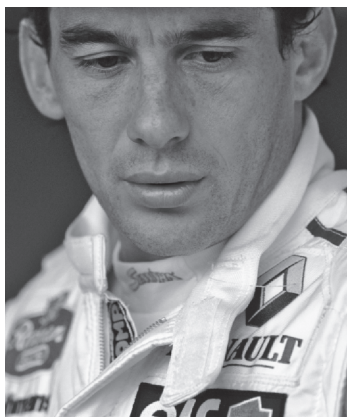


AYRTON  
**SENN**





AYRTON

**SENN**

## **POVESTEA COMPLETĂ**

Traducere din engleză de  
Gabriela Cobilanschi și  
Arnold Cobilanschi



**VICTORIA  
BOOKS**

Titlul original al acestei cărți este *Ayrton Senna: The Whole Story* de Christopher Hilton.

**Copyright © Christopher Hilton 2004**

**© Publica, 2018, pentru ediția în limba română**

Toate drepturile rezervate. Nicio parte din această carte nu poate fi reprodusă sau difuzată în orice formă sau prin orice mijloace, scris, foto sau video, exceptând cazul unor scurte citate sau recenzii, fără acordul scris din partea editorului.

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

**HILTON, CHRISTOPHER**

**Ayrton Senna : povestea completă** / Christopher Hilton ; trad. din engleză de Gabriela Cobilanschi și Arnold Cobilanschi. - București : Publica, 2018

ISBN 978-606-722-302-6

I. Cobilanschi, Gabriela (trad.)

II. Cobilanschi, Arnold (trad.)

796

929

VICTORIA BOOKS este un imprint al editurii PUBLICA

**EDITOR:** Cătălin Muraru, Silviu Dragomir

**DIRECTOR EXECUTIV:** Bogdan Ungureanu

**DESIGN:** Alexe Popescu

**REDACTOR:** Valentin Protopopescu

**CORECTOR:** Elena Bițu

**DTP:** Dragoș Tudor

# CUPRINS

Introducere .....	7
1. A doua viață .....	13
2. Băiatul din Brazilia .....	21
3. Pe pământ străin .....	35
4. Schimbarea .....	61
5. Întoarcerea fiului risipitor .....	93
6. Războiul starletelor .....	125
7. Toleman .....	157
8. Zona de război (a lui Warr) .....	197
9. Primul titlu .....	233
10. Călăreți în furtună .....	265
11. Al treilea titlu .....	319
12. Credință, speranță și caritate .....	343
13. Donington .....	357
14. Schimb de locuri .....	375

15. Imola .....	393
16. Urmarea .....	453
17. Legenda .....	473
Anexa 1. Lista completă a curselor auto .....	487
Anexa 2. Statistica .....	581
Legende foto .....	583

# Introducere

Toți cei cu care am discutat au reacționat imediat și identic: „Nu e posibil. Sau este?” Pierduți undeva în neîncredere, puteai chiar să-i auzi calculând în minte. Îi puteai auzi cum conștientizează că a trecut un deceniu de când Ayrton Senna a decedat în Spitalul Maggiore din Bologna, după accidentul din Marele Premiu al Statului San Marino din 1994, într-un viraj numit *Tamburello*.

„A trecut parcă un an de ieri după-amiază, o după-amiază care a început fierbinte și caniculară și însorită și s-a încheiat într-o tristețe adâncă. A trecut un an de la ziua de 1 mai 1994, care a început în forță și s-a comprimat în 1,8 secunde, un moment care s-a extins dincolo de timp.”

Am scris aceste cuvinte în introducerea unei cărți, *The Legend Grows*, care a marcat prima aniversare de la Imola și am încercat să redau ce au simțit oamenii atunci. Aceeași reacție: „Nu e posibil. Sau

este?” Scurgerea unui întreg deceniu este mai greu de reprezentat pentru că, oricât de apropiat te-ai simți de Senna și de cariera sa, ca și de accidentul care a durat 1,8 secunde, totul pare că trebuie să fie mult mai îndepărtat. Această carte reprezintă un gest care să împiedice asta.

Am folosit cuvintele introductive din *The Legend Grows* (Legenda se amplifică) cu un motiv. Aceasta, ca și celelalte două cărți editate de Haynes/ PSL – *The Hard Edge of Genius* (Aspra limită a geniului) și *The Second Coming* (A doua venire), au fost reeditate într-o narațiune cronologică și, ca o concluzie, a mai apărut și o versiune prescurtată a celei de-a patra cărți – *His Full Car Racing Record* (Dosarul complet al curselor sale), care conține rapoarte despre toate cele 235 de curse în care Senna a luat startul. În reeditare am adăugat, unde era necesar, informații care au ieșit la lumină după publicarea cărților. Pentru a îndulci narațiunea, am făcut și unele modificări – *The Hard Edge of Genius* și *The Second Coming*, ambele scrise în vremea vieții lui, au fost redactate la timpul prezent și pot părea puțin ciudate, dacă le citești la rece, după acești 10 ani.

Primul capitol al acestei lucrări este complet nou și duce povestea pînă în 2004.

Am fost ajutat de foarte mulți oameni la redactarea celor patru titluri și, deși le-am mulțumit în edițiile originale, i-am adunat acum laolaltă pe toți, împreună cu sursele mele – Tony Dodgins, Reginaldo Leme, Paulo Casseb, Wagner Gonzalez, Terry Fullerton, Peter Koene, Martin Hines, Rick Morris, Malcolm Pullen, Ralph Firman, Dennis Rushen, Calvin Fish, Kenny Andrews, Eddie Jordan, Dick Bennetts, Martin Brundle, Alex Hawkridge, Chris Witty, Herbie Blash, Peter Gethin, Johnny Dumfries, Peter Warr, Nigel



Stepney, Steve Hallam, Lee Gaug, Barry Griffin, Francine Chatelain, Kaspar Arnet, Eric Silbermann, Caroline Horsman, Chuck Nicholson, Martyn Pass, Mike Hill, John Watson, The Rev. Ian Tomlinson, Henri Pescarolo, Derek Bell, Jackie Stewart, Derick Allsop, Russell Bulgin, rallyman-ul Phil Collins, Maurizio Sala, Samantha Harris (BBC), Keith Sutton; Ron Dennis, Peter Stayner și Juliane White (McLaren International); David Chappell, editor sportiv la *The Times*, pentru permisiunea de a cita din materialul lor, sub semnătura lui Andrew Longmore, despre ultimul weekend al lui Senna, Derek Warwick, Johnny Herbert, Philippe Streiff, Peter de Bruijn, Mike Wilson; Joe Seward (fost jurnalist la *Autosport*); John Corsmit de la FIA; Pino Allievi de la *La Gazzetta dello Sport*; Reinhold Joest; Gerhard Berger; profesorul Sid Watkins; Sir Frank Williams, Ann Bradshaw (fost membru al Williams GP Engineering); episcopul de Truro, Michael Ball; Lake Speed; Martin Whitaker; Owen O'Mahony, pilotul lui Senna; Betise Assumpcao, responsabili cu promovarea lui Senna, Angelo Parilla; Monica Meroni, asistentă și traducătoare, Roland Christen, Dr Giovanni Gordini de la Spitalul Maggiore, familia Liverani, personalul de la Imola, Gordon Message, John Love, Bob Dance, Rubens Barrichello, Marcel Gysin, Cor Euser; David Fern de la Donington; David Tremayne, de la *Motoring News*, Rick Rinaman, șeful echipei de mecanici la Penske team; Wilma Shalliday, secretara directorului, Loretto; Brian Hart, Inge Donnell pentru traduceri; arhivistul Martin Hadwen, Lyn Patey, Irene Ambrose, Dave Coyne.

Am citat cu permisiunea autorilor din *Autosport*, *Motoring News* și *Karting Magazine* (mulțumiri lui Mark Burgess pentru permisiune). Am citat de

asemenea din articolul din *F1 Racing* – „În amintirea lui Ayrton” – de Oliver Peagam (și mulțumiri și editorului Matt Bishop pentru permisiune). M-am bazat și pe articolele din *Autocourse*, *The Marlboro Grand Prix Guide*, *The Guinness Complete Grand Prix Who's Who* al lui Steve Small (Editura Guinness) și din *Grand Prix Data BoOK* de David Hayhoe și David Holland (Duke), *Cars and Cars Conversions*, pentru un portret al perioadei când Senna a participat la raliuri în centrul Țării Galilor.

Am creionat un fundal din lucrările *Ayrton Senna. Trajectoire d'un enfant gâté* (Ayrton Senna. Traiectoria unui copil răsfățat) de Lionel Froissart (Glenat, Grenoble) și *Adriane: My Life with Ayrton* (Adriane: Viața mea cu Ayrton) de Adriane Galisteu (Apa Publishing, Adelaide); *Goodbye Champion, Farewell Friend* (La revedere, campionule, adio, prietene) de Karin Sturm (ediția în limba engleză, MRP, Londra); *Le Livre d'Or de la Formula 1 1994* (Cartea de Aur a Formulei 1 1994) de Renaud de Laborderie (Solar, Paris); *Damon Hill Grand Prix Year* (Anul Grand Prix-ului lui Damon Hill) de Hill și Maurice Hamilton (Macmillan, Londra); *Flying On The Ground* (Zburând la nivelul solului) de Emerson Fittipaldi și Elizabeth Hayward (William Kimber, Londra); *Driven to Win* (Hotărât să câștig) de Nigel Mansell și Derick Allsop; *Life in a Fast Lane* (Viața pe pistă) de Alain Prost și Jean-Louis Moncet; *To Hell and Back* (Până în iad, și înapoi) de Niki Lauda (și Stanley Paul).

Tag-Heuer/Olivetti furnizează practic rezultatele computerizate din fiecare tur la care Senna a participat vreodată într-un weekend de Grand Prix. O înregistrare video, *Senna the Champ* – Senna, campionul (VSR Internațional) a fost complet revelatoare, în timp ce

arhiva video a transmisiilor BBC este de ajutor, deci mulțumiri companiei și lui Murray Walker, Martin Brundle, Jonathan Palmer și defunctului James Hunt pentru că s-au aflat la fața locului și au transmis atât de bine.



# 1

## A doua viață

Viteza exercită o profundă fascinație. Prin tot ce presupune ca fapt mecanic, fascinația crește, pentru că viteza însăși poate fi amplificată până la limita la care tehnologia o va permite. Viteza este accesibilă și oamenilor obișnuiți – în acest caz oricărui motociclist. Limita de viteză pe autostrăzile din Marea Britanie este de 110 km/h, dar multe dintre berlinele moderne pot atinge 209 km/h fără probleme. Gândiți-vă, la 209 km/h veți rula aproape de două ori mai rapid decât cel care circulă cu viteza limită legală de 110 km/h.

La Marele Premiu al Pacificului din 1994, de la Aida, un *pace-car*, un Porsche 911, a fost folosit să conducă monoposturile în turul de încălzire spre grila de start. Aceasta, pentru a-i ține pe toți grupați, astfel încât monoposturile din frunte să nu fie nevoite să le aștepte pe cele din spate. Un Porsche 911 abia își intră în ritm la 209 km/h, desigur, dar Senna se plângea că această mașină, pur și simplu, nu este suficient de rapidă pentru a-i conduce pe tur, la viteza necesară pentru încălzirea cauciucurilor.

Și acum, gândiți-vă – în 1985, la Marele Premiu al Europei de la Brands Hatch, în cea de-a doua sesiune de antrenamente, Senna a trecut linia de sosire în Lotus-ul său JPS cu 302 km/h (al doilea cel mai rapid, după Williams-ul lui Keke Rosberg, care a terminat cu 305 km/h). El ar fi terminat, față de viteza legală a unui britanic, cu 192 km/h în plus.

Acestea sunt vitezele cu care este obișnuit un pilot de Formula 1. În ziua aceea la Brands, 18 piloți au înregistrat viteze mai mari de 280 km/h. Cel mai lent a fost pilotul Huub Rothengatter, pe o Osella, cu 273 km/h, dar când a fost ultima dată când ați condus cu o viteză mai mare cu 160 km/h decât viteza legală?

Apropo, linia albă trasată de-a curmezișul pistei unde senzorii Longines înregistrau vitezele piloților era încă acolo, mulți ani mai târziu, mult timp după ce ultimul Mare Premiu a fost organizat acolo. Marcajul era uzat și urmele înnegrite ale nenumăratelor cauciucuri îl brăzdau ca niște cicatrici. Cineva care lucra la circuit mi l-a arătat și mi-a spus: „Asta e de atunci când Senna a fost înregistrat aici cu 321 km/h”. Ciudat: instinctiv, acel om se raporta la Senna și la nimeni altcineva.

Ceea ce l-a diferențiat pe Senna de ceilalți a fost că, și la aceste viteze uriașe, el era capabil să facă lucruri care rămân extraordinare. Într-un fel, totul i se revela cu încetinitorul, atât de încet, încât prin capacitățile sale mentale, el putea juca rolul unui aparat care înregistrează datele, putând să-și amintească maniera în care se comportase mașina. Era un dar, iar atunci când oameni cu experiență în lumea motorsportului erau confrunțați cu asta pentru prima oară, nu le venea să creadă.

Viața lui Ayrton Senna a început la Sao Paulo în 1960, a avansat până în punctul când era cel mai cunoscut pilot de curse din lume și s-a încheiat într-un zid de la Imola, în 1994. Din acel moment, în mod misterios, pentru pilotul brazilian a început o a doua viață, una care a evoluat până în punctul în care este vorba despre ceva mult mai puternic și mai evident decât simplul elogiu al unei amintiri.

El se acomodase cu viteza, începând să piloteze într-un kart la patru ani -, iar fascinația l-a cuprins încă de la început -, dar mai mult de atât nu putem spune. Cei mai mulți dintre piloți au început devreme și conducând karturi, așa că și ei se acomodaseră de mici cu viteza, dar se pare că aceștia nu puteau să vadă totul în *slow motion* ca Senna și, în mod sigur, nu puteau procesa o cantitate atât de mare de informație. Comparativ cu el, opțiunile lor erau limitate.

Pe măsură ce povestea noastră se derulează, acest atribut poate explica de ce, încă din zilele de început, Senna putea face lucruri care păreau imposibile, aproape sfidând limitele umane. Iar aici apare un semn de întrebare: cum s-a întâmplat ca, în al șaptelea tur al Marelui Premiu al statului San Marino de la Imola, să piardă controlul Williams-ului pe care-l pilota?

Chiar și acum, zece ani mai târziu, nimeni nu știe. Oricum, în timp ce scriu, procesul din justiția italiană stagnează. În ianuarie 2003, au apărut rapoarte conform cărora, deși directorul tehnic al echipei Williams, Patrick Head, și fostul designer al echipei, Adrian Newey, fuseseră exonerati de acuzația de omor prin imprudență în decembrie 1997, iar apelul fusese respins în 1999, urma să se judece un nou apel în anul

următor. O revistă franceză, *AutoHebdo*, publicase acest titlu – *O poveste fără sfârșit*.

Titlul se voia probabil ironic, pentru că știrea de dedesubt anunța noul apel, dar evidenția în esență faptul că italienii se învârtiseră în cerc mult timp, pentru a se întoarce fix în locul de unde porniseră. În mod inconștient însă, titlul acoperea un domeniu mult mai larg, pentru că epoca lui Senna nu se încheiase la *Tamburello* sau în sălile de judecată italiene. Dimpotrivă, era ca și cum lui i se oferise o nouă viață după acel accident mortal.

Sora sa Viviane spusese (în magazinul *F1 Racing*) că „Ayrton mă rugase să organizez ceva ca să ne ocupăm de copiii sărmani din Brazilia”. Aceasta s-a întâmplat cu puțin timp înainte de Imola și a reprezentat nașterea Fundației Senna. „Am început să mă gândesc la asta, dar n-a mai existat o a doua conversație. Apoi am început să analizez ce trebuie făcut.”

Ea a mai spus: „Popularitatea imaginii lui Senna este la fel de mare ca întotdeauna, ceea ce este uluitor. Încă de când familia era în doliu am decis să continuăm crearea fundației.” În 1998, cheltuielile au atins 9 milioane, iar Fundația a fost capabilă să ajute 180 000 de copii.

După cum nota *The Sunday Telegraph* în 1999, sute de drumuri și clădiri publice au primit numele lui, iar o gamă largă de bunuri, inclusiv motociclete, biciclete, creioane, ceasuri și ochelari de soare poartă numele de Senna. Unul dintre proiectele Fundației este să ajute la educarea copiilor din mediile sărace, oferindu-le jumătate de zi de sport, dacă își petrec cealaltă jumătate în sala de clasă. O altă schemă, inspirat denumită *Speed up Brasil*, este menită să-i împiedice pe elevi să obțină rezultate atât de proaste la învățătură, încât să repete



ani la rând clasa. În medie, doar 47 de copii din 1 000 reușesc să încheie opt ani de școală doar în opt ani de studiu.

În 2001, după unele surse, marca Senna aducea la buget șase milioane de dolari doar din licențe. Obiectele purtând numele de Senna, inclusiv revista comică *Senninha* (Micul Senna) aduceau însă mult mai mult.

Faptul că ajută copiii defavorizați este foarte emoționant. Spre sfârșitul lui 2003, o echipă BBC a plecat la Sao Paulo să filmeze un documentar despre moștenirea sa și realitatea i-a impresionat profund pe jurnaliști. Nu făceau parte din lumea motorsportului și, în consecință, puteau fi obiectivi (lucru pe care oamenii ce se raportau la *prima viață* a lui Senna îl găseau dificil). Faptul că Fundația onorează memoria unui sportiv, și nu pe cea a unui, să zicem, Secretar General al ONU sau a unui lider religios, a surprins – îmi imaginez.

Faptul că Ayrton Senna poate încă surprinde, chiar și la un deceniu după Imola, nu reprezintă o surpriză.

Carierea lui Senna are indiscutabil potențial pentru un film și, din când în când, au existat zvonuri că un film era deja în plan sau chiar iminent. Filmul este un mod de a înfrânge trecerea timpului pentru că, atâta vreme cât o singură copie trăiește, totul și toți cei de pe peliculă prind viață ori de câte ori este proiectat filmul. Un film despre Senna ar oferi o anumită doză de nemurire – el, prin intermediul celui care l-ar interpreta, ar fi întotdeauna disponibil, la fel cum adevăratul Senna va fi mereu viu în materialele despre cursele lui și în clipurile cu interviurile acordate.

Favoritul pentru rolul lui Senna a fost, mult timp, actorul spaniol Antonio Banderas și, în urmă

cu câțiva ani, zvonurile luaseră amploare. Viviane spunea că se purtaseră discuții cu Warner Brothers, după o lungă perioadă când se stabilise cu precizie subiectul filmului. Acesta era un domeniu delicat, pentru că ar putea exista tentația de a produce un film conform clișeului viața-pe-pistă, urmărind îndeosebi oportunitățile comerciale – mai degrabă decât un portret sensibil al unui om extraordinar. Viviane a înțeles perfect despre ce anume este vorba, atunci când a menționat că „alegerea lui Banderas aduce o combinație de farmec personal și emoție, arătând idealism și respect”.

A existat și un titlu, referitor la acest aspect: FILMUL VA DEZVĂLUI MISTERUL ULTIMELOR MOMENTE ALE LUI SENNA. Acesta era titlul unui lung articol despre filmul cu Banderas apărut în ziarul britanic *The Observer*, în septembrie 2001. „Viviane spunea că filmul va spune lumii adevărul despre fratele ei și, mai ales, cine și ce consideră familia că este responsabil pentru moartea lui.”

Nu s-au oferit alte amănunte.

Scenaristul Jeremy Lew – care în varianta inițială urma să facă filmul despre Senna și care l-a prezentat pe Banderas familiei marelui pilot – a insistat că nu era stabilit nimic. El mi-a explicat complexitățile pieței hollywoodiene, mai ales în lumina diferitelor preluări de companii, dar și faptul că puțini americani auziseră de Senna sau de Formula 1. El consideră însă că un film despre Senna ar avea succes la scară globală (desigur, mai ales în țări cu tradiție în Formula 1), dar probabil că ar fi mai bine dacă pelicula ar fi realizată în Europa. Întâmplător, pe la mijlocul anilor 1990, Lew s-a documentat și a scris un scenariu muncind din greu la descrierea fiecărei nuanțe. El s-ar bucura să

aibă șansa să reînvie proiectul și crede că, într-o bună zi, acest lucru va fi posibil.

Mulți vorbesc despre avântul subit și de neoprit al circuitului de la Imola în direcția îmbunătățirii siguranței în Formula 1, subliniind că este contribuția valoroasă a moștenirii lăsate de Senna. Iar acest aspect s-a petrecut la două niveluri – unul fizic, virajul *Tamburello* fiind imediat remodelat într-un viraj mult mai blând, un alt exemplu fiind gulerele de protecție de la gâtul piloților, o altă inovație – și ceea ce eu numesc nivelul spiritual. Imola are o influență deosebită și, conștient sau inconștient, multe lucruri din Formula 1 sunt influențate de acest circuit. Nu veți mai vedea vreodată ziduri neprotejate în viraje negociate cu mai mult de 300 km/h.

Când marele Jim Clark s-a accidentat mortal în 1968, oamenii din lumea Formulei 1 au trăit mai mult decât un sentiment de gol sufletesc și de scepticism. Ei s-au gândit că, *dacă asta i s-a putut întâmpla lui, atunci i se poate întâmpla oricui*. Primul impuls real către siguranța curselor i-a aparținut lui Sir Jackie Stewart. La acea vreme, Stewart a fost ridiculizat și acuzat de lașitate. Dar el nu s-a dat bătut. În 1994, lumea era un loc diferit, politic corectă într-o măsură greu de imaginat chiar și cu puțin timp în urmă, dar *Tamburello* a adus din nou acel sentiment de gol sufletesc, de neîncredere, generând totodată același tip de gândire. Acesta este, cred, efectul pe termen lung al morții lui Senna: promisiunea că, indiferent de valoarea comercială și de ambițiile tehnologice care motivează Formula 1, acest tip de tragedie nu trebuie să se mai întâmple niciodată.

\*\*\*

Cei care mor în floarea vârstei devin nemuritori, plasați cumva într-o tinerețe veșnică. Timpul nu-i mai poate atinge. Ayrton Senna va rămâne întotdeauna bărbatul sportiv, carismatic și prezentabil, care se îndrepta spre grila de start, pe 1 mai 1994. Nu va fi vreodată nici măcar cu o zi mai bătrân. Moartea l-a învăluit într-o grandoare tragică și inaccesibilă, iar asta, în schimb, a creat și susținut o profundă fascinație față de figura lui – și o curiozitate în ceea ce-l privește. Mai mult, era un om atât de complex, încât am avut nevoie de toți acești ani scurși de la tragedia petrecută la Imola ca să putem aprecia pe deplin cât de sofisticat era, cât de multistratificată îi era personalitatea și ce adevăruri ascundeau acele profunzimi ale sale.

Și acum: prima viață a lui Ayrton.

# 2

## Băiatul din Brazilia

Geografia este importantă, dar nu decisivă în cursele auto. Dacă îți dorești suficient de tare, poți să-ți urmezi visul de oriunde ai porni, după cum a dovedit Keke Rosberg, campionul mondial din 1982, provenit din înghețata Finlandă, dar un punct de plecare tradițional poate fi totuși de ajutor, iar Brazilia chiar este unul. În lumea sportului se vorbește despre „mafia” braziliană, referindu-se la brazilieni care ajută brazilieni, care ajută alți brazilieni să evolueze. Brazilia este o țară bogată-săracă (nu este nicio contradicție în asta) și, dacă te afli printre cei din prima categorie, asta îți poate fi, de asemenea, de folos. Și apropo de acest aspect, Brazilia este o țară de mărimea Australiei – și aici chiar am încheiat cu geografia.

Ayrton Senna da Silva s-a născut în Sao Paulo pe data de 21 martie 1960, părinții săi numindu-se Milton și Neide. Ei mai aveau o fiică, pe Viviane, despre care am mai vorbit. Un alt fiu, Leonardo, îi va urma.

Senna era cunoscut prin cel de-al doilea nume, da Silva, până în 1982, când el a decis că nu era suficient de special (prea mulți da Silva în Brazilia, la fel ca prea mulți Smith în Marea Britanie) și, pur și simplu, a renunțat la el. Întâmplător, Senna este numele de fată al mamei sale.

Viviane spune că, în copilărie, Senna se bătea mereu cu băieții mai mari, lucru pe care, într-un fel, va continua să-l facă tot restul vieții. Ea va susține că, odată, ea „a intervenit” și a încasat-o pentru asta. Sora pilotului nu uită să completeze: „ochii lui aveau o adevărată dulceață în ei. Toată lumea spunea asta”. Într-un interviu, ea a mers mai departe, spunând că Senna era cam încăpățânat în dorința de a obține ce voia, și foarte agitat, prin natura sa. Un băiat obișnuit, de fapt.

Milton avea o afacere de succes cu piese de mașini și, de asemenea, poseda mai multe ferme. „Fabrica avea aproximativ 750 de angajați, spunea Senna, iar tatăl meu a pornit de la zero. Erau în jur de zece (sublinierea îi aparține lui Senna) ferme totalizând 400 000 de hectare și cu mult peste 10 000 de capete de vită.” Familia trăia, așa cum vă puteți imagina, într-o casă mare. Ea se afla într-o suburbie din nord autodenumită Santana. Era, bineînțeles, o familie unită, iar o minte anglo-saxonă ca a mea a avut destule dificultăți să-și imagineze ce paradis și ce bastion reprezintă asta în teritoriile hispanice din America latină. Familia nu strânge rândurile doar la vreme de necaz, ci o face permanent.

Senna avea o locuință permanentă la Monte Carlo – gest aproape obligatoriu pentru piloții de Formula 1, și nu numai din Formula 1 – și o casă în Faro, Portugalia, dar acasă era constant locul său de baștină, în Brazilia,

acasă era locul unde se întorcea întotdeauna, ori de câte ori putea. Acolo își va construi o rezidență la malul mării, completată cu propria pistă de karting, și se va delecta practicând sporturile nautice, alături de fiii Vivianeii.

Încă de la începuturile carierei sale, când era un tânăr în curs de maturizare, el va recunoaște „dorul de casă, sigur că am așa ceva. Inima mea se află acolo; e țara mea și asta include familia, prietenii, cunoscuții, hobby-urile mele. Aici, în Europa, doar muncesc, asta e tot. Ceilalți piloți, europenii, nu suferă de această deznădăcinare, ei pot ajunge acasă într-o oră sau două, de fiecare dată când au o zi liberă. Pentru noi, e diferit și îmi e dor de Brazilia. Familiei îi e dor de mine, eu sunt foarte atașat de familia mea, de prieteni, de prietena mea (o vedetă TV), care muncește șase zile din șapte. E greu, dar nu mă plâng. Eu mi-am ales viața asta, cunoșteam sacrificiile inerente și le-am acceptat, dar, în viitor, voi încerca să-mi organizez calendarul pentru a putea merge în Brazilia ori de câte ori este posibil. E foarte dificil, pentru că, în timpul sezonului, avem sesiuni de teste în fiecare săptămână.”

Alain Prost – după ruptura de Marlboro-McLaren din 1989, vizibilă și pe „scara Richter” – poate să fi avut sau nu dreptate când se plânga că Senna se întorsese în Brazilia la „mămica și tăticul” în loc să împartă povara sesiunilor de teste, dar, într-un fel, lui îi scăpase esențialul: acasă nu este unde evadezi, unde te adăpostești, acasă este acolo unde se află întreg universul existenței tale. Prost, care părăsise de mult timp Franța pentru Elveția, ducea o campanie permanentă de lamentări, uneori răutăcioase, împotriva celor care, profesional, ar fi trebuit să-i fie cei mai apropiați, și anume jurnaliștii francezi,

și devenise practic un ins internațional, un om în largul lui oriunde pe Planeta-Mamă. Senna a rămas brazilian; doar seve braziliene îi curgeau prin vene și, într-o seară, când l-am tachinat despre cum poți trăi în mijlocul unei asemenea sărăcii, a trecut la o defensivă atât de înfocată, încât trimisul revistei *The Times* s-a simțit dator să intervină conciliator și să medieze în modul acela demn de Foreign Office, la care te aștepți de la omul de la *Times*.

Astăzi, analizând imensitatea orașului Sao Paulo – al cărui număr de locuitori este necunoscut, dar comparabil cu cel din Mexico City sau Beijing – este dificil pentru un *outsider* să-l vadă în lumina dorului de casă. Traficul nebunesc, arhitectura haotică, drogurile și criminalitatea, cartierele de cocioabe, poluarea. Dar mai e ceva legat de acest loc, mai greu de cuantificat, un aer tropical, o lejeritate latină în mijlocul unei societăți multiculturale, o forfotă, fluiditate în locul rigidității, zâmbete la colțul străzii și, tocmai când te-ai aștepta mai puțin, chiar bunătate. Brazilia are un caracter specific, inclusiv bucătăria, iar Sao Paulo se bucură de un prestigiu propriu, el fiind orașul banilor din întreaga țară. Dacă pui la socoteală și faptul că aici te-ai născut și ai crescut, ai mers la școală, aici, unde prietenii și familia s-au întrețesut în ceea ce tu ai devenit, atunci dorul de casă devine nu numai explicabil, dar și probabil inevitabil.

Paulo Casseb, prietenul lui Senna, a tras această concluzie, în jurul anului 1988: „Ayrton era familiar, foarte familiar. Asta înseamnă că îți place să fii mereu cu familia. Tatăl său este foarte tăcut. E foarte greu de explicat, pentru că are o personalitate puternică, dar este o persoană atât de plăcută, încât, dacă vorbești cu el două minute, simți că îl cunoști de zece ani. Ayrton a



fost un copil obișnuit dar, încă de când era mic, îi plăcea mult să conducă. Când Ayrton avea patru ani, tatăl său i-a construit primul său kart. El s-a plimbat cu kartul în curtea din spate și prin parcuri.”

Kartul avea un cal-putere.

Neide spune că Ayrton era neîndemnatic când era mic, cădea pe scări, iar ea îi cumpăra întotdeauna două înghețate, pentru că pe prima o scăpa mereu. Când a învățat să controleze kartul, asta l-a ajutat la coordonare și poate chiar la delicatețea mișcării.

Senna va medita asupra acestui fapt în memoriile sale, spunând: „Făceam asta pentru mine, pentru că așa simțeam. Abia știam cine sunt”.

Acest sentiment de putere exercită, repet, o fascinație puternică, mai ales când un motor poate genera atât de mult din asta. Pentru a face o comparație: niciun om nu a fost înregistrat alergând mai rapid de 43 km/h, niciun cal mai rapid de 69 km/h (conform *Cărții Guinness a Recordurilor*). În sesiunea de antrenamente a Marelui Premiu al Italiei de la Monza, Michael Schumacher a prins 362 km/h cu Ferrari-ul său și, continuând tema din capitolul precedent, îl va depăși pe britanicul ce respectă limita de viteză cu 252 km/h...

Cashe ne dă primul exemplu pentru inexplicabil: „Îmi aminesc o întâmplare de când Ayrton avea șapte ani. Tatăl lui avea un jeep, de care se ocupa îngrijitorul de la fermă. Acesta era bun prieten cu Ayrton (deci se presupune că el i-a permis). Într-o zi, Ayrton a condus jeep-ul singur. Nimeni nu-l învățase vreodată să conducă, și el schimba vitezele fără ambreiaj. Tatălui său nu-i venea să creadă ce vedea, era uluitor. Ayrton nu a lovit jeep-ul. Pentru că era un motor foarte vechi, trebuia să apeși pedala de ambreiaj foarte tare, și totuși

Ayrton a trecut din viteza întâia într-a doua, a treia și a patra, fără ambreiaj”.

Asta constituie o asemănare cu Jim Clark, care scria despre anii săi de început: „Îmi amintesc că eram interesat de tot ceea ce era mecanic, la fel ca mai toți băieții, deși nu eram atras în mod deosebit de motorsport. Cred că am fost în primul rând interesat de condus și de autovehicule, manifestând o curiozitate pentru motoare, mai degrabă decât de viteza pe care o prind. Când eram mic, nu ratam nicio ocazie când era să sar într-un tractor și să fac un mic tur. Mulțumită acestui interes aproape de nestăvilat pentru mecanică, știam probabil despre tractoarele noastre la fel de mult ca muncitorii de la fermă care le conduceau.” (*Jim Clark at the Wheel*, Jim Clark și volanul, Arthur Baker, 1964.)

Kartul căpăta din ce în ce mai multă importanță, Senna îl lua în serios și Milton a realizat că și el va trebui să-l ia în serios. Senna a descris cândva explicit cum a concurat pentru prima dată, la vârsta de opt ani, ceea ce rămâne o enigmă, pentru că ar fi trebuit să aștepte încă cinci ani, 13 ani fiind vârsta minimă pentru șofat. Și totuși, Senna nu a făcut niciodată greșeli referitor la curse, deci trebuie să fi fost adevărat. Ayrton își amintea că grila de start a fost stabilită prin tragere la sorti, iar el a tras unu. El își va aminti că și băieți mai mari concureau, dar „eu eram mic și ușor, prin urmare kartul meu era cel mai rapid în linie dreaptă, și asta datorită avantajului pe care îl aveam prin masa corporală redusă”. Băieții mari mergeau mai bine pe viraje, dar Senninha zbura ca o rachetă în linie dreaptă. Un alt kart l-a acroșat când mai erau trei tururi până la final, dar el a mers mai departe.

La zece ani avea un kart mai puternic, dar, desigur, încă nu putea participa legal la curse, deci în fiecare

weekend alerga pe o pistă de karturi numită Parque Anhembi.

În 1973, totul a început să se schimbe. La începutul lui februarie, Emerson Fittipaldi a câștigat Marele Premiu al Braziliei la Interlagos, o cursă în care au alergat și frații Wilson și Carlos Pace. Aceasta era pe atunci o tradiție, una care putea fi urmată și, inevitabil, este mai ușor pentru cei care vin pe urmele unor pionieri. Deschizătorii de drumuri au fost deja acolo. Ca să dezvoltăm subiectul, la acest Grand Prix, Milton l-a adus pe Ayrton să-l cunoască pe Emerson, o întâlnire pe care Emerson încă și-o amintește și care a dus la o prietenie sinceră și durabilă.

Prima cursă (oficială!) din cariera lui Ayrton Senna a avut loc cinci luni mai târziu – pe 1 iulie – la kartodromul de lângă circuitul de Formula 1.

Cu o săptămână înainte, Milton l-a invitat pe un om numit Lucio Pascual Gascon – cunoscut și ca Tche – în biroul lui din Sao Paulo. Tche, un spaniol care fusese inginer militar și emigrase în Brazilia cu un sfert de secol înainte, era un faimos preparator de motoare de karting. El lucrase și cu Emerson Fittipaldi și cu Pace, când aceștia participaseră la cursele de karting.

Tche știa deja câte ceva despre Senna, fiindcă îl văzuse antrenându-se la Interlagos și simțise că are un viitor în curse. Spaniolul va lucra de acum pentru Senna și îi va pregăti kartul.

Casseb spune: „A câștigat, a câștigat, a câștigat. Încă de copil, a simțit doar gustul victoriei. Tatăl său l-a sponsorizat, fiindcă el era oricum implicat în afacerea cu componente de mașini. Trebuie spus că, pe toate piste de curse din Brazilia pe care Ayrton a concurat, el a doborât toate recordurile. Până în prezent aceste recorduri încă nu au fost bătute.”

La această primă cursă, el a cunoscut un alt tânăr ambițios, pe nume Maurizio Sala. „Ayrton se antrenase fără să participe. El era un băiat de-a dreptul timid, fără prea mulți prieteni, dar foarte hotărât. Eu eram un tip comunicativ, mă simțeam bine printre oameni, interacționam fără probleme cu ei, el era exact opusul meu. Oricum, eu eram noua speranță în karting și câștigasem ultimele câteva curse. Dar la Interlagos Ayrton m-a învins ...”

„În Sao Paulo, viața mea se rezuma numai la curse”, spune Sala. „Primul cuvânt pe care l-am spus nu a fost *mama* sau *tata*, ci *mașină!* Când am crescut puțin, conduceam cu viteză, împreună cu sora mea, Fiatul cel vechi al părinților mei. Nu puteam ajunge la pedale, așa că sora mea trebuia să apese, în timp ce eu țineam direcția. După ce am urmat o școală de karting, am început să concurez. Tatăl meu a zis: «Îți fac eu *un kart*». Aștept un an, doi ani și nimic, așa că îmi cumpăr eu singur unul. Mi-am petrecut primul an concurând cu mica mea echipă, împotriva lui Ayrton da Silva. El era întotdeauna primul, iar eu al doilea. În fiecare cursă, da Silva și cu mine: brrrum, brrrum, brrrum, dar Ayrton era doar un pic mai rapid, pe vremea aceea. Trebuia să mă gândesc mult, ca să țin pasul cu el. Da Silva, pe atunci, era spectaculos și cam sălbatic – el nu avea nevoie să se gândească atât de mult...”

„Aveam un Volkswagen vechi (era al mamei) și obișnuiam să pun kartul pe mașină și să particip la curse. Ayrton provenea dintr-un cu totul alt mediu, el primise primul kart de la tatăl său. El avea, mă rog, nu o viață ușoară, dar o viață mai bună, și asta datorită banilor. Tatăl său era foarte bogat, dar, vă rog să înțelegeți, asta nu i-a schimbat deloc caracterul lui Ayrton, numai că nu a trebuit niciodată să-și facă griji

financiare. Avea propria sa dubiță cu un șofer care se ocupa de el. El era propriul său mecanic, el și cu șoferul meștereau împreună. Privea totul foarte profesionist, întotdeauna a făcut-o. (Duba avea un atelier inclus.) El avea echipamentul potrivit, motorul potrivit, totul era potrivit.”

Piloții obișnuiți își construiau singuri motoarele la atelierul lui Tche, dar Senna nu făcea asta. Tche îi construia motoarele și umblă o glumă conform căreia, ori de câte ori suna telefonul la atelierul lui Tche, răspundea Senna și spunea că îi pare rău, dar Tche nu poate răspunde, pentru că era prea ocupat cu lucrul la un motor. Și așa era – motorul lui Senna.

Tche spunea că Senna „întotdeauna participa la o cursă ca s-o câștige. Pentru el, ceilalți nu existau”. Aceasta este prima referire, din câte știu eu, la individualismul absolut al lui Senna. El va susține mereu că nu a fost programat să fie al doilea, al treilea sau al patrulea, iar asta trebuie să fi fost o idee încă din frageda copilărie, la fel ca neastâmpărul despre care Viviane simțise că îi va dăuna în momentele în care va avea nevoie de concentrare și autocontrol.

Apoi, de-a lungul timpului, el va învăța să se concentreze și să-și păstreze (în mare măsură) autocontrolul, dar, la acel moment, Tche putea doar să-i dea simple sfaturi.

Tche: „Calm. Păstrează-ți calmul.”

Senna: „Nu, pentru mine, e locul întâi sau nimic.”

Tche îl considera pe tânărul Senna ca pe „un individualist, întotdeauna căutând perfecțiunea”, iar asta, din câte știu eu, este prima referire la modul în care, orice ar fi făcut, mergea până la capăt și cu o atenție deosebită pentru fiecare detaliu.

Copilul era tatăl bărbatului.

El și Tche au devenit atât de apropiați încât pe cartea de vizită a lui Tche se află încă poza cu finișul acelei prime curse. Iar Tche *continuă* să poarte un tricou cu Senna, având imprimat logoul „Ne e dor de tine”. Odată, în atelier, prin 1998, stăteam de vorbă, când brusc și-a descheiat combinezonul albastru, ca să-mi arate tricoul de dedesubt. „Îl port fiindcă mi-e dor de el în fiecare zi” a zis Tche, privindu-mă cu o sinceritate dezarmantă.

În zilele acelea din 1970, în zonă se afla și un membru al mafiei braziliene. El alergase în cursele de karting împotriva lui Senna și mersese și în Anglia, în cursele de monoposturi. Se numea Chico Serra și va juca un rol determinant în cariera lui Senna, dar ceva mai târziu.

„Consideram”, spunea Sala, „că Ayrton e foarte bun, agresiv, iar pe pistă era cum e și acum (în 1989): totul sau nimic. El a început să câștige curse, dar nu și-a făcut niciodată mulți prieteni. Hotărârea era atuul lui. Ne-am ciocnit de multe ori, fiindcă eu eram competitiv, el era competitiv, eu nu voiam să renunț, și nici el nu voia să renunțe”.

Și o amintire de la Interlagos, o pistă, dincolo de care era numai iarbă, și două karturi încleștate în luptă, primul cu numărul 27, cu micuțele sale cauciucuri frontale îndreptate direct spre tine, iar cauciucurile (puțin) mai mari de pe spate îndreptate spre stânga, stânga, stânga, și un cap cu cască ivindu-se peste un volan uriaș.

Senna. Imediat în spatele lui, un alt kart, o altă cască, altă vizieră, ca un echipament folosit la aselenizare, și cele patru roți îndreptate fiecare în altă direcție. Sala. Al treilea kart, al cui o fi fost, este mult, mult în urmă.

Am reconstituit asta dintr-o fotografie făcută probabil la o cursă din 1976, și am reconstituit-o pentru că ilustrează ceva: iat-o, frumoasă în nevinovăția sa, nevoia stringentă de luptă, un tânăr înaintea altuia, și amândoi manevrând atât de intens volanul. Și o altă observație: poziția roților lui Senna sugerează ceva ce pare imposibil de făcut. Era posibil, cu mult timp în urmă, atunci când Jim Clark controla un alt volan, într-o postură total diferită pentru acele timpuri: patru roți motoare... O noțiune ridicolă, la Interlagos, în jurul anului '76, într-un kart care se axa pe efectul de aspirație.

Nu-i așa?

„Puterea vine din educația mea, care, ați putea spune, a fost una privilegiată”, spunea Senna. „Am avut privilegiul să cresc într-un mediu sănătos. Familia mea mi-a creat oportunitatea și m-a susținut întotdeauna. Când am probleme, întrebări, am oameni la care apelez mereu, cu încredere. Știu că s-au spus multe despre rolul surorii mele în cariera mea (un psiholog, să nu uităm), dar, de fapt, întreaga mea familie joacă un rol important. Sunt foarte apropiat de părinții mei, de fratele și de sora mea. Ea are trei copii, iar acesta este cel mai frumos lucru care ți se poate întâmpla în viață.”

Senna a trecut la categoria internațională de 100 cmc și, în 1977, a câștigat Campionatul Americii de Sud, în Uruguay. Era, de asemenea, și campionul Braziliei, desigur, și va mai fi încă de patru ori. Casseb își amintește atmosfera acelor zile: „Avea mult sprijin, pentru că toată lumea îl plăcea. El vorbea întruna și nu-i refuza niciodată pe reporteri. Promova sportul. Era foarte serios, ca băiat, cred că prea serios. Părea un băiat în vârstă de 30 de ani.”

Și Sala își amintește: „În zilele acelea, eram prieteni apropiați – nu, nu apropiați, dar ieșeam mereu împreună, venea pe la mine. Conversațiile nu erau dificile, dar erau profunde. Nu vorbeam niciodată despre cursele auto. Nu se putea relaxa când erau mulți oameni împrejur. Ieșea cu sora mea Carolina, dar el era foarte devotat carierei, iar ea își dorea altceva.”

În ianuarie 1976, el și Milton au mers 45 de minute de la casa lor la Interlagos, ca să urmărească o sesiune de calificări pentru Marele Premiu al Braziliei, cursa de deschidere a sezonului. Aici Senna i-a putut vedea pe mai-marii zilei, nu numai pe Fittipaldi și Pace, dar și pe Lauda, James Hunt, Jochen Mass, John Watson, Jody Scheckter, Jacques Laffite, Carlos Reutemann și, în frumoasele monoposturi Lotus, negre cu auriu, pe Ronnie Peterson și Mario Andretti. Evident, tânărul Senna a urmărit totul în transă, cocoțat pe un zid.

Opt ani de la acest moment, noul circuit german de la Nürburgring a fost inaugurat cu o cursă a celebrităților conducând mașini Mercedes, cu vedete ca Lauda, Reuteman, Watson, Scheckter, Hunt și Laffite, printre alții. Niciunul dintre ei nu a câștigat. Ghiciți cine a făcut-o!

Ca să sintetizăm: Senna a urmat o școală de pilotaj de renume, din Sao Paulo, *Colégio Rio Branco*, unde a fost un elev mediocru. Personalul a remarcat două lucruri. În primul rând, el nu era interesat de studiile academice. Întreba ce notă trebuie să ia pentru a trece un examen, apoi își folosea intelectul formidabil și analiza datelor și lua nota aceea, nici mai mult nici mai puțin. Apoi, ochii aceia, care aveau o adevărată dulceață în ei, puteau deveni adesea visători, cu gândul la karting. Petrecea mult timp în jurul kartului său, analizând totul, cursele, oponenții, circuitele,



cauciucurile, tacticile. El putea să-și dedice timpul analizei, fiindcă, după cum știa, când examenele băteau la ușă, trebuia doar să întrebe ce notă îi trebuie...

Din 1973, până în 1977, a câștigat o sumă de campionate locale și apoi naționale, plus acea aventură triumfală în adâncul Uruguayului. Era subțire și timid. Avea 17 ani și, după cum se obișnuia, explorând deliciile kartingului în tinerețe, fiind primul născut, urma să preia afacerile lui Milton. Acesta urma să fie cursul vieții sale.

Ca să punem problema așa, acest curs existențial părea unul natural și autentic din punctul de vedere al unei familii sud-americane tipice, fiind deci inevitabil, dar cu totul neverosimil din perspectiva lui Senna.

El intenționa să cucerească lumea.

Ayrton s-a exprimat o dată în direcția asta, folosind cuvinte simple: „Eu nu mi-am schimbat niciodată motivarea, am vrut întotdeauna să câștig, întotdeauna vreau să fiu primul. E cel mai bun mod de a te consacra în cursele cu motor – dacă nu chiar singura modalitate.”



# 3

## Pe pământ străin

„Nu auzisem până atunci de Ayrton Senna”, spune Angelo Parilla. „Un prieten al tatălui meu avea o companie mare în Sao Paulo, care producea mese și scaune. El avea doi fii care participau la cursele de karting și era apropiat de acest Ayrton Senna, care alerga și el. Ayrton voia să concureze în Campionatul Mondial, așa că a luat legătura cu acest om, iar el a luat legătura cu mine și m-a întrebat dacă pot să-l ajut pe tânăr.”

Familia Parilla producea karturi DAP la Milano. Era o firmă mică, dar eficientă, care producea toate componentele, în afară de cauciucuri. „I-am zis că pot să-l ajut și i-am cerut o sumă în jur de 6 000-7 000 de dolari pentru echipament, mecanici, pentru tot.”

„Înainte să sosească la Milano, tatăl lui m-a sunat și mi-a spus că lui Ayrton îi place numai mâncarea braziliană și, chiar atunci când era în țările din America de Sud (vezi și aventura uruguayana), nu mânca nimic până nu ajungea acasă! Mi-am spus: mai