

Noodlot slaat opnieuw hard toe in Formule 1: Ayrton Senna is dood

IMOLA — Zelden verliep een Grote Prijs Formule 1 incidentrijker, dramatischer en ook moordender dan die van het voorbije weekeinde in het Italiaanse Imola waar de GP van San Marino werd gereden. Twee doden en een heleboel gewonden zijn het resultaat van een vijftal „crashes” tijdens de derde GP van het seizoen. Het was twaalf jaar geleden dat er nog een Formule 1-dode viel.



Ayrton Senna. (Foto AP)

Bekendste slachtoffer gisteren op het circuit van Imola was Ayrton Senna. De Braziliaan ging in de zesde ronde in een bocht pal rechtdoor en kwam tegen 300 km per uur tegen een betonnen muur terecht. Hij werd met een helikopter naar een ziekenhuis in Bologna overgebracht, waar hij door zware hoofdverwondingen in coma geraakte en na drie uur de strijd voor zijn leven verloor. De 34-jarige Senna werd wereldkampioen in 1988, '90 en '91. Vorig jaar eindigde hij nog tweede na Alain Prost.

Tijdens de oefenritten een dag eerder kwam Roland Ratzenberger om het leven toen hij

in een bocht een deel van de voorvleugel verloor en zich in het beton boorde. De 31-jarige Oostenrijker was op slag dood.

Het waren niet de enige ongelukken in San Marino. Vrijdag kwam Rubens Barrichello kwasi ongehavend uit een zware crash, bij de eerste start werden vier toeschouwers gewond door rondvliegende brokstukken van een botsing tussen Lehto en Lamy en tegen het einde van de GP werden vier Ferrari-mecaniciens gewond toen ze aangereden werden door Michele Alboreto.



ZWART WEEKEINDE IN AUTOSPORT



Ayrton Senna.

Senna snelst, Gachot voorlopig zesentwintigste

De rijsschool die autocoueurs fysiek en mentaal kraakt

De FISA mag dan met het afschaffen van de technische hoogstandjes in de F1-bolides het publiek opnieuw spektakel bieden, het is meteen duidelijk dat vandaag of morgen die sensatiezucht met de dood van een coureur wordt betaald. Er gebeuren opnieuw met de regelmaat van een klok zware crashes. JJ Lehto in Silverstone — nu weer actief in Imola zodat Jos Verstappen aan de (reserve-) kant staat — was de eerste dit jaar. Jean Alesi kwetste zijn ruggewervels tijdens privétesten in Mugello. Gisteren vloog de Braziliaan Rubens Barichello met zijn Jordan-Hart uit de baan. In zeven seconden waren de reddingsploegen ter plaatse. Maar ze hadden twaalf minuten nodig om de buiten westen zijnde coureur uit het wrak te bevrijden. De hier vermelde ongevallen gebeurden allemaal tegen meer dan 200 km/u.

Het koolstofchassis, de ware overlevingscel, kan een impact van 7 ton verdragen eer het begeeft, maakt dat autocoueurs niet meer sterven maar vaak lichamelijk en mentaal gekraakt worden. Martin Donnelly die voor drie jaar in Spanje voor dood op de weg lag, test opnieuw racewagens maar komt niet in een race zelf. Vaak drijven zijn gedachten tijdens een gesprek weg... Alessandro Zanardi, de beloftevolle Italiaan, die vorig jaar in de GP van België ook tegen 230 à 240 km/u. als een biljartbal tussen de vangrails ketste en bij mira-

kel niet dood was, is als mens gekraakt. De uitdrukking "het kruipt niet in je kleren" is zeker in de F1 toepasselijk.

Senna snelst

In de eerste vrije oefeningen gisterochtend reed Senna met 1'21"598 (222,3 km/u. gemiddeld) de snelste chrono voor ploegmaat Damon Hill en WK-leider Schumacher. In de eerste officiële gechronometreerde trainingen die de startgrid bepalen (en vandaag nog kunnen scherper gesteld worden) hield Berger met Ferrari even de snelste tijd in handen, tot groot jolijt van de "tifosi". Want vergeten we niet dat "Imola" als "de tuin van Ferrari" geldt. Maar de Oostenrijker moest de scherpe chrono laten aanpunten door de Braziliaan Ayrton Senna die met de Williams-Renault tot 1'21"548 (222,4 km/u. gemiddeld) ging, zijnde 467/1000ste seconde vlugger dan de Duitser Michaël Schumacher met de Benetton-Ford V8.

Op de derde plaats vinden we Berger. Tot ergernis van de Italianen, want die zijn heilig overtuigd dat Alesi (nog niet hersteld van zijn Mugello-schok) de Ferrari 412T1 naast Senna op de eerste lijn zou geschoven hebben... Nicola Larini die Alesi nog steeds vervangt zette zijn Ferrari op de vijfde wijzerstand. Damon Hill raakte niet verder dan een zevende plaats, duidelijk kampend met de bokkesprongen van een Williams-Renault die géén actieve vering en antislip-regeling meer heeft, maar gewoon als een rodeopaard zijn berijder van zijn rug wil schudden. Hill heeft één verontschuldiging: ook Senna spinde weer.

Na eerst in Imola zelf onderzocht te zijn is Barichello naar de kliniek van Bologna overgebracht alwaar hij minstens een etmaal complete rust zal moeten nemen. Volgens de medische berichten heeft hij niets gebroken en is zijn lichaam "simpelweg" helemaal gekneusd, als iemand die een goede rammeling gehad heeft. Hopelijk blijft de race zondag gespaard van dergelijke drama's die slecht kunnen aflopen. Tot vandaag is het van 1986 geleden dat nog een dode te betreuren viel in de Formule 1. De Italiaan Elio de Angelis verongelukte met een Lotus in privé-trainingen in Le Castellet in Frankrijk.

Juist daarom rijst de vraag of de FISA er goed aan gedaan heeft de even geld verslindende als gesofistikeerde systemen te verbieden. Globaal genomen dienden ze zowel de snelheid als de veiligheid, maar volmaakt zijn ze natuurlijk ook nooit geweest. Maar nu zijn de coureurs zo overonderd door auto's die weer échte auto's zijn en geen robotten maar échte autocoueurs eisen, dat zo nu en dan een klein auto-kerkhof kan ontstaan tijdens een misverstand in een start bijvoorbeeld.

Overigens, het is al gebeurd. Op het Tanaka-circuit in Japan in Aida reed Senna maar tweehonderd meter. Hakkinen tikte hem uit de baan, Larini reed er als klap op de vuurpijl nog zijdelings tegenaan en dat doet een drievoudig wereldkampioen als Senna tegen 20 punten achterstand aankijken ten gunste van Michael Schumacher. Die wil Senna goedmaken, dus wordt het spannend zondag vanaf 14 uur.



De auto van Ayrton Senna ging in de zesde ronde in een bocht pal rechtdoor en kwam tegen 300 km per uur tegen een betonnen muur terecht. (Foto EPA)

GP F

Derde G
IMOLA

oel drama in Im

berger komen om, vier toeschouwers en vier mecani



Ayrton Senna ligt naast zijn wagen en krijgt van de bijgesnelde medici de eerste zorgen alvorens hij per helikopter overgebracht wordt naar het ziekenhuis van Bologna. (Foto Ap via televisie)

Dood van een god

IMOLA – Ayrton Senna (21 maart 1960) reed zijn eerste kartrace toen hij vier was. Toen al wou hij winnen. En dat is eigenlijk wat hij zijn hele leven door heeft gedaan. In elk kampioenschap waar hij aanbelandde, stak hij prompt de titel op zak. Britse Formule Ford in '81, Formule Ford 2000 in '82, Britse F3 in '83. Naar zijn eerste wereldtitel Formule 1 moest hij wel vijf jaar wachten.

Het eerste jaar met McLaren (1988) was het bingo. Hij bleef het Britse team trouw tot vorig jaar en hield daar nog twee wereldtitels aan over. En een rekordaantal pole-positions.

In het tussenseizoen stapte hij over naar Williams-Renault. Zijn langverbeide doel, in de overtuiging dat het de beste wagen was. Een betrachting waarmee hij zich niet alleen vrienden maakte. De vete met Alain Prost is bekend. Senna was misschien wel de meest professionele van alle F1-rijders. Door niets of niemand liet hij zich van zijn uitgestippelde weg afbrengen. En dat wilde wel eens tot botsingen leiden.

Ayrton heette eigenlijk da Silva. Senna was de naam van zijn moeder, die hij al op jonge leeftijd aannam. De familie was heilig voor hem. Op elke Grand Prix was hij vergezeld van zijn vader, eigenlijk zijn manager. Voor zover hij die nodig had, want Ayrtons zakeninstinct was goed ontwikkeld. Hij was gescheiden en leefde met zijn vriendin Adriane. Voor de winter keerde hij stevast terug naar Brazilië, waar hij zijn tijd verdeelde tussen Sao Paulo, zijn geboorteplaats, en een uitgestrekt domein in Los Angeles, aan de kust van Rio. In het raceseizoen verbleef hij ofwel in Cascais ofwel in zijn appartement in Monaco. De F1 verloor gisteren zijn god. (WW)

Steekkaart Ayrton Senna

- **GEBOREN** op 21 maart 1960 in Sao Paulo

- **161 GROTE PRIJZEN:** 65 keer pole position, 19 snelste ronden tijdens de race, 41 GP-overwinningen, 3 keer wereldkampioen bij de rijders in 1988, 1990 en 1991

- **1984:** Debuut Formule 1 in de Grote Prijs van Brazilië met Toleman-Hart

- **1985:** 2 overwinningen (Portugal, België), 4de op het WK met 38 ptn. (Lotus-Renault Turbo)

- **1986:** 2 overwinningen (Spanje, Verenigde Staten), 4de op het WK met 55 ptn. (Lotus-Renault Turbo)

- **1987:** 2 overwinningen (Monaco, Verenigde Staten), 3de op het WK met 57 ptn. (Lotus-Honda Turbo)

- **1988:** 8 overwinningen (San Marino, Canada, Verenigde Staten, Groot-Brittannië, Duitsland, Hongarije, België, Japan), wereldkampioen met 90 ptn. (McLaren-Honda Turbo)

- **1989:** 6 overwinningen (San Marino, Monaco, Mexico, Duitsland, België, Spanje), 2de op het WK met 60 ptn. (McLaren-Honda Atmo)

- **1990:** 6 overwinningen (Verenigde Staten, Monaco, Canada, Duitsland, België, Italië), wereldkampioen met 78 ptn. (McLaren-Honda Atmo)

- **1991:** 7 overwinningen (Verenigde Staten, Brazilië, San Marino, Monaco, Hongarije, België, Australië), wereldkampioen met 96 ptn. (McLaren-Honda Atmo)

- **1992:** 3 overwinningen (Monaco, Hongarije, Italië), 4de op het WK met 50 ptn. (McLaren-Honda Atmo)

- **1993:** 5 overwinningen (Brazilië, Europa, Monaco, Japan, Australië), 2de op het WK met 73 ptn. (McLaren-Ford Atmo)

- **1994:** Brazilië (opgegeven), Pacific (opgegeven), San Marino (ongeval). (Williams-Renault Atmo)

Onverantwoord

Er gebeurden de jongste jaren nog ettelijke dodelijke ongevallen in de autosport, maar de Formule 1-races bleven twaalf jaar lang gespaard van fatale klappen. Dat was in grote mate te danken aan de doorgedreven veiligheidsvoorzieningen die de internationale automobielfederatie (FISA), voornamelijk na de dodelijke crashes van Ricardo Paletti en Gilles Villeneuve in 1982, circuits en wagens oplegde.

De bedoeling was edel: veiliger en ook trager rijden om dodelijke crashes te vermijden. Dat was gerekend zonder topteams als Williams en McLaren, die met jaarbudgetten van vijf miljard en meer topingenieurs aantrokken die de meest geavanceerde spits-technologie aanwendden om hun wagens wel veiliger maar zeker niet trager op de hertekende circuits te laten razen. Boliden schoven nog wel tegen onnoemlijke snelheden spectaculair uit de bocht, maar werden door gras,

zand, grind en vangrails opgevangen. Als ze dan toch al eens tegen elkaar of tegen een betonnen muur aanknalden, of zelfs in brand vlogen, kwam de rijder er als bij wonder zonder al te zware of althans blijvende ernstige verwondingen van af. Hij zat immers — getooid in een perfect functionerend brandwerend pak — in zijn gepantserde overlevingscel, een soort kooi in koolstofvezel die tegen de vreselijkste klappen bestand was. Zo dacht men althans. En als het echt nodig was, waren biezonder efficiënt optredende reddingsploegen binnen enkele seconden op de plaats van het onheil. De Formule 1 leek wel immuun geworden voor ongevallen met dodelijke afloop.

Volgens velen, ook in het Formule 1-circuit, gebeurde dat evenwel met meer geluk dan wijsheid en lag een fatale klap op de loer. De FISA zag in hen blijkbaar alleen maar onheilspro-

feten, want de hoogste autosportinstanties voerden vóór de start van het seizoen 1994 enkele maatregelen in die racers en de mecaniciens in de pits de wenkbrauwen deed fronsen, omdat ze zware risico's inhielden voor hun lijf en leden. De bedoeling was, het verloop van de races boeiender en spectaculairder te maken, want door het verpletterend overwicht van één of twee teams en — hoe cynisch dit ook klinkt — allicht ook wel door het uitblijven van spectaculaire zware crashes, waren de Formule 1-kijkcijfers over heel de wereld danig teruggelopen.

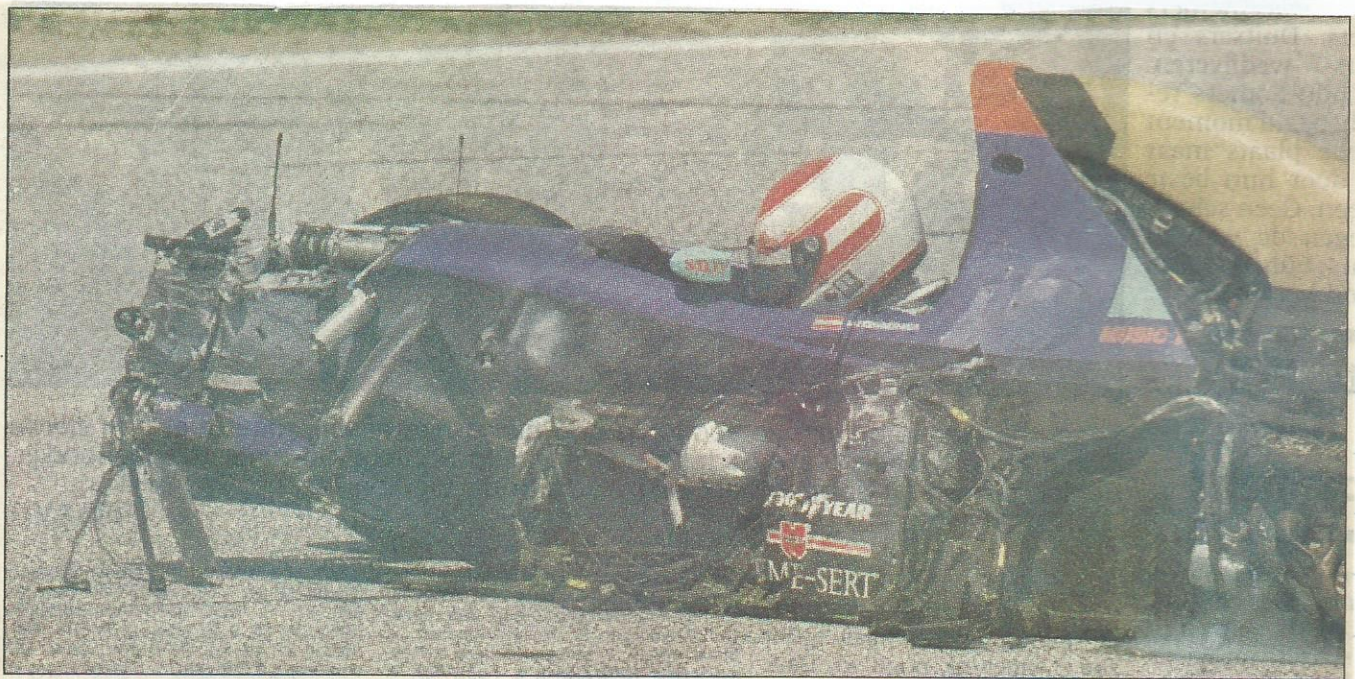
Om het spectaculaire binnen- en buitenrijden van de pits te bevorderen, werden weer tankstops ingelast. Dat de mecaniciens om de haverklap konden omvergereden worden — zoals gisteren bewezen — en dat het biezonder riskant is in tien seconden tot 120 liter brandstof in haast kokende wagens te stuwen,

was de hoge heren blijkbaar geen zorg.

Daarbij werden enkele dure veiligheidssnufjes die enkel Williams, McLaren en Benetton nog konden betalen, afgevoerd. Zo konden de rijders hun stuurvaardigheid beter demonstreren en werd qua technische uitrusting de kloof tussen de rijke en minder rijke renstallen wat smaller. Dat bij voorbeeld ook de volautomatische versnellingsbak en het ABS-remsysteem verboden werden, is op z'n minst merkwaardig, zelfs onverantwoord. In discussies rond zin en onzin van de Formule 1 wordt door de voorstanders dikwijls het argument aangevoerd, dat uw en mijn personenwagen er in de loop van de jaren sterker, veiliger en comfortabeler op werd dank zij toepassingen die in de Formule 1 in extreme omstandigheden werden uitgetest. Nu steeds meer met ABS uitgeruste personenwagens op onze wegen rondrijden,

schaffen ze die in het miljardenwereldje van de Formule 1 af. Van een airbag is totaal geen sprake in een Formule 1-bolide. Begrijpe wie kan.

De spectaculaire, dramatische crashes van vrijdag, zaterdag en zondag zijn allicht net zo goed het gevolg van de overmoed van de rijders die zich in hun overlevingscel onkwetsbaar wanen, als van de recente maatregelen. Of misschien is alles gewoon terug te brengen tot een konstruktie- of montagefout. Het doet er allemaal weinig toe. Als race-wagens zo opgevat zijn dat rijders haast uitgenodigd worden om onverantwoorde risico's te nemen of de dood ingejaagd worden door een of ander loskomend onderdeel van de wagen, schort er duidelijk veel aan de Formule 1, vooral als men daarbij bedenkt dat ze zelfs niet kunnen terugvallen op de veiligheidsuitrusting van een modale gezinswagen.



De 31-jarige Oostenrijker Roland Ratzenberger zit levenloos in zijn Simtek-Ford nadat hij tijdens de oefenritten tegen het beton knalde. (Foto Ap)

Zwartste weekeinde van 34 jaar F1 in Imola

Twée doden in een etmaal

Een ondoordachte, drastische reglementswijziging, met het weer invoeren van verplichte tankbeurten, heeft de dood opnieuw laten binnensluipen in de Formule 1. Zaterdag verongelukte de 31-jarige Oostenrijker Roland Ratzenberger tijdens de training voor zijn tweede GP. De voorvleugel van zijn Simtek-Ford brak af en de bolide ramde tegen 300 km/u. de

muur. Een dag voordien had de dood al een verwittiging gestuurd door Barichello even snel tegen de muur te kwakken. Maar die bracht het er levend af.

"Ayrton reed naar mijn gevoel heel nerveus, en in de Tamburello-bocht, waar we plankgas, t.t.z. tegen 300 à 323 km/u. doorgaan had hij een ronde voordien blijkbaar al last om zijn auto in de hand te houden. Zijn bochtgedrag was anders dan ik gewoon was te zien. Ik kan het weten want ik heb honderden kilometers achter hem aangejaagd. Ik stond

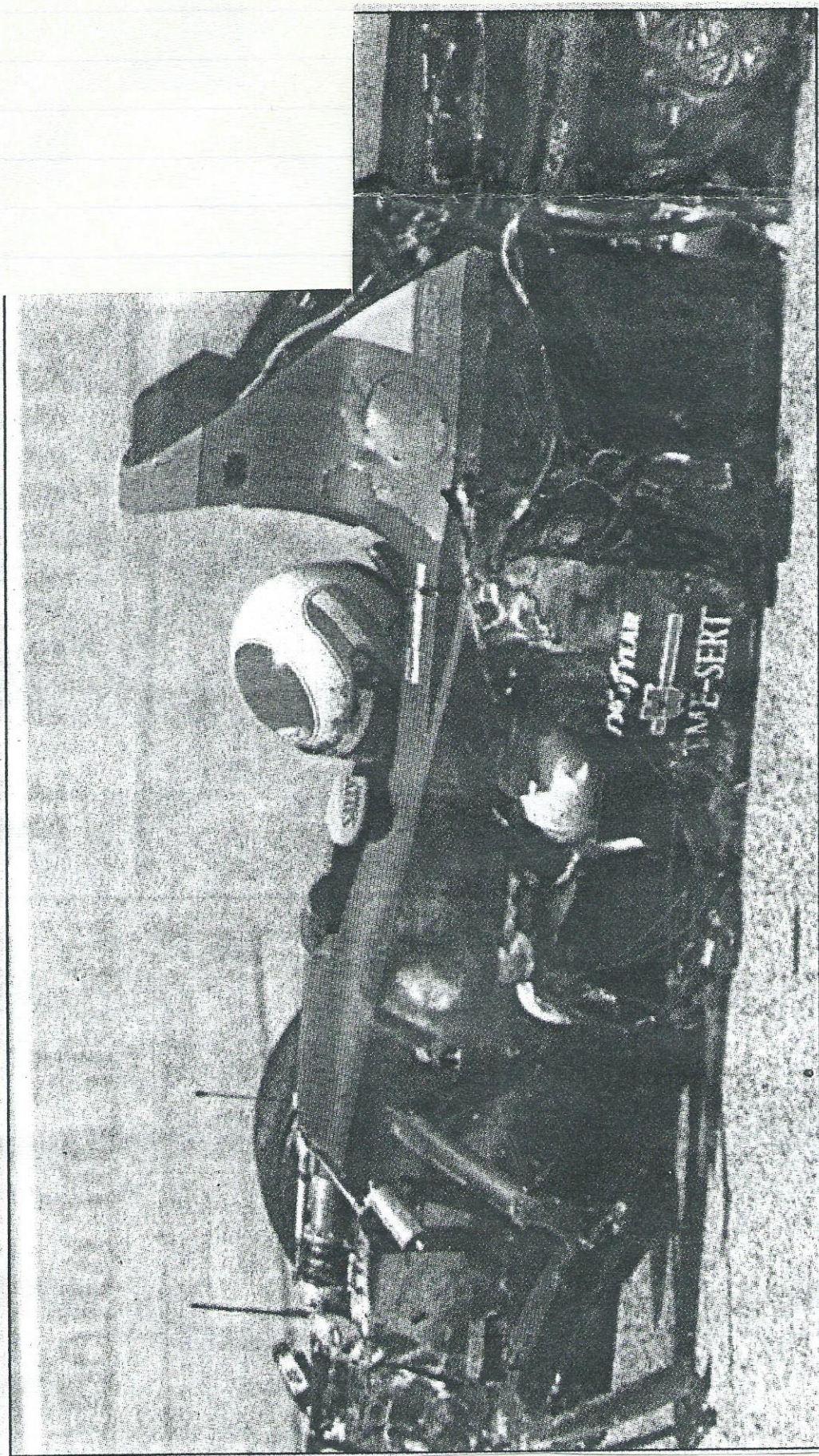
aan de grond genageld toen ik hem rechtdoor zag gaan en de brokstukken van de Williams rond mijn auto vlogen", vertelde Michael Schumacher.

Vier minuten zat Senna, zwaar gewond, in de auto. Het duurde overigens lang eer de reddingsploeg ter plaatse was. Eens de Braziliaan uit de auto slaagde professor Syd Watkins erin de ademhaling weer op gang te brengen, want er bleek ook een hartstilstand te zijn. De groene grasstrook naast het kleverige zwarte asfalt kleurde rood. Senna bloedde leeg. Met man en macht werd voor zijn



leven gevochten. Niemand kon geloven dat het zo erg was. Niemand kon geloven dat de 34-jarige Braziliaanse gentleman zou sterven. Want met hem sterft ook de Formule 1 voor een lange tijd. Heel Imola ging gebukt onder de onmacht tegenover de dood.

Maar zoals Gérard Saillant, de professor die nu Jean Alesi reanimeert voor de GP van Monaco, het in een interview zei: "Als chirurg kunnen we veel, maar de wil van de natuur kunnen ombuigen is geen mens gegeven."



Roland Ratzemberger vloog uit de bocht en kwam in een verhakeld vehikel klinisch dood tot stilstand. Alle verdere hulp bleef vruchteloos.



Dit bleef van Ayrton Senna's wagen over na diens crash tegen een muur tegen 300 km. per uur.

3/5/1994

Senna's
vriendin:

"Hij had een voor- gevoel"

Auto

Ontzettend veel reacties op het tragisch overlijden van de F1-piloten Senna en Ratzenberger. Herhaaldelijk werd ook zijn zijn vriendin Adriana Galliste geciteerd, met wie hij zaterdagavond nog getelefoneerd had. Volgens een uitzending van de Braziliaanse radio Globo zat Senna diep in de put. Mentaal aangeslagen. Onder de indruk van de fatale crash van Ratzenberger. "Hij had een bang voorgevoel. Zijn moraal zat op een dieptepunt. Hij sprak zelfs over stoppen", liet Adriana weten. Enkele uren later was hij dood.

Milton Senna, de vader van Ayrton Senna, werd bij de aankondiging van de klinische dood van zijn zoon getroffen door een beroerte en per heli-copter naar een ziekenhuis in Sao Paulo overgebracht. Zondagavond meldde dokter Paulo Borges dat zijn "toestand niet meer zorgwekkend is". De ouders van Senna zagen het ongeval van hun zoon rechtstreeks op TV. Ze volgden de race op hun landgoed Dois Lagos in Tatui, op 150 kilometer van Sao Paulo. Deze plaats was het lievelingsoord van Ayrton om uit te rusten van de stress van de formule 1.

In Sao Paulo, de woonplaats van het slachtoffer, drumden de bewoners samen rond tv en radio. In gespannen en angstige afwachting van berichten uit Bologna. Ayrton Senna da Silva was al bij zijn leven een legende. De autocoureur was populairder dan voetbalster Pelé. Een stripverhaal met de titel Seninha (kleine Senna) kende een oplage van meer dan honderdduizend exemplaren. Voor zijn landgenoten blijft hij een nationale held.

Ook het getuigenis van Michael Schumacher, die tijdens de race in tweede stelling reed, werd aandachtig aanhoord. Hij had bemerkt dat Senna's bolide met het achterstevan herhaald tegen de golvende piste aansloeg.

De rechtbank van Bologna legde op last van het parket beslag op de Williams-Renault FW-16 waarin Ayrton Senna zondag omkwam en beval een autopsie op de verongelukte piloten Ayrton Senna en de Oostenrijker Roland Ratzenberger. De Williams werd verzegeld in een stand van de autobaan, net als de Simtek van Ratzenberger. Het onderzoek moet duidelijk maken of het ongeval van Senna te wijten is aan een technisch mankement van de éénzitter. De lijk-schouwing op Senna zou dinsdagmorgen doorgaan. Het stoffelijk overschot zou dus niet voor dinsdagavond naar Brazilië kunnen overgebracht worden.

Vijfvoudig wereldkampioen Fangio was erg aangedaan. "Het is verschrikkelijk." Fangio schakelde onmiddellijk na het ongeval het TV-toestel uit. De omgeving had de 82-jarige Argentijn uren na het bekend worden van het overlijden nog niet op de hoogte gebracht om hem te sparen voor de schok. De gezondheidstoestand van de legendarische piloot is precair.

En het orkest speelde verder

Het cynisme van een door commercie en geld opgefokte kunstmatige wereld als die van de Formule 1 is het afgelopen weekeinde nog maar eens pijnlijk duidelijk geworden.

Roland Ratzenberger sterft in de Gilles Villeneuve-bocht, genoemd naar de coureur die in '82 het leven liet, na een smak van bolide op beton. Jammer maar helaas. Het 'feest' moet doorgaan. Want wie was nu in hemelsnaam Roland Ratzenberger? Een nobele onbekende Oostenrijker die zich net als zovele anderen via een kleine renstal een vaste stek bij de grootgeldverdieners van het circuit wilde veroveren. Even de hinderlijke brokstukken van de omloop vegen en de motoren kunnen weer proefdraaien. De enige die zich zorgen maakte was drievoudig wereldkampioen Ayrton Senna. 's Vrijdags was hij al bezorgd gaan informeren naar de gezondheidstoestand van Rubens Barrichello die het 'zwarte weekend' inzette en aan zijn konfrontatie met het beton enkel een gebroken neus overhield. Senna ging zijn landgenoot en kollega moed inspreken in het ziekenhuis.

Senna ging later ook in de Gilles Villeneuve-bocht kijken hoe Ratzenberger in hemelsnaam zo'n doodsmak had kunnen maken. Hij, zo stelt zijn vriendin, had twijfels. Twijfels rond de veiligheid van de omloop. Hij maakte die kenbaar, maar in plaats van begrip kreeg de drievoudige wereldkampioen een officiële verwittiging omdat hij zich op hield op een plaats waar hij reglementair helemaal niet komen mocht. Het lijkt wel de kroniek van een aangekondigde dood. Het verhaal kent u. Senna kroop achter het stuur van zijn blauw-witte Williams-bolide, reed rechtdoor waar hij de bocht moest ingaan en overleefde de klap niet.

Supertalent

De F1-wereld reageerde geschokt maar ging tegelijkertijd onmiddellijk in het defensief. Geschokt, omdat het ditmaal over het kind der goden ging. De abso-

den verdiende en nog meer miljarden liet verdienen. De Braziliaan die elf jaar geleden blijk gaf van onvoorstelbaar rijtalent toen hij als debutant in het piepkleine Tolemanteam op een doordrenkt circuit van Monte Carlo de on-aantastbaar gewaande leider Alain Prost naar de kroon stak. De organisatoren vlagden de wedstrijd af net toen Senna het Franse monument kwam bedreigen. De Braziliaan heeft die beslissing nooit verteerd en dat resulteerde in een vete die ruim tien jaar zou duren.

"Wat ik het allerliefste doe is met een F1-wagen tot net aan de grens gaan", verklaarde Senna in een interview. "Het

ligt nu eenmaal in mijn aard om aan te vallen en tot het absolute uiterste te gaan. Natuurlijke agressiviteit die eruit moet als ik aan het stuur zit. Niet te bedwingen. Sterker dan mezelf."

De Braziliaan, teruggetrokken, godsvruchtig en — zo zeggen de meeste van zijn kollega's — een van de meest menselijke in het bikkelharte F1-wereldje, is gestorven op 'zijn' veld van eer. Als geen ander begaan met een vak dat sommigen nog steeds sport durven noemen. Voortdurend ijverend voor betere veiligheidsmaatregelen, maar vooral in al zijn vezels verslaafd aan de kick die de snelheid van een F1-bolide blijkbaar verschaft. Senna had alles bewezen. Hij werd drie keer wereldkampioen, won 41 Grote Prijzen en haalde meer pole-positions dan wie ook in de F1-geschiedenis. De Braziliaan had niets meer te winnen maar toch stapte hij vorige zondag zijn bolide in.

Hij had rustig thuis op zijn ranch in Brazilië of in zijn optrekkje in Monte Carlo kunnen genieten van de miljarden die hij aan de roulette van de F1 heeft overgehouden. Of zich volledig aan de uitbouw van zijn florerend zakenimperium kunnen wijden. Maar Senna was sinds zijn vierde verjaardag, toen hij

later leefde en werkte Ayrton al volop naar een loopbaan als professioneel autocoureur. Net als zijn illustere voorgangers Emerson Fittipaldi en Nelson Piquet doorliep hij in sneltreinvaart alle stadia van de autowereld. Een supertalent, daar was iedereen het over eens, met een rijstijl die zich kenmerkte door een onvoorstelbare dosis agressiviteit. In '78 meldde hij zich in de wereld waar hij altijd had willen zijn. In het walhalla van de automobielsport. Het ging goed, schitterend zelfs, tot het, die zondag in Italië, bijna onvermijdelijk, misliep.

Boutsen

"Ik ben er helemaal absoluut kapot van", liet Thierry Boutsen weten. "Ayrton was een van mijn beste vrienden. Nu is hij weg. Als piloot zonder twijfel de allerbeste van zijn generatie. Als mens steeds bekommerd om de anderen. Ik was een van de weinigen die hem echt als mens heeft gekend. Ayrton was intelligent. Verstandiger dan de meeste rijders in het circuit. Hij zou met bijna elke wagen de beste geweest zijn."

"Dat er met de veiligheid vanalles aan het mislopen was in de F1 wist ik allang. Dat is trouwens een van de redenen waarom ik eruit ben gestapt. De auto's gaan te snel. Veel te snel. Er werd wel iets aan gedaan, maar het heeft niet geholpen. In elk geval moet er nu dringend wat gebeuren."

Voor een andere Belg, Roland Bruynse-raede (starter en belast met de veiligheidscontrole), is het nog te vroeg om uitspraken te doen over het hoe en waarom van de ongevallen van Ratzenberger en Senna. Wachten op de officiële uitleg van de FIA heet het.

"Zo'n zwart weekeinde heb ik nog nooit meegemaakt in de acht jaar dat ik in de Formule 1 zit", zegt hij. "Ayrton Senna was een goede vriend en zijn dood heeft me diep geschokt. Schuldig of verantwoordelijk voor de ongevallen voel ik me niet. Alles werd gedaan om veiligheid van rijders en toeschouwers te waarborgen. Het is een hele tijd goed gegaan. Misschien hebben we daardoor een beetje de risico's, het gevaar, uit het oog verloren."

Voor veel sentiment is in de F1-wereld duidelijk geen plaats. 'The show must go on' liet Niki Lauda, zelf voor het leven verminkt door een crash, zich zondagavond ontvallen. "De rijders weten waar ze mee bezig zijn."

waren zijn kollega's hun Grote Prijs aan het afwerken. Het toont het kille van de F1-wereld. Geld en commercie ter wille is vrijwel alles geoorloofd. Nu er twee doden zijn gaat men zich beraden over de snelheid van de wagens. Maar, of men het nu al dan niet ontkent, het spektakel zit precies in die snelheid. Het F1-publiek is verzot op de door bochten scheurende en, en dus onvermijdelijk ook af en toe uitvliegende, bolides. Spektakel in de arena. Met roem en aanzien voor de gladiatoren. Tot ze zelf worden afgeslacht.



Voor de start van een Grand Prix aanroept Ayrton Senna de goden. Zondag lieten die hun 'godenkind' in de steek.

Een betonnen muur of de risico's van het vak

Twee doden brengen discussie over veiligheid in de F1 in een stroomversnelling

De F1-wereld bezint zich na de dodelijke ongevallen van Senna en Ratzenberger over de veiligheid op en rond de circuits. De discussie bevat voorlopig nog altijd meer vragen dan antwoorden.

Met de dodelijke ongevallen van de F1-coureurs Ayrton Senna en Roland Ratzenberger, die vorig weekeinde op het circuit van Imola verongelukten, komt het debat over de veiligheid onvermijdelijk in een stroomversnelling. De vraag blijft of de reden van het zwarte week-einde ligt in een opeenstapeling van noodlottige toevalligheden of eerder moet gezocht worden in een gebrekkige veiligheid van het circuit en de bolides.

Het is twaalf jaar geleden dat de F1-wereld nog zo getroffen werd. 1982 sloot een dramatische periode af met tien dodelijke slachtoffers in twaalf jaar tijd. Vanaf 1954, het begin van de Grote Prijzen, tot toen telde men 23 F1-rijders die op de circuits de dood vonden.

Sindsdien is er enorm veel geïnvesteerd in veiligheid. De ene reglementswijziging volgde de andere op, in de hoop de veiligheid op de circuits en in de wagens te verhogen. Verplichte verticale en horizontale crashtests, vermindering van de oppervlakte van de zijvleugels en de cockpit verplicht gemaakt uit koolstofvezel zijn enkele sprekende voorbeelden. De meest fundamentele veranderingen kwamen echter van de spits technologie. Remmen die op amper 100 meter de wagen meer dan 250 km per uur doen verliezen. Daarnaast een ABS-systeem, airbags, anti-slipbanden, actieve ophanging en bijna volautomatische versnellingsbakken. De F1-bolide zat vol hoogtechnologische snuffjes ten dienste van de coureur, boordcomputer inkluis.

'Te veel is trop en trop is te veel', moeten de F1-bonzen — Bernard Ecclestone, commercieel directeur van de F1 en Max Mosley,

de voorzitter van de FIA (de internationale automobielfederatie) — gedacht hebben bij hun meest recente reglementswijziging, die voor het eerst dit seizoen werd toegepast. Veel van de geïntroduceerde technologie werd verboden. De coureur en het spektakel dienden weer op de eerste plaats te komen. De meest controversiële maatregel betrof wellicht de herinvoering van de pitstops voor brandstofbevoorrading. Die was omwille van veiligheidsmaatregelen — o paradoks — in 1984 afgevoerd.

De gedachtengang van Mosley en Ecclestone was simpel: de F1-sport was door de invoering van zoveel technologie saai geworden. De overheersing van de McLarens en een enkele Williams te groot. Door hun maatregelen zou de coureur weer de heldenrol van de kille technologie overnemen. Die stelling werd al vanaf het begin van het nieuwe F1-seizoen hevig gekontesteerd.

Technisch defekt

Het is meer dan onzeker of de dood van een ervaren piloot als Ayrton Senna te wijten is aan de nieuwste regels. Een technisch defekt, waardoor hij volledig de controle over zijn wagen verloor en tegen bijna 300 km/u. tegen een betonnen muur knalde, kon niet door een ingebouwd veiligheidssysteem worden vermeden. Alhoewel men zich kan afvragen

of bijvoorbeeld een airbag misschien de gevolgen had kunnen beperken.

De snelheid waarmee Senna de Tamburellobocht uitvloog doet dan weer vragen rijzen naar dat aspect van de veiligheid. De wagens mogen dan wel solider geworden zijn, de snelheid is in al die jaren omhoog gegaan. Ondanks de snelheidstemperende maatregelen. Men ging trager de bochten in — dankzij de remmen —, maar dat 'verlies' werd echter altijd goedgemaakt in de rechte stukken. Snelheden van 300 km/u. en meer zijn geen uitzonderingen op de circuits.

Circuit

De betonnen muur. Velen hebben zich na het ongeval van Senna afgevraagd hoe het toch in hemelsnaam mogelijk was dat er zich geen enkele andere opvangende barrière tussen de crashende wagen bevond. Geen zandbak, geen stobalen, geen vangrails, enkel een dodelijke betonnen muur. Tekenend en tegelijkertijd wraakroepend voor de F1-organisatie is dat het probleem met de piste van Imola gekend is. Er is op geen enkel moment rekening gehouden met een technisch defekt waardoor een bolide de beruchte bocht zou kunnen uitvliegen. Hier kan alvast een beschuldigende vinger worden uitgestoken. Te meer omdat bij de nieuw gebouwde circuits alles in het werk werd

gesteld om de veiligheid rond het circuit optimaal te verzekeren. De oude en vooral stedelijke circuits — zoals die van de over twee weken te houden GP van Monaco — blijken grote risico's met zich mee te brengen. Senna, die zich zaterdag na de dood van zijn kollega Ratzenberger naar de plaats van het ongeval begaf, was er niet gerust in. Hij probeerde te begrijpen hoe zo iets mogelijk was. Van de organisatoren kreeg hij zondagmorgen een officiële brief met de verwittiging dat hij ter zake geen bevoegd persoon was. Een paar uur later was hij dood.

Wat nu?

Er moet iets gebeuren. Daar is iedere betrokkene het over eens. Enkel wat, blijft een vaag vraagteken. Een aantal coureurs — o.a. Schumacher en Prost — hebben in een eerste reactie opgeroepen om zich te verenigen en op te komen voor meer veiligheid om erger te voorkomen. Over de recente maatregelen van Ecclestone en Mosley blijft de controverse verder woeden. Een enkele vinger wijst in de richting van de commerciële belangen die de sportieve volkomen overvleugeld hebben (zie 'Miljardendans' op p. 20). Investeren in veiligheid, niet in spektakel, lijkt hier de duidelijke boodschap.

Tenslotte nog deze stelling ter overweging: de verhoogde technologische veiligheid brengt onveiligheid met zich mee. Een coureur waant zich door de hi-tech snuffjes en de weinige dramatische ongelukken van de afgelopen tien jaar als ongenaakbaar voor de dood. Het psychologisch gevoel van onbegrensde veiligheid kan wel eens roekeloosheid stimuleren. De periode van twaalf jaar zonder dodelijke slachtoffers wordt dan een ongelooflijke én oogverblindende toevalstreffer. En dat is wellicht de enige positieve noot van dit dramatisch verhaal. Hopelijk beseft de F1-wereld nu dat een coureur — zoals ieder mens — een eeuwig fragiel

WAT BESCHERMT F1-COUREURS?

De hi-tech veiligheidsvoorzieningen op de F1-bolides hebben het leven van Rubens Baricello gered toen zijn wagen tijdens de kwalificatieritten van vorige vrijdag tegen ongeveer 200 km per uur crashte

Overlevingscel uit koolstofvezel omsluit coureur en benzinetank

Benzinetank gemaakt uit onscheurbaar rubber

Achterspoiler 100 mm naar voor verlegd

Schokabsorberende neuskegel

100 mm kleinere voorspoiler

Pedalen achter de voorwielas

Bekleding zijkant 25 mm verhoogd

Vuurbestendige benzine- en olieleidingen



REUTER

DE VEILIGHEID VAN DE F1-COUREURS

Overal in drie lagen gemaakt uit onbrandbaar materiaal

Epauletten om vastzittende coureurs uit de wagen te trekken

Vuurbestendige benzineleidingen

Zijn verbonden met de scheurbestendige rubberen benzinetank om het brandrisico te weren

Rolstang

Beschermt de coureur als de wagen overkop gaat

Luchttoevoer

Voorziet de coureur van lucht in geval van nood

Brandblusapparaten

Bij brand sproeien twee blusapparaten schuim naar de coureur en de motor

Zespuntsveiligheidsgordel

Deze veiligheidsgordel is op zes punten met de bolide verbonden. In geval van nood kan de coureur hem dadelijk losmaken.

Demonteerbaar stuurwiel

Vergemakelijkt het in- en uitstappen

Hand-schoen met anti-sliplaag

REUTER

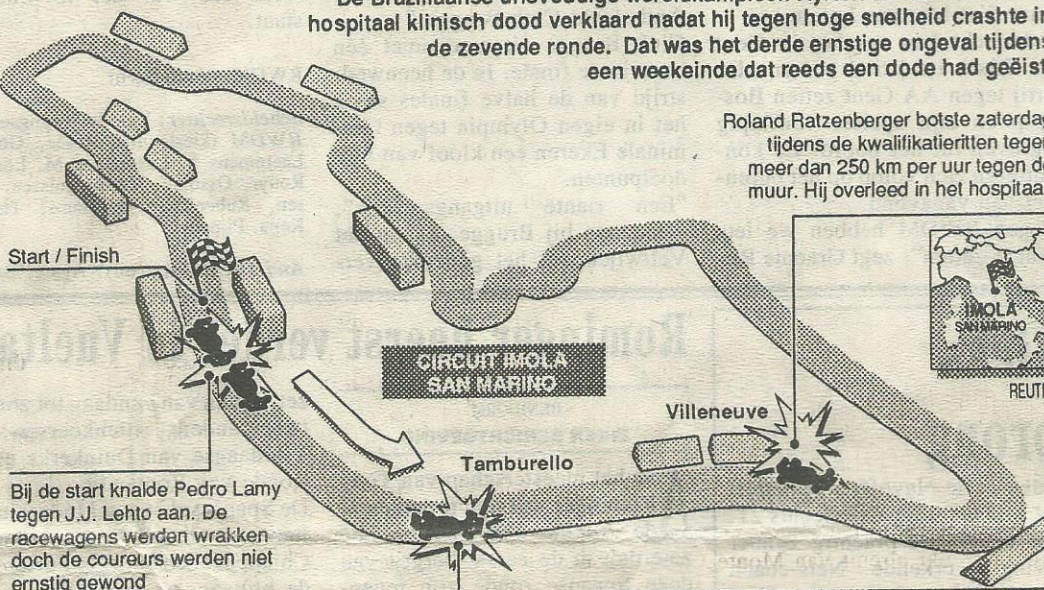


Het centrale gedeelte van de bolide is gemaakt uit koolstofvezel en zo gekonstrueerd dat de wagen hier crashbestendig is

GP SAN MARINO EIST TWEE LEVENS

De Braziliaanse drievoudige wereldkampioen Ayrton Senna werd in het hospitaal klinisch dood verklaard nadat hij tegen hoge snelheid crashte in de zevende ronde. Dat was het derde ernstige ongeval tijdens een weekeinde dat reeds een dode had geëist.

Roland Ratzenberger botste zaterdag tijdens de kwalificatieritten tegen meer dan 250 km per uur tegen de muur. Hij overleed in het hospitaal



Bij de start knalde Pedro Lamy tegen J.J. Lehto aan. De racewagens werden wrakken doch de coureurs werden niet ernstig gewond



J.J. Lehto

Pedro Lamy

Ayrton Senna

Ayrton Senna crashte tegen bijna 300 km per uur in de zevende ronde. Hij kreeg medische hulp naast de baan alvorens men hem per helikopter overvloog naar de intensive care van het Maggiorehospitaal in Bologna



REUTER

'Praten over zekerheid in F1 is puur cynisme'

Pers schreeuwt om meer veiligheid

In de internationale pers weerklinkt na de twee F1-doden van het voorbije weekeinde vooral de roep om meer veiligheidsmaatregelen op en naast de circuits. De konklusie van de gespecialiseerde bladen is eensluidend. Er moet zo snel mogelijk paal en perk worden gesteld aan de supersnelle omlopen en de bijna ongelimiteerde snelheden die de hedendaagse F1-bolides halen.

"De Internationale Autosportfederatie (FIA) moet nu snel met passende antwoorden komen om de sport opnieuw veilig te maken. Anders moet de hele sporttak meteen verboden worden", titelde het Nederlandse *Algemeen Dagblad* bijzonder scherp. De gezaghebbende Franse sportkrant *L'Equipe* noemde Ayrton Senna een 'gentleman'. "Nu hij er niet meer is... lijkt het WK 1994 afgelopen."

Sommige Italiaanse kranten kwamen met extra-edities uit omdat er de dag na 1 mei op het schiereiland normaal geen kranten verschijnen. "Ze hebben Senna gedood", schrijft de *Corriere dello Sport*. Het Romeins dagblad legt de nadruk op de zware veiligheidsproblemen. "Een van de grootste coureurs van onze tijd sterft in Imola. Maar het noodlot is niet de enige verantwoordelijke. De ironie van het lot is dat Ayrton Senna zélf de risico's als gevolg van de nieuwe reglementen aan de kaak had gesteld."

De onbeheersbare snelheden stuiten overal op felle kritiek. "Het gepraat over zekerheid, bij snelheden van 300 km per uur, is puur cynisme. Maar zo cynisch is de Formule 1 nu eenmaal. Als het moet — zoals

Imola aantoon — gaat ze over lijken. Het is de hoogste tijd dat die trend wordt afgebroken", eist *Die Presse* in Wenen.

De Nederlandse *De Telegraaf* sluit zich daarbij aan. "De grens is bereikt." Het Zweedse *Sydsvenska Dagbladet* duidt ook de piloten als medeverantwoordelijken aan. "Zij zijn gevangen van miljardenprojecten waarin men risico's aangaat om de snelste wagen te bouwen. Ayrton Senna kende de regels van het spel. Er moeten mannen aan het stuur zitten die bereid zijn met de dood te spelen om de technische ontwikkelingen zinvol te maken. Ze worden er biezonder goed voor betaald. De gemotoriseerde sporten kunnen een onbarmhartige roulette worden." Het Zwitserse *Der Bund* geeft er de organisatoren van de Grote Prijs van San Marino onbarmhartig van langs. "Ratzenbergers dood volstond niet om de race af te gelasten. Ook het ongeval van Senna bleek nog onvoldoende om de wedstrijd af te breken. Het gedrag van de organisatoren mag als gewetenloos omschreven worden", aldus het blad. "Maar dat is blijkbaar inherent aan deze onderneming." De Braziliaanse kranten besteden vanzelfsprekend massaal aandacht aan de tragedie van Imola. Voor *O Globo* zal de zondagmorgen voortaan droevig gestemd zijn, want "Senna, het grootste sportdool van het Braziliaanse volk, is gestorven". Meerdere kranten citeren Senna's vriendin Adriane Galisteu die stelde dat Ayrton Senna een voorgevoel had en eigenlijk liever niet wou rijden in Imola na het dodelijk ongeval van Ratzenberger.

De miljardendans van de F1

Dat de Formule-1 *big business* is, verwondert niemand. Maar hoe groot groot is bewijzen volgende cijfers. Per jaar besteden de konstruktoren omgerekend zo'n 3 miljard 600 miljoen (3.600.000.000) aan hun bolides. De organisatoren beschikken over ruim honderd miljoen frank om de races in perfecte banen te leiden.

Over de lonen van de F1-piloten wordt in alle talen gezwezen, maar zelfs een klein kind kan vermoeden dat ze er meer dan warmpjes bij lopen. Het nonchalant spuiten met de overdadig aanwezige champagne na een Grand-Prix overwinning kan als symbool staan voor de F1-wereld van geld, glorie en glitter. De uitgaven worden ruim gekompenseerd worden door riant sponsorkontrakten, TV-rechten en ticketverkoop. Bij de Grote Prijs van San Marino, zondag, waren honderdduizend toeschouwers getuige van de dodelijke crash van Senna. Miljoenen TV-kijkers — waaronder de ouders van Senna — konden meekijken via televisie. Na een onderbreking van driekwartier werd de wedstrijd verder gezet. *The show must go on.*

De miljardencarroussel stopt voor niemand.

Vader Senna getroffen door een beroerte

Milton Senna, de vader van Ayrton Senna, werd bij de aankondiging van de klinische dood van zijn zoon getroffen door een beroerte. Hij werd per helikopter naar een ziekenhuis in Sao Paulo overgebracht. Zondagavond meldde men dat zijn toestand niet meer zorgwekkend is.

De ouders van Ayrton Senna zagen het ongeval van hun zoon rechtstreeks op televisie. Ze volgden de race op hun landgoed in Tatui, het lievelingsoord van Ayrton Senna om uit te rusten van de stress van de Formule 1. Ze werden er ook op de hoogte gebracht van de crash via een telefoontje van hun andere zoon Leopoldo, die de wedstrijd in Italië volgde.

Direkt na het bericht vertrok Ayrtons moeder in een helikopter naar Sao Paulo. Haar echtgenoot, met een linkerbeen in het gips na een huiselijk ongeval, besliste om op de ranch te blijven. Twee uur later, toen de media de klinische dood omriepen, werd Milton Senna getroffen door een beroerte. Inderhaast werd een arts opgeroepen.

'Brazilië is een held kwijtgeraakt'

President Itamar Franco kondigt drie dagen van nationale rouw af

Na het bekendmaken van de dood van Ayrton Senna ging een ware schokgolf door Brazilië. De drievoudige wereldkampioen was het lievelingskind van Sao Paulo. Voor miljoenen Brazilianen hét symbool van hoop en welslagen.

In een officieel communiqué stelde president Itamar Franco dat "Brazilië een idool, een groot sportman, heeft verloren" en dat hij "samen met de natie de dood van een moedige jonge man betreurt". Als teken van respect werden drie dagen van nationale rouw afgekondigd. "Ik treur net als het hele land om de dood van een moedig man. We zijn een held kwijtgeraakt."

"Ten teken van rouw zullen alle vlaggen halfstok hangen. Alle officiële plechtigheden worden afgelast", deelde Franco mee. De Braziliaanse president stuurde de familie van Senna een rouwtelegram en gaf zijn ambassadeur in Italië de opdracht zich naar Bologna te begeven om de terugkeer van het lichaam van Senna naar Brazilië te bespoedigen.

Het staatshoofd stelde ook een vliegtuig ter beschikking van de familie met bestemming Europa. Adriana Galisteu, de vriendin van Senna, verbleef op het ogenblik van het ongeval in Portugal en reisde onmiddellijk af naar Bologna.

Het nationaal kongres van de Arbeiderspartij, dat zaterdag in Brasilia begon, werd meteen na het bekendmaken van de dramatische gebeurtenissen opgeschort. Luis Inacio 'Lula' da Silva, die zondag als officiële presidentskandidaat zou bekrachtigd worden voor de verkiezingen in oktober en november, beklemtoonde dat

"Brazilië een symbool en een droom heeft verloren. De dood van Ayrton Senna roept bij ons het gevoel op dat we meer solidair en genereuzer moeten zijn en dat het leven niet eeuwig is".

Ook andere kandidaten voor de

presidentsverkiezingen stelden dat "Brazilië een tragedie beleeft" en dat het land "een nationale schok ondergaat".

Alle tv-zenders en radiostations onderbraken hun programma's om het overlijden van de drievoudige wereldkampioen te melden. In Sao Paulo kwam de immense emotie het scherpst tot uiting aan de zetel van de supportersklub van Ayrton Senna. Honderden jongeren barsten in tranen uit toen de verslaggever van TV Globo —

zelf ook erg aangedaan — niets anders kon dan herhalen "Senna is dood". Tientallen fans groepten samen voor het schitterende landgoed van de familie Senna.

In de stadswijk waar Senna 34 jaar geleden werd geboren en waar hij een kantoor liet optrekken van waaruit zijn zakelijke belangen werden behartigd, begonnen bewoners na de aankondiging van het ongeval te bidden. In Rio werd het overlijden van Senna omgeroepen toen veel mensen

zich in de kerk bevonden. Kardinaal Dom Eugenio Salles, die voorging in Campo Grande, riep de gelovigen op tot ingetogenheid en gebed.

Gedurende al die tijd herhaalde de televisie onophoudelijk de tragische beelden van Imola.

Nelson Piquet, die in het Zuidbrasilianse Florianapolis deelnam aan een kartwedstrijd, was reeds aangeslagen door het ongeval van Rubens Barrichello vrijdag en de dood van de Oostenrijker Roland Ratzenberger, hét hoofdpunt van de zondagskranten. "Deze week staat onder een slecht gesternte", verklaarde de eveneens drievoudige wereldkampioen F1. "Het is een verlies voor de autosport en voor Brazilië."

Dat gevoel wordt algemeen gedeeld door de Braziliaanse bevolking die niet aarzelde om Ayrton Senna Da Silva als 'één van de weinige positieve beelden voor de buitenwereld' te erkennen.

Zondagavond werd op de verschillende televisiestations het merendeel van de zendtijd vrijgemaakt voor reacties van de modale Braziliaan. In alle grote steden was het patroon gelijklopend: enkel woorden van verdriet en konsternatie kwamen over de lippen van de vaak door emoties overmande ondervraagden.

Ook in de buurt van het medisch wetenschappelijk instituut in het Italiaanse Bologna, naar waar het stoffelijk overschot van de verongelukte F1-piloot werd overgebracht, was de verslagenheid erg groot. Tot midden in de nacht bleven tientallen supporters, een grote schare journalisten en fotografen de lijkwagen bij de toegangspoort opwachten.



'Brazilië heeft een idool, een groot sportman, verloren'

'Omdat alleen maar aan geld en spektakel wordt gedacht'

Het dodelijk weekeinde in de autosport heeft diepe sporen nagelaten in het nochtans bikkkelharde F1-wereldje. De dood van de Oostenrijker Roland Ratzenberger en vooral die van drievoudig wereldkampioen Ayrton Senna lokte tal van reacties uit. Bij de kollega-F1-rijders overheerst vooral een gevoel van onmacht en woede omdat ze in voor hen toch levensbelangrijke kwesties als veiligheid van wagens en circuits zelden worden gekonsulteed. De beslissingen worden over hun hoofden heen genomen door de konstruktoren en andere machthebbers in de wereld van de autosport.

Michael Schumacher, zondag nog winnaar van de 'Grote Prijs van de dood', riep op tot een kruistocht voor nieuwe veiligheidsmaatregelen. "We moeten allen lessen trekken uit wat is gebeurd. Er kan en moet een hoop verbeteren."

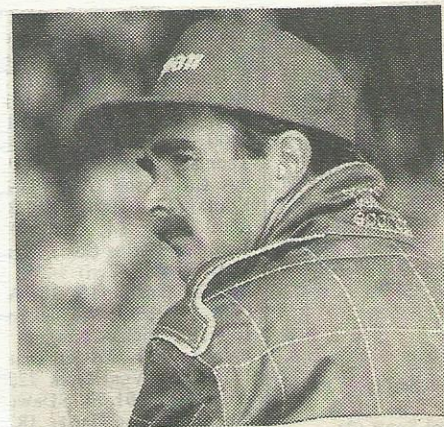
De dood van Ratzenberger tijdens de kwalifikatieritten was voor de piloten aanleiding om de veiligheid in vraag te stellen. Zelfs wijlen Ayrton Senna sprak hierover met Schumacher. "Het lag in de bedoeling een ontmoeting te organiseren in Monaco. Nu wil ik de zaken doen opschieten om maximale veiligheid te bekomen", verklaarde de Duitser na Senna's dood. De Benetton-rijder had daarover al een onderhoud met onze landgenoot Roland Bruynseraede,

Michele Alboreto: "Wij zijn de enigen die weten wat het is een racewagen tegen 300 kilometer per uur te besturen. Merkwaardig genoeg worden wij, de piloten, nooit gehoord."

Alain Prost: "Ondanks de drie zware ongevallen primeert de show. Er worden wijzigingen aan de wagens aangebracht, men sleutelt aan het reglement. Allemaal om het spektakel te verbeteren, om meer geld te verdienen."

Het enige waar niet aan wordt gesleuteld zijn maatregelen om de veiligheid van rijders en toeschouwers te verbeteren."

Juan Manuel Fangio: "Het is verschrikkelijk." Woorden van de vijfvoudige wereldkampioen Formule 1 nadat hij het nieuws op de televisie vernam. "Ik heb onmiddellijk mijn toestel afgezet. Ayrton Senna was als een zoon voor mij." Fangio's omgeving had de 82-jarige Argentijn uren na het bekend worden van het overlijden nog niet op de hoogte gebracht om hem te sparen voor deze schok. De gezondheidstoestand van de legendarische autocoureur is immers precair.



Nigel Mansell: "Ayrton en ik hebben samen de opwindendste races ooit betwist. Ik kan niet onder woorden brengen hoe groot dit verlies voor de autosport wel is. Ayrton laat een ontzettend grote leemte na. De omvang daarvan zal pas binnen een tijdje duidelijk worden."

Stirling Moss: "Hij was de grootste van zijn periode. Een echte racepilot. Ayrton Senna was pure 'magic'. Een echte tovenaars."

Sir Jack Brabham, reageerde als ex-piloot en als konstruktuer. "Ik ben treurig en diep getroffen door het verlies van de grootste piloot van de moderne F1-geschiedenis. De bolides moeten eindelijk trager gemaakt worden."

Ondanks een paar pogingen in die richting blijven de wagens steeds sneller gaan. Ik ben vrij zeker dat Senna geen fout heeft gemaakt. Er moet ergens een mechanisch probleem geweest zijn waardoor hij niet meer kon remmen. De meerderheid van de F1-fans heeft er absoluut geen benul van welke risico's er aan deze sport verbonden zijn."

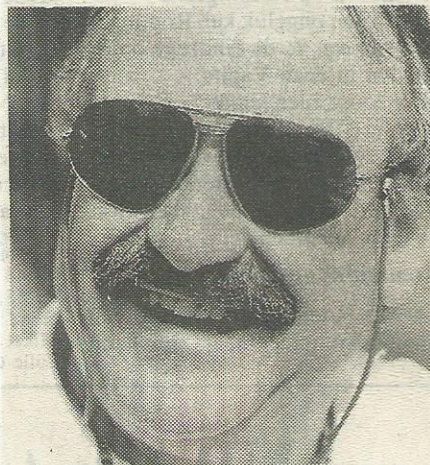


Jean-Marie Balestre: "Al die opmerkingen over gebrek aan veiligheid doen onrecht aan de capaciteiten van Senna", verklaarde de voormalige FIA- en FISA-baas. "Ayrton was de verpersoonlijking van pure passie."

"De laatste jaren werd de veiligheid verhoogd, maar ik werd verrast door het uiteenspatten van sommige elementen van de bolide van Senna. Het probleem van het grondeffect moet ook dringend onder de loep worden genomen."

Louis Schweitzer, voorzitter van Renault, verloor met Senna een van zijn grootste publicitaire troeven. "Spijt, diep medeleven en de doffe pijn van een zwaar verlies. Dat zijn de eerste emoties na het vernemen van het overlijden van Ayrton Senna. De twee doden van het afgelopen weekend drukken ons met de neus op de feiten. We moeten dringend optreden om zoveel mogelijk risico's uit te sluiten."

Federico Bendinelli, chef van het circuit in Imola: "Wat wij voor de veiligheid van de omloop konden doen hebben we gedaan. Alle maatregelen werden genomen. De veiligheid van Imola staat niet ter discussie."



Clay Regazzoni ex-F1-piloot en gedeeltelijk verlamd na een crash: "De veiligheid van de piloten is inderdaad verbeterd. Het probleem ligt bij de wagens zelf die steeds sneller en sneller worden. Het zijn echte doodskisten."

Konrad Schmidt, co-eigenaar van Simtek, de renstal waarvoor Roland Ratzenberger uitkwam: "De breuk van een linkervoorspoiler kan duizend en een oorzaken hebben. Het is niet omdat we een klein team zijn dat we een loopje nemen met de veiligheid van onze coureurs. Bij het verlaten van de pits was de vleugel vast gemonteerd. Bovendien scoorden wij bij de verplichte crashtests van de FIA het best. Na elke training worden de wagens grondig gecontroleerd."

Autopsie Senna sluit malaise vooraf uit

BOLOGNA (afp) — Ayrton Senna overleed aan de gevolgen van het ongeval, zondag tijdens de Grand Prix San Marino F1 op het circuit van Imola. Niet aan een voorafgaande malaise. Dat wees de autopsie op het lichaam van de Braziliaan uit. Sommige hypotheses suggereerden de mogelijkheid van een hartaanval als oorzaak van de crash. De Italiaanse wetsgeeneheren stelden vast dat de dood werd veroorzaakt door meervoudige verwondingen en een hartstilstand. Hun definitieve konklusies formuleren de Italiaanse specialisten wel pas over zestig dagen.

Onderzoek wegens doodslag tegen Imola

BOLOGNA (rtr) — De Italiaanse openbare aanklager opende dinsdag een juridisch onderzoek wegens doodslag tegen Federico Bendinelli, directeur van Sagis dat het circuit van Imola exploiteert. Volgens de Italiaanse wet worden verdachten in om het even welk onderzoek geïnformeerd dat ze onder verdenking staan zodat ze advocaten kunnen aantrekken. Dit betekent niet dat automatisch beschuldigingen worden geformuleerd. Sagis heeft advocaten aangesteld om het onderzoek te volgen. De firma is ervan overtuigd dat ze „volledig in overeenstemming met de sportieve en wettelijke vereisten heeft gehandeld” en drukte haar „diepe spijt” uit voor de doden.

Het Italiaanse persbureau ANSA verwacht onderzoeksstappen naar andere officials van Imola, de advocaten van de F1-teams van Williams en Simtek, helmfabrikant Bell en de Belgische race-directeur Roland Bruynseraede.

Staatsbegrafenis

RIO DE JANEIRO (dpa-rtr-afp) — Ayrton Senna krijgt in zijn vaderland een staatsbegrafenis. Het stoffelijke overschot van de F1-rijder werd gisteren naar Sao Paulo gebracht. Een smaldeel van de luchtmacht begeleidde het vliegtuig in het Braziliaanse luchtruim tot de landing.

Aansluitend wordt Senna in het deelstaatsparlement opgebaard. Naar verwachting willen duizenden Brazilianen de driefoudige wereldkampioen een laatste groet brengen. De teraardebestelling vindt donderdag om 11 uur (18 uur Belgische tijd) in intieme familiekring op de Morumbi-begraafplaats van Sao Paulo plaats. De bijzetting wordt opgeluisterd met 21 saluutschoten. Op de begrafenis verwacht men talrijke prominenten uit de autosportwereld. Senna's teambaas Frank Williams en de Braziliaanse autorijders Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet en Rubens Barichello begeleiden hun collega naar zijn laatste rustplaats.

De Braziliaanse president Itamar Franco kende Senna postuum de nationale orde van verdienste, de hoogste Braziliaanse onderscheiding, toe.

Mosley: „Veiligheid interesseert renners niet”

LONDON (ap) — Max Mosley, als voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA) ook verantwoordelijk voor het WK Formule 1, blijft zich na de dramatische Grand Prix verdedigen met ondiplomatisch eerlijke uitspraken. „De renners zijn alleen geïnteresseerd in de snelste wagen, niet in veiligheid. Als je een rijder laat kiezen tussen twee wagens waarvan de eerste een veilige en de tweede een kreng, maar vijf seconden sneller, opteert hij onvoorwaardelijk voor de tweede.”

Mosley vindt ook dat het behoud van de actieve ophanging het ongeval van Senna niet had voorkomen. „Het doel van actieve ophanging is de wagen betere aerodynamika te geven. Het enige effect op Senna's Williams zou dus zijn geweest dat hij de bocht nog sneller nam.”

Over de opportuniteit van een race, na twee doden, toonde Mosley zich even formeel. „In honderd jaar autosport was dat nog nooit een reden om een wedstrijd te schorsen. Ik ben er de man niet naar om afbreuk te doen aan tradities.”

Alleen pitverkeer aan banden

Toegang en uitgang van de pitstraat worden hervormd om de snelheid van de in- en uitrijdende wagens gevoelig te drukken en stops, door het tijdverlies, te ontmoedigen. De straat wordt nog verder schoongeveegd dan voor het begin van het seizoen. Enkel wie werkt — of meteen gaat beginnen of net gedaan heeft — wordt geduld.

Alle andere personen, ook behorend tot de teams, worden geweerd. Tenslotte maakte FIA-voorzitter Max Mosley bekend dat er voor de start een soort lijst van stops zal worden opgesteld, zodat van elke wagen vooraf is geweten wanneer en hoeveel keer precies hij zal binnenlopen. Alleen in noodsituaties mag van het schema worden afgeweken. Hoe een en ander in de praktijk moet worden uitgewerkt, is niet meteen duidelijk.

Wie van het FIA-spoedberaad radicale ingrepen had verwacht, komt bedrogen uit. Het was ook naïef te denken dat zoiets kon. Binnen de week een nieuwe wagen ontwikkelen en er meteen twee exemplaren van klaarstomen, is zelfs voor miljarden verterende teams iets te hoog gegrepen. Men wil trouwens wachten tot de onderzoeken die betrokkenen en officiële instanties naar de crashes van Senna en Ratzenberger instelden, zijn afgerond. Mosley beperkte zich gisteren tot de voorzichtige hypotese dat Senna in Tamburello tegen 310 km per uur de controle over zijn stuur verloor — maar waardoor? — en dat Ratzenberger met een deel van

de neusvleugel het grondeffect zag wegvallen. Wat iedereen al zag en wist.

BRUSSEL (ap, dpa, eigen berichtgeving) — De Internationale Autosportfederatie (FIA) boog zich gisteren over de veiligheid in de Formule 1, zwaar onder vuur na het dramatische weekeinde van San Marino. Voorlopig wordt enkel het pitverkeer aan banden gelegd. Met onmiddellijke ingang, dus vanaf volgend weekeinde in Monaco. Ingrepen aan de wagens zelf, moet men zeker niet verwachten voor volgend seizoen.

Honderdduizenden Brazilianen rouwen om Ayrton Senna

Geen tweede

Simtek in Monaco

Verantwoordelijken van Simtek maakten intussen bekend dat ze in de Grote Prijs van Monaco slechts één wagen inzetten. Alleen David Brabham start, Roland Ratzenberger wordt voorlopig niet vervangen. „Uit respect en ter nagedachtenis van de overleden rijder“, aldus de ploegleiding. Men kan zich afvragen waarom Brabham dan wel rijdt.

Begeleid door een militair jachteskadron, landde gisterochtend in Sao Paulo het vliegtuig met aan boord het stoffelijke overschot van Senna. Op de luchthaven werd de lijkbaar met militaire eer ontvangen en op een tot affuit omgebouwde brandweerwagen gehesen. Waarna het richting deelstaatparlement ging, door straten omzoomd met honderdduizenden Brazilianen verwickeld in dramatische rouwtaferelen: mensen riepen Senna's naam in koor, volwassenen barstten in tranen uit bij het voorbij trekken van de stoet.

Het deelstaatparlement zelf werd door achthonderd politiemannen afgeschermd om de familie toe te laten een halfuur met de overledene alleen te zijn. Naar verwachting tweehonderdduizend mensen zullen het komende etmaal Senna nog een laatste groet brengen. In de nacht van dinsdag op woensdag had zich al een zeshonderd meter lange rij wachtden gevormd.

Senna's populariteit bij zijn landgenoten is nog gegroeid nadat bekend raakte dat hij anonieme giften uitdeelde aan humanitaire organisaties. Zoals voor de opvang van straatkinderen. Chico Mendes, die ijverde voor het behoud van het regenwoud en in '88 door grootgrondbezitters werd vermoord, kreeg van Senna 75.000 dollar. (WW)

Slappeling Senna?

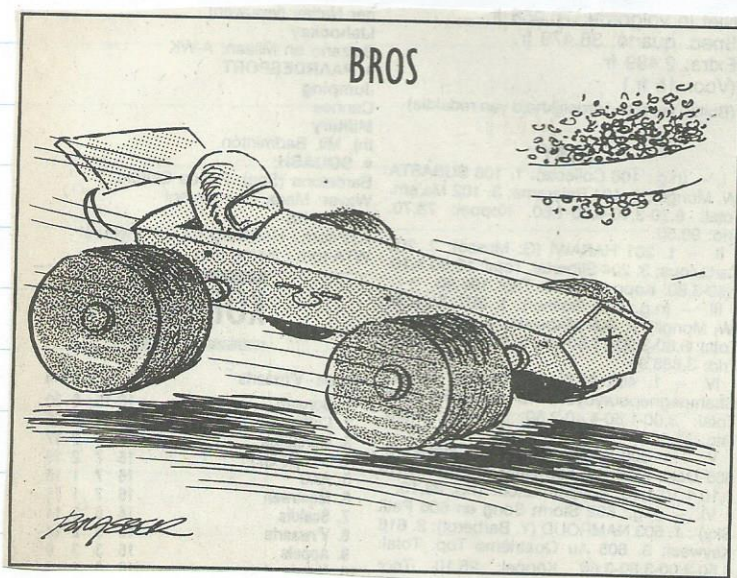
„Het zal een seizoen worden met heel wat ongevallen. We zullen ons heel gelukkig mogen prijzen indien we aan ernstige crashes

ontsnappen.” Citaat van Ayrton Senna uit een Braziliaanse krant, ter gelegenheid van een interview bij de start van het F1-seizoen.

Sinds de GP van San Marino vorig weekend weten we hoe bewaarheid die voorspelling van de wijlen wereldkampioen werd. Andere quote van diezelfde Senna: „De Formule 1 is een wereld van sterke ego's waarin de slappelingen niet overleven.” Pijnlijk voorbeeld van zelfkennis?

Afgaande op de reacties in Brazilië bleek men ginds overigens — om even toepasselijke autosport-terminologie te gebruiken — enigszins de pedalen te verliezen. Drie dagen nationale rouw afkondigen voor een landgenoot die, weze het dan op topniveau, met bolides rondtoerde? Het zal allicht wel met de te nuchtere Vlaamse aard te maken hebben, maar we zien ons hier toch niet meteen drie dagen officieel rouwen omwille van het overlijden van een (top)sporter. Nee, sorry, Jean-Marie Pfaff, ook niet voor jou.

Wat schrijnend ondertussen ook dat er zoveel heisa en getreur is rond vedette Senna, maar er nauwelijks een haan kraait naar die andere verongelukte F1-rijder, de Oostenrijker Ratzenberger. Onbekend maakt niet enkel onbemind maar ook onbetreurd.





Honderduizenden Brazilianen omzoomden het parkoers van de stoet die het stoffelijke overschot van Ayrton Senna van de luchthaven naar het deelstaatsparlement in Sao Paulo bracht. (Foto AP)

VRIJDAG 6 MEI 1994



De begrafenis van Senna leidde tot ongeziene taferelen in Sao Paulo. De bereden politie moest tussenbeide komen om al te uitzinnige fans tegen te houden. (Foto AP)



Alain Prost (rechts) en Adriane Galisteu (links) lieten hun tranen de vrije loop. (Foto AP)

Chaos en tranen op begrafenis Senna

SAO PAULO (dpa, reuter) — Ontroerende én waanzinnige taferelen gisteren in het Braziliaanse Sao Paulo op de begrafenis van Ayrton Senna, de zondag in Italië verongelukte Formule 1-rijder. Naar schatting anderhalf miljoen mensen begeleidden de Braziliaanse volksheld naar zijn laatste rustplaats. Geregeld moest de bereden politie tussenbeide komen om uitzinnige fans uit de buurt van de lijkstaf te houden en chaos te voorkomen.

Heel wat (ex-)Formule 1-rijders, onder wie Thierry Boutsen en Jackie Stewart, waren aanwezig. Zelfs Alain Prost, jarenlang de grootste rivaal van Senna, was er. Leonardo Sierra, de broer van de verongelukte F1-rijder, uitte zware kritiek op de Internationale Automobielfederatie en stelde haar verantwoordelijk voor Ayrtons dood.

Senna: 560 miljoen en een dochter

SAO PAULO (dpa, afp) — Het Braziliaanse fotomodel Marcella Praddo wil voor de rechtbank bewijzen dat de zondag op het circuit van Imola gecrashte Formule 1-rijder Ayrton Senna de vader is van

haar negen maanden oude dochtertje Victoria. Het meisje zou dan recht hebben op ten minste de helft van zijn nalatenschap, die op ruim 3,5 miljard frank wordt geschat. In februari brachten Senna

en Praddo verscheidene malen een weekeinde door op het privé-eiland van de F1-kampioen voor de Braziliaanse kust.

Praddo wil verder aantonen dat Senna haar een huis schonk bij het strand van Rio de Janeiro en haar regelmatig betaalde voor het onderhoud van het kind.

Gisteren werd gemeld dat de dood van Senna de Lloyd's en andere verzekeringsinstellingen zeker 560 miljoen frank kost, de grootste som ooit uitbetaald voor een dodelijk ongeval van een sportman. De verzekeraars verwachten extra uitgaven door schade-claims van sponsors.

Ecclestone wijst schuld af Dood Senna blijft voor beroering zorgen

SAO PAULO/MONACO/LONDEN (afp-rtr-upi-dpa) — Bernie Ecclestone heeft een gerust geweten. „Ik ben niet verantwoordelijk voor wat in Imola gebeurde“, verklaarde de voorzitter van de konstruktorsvereniging (FOCA) in Sao Paulo na de begrafenis van Senna. Ecclestone werd door de familie persona non grata verklaard op de plechtigheid.

Ecclestone wordt er door de familie van verdacht te hebben gelogen over de gezondheidstoestand van Senna om de wedstrijd niet te moeten afbreken. Hij herhaalde dat er verwarring ontstond na de eerste berichten over het ongeval. De woorden „his head“ (zijn hoofd) werden begrepen als „he's dead“ (hij is dood).

Daardoor werd een verkeerde melding gemaakt aan Leonardo Senna, de broer van de betreurde coureur

Ecclestone gelooft dat een mechanisch falen aan de basis ligt van het dodelijke ongeval. „Er worden grondige onderzoeken verricht. Ik wil weten wat er is gebeurd. Het kan nog één maand duren voor het wrak in Italië wordt vrijgegeven.“

Brazilië eist „volledige opheldering“ over het ongeval, terwijl de burgemeester van Sao Paulo en de gouverneur Ecclestone vroegen het circuit van Imola te verbieden. „Die beslissing komt mij niet toe“, antwoordde Ecclestone. De FOCA-baas beloofde snelheidsbeperkende maatregelen vanaf 1995.

De Automobiellclub van Monaco, organisator van de GP op 15 mei, laat de piste een halfuur voor elke sessie testritten evacueren.

Gisteren geraakte ook bekend dat het Braziliaanse fotomodel Marcella Praddo voor de rechtbank wil bewijzen dat Senna de vader is van haar dochtertje Victoria. Praddo, die naar eigen zeggen verscheidene weekends doorbracht met Senna op diens privé-eiland, wil ook aantonen dat de Braziliaan haar een huis heeft geschonken en haar geregeld geld overmaakte voor het onderhoud van het kind

Volgens de Britse krant „Financial Times“ kost de dood van Senna, die een individuele verzekering tegen dodelijke ongevallen en kwetsuren had afgesloten, verzekeringsmakelaar Lloyd's minstens 560 miljoen frank. De befaamde instelling, die al kampt met financiële moeilijkheden, kan nog hogere kosten verwachten door schade-claims van sponsors die zich indekten tegen het wegvallen van Senna voor hun commerciële activiteiten.

Vierentwintig uur na Senna's begrafenis vond in Salzburg die van Roland Ratzenberger plaats. Tweehonderdvijftig mensen namen in het crematorium van de begraafplaats afscheid van de Oostenrijker. Onder hen FIA-voorzitter Max Mosley, ex-wereldkampioen Niki Lauda en Gerhard Berger die de geruchten tegensprak als zou hij kappen met de F1.

91511994

Senna inspecteerde onheilsplek

Ayrton Senna heeft begin maart het circuit in Imola bezocht. Hij inspecteerde in gezelschap van circuit-directeur Giorgio Poggi en manager Federico Bendinelli de Tamburello-bocht, de onheilsplek waar hij om het leven kwam. De inspectie is op video vastgelegd door een amateurfilmer. De man, Alberto Castioni, heeft de beelden aan de Italiaanse televisie beschikbaar gesteld.

Senna is op de beelden in heftige discussie verwickeld met de directie. Wat zij precies zeggen, is moeilijk te verstaan. Volgens Castioni wees Senna op de oneffenheden in het asfalt. Volgens Frank Williams, baas van het Williams-Renault-team, is een mechanisch defect hoogstwaarschijnlijk de oorzaak van het tragische ongeluk.

★ De Braziliaanse bank 'Nacional', één van de sponsors van Ayrton Senna, heeft na de dood van de Braziliaan besloten zich terug te trekken uit de formule één.

★ Met een minuut stilte net voor de start van de Grote Prijs van Spanje, de derde race om het WK snelheid, herdachten de 120.000 toeschouwers en deelnemers zondag op het circuit van Jerez de la Frontera de dierovoudige Braziliaanse F1-wereldkampioen Ayrton Senna, die vorige week in Imola om het leven kwam.