

MORTE A IMOLA. 3 titoli, 41 vittorie: storia di un vincente che sapeva contraddirsi



Gautreau / Epa

# Senna, il mito e la paura

## Dieci anni da campione o da pilota spericolato?

Il giorno prima, su un'altra curva maledetta del circuito di Imola, era morto un «signor Nessuno», Roland Ratzenberger che molti hanno visto per la prima volta solo dopo lo schianto, con la testa che ci dondava come quella di un pupazzo rotto. Domenica, invece, è toccato al Numero Uno, il Maradona o il Michael Jordan della Formula 1: Ayrton Senna, o «Magic» come lo chiamavano gli appassionati.

Senna si è vissuto la sua morte attimo per attimo, per giorni. E l'ha fatto davvero da numero uno, avvertendo la stampa e le autorità dei rischi che si correvano nelle gare automobilistiche, con una consapevolezza e una lucidità che sono impressionanti. Aveva passato praticamente tutta la giornata di sabato a parlare. Subito dopo la disgrazia occorsa a Ratzenberger, già scosso per l'incidente per fortuna non fatale in cui il giorno prima era incrociato il suo connazionale Rubens Barrichello, Senna aveva sospeso le prove e era voluto andare a vedere con i propri occhi, piangendo, il punto in cui il collega austriaco aveva perso la vita. E tornato al box, aveva anche dovuto litigare con i commissari che, tutti diligentemente presi dalle loro regoluzioni, gli avevano chiesto spiegazioni sui motivi che l'avevano indotto a quel sopralluogo. Inoltre, nello stesso pomeriggio di sabato Senna aveva scritto un articolo per un giornale tedesco in cui denunciava le insufficienze della sua vettura (quasi urlando la sua paura: «La mia auto reagisce nervosamente su questo tipo di pista. La cosa è dovuta in parte alla sua particolare aerodinamica ma anche ad alcune difficoltà nelle sospensioni»), e aveva rilasciato un'inquietante dichiarazione al quotidiano O Globo di Rio de Janeiro, in cui affermava: «Togliere tutta l'elettronica è stato un grande errore. Le macchine sono molto veloci e sono difficili da guidare. Sarà un anno con molti incidenti e mi arischio a dire che avremo avuto fortuna se non succederà nulla di grave».

**Non ho voglia di correre**

Tutto questo l'ha fatto sabato, nella sua veste, diciamo così, ufficiale, di campione di Formula 1. Ma poi la sera, nel chiuso della sua camera, parlando al telefono con la sua ragazza, aveva sfogato le sue paure e i suoi presentimenti: «Non ho voglia di correre domani», aveva detto. «Non ho voglia di correre più». Ecco, come è possibile che un pilota, che fa dell'autocontrollo e del calcolo il suo mestiere, si senta all'improvviso talmente disamorato da comunicare in modo così scoperto i suoi timori e le

sue delusioni? Eppure Senna si era sudato la sua posizione, l'aveva rincorsa per anni anche rischiando in passato su macchine che certo non davano le garanzie che la Williams avrebbe dovuto dargli.

Il nome vero di Ayrton Senna era Ayrton Da Silva, nome con il quale aveva gareggiato fino al 1984 quando, debuttando nel Gran Premio del Brasile con la Toleman Hart, aveva deciso di assumere il cognome della madre, che era appunto Senna. Lui era nato nel 1960 a San Paolo. Suo padre, un ricco proprietario terriero e uomo d'affari, l'aveva sempre incoraggiato nella passione delle macchine veloci, che era anche una sua passione, a tal punto che a quattro anni gli aveva regalato un kart. L'amore per le automobili da corsa cominciò dunque davvero per Senna, come si dice nelle più classiche delle biografie, «fin da bambino», con tanto di incoraggiamento paterno. Infatti, dopo avere vinto il titolo di campione sudamericano di kart, a diciotto anni Senna venne in Italia, correndo per una prestigiosa scuderia, e dopo tre anni si trasferì in Inghilterra per iniziare la sua carriera vera a propria. In poco tempo passò dalla Formula 3 alla Formula 1, e nel giro di pochi anni, a forza di affondate di gas e colpi di coraggio, si era già fatto un nome. Nel 1985, per esempio, si guadagnò il soprannome di «mago della pioggia» (e nello

Il 31 marzo aveva compiuto trentaquattro anni; dieci dei quali vissuti sulle piste. Prima come enfant terrible, poi come pilota spericolato, infine come grande mito della Formula 1. Ma chi era, veramente, Ayrton Senna? Un pazzo al volante, come lo avevano definito i «nemici», o un campione di razza che riusciva a ottene-

re il massimo dai bolidi su quattro ruote? Di certo, è stato uno dei grandi dell'automobilismo: tre mondiali (1988, 1990 e 1991) e quarantuno gran premi vinti, questi i numeri della sua carriera. Ma il suo mito è fatto di intuizione e genialità. Ed è costruito sulla rivalità con l'altro grande: Alain Prost.

**SANDRO ONOFRI**

mento paterno. Infatti, dopo avere vinto il titolo di campione sudamericano di kart, a diciotto anni Senna venne in Italia, correndo per una prestigiosa scuderia, e dopo tre anni si trasferì in Inghilterra per iniziare la sua carriera vera a propria. In poco tempo passò dalla Formula 3 alla Formula 1, e nel giro di pochi anni, a forza di affondate di gas e colpi di coraggio, si era già fatto un nome. Nel 1985, per esempio, si guadagnò il soprannome di «mago della pioggia» (e nello

sport, si sa, i soprannomi valgono a volte più dei titoli stessi) per un giro fatto a velocità incredibilmente sostenuta sulla pista bagnata. Prodezza che gli permise quasi di agganciare Prost, finito secondo dietro Niki Lauda (e Senna correva su una Toleman Hart).

**Una vita senza paura**  
Senna ha vissuto in maniera sempre accessata la sua carriera di pilota, senza mai nessuno spazio concesso alla paura: «Io de-

vo rischiare», aveva detto neanche un anno fa. «Sono costretto a farlo in continuazione. Quest'anno ho vinto tre corse giocando d'azzardo. Non avevo scelta. Ma io, solo io, so quanto costa un azzardo. Non lo sa il pubblico, non lo sanno gli ingegneri». E infatti la sua carriera è costellata di numerosi incidenti, spesso spettacolari, dallo scontro con Alain Prost al Gran Premio del Giappone nel 1989, che gli costò la squalifica e il titolo mondiale, a quello con Alessan-

dro Nannini in Ungheria nel 1990, all'incidente volontario ancora con Prost, subito dopo la partenza, nel Gran Premio del Giappone del 1990, a quello con Mansell nel 1992 in Australia, fino alle due uscite di pista di quest'anno, ai Gran Premi del Brasile e del Pacifico.

Aveva conosciuto ormai tante volte l'esaltazione del successo, i ringhii interiori della rabbia agonistica, i ganci acidi della rivalità prima con Prost e poi, ultimamente, con Schumacher, e finanche i fumi di un misticismo religioso vissuto in quei modi parossistici che spesso hanno le persone costrette a restare dalla propria professione e dal proprio ruolo sociale nella gabbia di una razionalità ferrea. Con la religione Senna condivide le proprie ansie di successo, come se la vittoria fosse un modo di avvicinarsi a Dio, in quella forma di fusione di divino col troppo umano che è tipica della cultura

brasiliense. Nel 1988 in Giappone, in occasione del suo primo titolo mondiale, Senna dichiarò di avere vinto perché in gara gli era apparso Dio: e lo disse così, semplicemente, credendoci davvero.

**La guerra con Prost**

Il campione brasiliano non si era mai tirato indietro rispetto ai vincoli della sua carriera agonistica. Aveva conosciuto la guerra vera, psicologica e fisica, con Prost. Quella fra i due piloti della McLaren era stata una rivalità feroce, fatta di colpi bassi e di vendette, che proprio Senna, il più intraprendente dei due, aveva cominciato, e proprio a Imola, infrangendo il patto interno alla scuderia inglese di non sorsarsarsi. Senna si era immerso in quella guerra con una determinazione fredda, aveva capito le debolezze dell'avversario e l'aveva sfiacato digrignando la sua fermezza. A dispetto rispondeva con dispetto, a provocazione con provocazione, senza dimenticare mai. Per anni i due si sono comunicati il loro odio con sterzate brusche e cattive, con toccamenti di ruote a duecento all'ora. Si sono rovinati entrambi il mondiale del 1989, e si sono spartiti i titoli. Dopo il titolo iridato vinto nel 1988, Senna aveva di nuovo conquistato il titolo di campione del mondo nel 1990 e nel 1991, quando Prost sembrava essersi defilato per sottrarsi alla guerra di nervi in cui il campione brasiliano sembrava non cedere mai. Eppure, dopo tanto farsi guerra, lo scorso anno, con Prost ormai vincitore del suo quarto titolo mondiale, quando Senna salì sul podio del Gran Premio d'Australia tirò a sé il campione francese per un abbraccio di pace clamoroso.

**I numeri di un mito**

Tre titoli mondiali, quarantadue vittorie nei Gran Premi, nove incidenti più o meno gravi: questi sono i numeri della carriera di Senna. Il campione brasiliano aveva sempre vissuto in tutta la sua pienezza la propria vita di pilota, senza tirarsi indietro mai, con coraggio. Dunque perché quella paura così improvvisa e scoperta, urlata al mondo per tutta la giornata di sabato? E quella volontà nuova di smettere. È questo che deve far pensare. Forse Senna non si sentiva più padrone della propria vettura, sentiva di non essere più lui a rischiare, ma di essere rischiato da qualcosa che davvero non riusciva più a controllare né a prevedere. Perciò quella telefonata, sabato sera, alla fine suona come il momento più inquietante della sua vita. Forse anche più della sua stessa morte.

## Chilometri a piedi, sotto il sole, verso il muro della morte, il giorno dopo

# Due macchie ricordano lo schianto

## Fiori sul sangue alla curva maledetta

DAL NOSTRO INVIATO  
JENNER MELETTI

IMOLA. Tiene le mani strette alla rete, guarda dall'altra parte della pista. «Ero sulla curva della Tosa», racconta Claudio Geminiani, 24 anni, musicista - e la cosa che più mi ha fatto male è stato l'urlo di gioia quando si è vista una vettura andare fuori pista. Gridavano «ole» senza sapere se contro il muretto fossero finiti Senna o Schumacher. L'importante era il fatto che la Ferrari conquistava una posizione. Ma quando si è saputo che l'incidente era grave, in curva è sceso il silenzio. C'è stato anche un applauso, verso l'elicottero che portava Senna all'ospedale di Bologna.

Da ieri notte, sulla pista di Imola, fra il Tamburello e la Tosa c'è un nuovo «santuario», con fiori gialli e rossi, bandiere del Brasile, magliette e scarpe con il volto di Ayrton Senna. «Per un ricordo eterno», è scritto su un biglietto. Due macchie nere sul muretto indicano che qui si è schiantata, a duecentocinquanta all'ora, la Williams del bra-

siliense. La rete è alta più di tre metri, ed è rafforzata da dieci cavi d'acciaio, paralleli al muretto. Sembra la recinzione dell'immaginario Jurassic Park, che la tragedia oggi trasforma in un muro del pianto.

C'è chi fa chilometri sotto il sole per poter lanciare un fiore sull'asfalto della pista. «Io tifavo per lui, era il mio idolo», dice Catia, di 24 anni. «Adesso le auto vanno troppo forte». Claudio Guizzetti, giostraio, è d'accordo. «Il fatto è che se non c'è la sbandata, se non volano i pezzi delle auto in aria, la gente non si diverte più, non c'è spettacolo». Io invece voglio che le auto arrivino intiere al traguardo, ed allora ci debbono essere nuove regole. Con lo spettacolo, i risultati sono questi: mazzi di fiori per la morte di un pilota.

Arrivano le telecamere di «Tv Globo», la televisione brasiliana. Il telefonista è Reginaldo Leme, 23 anni di Formula 1. «In Brasile -

racconta - Ayrton era l'eroe. Dopo Pelé, Flitipaldi e Piquet, il più grande adesso era lui. Ieri ho parlato con Senna, prima della partenza. In quei momenti lui è sempre stato strano, ed appariva calmo e triste. Ieri era più strano del solito. È stato per due o tre minuti, già seduto nell'auto, con le braccia aperte sui fianchi della Williams. «Mirava» la macchina, sembrava indeciso se partire o no. Ayrton non era un ragazzo allegro. L'ho visto felice solo in pochissimi momenti, e sempre fuori dagli autodromi. Mi diceva: «ho vinto tutto, ho tutto, ma non mi sento felice».

Qui ad Imola adesso tanti hanno paura. Il «Circus» porta miliardi, che potrebbero emigrare altrove. «Io penso che la pista», dice Danilo («Il cognome non lo metta, io lavoro all'autodromo»), «non sia colpevole. Io ho visto il filmato dell'incidente, quello ripreso dalle telecamere interne al circuito, e sequestrato poi dalla magistratura. Senna entra bene in curva poi, invece di «chiudere», tira dritto. Settanta

metri senza una frenata, senza il tentativo di una sterzata. Nel filmato si vede anche una fiammella sotto la macchina. I casi sono due: o è partita una sospensione, oppure Senna ha avuto un male ed ha perso conoscenza. Non ci sono altre spiegazioni».

Nel caldo pomeriggio, quelli che arrivano per vedere «dov'è successo» diventano migliaia. Ci sono anche gli studenti che hanno ancora lo zainetto sulle spalle. «Dopo Villeneuve», dice Nicola Galassi, quasi 18 anni - il mito era lui. Era un grande uomo, un grande pilota. Io tengo la Ferrari, ma la morte di Senna è un lutto per tutti. Si è capito ieri sera, all'uscita da qui. Di solito c'è entusiasmo, ed invece...».

«L'incidente», dicono Roberto e Fausto - fa parte della Formula 1. Senza il pericolo, le corse non avrebbero senso. Ma si possono ridurre i rischi mettendo gomme più larghe, ed appesantendo le auto, senza danneggiare lo spettacolo. Ci spiace soprattutto perché Senna era uno che la testa la usava, e si



Il pilota brasiliano viene trasportato all'ospedale Maggiore di Bologna

Ansa

batteva anche per gli altri piloti. Sabato ha voluto fare un giro della pista, per verificare la sicurezza. Ed è stato ammonito dall'organizzazione».

Si accendono anche discussioni da bar, nel prato dietro la rete. «Un pilota che prende venti miliardi all'anno sa che deve correre rischi. Un camionista muore anche lui, per un milione e mezzo al mese». «Il problema è che, anche qui, ci vorrebbero quelli di «Mani pulite» con tutti i soldi che girano. Senza fare correre le auto al massimo, non si attira la gente. Se un pilota

muore, un altro prende il suo posto». Quelli che discutono si allontanano dalla rete, per non disturbare quelli che stanno fissi a guardare i fiori per Senna.

Arriva un fotografo, Enzo Giovannelli di Modena, che scatta a ripetizione, poi si mette a piangere. «Io gli avevo parlato», dice - un'ora prima della partenza. Mi aveva chiesto come andava la Ferrari, io gli ho detto che Larini cresce bene. Adesso, di lui, mi restano un paio di guanti ed un berretto, che mi aveva regalato come ricordo. Adesso voglio andare dove si è

schiantato Ratzenberger. Qui la gente sembra non saperlo, ma purtroppo non è morto soltanto Senna». A poche centinaia di metri, sulla sinistra della pista, c'è qualche fiore anche per il pilota morto sabato. Molti di coloro che sono qui per Senna non ricordano nemmeno il nome di Roland Ratzenberger. «L'austriaco», lo chiamano, oppure «quello nuovo». «E dire - ricorda il fotografo Giovannelli - che lui aveva addirittura pagato per partecipare alla gara. Ha pagato per morire».