

Nel regno di Ayrton - La F1 ai tempi di Senna

Autori: Giuseppe Annese, Marco Serena, Giovanni Talli

Formato: 21x30 centimetri

Pagine: 240

Confezione: cartonato

Collana: gli album di foto & storie

Prezzo di copertina: 25,00 euro

ISBN: 978-88-96328-25-5

Lingue: italiano

Anno di edizione: maggio 2011

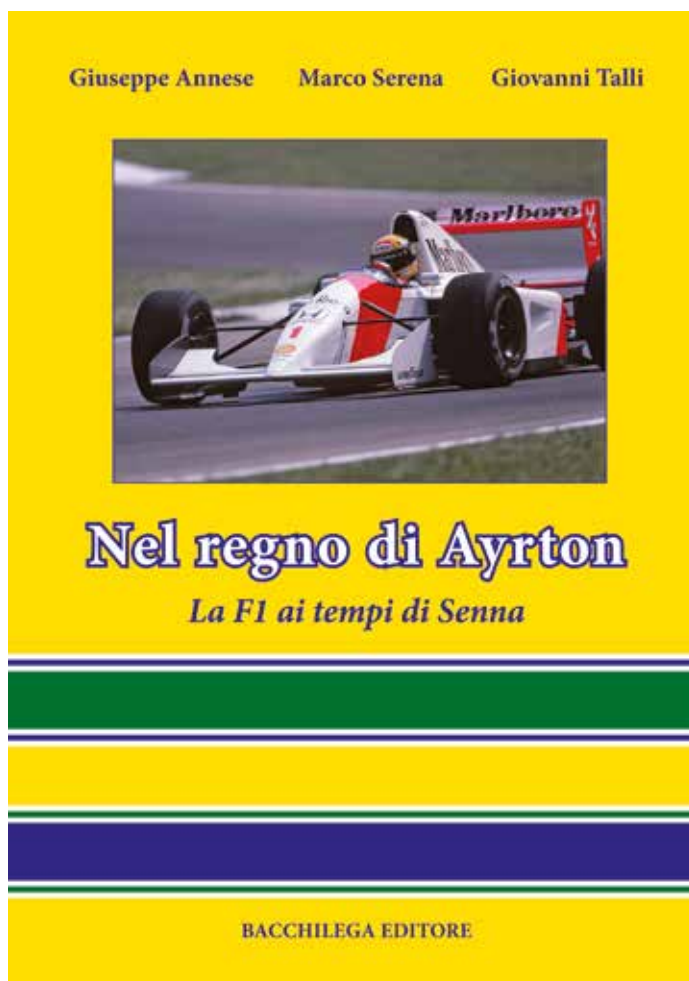
Il libro

Le stagioni di F1 dal 1983 al 1995 videro l'ascesa e la tragica scomparsa di Ayrton Senna da Silva, uno dei più grandi campioni della F1 moderna, destinato a lasciare un segno indelebile nella memoria degli appassionati di tutto il mondo. In questo volume vengono analizzate stagioni importanti per il motor sport che videro il passaggio dai turbo ai propulsori aspirati, la crisi tecnica della Ferrari e diverse grandi tragedie sportive. Anni durante i quali si schieravano in griglia grandi campioni, numerosi piloti italiani ma anche "piloti con la valigia" o meteore che non hanno mai potuto fare il salto di qualità perché privi di vetture competitive. Vengono altresì presentati i top-team con budget stratosferici, le scuderie storiche destinate a scomparire e le piccole squadre; le monoposto vincenti, quelle rivoluzionarie e quelle deludenti. Brevi schede di approfondimento sono infine dedicate a tutti gli aspetti, tecnici o umani, che più contraddistinsero ogni annata.

Il ricco apparato iconografico che accompagna questa pubblicazione porta la firma di Maurizio Callegari, uno stimato professionista di Brisighella che ebbe modo di accompagnare per quasi due decenni il compianto Daniele Amaduzzi – fotoreporter automobilistico di fama internazionale – sui campi di gara. Grazie al suo lavoro possiamo rivivere le atmosfere di quegli anni da un'angolazione diversa e, soprattutto, inedita.

Gli autori

Giuseppe Annese è nato a Lugo (Ravenna) il 28 dicembre 1962. Perito aziendale corrispondente in lingue estere, è impiegato amministrativo presso una delle principali aziende del settore sanitario privato italiano. Da sempre attratto dai rumori dei motori, può datare la sua passione ferrarista all'epoca dell'accoppiata Lauda-Regazzoni alla guida delle



vetture del Cavallino. Dal 1998 è uno dei responsabili del Ferrari Club locale tramite il quale ha redatto diversi testi monografici dedicati alla storia della F1, alla Rossa e ai suoi piloti.

Marco Serena, laureato in Storia Contemporanea, lavora da anni presso l'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea di Ravenna e ha scritto diversi libri di storia militare. Da sempre grande appassionato di F1 ha collaborato alla realizzazione di svariati volumi di carattere automobilistico tra i quali "Lorenzo Bandini. Immagini di un pilota", "Clay Regazzoni. Alfiere rosso-crociato", "Gerhard Berger. Dai TIR alla Rossa" e "Gian Carlo Minardi racconta". Giovanni Talli è nato a Cotignola (Ravenna) il 12 ottobre 1966. Diplomato tecnico di industria meccanica, è programmatore di macchine utensili CNC. Eredita la passione per il motorsport dallo zio che lo accompagna all'autodromo di Imola fin dall'età di undici anni. La lettura di libri e riviste specializzate e la frequentazione degli ambienti motoristici, lo portano negli anni a formare una conoscenza tale da permettergli di collaborare con gli amici Giuseppe e Marco e condividere con loro la stessa grande passione.

1990 – Senna rende la pariglia

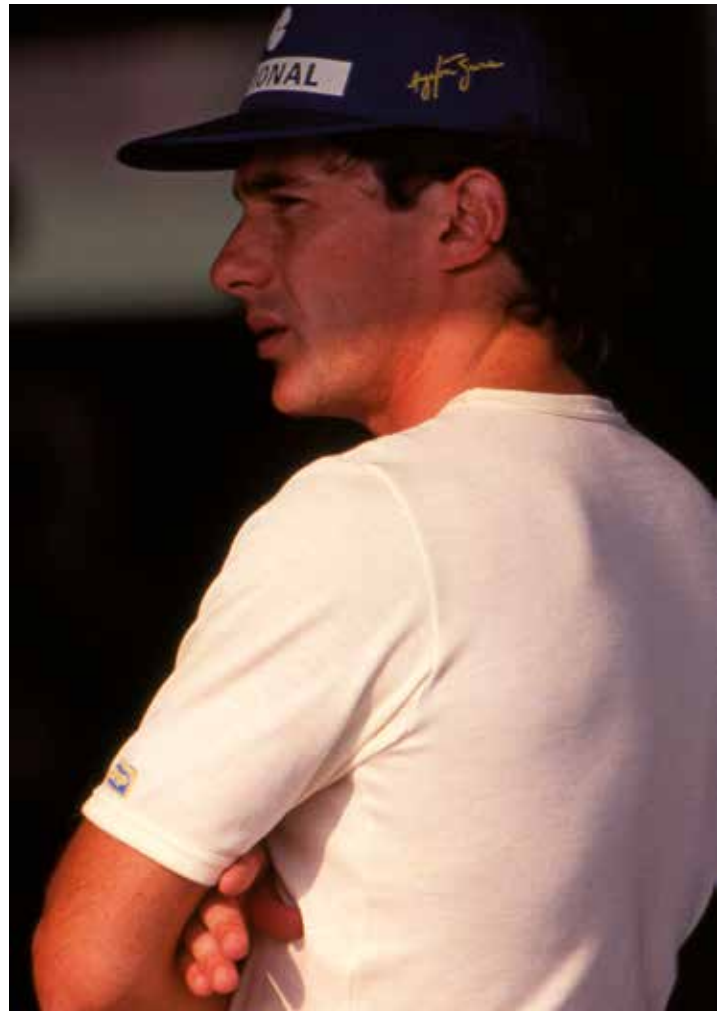
... La partecipazione di Senna al campionato resta in dubbio fino all'ultimo. Il presidente Balestre esige le scuse del pilota per le accuse di favoritismo verso Prost lanciate nei suoi confronti durante l'inverno. Le scuse non arriveranno mai e solo un difficile lavoro diplomatico da parte di Ron Dennis, unito all'esborso di 100.000 dollari, permetterà al brasiliano di scendere in pista.

Senna vince il GP d'apertura ma Prost gli risponde subito nel successivo appuntamento in Brasile. Nella prima parte del campionato il pilota della McLaren sembra poter prendere il volo ma la Ferrari progredisce sensibilmente e Prost riesce a salire al primo posto nel mondiale dopo aver messo a segno tre vittorie consecutive. La scuderia di Woking e la Honda corrono ai ripari dando fondo alle proprie risorse e Senna riprende la sua marcia staccando di nuovo il rivale in classifica. Mansell aiuta incredibilmente il brasiliano in Portogallo, andando a chiudere inopinatamente la traiettoria al proprio compagno di squadra alla partenza. Le speranze di Prost si riaccendono al terzultimo GP, disputato in Spagna, quando Senna è costretto al ritiro per la foratura di un radiatore. La sfida tra i due migliori piloti del mondo si conclude purtroppo nel peggiore dei modi, con un altro incidente volontario, innescato questa volta da Senna, che regola così i conti con il rivale e conquista il suo secondo titolo iridato.

Esplode il talento di Jean Alesi, campione in carica di F3000, che, al volante della Tyrrell-Ford, contende la vittoria a Senna in due occasioni. La sua grinta viene notata dalla Ferrari che a fine anno lo porterà a Maranello strappandolo alla Williams (team con il quale Jean aveva firmato un pre-contratto).

Piquet, dopo un biennio difficile alla Lotus, ritrova lo smalto perduto al volante della Benetton-Ford, vince due GP e porta la scuderia anglo-trevigiana al 3° posto finale tra i costruttori. Il nuovo direttore sportivo della Benetton Flavio Briatore, che lo aveva ingaggiato con un contratto "a cottimo" da 50.000 dollari per ogni punto conquistato, gli dovrà elargire la considerevole somma di 2.150.000 dollari a fine campionato. Il 12 ottobre Alessandro Nannini precipita con il suo elicottero nelle campagne senesi. Nell'incidente una pala del velivolo gli amputa l'avambraccio destro e causa gravi lesioni anche alla mano sinistra. Al CTO di Firenze verrà sottoposto ad un delicatissimo intervento di microchirurgia durante il quale gli verrà reimpiantato l'arto ma per il simpatico pilota toscano è la drammatica conclusione di una promettente carriera in F1.

La stagione di Senna è contraddistinta dal desiderio di rivincita nei confronti di Prost e di Balestre, oltreché dalla sua grande determinazione. A Phoenix, il brasiliano si lamenta con Ron Dennis per il comportamento delle due vetture a sua disposizione e chiede di poter gareggiare con il muletto di Berger. Alle rimostranze di Dennis, Ayrton oppone una scommessa: «Se non vinco il



GP ti do un milione di dollari, ma se lo vinco mi tengo la macchina». Da quel giorno la McLaren MP4/5B, muletto di Berger, completa di motore Honda, si trova nella fattoria Dois Lagos della famiglia a Tatui, nei pressi di San Paolo. Per la terza volta consecutiva, Senna non riesce ad aggiudicarsi il GP del Brasile, spostato ad Interlagos grazie al suo intervento personale, questa volta a causa di un errore durante un doppiaggio. Ayrton perde altri punti preziosi a Imola e a Mexico City a causa di forature e, soprattutto, deve fare i conti con una Ferrari sempre più competitiva. Al GP d'Italia, lui e Prost si stringono la mano davanti a telecamere e fotografi per sancire una pace che, come si capirà di lì a poco, è completamente fasulla. L'atmosfera in vista del GP del Giappone si fa sempre più incandescente. A Suzuka, durante il briefing tra i piloti e il direttore di corsa, avviene uno scontro verbale tra Ayrton e i suoi colleghi. Nelson Piquet chiede di modificare la procedura di ripartenza dalla Triangle Chicane in caso di "lungo", permettendo al pilota di tagliare la variante previa autorizzazione dei commissari. Tutti i piloti acconsentono all'unanimità e a questo punto Ayrton si alza e sbotta: «Grazie mille! Io me ne vado, non posso sopportare questo. Ma state scherzando? Dopo quello che è successo l'anno scorso, questa è una presa in giro. Qualcuno [Piquet, ndr] alza il ditino e ecco che tutti sono d'accordo. Mi dispiace, me ne vado». La reazione di Senna lascia presagire che la sua sete di rivalsa sarà presto saziata.