E ci sarà anche chi, come il solito piccante e piccato Piquet, dirà che non v'è poco di reale nell'impresa di Ayrton, che ci sono capacità scenica e creatività narrativa nel suo comportamento, ma la telemetria mostrata dalla McLaren pare confermare che stavolta la leggenda è realtà.

Per il resto, le cifre parlano chiare: 7 vittorie in 16 gare, con una sequenza di quattro centri iniziali, Usa, appunto Brasile, San Marino e Monaco, che lo mettono nella condizione di gestire la sua fuga, con la Williams di Mansell che insegue. In fondo l'annata diventerà una sorta di Gp del Brasile dilatato, ma dal finale decisamente più rilassato ed egualmente trionfale, con altri successi in Ungheria, Belgio e Australia e 8 pole complessive. Il presente e il futuro sorridono a Ayrton. A estate inoltrata, nel weekend di Spa, firma un rinnovo annuale per la McLaren, per 20 milioni di dollari, contro il parere del suo manager Julian Jakobi, che lo vorrebbe in Williams. E Jakobi, col senno di poi, di ragione ne avrebbe da vendere.



”
*Interlagos 1991
ossia il trionfo
strappacuore
in Brasile,
diventa il punto
più alto e caldo
della stagione
che vede Ayrton
Senna di nuovo
iridato*
”



SUTTON-IMAGES.COM



*Silverstone '91,
l'autostop*

Gp di Gran Bretagna
1991, Mansell con la
Williams domina,
vince e poi fa salire
a bordo nel giro di
rallentamento Ayrton,
lasciato a piedi dalla
sua McLaren. Scena
simpatica quanto
particolare...

Ayrton saluta la McLaren

L'EPILOGO DEL RAPPORTO TRA AYRTON E RON DENNIS DIVENTA UNA TESA E DOLOROSA VIA CRUCIS. NON SENZA ALTRI SPRAZZI DI GLORIA

A fine 1991 Ayrton è all'apice. È il pilota in attività più vincente e pagato della F.1, considerato che Prost, licenziato dalla Ferrari, esce dal Circus regalandosi un anno sabbatico e che Piquet, quasi quarantenne, è fuori dai giochi per sempre.

Senna sfoggia quale uomo simbolo del Brasile ed esempio di campione assoluto, conosciuto e apprezzato ovunque.

Eppure per lui si prepara il biennio più difficile. In conclamata inferiorità tecnica, spogliato dell'iride, privo di chance per il titolo, gli sono concessi solo sprazzi di gloria.

Ayrton è gran vincente e cattivo perdente. È un rivale totale. In pista e fuori. Con gli avversari tosti mica corre e basta, no, rumina, litiga, intimidisce, predica, s'infervora, perfino scazzotta. L'elenco degli sparring partner, psicologici e non, sarebbe interminabile. Trova perfino il modo di far inferocire, nell'ambito di un weekend Gruppo C – dove aveva debuttato nel 1984 al Nürburgring con una Porsche 956 di Joest –, l'arcigno Derek Warwick, che gli rifila due sberle.

Eppure cura e onora il valore dell'amicizia. A Gerhard Berger, il solo compagno di squadra col quale lega davvero, a fine 1991 regala una vittoria platealmente, a Suzuka. Bel gesto dal sapore agrodolce del presente prezioso ma ostentato.

In pista è un duro, uno spregiudicato. Di ruotate e scherzetti ne rifila e ne subisce.

Ma non è un crasher. Da solo sbatte poco o niente. Le cannonate che tira sono rare. La più beffarda, la già citata al Portier, vedi Montecarlo 1988, la più emotivamente grave in Messico nel '91, con tanto di ribaltamento alla Peraltada, la cosiddetta Curva della Muerte. Un momento di paura e niente più.

È campionissimo di classe, d'orgoglio, di pancia e di testa.

Il suo problema, però, nel 1992-1993 è metallico e ha un nome e un cognome: Williams-Renault. Contro il capolavoro di Newey, le sue McLaren, passate nel 1993 dal motore Honda a quello Ford, nulla possono.

Per uno come lui, il 1992 è una tortura. Mansell vince a raffica. Ad Ayrton resta il colpaccio a Montecarlo, solo perché il "Leone" viene

Un rapporto che va in fumo

A partire dal 1992, cui si riferisce la foto, le speranze di Ayrton di confermarsi iridato vanno in fumo e il suo vero problema ha un nome composto: Williams-Renault



”

Il primo giro di Donington 1993 resta una delle prove più incredibili di classe e abilità di un pilota sul bagnato. Prost viene umiliato una volta di più

mortificato da una gomma sgonfia. Gli altri due centri in Ungheria e in Italia sono magre consolazioni.

Anzi, nel weekend monzese lo raggiunge la notizia peggiore: per il 1993 Prost ha firmato con la Williams, sostituendo Mansell. Sconfitto, gelosia, consapevolezza di aver perso l'occasione che meritocraticamente doveva essere sua, certezza di essere all'angolo, sfiducia in una F.1 nella quale i giochi da caminetto e le politiche felpate possono più della competitività e della velocità. Lo stato d'animo di Ayrton è intuibile. Per scongiurare l'arrivo di Prost alla Williams, aveva fatto di tutto, in estate. Offrendosi a patron Frank perfino gratis. Non è servito. Il 1993 è il suo calvario a due cime. Sui tracciati bisogna sopportare lo show di Prost con una monoposto quasi imbattibile, ai box ogni volta tocca sbranarsi con Dennis, perché un vero contratto tra Ayrton e la McLaren non c'è più. Corre a cachet, gara per gara, con un ingaggio

Un sorpasso da ricordare

Donington 1993, Ayrton perderà la guerra iridata con Prost ma vince una battaglia entusiasmante, umiliandolo fin dal primo giro, in un giorno di pioggia

ORSI



d'un milione di dollari a weekend, frutto d'un tira e molla ciclico e snervante. Addirittura, a fine 1992 ha anche provato la Penske di Fitipaldi a Firebird, qualcuno dice lanciando un segnale d'insofferenza verso la McLaren, ma di fatto non è così: Ayrton non disdegna Indy, anzi, ma vuole solo la F.1, nel suo cammino, anche se il momento pare buio.

Eppure le gemme preziose di rivincita morale non mancano. Perché il Paulista nel 1993 segna gol della bandiera talmente belli da essere ricordati più della partita iridata incolpevolmente persa.

Il 28 marzo, in un pomeriggio di pioggia, trionfa ancora nel Gp del Brasile, mentre l'odiato Prost, confuso, è fuori gara.

L'11 aprile a Donington, per il Gp d'Europa, ripiove di brutto e il primo giro se non fosse realtà sarebbe incredibile da vedere pure in un cartone animato giapponese.

Ayrton parte dalla seconda fila. Tanto per cominciare, si becca una spintonata da Schumi che lo manda sull'erba e a infilarlo è pure il rokie Wendlinger. Ma poi il film da commedia depressa diventa epica pura. Tempo un paio di pieghe e Schumacher viene divorato. Poi alla

"esse" è il turno di Wendlinger a vedere un corpo biancorosso – ma celeste, astronomicamente parlando –, sfrecciargli oltre. Davanti a Senna ci sono le Williams da curare, ora. Gli bastano un paio di pieghe per sverniciare Damon Hill e nel mirino ha la preda prelibata, Prost, al quale fa ciao ciao al tornantino, mentre il francese resta a osservarlo, stupito come un mucca guarda passare un treno.

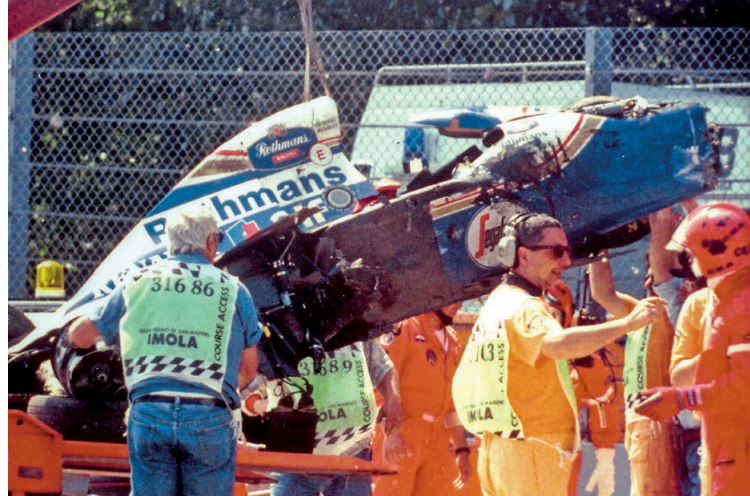
Il resto è gestione pura della leggenda. Una passerella trionfale di Ayrton, mentre Alain trascorre più tempo fermo a cambiar gomme che in pista a contenere il distacco, misurabile più col calendario che col cronometro.

Il 23 maggio Senna vince per la sesta volta il Gp di Montecarlo, superando il record del pentatrionfatore Graham Hill, considerato inscalfibile. Il 7 novembre in Australia coglie la quinta vittoria stagionale – dopo essere andato a segno anche sull'amata Suzuka –, e stringe la mano a Prost che lascia la F.1. E la vera notizia dell'anno è un'altra: sarà proprio Ayrton Senna a sostituire il tetrairidato francese alla Williams-Renault.

Il momento agognato del riscatto sembra finalmente giunto.







Una **fine** inaccettabile

I PROBLEMI D'INIZIO 1994 CON LA NUOVA WILLIAMS, L'ASCEA DI SCHUMI, LA REAZIONE E L'EPILOGO DI IMOLA. TERRIBILE...

Il giorno 11 ottobre 1993 Senna e la Williams ufficializzano il loro rapporto. Un connubio che potrebbe non avere rivali per chissà quante stagioni. Eppure la realtà è diversa, per almeno due motivi. La rivoluzione regolamentare voluta dalla Federazione ha limitato gli aiuti elettronici, togliendo sospensioni attive e controllo di trazione.

La Williams Fw16-Renault, logica evoluzione della regina precedente, ha perso la sua nobile e stordente supremazia. È difficile da guidare, scorbutica e dall'abitacolo stretto.

La seconda ragione che sembra poter rovinare la festa a Senna si chiama Michael Schumacher. Fatta la pace col pensionato Prost, il suo nuovo problema potrebbe avere le sembianze del tedesco, col quale già nel 1992 a Magny-Cours, nel Gp di Francia, ha avuto un confronto acceso seguito a una toccata in pista, bissato da ruotate reciproche in un test a Hockenheim, con tanto di rissone ai box evitato da un meccanico della McLaren, che li ha provvidenzialmente separati.

A rendere di nuovo velenosa l'atmosfera fluttua anche il legittimo dubbio che sulla Benetton-Ford di Schumi gli aiuti elettronici, seppur nascosti, funzionino ancora. Prove non ce ne sono e non ce ne saranno mai, ma ciò basta per rendere l'inizio di stagione incandescente e strano. Perché, al contrario dei pronostici, in gara Schumi vola e Senna fa fatica. Nel Gp del Brasile, il 27 marzo, Ayrton s'arrende e va in testacoda quando il rivale è ormai imprendibile al comando. Il 17 aprile, ad Aida, in Giappone, il brasiliano si ritira subito dopo il via per una toccata di Hakkinen, nel giorno del nuovo assolo di Michael.

Il weekend del 1° maggio 1994 sembra l'occasione del riscatto, visto che la Williams è stata modificata, con l'abitacolo reso più confortevole-

Negli occhi quella luce

Sullo sguardo di Ayrton negli ultimi giorni sono stati scritti libri. Certo è che la luce nei suoi occhi assume un che di particolare e di immensamente intenso



ORSI





le intervenendo sul piantone dello sterzo. In prova Ayrton sigla la terza pole consecutiva. Anche se stavolta non c'è nulla da festeggiare. Anzi, Senna vive uno dei momenti più tristi della sua carriera, perché nelle qualificazioni del sabato il rookie austriaco Roland Ratzenberger resta vittima di uno schianto mortale alla curva Villeneuve, dopo che la sua Simtek ha perso direzionalità in rettilineo per un problema all'ala anteriore. Il mondo della F.1 è nello sgomento e il brasiliano, provatissimo, non vorrebbe neanche correre.

The show must go on e domenica 1° maggio 1994 il Gp di San Marino prende il via. Il tempo di far ruggire i motori e la Lotus di Lamy tampona violentemente la Benetton di Lehto, rimasta ferma in griglia, con una ruota che semina il panico tra il pubblico. Esce la safety-car, che resta in pista fino al quinto giro, quando avviene il restart.

Senna è in testa, con Schumi che lo pressa, con poco più di mezzo secondo sulla linea del traguardo. Poi la tragedia. Alla curva del Tamburello, la Williams mentre procede a 310 km/h scarta e va a schiantarsi contro il muro. L'impatto avviene a oltre 200 km/h, le perizie parlano di 216, e un frammento di una sospensione entra nella visiera del campione brasiliano e la perfora, andando a conficcarsi appena sopra l'occhio destro. È come se la fronte di Ayrton fosse colpita da una fiocina sparata da un fucile subacqueo. Malgrado l'intervento immediato dei soccorritori e il trasporto disperato in elicottero all'ospedale Maggiore di Bologna, per il campionissimo non c'è nulla da fare. La cessazione dell'attività cardiaca verrà certificata alle 18.40, ma di fatto l'esistenza di Ayrton Senna ha avuto termine con lo schianto al Tamburello. Il Brasile piange il suo campione e lo onora con un funerale da Capo di Stato, con due ali di folla che l'accompagnano al cimitero di Morumbi. Nel frattempo divampano le polemiche sulle cause dell'incidente. Emerge da subito la tesi formulata da Autosprint, che sostiene grazie a precisi riscontri che l'incidente di Ayrton è stato causato dalla rottura del piantone dello sterzo, appunto modificato poco prima dalla Williams per rendere più comoda la posizione di guida del pilota. Il processo per l'accertamento delle responsabilità apre i battenti nel 1997, in un clima reso pesante dal fronte compatto dei team anglosassoni della F.1, i quali non accettano l'idea che sia il giudice penale a sindacare il comportamento della Williams. Il Circus si chiude a riccio e il contributo processuale delle parti per accertare la verità si rivelerà modesto, per non dire deludente.

Nel 2005 arriva l'assoluzione del patron Frank Williams e del progettista della Fw16 Adrian Newey, in tutti i tre gradi di giudizio. La Corte di Cassazione emette quindi una sentenza di "non luogo a procedere" relativa alla richiesta di assoluzione rivolta al direttore tecnico del team Patrick Head. Lo stesso Head era stato riconosciuto colpevole di omicidio colposo, ma non condannabile a seguito dell'estinzione del reato per prescrizione. Restano i dubbi sulla sparizione dei dati nelle centraline elettroniche della FW16 e dei fotogrammi del camera-car di Ayrton prima dell'incidente. Una sola cosa è sicura: Senna è morto non per un suo errore.

A inizio 2014 la Williams pone ai lati del musetto della sua Fw36 un adesivo che ricorda il ventesimo anniversario della scomparsa del campione.

Un bel gesto, a testimoniare una volta di più che Ayrton Senna non è stato dimenticato.



”

*Imola 1994
è un giorno
terrificante.
Che segna la
fine di una certa
F.1 e l'inizio di
un'era diversa.
Che però
rimpiangerà
Ayrton*

”

Speranze svanite

La corsa in elicottero verso l'ospedale, a Bologna, poi la disperazione dei grandi del Circus. Per Ayrton è la fine. E verrà ricordato in griglia di partenza dai colleghi nel successivo Gp di Monaco

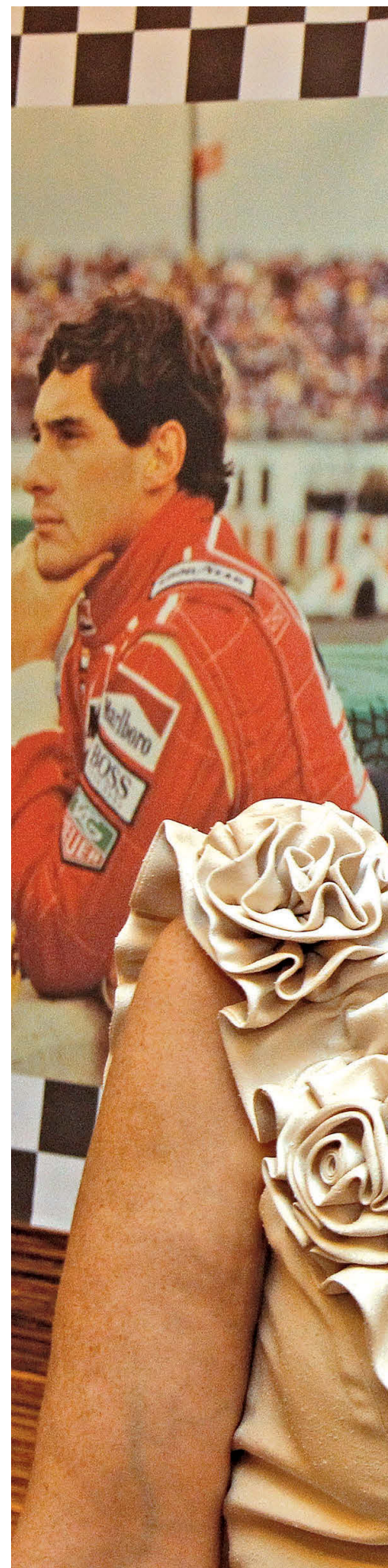
Fondazione benefica

IL NOME DI AYRTON RESTA LEGATO DOPO LA
SCOMPARSA ALL'ATTIVITÀ SOLIDARISTICA
CHE NE RACCOGLIE IL TESTIMONE

Se una persona non ha più sogni, non ha più alcuna ragione di vivere». «Ognuno nella vita ha il diritto di avere una chance». «La mia responsabilità è forse più grande verso i più giovani, i bambini, perché da parte loro avverto grande affetto e ammirazione, e questo mi spinge a lottare ancora di più per dare loro qualcosa di speciale. Perciò io mi sento, soprattutto, responsabile nei confronti dei bambini che amano le corse, che si alzano presto e assillano i genitori perché li portino all'autodromo. E, come accade con le persone a cui sono molto vicino, sto bene quando li incontro».

Sono parole di Ayrton. Tra le sue più belle, ormai tramutate e concretizzate nel principio ispiratore della fondazione a lui intitolata, l'Istituto Senna, con sede a Pinheiros, nel distretto di San Paolo.

Attivo dal 1994, l'anno della scomparsa del campionissimo, l'Istituto Ayrton Senna non è un ente di beneficenza e assistenza, ma qualcosa di molto più complesso. In parole semplici, si tratta di un organismo in grado di fornire progetti e soluzioni individuali a bambini bisognosi, favorendo la crescita, lo sviluppo e l'inserimento dei soggetti secondo le particolari attitudini di ciascuno. Arte, cultura, sport, preparazione professionale e assistenza socio-pedagogica sono le basi d'impegno dell'organizzazione non governativa che lavora di concerto con scuole, università e istituti pubblici e privati. Scopo ultimo è quello di pren-



COLOMBO



***Istituzione
benemerita***

Portata avanti con grande impegno dalla sorella Viviane, l'opera dell'istituto dedicato a Ayrton Senna prosegue lo slancio solidaristico che aveva il campionissimo verso i ragazzi brasiliani meno abbienti

”
*La forza
trainante
dell'Istituto
Senna resta
Viviane, capace
di raggiungere
negli anni
risultati molto
concreti e degni
di plauso*
”

der per mano bambini disagiati e accompagnarli senza traumi nel tragitto che li separa, altrimenti implacabilmente, “dalla favela al computer”, dai drammi della strada a una vita perfettamente equilibrata e integrata nella società. Il cibo, quindi, è solo il primo necessario passo di un cammino lungo e delicato. A dare ragione all'attività dell'organismo, oltre che i propositi, ci pensano le cifre che da subito hanno caratterizzato il suo operato. Fin dai primi sei anni di attività, il numero complessivo degli assistiti si è più che decuplicato: dagli iniziali 21.000 del 1995 si è passati ai 288.000 del 2000 e alla fine del 2002 il numero target era di 400.000 ragazzi. Nei primi cinque anni una cifra equivalente a 25 milioni di Euro è stata spesa per investimenti sociali, secondo gli scopi e le modalità dell'Istituto che vanta solo 20 dipendenti, nella sua sede amministrativa nel distretto di San Paolo. È questo il motivo che sta alla base della stabilità dei costi amministrativi che risultano praticamente costanti fin dalla metà degli Anni Novanta, a fronte di una vera e propria impennata dei fondi destinati a sostegno dei tanti programmi: cifra questa che risulta superiore di oltre 25 volte rispetto a quella che caratterizzò il primo anno di attività.

Riscontri importanti, concreti, che gettano merito e luce positiva sui frutti dell'impegno sociale di Viviane Senna, manager e forza trainante dell'Istituto. Ma da dove provengono le energie economiche che fungono da presupposto all'attività della organizzazione? Semplice, dai diritti (peraltro ancora altissimi) percepiti dalla famiglia del campione per quanto riguarda lo sfruttamento del merchandising, del marchio Senna e del personaggio a fumetti Senninha.

Cifre importanti, cui la famiglia ha rinunciato subito dopo la morte dell'amato Ayrton per creare una fonte fondamentale di alimentazione alle molteplici attività che costituiscono ormai un punto di riferimento irrinunciabile per le speranze di centinaia di migliaia di soggetti disagiati. Ecco quindi che Viviane Senna rappresenta a tutt'oggi lo strumento e la prosecuzione ideali dell'impegno e degli auspici del fratello Ayrton, che si sono tutti puntualmente tramutati in un'operosa realtà. Per chiunque fosse interessato a collaborare o a saperne di più dell'organizzazione, ne forniamo i punti di riferimento; l'indirizzo in lingua inglese sul web è: <http://senna.globo.com/institutoayrtonsenna/ingles/home/> mentre quello postale ha le seguenti coordinate: Rua Dr. Fernandes Coelho, 85 - 15º Andar. Pinheiros - São Paulo - SP 05423-040 - Brazil (Brasile). Il numero telefonico di riferimento è (11) 2974-3000.

Nei primi 15 anni di attività l'Istituto Ayrton Senna ha investito la cospicua cifra di oltre 70 milioni di Euro, contribuendo fattivamente a trasformare la vita di 11.640.930 tra bambini e giovani brasiliani, occupandosi della formazione di 553.512 insegnanti ed educatori e distribuendo le proprie attività in 1.372 città e in 26 Stati e Distretti Federali del Brasile. Non a caso, nel 2003, dopo nove anni di attività, l'Istituto Ayrton Senna ha ricevuto dall'Unesco (Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura) la “Cattedra Unesco per l'Educazione e lo Sviluppo Umano”.

Dati, contesti, situazioni e riconoscimenti che vedono l'organizzazione porsi sulla scia vincente degli obiettivi che ispirarono fin dal principio la vita e la carriera del campione, al quale essa stessa s'ispira perpetualizzandone la filosofia di vita e il ricordo.



Hamilton omaggia

Viviane Senna con Lewis Hamilton grande fan di Ayrton. La cui immagine resta legata alla fondazione che ne raccoglie l'eredità morale, sotto. In basso a destra, la stessa Viviane spiega le linee direttrici della sua attività. A lato, Viviane Senna riceve il Casco d'Oro di Autosprint nel 2001





ORSI





Quel **casco** da leggenda

VIAGGIO ALL'INTERNO DELLE TIPOLOGIE
E DELLE EVOLUZIONI DEI MODELLI SCELTI
DA AYTTON IN TUTTA LA SUA CARRIERA

Il casco di Ayrton Senna resta il più popolare e riconoscibile nella storia della F.1. Una calotta originale e evocativa come poche, coi colori della bandiera brasiliana, a sottendere il giallo delle riserve auree, il verde delle foreste amazzoniche e il blu del cielo sopra Rio de Janeiro. Simbolo puro e dal significato profondo, per lui e per chi lo ama.

Fino a oggi non è mai stata tentata una trattazione sistematica dell'evoluzione dei colori e della grafica dei suoi caschi, nel corso di 22 stagioni di carriera. Un buon motivo per andare a scoprire, con l'aiuto dell'appassionato e esperto collezionista Andrea Salvati, contesti e segreti dei modelli adottati.

Anzitutto le marche. Dal 1979 al 1982, quindi dal kart alle prime due stagioni in auto, Senna usa degli Arai, anche se a ben guardare i pare-ri sono discordi perché c'è chi giura che proprio in kart Ayrton abbia usato, raramente, pure un casco Agv.

Quindi dal 1982 al 1984, sua prima stagione in F.1, eccolo con il Bell Xm1 e, dal 1984 al 1989, il Bell Xfm-1. Il 1990 e 1991 sono gli anni dei Rheos e il biennio 1992-1993 lo vede con lo Shoei X Four. Infine, nel 1994, Senna adotta il Bell M3, con l'eccezione del test a Le Castellet, quando prova un Bell Feulling.

Una particolarissima cura fu adottata nella scelta dell'autore della verniciatura, specie nel periodo in F.1. Dal 1984 al 1987 ci pensa Sid Mosca, storico decoratore di caschi brasiliano, già autore delle stupende livree di piloti quali Fittipaldi, Pace e Piquet e artefice fonda-

fotografie ORSI



L'amore per il Brasile

Colori inconfondibili, sponsor che negli anni diventano suoi sinonimi. Pochi campioni come Ayrton sono stati caratterizzati in modo inscindibile dalla livrea del casco



mentale dell'oleografia agonistica senniana, fin dagli inizi. Nella prima parte del 1988, i caschi vengono verniciati presso la McLaren e nella seconda parte dell'anno – e per tutta la stagione successiva –, se ne occupa Pierre Vangin, per Bell Europe. Nel 1990 e 1991 torna in azione Sid Mosca, anche se in parte le calotte venivano materialmente verniciate dalla stessa Rheos, con il credit a Sid: "original painted by SID - Brasil". Nel 1992-1993 la verniciatura viene effettuata presso la Shoei e infine nel 1994 se ne rioccupa Pierre Vangin, per Bell Europe.

Quanto alla storia dell'alternarsi delle singole tonalità, è complessa ma non impossibile da ricostruire. Ayrton comincia da bambino, dagli otto ai tredici anni d'età, usando un casco giallo, con banda orizzontale bianca. Passa quindi a un modello bianco con disegni geometrici blu, per poi tornare a uno bianco, con bande verdi gialle e blu sulla base. Cambia poi nuovamente, tornando al giallo, con un'unica striscia longitudinale verde.

Quando si accinge a disputare il suo primo Mondiale kart, nel 1978, le regole impongono che i piloti rechino sul casco i colori della bandiera del paese d'origine. Così Ayrton e Sid Mosca decidono per la nuova e definitiva grafica: sfondo giallo e due righe orizzontali, in blu e verde, contornate da filetti sottili in contrasto, da intramezzare col bianco. Secondo lo stesso Sid Mosca, questa grafica rendeva bene l'effetto della velocità, risultando semplice, immediata e, soprattutto, chiaramente riconoscibile.

Quanto alla misura calzata, Ayrton indossava una M, ossia 58 cm di circonferenza. Ovviamente i modelli venivano realizzati per lui su misura, ma la differenza era minima.

Interessante anche l'evoluzione dei colori, prima dell'approdo finale di base giallo, con blu metallizzato, verde e bianco nelle interlinee.

Anzitutto, il giallo ha cambiato tonalità, negli anni. Quasi arancione agli inizi in kart, poi più spento, in Formula Ford e F3. Nell'85, primo anno in Lotus, Ayrton utilizza un giallo fluo per meglio accompagnarsi alla nera Lotus Jps. Nell'87, quando la Lotus passa allo sponsor Camel, dopo le prime gare, sceglie la stessa tonalità di giallo della macchina. Dal 1988 in poi adotta un giallo limone acceso e caldo, che cambia leggermente di tono di casco in casco e di anno in anno.

Nel 1990 Senna passa, causa una clausola contrattuale McLaren, alla Rheos, sottomarca Honda che produceva caschi da moto. La Rheos realizza in esclusiva per Senna e Berger veri e propri prototipi da auto, partendo da modelli da moto e modificandoli. Si tratta di caschi leggerissimi, decisamente artigianali e non privi di imperfezioni, dalle visiere alle imbottiture, fino alle prese d'aria. La Honda studia inoltre un sistema di verniciatura dei caschi innovativo, che consente di risparmiare molti grammi rendendoli ancora più leggeri.

All'inizio del 1990, fino al Gp di Imola, l'imbottitura è bianca. Poi diventa verde e così resterà anche per tutto il 1991. Blu invece quella di Berger. I Rheos restano i caschi di Senna in assoluto più rari, proprio perché filosoficamente "fuoriserie".

E non finisce qui. Sono tante le curiosità, i particolari che consentono di avere una visione inedita delle problematiche affrontate dal Campionissimo. Per esempio, nell'85, appena arrivato in Lotus, Ayrton firma il contratto con la Banca Nacional, che l'accompagnerà in tutta la carriera. Il primo casco portava i loghi del nuovo sponsor in blu, anziché in nero, ed era verniciato in giallo sfumato. Per motivi televisivi si

”

Nel mondiale kart la regola imponeva ai piloti di avere sul casco i colori del Paese d'origine. E così nel 1978 nasce la grafica definitiva per Ayrton

”

La scritta Nacional

Per motivi televisivi nel 1985 lo sponsor Nacional passa dai loghi blu a quelli neri, nell'altra pagina, in pratica all'arrivo di Ayrton alla Lotus

”

*Dopo
un'annata
a usare modelli
Shoei ma senza
accordi
specifici, per il
fatidico 1994
Ayrton passa
al fornitore
Bell*

”

Colori da guerra

In fondo per Ayrton l'immagine del casco dava un connotato di sfida in atto, come i colori da guerra per un combattente nato



passò ai loghi neri. Nell'87, dopo un volo con le squadre acrobatiche dell'aviazione brasiliana, Senna utilizzò una volta un casco con due aerei da caccia stilizzati sulla calotta.

Per la pronunciata dimensione del suo naso, all'interno, nella mentoniera di fronte alla bocca, Ayrton richiedeva modifiche specifiche, facendo creare una V nell'imbottitura, per ricavare più spazio. Andiamo oltre. Per comunicare col muretto, Senna non usava auricolari, che gli causavano problemi, ma speaker affogati nel casco.

In realtà Ayrton non ha mai richiesto modifiche significative, se non nell'ultimo anno, il 1994, quando, partendo da un Bell M3, chiese di aggiungere una pinna in gomma sulla mentoniera per migliorarne la stabilità, cambiò il disegno delle prese d'aria anteriori per ottimizzare la ventilazione, l'audio del microfono e la forma delle imbottiture interne.

Nei test di Le Castellet di quell'anno prova anche il Bell Feulling, modello usato dai piloti in F.Indy, dal retro piatto e con una grande pinna frontale, per cercare di migliorare le turbolenze che la nuova Williams provocava alla testa del pilota. Dopo pochi giri però lo scarta, poiché la pinna anteriore, voluminosa, creava troppa deportanza sulla testa, schiacciandolo letteralmente all'interno dell'abitacolo.

Quanto alle identificazioni adottate, i caschi venivano numerati in McLaren, con un pennarello, dal team coordinator Jo Ramirez. Fino all'89 sulla fibbia della chiusura, nel '90, '91, '92, '93 con un pennarello bianco sulla gomma dietro alla nuca. Soprattutto nel biennio '92-'93, i numeri non seguivano un ordine cronologico. Nel 1993 Ayrton usa lo Shoei, ma in realtà senza un contratto ufficiale con la Casa giapponese.

Infatti, a differenza dell'anno precedente, non vi è alcun adesivo Shoei sui lati. Ecco perché nel Gp del Brasile 1993, da lui vinto, Ayrton indossa ancora un modello 1992, con nastro adesivo giallo a coprire i loghi Shoei.

Nel 1994, infine, i caschi iniziano a essere rigorosamente numerati dal decoratore. Sul retro, in basso, compare la scritta con il numero di serie: 94-1, 94-2, e così via.

Non si è mai saputo con certezza se Ayrton abbia avuto l'incidente mortale mentre indossava il casco numero 3 o 4. Non si trovano foto che lo certifichino e in proposito gli esperti, in mancanza di riscontri diretti, ancora oggi si dividono in due scuole di pensiero.

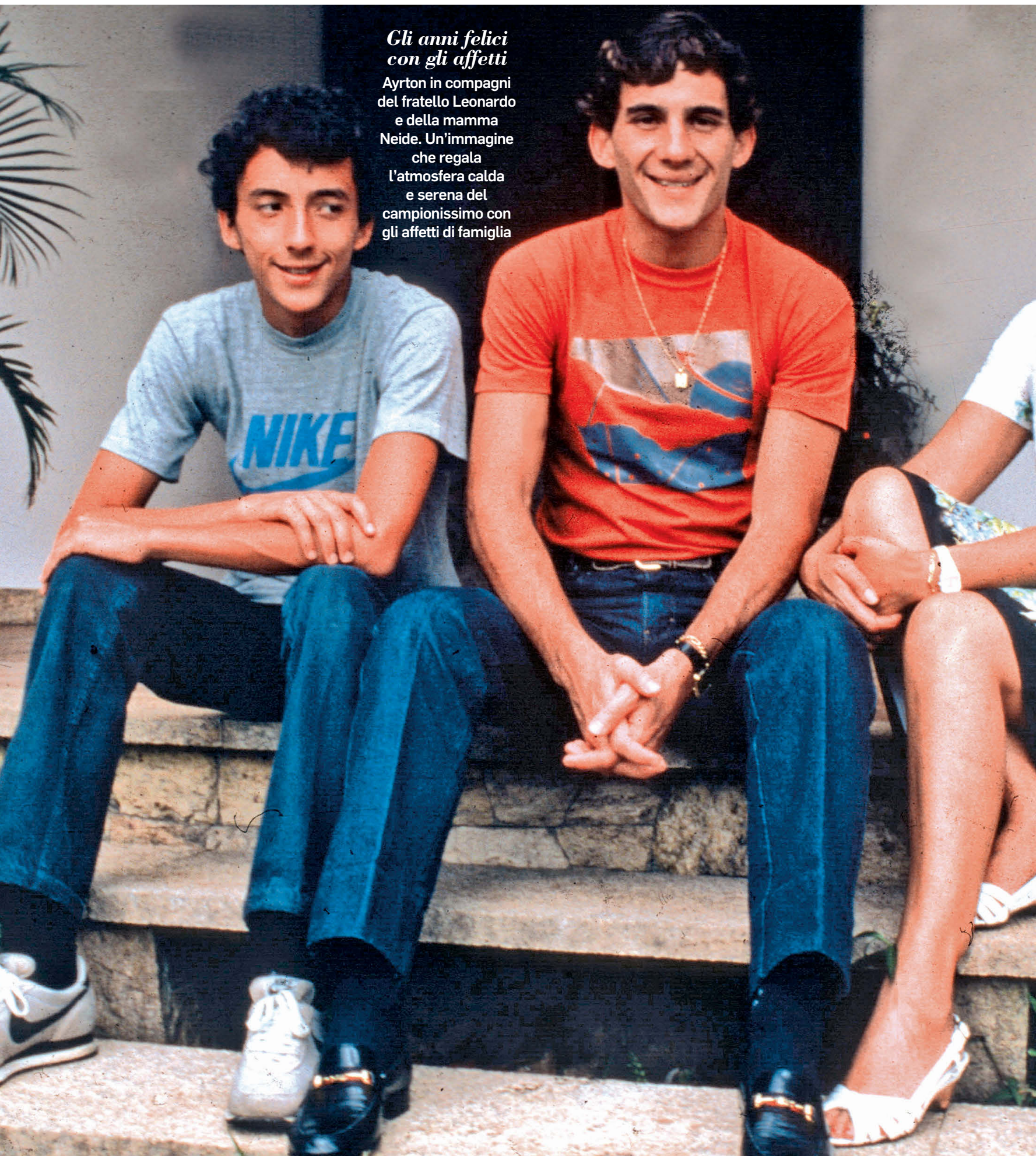


ORSI



*Gli anni felici
con gli affetti*

Ayrton in compagni
del fratello Leonardo
e della mamma
Neide. Un'immagine
che regala
l'atmosfera calda
e serena del
campionissimo con
gli affetti di famiglia





Ayrton visto dalla sua famiglia

IN QUESTA INTERVISTA LA SORELLA VIVIANE,
CI REGALA UN RITRATTO VIVO E INTIMO
DELL'UOMO OLTRE IL PILOTA

Non vi prendo in giro dicendo che Viviane non è solo la sorella di Senna. No, Viviane è molto di più. Incarna ciò che resta di Ayrton. Il personale di terra di una leggenda alata che è volata via.

Non ci provo neanche a convincervi che l'arco del sorriso di Viviane è lo stesso del campione, per capirla basta guardarla ancora oggi.

Vi racconto una storia, meglio, una strana storia che mi ha svelato Paula, la figlia di Viviane. Ayrton era scomparso da pochi mesi e suo padre Milton non si dava pace per il dolore. Nei momenti in cui la mancanza del figlio lo trafiggeva in modo insopportabile con mille spilli di nostalgia, prendeva un registratore, lo accendeva e sentiva la sua voce.

Quand'ebbe ascoltato tutti i nastri che aveva, divenne più triste. Non ci sarebbero state più parole nuove, avrebbe ripassato sempre le stesse.

Ma un giorno, per caso, registrò anche la voce di Viviane. Poi, chissà perché, la riascoltò rallentandola del trenta per cento. Chiamò gli altri della famiglia, spinse il tasto play e tutti ebbero un tuffo al cuore. Quella sembrava la voce di Ayrton che diceva cose nuove.

Ora Viviane è anche questo, per noi tutti che leggiamo queste righe. Una voce da registrare e rallentare per sentire Ayrton ancora vicino. E

”
*Come famiglia,
 non abbiamo
 mai smesso
 di cercare Dio.
 Non in modo
 bigotto,
 ma come tappa
 per capire
 l'essenza
 della nostra vita*
 ”

noi facciamo come il vecchio Milton, quando spingeva un tasto, stringeva gli occhi e con rimpianto guardava lontano. Ascoltiamola, leggiamola Viviane. Al rallentatore, con una suggestione che ci riporta a una leggenda interrotta venti anni fa ma mai dimenticata.

- L'ingresso nel terzo millennio ha stabilito realtà nuove per il nome di Ayrton Senna, eletto "Pilota del Secolo" sia in Brasile che in Europa.

«In Brasile è accaduto in netto anticipo, mi ha fatto piacere che il riconoscimento sia poi stato conferito anche nel continente europeo».

- Ayrton fu un campione che si costruì da solo, aiutato agli inizi dalla famiglia, ma ben presto divenendo un pilota professionista in grado di fare leva sui risultati. Papà Milton può essere considerato a sua volta un self-made man, diventato ricco dal nulla. Lei è una donna colta, manager dell'istituto dedicato a suo fratello e laureata in psicologia. C'è qualcosa di speciale nella famiglia Senna. Cosa, secondo lei?

«I valori della mia famiglia sono stati uno stimolo eccezionale alla nostra intraprendenza individuale. In realtà nessuno di noi è speciale. Forse la vera differenza l'ha fatta l'educazione che abbiamo avuto dai genitori, basata su determinazione, onestà, impegno, ricerca continua della perfezione. Valori utili sempre e ovunque».

- E le radici del patrimonio di famiglia?

«Mio padre si è costruito una fortuna con un'azienda che realizzava maniglie delle portiere e accessoristica per auto. Col boom del mercato degli Anni Sessanta cominciò a lavorare per Case come Ford e Volkswagen. Tutto cambiò in meglio, per noi. La verità è che abbiamo avuto dalla vita molte chance che ad altri sono precluse o comunque non sono state concesse».

- L'educazione che avete ricevuto è stata di matrice laica o religiosa?

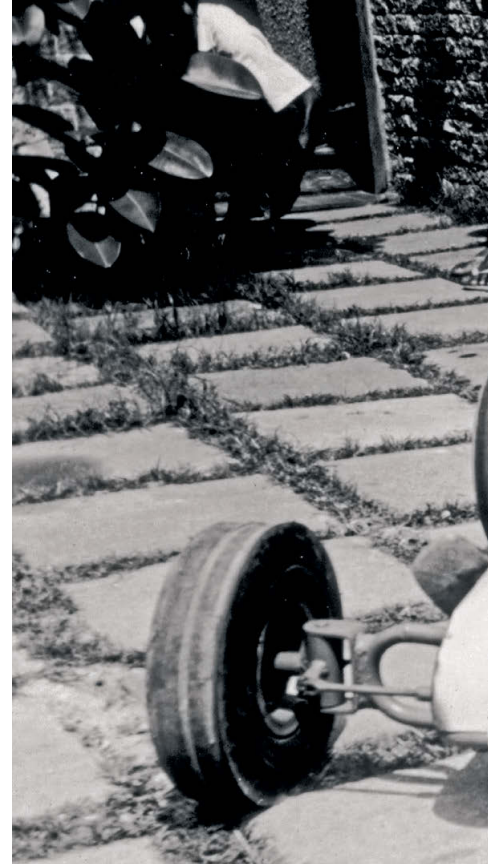
«La sorprenderò ma dico laica, anche se, essendo la nostra una famiglia d'origine italiana, l'humus è stato quello della cultura cattolica. Io e Ayrton, fin dalla più tenera età, abbiamo frequentato scuole cattoliche, poi abbiamo ampliato il patrimonio delle nostre esperienze. Mi sono avvicinata al protestantesimo e gli ho anche trasmesso i risultati del mio percorso. Non abbiamo mai smesso di cercare Dio. Non in modo bigotto, ma come tappa irrinunciabile per capire l'essenza, il significato più profondo della vita».

- Ayrton visse una fase mistica all'apice della carriera, nel 1989. Si diceva in grado di dialogare con Dio e un sabato pomeriggio in qualifica a Hockenheim rivelò d'aver visto la Madonna.

«Mio fratello aveva un triplice legame fortissimo con la sua famiglia, il suo Paese e con Dio. Parte della sua immensa forza mentale e caratteriale scaturì proprio da questi punti di riferimento. Per esempio, lui disse più volte che ritirandosi in famiglia acquistava immensa energia. Dio era una delle fonti di questa forza per fronteggiare le sfide che gli si presentavano davanti».

- Oltre trent'anni dopo la sua scomparsa, Senna resta il pilota più amato dai brasiliani. Più di Fittipaldi, immensamente più dello stesso Piquet, mentre gli altri sono considerati solo dei bravissimi piloti. Può spiegare il perché?

«Dal punto di vista emotivo, dico che è un mistero. Sul piano razionale, penso che dal mare di lettere e messaggi che ci arrivano ancora oggi



SUTTON-IMAGES.COM

Una passione infinita

Per Ayrton la passione bruciante per i mezzi da corsa nasce praticamente da subito, sopra. Anche se per tutta la sua vita oltre alle corse vive un legame inscindibile con i genitori Milton e Neyde e tutta la sua famiglia

COLOMBO







all'Instituto Senna si evince un concetto molto chiaro. Mio fratello si è elevato a un livello paradigmatico, ha rappresentato il modello di un modo di vivere e di pensare, oltre che uno stile di correre in pista. Un giorno un ragazzo mi scrisse: "Ho messo il poster di Ayrton sopra il letto e ogni mattina lo guardo e dico che posso e devo vincere, al fine di trovare la via per superare le difficoltà, proprio come lui è sempre stato capace di fare". Ma...».

- Ma?

«C'è un altro fattore che considero molto importante. Lui mostrò un lato positivo del Brasile che prima era nascosto. Ayrton svelò al mondo la faccia luminosa del nostro Paese. Fate presto, voi in Europa. Potete vantarvi del vostro cibo, della vostra industria, della vostra tecnologia. Noi no. Ragionando in termini di psicologia di massa, credo che il nostro sia un complesso d'inferiorità che deriva dalla colonizzazione portoghese. Poi venne un uomo chiamato Ayrton e nel mondo divenuto improvvisamente e mediaticamente Villaggio Globale dimostrò, al di là dei luoghi comuni, che noi brasiliani potevamo vincere, avere una consistenza mentale in grado di superare qualsiasi genere di ostacolo. Un successo di radice squisitamente individuale, quindi d'impronta ben diversa da quella tradizionale del nostro calcio "bailado". Vede, ogni giorno compare sulla stampa il cosiddetto lato oscuro del Brasile: corruzione, devastazione, povertà. Ayrton ha mostrato al mondo lo "shining" della nostra terra, tramutandone un'identità di massa da negativa a positiva. Per quanto mi riguarda vorrei sottolineare che non è stato solo un grande campione. Per noi brasiliani è e credo resterà il più grande ambasciatore di tutti i tempi. I poster degli altri piloti sono solo foto appese al muro, quello di Ayrton no, è magicamente molto di più. Rappresenta uno specchio, per chi lo guarda. La promessa di un'ispirazione, un viaggio difficile e premiante».

- Complessivamente suo fratello riuscì a sconfiggere il suo grande rivale Alain Prost sull'asfalto della pista, mentre il francese a più riprese si dimostrò più a suo agio sul velluto dei divani di trattativa nelle salette privé del paddock, dove da sempre si tessono le trame della politica e del potere. Più furbo, politico e volpino del grande rivale, non crede?

«È ora di chiudere per sempre la questione del dualismo Prost-Senna. Ho elaborato una mia idea. Alain e Ayrton avevano un bisogno immenso l'uno dell'altro. Erano dotati di un potenziale che, come per tutti, rappresenta una sommatoria di possibilità virtuali. Combattendosi spietatamente sui circuiti di tutto il mondo si costrinsero a vicenda a tirare fuori il meglio, la quint'essenza di ciascuno. Ayrton non sarebbe mai diventato così forte se sulla sua strada non avesse incontrato Alain, e viceversa».

- Paradossalmente, i conti tornano. Dal ritiro di Prost, Senna non vinse mai più un Gran Premio. Dal giorno della morte di Ayrton, Alain non ha più ottenuto alcun successo nelle corse di livello top stando fuori dall'abitacolo.

«Non credo sia un caso».

- Diciamo le cose come stanno. La realtà su suo fratello non è stata solo idilliaca e celestiale. Per esempio la stampa ha sempre nutrito un'attenzione quasi morbosa per la sua sfera più intima e personale. Più che per altri campioni. Piquet ha avuto in vita sua tutte le mogli e le donne che ha voluto senza che

”

La verità è che Ayrton e Alain per certi versi avevano un bisogno immenso l'uno dell'altro. Si costrinsero a dare il meglio, l'uno con l'altro

”

Curioso del Motorsport

Dedicatissimo alle corse auto, Ayrton ha comunque avuto modo di apprezzare i prodotti del mondo delle due ruote, specie se italiani...

“
Il nostro ultimo
dialogo
ebbe luogo
durante
una telefonata.
Ma preferisco
non divulgare
le cose
che mi
disse
”

Tranquillità domestica

Al di là e al di fuori delle corse Ayrton sapeva trovare nei momenti di intimità e relax una serenità che rappresentava la ricarica in vista delle successive sfide in pista

nessuno gli rompesse l'anima. Ayrton, no. Il contrario. Sempre o quasi chiacchiere e grane. Fin dal giorno del suo fulmineo divorzio da ventenne, dopo un solo anno di matrimonio. Perché, secondo lei?

«Mio fratello ha sempre separato la vita privata da quella pubblica».

- Sarò più preciso. A seconda delle scuole di pensiero, Ayrton è stato definito rispettivamente un instancabile playboy castigavergini, un eclettico bisessuale e un omo mascherato, un gay, insomma.

«Ahahahaha!!!».

- Che fa, ride?

«Il modo in cui mi pone la domanda è divertente. Nessun ragazzo di trenta-trentacinque anni di età con le pressioni pazzesche che aveva Ayrton nel suo lavoro può sprigionare il potere sessuale attribuitogli da quelle dicerie, non crede?».

- Signora, sia buona, non lo chieda a me.

«Tanti anni fa un giornalista domandò a mio fratello se fosse davvero gay. Lui rispose rifilandogli un pugno in faccia».

- Apprezzo il fatto che lei in questo frangente mi pare più dialettica.

«Comunque c'è un'altra ragione che spiega certe speculazioni, ed è ancor più importante di ciò che le ho detto prima. E ciò risiede nell'invidia che provava per Ayrton la persona che mise in giro certe voci. Fu un colpo basso, una vigliacca pugnalata alla schiena. Un modo disonesto di combattere mio fratello. Perché non c'erano il coraggio e le capacità per fronteggiarlo in pista».

- Ogni riferimento della mia prossima affermazione a ciò che lei ha appena detto è puramente casuale. Negli anni successivi alla morte di Ayrton, Nelson Piquet ha un po' moderato i toni della sua posizione, tradizionalmente contrapposta a quella di Ayrton e alla sua figura di uomo e campione.

«Posso dirle che alla mia famiglia non interessa ciò che dice Nelson Piquet».

- A quale ricordo istintivo collega suo fratello?

«Può sembrarle strano o buffo, ma non lo vedo pilota. Mi viene in mente un bambino che fa "bruum bruum", il rumore di un'auto da corsa. Un frugoletto che tutto il giorno gioca con le macchinine sul pavimento. Ricordo che ogni volta che nostra madre Neyde gli comprava un paio di scarpe, lui aveva un modo originale di provarle. Se le infilava ai piedi, poi correva per fermarsi di colpo. Se si bloccava subito senza strisciare, se le faceva prendere, sennò diceva che frenavano male. Insomma, desiderava già calzature dotate dell'antispin!».

- Ricorda il vostro ultimo dialogo prima dell'incidente?

«Sì, ci fu una telefonata. Ma preferisco non rivelare le sue ultime parole».

- La Formula Uno garantì ad Ayrton una nuova vita, ma in Formula Uno Ayrton ha poi perso la sua, di vita. Come sorella, qual è il suo giudizio?

«Lei ha ragione. Le corse gli hanno dato tanto e gli hanno preso tutto, compresa la vita. Ma lui conosceva i rischi, le regole del gioco e scelse liberamente di andare avanti. Quando ancora non era arrivato al mondo dei Gran Premi, nel 1981, mio padre provò a distoglierlo dalla carriera per farlo lavorare nell'azienda di famiglia. Ayrton per due-tre



”

La mia famiglia non ce l'ha mai avuta con nessuno. Ci siamo mossi solo per sapere con certezza cosa accadde quel pomeriggio a Imola

”

mesi disse addio alle corse, pensando che non sarebbe mai più rientrato in pista. Ebbene, faceva tutto meccanicamente, sembrava un morto vivente, uno zombie. Aveva completamente smarrito le motivazioni. Così i nostri genitori pensarono di rigenerarlo e di fargli tornare il sorriso permettendogli di tornare a correre in Europa».

- Il lungo e complesso processo per accertare cause e responsabilità sulla morte di suo fratello francamente non ha fornito l'occasione per vedere una bella immagine del mondo della Formula Uno. I "non ricordo" di Damon Hill, la delirante deposizione di Coulthard che è arrivato a dire che fosse normale che un volante potesse ballare, i dati della vettura di Ayrton in gran parte spariti, i fotogrammi immediatamente precedenti all'impatto contro il muretto del Tamburello misteriosamente volatizzati dalla camera car... Un mondo che si chiude a riccio, insomma. Tristemente, quello stesso mondo che anche e soprattutto Senna, negli anni precedenti alla tragedia, aveva aiutato a divenire infinitamente più ricco.

«Sa come la penso? Ancora non sappiamo con esattezza scientifica cosa sia effettivamente successo il 1° maggio 1994 a Imola, perché mio fratello sia morto. Le conclusioni cui si è giunti non spiegano un bel niente. Non sappiamo la ragione, la vera ragione dell'incidente. Così è come essere fermi al punto di partenza, per certi versi, al di là degli esiti processuali».

- Colpisce comunque che lei non reclami giustizia. A quanto pare dice che la situazione è ferma molto prima: all'accertamento della questione di fatto.

«La mia famiglia non ce l'ha con nessuno. Sarebbe solo bene sapere con certezza assoluta cosa accadde quel giorno».

- In tutti questi anni si sarà fatta un'idea.

«Sì. Francamente sì, ma è una cosa privata».

- Le monoposto Williams da dopo l'incidente hanno portato gli adesivi della fondazione dedicata a Ayrton, i rapporti tra l'ultima squadra del campione e la sua famiglia sono sempre sembrati buoni.

«Ottimi. Con Williams, Dennis, Prost e tutta la Formula Uno. Frank ha sofferto moltissimo il fatto che Ayrton sia morto al volante di una sua vettura. Insomma, le dico come la penso: è vero, sappiamo perfettamente che la monoposto si rompe e sappiamo anche cosa cedette, ma, attenzione, questo è solo l'inizio dell'incidente. Nell'opinione di molti, non è questa la causa vera. Vede, la rottura di un piantone dello sterzo può verificarsi in una corsa di Formula Uno. Il punto è un altro. Credo che non sappiamo tutto, penso che ancora manchi qualcosa».

- Di certo resta strano che non vi siano immagini della camera car di Ayrton immediatamente precedenti all'impatto.

«Solo strano? Molto strano».

- Lei crede che un giorno sarà possibile raggiungere un livello accettabile di verità assoluta su quello che accadde il 1° maggio 1994 a Imola in occasione del Gp di San Marino?

«Solo Dio lo sa».

- Qual è stato il miglior amico di Ayrton, nella vita e nelle corse?

«Per la prima parte della domanda, rispondo nostro padre Milton. Per la seconda, Gerhard Berger».

- Ci parli dell'Istituto da lei gestito e intitolato a Ayrton.

Una vita molto intensa

Gli amori di Ayrton, la stima di Agnelli e Montezemolo e il bel rapporto alla Lotus con Ducarouge e Warr: complessivamente la sua è stata una vita breve ma intensissima



fotografie ORSI





«L'idea di fare qualcosa per i meno abbienti, soprattutto bambini, nacque parlando con lui tre mesi prima dell'incidente. Mi disse di pensare, di riflettere sulle modalità di un possibile impegno. Così dopo la sua morte io e la mia famiglia abbiamo deciso di portare avanti l'idea della Fondazione. Alla quale è stato destinato il 100% del guadagno proveniente dal marchio Senna, del personaggio a fumetti Senninha e dei diritti di sfruttamento dell'immagine di Ayrton in tutto il mondo».

- Un programma collegato alla situazione socio-politica del Brasile, che, al di là del recente grande sviluppo economico, resta la patria delle grandi diversità tra ricchi e povere e dei destini più divergenti.

«La mia nazione è tra le prime potenze economiche del mondo quanto a capacità potenziali di futura crescita ma resta oltre la cinquantesima posizione secondo la graduatoria Onu degli indici di sviluppo sociali. È come avere un Paese che allo stesso tempo è un po' Svizzera e un po' Afghanistan. Due realtà stridenti, spesso separate solo da una strada o da un fiume. Da noi il problema non è quello della crescita economica, ma quello dell'incremento della qualità della vita individuale. Dobbiamo occuparci di milioni di persone che vivono nella parte "afghana" del Brasile, per insegnargli la via "svizzera". Il grande sogno di Ayrton e quindi, quello nostro, da lui ereditato, era quello di creare chance per i meno fortunati. In fondo lui ebbe una famiglia in grado di dargli valori, educazione, alimenti e, soprattutto, la possibilità di essere sino in fondo se stesso».

- Ha avuto un seguito il personaggio a fumetti Senninha, a lui ispirato?

«Sì, è divenuto un modello per i bambini brasiliani. Dal 2003 è pure divenuto un cartone animato trasmesso su Rete Globo».

- Quali erano le canzoni, i libri, i film preferiti da Ayrton?

«Adorava la musica. Tina Turner, i Queen, Phil Collins, Enja. Non era un divoratore di libri. Leggeva giornali dedicati alle corse e a volte la Bibbia. Aveva un debole per i film d'azione, visto che lo era, un uomo d'azione. Anche quando andava in spiaggia, non faceva che scorrazzare sul jet-ski, la moto d'acqua».

- Tra gli sportivi italiani, a due decenni dalla sua scomparsa, resta il rimpianto struggente per non averlo visto in Ferrari.

«In quei tempi la Rossa non era in grado di essere vincente da subito, mentre Ayrton aveva fame di successi. Rifiutò una grande somma da parte della Casa di Maranello, preferendo guadagnare meno e avere una monoposto al top come la Williams, per affrontare da vincente la stagione 1994. Ma, ricordatelo, il suo sogno era guidare un giorno per la Ferrari».

- La sera dei Caschi d'Oro di Autosprint 2001, al suo ritorno in Italia dopo anni di assenza, Piero Ferrari l'ha abbracciato e le ha detto alla mia presenza: "Abbiam fatto di tutto, al tempo, per portare Ayrton alla corte di Maranello. Peccato..."

«Ricordo un pomeriggio a Montecarlo, poco prima dell'incidente. Passeggiavamo sul lungomare e lui mi disse: "Adesso devo vincere con la Williams. Poi la mia prossima e ultima sfida sarà quella di portare al trionfo la Ferrari". Purtroppo è andata diversamente».

- Le capita mai d'incontrare Ayrton in sogno?

«Sì, mi capita».

La prossima volta che lo vede, gli dica che gli vogliamo bene.



COLOMBO

”

Senninha è poi diventato un personaggio modello per i bambini brasiliani e dal 2003 anche il protagonista di un cartone animato

”

Un vero uomo di Sport

Ayrton seppe essere un campione del volante ma anche un vero e proprio atleta, non solo sull'asfalto, ma anche sull'acqua...

Comas

il testimone

L'INCREDIBILE STORIA-CONFESSIONE DI ERIK COMAS, SALVATO DA AYTTON A SPA '92 E PRIMO SULLA SCENA DEL CRASH A IMOLA '94

Siamo a tavola e hanno appena servito il secondo. Erik Comas mi guarda, la sua espressione resta gentile ma diviene improvvisamente seria e la domanda che gli parte è così ferma da contenere una risposta: «*Blanchimont e Tamburello. Ne conosci un'altra al mondo di curve così? No, dai, non ne esiste una terza. Appartengono a una categoria a parte. Due curve sinistrorse da trecento chilometri all'ora. Curve per modo di dire. Pieghe belle piene, da farle senza pensarci, in pratica dei rettilinei storti. Roba che mica la mettono più, adesso nei tracciati di nuova concezione. Ebbene, Blanchimont e Tamburello, Comas e Senna, io e lui, due incidenti terribili, il primo di venerdì nelle libere del Gp del Belgio 1992, il secondo a inizio gara nel Gp di San Marino 1994. Praticamente e incredibilmente uguali, sovrapponibili nella dinamica, come se a dominare tutto ci fosse uno strano e inquietante destino parallelo nello svolgimento, ma metà magnanimo e metà crudele, spietato perché non equo, divergente nel risultato. L'impatto terribile. Ruote che si staccano. Frammenti che colpiscono il pilota alla testa. Fin qui potremmo essere pari. A me manda kappà il colpo della ruota stessa, a lui un detrito dell'uniball perfora la visiera e lo colpisce sopra l'occhio destro, con conseguenze devastanti. Il buio. Io, diciotto minuti dopo, mi sveglio. Perché un angelo mi ha aiutato. Si chiama Ayrton Senna. Sento di dovergli la vita. Meno di due anni dopo, nelle prime fasi del Gp di San Marino, dicevo, vengo tamponato dalla Ligier di Bernard e mi fermo ai box per cambiare l'alettone posteriore. Riparto e scopro che niente è come dovrebbe essere. Bandiere che sventolano. Tante. Gialle poi rosse. Gara bloccata. Deve essere accaduto qualco-*



SUTTON-IMAGES.COM

Quell'aiuto meraviglioso

Spa 1992, Ayrton Senna contribuisce a salvare la vita di Erik Comas, reduce da un terribile incidente a bordo della sua Ligier







sa. Cerco di capire, perché i segnali potrebbero sembrare contrastanti. Alla radio e perfino coi gesti, ma non è facile. Arrivo fino al Tamburello e capisco. È successo il peggio immaginabile. Dio mio, è Ayrton. Intravedo qualcosa, non tutto, ma vedo troppo. Una cosa che non dimenticherò mai. E in me sale la percezione sconcertante che un grandissimo se ne sta andando, sta volando via, per sempre. Mi esplode dentro un senso d'impotenza, una sensazione che si trasformerà ben presto in rimorso per non aver potuto fare di più, perché quell'uomo, quel campione che stava morendo, meritava infinitamente d'essere salvato e lo meritava soprattutto e sopra tutti da me. Sì, per ciò che aveva fatto, per tutto quello che mi aveva donato e dimostrato mentre giacevo nel mio abitacolo a Spa, in stato d'incoscienza. Ecco, è un'esperienza che ti segna, questa. Che ti fa soffrire e vedere la vita e la carriera in modo completamente diverso da come erano iniziati tanti

”

Per anni ho sofferto il senso di colpa di non essere riuscito a restituire ad Ayrton il grande aiuto che lui aveva dato a me. E non è stato facile...

”

Un campione d'umanità

Ayrton regala tutto il suo impegno per mettere in sicurezza Erik Comas subito dopo il terribile incidente di Blanchimont 1992

”
Quando Ayrton
mi viene
a soccorrere
in Belgio io per
lui non sono
una persona
speciale, ma
solo un ragazzo
in difficoltà
da aiutare
”

Imola 1994 la disperazione

La scena dell'incidente di Imola 1994, a lato, appare a Comas, sopra in azione con la Larrousse, come un incubo irrealistico. Nel quale non può fare nulla se non disperarsi e pensare di abbandonare per sempre la F1...

anni prima in me il gioco, la passione e il sogno delle corse».

- Quanto conoscevi Ayrton? Forse sei l'uomo verso il quale lui ha fatto il gesto più bello... C'era un rapporto di amicizia tra voi, al momento del tuo incidente a Spa?

«Lo ammiravo immensamente come uomo e come pilota, ma non avevamo avuto modo di familiarizzare. Quando mi viene a soccorrere in Belgio io per lui non sono una persona speciale, ma solo un ragazzo in difficoltà, da aiutare. Questo dà ancora più valore al suo gesto».

- A ben guardare una cosa serena accomuna te e Ayrton. Anno 1993: tu corri con la Larrousse spinta dal V12 Lambo e lui lo prova a fine stagione, peraltro lodandolo come fai tu, ora.

«Sì, c'è anche questo. Analisi coincidenti di due piloti che operano in contesti differenti e arrivano alle stesse conclusioni. Non è un caso: il Lamborghini di Mauro Forghieri era un gran buon motore. Privo di possibilità di esprimersi perché montato da squadre come Ligier e Larrousse, che non potevano avere chance di fare meglio di ciò che hanno ottenuto, perché non erano team di prima fascia. Io stesso mi sono espresso come pilota arrivando dove potevo arrivare, con i mezzi messi a mia disposizione».

- Qui a cena siamo al dolce e torniamo al weekend di Spa 1992. Perché, nel dettaglio, hai l'incidente?

«Davanti a me JJ Lehto con la Dallara della Scuderia Italia esce lievemente dalla sede stradale, laddove i cordoli sono stati ribassati, così porta brecciolino in pista. È un attimo, vado fuori in una curva da trecento orari e tutto il resto non fa parte dei miei ricordi, ma dei racconti che mi sono stati fatti in ospedale. Ma facciamo un passo indietro. Dicevo, giaccio nell'abitacolo privo di conoscenza e l'unico a fermarsi per aiutarmi, correndo a piedi contromano verso il relitto della mia Ligier, è proprio Ayrton Senna. Il quale spegne il motore dieci cilindri Renault che sta ancora girando accelerato, oltre a sorreggermi il capo, in attesa dei primi soccorsi. Ebbene, come raccontavo, il 1° maggio 1994 al Gp di San Marino per una serie di incredibili coincidenze, sono il primo e l'unico che si ritrova a fermarsi sul luogo dell'incidente di Ayrton. E io subisco un trauma devastante, un senso di colpa inconscio e non solo inconscio per non essere riuscito a contraccambiare il favore, l'aiuto, quel bel gesto di Spa. Ne esco a pezzi. Sento di dovermi ritirare immediatamente dalla F1 e comincio a spargere la voce. Mi telefonano dei colleghi pregandomi di continuare e consigliandomi di sostenere un test, prima di gettare la spugna. Okay, provo. Torno a calarmi nell'abitacolo della Larrousse e le dinamiche sono tali e quali. Riesco a guidare ma dentro di me qualcosa si è rotto, non sarà mai più come prima».

- Nel Gp di Germania 1994 termini ottimo 6° e segni l'ultimo punto nella storia Larrousse, ma chiudi la carriera con una gara d'anticipo, lasciando la monoposto a Deletraz. Non disputerai mai più un Gran Premio.

«Già, è una scelta. In crisi, abbandono per sempre la F1, cambio mondo e vado a correre in Giappone da pilota ufficiale, per dieci anni. Per me inizia un periodo caratterizzato dalle corse a ruote coperte. Gt giapponese in primo piano. Nel 1995, inoltre, vengo chiamato da Jack Leconte della Larbre Competition per correre su Porsche 911 Gt2 Evo nella 24 Ore di Le Mans, in equipaggio con l'ex F1 Jean-Pierre Jarier e Jesus Pareja».



fotografie GETTY IMAGES





- Nel 2000 il tuo debutto episodico ma significativo nel mondiale rally, da privato, in Australia, su Mitsubishi Lancer Evo VI gruppo N, con un ritiro. Poi la progressiva riconversione a pilota di rally di auto storiche. Dal 2012 al volante di una meravigliosa Lancia Stratos del 1974 divieni protagonista dello scenario ralistico vincendo il titolo italiano 2015, il Rally Legend dello stesso anno, la Targa Florio 2016 ed il titolo europeo 2017 con tre vittorie assolute, battendo auto ben più recenti.

«Sì, la Stratos mi ha fatto innamorare da ragazzo. Nel 1979, avevo sedici anni d'età, ho assistito dal vivo al rally di Montecarlo alla stupenda vittoria di Bernard Darniche al volante del modello schierato da Chardonnet e da allora ho coltivato il sogno di correrci».

- Per te Imola, in occasione del MotorLegend Festival 2018, è anche un ritorno, una sorta di perfezionamento di un delicato rito di ricomposizione interiore, dopo il 1° maggio 1994.

«E in questo clima disteso, di festa, di dialogo e di condivisione della passione, sono riuscito per certi versi a fare la pace, a cominciare lentamente ad accettare ciò che qui ho vissuto e provato, in quel weekend che ci portò via Ratzenberger e Senna. Ayrton, l'uomo che ebbe cuore e il coraggio di aiutarmi».

AMTO
GOLF



Ayrton

grandi numeri

DALLA FORMULA FORD 1600 ALLA FORMULA UNO:
TUTTI I RISULTATI DELLA CARRIERA DI SENNA

1981 FORMULA FORD 1600

DATA	CAMPIONATO	CIRCUITO	VETTURA	RIS.	NOTE
1 marzo	F&O Ferries (1ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf80-Ford	5°	Prima gara
8 marzo	Townsend-Thoresen (1ª gara)	Thruxton	Van Diemen Rf81-Ford	3°	
15 marzo	Townsend-Thoresen (2ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Prima vittoria
22 marzo	Townsend-Thoresen (3ª gara)	Mallory Park	Van Diemen Rf81-Ford	2°	Pole
5 aprile	Townsend-Thoresen (4ª gara)	Mallory Park	Van Diemen Rf81-Ford	2°	
3 maggio	Townsend-Thoresen (5. gara)	Snetterton	Van Diemen Rf81-Ford	2°	Pole
24 maggio	Rac (1ª gara)	Oulton Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
25 maggio	Townsend-Thoresen (6ª gara)	Mallory Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	
7 giugno	Townsend-Thoresen (7ª gara)	Snetterton	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
21 giugno	Rac (2ª gara)	Silverstone	Van Diemen Rf81-Ford	2°	
27 giugno	Townsend-Thoresen (8ª gara)	Oulton Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
4 luglio	Rac (3ª gara)	Donington Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
12 luglio	Rac (4ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf81-Ford	4°	Gpv
25 luglio	Townsend-Thoresen (9ª gara)	Oulton Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
26 luglio	Rac (5ª gara)	Mallory Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
2 agosto	Townsend-Thoresen (10ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf81-Ford	1°	
9 agosto	Rac (6ª gara)	Snetterton	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Gpv
15 agosto	Townsend-Thoresen (11ª gara)	Donington Park	Van Diemen Rf81-Ford	1°	
31 agosto	Townsend-Thoresen (12ª gara)	Thruxton	Van Diemen Rf81-Ford	1°	Pole e Gpv
29 settembre	Townsend-Thoresen (13ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf81-Ford	2°	Gpv

1982 FORMULA FORD 2000

DATA	CAMPIONATO	CIRCUITO	VETTURA	RIS.	NOTE
7 marzo	Pace British (1ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
27 marzo	Pace British (2ª gara)	Oulton Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
28 marzo	Pace British (3ª gara)	Silverstone	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
4 aprile	Pace British (4ª gara)	Donington Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
9 aprile	Pace British (5ª gara)	Snetterton	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
12 aprile	Pace British (6ª gara)	Silverstone	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
18 aprile	Efda (1ª gara)	Zolder	Van Diemen Rf82-Ford	rit.	Motore, Pole
1 maggio	Efda (2ª gara)	Donington Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
2 maggio	Pace British (7ª gara)	Mallory Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
9 maggio	Efda (3ª gara)	Zolder	Van Diemen Rf82-Ford	rit.	Testacoda, Pole e Gpv
30 maggio	Pace British (8ª gara)	Oulton Park	Van Diemen Rf82-Ford	rit.	Foratura
30 maggio	Celebrity Race	Oulton Park	Talbot Sunbeam Ti	1°	Gpv
31 maggio	Pace British (9ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
6 giugno	Pace British (10ª gara)	Mallory Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
13 giugno	Pace British (11ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
20 giugno	Efda (4ª gara)	Hockenheim	Van Diemen Rf82-Ford	rit.	Incidente, Pole
26 giugno	Pace British (12ª gara)	Oulton Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
3 luglio	Efda (5ª gara)	Zandvoort	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole
4 luglio	Pace British (13ª gara)	Snetterton	Van Diemen Rf82-Ford	2°	
10 luglio	Pace British (14ª gara)	Castle Combe	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
1 agosto	Pace British (15ª gara)	Snetterton	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
8 agosto	Efda (6ª gara)	Hockenheim	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
15 agosto	Efda (7ª gara)	Zeltweg	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
22 agosto	Efda (8ª gara)	Jyllandsring	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Pole e Gpv
30 agosto	Pace British (16ª gara)	Thruxton	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
5 settembre	Pace British (17ª gara)	Silverstone	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
12 settembre	Efda (9ª gara)	Mondello Park	Van Diemen Rf82-Ford	1°	Gpv
26 settembre	Pace British (20ª gara)	Brands Hatch	Van Diemen Rf82-Ford	2°	Gpv
13 novembre	Formula 3 (1ª gara)	Thruxton	Van Diemen Rf82-Ford	1°	1ª gara, Pole e Gpv

1983 FORMULA 3

DATA	CAMPIONATO	CIRCUITO	VETTURA	RIS.	NOTE
6 marzo	Marlboro British F3 (1ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	1°	Gpv
13 marzo	Marlboro British F3 (2ª gara)	Thruxton	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
20 marzo	Marlboro British F3 (3ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
27 marzo	Marlboro British F3 (4ª gara)	Donington Park	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
4 aprile	Marlboro British F3 (5ª gara)	Thruxton	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole
24 aprile	Marlboro British F3 (6ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
2 maggio	Marlboro British F3 (7ª gara)	Thruxton	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
8 maggio	Marlboro British F3 (8ª gara)	Brands Hatch	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
30 maggio	Marlboro British F3 (9ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
12 giugno	Marlboro British F3 (10ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	rit.	Incidente
19 giugno	Marlboro British F3 (11ª gara)	Cadwell Park	Ralt Rt3-Toyota	n.p.	Inc. in prova, Pole
3 luglio	Marlboro British F3 (12ª gara)	Snetterton	Ralt Rt3-Toyota	rit.	Incidente, Gpv
16 luglio	Marlboro British F3 (13ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
24 luglio	Marlboro British F3 (14ª gara)	Donington Park	Ralt Rt3-Toyota	2°	Pole e Gpv
6 agosto	Marlboro British F3 (15ª gara)	Oulton Park	Ralt Rt3-Toyota	rit.	Incidente e Gpv
29 agosto	Marlboro British F3 (16ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole
11 settembre	Marlboro British F3 (17ª gara)	Oulton Park	Ralt Rt3-Toyota	rit.	Incidente, Pole
18 settembre	Marlboro British F3 (18ª gara)	Thruxton	Ralt Rt3-Toyota	rit.	Motore, Pole
2 ottobre	Marlboro British F3 (19ª gara)	Silverstone	Ralt Rt3-Toyota	2°	
20 ottobre	Gp di Macao F.3	Macao	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv
27 ottobre	Marlboro British F3 (20ª gara)	Thruxton	Ralt Rt3-Toyota	1°	Pole e Gpv

1984 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
25 marzo	Gp Brasile	Rio	Toleman Tg183B-Hart	rit.	Pressione turbo
7 aprile	Gp Sudafrica	Kyalami	Toleman Tg183B-Hart	6°	Primo punto mondiale
29 aprile	Gp Belgio	Zolder	Toleman Tg183B-Hart	6°	Vettura squalificata
6 maggio	Gp San Marino	Imola	Toleman Tg183B-Hart	Non qualif.	Pole
20 maggio	Gp Francia	Digione	Toleman Tg184-Hart	rit.	Rottura turbo
3 giugno	Gp Monaco	Montecarlo	Toleman Tg184-Hart	2°	Gpv
17 giugno	Gp Canada	Montreal	Toleman Tg184-Hart	7°	Gpv
24 giugno	Gp Usa Est	Detroit	Toleman Tg184-Hart	rit.	Braccetto sospensione
8 luglio	Gp Usa Ovest	Dallas	Toleman Tg184-Hart	rit.	Scatola guida
22 luglio	Gp Gran Bretagna	Brands Hatch	Toleman Tg184-Hart	3°	
5 agosto	Gp Germania	Hockenheim	Toleman Tg184-Hart	rit.	Incidente
19 agosto	Gp Austria	Zeltweg	Toleman Tg184-Hart	rit.	Pressione olio
26 agosto	Gp Olanda	Zandvoort	Toleman Tg184-Hart	rit.	Motore
7 ottobre	Gp Europa	Nürburgring	Toleman Tg184-Hart	rit.	Incidente
21 ottobre	Gp Portogallo	Estoril	Toleman Tg184-Hart	3°	Gpv

1985 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
7 aprile	Gp Brasile	Rio	Lotus 97T-Renault	rit.	Impianto elettrico
21 aprile	Gp Portogallo	Estoril	Lotus 97T-Renault	1°	Pole e Gpv
5 maggio	Gp San Marino	Imola	Lotus 97T-Renault	7°	Pole
19 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	Lotus 97T-Renault	rit.	Motore e Pole
16 giugno	Gp Canada	Montreal	Lotus 97T-Renault	16°	Gpv
23 giugno	Gp Stati Uniti	Detroit	Lotus 97T-Renault	rit.	Incidente, Pole e Gpv
7 luglio	Gp Francia	Paul Ricard	Lotus 97T-Renault	rit.	Motore
21 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	Lotus 97T-Renault	10°	
4 agosto	Gp Germania	Nürburgring	Lotus 97T-Renault	rit.	Semiasse
18 agosto	Gp Austria	Zeltweg	Lotus 97T-Renault	2°	
25 agosto	Gp Olanda	Zandvoort	Lotus 97T-Renault	3°	Incidente
8 settembre	Gp Italia	Monza	Lotus 97T-Renault	3°	Pole
15 settembre	Gp Belgio	Spa	Lotus 97T-Renault	1°	Motore
6 ottobre	Gp Europa	Brands Hatch	Lotus 97T-Renault	2°	Pole
19 ottobre	Gp Sudafrica	Kyalami	Lotus 97T-Renault	rit.	Motore
3 novembre	Gp Australia	Adelaide	Lotus 97T-Renault	rit.	Motore, Pole

1986 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
23 marzo	Gp Brasile	Rio	Lotus 98T-Renault	2°	Pole
13 aprile	Gp Spagna	Jerez	Lotus 98T-Renault	1°	Pole
27 aprile	Gp San Marino	Imola	Lotus 98T-Renault	rit.	Cuscinetto ruota, Pole
11 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	Lotus 98T-Renault	3°	Pole
25 maggio	Gp Belgio	Spa	Lotus 98T-Renault	2°	Rottura turbo
15 giugno	Gp Canada	Montreal	Lotus 98T-Renault	5°	Gpv
22 giugno	Gp Stati Uniti	Detroit	Lotus 98T-Renault	1°	Pole
6 luglio	Gp Francia	Paul Ricard	Lotus 98T-Renault	rit.	Testacoda, Pole
13 luglio	Gp Gran Bretagna	Brands Hatch	Lotus 98T-Renault	rit.	Cambio
27 luglio	Gp Germania	Hockenheim	Lotus 98T-Renault	2°	
10 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	Lotus 98T-Renault	2°	Pole
17 agosto	Gp Austria	Zeltweg	Lotus 98T-Renault	rit.	Motore
7 settembre	Gp Italia	Monza	Lotus 98T-Renault	rit.	Trasmissione
21 settembre	Gp Portogallo	Estoril	Lotus 98T-Renault	4°	Pole
12 ottobre	Gp Messico	Mexico City	Lotus 98T-Renault	3°	Pole
26 ottobre	Gp Australia	Adelaide	Lotus 98T-Renault	rit.	Motore

1987 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
12 aprile	Gp Brasile	Rio	Lotus 99T-Honda	rit.	Motore
3 maggio	Gp San Marino	Imola	Lotus 99T-Honda	2°	Pole
17 maggio	Gp Belgio	Spa	Lotus 99T-Honda	rit.	Incidente
31 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	Lotus 99T-Honda	1°	Gpv
21 giugno	Gp Stati Uniti	Detroit	Lotus 99T-Honda	1°	Gpv
5 luglio	Gp Francia	Paul Ricard	Lotus 99T-Honda	4°	Gpv
12 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	Lotus 99T-Honda	3°	Gpv
26 luglio	Gp Germania	Hockenheim	Lotus 99T-Honda	3°	Braccetto sospensione
9 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	Lotus 99T-Honda	2°	Scatola guida
16 agosto	Gp Austria	Zeltweg	Lotus 99T-Honda	5°	
6 settembre	Gp Italia	Monza	Lotus 99T-Honda	2°	Gpv
20 settembre	Gp Portogallo	Estoril	Lotus 99T-Honda	7°	Pressione olio
27 settembre	Gp Spagna	Jerez	Lotus 99T-Honda	5°	Motore
18 ottobre	Gp Messico	Mexico City	Lotus 99T-Honda	rit.	Testacoda
1 novembre	Gp Giappone	Suzuka	Lotus 99T-Honda	2°	Gpv
15 novembre	Gp Australia	Adelaide	Lotus 99T-Honda	–	Squalificato

1988 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
3 aprile	Gp Brasile	Rio	McLaren Mp4/4-Honda	–	Squalificato, Pole
1 maggio	Gp San Marino	Imola	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole
15 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	McLaren Mp4/4-Honda	rit.	Incidente, Pole Gpv
29 maggio	Gp Messico	Mexico City	McLaren Mp4/4-Honda	2°	Pole
12 giugno	Gp Canada	Montreal	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole e Gpv
19 giugno	Gp Stati Uniti	Detroit	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole
3 luglio	Gp Francia	Paul Ricard	McLaren Mp4/4-Honda	2°	Motore
10 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	McLaren Mp4/4-Honda	1°	
24 luglio	Gp Germania	Hockenheim	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole
7 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole
28 agosto	Gp Belgio	Spa	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole
11 settembre	Gp Italia	Monza	McLaren Mp4/4-Honda	rit.	Incidente, Pole
25 settembre	Gp Portogallo	Estoril	McLaren Mp4/4-Honda	6°	Motore
2 ottobre	Gp Spagna	Jerez	McLaren Mp4/4-Honda	4°	Pole
30 ottobre	Gp Giappone	Suzuka	McLaren Mp4/4-Honda	1°	Pole e Gpv
13 novembre	Gp Australia	Adelaide	McLaren Mp4/4-Honda	2°	Pole

1989 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
26 marzo	Gp Brasile	Rio	McLaren Mp4/5-Honda	11°	Pole
23 aprile	Gp San Marino	Imola	McLaren Mp4/5-Honda	1°	Pole
7 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	McLaren Mp4/5-Honda	1°	Pole
28 maggio	Gp Messico	Mexico City	McLaren Mp4/5-Honda	1°	Pole
4 giugno	Gp Stati Uniti	Phoenix	McLaren Mp4/5-Honda	rit.	Accensione, Pole
18 giugno	Gp Canada	Montreal	McLaren Mp4/5-Honda	7°	Gpv
9 luglio	Gp Francia	Paul Ricard	McLaren Mp4/5-Honda	rit.	Differenziale
16 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	McLaren Mp4/5-Honda	rit.	Incidente, Pole
30 luglio	Gp Germania	Hockenheim	McLaren Mp4/5-Honda	1°	Pole e Gpv
13 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	McLaren Mp4/5-Honda	2°	
27 agosto	Gp Belgio	Spa	McLaren Mp4/5-Honda	1°	Pole
10 settembre	Gp Italia	Monza	McLaren Mp4/5-Honda	rit.	Pole
24 settembre	Gp Portogallo	Estoril	McLaren Mp4/5-Honda	rit.	Pole
1 ottobre	Gp Spagna	Jerez	McLaren Mp4/5-Honda	1°	Pole e Gpv
22 ottobre	Gp Giappone	Suzuka	McLaren Mp4/5-Honda	–	Squalificato, Pole
5 novembre	Gp Australia	Adelaide	McLaren Mp4/5-Honda	rit.	Incidente, Pole

1990 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
11 marzo	Gp Stati Uniti	Phoenix	McLaren Mp4/5B-Honda	1°	Pressione turbo
25 marzo	Gp Brasile	Interlagos	McLaren Mp4/5B-Honda	3°	Pole
13 maggio	Gp San Marino	Imola	McLaren Mp4/5B-Honda	rit.	Rottura ruota, Pole
27 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	McLaren Mp4/5B-Honda	1°	Pole e Gpv
10 giugno	Gp Canada	Montreal	McLaren Mp4/5B-Honda	1°	Pole
24 giugno	Gp Messico	Mexico City	McLaren Mp4/5B-Honda	20°	Gpv
8 luglio	Gp Francia	Paul Ricard	McLaren Mp4/5B-Honda	3°	Gpv
15 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	McLaren Mp4/5B-Honda	3°	Braccetto sospensione
29 luglio	Gp Germania	Hockenheim	McLaren Mp4/5B-Honda	1°	Pole
12 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	McLaren Mp4/5B-Honda	2°	
26 agosto	Gp Belgio	Spa	McLaren Mp4/5B-Honda	1°	Pole
9 settembre	Gp Italia	Monza	McLaren Mp4/5B-Honda	1°	Pole e Gpv
23 settembre	Gp Portogallo	Estoril	McLaren Mp4/5B-Honda	2°	
30 settembre	Gp Spagna	Jerez	McLaren Mp4/5B-Honda	rit.	Radiatore acqua, Pole
21 ottobre	Gp Giappone	Suzuka	McLaren Mp4/5B-Honda	rit.	Incidente, Pole
4 novembre	Gp Australia	Adelaide	McLaren Mp4/5B-Honda	rit.	Uscita di strada, Pole

1991 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
10 marzo	Gp Stati Uniti	Phoenix	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole
24 marzo	Gp Brasile	Interlagos	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole
28 aprile	Gp San Marino	Imola	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole
12 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole
2 giugno	Gp Canada	Montreal	McLaren Mp4/6-Honda	rit.	Elettronica
16 giugno	Gp Messico	Mexico City	McLaren Mp4/6-Honda	3°	Incidente, Pole e Gpv
7 luglio	Gp Francia	Magny-Cours	McLaren Mp4/6-Honda	3°	Motore
14 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	McLaren Mp4/6-Honda	4°	
28 luglio	Gp Germania	Hockenheim	McLaren Mp4/6-Honda	7°	Semiasse
11 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole
25 agosto	Gp Belgio	Spa	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole
8 settembre	Gp Italia	Monza	McLaren Mp4/6-Honda	2°	Pole e Gpv
22 settembre	Gp Portogallo	Estoril	McLaren Mp4/6-Honda	2°	Motore
29 settembre	Gp Spagna	Barcellona	McLaren Mp4/6-Honda	5°	Pole
20 ottobre	Gp Giappone	Suzuka	McLaren Mp4/6-Honda	2°	Gpv
3 novembre	Gp Australia	Adelaide	McLaren Mp4/6-Honda	1°	Pole

1992 FORMULA UNO

DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
1 marzo	Gp Sudafrica	Kyalami	McLaren Mp4/7-Honda	3°	Pole
22 marzo	Gp Messico	Mexico City	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Trasmissione
5 aprile	Gp Brasile	Interlagos	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Impianto elettrico
3 maggio	Gp Spagna	Barcellona	McLaren Mp4/7-Honda	9°	Pole
17 maggio	Gp San Marino	Imola	McLaren Mp4/7-Honda	3°	Rottura turbo
31 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	McLaren Mp4/7-Honda	1°	Gpv
14 giugno	Gp Canada	Montreal	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Centralina, Pole
5 luglio	Gp Francia	Magny-Cours	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Incidente
12 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Trasmissione
26 luglio	Gp Germania	Hockenheim	McLaren Mp4/7-Honda	2°	
16 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	McLaren Mp4/7-Honda	1°	Pole
30 agosto	Gp Belgio	Spa	McLaren Mp4/7-Honda	5°	Motore
13 settembre	Gp Italia	Monza	McLaren Mp4/7-Honda	1°	Trasmissione
27 settembre	Gp Portogallo	Estoril	McLaren Mp4/7-Honda	3°	Gpv
25 ottobre	Gp Giappone	Suzuka	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Motore
8 novembre	Gp Australia	Adelaide	McLaren Mp4/7-Honda	rit.	Incidente

1993 FORMULA UNO					
DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
14 marzo	Gp Sudafrica	Kyalami	McLaren Mp4/8-Ford	2°	Motore
28 marzo	Gp Brasile	Interlagos	McLaren Mp4/8-Ford	1°	Gpv
11 aprile	Gp Europa	Donington	McLaren Mp4/8-Ford	1°	Incidente
25 aprile	Gp San Marino	Imola	McLaren Mp4/8-Ford	rit.	Circuito idraulico
9 maggio	Gp Spagna	Barcellona	McLaren Mp4/8-Ford	2°	Gpv
23 maggio	Gp Monaco	Montecarlo	McLaren Mp4/8-Ford	1°	Gpv
13 giugno	Gp Canada	Montreal	McLaren Mp4/8-Ford	18°	Gpv
4 luglio	Gp Francia	Magny-Cours	McLaren Mp4/8-Ford	4°	Braccetto sospensione
11 luglio	Gp Gran Bretagna	Silverstone	McLaren Mp4/8-Ford	5°	Scatola guida
25 luglio	Gp Germania	Hockenheim	McLaren Mp4/8-Ford	4°	
15 agosto	Gp Ungheria	Hungaroring	McLaren Mp4/8-Ford	rit.	Acceleratore
29 agosto	Gp Belgio	Spa	McLaren Mp4/8-Ford	4°	Pressione olio
12 settembre	Gp Italia	Monza	McLaren Mp4/8-Ford	rit.	Accensione
26 settembre	Gp Portogallo	Estoril	McLaren Mp4/8-Ford	rit.	Motore
24 ottobre	Gp Giappone	Suzuka	McLaren Mp4/8-Ford	1°	Gpv
7 novembre	Gp Australia	Adelaide	McLaren Mp4/8-Ford	1°	Pole

1994 FORMULA UNO					
DATA	GARA	CIRCUITO	VEETTURA	RIS.	NOTE
27 marzo	Gp Brasile	Interlagos	Williams Fw16-Renault	rit.	Testacoda, Pole
17 aprile	Gp Pacifico	Aida	Williams Fw16-Renault	rit.	Incidente, Pole
1 maggio	Gp San Marino	Imola	Williams Fw16-Renault	rit.	Incidente, Pole

GETTY IMAGES



Tutte le **cover** di **As** su **Senna**

SONO STATE OLTRE CENTO LE COPERTINE
DI AUTOSPRINT DEDICATE AL MITO BRASILIANO



AUTOSPRINT ANNO 1988



AUTOSPRINT ANNO 1991



AUTOSPRINT N. 30 - 26 LUGLIO 1983



AUTOSPRINT N. 23 - 5 MAGGIO 1984



AUTOSPRINT N. 17 - 23 APRILE 1985



AUTOSPRINT N. 38 - 17 SETTEMBRE 1985



AUTOSPRINT N. 46 - 12 NOVEMBRE 1985



AUTOSPRINT N. 48 - 26 NOVEMBRE 1985



AUTOSPRINT N. 51-52 - 24 DICEMBRE 1985



AUTOSPRINT N. 7 - 11 FEBBRAIO 1986



AUTOSPRINT N. 13 - 25 MARZO 1986



AUTOSPRINT N. 16 - 15 APRILE 1986



AUTOSPRINT N. 26 - 24 GIUGNO 1986



AUTOSPRINT N. 48 - 25 NOVEMBRE 1986



AUTOSPRINT N. 23 - 2 GIUGNO 1987



AUTOSPRINT N. 26 - 23 GIUGNO 1987



AUTOSPRINT N. 18 - 3 MAGGIO 1988



AUTOSPRINT N. 25 - 21 GIUGNO 1988



AUTOSPRINT N. 28 - 12 LUGLIO 1988



AUTOSPRINT N. 30 - 26 LUGLIO 1988



AUTOSPRINT N. 32 - 9 AGOSTO 1988



AUTOSPRINT N. 35 - 30 AGOSTO 1988



AUTOSPRINT N. 38 - 20 SETTEMBRE 1988



AUTOSPRINT N. 40 - 4 OTTOBRE 1988



AUTOSPRINT N. 43 - 25 OTTOBRE 1988



AUTOSPRINT N. 44 - 1 NOVEMBRE 1988



AUTOSPRINT N. 45 - 8 NOVEMBRE 1988



AUTOSPRINT N. 50 - 13 DICEMBRE 1988



AUTOSPRINT N. 10 - 7 MARZO 1989



AUTOSPRINT N. 12 - 21 MARZO 1989



AUTOSPRINT N. 15 - 11 APRILE 1989



AUTOSPRINT N. 19 - 9 MAGGIO 1989



AUTOSPRINT N. 22 - 30 MAGGIO 1989



AUTOSPRINT N. 30 - 25 LUGLIO 1989



AUTOSPRINT N. 31 - 1 AGOSTO 1989



AUTOSPRINT N. 35 - 29 AGOSTO 1989



AUTOSPRINT N. 40 - 3 OTTOBRE 1989



AUTOSPRINT N. 43 - 24 OTTOBRE 1989



AUTOSPRINT N. 4 - 23 GENNAIO 1990



AUTOSPRINT N. 22 - 29 MAGGIO 1990



AUTOSPRINT N. 24 - 12 GIUGNO 1990



AUTOSPRINT N. 26 - 26 GIUGNO 1990



AUTOSPRINT N. 31 - 31 LUGLIO 1990



AUTOSPRINT N. 35 - 28 AGOSTO 1990



AUTOSPRINT N. 43 - 23 OTTOBRE 1990



AUTOSPRINT N. 44 - 30 OTTOBRE 1990



AUTOSPRINT N. 50 - 11 DICEMBRE 1990



AUTOSPRINT N. 7 - 12 FEBBRAIO 1991



AUTOSPRINT N. 13 - 26 MARZO 1991



AUTOSPRINT N. 15 - 9 APRILE 1991



AUTOSPRINT N. 20 - 14 MAGGIO 1991



AUTOSPRINT N. 23 - 4 GIUGNO 1991



AUTOSPRINT N. 25 - 18 GIUGNO 1991



AUTOSPRINT N. 33-34 - 13 AGOSTO 1991



AUTOSPRINT N. 36 - 3 SETTEMBRE 1991



AUTOSPRINT N. 40 - 1 OTTOBRE 1991



AUTOSPRINT N. 42 - 15 OTTOBRE 1991



AUTOSPRINT N. 43 - 22 OTTOBRE 1991



AUTOSPRINT N. 45 - 5 NOVEMBRE 1991



AUTOSPRINT N. 13 - 24 MARZO 1992



AUTOSPRINT N. 23 - 2 GIUGNO 1992



AUTOSPRINT N. 27 - 30 GIUGNO 1992



AUTOSPRINT N. 30 - 21 LUGLIO 1992



AUTOSPRINT N. 31 - 28 LUGLIO 1992



AUTOSPRINT N. 32-33 - 4 AGOSTO 1992



AUTOSPRINT N. 35 - 25 AGOSTO 1992



AUTOSPRINT N. 48 - 24 NOVEMBRE 1992



AUTOSPRINT N. 52 - 22 DICEMBRE 1992



AUTOSPRINT N. 6 - 9 FEBBRAIO 1993



AUTOSPRINT N. 10 - 9 MARZO 1993



AUTOSPRINT N. 13 - 30 MARZO 1993



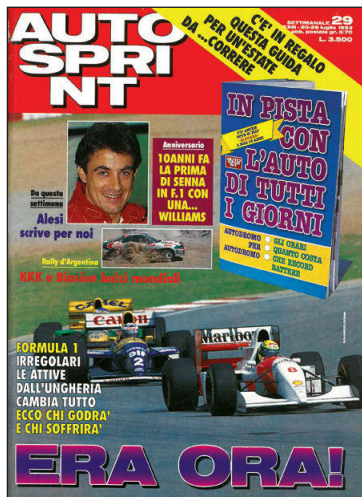
AUTOSPRINT N. 15 - 13 APRILE 1993



AUTOSPRINT N. 21 - 25 MAGGIO 1993



AUTOSPRINT N. 26 - 29 GIUGNO 1993



AUTOSPRINT N. 29 - 20 LUGLIO 1993



AUTOSPRINT N. 39 - 28 SETTEMBRE 1993



AUTOSPRINT N. 41 - 12 OTTOBRE 1993



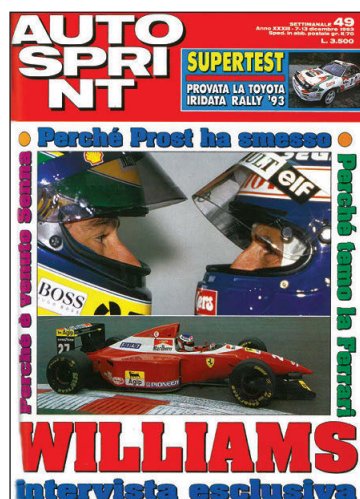
AUTOSPRINT N. 43 - 26 OTTOBRE 1993



AUTOSPRINT N. 45 - 9 NOVEMBRE 1993



AUTOSPRINT N. 46 - 16 NOVEMBRE 1993



AUTOSPRINT N. 49 - 7 DICEMBRE 1993



AUTOSPRINT N. 4 - 25 GENNAIO 1994



AUTOSPRINT N. 9 - 1 MARZO 1994



AUTOSPRINT N. 14 - 5 APRILE 1994



AUTOSPRINT N. 18 - 3 MAGGIO 1994



AUTOSPRINT N. 19 - 10 MAGGIO 1994



AUTOSPRINT N. 41 - 11 OTTOBRE 1994



AUTOSPRINT N. 47 - 22 NOVEMBRE 1994



AUTOSPRINT N. 3 - 17 GENNAIO 1995



AUTOSPRINT N. 9 - 28 FEBBRAIO 1995



AUTOSPRINT N. 10 - 7 MARZO 1995



AUTOSPRINT N. 50 - 12 DICEMBRE 1995



AUTOSPRINT N. 26 - 25 GIUGNO 1996



AUTOSPRINT N. 45 - 5 NOVEMBRE 1996



AUTOSPRINT N. 45 - 4 NOVEMBRE 1997



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 25/2/1989. **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 02.25825302 - 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, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici 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



leader
del motorsport

il meglio della F1

inchieste esclusive

approfondimenti

L'UNICA RIVISTA IN PISTA

OGNI SETTIMANA SOLO CON AUTOSPRINT
TROVI I RETROSCENA DELLA F1.

Tutti i dettagli sui piloti, sui team e sulle monoposto
li puoi scoprire pagina dopo pagina sul tuo magazine preferito.

**AUTO
SPRI
NT**