

Giuseppe Annese

Marco Serena

Giovanni Talli



Nel regno di Ayrton

La F1 ai tempi di Senna

BACCHILEGA EDITORE

Giuseppe Annese
Marco Serena
Giovanni Talli

Nel regno di Ayrton

La F1 ai tempi di Senna

Fotografie di Maurizio Callegari

BACCHILEGA EDITORE

Gli autori desiderano ringraziare: Daniele Leone che ha scritto la pagina sull'Instituto Ayrton Senna; Claudio Giovannone, padrino dell'Instituto per l'Europa; Elena Stefanelli per il paziente lavoro di revisione dei testi; Mark Windecker per la cortese disponibilità; Fabrizio Tampieri che ha sopportato stoicamente le nostre infinite modifiche; tutti i nostri famigliari e amici che ci hanno sostenuto in questo progetto.

Sigle e abbreviazioni

CART	Championship Auto Racing Teams
F1	Formula Uno
FFSA	Fédération Française de Sport Automobile
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
FISA	Fédération Internationale du Sport Automobile
FOCA	Formula One Constructors Association
FOPA	Formula One Promotions and Administration
GP	Grand Prix

Crediti fotografici:

CF	Copyright free
GT	Giovanni Talli
LB	Luca Borrelli
MC	Maurizio Callegari
MS	Marco Serena
MW	Mark Windecker, USA
RV	Roberto Venieri
SS	Stuart Seeger, USA

La maggioranza delle foto riprodotte in questo volume, salvo quelle diversamente specificate, sono di proprietà di Maurizio Callegari (Brisighella). Le foto contrassegnate come Copyright free sono state scaricate dai seguenti forum online a libero accesso e non presentavano alcun contrassegno, vincolo o restrizione all'uso: www.phpbbplanet.com; www.forum-auto.com; forum.motorionline.com.

ISBN

978 - 88 - 96328 - 25 - 5

© 2011 Bacchilega Editore
via Emilia, 25 - Imola
tel. 0542 31208 - fax 0542 31240
www.bacchilegaeditore.it
e-mail: info@bacchilegaeditore.it

Stampato in Italia

da Galeati Industrie Grafiche (Imola - BO, maggio 2011)

Redazione

Angela Marcheselli, Fabrizio Tampieri

Foto di copertina

Ayrton Senna alla variante delle Acque Minerali, durante il GP di San Marino 1991 (foto MC)

I diritti di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati.

Premessa

Quest'opera vuole raccontare le stagioni di Formula Uno dal 1983 al 1995, anni nei quali si inserisce la carriera di Ayrton Senna, e dare il giusto risalto ai molti piloti, alle monoposto e agli avvenimenti che caratterizzarono quel periodo. Per questo si è analizzato, il più compiutamente possibile, ogni aspetto che possa permettere di delineare un quadro sintetico ma al contempo esaustivo dei campionati presi in esame, senza tralasciare gli aneddoti e le curiosità. La figura di Senna vuole dunque essere il filo conduttore che ci tragherà da una stagione all'altra, una presenza costante e un termine di paragone significativo dei risultati agonistici emersi.

Quelli analizzati sono anni importanti per il motorsport, che videro il passaggio dai turbo ai propulsori aspirati, la crisi tecnica della Ferrari e le grandi tragedie sportive (come la morte di De Angelis, Ratzenberger e Senna). Anni durante i quali si schieravano in griglia grandi campioni (Mansell, Piquet, Prost, Schumacher, ecc), numerosi piloti italiani (Alboreto, De Cesaris, Martini, Nannini, Patrese) ma anche "piloti con la valigia" o meteore che non hanno mai potuto fare il salto di qualità perché privi di vetture competitive. In questo volume vengono raccontati i top-team con budget stratosferici, le scuderie storiche destinate a scomparire (Brabham, Lotus, Tyrrell) 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.

Un discorso a parte merita il ricco apparato iconografico che accompagna questa pubblicazione. Siamo particolarmente grati a Mark Windecker e a Luca Borrelli che ci hanno gentilmente messo a disposizione alcuni dei loro scatti più belli. La maggioranza delle fotografie qui riprodotte provengono invece dall'archivio privato di Maurizio Callegari e sono inedite. Callegari è uno stimato professionista di Brisighella (RA) che ebbe modo di accompagnare in diverse occasioni sui campi di gara il compianto Daniele Amaduzzi, fotoreporter automobilistico di fama internazionale. Grazie al paziente lavoro e alla collaborazione di Callegari possiamo oggi rivivere le atmosfere di quegli anni da un'angolazione diversa che, ci auguriamo, sia più piacevole e più vicina agli appassionati di questo sport.

Buona lettura.

Gli autori

Introduzione

A regalarmi il primo go-kart e trasmettermi la passione per il mondo dei motori che mi ha portato fino alla F1 fu mio zio Giancarlo Martini, pilota in Formula Italia e F2. Da ragazzo ammiravo personaggi come Jo Siffert, Pedro Rodríguez, Niki Lauda, Gilles Villeneuve, Alan Jones e Keke Rosberg, ma in particolar modo stimavo Ronnie Peterson per lo stile di guida e l'innata velocità. Successivamente mi sono ritrovato in pista in compagnia di grandi campioni, ma nessuno mi ha colpito come Ayrton Senna.

Ricordo chiaramente la prima volta che lo vidi: era il 1976 o il '77 e mi trovavo a San Marino per disputare una gara di kart in categoria Europa. Già in precedenza avevo sentito parlare di questo brasiliano e tutti apparivano scandalizzati dal suo modo di guidare perché, contrariamente a quanto ci veniva insegnato, lui saltava sui cordoli (a Parma aveva stracciato il record della pista proprio grazie a questo stile di guida). Comunque sia, ci furono dei problemi organizzativi e fu deciso di comporre la griglia di partenza a sorteggio. Io ebbi la fortuna di partire in prima fila, Ayrton partiva dietro. Al via andai in testa con un buon vantaggio, poi, a un certo punto, mi girai indietro e vidi che stava sopraggiungendo. Proprio in quella mi si ruppe la bobina e fui costretto al ritiro, senza poter avere un confronto con lui che invece vinse la gara.

L'anno successivo lo rividi in azione a Jesolo durante una prova del mondiale kart, alla quale io non partecipai: una gran corsa. Tempo dopo, nel 1983, quando militavo nella F3 europea, lo ritrovai a Silverstone ma, ancora una volta, non riuscimmo a confrontarci perché ci ritirammo entrambi.

Quell'anno vinsi il campionato europeo di F3 e, per il 1984, avrei dovuto pilotare l'Alfa Romeo in F1 ma, proprio a fine stagione, la scuderia milanese chiuse i battenti. Nel frattempo però la Brabham, dovendo sostituire Riccardo Patrese, era alla ricerca di un pilota che affiancasse Piquet. Feci quindi un provino con la BT52B-BMW insieme a Ivan Capelli e David Jones, dove risultai il più veloce, sfiorando il record della pista fatto segnare pochi giorni prima da Mansell. A questo punto si scatenò un braccio di ferro tra Calisto Tanzi, main sponsor della squadra, e Bernie Ecclestone, patron della scuderia: Tanzi voleva me perché italiano, Ecclestone voleva Senna per i soldi del suo sponsor Banerj. Fu così che mi ritrovai con Ayrton alla sede della Parmalat, entrambi per parlare con Tanzi. Fu deciso di effettuare un secondo test comparativo a cui avrebbero partecipato anche Mauro Baldi, Christian Danner e Roberto Guerrero. Il giorno dopo mi recai al Paul-Richard con Ecclestone, a bordo del suo aereo personale. Durante il volo mi disse una cosa che non dimenticherò mai: «Martini, tu sei fortissimo, però dammi retta: tu devi rimanere un anno in F2 e poi dopo io ti metto in F1». Peccato che la F2 stesse morendo. Gli replicai:

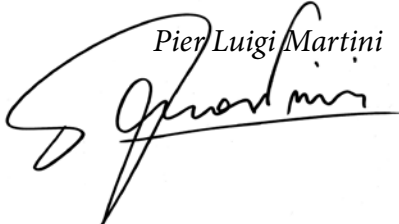


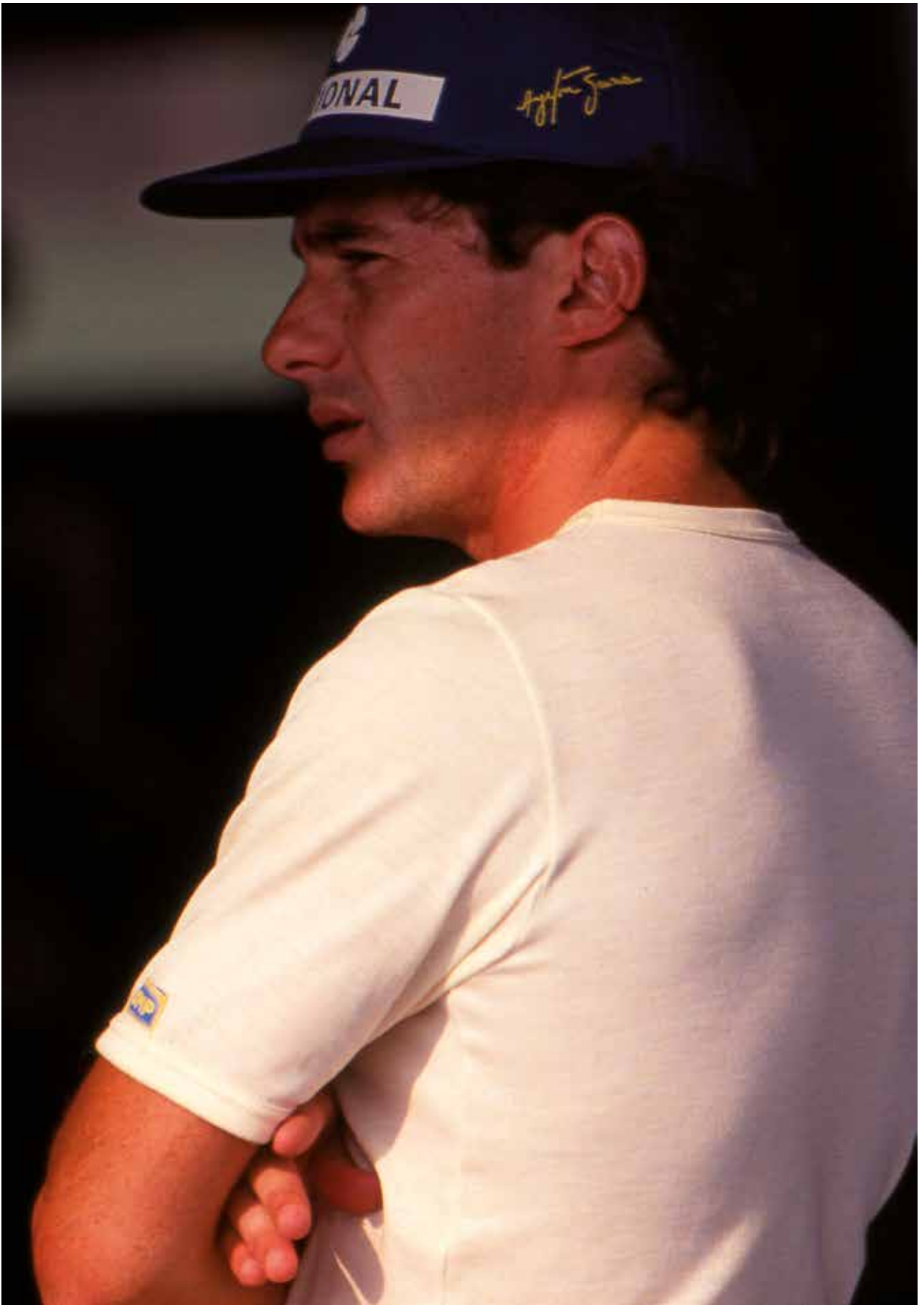
«Ma, se contano i meriti sportivi, io ho vinto il campionato europeo, Senna ha vinto quello inglese, quindi dovrei essere io...». Eravamo di fronte, lui mi mise le mani sulle gambe, mi guardò e disse: «In F1 non c'è sport. Solo business». Al Paul-Richard disputai il test risultando due centesimi più veloce di Ayrton. A questo punto Piquet dichiarò apertamente di non gradire Senna in squadra mentre la Parmalat fece pressioni per far rispettare il contratto che imponeva alla Brabham di schierare un pilota italiano. Ecclestone risolse la faccenda a modo suo, dribblando me e Senna e prendendo in squadra Teo Fabi. Ayrton riuscì comunque ad accasarsi alla Toleman, mentre io rimasi a piedi.

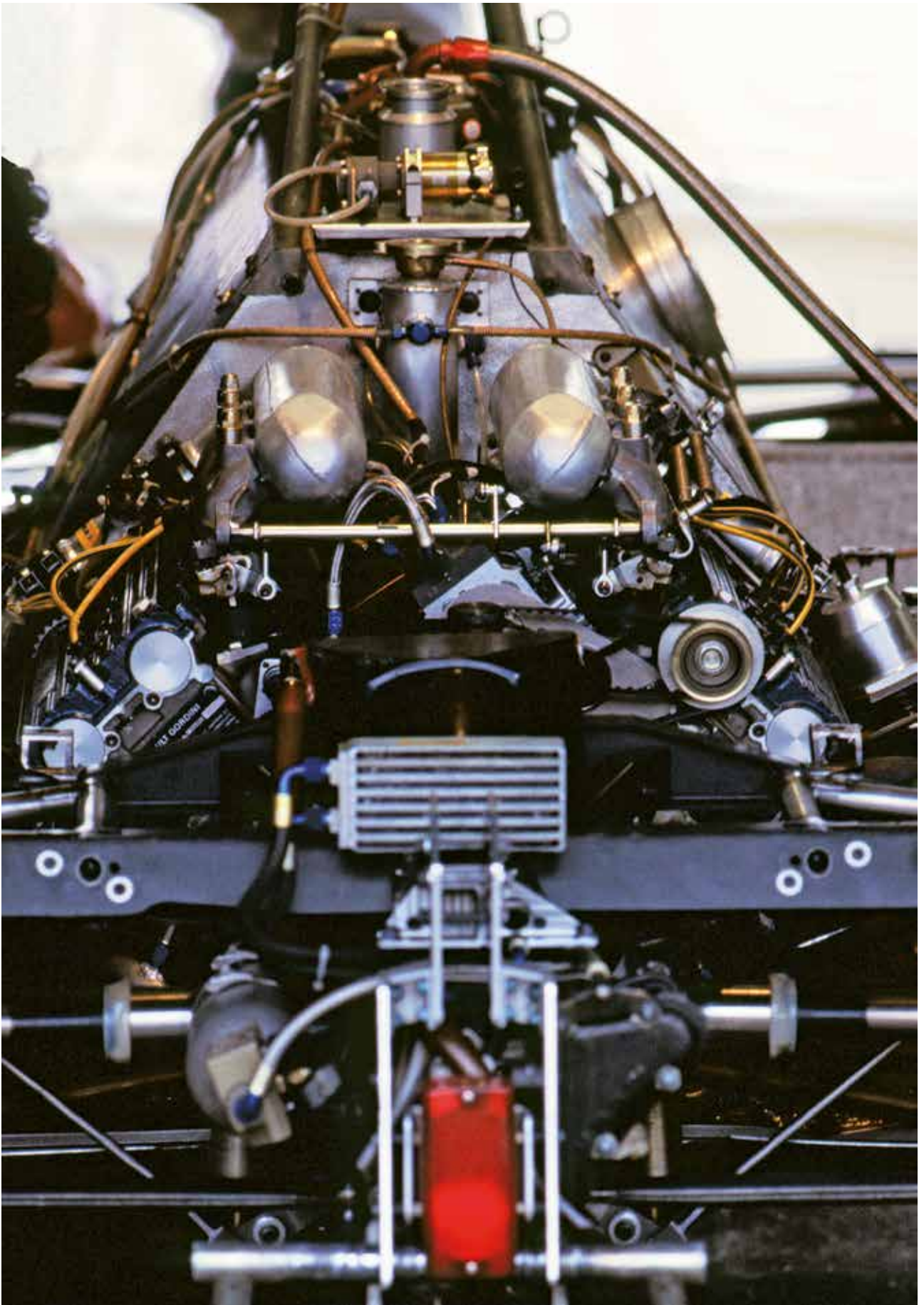
Come è facile immaginare, a quei tempi io e Senna non ci parlavamo, considerandoci uno d'intralcio alla carriera dell'altro. Ci rincontrammo nel 1985, quando anch'io debuttai nel Circus. Senna veniva sempre a mangiare in Minardi e così iniziammo a conoscerci. In breve nacque una simpatia reciproca: lui parlava volentieri con me e io parlavo volentieri con lui, a volte scambiandoci anche consigli e pareri. Delle nostre chiacchierate ricordo in particolar modo l'ultima, ad Aida, nel 1994, quando mi manifestò i problemi che aveva dentro l'abitacolo della Williams. Mi disse che la FW16, fatta per Prost, era angusta e saltava continuamente facendogli perdere l'uso delle braccia, che lui non riusciva a guidarla e che la squadra invece di andargli incontro gli diceva: «Guarda, se andava bene a Prost, deve andare bene anche a te!». Io, per rincuorarlo, gli dissi: «E allora? Pensa a me che sono tanti anni che guido una specie di cammello che salta da tutte le parti...». Lui sorrise e mi disse: «È proprio qui il problema: te sei abituato alle brutte donne, io no!».

Senna era un grande comunicatore – ben diverso dai piloti di oggi – quando toglieva casco e tuta si rivelava una persona molto umana, intelligente, con particolare sensibilità nei confronti della povera gente. In ogni campo pretendeva sempre il massimo mantenendo però una grandissima disponibilità nei confronti degli altri. Sempre attento e curioso, non era né altezzoso né arrogante ma, al contrario un gradevole interlocutore.

Si è spesso parlato del fatto che Ayrton avrebbe espresso il desiderio di disputare la sua ultima stagione di F1 con la Minardi prima di ritirarsi. Io, che con la scuderia di Faenza ho trascorso 104 GP, posso dire che l'avrei voluto ben volentieri come compagno di squadra perché ho sempre ritenuto preferibile essere affiancato da un pilota da cui puoi imparare e migliorarti, piuttosto che da uno intenzionato a voler imparare da te. Credo che avrebbe potuto essere molto stimolante; mi sarebbe piaciuto confrontarmi con lui a parità di mezzo, ben sapendo che, qualora “le avessi prese”, sarebbe stato dal pilota numero uno di tutti i tempi.

Pier Luigi Martini








1983 – In attesa di Ayrton: Piquet vince il secondo titolo

Nei primi anni '80 la popolarità della F1 aumenta notevolmente. Il lavoro promozionale svolto da Bernie Ecclestone porta le variopinte monoposto nelle case di centinaia di milioni di persone attraverso la televisione, tutti i Gran Premi vengono trasmessi in diretta in Europa e in altri continenti stimolando l'interesse dell'industria automobilistica mondiale. Frank Williams convince la Honda a progettare un motore turbo per la sua scuderia mentre Ron Dennis ottiene l'appoggio finanziario dell'arabo Mansour Ojeh, proprietario del TAG Group, per commissionare alla Porsche la produzione di un motore analogo per la McLaren; entrambe le unità saranno approntate a fine campionato. I costruttori portano con sé anche la loro tecnologia che comincia a sofisticare sempre più le monoposto. La F1 del periodo che andiamo a raccontare ha ancora una dimensione "umana"; parole come telemetria, controllo di trazione, safety car, drive through e team-radio sono ancora sconosciute. Le automobili hanno ancora il cambio a leva, il pedale della frizione e il contagiri analogico. I piloti devono risparmiare i freni che perdono progressivamente efficienza durante la gara e devono fare attenzione a non sbagliare marcia per non rompere il motore. Tutte queste incombenze verranno progressivamente tolte ai piloti, soggetti ad errori, e gestite dalla quasi infallibile elettronica.

Il 1983 è l'anno della definitiva consacrazione del turbo. Il grande potenziale di questi motori dal suono cupo e che rilasciano lunghe fiammate è evidente a tutti. Tuttavia la scarsa affidabilità meccanica e le tragedie del 1982 hanno impedito la conquista dell'iride ai piloti di Renault, Brabham-BMW e Ferrari

L'inconfondibile conformazione a freccia della Brabham BT52. La monoposto disegnata da Gordon Murray riesce ad aggiudicarsi quattro GP con Piquet e Patrese.
[MC]

Nella pagina precedente: Il motore sei cilindri turbo Renault è il capostipite dei motori sovralimentati ma non riuscirà a conquistare il tanto desiderato alloro iridato. [CF]

Campionato del Mondo Piloti 1995																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Pts	
																			BRA
1	M. SCHUMACHER	10	4	-	10	10	2	10	-	10	-	10	-	6	10	10	10	-	102
2	D. HILL	-	10	10	3	6	-	6	-	-	10	6	-	4	-	4	-	10	69
3	D. COULTHARD	6	-	3	-	-	-	4	4	6	6	-	-	10	4	6	-	-	49
4	J. HERBERT	-	3	-	6	3	-	-	10	3	3	-	10	-	2	1	4	-	45
5	J. ALESI	2	6	6	-	-	10	2	6	-	-	-	2	6	2	-	-	-	42
6	G. BERGER	4	1	4	4	4	-	-	-	4	4	-	-	3	-	3	-	-	31
7	M. HAKKINEN	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	17
8	O. PANIS	-	-	-	1	-	3	-	3	-	1	-	-	-	-	2	6	-	16
9	H. FRENTZEN	-	2	1	-	1	-	-	1	-	2	3	4	1	-	-	-	-	15
10	M. BLUNDELL	1	-	-	-	2	-	-	2	-	-	2	3	-	-	-	-	3	13
11	R. BARRICHELLO	-	-	-	-	-	6	1	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	11
12	E. IRVINE	-	-	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	10
13	M. BRUNDLE	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7
14	G. MORBIDELLI	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	5
15	M. SALO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	2	-	5
16	J. BOULLION	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3
17	A. SUZUKI	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
18	P. LAMY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1

Vengono conteggiati tutti i risultati

Campionato del Mondo Costruttori 1995																			
Benetton Formula 1 RACING TEAM	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Pts	
																			BRA
1	Benetton Renault	-	7	-	16	13	2	10	10	13	3	10	10	6	12	11	14	-	137
2	Williams Renault	-	10	13	3	6	-	10	4	6	16	6	-	14	4	10	-	10	112
3	Ferrari	6	7	10	4	4	10	2	6	4	4	-	-	5	6	5	-	-	73
4	McLaren Mercedes	4	-	2	-	2	-	-	2	-	-	2	9	-	-	-	6	3	30
5	Ligier Mugen Honda	-	-	-	1	-	3	3	3	1	1	4	-	-	-	-	2	6	24
6	Jordan Peugeot	-	-	-	2	-	10	1	-	-	-	1	-	-	4	-	3	-	21
7	Sauber Ford Cosworth	-	2	1	-	1	-	-	1	2	2	3	5	1	-	-	-	-	18
8	Footwork Hart	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	5
9	Tyrrell Yamaha	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	2	5
10	Minardi Ford Cosworth	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

Vengono conteggiati tutti i risultati

Divieto di impiego dei sistemi di controllo elettronico della vettura
 Motore: aspirato di 3000 cc. - Frazionamento massimo di 12 cilindri
 Peso minimo della vettura con pilota a bordo: 595 kg.



Schumacher con la Benetton B195. Il tedesco a fine stagione lascia il team anglo-trevigiano per approdare alla Ferrari con cui disputa 11 stagioni. [MC]



[foto MC]

Nessun appassionato dimenticherà gli anni raccontati in questo libro. Anni di dolori, trionfi e gioie.

Ci mancheranno la grinta di Manfred Winkelhock; il coraggio del giovane Stefan Bellof, di cui non conosceremo mai il vero valore; il sorriso di Jo Gartner; gli allori mancati di Michele Alboreto, esempio di caparbia. La voglia di affrontare nuove sfide con le vetture a ruote coperte è risultata loro fatale.

Ci mancheranno la classe e la signorilità di Elio De Angelis; l'entusiasmo e la passione di Roland Ratzenberger; il carisma e l'umanità di Ayrton Senna, campione amato dagli sportivi e dalla gente.

Ci mancherà Ayrton, che il sabato pomeriggio del triste week-end imolese si reca a piedi sul luogo dell'incidente di Roland soffermandosi a lungo in silenzio e subendo per questo un richiamo da parte della FIA. Ayrton che prima del via siede nell'abitacolo turbato e pensieroso, indossando il casco contro voglia solo all'ultimo, quasi implorando di porre fine a quell'inutile show.

Con la scomparsa di "Magic" si chiude un'epoca che resterà indimenticabile. Si apre una nuova era, quella di Michael Schumacher che, prima con la Benetton poi con la Ferrari, domina la scena conquistando 7 titoli mondiali.

Oggi tutto è cambiato e il pilota deve confrontarsi con una tecnologia sempre più esasperata che toglie fantasia e fascino a questo sport. Continueremo ad ammirare, ma con altri occhi, il coraggio di questi uomini che, stretti nei loro angusti abitacoli, sfrecciano sui circuiti di tutto il mondo.

Sommario

Premessa	5
Introduzione	7
1983 – In attesa di Ayrton: Piquet vince il secondo titolo	11
1984 – Lauda campione per mezzo punto	23
1985 – Il primo titolo di Prost	37
1986 – Il “Professore” sale in cattedra	49
1987 – Terzo sigillo di Piquet ai danni di Mansell	65
1988 - Ayrton campione del mondo	81
1989 - Si accende la rivalità tra Senna e Prost	99
1990 – Il secondo titolo di Senna	117
1991 – Al terzo alloro Senna sale tra i grandi	135
1992 – Il ruggito del “Leone”	157
1993 – Solo Fangio davanti a Prost	179
1994 – La fine di un’era	197
1995 – Primo anno senza Ayrton, bis di Schumy	219

Sommario schede piloti

René Arnoux	20	Alessandro Nannini	132
Keke Rosberg	20	Riccardo Patrese	132
Jo Gartner	31	Mika Hakkinen	154
Niki Lauda	34	Stefano Modena	154
Stefan Bellof	34	Nigel Mansell	176
Manfred Winkelhock	46	Alessandro Zanardi	176
Michele Alboreto	46	Damon Hill	194
Elio De Angelis	62	Eddie Irvine	194
Alain Prost	62	Roland Ratzenberger	204
Gerhard Berger	78	Erik Comas	206
Martin Brundle	78	Rubens Barrichello	216
Nelson Piquet	96	Johnny Herbert	216
Ivan Capelli	96	Jean Alesi	236
Thierry Boutsen	114	Michael Schumacher	236
Pier Luigi Martini	114		

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 rombi 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. 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 passione tale da permettergli di collaborare con gli amici Giuseppe e Marco alla stesura di questo libro.

Nella stessa collana:

Fabrizio Tampieri - Angela Marcheselli - Lara Alpi **LA SAPIENZA NELLE MANI - Botteghe artigiane tra l'Emilia e la Romagna dal Dopoguerra al Boom economico** € 18,00 (2005)

A cura di Paolo Bernardi e Àlen Loreti **COMPAGNI IN FESTA - Dai Festival de l'Unità alla Festa del Lungofiume. Sessant'anni di politica, ricordi, immagini, persone e storie a Imola e nel circondario** € 16,00 (2006)

Emilio Prantoni **GIUGNOLA, IL CORPO E L'ANIMA - Immagini, prosa, poesia, tragedia, leggende e ritagli di varia umanità di un singolare paese dell'Appennino Tosco-Romagnolo** € 18,00 (2007)

Giovanni Ballardini **IL BORGHETTO... E ALTRE STORIE - Ricordi di un alfonsinese** € 16,00 (2008)

Venerio Montevercchi **ANDAR PER MULINI - Venti itinerari lungo il Santerno dalla montagna alla pianura** € 22,00 (2008)

Ivan Neri **CAMPIONI DEL CICLISMO DI ROMAGNA - Foto e ricordi di famiglia dei corridori che hanno fatto la storia delle due ruote** € 26,00 (2009)

Renzo Bartolotti **MILLELUCI - Il mitico locale di Alfonsine e il suo corpo di ballo** € 18,00 (2009)

Roberta Giacometti **IMOLA DA RACCONTARE - Sguardi ritratti ricordi** € 18,00 (2009)

www.bacchilegaeditore.it

info@bacchilegaeditore.it

Per acquistare on-line:

www.bacchilegaeditore.it

www.ibs.it

www.viadeilibri.it