

MORTE A IMOLA. Storia di tre giorni di sangue: sott'accusa auto, circuiti e regolamenti



Quel che è rimasto della macchina del campione brasiliano dopo l'incidente

Parenti / Ansa

«Basta Formula omicidi» Pianti, urla e proteste nel giorno dell'orrore

IMOLA. Get out, fuori, via. Il lido Bernie Ecclestone, Mangiatuco del circo automobilistico, ringhia rabbioso. Il suo viso, mai bello, è una maschera truce. Ogni domanda, alle sue orecchie, suona come un atto d'accusa: il lucroso spettacolo si è trasformato in un ordigno micidiale, in un insensato sacrificio umano sull'altare della Velocità. Quarantotto ore dopo lo spettacolare volo di Rubens Barrichello, ventiquattro ore dopo la fine tragica di Roland Ratzenberger, dieci minuti dopo un primo incidente, al via, con J.J. Lehto speronato da Pedro Lamy, disteso sull'asfalto giace il campione più grande. Fugge la vita da Ayrton Senna Da Silva, si raggruma in una larga pozza di sangue. Un urto tremendo ha frantumato il suo corpo d'atleta. La macchina ha saltato una curva e lo ha condotto a trecento all'ora contro un muro.

Si sbriciola la macchina, brandelli volano per l'aria, corrono incontrollabili sul prato, volano sulle teste dei piloti che strezzano davanti al collega colpito a morte, preannunciano nuove sciagure, evitate per caso. Il corpo immobile è imprigionato nella carcassa dell'auto. Il capo reclino sulla spalla destra: un sussulto lo fa tornare eretto, forse l'ultimo impulso elettrico che attraversa quel corpo, dà l'impressione, la speranza della vita.

Appaiono piccoli i piloti quando si calano nell'abitacolo, sulla griglia, nel lungo cerimoniale che precede la partenza. Piccoli di un'infinita fragilità umana. Appare piccolo anche il grande Senna, un bambino abbracciato da una spropositata proteina metallica. Lui, dalla macchina, non esce mai. Al contrario dei colleghi, che spezzano la tensione a terra tra battute, sorrisi, saluti al pubblico. Cerca, forse, di immedesimarsi, di «raggiungere una mistica unità con quel mostro che mille volte ha domato, ma che lui sa indomabile. Due volte, con gesto meccanico, si ravviva i capelli castani. Nervoso? Di sicuro teso, concentrato; in apparenza, come sempre. Con un dito sollevato, da scolaro, chiama un meccanico, gli impartisce un'ultima - l'ultima - raccomandazione. Indossa il passamontagna ignifugo, il casco giallo famoso.

Il portoghese Pedro Lamy investe la McLaren di J.J. Lehto, ferma sulla griglia; una pioggia di frammenti metallici, di pneumatici sorvola la rete, cade sugli spettatori, che tentano invano di fuggire. Quattro finiscono all'ospedale di Imola; altri vengono medicati al pronto soccorso del circuito. Per gli organizzatori è come se non fosse accaduto nulla. In mattinata un altro incidente, ancora un pilota che vola verso Bologna. Un oscuro gregario di formule minori, un'impresa giungere al nome di Jacques Héculin, francese, e sapere che si è fratturato una spalla: o, almeno, così dicono al centro stampa.

Week end maledetto di Imola, denso di neri presagi, in una stagione carica di presagi inquietanti. Feriti nelle prime prove dell'anno Jean Alesi e Lehto, costretti a un lungo periodo di riposo. Finito Barrichello, venerdì. Morto Roland Ratzenberger. Senna vola a Bologna verso la morte ufficiale. La Formula 1 è morta, è nata la Formula Omicidi. Volteggia, nel circuito, il pulviscolo delle informazioni: un avvallamento del manto della pista avrebbe reso incontrollabile la Wil-

liams. E lui: «È molto grave». «È in coma». «I primi esami, la Tac, parlano di trauma cranico, ma l'attività cardiaca è ripresa». Dietro le linee dure del viso, trattiene a stento le lacrime Anne Bradshaw, l'addetta-stampa di Senna, ma la voce si incrina di continuo. David Brown, l'ingegnere di macchina del brasiliano, è sotto choc.

Il casco deformato. Il casco giallo è deformato, rotto sul lato destro. La testa ha battuto da quella parte. Un urto spaventoso, inimmaginabile: un peso di cinque tonnellate che si abbatte sul cranio; non c'è riparo che tenga. Microtraumatologia e ventilazione d'urgenza. Le voci incalzano. «Scomparsa del liquor a livello ventricolare». Il liquor protegge le masse cerebrali, fa da cuscinetto tra il muscolo e le ossa della testa, fa passare il sangue, gli elementi che lo nutrono; senza di esso, il cervello è scollegato dal corpo, pochi minuti e muore.

primo accenno di rumore sospetto della sua vettura, è rientrato al box. Il ricordo del rogo da cui è miracolosamente scampato nell'89, proprio lì dove è andato a sbattere Senna, alla Tamburello, gli si deve agitare davanti come un incubo. Passa un attimo da Frank Williams. Corre a Bologna, al capezzale dell'amico e rivale, partner fin troppo esigente del lungo sodalizio in McLaren.

«Sfondamento frontale. Molte lesioni a livello cerebrale». La situazione è chiara, un verdetto inappellabile. Lo comunica commossa, a Bologna, la dottoressa Maria Teresa Fiandrini. «Elettroencefalogramma piatto. Silenzio elettrico». Pausa. Domanda. «Nessuna speranza». Senna muore. Lo piange il giovane Fernando Leonardo al pronto soccorso del Maggiore. A Imola cresce l'agitazione. Una giornalista parla di sequestro della macchina di Berger, piantonata da un carabinieri. Come un ossesso irrompe in sala stampa l'addetto stampa della Ferrari. «Ma sei pazzo? Queste notizie non puoi darle. Le notizie sulla Ferrari le do io. E non c'è nessun sequestro». Vero. Ma è anche vero che la federazione internazionale ha deciso di fare un controllo sui sistemi elettronici della scuderia.

Il campione che muore

La tuta slacciata, il torace scoperto. Uomini si affannano attorno al campione che muore. Si saprà più tardi che gli stanno praticando una microtracheotomia. Senna non respira. I soccorsi, questa volta, sono stati lenti, lentissimi: un minuto e mezzo, quasi due, attimi che sembrano non avere fine. Un elicottero è sulla pista, a pochi metri, pronto a decollare, a ripetere il viaggio funebre verso l'ospedale Maggiore di Bologna. A replicare la scena del giorno prima, quando è l'austriaco Roland Ratzenberger ad essere issato sul velivolo; nel sospetto, che circola insistente tra sussurri, indiscrezioni e diagnosi, che si sia voluto allontanare un cadavere ingombrante per non turbare lo spettacolo, per non mettere in forse la gara. E, ancora, un elicottero del servizio regionale sanitario, del tutto inadatto, puro arredo. Sciagurato preambolo: si parte

Le reazioni in Brasile: tre giorni di lutto, giornali e tv sotto shock

Lacrime al Maracanà: «Grazie Senna» La gente piange l'idolo campione

RIO DE JANEIRO. Bologna come Sao Paulo. Nella città italiana una lunga scia di persone ha sfilato davanti all'obitorio dove è stato sistemato il corpo di Ayrton Senna mentre in Brasile più o meno la stessa cosa è successa davanti alla casa dei genitori del campione paulista, nel quartiere Pacaembu. Le reazioni a questo incidente, in Brasile, sono state particolarmente sentite e la proclamazione di tre giorni di lutto nazionale lo dimostrano ampiamente. Rede Globo, la tv che trasmetteva il Gp di San Marino ha ripetutamente sottolineato il «clima di tragedia» che si respirava ai box e sulle tribune.

quello di Imola... Il "Jornal do Brasil" fa un titolo (a tutta pagina) che regala la fotografia esatta alle sensazioni che hanno investito il paese: «Il Brasile piange la morte di un eroe». Il paese è rimasto costernato, appiattito e ammutolito per la morte improvvisa del miglior pilota della Formula 1. C'è chi non trattiene le lacrime e chi preferisce non parlare. Senna era nei cuori di tutti i brasiliani. L'«Estado de Sao Paulo», oltre a dare la notizia e il commento alle immagini viste e riviste su tutti i piccoli schermi punta l'indice sulla scarsa sicurezza della pista visti anche gli incidenti (uno dei quali addirittura mortali) che hanno preceduto la corsa vera e propria del Gp di San Marino. «Senna è morto» titola il «Correio brasileiro». La notizia secca, nuda e cruda che non lascia spazio ad incomprensioni. E come negli altri quotidiani, le pagine sono piene zeppe di fotografie, di ricordi e di commenti vani. Nel «Diário da tarde» di Belo Horizonte c'è addirittura un articolo (in esclusiva) di Nelson Piquet: «La curva del Tambu-

relo - scrive l'ex pilota di Formula 1 - ha preso anche me nel 1987 ma adesso è stata più crudele, più implacabile. Ma la colpa non è di quella curva-rettilinea, né di Ayrton né del regolamento. La fatalità, l'imponderabile, l'inspiegabile hanno agito in questo fine settimana nel quale parche del destino hanno volato liberamente. Il silenzio che arrivava dall'autodromo di Imola si sentiva fin qui».

In tutto il Brasile si è assistito a scene di cordoglio verso i familiari di Ayrton, verso i luoghi dove il pilota amava andare a spendere i suoi spicchi di tempo libero. Da Rio a Sao Paulo, Da Recife a Belo Horizonte, Brasilia e nello Stato di Bahia. Al Maracanà, lo stadio più grande del mondo, quello più famoso è stato appeso uno striscione che così recitava: «Valeu Senna». Valeu ha diversi significati: ne è valse la pena, sei stato grande, ci hai regalato del bene ma soprattutto grazie. E il Maracanà è deserto. Si sente soltanto il singhiozzo: «Inebvenuto di lacrime dell'autore dello striscione.



PRECEDENTI

Sono 36, tra cui sette italiani, i piloti di F.1 morti in gara o in prova. Questo l'elenco: 1952: Luigi Fagioli (Ita), nelle prove del Gp di Montecarlo. 21 maggio 1954: Onofre Marimon (Arg, 31 anni) esce di pista nelle prove del Nuerburging. 26 maggio 1955: Alberto Ascari (Ita, 37 anni) muore durante prove private a Monza. 14 marzo 1957: Eugenio Castellotti (Ita), prove private a Monza. 6 luglio 1958: Luigi Musso (Ita, 34 anni) fuon pista con la Ferrari nel Gp di Francia. 3 agosto 1958: Peter Collins (Gbr, 27 anni), con la Ferrari si schianta contro un albero al Gp di Germania al Nuerburging. 19 ottobre 1958: Stuart Lewis-Evans (Gbr) esce di strada durante il Gp del Marocco. 21 gennaio 1959: Mike Hawthorn (Gbr, 30 anni), campione del mondo con la Ferrari, muore in prova a Guiford. 2 agosto 1959: Jean Behra (Fra), muore ad Avus. 13 maggio 1960: Harry Schell (Usa), in prova a Silverstone. 19 giugno 1960: Chris Bristow (Gbr) e Alan Stacey (Gbr) escono di strada rispettivamente al 20/o e al 25/o giro del Gp del Belgio a Spa. 10 settembre 1961: Wolfgang Von Trips (Rig), in testa al mondiale con la Ferrari, nel Gp d'Italia a Monza è tamponato da Jim Clark: esce di pista e muore con 14 spettatori. 2 novembre 1962: Ricardo Rodriguez (Mex, 21 anni) nelle prove del Gp del Messico, non valido per il mondiale. 1 agosto 1964: Karel Godin De Beaufort (Ola), nelle prove del Gp di Germania al Nuerburging, muore il 3 agosto. 7 agosto 1966: John Taylor (Gbr, 23 anni), nel gp di Germania al

Nuerburging si scontra con Jacky Ickx: la vettura esce di strada e si incendia: Taylor muore in ospedale il 9 settembre. 7 maggio 1967: Lorenzo Bandini (Ita, 31 anni), nel Gp di Monaco la sua Ferrari sbatuta alla chicane del porto e si incendia; tirato fuori dopo tre minuti, muore il 10 maggio. 7 aprile 1968: Jim Clark (Gbr, 32 anni), il due volte campione mondiale di F.1, muore in una corsa di F.2 a Hockenheim. 7 luglio 1968: Jo Schlesser (Fra, 40 anni) esce di strada e muore nell'incendio della sua Honda al Gp di Francia. 4 agosto 1969: Gerhard Mitter (Rig, 33 anni), nelle prove del Gp di Germania al Nuerburging. 21 giugno 1970: Hans Courage (Gbr), nel Gp d'Olanda a Zandvoort con la De Tomaso. 5 settembre 1970: Jochen Rindt (Aut, 28 anni) esce alla parabola nelle prove del Gp d'Italia a Monza; è in testa alla classifica del mondiale e nessuno riesce a superarlo nelle quattro gare che mancano, il titolo è assegnato alla memoria. 24 ottobre 1971: Joseph Siffert (Svi), nel Trofeo dei Campioni di F.1 a Brands Hatch. 29 luglio 1973: Roger Williamson (Gbr, 24 anni), nell'incendio della sua March al Gp d'Olanda a Zandvoort. 6 ottobre 1973: François Cevert (Fra, 29 anni), nelle prove del Gp Usa di F.1 Watkins Glen. 22 marzo 1974: Peter Revson (Usa, 35 anni), in un incendio durante prove private sul circuito di Kyalami (Sudafrica). 6 ottobre 1974: Helmuth Kolmigg (Aut), nel Gp Usa di F.1 a Watkins Glen. 17 agosto 1975: Mark Donohue (Usa, 38 anni), nelle prove libere del Gp d'Austria di F.1 a Zeltweg; muore 2 giorni dopo. 5 marzo 1977: Tom Pryce (Gbr, 28 anni) al Gp del Sudafrica a Kyalami; investe un commissario che attraversa la pista per spegnere il fuoco sulla Shadow di Renzo Zorzi; Pryce muore colpito dall'estintore. 10 settembre 1978: Ronnie Peterson (Sve, 34 anni), alla partenza del Gp d'Italia a Monza carambola con Patrese, Hunt e Brambilla, la sua Lotus si incendia; muore l'indomani per embolia. 1 agosto 1980: Patrick Depailler (Fra), in prove private a Hockenheim (Rig). 8 maggio 1982: Gilles Villeneuve (Can, 30 anni), in prova nel Gp del Belgio a Zolder. 13 giugno 1982: Riccardo Paletti (Ita, 24 anni), alla partenza del Gp del Canada a Montreal tampona con la sua Osella una vettura ferma sulla griglia. 14 maggio 1986: Elio De Angelis (Ita, 28 anni), nelle prove private della Brabham a Le Castellet; muore l'indomani. 30 aprile 1994: Roland Ratzenberger (Aut, 32 anni), nelle prove ufficiali del Gp di San Marino di F.1 a Imola. 1 maggio 1994: Ayrton Senna (Bra, 34 anni), in un incidente al settimo giro del G.P. di San Marino a Imola.