

Il principe e il povero: mito, destino e rinascita di Senna.

Il Primo Maggio cadeva il Trentennale della scomparsa di un grande campione della Formula 1: il brasiliano Ayrton Senna da Silva. Un suo pensiero: "La vita è troppo breve per avere dei nemici".

Antonio Payar

Roland e Ayrton insieme nel commiato

"...Il giorno dopo, il dottor Piana ed io ci eravamo recati presso la Medicina Legale di Bologna. Ancora oggi mi riesce impossibile descrivere e raccontare l'emozione, l'angoscia e il dolore che mi pervase alla vista di Roland e Ayrton. Erano là, ognuno su una barella, distesi uno di fianco all'altro, in un pallore mortale, surreale. Il grande campione e il pilota che inseguiva la gloria, accomunati dalla stessa passione, quasi in un abbraccio fraterno prima di dividersi per raggiungere i lontani luoghi del loro riposo eterno".

Così racconta il dottor Domenico Salcito. Leader del team medico di primo intervento all'Autodromo di Imola nel 1994, sfilò il casco ad Ayrton Senna e vistolo senza coscienza, con il sangue che usciva da bocca, naso e orecchi, decise per una estrazione immediata - che fu fatta a braccia - del pilota dall'abitacolo.

Il Sabato 30 Aprile di trent'anni fa, dopo l'incidente e la morte (sul colpo, anche se poi fu fatto dichiarare deceduto all'ospedale per evitare il sequestro dell'autodromo) dell'austriaco Roland Ratzenberger, vedendo Senna cupo più del solito, Sid Watkins, il neurologo chirurgo inglese capo dello staff medico della FIA per i Gran Premi, lo consigliò: "...Ayrton, sei stato tre volte campione del

mondo, sei il pilota più veloce, cos'altro vuoi fare? Lascia tutto e andiamo a pescare...”.

Cosa ci fanno tre Ministri degli Esteri ad una curva di un autodromo chiuso nella Festa del 1° Maggio?

Istituzioni e politica hanno da sempre avuto un nesso con lo sport (da Olimpia): atleti - soprattutto se vincenti - vengono presto ricevuti a palazzo; la Camera il 1° Agosto 2021 fa partire una standing ovation per gli ori di Jacobs e Tamberi; Nixon nel 1972 è ufficialmente il primo americano a mettere piede in Cina dopo la rivoluzione di Mao del '49 grazie alla ping pong diplomacy, e via di questo passo.

Ma nel caso del Primo Maggio di quest'anno c'era qualcosa di diverso, fuori dall'ordinario: si celebrava il Trentennale della scomparsa, in modo drammatico, di un grande campione della Formula 1, il brasiliano Ayrton Senna da Silva.

Come chi non segue il ciclismo sa chi sono Coppi o Merckx, così anche chi non segue l'automobilismo sa chi sono Nuvolari, Lauda, Villeneuve, Schumacher e soprattutto lui, Ayrton Senna. Nell'inflazione di classifiche che ci sommerge per qualsiasi cosa, Senna, soprannominato Magic, viene collocato al primo posto come il più grande di tutti. Eppure a turno, al primo posto, dove adesso c'è Lewis Hamilton, ci sono stati Schumacher, detto il cannibale - 7 volte campione del mondo e dal 2000 al 2004 cinque volte di fila con la Ferrari -, Lauda, detto il computer, Jim Clark, il mito degli Anni '60, e ovviamente Nuvolari, Varzi, Ascari, Castellotti e Fangio, quando l'Italia non era al top solo per le macchine - Alfa, Ferrari, Maserati, Lancia - ma anche per le sue leve di piloti (da un pezzo esaurite, da noi troppo costoso per un ragazzo cominciare a impraticarsi).

Ma può esistere una classificazione unica per tutti i tempi?

Ovviamente no. Tuttavia, nei trent'anni che sono passati da quel Gran Premio di San Marino del 1994, su Senna è andata stagliandosi una nuova luce, quasi trascendente.

Mentre fino alla sua morte in diretta il brasiliano faceva parte dell'insieme di chi guida macchine da corsa, e ammesso anche di considerarlo il primo fra tutti quanti, dall'incidente in poi è come volato via da quel gruppo ed è entrato in quel pantheon super partes dove sono assisi individui come Gagarin, Papa Giovanni o Kennedy o Fellini o Mennea o appunto lui, Ayrton Senna.

Quindi da quella Domenica 1° Maggio del 1994 Senna è entrato in un altro mito, sigillandosi sportivamente come fuoriclasse. E, come uomo, leggenda a tutto tondo. La morte sancisce sempre e sacralizza un compimento, e i trentanni da quando Senna ci ha lasciati ne hanno permesso una appropriazione diffusa, una canonizzazione con un imprimatur popolare, mediatico e, come detto, persino istituzionale, che quasi separa l'uomo Senna dal pilota-mito.

Chi scrive non ha mai avuto simpatie per Senna. Chi da ferrarista ha patito il dominio assoluto delle McLaren Honda di Senna e Prost dal 1988 al 1991, poi ri-patito con la Mercedes di Hamilton e ora con la Red Bull di Verstappen, conserva un'immagine 'nemica' di Senna, e ovviamente anche di Prost (poi diventata di colpo amica quando questi passò in Ferrari nel 1990). Peraltro, come messa a punto della macchina, il francese era tutt'altro che inferiore a Senna, anzi.

Ora però bisogna riconoscere che i trent'anni da quel San Marino del 1994 hanno ridato a tutti - e anche a noi folta

schiera di ferraristi che lo ritenevano come minimo un avversario da contrastare senza pietà - un altro Senna.

E questo perché a partire da quell'impatto contro il muretto della curva del Tamburello è cominciato un racconto nuovo, fatto di tanta umanità e particolari vicissitudini, che ha trasformato il pilota paulistano in una icona davvero 'magic', in cui è riacquisito ed elevato a trascendenza il carisma micidiale che già promanava dal Senna super pilota. E soprattutto l'uomo destinatario d'un improvviso e tragico time out, non della carriera bensì della vita.

14,37, il crash al Tamburello: la testa che si muove a segnalare un gesto d'automatismo con cui a Senna viene di uscire dall'abitacolo (solievo per il pubblico, segno invece bruttissimo per i rianimatori), per poi afflosciarsi sulla sinistra; le lunghe riprese dall'alto dei soccorsi; l'elicottero del 118 (primo e unico caso in tutta la storia della Formula 1) con cui viene portato al Maggiore di Bologna; le immagini dell'impressionante chiazza di sangue che appare in terra dove lo avevano adagiato per intubarlo; la comunicazione del Primario della Rianimazione e del 118, la dr.ssa Fiandri, che alle 18,40 lo dichiara morto...

La diretta sulla sua vulnerabilità, e sull'esito tragico che si stava compiendo, dette il via alla trasmigrazione dallo sport al mondo della poesia dei Greci con cui loro ci insegnarono a salvare dall'oblio chi è stato colpito da quella tarma che ci insegue e corrode la sostanza vitale, vale a dire la morte.

A trentatré anni corse verso il suo destino

Senna lascia la McLaren a fine 1993. Quell'anno Campione del mondo si laurea Alain Prost, con la Williams motorizzata Renault, già suo compagno di squadra e suo nemico. I due quando se ne presenta l'occasione non si risparmiano i dispetti, dando pubblica dimostrazione di reciproca antipatia.

Prost annuncia a fine stagione il suo ritiro dalle competizioni. Sul podio del Gran Premio d'Australia, vinto da Senna, con Prost arrivato secondo, il brasiliano fa un gesto di riconciliazione con il francese, facendolo salire al nomento della premiazione sul suo gradino più alto e alzandogli il braccio per chiedere applausi. Sarà l'ultimo gesto fra di loro, un gesto che Senna volle comunicare deliberatamente distensivo.

Senna firma per correre la stagione 1994 proprio con la Williams: "non voglio lasciare la macchina al francese".

Il Campionato inizia a Marzo, i primi due Grandi Premi, Brasile (casa sua) e Giappone vanno male per Senna e la sua nuova Scuderia: si ritira in entrambi. Li vince tutti e due un tal Michael Schumacher (che ad Agosto del 1995 Gianni Agnelli porterà in Ferrari per 50 miliardi).

Si arriva al terzo Gran Premio, San Marino, che si corre il 1° Maggio all'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" sul Santerno. Senna vi giunge caricato a molla, è ancora a zero punti. È questo il primo di una serie di cerchi concentrici che confluendo gli uni negli altri tracceranno il suo destino. In una intervista - la sua ultima - rilasciata a Padova giovedì 28 Aprile, a margine di uno spot, alla domanda su come valutava i suoi primi due insuccessi dell'anno Senna risponde testualmente: "Adesso andiamo ad Imola, il campionato comincia ad Imola".

Il secondo cerchio concentrico che determinerà la sua sorte succede proprio alle prove di Imola. Avviene in due tempi. Nelle prove libere del venerdì il suo giovane connazionale Barrichello (poi compagno di squadra di Schumacher in Ferrari dal 2000 al 2005) ha un grave incidente, la sua Jordan decolla sui cordoli della Variante Bassa: Barrichello sbatte più volte la testa sui bordi dell'abitacolo ed è sottoposto a pesanti accelerazioni e decelerazioni da fargli

perdere i sensi. Il pronto intervento medico gli libera la lingua e gli salva la vita. In ospedale riceve la visita del suo amico Ayrton.

Ma il Sabato 30 durante le prove l'austriaco Roland Ratzenberger, stessa età di Senna, esce un poco di pista e compromette l'ala anteriore. Poco dopo il pezzo si stacca e si infila sotto la macchina mentre viaggia a 300 kmh. Va a sbattere contro il muretto, poco oltre dove l'indomani avrà l'incidente Senna, e per rottura della spina dorsale e base cranica muore sul colpo (come detto, portato comunque al Maggiore per documentare il decesso fuori dall'Autodromo).

Senna va sul posto dove Ratzenberger ancora giace inerte nella sua Simtek, un mezzo go-kart. Ne resta turbatissimo. Venerdì Rubens, Sabato Roland. Domenica ci sarà un terzo?

Nella suite 200 dell'hotel Castello Ayrton ha una bruttissima premonizione. Come novello Turno che prima del duello con Enea è infastidito da un gufo che gli vola intorno, quella notte intorno a Senna scorrono tante, troppe scene e ricordi di tutta una vita. Chi vuole può leggere gli straordinari resoconti di Giorgio Terruzzi, grande reporter e grande penna.

Senna ne parla con la fidanzata più volte, le preannuncia che l'indomani non correrà, anche se non è riuscito a convincere i colleghi a ritirarsi pure loro perché occorre una presa di posizione radicale e immediata. Le Formula Uno di quell'anno, con i nuovi regolamenti, sono troppo pericolose, imprevedibili e instabili: la FIA ha vietato gli ausili elettronici, ognuno deve cimentarsi alla Nivola, per lo spettacolo.

Passa la sua notte dell'innominato (Terruzzi). Poi all'alba fa sapere che si è risolto: nonostante tutto prenderà il via anche lui. Di religione evangelica - una spiritualità vissuta

profondamente ma che lui, timido e geloso del privato com'è, non lascia più di tanto trapelare - passa le ultime mezz'ore con la Bibbia in mano.

Domenica 1° Maggio, con le macchine schierate in griglia e pronte a partire, fa un gesto insolito che non aveva fino ad allora mai fatto in tutta la sua carriera: si toglie il casco e lascia per il mondo le ultime immagini del suo volto.

Parte il Gran Premio e il terzo cerchio si compie: al 6° giro avverte qualcosa che non va allo sterzo. Ma nonostante tutto decide di non rientrare ai box, è in testa e questo è il suo riscatto stagionale. Non lo sa, ma ha buttato l'ultima possibilità.

Alle 14,17, al 7° giro, impostando il lungo curvone del Tamburello, che si prende a pieno gas, mentre viaggia a circa 310 kmh, la macchina non segue il comando del volante che piega a sinistra, non segue la curva, esce dritta senza comando e va a sbattere a 211 kmh sul muretto.

Nessun pilota al Tamburello, che altro non è che un rettilineo curvo, toglie il gas. La telemetria della macchina rivelerà che Senna si è accorto di qualcosa di grave: d'improvviso, in una frazione di secondo porta a metà l'apertura della farfalla, per poi chiuderla del tutto e contemporaneamente azionare la frenata, mentre la pressione idraulica dello sterzo crolla a zero.

Si è rotto il piantone dello sterzo.

La Williams FW 16-Renault rispetto alla McLaren cui era abituato ha un cockpit molto stretto, il pilota manovrando ci sfrega contro le nocche delle mani, graffiandosi con i filamenti di carbonio. Ma l'aerodinamica della vettura non è modificabile e si decide di intervenire sul posizionamento del volante. Nella notte i tecnici Williams tagliano e risaldano grossolanamente il piantone per cambiarne l'inclinazione e migliorare la posizione di guida di Senna.

La terza sezione penale della Corte di Cassazione confermerà nel 2007 che Senna è morto per le modifiche "mal progettate e male eseguite" al piantone dello sterzo. Per le sollecitazioni delle curve e i rappazzamenti dell'asfalto non resse gli sforzi.

Ma c'è un quarto cerchio, che mette il sigillo alla vita terrena di Ayrton: nell'urto il braccetto della sospensione anteriore destra si stacca e come un dardo l'uniball entra nell'unico spazio indifeso del casco del pilota, la visiera, fratturandogli la testa sopra l'occhio destro e rompendogli l'arteria temporale. Decelerazione a parte, sarebbe bastata una traiettoria di pochi centimetri diversa e lui sarebbe ancora qui.

Ma chi è stato, e ora, se lo desideriamo immaginare vivente da qualche parte, chi è davvero Ayrton Senna da Silva?

Intanto lasciamo parlare due persone, la signora Luisa Tosoni dell'Hotel a Castel San Pietro Terme dove era solito alloggiare: "Una persona umile, chiusa, e di una educazione spiazzante". Poi Sid Watkins, il Capo dello staff medico della FIA per i Gran Premi, che lo soccorse: «Mentre tentavo di rianimarlo Ayrton fece all'improvviso un sospiro profondo. Io non sono credente, ma credo che l'anima lo abbia abbandonato proprio in quel momento».

Un messaggio di Ayrton per questi tempi

Infine riascoltiamo lui, un suo pensiero a cui era affezionato: "La vita è troppo breve per avere dei nemici".