

Devadesát čtyři

Poslední dny Ayrtona Senny

Martin Zustak

PŘEDMLUVA

Aktualizované vydání Devadesát čtyři (poprvé uveřejněné v roce 1999 pod titulem Tamburello), bych rád věnoval památce anglického spisovatele Christophera Hiltona (29.9.1944 – 28.11.2010), který o Ayrtonu Sennovi napsal během svého života řadu knih, a na jehož materiálu z knihy Legend Grows (nakladatelství Haynes Publishing, 1995) je první část Devadesát čtyři založena.

Vřelý dík patří rovněž novináři The Guardian Richardu Williamsovi, který souhlasil s publikací většiny první kapitoly z jeho vynikající knihy The Death of Ayrton Senna (nakladatelství Penguin Books, publikováno v letech 1995 a 2010) v části “Poslední cesta.”

“Dokud bude moje vášeň pro závodění živá,
bude také můj sen živ.
V den, kdy tahle vášeň pohasne,
skončí i můj sen.”

Ayrton Senna

Pamatujete si ještě, kde jste se nacházeli v okamžiku, kdy jste se dozvěděli o smrti Ayrtona Senny? Nebude asi velkým překvapením když řada čtenářů odpoví, že nikoliv. Nebyli totiž ještě na světě a Sennova legenda je dnes pro ně pouze dalším zidealizovaným příběhem starší generace, kterému se dá jen těžko uvěřit. Vždyť i veterán F1 Michael Schumacher byl tehdy pouhým wunderkindem bez mistrovského titulu se čtyřmi vítězstvími ve F1 na svém kontě, a šestiletý Sebastian Vettel ještě stále tahal v rodném Heppenheimu kačera po dvoře.

Pro ty z nás, kteří se však k Facebook generaci nepočítají, nesou ony májové dny roku 1994 stále překvapivou pečet akutní současnosti. Připomínají událost na horizontu černé díry, statický, stále jasně zřetelný obraz, jehož skutečného původce již dávno pohltila neúprosná gravitace. Je to patrně proto, že Sennův odchod z tohoto světa byl stejně strhující jako jeho život a měl v sobě všechny prvky antické tragédie.

O jeho havárii jsem se dozvěděl teprve ráno 2. května na černobílé titulní stránce deníku Československý Sport, když jsem jako student kráčel po rozkopaném chodníku nedaleko Kounicových kolejí v Brně. Na co ale vzpomínám daleko častěji je sobotní kvalifikace v Monaku 1988, kde Senna v identické monopostu McLaren-Honda zajel jedno kolo o 1.427s rychleji než stájový druh Alain Prost, což odpovídalo náskoku 57 metrů na městském okruhu o délce 3328 metrů. Videozáznam onoho magického kola bohužel neexistuje, dochovalo se však svědectví bývalého pilota Formule 3 Alaina Menu. Když dnes Menu popisuje to, co spatřil, v hlase mu stále zní úžas, protože nic podobného nikdy předtím a ani nikdy poté už nezažil. Stál tehdy na vnitřním okraji šikany na nábřeží, kde vozy F1 brzdily z maximální rychlosti kolem 290km/h na nějakých 70km/h. Senna viditelně brzdil o osm metrů později než konkurence, a zatímco ostatní monoposty na

hrbolatém povrchu pod vlivem brzdné síly skučely, skřípěly, a kymácely se nahoru a dolů a ze strany na stranu, Sennův McLaren se celý třásl jako při zemětřesení a mimo zvláštního zvuku “pfffffffffffff” nevydal ani hlásek.

V HLAVNÍCH ROLÍCH

Devadesát čtyři do nejmenšího detailu popisuje dramatické události a emoce několika bouřlivých dnů, a proto předpokládá solidní znalost historie a zákulisí světa Formule 1. Pro snadnější orientaci a referenci uvádíme seznam hlavních aktérů na konci materiálu [zde](#).

AKT PRVNÍ - OVERTURA

Všechno to začalo jednoho všedního březnové dne roku 1994 v italské Imole. Týmy se zde sjely testovat nové vozy pro nadcházející sezónu Formule 1 a pochopitelně nechyběl ani úřadující vítěz poháru konstruktérů stáj Williams-Renault s novou tváří za volantem, trojnásobným mistrem světa Ayrtonem Sennou. V přestávce mezi testovacími jízdami chtěl Senna upozornit vedení okruhu na hrbolatý povrch v táhlé zatáčce za startovním rovinkou nesoucí jméno Tamburello. Existuje amatérský filmový záznam, na němž je Senna zachycen v živé debatě s ředitelem okruhu Giorgio Poggim. Oba stojí na vnitřním okraji zatáčky, stromy městského parku, v němž se autodrom nachází, vrhají kolem tmavé stíny. Další muž stojí opodál s rukama v kapsách a evidentně naslouchá probíhající konverzaci, kterou ale na filmu nelze slyšet. Sennova gesta jsou však výmluvná – několikrát prstem ukáže na dráhu před sebou a později ukáže Poggimu rozhraní starého a nového asfaltu jejichž úrovně dělí dobré čtyři centimetry. Takový schodek mohl mít v rychlosti 300km/h na chování monopostu F1 nepředvídatelný vliv.

Poggi se rozhodl jednat. Jelikož na položení nového asfaltového koberce nebyl čas protože do pořádání velké ceny chyběly necelé dva měsíce, nechal alespoň nejhorší hrboly ofrézovat. Problém to vyřešilo jen částečně, hrboly byly stále vyšší než by bylo z hlediska bezpečnosti žádoucí a auta se zde spodkem šasi stále dotýkala vozovky, jejich stabilita se nicméně výrazně zlepšila a Senna, jinak fanatický perfekcionista, nucený kompromis akceptoval.

V testech v Imole Senna skončil druhý za Michaellem Schumacherem (Benetton-Ford) a nová kapitola jeho kariéry v barvách

Williamsu se zatím nerýsovala tak růžově, jak si původně maloval. Po šesti letech u stáje McLaren se Senna ocitl v novém působišti, což s sebou přineslo překážky a nedorozumění která si protrpí každý člověk měnící zaměstnavatele. Senna byl introvertem a navazování nových vztahů pro něho nebylo jednoduché. V prvních měsících komunikoval s týmovým manažerem Williamsu Ianem Harrisonem nepřímo přes svého manažera Juliana Jakobiho, a Jo Ramirezovi (který zastával Harrisonovu roli u McLarenu) se svěřil, že u Williamsu byl pilot jen dalším zaměstnancem a nikdo se nestaral o jeho potřeby. McLaren byla jeho rodina, zde ze slibného talentu dozrál ve hvězdu světového formátu. Williams byl velkou neznámou přestože Senna po léta udržoval důvěrný kontakt s jejím majitelem Frankem Williamsem.

Situace dospěla tak daleko, že i přes podepsání smlouvy s Williamsem v září 1993 Senna vážně uvažoval o tom zůstat u McLarenu. Během posledního závodu za McLaren v australském Adelaide Senna slavně zvítězil a porazil dlouholetého soka Alaina Prosta za volantem Williamsu. Když pak během koncertu po závodě zpěvačka Tina Turner pozvala Sennu na pódium a za doprovodu desetitísíců fanoušků mu věnovala hit "Simply the Best", bylo pro všechny zainteresované - Sennu, šéfa McLarenu Ronna Dennise, Jo Ramirez, mechaniky - velice těžké potlačit hluboké emoce.

Dennis po létech vzpomíná: *"Večer po závodě jsme pokračovali v oslavách a oba jsme v té fázi už nebyli schopni jasně uvažovat. Bylo mi ale jasné, že částečně litoval, že se rozhodl od nás odejít. Hovořili jsme o tom, jestli bychom se měli pokusit dostat ho ze smluvních závazků s Williamsem. Naše auto opět vítězilo a Senna byl opět přesvědčen, že jsme byli schopni poskytnout mu konkurenceschopný vůz se kterým by vyhrával tituly."* Dennis nicméně obratem přiznává, že Senna by smlouvu s Williamsem neporušil. *"Byl čestným člověkem a dal Williamsovi své slovo. Jeho slovo mělo větší váhu než kus podepsaného papíru."* Dennis na téma návratu k McLarenu se Sennou

hovořil ještě při dvou dalších příležitostech před začátkem sezóny 1994 a dodnes je přesvědčen, že po dvou letech u Williamsu by se Senna býval vrátil.

Přípravy na Velkou cenu San Marina, třetí podnik sezóny 1994, začaly pro Sennu 20.dubna, kdy jej osobní pilot Owen O'Mahoney vyzvedl na londýnském letišti Heathrow a soukromým proudovým letadlem British Aerospace HS125 ho přepravil do Le Bourget v Paříži. Odtud pokračoval na fotbalový stadión v parku princů, aby slavnostním výkopem zahájil přátelský zápas mezi Francií a Brazílií. Obě jedenáctky se pilně připravovaly na blížící se světový šampionát v USA a Senna, jako každý Brazilec, byl zaníceným fotbalovým fanouškem. Jeho země nevyhrála šampionát od roku 1970 a Senna chtěl svou přítomností své krajany morálně povzbudit. Podobně jako on se brazilští fotbalisté snažili dobýt čtvrtý titul mistra světa.

Následujícího dne odletěl z Le Bourget na domovské letiště v portugalském Faro, které leželo nedaleko jeho evropské základny v Quinta do Lago, Algarve. Než tak učinil, stihl ještě navštívit centrálu Renaultu ve Viry-Chatillon. Renaultův desetiválcový motor dominoval Formuli 1 od začátku roku 1991, francouzští inženýři nicméně nespali na vavřínech a tajně pracovali na příští generaci legendárního třiapůllitrového agregátu. To, co Senna na počítačových CAD plánech spatřil, ho naplnilo uspokojením. Zcela nový, radikální dvanáctiválec V12 se na papíře vyrovnal špičkovým výkonem Ferrari V12, evidentně jej však předčil mimořádně kompaktní strukturou, nízkým těžištěm, a nižší hmotností.

Po pár dnech zaslouženého odpočinku pokračoval Senna v doprovodu svého bratra Leonarda v úterý 26.dubna z Algarve do Mnichova (na palubě HS125, jak jinak), kde ho následujícího dopoledne

čekala obchodní jednání v automobilce Audi, jejíž vozy začal nedávno v Brazílii prodávat.

Ve čtvrtek se objevil v italské Padově aby oficiálně představil jeden z mnoha připravovaných komerčních projektů nesoucích jeho značku "červené S" - luxusní horské kolo vyrobené firmou Carraro a pojmenované příznačně 'Senna Driven to Perfection' (Senna hnán k dokonalosti). Prohlédl si výrobní závod, pozdravil se se zaměstnanci, mezi nimiž přirozeně způsobil patřičný rozruch, a nakonec dorazil do hotelu Sheraton ležícího asi pět kilometrů od Padovy v malebném prostředí rozkvetlých zahrad, v jehož kongresovém centru v přízemí se konala prezentace nového výrobku.

Ačkoliv bylo kolo zkonstruováno Carrarem, jeho rám zdobilo zřetelné červené S a bílý nápis Senna. Senna už nějakou dobu hleděl za horizont své závodní kariéry a byl plně zaměstnán budováním obchodního impéria. Zahrnovalo kreslený časopis Senninha (malý Senna), popisující příhody založené na Sennových počinech a jehož zisk šel na pomoc bezprizorným dětem v Brazílii; dealerství automobilů Audi; joint venture s italskou firmou vyrábějící potřeby pro domácnost; výrobu luxusních jachet; a v neposlední řadě společnost vlastnící licenci jména Senna představovaným stylizovaným červeným písmenem S. Horské kolo bylo další částí této říše, dalším krokem do budoucnosti. Senna byl ve svých čtyřiatřiceti jako automobilový závodník už blíže spíše konci než začátku aktivní kariéry. Mohl s časem ještě chvíli soupeřit, ani on ho ale neměl šanci porazit. Člověk jeho typu nicméně potřeboval zajímavý, naplňující život i po pověšení přilby na hřebík.

Jako vždy při podobných příležitostech, Senna byl stylově oblečen. Měl na sobě padnoucí tmavé sako, krémovou košili a pečlivě uvázanou kravatu střídmé barvy, jejíž uzel seděl přesně uprostřed mezi límečky. Nic křiklavého, nic co by narušovalo harmonii. Rozuměl

podobným maličkostem a dokázal hrát chameleóna přizpůsobujícího se okolnostem aniž by cokoliv obětoval ze své osobnosti. Tentokrát žvýkal žvýkačku, když ale zaujal své místo na pódiu, jeho tisková mluvčí Betise Assumpcao mu výmluvně pokynula. Dovtípil se a hbitě žvýkačku vyplivl. Ještě nevypadal jako rozený byznysman, spíše jako někdo k tomuto cíli směřující. Na úplnou proměnu nebyl dosud připraven. Balancoval mezi minulostí, která ho udělala tak slavným, bohatou přítomností s řadou možností, a budoucností, kterou právě začínal tvořit.

Zahájení prezentace ho nezastihlo zcela v kůži a působil nervózním dojmem. Nicméně ačkoliv byl jako mladý člověk plachý, uzavřený, a v početnějším davu nesvůj, tyto doby byly dávno pryč. Pohybovat se na veřejnosti, mluvit do mikrofonů, potřásat si pravicí s řadou cizinců, odpovídat na otázky, pózovat pro fotografy, akceptovat, že dav na něj bude civět jako v nějaké perverzní šou a přitom to snášet klidně - něco takového zakoušel po desetiletí. Někdy den co den, někdy minutu po minutě. Nervozita k tomu nikdy nepatřila, na to bylo jeho sebeovládání příliš silné. Dokázal být okouzlující, chválit, ronit slzy, projevovat rozhořčení, zranitelnost nebo zoufalou útrpnost před neustálým pohledem veřejnosti, ale nikdy ne nervy. S těmi jste se nesečkali a občas jste přemítali, zda vůbec existují.

Podle Assumpcao byl docela prostě unaven, jelikož dělat byznys a současně plnit požadavky kladené na jezdce F1 si vyžádaly svou oběť (někdy vzhledem k časovému rozdílu mezi Evropou a Amerikou hovořil telefonicky s Brazílií ještě o půl druhé ráno). Nepřítomný výraz očí však naznačoval, že příčina jeho rozpoložení mohla mít hlubší kořeny než jen únavu.

Senna se ocitl na životní křižovatce, musel čelit několika fundamentálním problémům najednou a to se nevyhnutelně odrazilo v

každodenním chování, obchodní aktivity nevyjímaje. Jen pár dní před prezentací měl protáhlou telefonickou debatu se sestrou Viviane, která po bratrově smrti potvrdila, že *“byl velice sklíčený. Neřeknu vám ale proč.”*

Ačkoliv to Viviane nikdy nepotvrdila, důvodem byla Sennova přítelkyně Adriane Galisteu, jednadvacetiletá modelka, se kterou se seznámil při Velké ceně Brazílie 1993. Termín modelka okamžitě sugeruje nádhernou postavu tvarem připomínající láhev od Coca Coly a prázdnou hlavu, jenže žádné podobné stvoření by Sennu nezajímalo tak dlouho, jestli vůbec. Galisteu byla mnohem víc. Jestliže uvěříme jejímu popisu vztahu se Sennou - a není důvod nevěřit, protože jej v knize *My Life With Ayrton* vypráví s křehkou, autentickou hodnověrností, byl do ní šťastně zamilovaný. Byl o tom přesvědčen pilot O'Mahoney i jiní. Senna se sice vyhýbal otázce manželství (měl už jedno neúspěšné za sebou), to však nemohlo zpochybnit hloubku vztahu či fakt, že jednoho dne se manželství stane pravděpodobným. Už jen proto, že vždycky hovořil o své touze mít děti a o tom, jaká úžasná životní zkušenost to musí být. Patrně nikoliv náhodou jen pár dní před Imolou na téma manželství poznamenal: *“Dokonce i když stojíte vedle ženy, kterou milujete, může vás napadnout, že by vás mohla v budoucnu učinit nešťastným. Vztah mezi mužem a ženou je nejstarším lidským citem a přesto stále neexistuje recept, který by zaručoval lásku, klid a úspěšnost tohoto vztahu. Proto musí mít toto soužití den ode dne jinou cenu. Není to jen sen, který se zdá většině z nás, je to realita, jejíž hodnotu musíme znát.”*

Láska k Adriane ovšem narazila na kategorický nesouhlas rodiny. Galisteau pocházela ze zcela jiné sociální vrstvy a jako Sennova potenciální životní partnerka měla daleko k ideální partii. Bratr Leonardo byl speciálně vyslán do Evropy s cílem přemluvit Sennu, aby se s ní rozešel. Jejich spor vyústil v předvečer závodu bouřlivou roztržkou na veřejnosti.

Senna byl v jádru typickým latinoameričanem a v souladu s jižanskou kulturou choval hluboké citové vazby k vlastním příbuzným. Kdykoliv to situace dovolovala, vracel se mezi velkými cenami k rodičům, což je chápání Evropana přece jen poněkud vzdálené. Rodina pro něj byla jednou z ústředních životních hodnot a často to neopomněl zdůraznit. Do toho nyní vstoupil cit k Adriane, s níž Senna prožíval asi svou první opravdovou lásku. Jeho otec, matka, a Viviane těžko snášeli fakt, že jejich Ayrton se nejen rozhodl strávit celé léto v Evropě aniž by zavítal do rodné vlasti, ale navíc se rozhodl nastěhovat si Adriane do domu v Algarve. Co v prvních pár měsících lehkovážně přešli jako běžný flirt se nyní rychle měnilo ve vážnou známost. Senna řešil obtížné dilemma. Kterému hlasu dát přednost? Existuje třetí cesta? Člověk, pro kterého vítězství znamenalo víc než pro kohokoliv jiného, si najednou palčivě uvědomoval, jak obtížné bude tento soukromý závod vyhrát.

K tomu se přidala aklimatizace na nové prostředí u Williamsu a vážná krize v profesionální kariéře, kde byl poprvé v životě poražen mladším protivníkem. O devět let mladší Michael Schumacher zatím dokázal odpovědět na jakékoliv nasazení sil a něco takového se Sennovi v kariéře závodníka zatím nepříhodovalo. Byl to vždycky on, kdo podobným způsobem ničil své soupeře. Ročník 1994 byl ale z jeho standardu katastrofou. V Brazílii odstoupil po smyku v marné honbě za Schumacherovým Benettonem, při startu Velké ceny Pacifiku v japonské Aidě ho v první zatáčce zezadu postrčil z dráhy Mika Häkkinen. Řečí čísel: Schumacher 20 bodů - Senna 0. Imola, třetí podnik sezóny, mohl být pro další vývoj šampionátu stěžejním momentem.

Jak se prezentace dostala do plného proudu, Senna se přece jen oprostil od postranních myšlenek, soustředil se na bezprostřední úkol, a na závěr mítinku už byl daleko uvolněnější, ochoten podělit se o své

názory s novináři. Ačkoliv mezi nimi převažovali laikové z místních médií, nevyhnul se otázkám na téma formule 1. Každý byl zejména zvědav, jak viděl své šance v boji o mistrovský titul. *“Šampionát pro mě začíná v Imole. S handicapem dvou závodů,”* komentoval smůlu úvodních dvou velkých cen, po kterých se na něj snesla nemilosrdná kritika odborného tisku.

Týden před závodem se v *Motoring News* nechal slyšet trojnásobný mistr světa Niki Lauda, že Schumacher byl už nyní lepší než Brazilec; anglický týdeník *Autosport* přinesl na titulní straně Sennův portrét, doplněný výmluvným podtitulem *“Má na to?”* a uvnitř vévodila článku palčivá otázka *“Zlomí se pod tlakem?”* Někteří komentátoři zase prohlašovali, že Senna zestárnul a změkl. Poukazovali na start v Aidě, kde by ‘starý Senna’ neubral plyn a nespokojil se s druhou pozicí v první zatáčce.

Faktem bylo, že v letech 1992 a 1993 byly vozy Williams prakticky neporazitelné díky mimořádně efektivnímu využití posledních výkřiků elektroniky - aktivnímu zavěšení kol, kontrole prokluzu, kontrole startu, automatické sekvenční převodovce, a ABS. Sennův příchod k Williamsu vyvolal dychtivé očekávání. Kombinace nejlepšího šasi a nejlepšího jezdce slibovala zlomení stávajících rekordů, každý hovořil o jeho naprosté nadvládě a někteří dokonce předpokládali, že by mohl vyhrát všech 16 závodů. V roce 1992 přece Nigel Mansell zvítězil devětkrát a nasbíral rekordních 108 bodů, sezónu nato triumfoval Alain Prost s polovičním nasazením sedmkrát se skóre 99 bodů. To vše se Sennou coby hlavním protivníkem, který dokázal i v o třídu horším monopostu McLaren Williamsům vyrvat osm vítězství.

Jenže pro rok 1994 Mezinárodní automobilová federace FIA prosadila zákaz většiny elektronických zázraků, což pro tým Williams, používající je od poloviny 1991, znamenalo nemalý handicap. Ostatní

stáje F1 jej totiž následovaly až v úvodu 1993 a roční zpoždění se nyní projevilo jako náskok, hlavně ve vývoji klasického zavěšení kol. Williamsův nový model FW16 se objevil teprve dva týdny před startem sezóny, mnohem později než Schumacherův Benetton B194, a Senna ihned poznal, že tohle nebyl vůz, po kterém tolik toužil. Zejména na hrbolatém povrchu se choval nervózně a nepředvídatelně. Po závodě v Brazílii musel dokonce masér Josef Leberer vzít oba jezdce Sennu a Damona Hilla do péče, aby odstranil bolesti způsobené vibracemi monopostu. Senna to otevřeně nepřiznal, ale příčinou jeho smyku v Brazílii byl fakt, že jeho křečemi trpící horní část těla nestačila dostatečně rychle reagovat na začínající smyk vyvolaný neefektivním předním křídlem, které činilo vůz citlivým na přenos hmotnosti při akceleraci a brzdění. Technický ředitel Williamsu Patricka Heada později vysvětlil, že *“spoiler reagoval na náhlou změnu jízdní výšky. Pokud jste v zatáčce najeli na hrbol, auto z ničeho nic získalo vepředu daleko větší přítlak. Jestliže bylo auto až do této chvíle neutrální a vyvážené, ustrélila vám nyní bez varování záď.”*

Tehdejší šéfkonstruktor Williamsu Adrian Newey vysvětluje, že *“nedostatečný přítlak v zádi auta byl způsoben čistě nastavením podvozku. Po dvou letech s aktivním pérováním jsme se znovu učili, jak správně používat pružiny a tlumiče, ostatní byli o rok popředu. Aerodynamika nebyla uzpůsobena pasivnímu pérování, což znamenalo, že spodek šasi mohl nečekaně ztratit přítlak (takzvaný underbody stall, pozn. autora). Také bočnice byly příliš dlouhé, do Imoly jsme je ale nestačili zkrátit. Auto rovněž trpělo poněkud triviálním aerodynamickým nedostatkem - přední spoiler byl příliš nízko.”*

Týmový kolega Hill popsal model FW16 jako *“hrozné auto, prakticky neovladatelné v pomalých zatáčkách, v rychlých zase hrozilo, že vás v libovolné chvíli nechá na holičkách a skončíte mimo trať. Nemohli jste se na ně spolehnout a rozmezí setupu, ve kterém jelo rychle, bylo velice úzké, takže vám nezbyvalo nic jiného než pořád měnit nastavení a doufat, že se strefíte do té*

správné kombinace. Vyždímat z rozladěného auta rychlý čas bylo opravdu obtížné a velice riskantní."

Senna byl najednou postaven před chmurnou možností, že ačkoliv by riskoval a nasadil do boje veškeré své rezervy, mohl být v konečném důsledku proti Schumacherovi bezmocný. V Brazílii přece předjel Damona Hilla v identickém voze o celý okruh, na Němce v Benettonu to ale stále nestačilo. Vydal ze sebe maximum, přesto musel spolknout hořkou pilulku v podobě pokoření na domácí půdě. Senna proti takovému ponížení celý život bojoval nebo pokud se mu nemohl vyhnout, ho z duše nenáviděl.

Na klidu mu nepřidávalo ani podezření, že konkurence slavila na dráze úspěchy díky ilegálnímu využívání čerstvě zakázané elektroniky. V kuolárech padala nejčastěji jména Benetton a Ferrari. Na jakém voze to vlastně Schumacher vítězil? Po kolizi s Häkkinenem v Aidě se Senna vydal pěšky do boxů. Týmový manažer Ian Harrison mu běžel naproti v obavě, že rozzlobený Brazilec utrousí před dychtivými novináři něco nemístného. Senna však byl v naprostém klidu a po dvou minutách chůze se zastavil, aby si v zatáčkovité sekci okruhu důkladně posvítil na rozdíl v chování Benettonů Schumachera a Jose Verstappena. Před Harrisonem pak konstatoval, že Verstappenův monopost se choval jako úplně jiné auto. Sennovo podezření došlo tak daleko, že nutil šéfa stáje Franka Williamse k podání oficiálního protestu, a Harrison před startem nedělního závodu v Imole vyslal na střechu boxů marketingového manažera Richarda Westa, aby videokamerou natočil Schumacherův start.

Ron Dennis po létech konstatoval, že *"Ayrton měl o Schumacherovi pochybnosti, protože tak jako já se domníval, že určitá sekce ve F1 byla připravena vítězit za každou cenu: nejenom jedinci, ale části některých týmů, a dokonce i celé týmy. Byl naprosto přesvědčen, že Michael patřil do této*

katégorie.” Jakkoliv si ale Senna v zákulisí trpce stěžoval Williamsovi, Dennisovi, Harrisonovi, a v pravidelných telefonátech dokonce i Alainu Prostovi, na veřejnosti držel jazyk za zuby. “Nemůžu vám k tomu mnoho říct,” odpovídal na dotěrné otázky novinářů při prezentaci v Sheratonu. “Těžko se hovoří o něčem, co nejste schopni dokázat.”

Formule 1 již před nějakým časem vstoupila do počítačového věku, jakkoliv to ale bylo nevyhnutelné, prokázat používání nedovolených prvků se díky tomu stalo prakticky nemožným. V červenci 1994, dva měsíce po Sennově smrti, se automobilová federace rozhodla prověřit elektronické systémy týmů Benetton a McLaren. Po mnoha prodlevách, které stájm vynesly pokutu 100,000 dolarů, dostala konečně specializovaná firma LDRA v britském Liverpoolu software použitý v obou vozech při Velké ceně San Marina 1994.

Výsledky analýzy z Benettonu B194 se daly přirovnat k náloži dynamitu: Lidé z LDRA objevili skrytý program, který Schumacherovi potenciálně umožňoval využívat kontrolu prokluzu, po zimních změnách pravidel prohlášenou za nelegální. S její pomocí mohl jezdec při výjezdu ze zatáček naplno sešlápnout plynový pedál a počítač už sám rozhodl, kolik plynu vzhledem k zařazenému stupni a otáčkám motoru použít, aby zadní kola přenesla na vozovku maximální možný výkon bez nežádoucího prokluzování kol.

Nalézt zmiňovanou rutinu však nebylo snadné a i softwareovým expertům LDRA to chvíli trvalo. Program byl totiž neviditelný. Museli jste vyvolat hlavní menu, najet kurzorem až za spodní řádek obrazovky na zdánlivě prázdnou linku třináct a zmáčknout jednu specifickou klávesu. Z ničeho nic, bez jakékoliv zprávy na monitoru, byl program pro kontrolu prokluzu aktivován. Počítačovým detektivům se rovněž podařilo odhalit způsob, jak bylo možné systém cestou na startovní rošt uvést do chodu. Jednalo se o sekvenci příkazů spouštěných pohyby

plynového pedálu, spojky, a páček pro řazení převodových stupňů umístěných pod volantem.

Benetton nemohl existenci programu popřít, trval nicméně na tom, že od zákazu kontroly prokluzu nebyl použit. Rutina v software zůstala, jelikož její odstranění by podle slov představitelů stáje bylo příliš komplikované a navíc by mohlo ohrozit bezchybnou funkčnost dalších částí programu. Aby ji jezdec nemohl náhodně aktivovat, byla raději skryta sérií maskovacích kroků.

Aféra 'kontrola prokluzu' má pro tehdejší strůjce úspěchů Benettonu dodnes hořkou příchut' a v jejich hlase zaznívá upřímné rozhorčení. Zvláště Schumacher je zatrpklý: *"Nikdy bych vědomě nejezdil s ilegálním systémem. F1 je na to příliš velkým obchodem. Vím zcela jistě, že v roce 1994 jsme nic nelegálního nepoužívali, mluvilo se o tom ale dokola tak dlouho až se to proměnilo skoro ve skutečnost. Hrozně mě to štvalo, protože jsme všechna vítězství těžce vydřeli. Konstruktéři se budou vždycky snažit najít technické výhody na samé hranici pravidel. Pokud vyvinete systém, který jezdci byť jen maličko ulehčí práci, může to vypadat jako kontrola prokluzu, přitom to ale kontrola prokluzu není."*

Frank Dernie byl u Benettonu hlavním inženýrem: *"Teoreticky je možné, že kontrolu prokluzu testovali bez mého vědomí. Mohl to být supertajný projekt o kterém věděl pouze mechanik který programoval převodovku. Během zimní přestávky jsme hodně procvičovali starty, a byl jsem přítomen u každého testu a závodu. Musel bych se o takovém systému dříve nebo později dovědět. Jedním z problémů motoristického sportu je to, že jakmile začnete vítězit, každý si myslí, že podvádíte. Je to jednodušší než přiznat, že konkurence odvádí lepší práci."*

Ross Brawn byl tehdy technickým ředitelem a obvinění z používání kontroly prokluzu se ho silně dotkla. Šlo podle něj o politickou hru ze strany prezidenta FIA Maxe Mosleyho, který nemohl

šéfům Benettonu Flavio Briatoremu a Tomu Walkinshawovi odpustit, že v dopise adresovaném senátu FIA jej otevřeně označili za neschopného pokračovat v prezidentství. Mosley se proto rozhodl zkomplikovat Benettonu trošku život. *“Bylo to hrozné období, jak sportovně tak po politické stránce. Benetton se stal snadným terčem. Výrobce triček najednou porážel renomované týmy jako byly McLaren, Williams, a Ferrari, které si myslely, že měly garanci na vítězství ve F1. Jejich šéfové museli na koberečku sponzorům vysvětlovat, jak je možné, že stáj s daleko skromnějším rozpočtem a technickým zázením jako byl Benetton je dokáže porážet. Kontrola prokluzu byla pro ně výmluvou jako stvořenou.*

Byli jsme trochu naivní. Neměli jsme nic proti tomu, aby FIA dostala naše kódy. Jenže dodavatel motorů Ford byl zásadně proti. Software považoval za intelektuální vlastnictví ke kterému neměl nikdo jiný právo přístupu, včetně FIA. Nakonec jsme našli kompromis a LDRA později objevila neslavně proslulou volbu 13. Nešlo však o kontrolu prokluzu, jak se v tisku do omílání psalo, nýbrž o kontrolu startu, takzvanou launch control. V software zůstala od roku 1993 ale nebyla funkční.”

Ať už byla pravda jakákoliv, neexistovala metoda, jak podezření stoprocentně potvrdit nebo vyvrátit.

Po prezentaci poskytl Senna ještě šest televizních interview a ihned Padovu opustil, aby v doprovodu bratra Leonarda, prezidenta Ducati, a výkonného ředitele TAG-Heuer zamířil helikoptérou na okruh. O'Mahoney mezitím převezl HS125 se Sennovým manažerem Julianem Jakobim na palubě na oblastní letiště ve Forli, kde byly letištní poplatky daleko nižší než v Boloni. Letoun tam měl parkovat až do nedělního večera a po závodě se jím pak měl Senna vrátit do portugalského Algarve, kde ho po dvou měsících odloučení čekalo shledání s láskou Adriane.

Senna mohl letět s O'Mahoneym a jít rovnou do hotelu, jenže to by nebyl on. Celou svou kariéru věnoval mimořádnou pozornost přípravě automobilu a proto chtěl ještě vidět, jak tým pokročil s revizí aerodynamiky, která od rozpačitého vystoupení v Aidě doznala radikálních změn. Modifikace zahrnovaly pozvednutí předního přítláčného křídla, posun předních kol vzad, nové zakončovací destičky spoilerů, změněný tvar kokpitu a úpravy vnitřního pilotova prostoru, aby se v něm Senna cítil pohodlněji a lépe viděl na palubní desku. Stěžoval si hlavně na nevhodnou pozici volantů, která byla pořád ještě šita na míru Nigelovi Mansellovi a zabraňovala Sennovi v plynulých pohybech paží až do krajních poloh (Mansell preferoval volant o průměru 24cm, kdežto Senna o průměru 28cm). Technici z tohoto důvodu přepracovali tyč řízení spojující volant s osou kol. Nosná konstrukce tyče řízení byla rozřezána, položena níže a znovu svařena dohromady tenčím kusem oceli, jakostně horším v porovnání s originálním materiálem.

V osmdesátých letech byste ve čtvrtek před velkou cenou v boxech F1 sotva potkali jiného závodníka než Sennu. Vyptával se, sondoval, zkoumal, a odcházel až po setmění. Letmo jste zahlédli štíhlého mladíka debatujícího s mechaniky, nic vyjímečného, a pokračovali jste dál. Ke konci jeho kariéry však byl už jen jeho příjezd na okruh událostí samou o sobě. Jakmile se objevil, tempo v boxech i padoku jakoby se zrychlilo a dav začal houstnout; Senna svou vlastní přítomností dokázal vyplnit čtvrtě prázdnotu.

Tentokrát strávil chvíli s mechaniky a rovněž hovořil s ředitelem marketingu u Williamsu Richardem Westem. Dobře se znali. Sennu zajímalo, kolik doprovodných aktivit ho čeká, protože jde o důležitou, nicméně v době konání velké ceny poněkud choulostivou činnost. Westovou úlohou bylo najít správnou rovnováhu mezi požadavky

sponsorů a hostů a současně Sennovi zajistit dostatečný prostor, aby se mohl v klidu koncentrovat na řízení auta. Následovala krátká rozprava s Betise Assumpcao, která měla na starosti jeho kontakt s novináři. Podobně jako West hledala kompromis mezi nároky sedmé velmoci a únosnou mírou.

Každý okamžik v průběhu velké ceny má cenu zlata a na Sennově úrovni byl často rozvrhnut předem. Tak jako dnes, závodní víkend měl i v devadesátých letech neměnnou strukturu, bez ohledu na podmínky, kontinent, či kulturu pořádající země. Zahajovalo se pátečním volným tréninkem, následovala úvodní měřená kvalifikace mezi 13. a 14.hodinou, ve které se podle nejrychleji absolvovaného jednoho okruhu rozhodovalo o startovních pozicích pro závod. V sobotu další volný trénink a druhá kvalifikace, v neděli ráno třicetiminutový zahřívací trénink (warm-up) určený k poslednímu doladění strojů, a krátce po poledni ve 14 hodin místního času vyvrcholení, závod. Všechny tréninky doprovázely podrobné rozbory nad hromadou telemetrických dat, což v součtu nechávalo jen velmi malý prostor na rozhovory s novináři, fotografování, autogramy, a debaty se sponsorovými hosty. V Sennově a Hillově případě to mimo jiné představovalo i slovní komentář jednoho kola trati, jenž byl na programu krátce po nedělním ranním jezdeckém brífinku. Nezapomeňme dodat neustálý pohyb v davu, který zpomaluje každý váš krok, a máte jasnou představu, že být pilotem F1 nebylo už tehdy jednoduché.

Senna opustil Westa, nasedl do Renault Espace a vydal se směrem ke Castel San Pietro ležícího zhruba devět kilometrů od Imoly. Renault poskytoval týmovému personálu vlastní vozový park a pochopitelně si přál, aby ho jeho členové náležitě využívali. Po cestě se Senna zastavil v restauraci Romagnola, prostém, ale účelově zařízeném podniku, a

zarezervoval si stůl na půl deváté. V Romagnole večeríval pravidelně od roku 1991. Tehdy zavolala recepční hotelu z Castella, kde bydlel, a zeptala se: *“Můžete připravit stůl pro Sennu?”* Rodina Liveraniů, kterým restaurace patřila, si pomysleli - Senna! Bože! Dorazil s nádhernou blondýnkou a pouze požádal, aby nebyl během jídla vyrušován. Romagnola disponovala výhodou - vedle velké jídelny měla ještě jednu menší, takže do ní mohli Sennu umístit a nepustit tam už nikoho dalšího. Neservírovali mu nic rafinovaného. Po večeři se ho zeptali, zda je opravdu Senna a on odpověděl, že ano! Poprosili ho o autogram a předložili mu poznámkový blok. Podepsal každý list. Rodina pochopila, že se mu místní pokojná atmosféra zamlouvala a proto se sem každým rokem vracel. Jeden z jejich členů na toto téma poznamenal: *“Senna byl tak bohatý, že mohl koupit restaurant San Domenico, nejluxusnějších a nejdražších v celé oblasti. Jenže on měl raději prosté věci.”*

Tento čtvrtek se s Liveraniovými nadšeně přivítal a řekl jak je potěšen, že je zase vidí. Po rezervaci se vydal z Castel San Pietra do hotelu Castello, jehož budova ve tvaru L elegantně zapadala do zvlněného rázu místní krajiny. Bydlíval zde od roku 1989.

Ubytovali se tu i Frank Williams a Ron Dennis. Senna prošel foyerem kolem podstavce z tesaného kamene, na němž ležel vyklenutý baldachýn z tepaného železa. Hosté do něj na odchodu házeli mince pro štěstí, aby se jednou zase do hotelu vrátili. Přistoupil k recepčnímu pultu a požádal o svou tradiční proceduru: předložil seznam lidí, od nichž přijme telefonát, ostatní měla recepční pouze zaznamenat a připravit k vyzvednutí, kdykoliv si půjde pro klíče od pokoje nebo odcházet pryč. Mohl se pak po vlastní úvaze volajícimu ozvat zpět nebo ne.

Jelikož byl v Castellu stálým hostem, jeho příjezd nezůstal nepovšimnut. Dostal kytice květin, převážně od dámských obdivovatelek, které personál naaranžoval v pokoji. V okolí recepcy se zdržoval jen velmi zřídka. Lidé měli ve zvyku vydat se do hotelu, aby ho uviděli na vlastní oči, požádali o autogram, společné foto a podobně. Každý okamžik jenž ušetřil pro sebe byl k nezaplacení. Výtahem v sousedství vyjel do druhého patra. Vždy přebýval ve stejném pokoji, čísla 200, a tento rok nebyl výjimkou. Pokoj obsahoval vstupní chodbičku, ložnici s televizorem a se zvláštním obrazem nad postelí připomínajícím čtyři čínské krajinky, koupelnu, a obývací s dalším televizorem, pohovkou a křeslem potaženým v křiklavé purpurové barvě. Okno poskytovalo výhled na venkovní bazén a zvlněnou krajinu v okolí. Vše působilo spíše příjemným než exkluzivním dojmem, noc tady přišla na 4,000 korun (400,00 lir v tehdejší měně).

Frank Williams bydlel o patro níž v čísle 100, Ron Dennis nad ním v pokoji 300. Jak vysvětluje tisková mluvčí od Williamsu Ann Bradshaw, *“celý tým nepřebýval v jediném hotelu, členové byli roztroušeni všude možně.”* Rozhodovala hlavně momentální dostupnost, cena byla až druhořadým faktorem. Například O'Mahoney a Assumpcao byli ubytováni úplně jinde.

Jezdec se pochopitelně chce vyhnout nežádoucím překvapením a dává přednost osvědčenému. Senna znal hotel i jeho majitele Valentina Torsiniho, oblíbil si svůj pokoj, a restaurace Romagnola, nabízející soukromou místnost poskytující útočiště, byla na kopci jen kousek odsud. Jeho doprovod tvořili nejbližší přátelé: bratr Leonardo, bankéř a dávný přítel Carlos Braga, manažer Julian Jakobi, televizní komentátor brazilské TV Globo Galvao Bueno, Celso Lemos (řídil Senna Licensing), Ubirajara Guimaraes (Senna Imports) a masér Josef Leberer. Šlo o širší společnost než obvykle. Běžně ho doprovázeli jen Jakobi, Leberer a

samozřejmě O'Mahoney a Assumpcao. Chyběla přítelkyně Adriane Galisteu, která měla po ukončení kurzu angličtiny v Brazílii dorazit do Algarve teprve na druhý den. Vzhledem k napjatým vztahům s rodinou, přítomností Leonarda, a důležitostí nadcházejícího závodu se Senna rozhodl nechat ji raději v ústraní.

Výhodou menší jídelny Romagnoly nebylo jen soukromí. Byla totiž dostatečně velká na to, aby po sražení stolů pojmula veškerý Sennův doprovod. Tento čtvrtek to byl on a šest dalších hostů. Dorazil oblečen v nedbalém, avšak elegantním stylu - džínách, košili a svetru přehozeným přes ramena. K večeři si objednal steak, těstoviny, profiteroles (zákusky chutí podobné našim věnečkům), a minerálku. Restauraci opustil před desátou a jako obvykle si rezervoval stůl také pro následující večer.

Než šel spát, zavolal ještě Adrianě a také brazilskému závodníkovi a příteli Mauricio Gugelminovi, se kterým v sedmdesátých letech jezdil po lokálních motokárových soutěžích. Gugelmin a jeho manželka Stella bydleli se Sennou v jeho domě v anglickém Esheru v letech 1985-1986 kdy Senna jezdil za Lotus, a jejich přátelství trvalo doposud. Gugelmin nenašel po sezóně 1992 další sedačku ve F1 a právě začínal novou kariéru v USA v sérii Indycar. *"Byl (Senna) nažhavený, protože měl pro závod v Imole dostat nové přední křídlo. V červnu se jela Velká cena Kanady, Stella čekala dvojčata, a tak se nás chystal navštívit, uvidět mimina a prohlédnout si náš nový domov."*

AKT DRUHÝ - RUBENS

29.duben 1994

V pátek Senna dorazil na okruh časně ráno. Vzhledem k tomu, co se zde v následujících dnech stane, bude dobré jej stručně popsat. Za hlavní branou byl prostorný padok. Jednu stranu podél venkovní zdi lemovalo na tučet motorhomů, obrovských obytných kamiónů týmů F1, poskytujících mimo jiné útočiště před všudypřítomnými novináři a fanoušky. Na druhé straně stála vysoká, imponující kontrolní věž, která se napojovala na hlavní budovu padoku. Přízemí bylo vyhrazeno boxům, vyšší patra ukrývala kanceláře, restauraci, obytné místnosti a tiskové středisko. Naproti se vypínala hlavním tribuna a mezi tím na dráze startovní rošt. Kulisu dotvářely týmové transportéry přilepené k zadní straně boxů, obsahující monoposty, náhradní díly, a tony nástrojů a příslušenství. Šířka padoku normálně dovoľovala akorát tak průchod mezi motorhomy a transportéry, většinou však byla ucpána mechaniky tlačícími na vozících pneumatiky, toulajícími se sponorskými hosty, povídajícími si přáteli, spěchajícím týmovým personálem a kameramany pasoucimi po jezdeckých hvězdách. Už vůbec nepočítaje stovky novinářů, kteří se tu potulovali ze stejného důvodu. Pod nohama se vám motaly elektrické kabely, bzučící generátory a další přístroje. Celé to evokovalo přeplněný bzučící úl. Poněkud stranou stálo plotem obehnané zdravotní středisko; nízká, bílá budova s prostorem vyhrazeným pro přistání helikoptéry.

Samotná trať, před rozsáhlou rekonstrukcí v roce 1995 měřící 5040 metrů, byla situována v městském parku. Ze startovního roštu vyrážela do táhlého, mírně levotočivého Tamburella, skrytého za stromy mimo dohled, napřimovala se a uhýbala nepatrně vpravo

(Villeneuve), stáčela se prudce vlevo (Tosa), stoupala do kopce před další levotočivou zatáčkou Piratella, následovala pravo-levo-pravá šikana Acque Minerale, další stoupání do pravo-levé Variante Alta, pak tu byla rovinka a klesání k podkovité, ostré Rivazze, rychlá pravo-levá šikana Variante Bassa zakončená po krátké rovince levo-pravým Traguadem, které přivádělo jezdce na cílovou rovinku s hlavní tribunou a boxy. Zdravotní středisko s Traguadem prakticky sousedilo.

Páteční volný trénink provázelo horko a slunečné počasí. Senna ujel 22 kol a vyjádřil spokojenost se změnami aerodynamiky, ke kterým došlo od posledního závodu v Aidě. Zaznamenal nejrychlejší čas, 1:21,598min, Damon Hill byl o sekundu pomalejší, Michael Schumacher skončil třetí.

Úderem jedné hodiny začala odpolední kvalifikace. Teplota vzduchu vyšplhala na 27 stupňů Celsia, asfaltu ještě o něco výše. Z boxů prakticky ihned vyrazil Rakušan Karl Wendlinger na Sauberu, brzy následován dalším Sauberem Heinze-Haralda Frentzena a Gianni Morbidellim na voze Footwork-Ford. Kandidáti na pole position zatím jen čekali na ten správný okamžik k vyrazení na trať. První se odhodlal Schumacher a nasadil laťku na 1:22,564min. Právě když se po vzdálené části okruhu vracel pomalu do depa, vyjel na dráhu Senna. Kamenná tvář Franka Williamse na TV monitoru sledovala jak titanové desky podvozku vozu generovaly na hrbolech v zatáčce Tamburellu roje jisker. Sennova přilba poskakovala v kokpitu v rytmu nesčetných nerovností, kterými byla Imola poseta. 1:22,430min, provizorní pole position. Modrobílý Williams pokračoval do druhého letmého okruhu, vnitřními koly bezpečně u obrubníku Tamburella. Prakticky v tomtéž momentě se na opačné straně dráhy do svého úvodního letmého kola

chystal Sennův krajan a chránělec, jednadvacetiletý benjamínek Rubens Barrichello z Brazílie. Bylo třináct minut po čtrnácté hodině.

Na čtyřku, v rychlosti 223 km/h, Barrichellův Jordan-Hart najel poněkud zešíroka do předposlední šikany Variante Basa. O 13km/h rychleji než minule. Nevšiml si však, že na jízdni stopě byla stále ještě trocha oleje z ranní poruchy motoru Häkkinenova McLarenu. Jordan se vymkl kontrole, Barrichello reflexivně šlápl na brzdy a snažil se vůz ztočit do zatáčky. Marně. Auto se řítilo dál, sklon obrubníků fungoval jako odpalovací rampa. Jordan přelétl travnatou zónu, nepatrně zavadil o vrcholek metr vysoké pneumatikové bariéry a nezmenšenou rychlostí se roztrátil o kovový plot nad ní. Monopost po divokém saltu konečně přistál na boku, koly vzhůru. Z kokpitu bezvládně visela Barrichellova paže.

Permanentní lékař F1 profesor Sid Watkins, doprovázený dalším lékařem Dr. Baccarinim, byl na místě za několik patnáct sekund. Jeho záchranný vůz, řízený italským traťovým maršálem Mariem Casonim, parkoval šťastnou náhodou jen pár stovek metrů opodál nedaleko zdravotního střediska. Zatímco se dávali do pohybu, maršálové obrátili zdemolovaný vrak Jordanu s Barrichellem v kokpitu na všechna čtyři kola. Udělali to však příliš rychle a Watkins se obával že jezdci přivodí další zranění.

Kolem se mezitím vracel do depa Senna. Nehodu sice neviděl, zcela mu však stačila scénérie, kterou míjel, a znepokojen v boxech okamžitě vystoupil z kokpitu. Ve Watkinsových sluchátkách zapraskal hlas ředitele závodu Rolanda Bruynseraedehe: *“Červené vlajky!”* (zastavení kvalifikace). Prof, jak piloti Watkinsovi s oblibou říkali, se naklonil k Barrichellovi a uslyšel namáhavé, přerývané dýchání. Dr.Baccarini podržel Brazilcovu helmu aby Watkins mohl nůžkami přestříhnout řemen přilby. Po kratším zápase byla helma dole.

Barrichello byl v bezvědomí. Lehce krvácel z nosu a měl tržnou ránu v obličejí, problémem bylo však hlavně uvolnění dýchacích cest, protože po čtyřech minutách bez kyslíku začínají umírat mozkové buňky. Watkins zasunul mezi jezdcovy sevřené zuby dýchací trubici a zkušeným pohybem zajistil přívod vzduchu do plic. Barrichello dostal krční límec, aby se zabránilo dalšímu poškození krku, a na místo dojel vyprošťovací tým. Za pomoci speciální podpěry pro páteř (KEG) vytáhli Brazilce z kokpitu zatímco Watkins s Baccarinim hlídali dýchací cesty a krk.

Po dvou minutách přišel Barrichello za skupinové úlevy záchranářů k sobě. Byl zmaten, plácal nesmysly, jinak se ale nezdál být vážně zraněn. Za dalších pět minut se ocitl ve zdravotním středisku, kde se podrobil rentgenu a pečlivému vyšetření neurochirurga Franca Servadeiho. Z havárie si nepamatoval nic, utrpěl však jen pohmoždění žebra, pohmoždění nosní chrupavky a tržné rány v obličejí po nárazu hlavy na jeden z podpěrných ocelových sloupů záchytného plotu. Měl obrovské štěstí, že právě přední kolo se o jeho helmu jen nepatrně otrelo a nezasáhlo ji plnou silou.

Assumpcao se vydala do Jordanova tábora, aby zjistila, jak na tom Rubens je. Měla o krajana starost a věděla, že Senna rovněž. Senna, znepokojen na nejvyšší míru, chvátal rovnou do zdravotního střediska. Cestou minul zadní část Jordanova boxu, kde potkal motoráře Briana Harta, se kterým pracoval v sezóně 1984 u Tolemanu. *“Co je s Rubensem?”* vyzvídal naléhavě. Hart si pamatuje, že Senna vypadal velice rozrušen. Hart viděl havárii na televizní obrazovce a věděl, jak ošklivě vypadala. Dokázal však Sennu uklidnit - Barrichello si poranil nos, jinak ale vypadal v pořádku. *“Jdu se za ním podívat!”* řekl Senna a vykročoval dál. Podle jednoho dobového pramene (Longmore) musel přelézt zadní plot, protože hlavní vchod do zdravotního centra byl

uzavřen. Zdá se to nepravděpodobné, jelikož Sid Watkins neměl proti jeho návštěvě námitek. *“Rubens byl v pořádku, takže jsem ho (Sennu) pustil dovnitř.”*

Barrichello byl později citován, že jakmile ve zdravotním středisku nabyl plného vědomí, *“Ayrton byl proním člověkem, kterého jsem uviděl. Měl v očích slzy, jako kdyby se ta havárie přihodila jemu.”* Dnes si Barrichello není stoprocentně jist: *“pamatuju si, že byl proním, koho jsem spatřil. Pamatuju si, že mi říkal, že jsem v pořádku, ať jen klidně ležím a odpočívám. Nevím jestli brečel, nemůžu si vzpomenout. Četl jsem později, že plakal v nějakém telefonickém rozhovoru, ale už v této chvíli...nepamatuju si. Moc mi toho neřekl, protože se mě chystali helikoptérou převést do nemocnice v Boloni.”*

Barrichellův uspokojivý stav Sennu uklidnil: *“Cítím se v pořádku, trochu těžko se mi dýchá kvůli zraněnému nosu a bolí mě ruce, jinak jsem OK. Zalaškuju si se sestřičkama a zítra jsem zpátky,”* žertoval Barrichello. Senna se proto vydal zpátky do boxů, aby pokračoval v kvalifikaci. Dokonce i na této krátké cestě do padoku ho doprovázel čtyřicetihlavý dav a dvě přenosné televizní kamery, zkoumající sebemenší změnu výrazu jeho tváře. Ukaž nám každou krůpěj potu, každý pohyb očních víček, sebemenší náznak nepokoje. Sledujeme historii v přímém přenosu...

Kvalifikace restartovala ve 13:40h a Senna okamžitě vyjel na trať. *“Neměl jsem pocit, že bych pak řídil auto bez chyb. Po Rubensově nehodě jsem nejezdil dobře, nedokázal jsem najít rytmus. Prostě jsem se nemohl soustředit.”* V době havárie figuroval na třetím místě. Nyní se pomalu dostával do tempa, v prvním letném kole se vyhýbal obrubníkům a zaznamenal konzervativních 1:24,067min. Následně však atakoval každý kousek dráhy a časem 1:21,837min převzal vedení. Pak dostal v Tose hodiny; Williams se postavil napříč, na chvíli zůstal nehybně stát, bleskově ale za doprovodu kouře od protáčejších se pneumatik vyrazil zase vpřed a

mířil do boxů. Do konce kvalifikace chybělo dvacet minut. K poslednímu pokusu Senna vyrazil teprve tři a půl minuty před závěrem, jak bylo jeho dlouholetou specialitou. Vykouznil další zlepšení, 1:21,548min a provizorní čelní postavení na startovním roštu před Schumacherem (1:22,015min).

Senna byl po kvalifikaci citově a psychicky vyčerpan, dokonce téměř iritován povzbuzujícími slovy několika fanoušků, kteří na něj z hlavní tribuny nad boxy v dobrém úmyslu pokřikovali že Schumacherovi ještě ukáže kdo je tady vlastně šampiónem. Evidentně nebyl v náladě podobné lichocení poslouchat.

Pokusil se absolvovat krátké televizní interview o Barrichellovi s Kai Ebelem (z německé stanice RTL), ale nedokázal to. Třikrát začal stejnou větou, pak se omluvil a zmizel hledat útočiště ve Williamsově motorhomu. Po půl hodině se vrátil, už schopen hovořit. *“Byla to dnes opravdu chaotická kvalifikace. Rubensova havárie jí udala špatný tón hned od startu. Rubens je mým přítelem, po jeho nehodě jsem nedokázal zajet jediné kolo bez chyby. Prostě jsem se nedokázal plně soustředit. Auto se chovalo dobře, nicméně díky podivným podmínkám na dráze - neustále se měnily - ho těžko mohu detailněji hodnotit. Rozhodně mělo ale ještě daleko k ideálu.”* A poté se nečekaně obrátil k houfu italských novinářů, aby zdůraznil, nakolik nebezpečné jsou některé pasáže okruhu. *“Imola je nebezpečná. Je tady řada míst, která nejsou z hlediska bezpečnosti v pořádku. Avšak,”* dodal, *“podobně jsou na tom i některé další okruhy...”*

Padl dotaz, proč jezdci tuto situaci akceptují a neobtěžují se s tím něco udělat. Senna výmluvně pokrčil rameny, naznačujíc, že má naléhavější problémy než začít další boj s autoritami automobilové federace. Podmíněný trest zákazu startu ve dvou závodech za pěstní souboj s Eddie Irvinem v Suzuce 1993 nad ním visel jako varovně vztyčený prst. *“Z mistrů světa jsem zůstal sám a už jsem si na FIA otevřel*

pusu příliš často. Za ta léta jsem se naučil, že je lepší před funkcionáři ustoupit."

Po skončení rozhovorů se vrátil do motorhome, kde se ponořil do intenzivní debaty plné vzrušených gest se svým závodním inženýrem Davidem Brownem. Měl dojem (slovy Browna), že auto trpělo vážným konstrukčním nedostatkem, který citelně limitoval jeho potenciál a ovladatelnost. Vůz byl v zatáčkách nevyvážený, a přecházel nečekaně a opakovaně z přetáčivosti do nedotáčivosti.

Brown se na chvíli vzdálil a Senna vyšel před motorhome, aby další skupině novinářů poskytl dříve domluvené interview o své obchodní říši. Došlo k němu v zasedačce na rohu motorhome. Jeden z přítomných, Mark Fogarty z CarWeeku, odhadl, že Senna odpovídal na dotazy nějakých patnáct až dvacet minut. Upozornil je však, že jakmile se Brown vrátí, bude pokračovat v přerušené debatě o voze.

Fogarty byl Sennovým vzežením překvapen. *"Vypadal utahaně, měl červené oči a skelný pohled. Překvapovalo mě, kolik úsilí ho stálo se na naše dotazy koncentrovat. Pokud Senna s nějakým rozhovorem souhlasil, vždycky mu věnoval plnou pozornost. Někdy dokonce odpovídal s takovým zpožděním (spisovatel Christopher Hilton mu jednou naměřil třináctisekundovou pauzu), že jste si mysleli, že otázku přeslechl. On však pouze přemýšlel o jejích důsledcích."*

Senna byl proslulý svou pečlivostí. Vždy důkladně volil a často opakoval slova, zejména v angličtině, jelikož se za léta nedorozumění s tiskem naučil vážit každé slovo, každou tečku a pauzu, aby *"nebylo snadné mě špatně interpretovat. Pokud mě budete citovat doslova, k žádnému nedorozumění nedojde. Jestliže má slova překroutíte, nemohu se bránit a budu pak muset akceptovat následky. Tak to je a tak to vždycky bylo - ale snažím se to omezit na nejnižší možnou míru pozorným výběrem slov. Proto často váhám s odpovědí. No a v každém případě, chtěl bych vyjádřit přesně to, co si myslím."*

“Tentokrát se ale jednoduše nesoustředil,” pokračoval Fogarty, *“každou chvíli se zasekával a vypadal psychicky opotřebovaný.”* Spíše než formulací myšlenek byl Senna zaměstnán úsilím vůbec udržet koncentraci, což bylo u člověka zvyklého vyloučit vše ostatní a absolutně se soustředit na probírané téma neobvyklé.

Znovu se objevil Brown, Senna se novinářům omluvil a odešel s Brownem na horní patro motorhome, aby pokračovali v úsilí vyřešit problematické chování Williamsu. Vrátil se asi za hodinu. Čekajícím zástupcům médií sdělil, že je příliš unaven a nemá náladu v přerušném rozhovoru pokračovat. Nabídl dokončení následující den po druhé kvalifikaci. Novináři se rozptýlili.

Senna opustil okruh v osm hodin. Spolu s přáteli, mezi nimiž nechyběl televizní komentátor brazilské stanice Globo Galvao Bueno, absolvoval večeři v Romagnole (antipasta, parmská šunka, tagliatelle s rajčatovou omáčkou a ovoce). Senna se evidentně zmítal mezi dvěma náladami. Dotaz na Buena ohledně Barrichellova stavu prozrazoval pokračující obavy, jakmile mu však Bueno nedokázal dát nejčerstvější informace, jemně si jej dobíral, cože je to za novináře, když nemá nejnovější zprávy. Přesto Liveraniové vzpomínají, že jeho rozpoložení bylo spíše pochmurné.

Po návratu do hotelu ještě poseděl s částí svého doprovodu a dal se do obšírného monologu o náhodě, o jejím významu a důsledcích. Stále byl v myšlenkách zabrán do Barrichellovy nehody, protože zmínil své předsevzetí zahájit před následujícím závodem v Monaku novou kampaň za zlepšení bezpečnosti pilotů. Krátce po jedenácté hodině se vytratil na pokoj. O'Mahoney se nemohl ubránit dojmu, že to bylo *„divné. Ayrton byl otršen, opravu velice otršen.“*

Z izolovaného pohledu je Sennův neklid a dopad Barrichellovy havárie na jeho psychiku těžko pochopitelný, ať už byl Barrichello

Brazilec, Sennův chráněnc, a v jednadvaceti letech představoval budoucnost. Rubens prakticky neutrpěl šrám a byl v dobré náladě. Byla to jen další nehoda se šťastným koncem, další důkaz, že soudobé vozy F1 byly natolik robustně konstruované a bezpečné, že pilot vyvážl bez vážnějších následků či újmy na zdraví. Dvanáct let přece nikdo během velké ceny nezahynul a osm let uplynulo od chvíle, kdy někdo našel smrt v kokpitu monopostu F1 (Elio de Angelis při testech v Le Castellet v roce 1986).

Vytušil snad Senna najednou, že cokoliv bylo o bezpečnosti aut řečeno, měla Formule 1 za těch dvanáct let obrovské štěstí a jednoho dne se k ní přízeň osudu obrátí zády? Už před startem sezóny na adresu nových technických předpisů prorocky poznamenal: *“Auta jsou příliš rychlá a vymykají se kontrole. Tahle sezóna přinese nespočet havárií. Budeme mít velké štěstí, jestliže ji všichni přechkáme ve zdraví.”*

Zbystřil akumulovaný tlak - problémy v rodině, Imola stěžejním závodem, mimořádně silný Schumacher, nový zaměstnavatel, konstrukční potíže s vozem, změna pravidel, vše dohromady - jeho smysly natolik že děsivá havárie krajana a chráněnce byla na něj už příliš? Senna byl samozřejmě během své kariéry pod tlakem mnohokrát. Patrně nikdy však pod takovou podivnou, pronikající kombinací. Rozbrečet se ve zdravotním středisku nad jezdcem, který byl v pořádku a který vtipkoval o laškování se sestřičkami, bylo přinejmenším nezvyklou reakcí. Zvláště u Senny, jenž v minulosti viděl jiné příšerné karamboly (například Gerharda Bergera v Tamburellu 1989, Dereka Warwicka na Monze 1990, či Martina Donnellyho v Jerezu 1990), závodil od svých čtyř let, z toho dekádu ve F1, a chystal se na 161. start ve velké ceně.

Vystupňovala snad tlak nepřítomnost odvěkého rivala Alaina Prosta, který na sklonku roku 1993 zanechal aktivní činnosti? Jejich

desetiletí trvající rivalita, v období po kolizích v Suzuce 1989 a 1990 přerůstající v otevřenou válku a nenávisť, daleko přesáhla hranice sportu a pouhého boje o vítězství. Změnila se ve střet rozdílných životních filosofí, který se hluboce dotýkal otázek samotné podstaty člověka a nemilosrdně v plné nahotě odhaloval před zraky světové veřejnosti nejtemnější stránky obou protagonistů. Souboj nabyl takové intenzity, že dokonce dokázal rozdělovat i nezávislé pozorovatele, kteří se přeli o spravedlnost mezi sebou a zastávali stanovisko jednoho či druhého z nich.

O pět let starší Prost pro Sennu léta symbolizoval měřítko, podle něhož se srovnával – v testech, kvalifikaci, v závodě. ‘Pokud dokáže takový čas zajet Prost, můžu ze sebe i z auta vyždýmat ještě něco navíc a porazit ho.’ Nyní (a Schumacher promine) byl barometrem Senna a možná proto cítil, že každým absolvovaným kolem se řítí do neznáma, bez možnosti srovnání. Senna si byl palčivě vědom toho, že nastalo střídání generací. Po Prostově odchodu ztratil nejen velkou část své původní motivace závodit, ale rovněž musel chtít nechtě vzít na sebe břemeno odpovědnosti za zdraví nové generace. Během zimní přestávky a prvních měsíců sezóny 1994 Senna opakovaně telefonoval Prostovi a také bývalému trojnásobnému mistru světa Jackie Stewartovi, aby s nimi diskutoval palčivé otázky bezpečnosti jezdců.

Stewart byl přesvědčen, že *“Senna byl připraven skončit se závodní kariérou. Od Velké ceny Austrálie 1993 mi volal dvakrát nebo třikrát týdně. Chtěl něco udělat pro bezpečnost.”*

Prost zakusil podobnost zkušenost: *“Naše válka skončila po Austrálii. Pravidelně mi volal. Hodně jsme debatovali o bezpečnosti. Několikrát také hovořil o ztrátě motivace. Lidé si neuvědomují, jak moc to pro něj znamenalo dosáhnout Formule 1, soupeřit se mnou, a porazit mě. Byl jsem jeho referenčním bodem. Přišel o něj, když jsem přestal závodit. Několikrát mě nutil,*

abych se vrátil do F1. No a vedle spousty těch malých problémů se kterými se v té době potýkal si navíc nebyl jist, co vlastně ještě ve F1 pořád dělá. Jeho životní hodnoty se změnily, mistrovské tituly už pro něj neměly takovou důležitost. Jakoby mu najednou došla energie, jakoby náhle přišel o svůj cíl.”

AKT TŘETÍ - ROLAND

30.duben 1994

V sobotu o půl deváté ráno propustili Barrichella z nemocnice. Pravá ruka v dlaze, oteklý nos a potlučené zuby mu v dobré náladě a návratu na okruh nezabránily. *“Zlomené nic nemám. Dobře vím, jakou jsem měl kliku. Můžu být rád, že žiju.”* A pak věnoval speciální dík Sennovi: *“Je to opravdový přítel. Měl o mě velkou starost. Znova se na mě v pátek večer vyptával.”* Barrichello chtěl sednout zpět do závodního auta co možná nejdříve, Senna ho ale od uspěchaného návratu odrazoval. *“Nebud’ blázen, myslíš si, že jsi v pořádku, ale přitom to nemusí být pravda. Znáám to ze svých vlastních nehod. Dej si s návratem na čas.”* Barrichello později pochopil. *“Nespěchal jsem a teprve po dvou týdnech jsem v Anglii absolvoval první test.”*

Ranní volný trénink proběhl v tradičním rytmu. Senna se dokázal koncentrovat a byl opět nejrychlejší. Absolvoval 19 kol, nejlepší čas za 1:22,083min. Posléze vyhledal Jo Ramireze od McLarenu, a požádal ho, aby mu na neděli odpoledne zamluvit vrtulník kterým by se po závodě přepravil na letiště ve Forli, kde ho čekalo soukromé letadlo s O'Mahoneym.

Během tréninku udělal Senna něco pro něj zcela atypického. *“Neměl jsem propustku do boxů,”* vysvětluje jeho pilot O'Mahoney. *“Stál jsem vzadu v padoku, ale do boxů jsem bez ní nemohl. Takový dvoumetrový italský hromotluk u vchodu mě zastavil. Ayrtón si nás všiml. Přistoupil a vysvětlil strážci, že patřím k němu. Takže bylo po problému, prostě jsem vešel. Díky tomu si mě pak hlídač pamatoval a po zbytek dne už mi v návštěvě boxů nebránil.”* Nyní přišlo to co O'Mahoney nazývá *“tajuplná část”*.

O'Mahoney pracoval pro Sennu přes tři roky a tajně si přál mít s ním společnou fotografii. Vždycky z toho ale nějak sešlo. *"Připadalo mi trochu trapné ho o to požádat. Vlastně jsem to ani nechtěl udělat."* Bylo to pochopitelné. O'Mahoney byl velice zkušený pilot, létal pro řadu hlav států, byl dost starý na to, aby byl Sennovým otcem a navíc ho Senna zaměstnával. Přesto Senna vycítil, že O'Mahoney by si přál mít fotografii.

O'Mahoney stál v ústraní boxů, *"chtěl jsem být co nejméně na očích, abych se mu nepletl do cesty. Zůstal jsem však po ruce, kdyby něco náhodou potřeboval. Během závodního víkendu existovala pro Sennu jen jedna věc - závod. Nikým a ničím jiným se rozptylovat nenechal. Tentokrát ale vystoupil z vozu, sundal si přilbu a - což mu bylo zcela cizí, protože jsme spolu mezi tréninky nikdy nemluvili - mi řekl: "Owene, mám pro Tebe ty fotky." A vyndal z kufříku dva snímky.*

Na proním poprvé pilotoval své letadlo. Fotil jsem to objektivem rozostřujícím vše kromě středu záběru. Zrovna jsme po nějakém závodě nalétávali na Faro. Byla noc a on se vesele šklebil. Než se mi podařilo mu fotoaparát vrátit, zdálo se mi, že jsme příliš vysoko a proto jsem pro jistotu udělal ještě jedno přiblížení. Teprve potom jsme přistáli. Připsal na fotku věnování: Owenovi - důvod, proč jsme tehdy napoprvé nezoládlí přiblížení k Faro.

Druhý snímek pořídil někdo na boxové zídce v Imole, aniž bych si toho byl vědom. Povíдали jsme si a usmívali se. Nikdo další okolo, nádherná fotka. Kdosi nás den předtím vyfotil a Ayrton si na to vzpomněl. Bylo to zoláštní. Fotograf nás zvětčnil čirou náhodou (v tom smyslu, že O'Mahoney si přál právě takový snímek a zrovna stál se Sennou u boxové zídky), ale Ayrton si toho všiml. Podepsal ji: Owenovi - hodně štěstí.

Zoláštní. Dal mi je uprostřed tréninku. Něco podobného bylo pro něj naprosto netypické. Během tréninků nikdy nepřemýšlel o ničem jiném než o

závodění. Jakoby se snažil na poslední chvíli urovnat všechny neuzavřené záležitosti..."

Od březnové Velké ceny Brazílie se Senna zřetelně znovu a znovu snažil vyhledávat kontakt s Michaelem Schumacherem a zdůrazňoval, že mezi ním a jeho novým velkým rivalem není vyjma soupeření na trati žádné nepřátelství. V minulosti Senna nikdy nepoužíval příjmení jezdců, kteří si získali jeho respekt. Doposud existoval pouze "ten Francouz" (Prost) a "Němec" (Schumacher). Najednou pro něj nebylo problémem Schumacherovo jméno vyslovit. Dva dny před Imolou Michael ve své pravidelné rubrice pro The European přiznal, že ačkoliv se pravděpodobně v budoucnu nestanou přáteli, jejich nevraživost, trvajíc od roku 1992, byla u konce.

Během letu z Osaky do Londýna po skončení pacifické velké ceny Senna také zašel za Mikou Häkkinenem, aby bývalého týmového kolegu od McLarenu kamarádsky poplácal po plecích, jakoby se chtěl omluvit. V závodě ho totiž Fin vystrčil v první zatáčce mimo dráhu a Senna, pochopitelně rozzloben na nejvyšší míru, reagoval na Häkkinenovu snahu omluvit se rezervovaně až hrubě, at teď toho litoval.

Začal se rovněž vracet do minulosti, jakoby ji chtěl jednou provždy uzavřít. V březnu si při testech v Le Castellet dlouze povídal s novinářkou Karin Sturm o jeho úvodní sezóně ve F1 (1984). Řeč nějak přišla na to, že jeho tehdejší stájový druh Johnny Cecotto mu stále nemohl odpustit, že po Cecottově těžké havárii v anglickém Brands Hatch (utrpěl vážné zlomeniny obou nohou) ho Senna nepřišel do nemocnice navštívit. Senna se zamyslel a pak odpověděl: *"Ano, z jeho pohledu to chápu...byla to moje chyba. Hodně jsem po jeho nehodě přemýšlel, spíš mi ale tehdy prostě nedošlo, že by pro Johnnyho mělo nějaký smysl,*

kdybych se na něj přišel podívat...Mrzí mě to, člověk prostě neudělá všechno správně."

Ironické na tomto příběhu je to, že Sturm náhodou potkala Cecotta na cestě z Le Castellet na lince mezi Marseille a Mnichovem. Bohužel byl obklopen zástupem lidí a tak nenašla příznivý okamžik na vyřízení Sennovy omluvy. Teprve o čtyři měsíce později - to už byl Senna mrtev - na něj opět narazila. Cecotta Sennova slova dojala.

Nemálo překvapen byl i Brazilcův první týmový šéf z Formule Ford Ralph Firman, v jehož Van Diemenu dobyl Senna v roce 1981 britský titul. Několik let se neviděli, najednou mu v kanceláři zazvonil telefon - Senna.

"Zavolal mi z auta svým mobilním telefonem, abychom si popovídali. Právě se vrátil z Japonska. Bylo to těsně předtím, než odjel do Imoly." Shoda okolností? Hledáme mystiku tam, kde je po ruce prozaické vysvětlení, možná chuť poklábosit po nějakém čase s dávným přítelem?

Sobotní kvalifikace začala tradičně krátce po polední pauze úderem jedné hodiny; teplý den a optimální vlhkost slibovaly rychlé časy a napínavý boj o čelní startovní pozici. Formulí 1, tak jak jsme ji od nepaměti znali, však zbývalo pouhých osmnáct minut života, přesně tolik, kolik rakouskému nováčkovi Rolandovi Ratzenbergerovi. Po dvanácti letech a 185 závodech se štěstěna obrátila k formuli 1 zády.

První byl na dráze Schumacher, vážně atakující Sennův páteční čas hned úvodním pokusem (1:21,942min), Lamy s kulhajícím Lotusem zaznamenal 1:25,295. Schumacher se vzápětí dále zlepšil na 1:21,885. Na trať vyrazili další: Häkkinen s McLarenem, Berger ve Ferrari, Herbert v druhém Lotusu dostal hodiny a akceleroval do bezpečí těsně před příjíždějícím Christianem Fittipaldim na Footwork-Ford. Wendlinger, Lehto, Brundle, Larini. Pak Damon Hill, doprovázený všeobecným

očekáváním, které generuje každý jezdec schopný dosáhnout rychlého času - 1:22,780. O pár minut později se vylepšil na 1:22,587 a hned nato na 1:22,168, na třetího Bergera to ale stále nestačilo.

Po čtvrt hodině vyrazil na trať Roland Ratzenberger ve voze Simtek-Ford. Byla to jeho třetí kvalifikace ve F1. První v Brazílii neprošel, ve druhé v Aidě uspěl jen tak tak. V Imole nicméně jezdil od pátku s velkým nasazením a relativně se mu dařilo. Postup do závodu měl na dosah ruky, figuroval čtyřiadvacátý. Ještě deset minut před kvalifikací hovořil o svých ambicích s rakouskými novináři. Nechtěl být pouze mezi šestadvaceti vyvolenými na startu ale chtěl také porazit týmového kolegu Davida Brabhama. Než nasedl do kokpitu, odmítl novináře Geralda Pototschinga z Kleine Zeitung se slovy: *“doděláme ten rozhovor po kvalifikaci, už nemám moc času.”*

V momentě, kdy Ratzenberger absolvoval zahřívací okruh a započal první letný pokus, Senna se v boxu pomalu připravoval na první sérii kol a sledoval na monitoru počínání ostatních. Náhle se na obrazovkách objevil stříh ametystového vraku otáčejícího se kolem vlastní osy po viditelně strašném nárazu. Jezdec byl v kokpitu nepřírozně skrčen, hlava se mu v souladu s rotací monopostu bezvládně komíhala ze strany na stranu. Hlas komentátora Eurosportu Johna Watsona dutě oznámil: *“To je Ratzenberger.”*

Roland ztratil kontrolu nad vozem ve Villeneuve - nejrychlejším úseku okruhu, kde mu fotobuňka naměřila 314,9km/h. Asfalt opustil po tečně ve 286 km/h a bez náznaku brzdění levým bokem narazil do betonové bariéry. Vrak po šílených piruetách přistál až o nějakých dvě sta metrů dál uprostřed Tosity. Monokok strašný náraz nevydržel, otvorem na jeho levé straně vykukují jezdcovy nohy.

Sennův výraz prozradil vše. Okamžitě věděl, že šťastná série byla u konce. Prstem si pomalu přejel spodní ret, suše polkl a bezděčně

vydechl. *“Z vozu muselo něco uletět,”* obrátil se k lidem v garáži a za typické jezdecké gestikulace vykreslil rukama pomyslnou dráhu Simteku do betonové zdi. Vyndal si protihlukové zátky z uší, na chvíli pohlédl na obrazovku, s ustaraným pohledem se ale opět odvrátil. Naposledy upřel svůj zrak na scénu neštěstí, se slovy *“Bože ne...”* a s tváří v dlaních však prchl do milosrdného ústraní Williamsova boxu. To, čeho byl právě svědkem, mu stačilo.

Rudolf a Margit Ratzenbergerovi se právě vrátili z dovolené v Mexiku. Rudi chtěl přirozeně vědět, jak se Rolandovi v kvalifikaci daří a zapnul přenos Eurosportu právě v okamžiku, kdy vrak s jeho jediným synem přistál v Tose. Chvíli mu trvalo, že si plně uvědomil, co se stalo.

Šéf Asociace konstruktérů FOCA Bernie Ecclestone sledoval přenos s manažerem Lotusu Peterem Collinsem v komfortu svého motorhome. Jakmile havárii viděl, okamžitě vstal, sebral přenosné rádio aby mohl udržovat spojení s kontrolní věží a zamířil do padoku. Bylo mu jasné, že nehoda vypadala zle, a dobře věděl, jak se v podobné situaci zachovat: snažit se udržet situaci pod kontrolou a vyhnout se za každou cenu panice.

Řada z nás – televizní komentátoři, hovořící o možném přerušení přenosu komerční reklamou, nevyjímaje – ještě ale nebyla připravena uvěřit vlastním očím. V tiskovém středisku si novinář David Tremayne, Ratzenbergerův dávný přítel, poznamenal: RR. Vážná nehoda. V bezvědomí. Červené vlajky. Tosa.

Vedle něj otevřel zpravodaj agentury Reuters Timothy Collings svůj laptop a jeho prsty začaly mechanicky poletovat po klávesnici. *“Co se děje? Diktuj mi sled událostí,”* obrátil se na Tremayneho, který mlčky obdivoval kolegův profesionalismus. Odstavec za odstavcem ihned odcházel do Reuteru a přinášel lidem na celém světě aktuální informace o jednom z dalších neštěstí které mohou prožívat v pohodlném

komfortu obývacího pokoje. Dobrodružství konce tisíciletí, smrt v přímém přenosu.

“Vypadá to zle, bude ale v pořádku,” kdosi prohodil. *“Je pouze v bezvědomí.”* Joe Saward, pracující jako freelance pro F1 Magazine jako první pochopil. *“Podívejte se na helmu,”* pronesl tiše. *“Kolem očí.”* Desítky zraků mlčky pohlédly udaným směrem. Krev lemující hledí bile přilby křičela do nastalého ticha.

Profesor Watkins byl na místě nehody za pár minut. Spolu s Casonim projeli troskami posetou zatáčku Villeneuve a spatřili své lékařské kolegy již v akci. Doktor ze stanoviště na úpatí Tosity byl na místě za dvanáct, nejbližší záahové vozidlo s dr. Legou za pětadvacet sekund.

“Když jsem dorazil,” vzpomíná na kritické momenty Watkins, *“doktoři už pracovali. Sundali přilbu, zavedli dýchací trubici - jezdec byl však stále ještě v kokpitu. Rychle jsem zkontroloval Rolandovy zorničky. Situace byla vážná. Bylo nutné ho bleskově vyprostit, což se nám po osmi minutách podařilo.”* Okamžitě následovala masáž srdce, nitrožilní transfúze, intubace, umělé dýchání, a další srdeční resuscitace. Po kratším boji se povedlo činnost srdečního svalu obnovit. Za dalších sedm minut dorazila sanitka a odvezla Rolanda Ratzenbergera na jednotku intenzivní péče do lékařského střediska za Traguardem. Brzy bylo ale jasné, že na okruhu se nedá víc udělat, proto byl větší z helikoptér dopraven spolu s týmem lékařů do nemocnice Maggiore v Boloni.

Zatímco Rakušan bojoval v lékařském středisku marný boj s přírodními zákony a nákladní vůz Iveco odvážel trosky Simteku do depa, Senna vyhledal v boxové uličce oficiální bezpečnostní vozidlo (safety car) a nechal se dovézt na místo tragédie aby na vlastní oči prozkoumal příčiny nehody. Zastavil v bodě, kde Ratzenberger opustil asfaltový povrch a po krátké debatě s dvěma traťovými komisaři

pokračoval do Tosy, kde se v hloučku záchranářů snažil udělat si o celé situaci ucelenější obrázek.

Po návratu do boxů neodkladně zamířil do lékařského centra. Tentokrát ho profesor Watkins dovnitř nepustil. *“Po Bergerově nehodě v Tamburellu v roce 1989 (havaroval ve stejném místě jako v neděli Senna a jeho Ferrari se proměnilo v ohnivou kouli) jsem odehnal i Mansella, přestože Berger nebyl vážně zraněn. Znáte to, každý má plné ruce práce a celá scéna může na někoho, kdo jednotku intenzioní péče nikdy předtím nenavštívil, působit různě. Jezdci jsou většinou citliví, proto je lepší, když něco podobného nevidí. Senna dorazil ke dveřím zrovna když jsem vycházel. Odvedl jsem ho ven. Den předtím jsem ho pustil, protože Rubens byl v pořádku.”* Jejich konverzace se odehrávala na trávníku před branou, Senna s tradiční modrou čepičkou s nápisem Nacional na hlavě a založenýma rukama, Watkins s pažemi v bok.

“Jak jsme si povídali,” pokračuje Watkins, *“dorazil týmový manažer Simteku Charlie Moody. Musel jsem jim sdělit špatnou zprávu, že Rattenbergerovi není pomoci. Bylo pro mě mimořádně obtížné jednat se dvěma tak zdrcenými lidmi a přitom sám zůstat chladný a kontrolovat emoce.*

Ayrton byl otřesen, zcela bez sebe. Nikdy tak ostře nečelil realitě své profese, protože během své kariéry ve F1 nikdo v průběhu velké ceny nezahynul. Posledním byl Riccardo Paletti při startu v Montrealu 1982, ještě než Senna dosáhl F1. Ačkoliv si byl nebezpečí vědom a akceptoval ho, měli jsme dlouhou sérii bez smrtelného zranění. Za těch dvanáct let došlo k řadě vážným nehodám, k řadě vážným poraněním, nikoho jsme ale neztratili nadobro.

Bylo hrozné, že opět došlo k tragédii. Do podobné situace jsme se spolu dostali poprvé. Byl zamlklý. Zůstal ale rozhodný a nezačal nahlas pochybovat o smyslu svého sportu ani o vlastním postavení. Vždycky věřil v osud, že smrt může člověka zastihnout nečekaně. Byl nábožensky založen a dost inteligentní na to, aby si všechno důkladně promyslel.

Ayrton se zhroutil a brečel mi na rameni. Za ta léta se z nás stali blízcí přátelé, přestože nás dělilo přes třicet let. Chodili jsme spolu na ryby, navštěvovali jsme vzájemně naše rodiny. Bral jsem ho jako vlastního syna. Bavili jsme se nebo trápili spoustou věcí, které život nebo závody přinášely.

Jeho hlava teď spočívala na mém rameni a otcovsky jsem ho objal. Cítil jsem, že mu musím něco říct, přesně to, o čem jsem přemýšlel: 'Ayrtone, proč nenecháš zítra závodění? Vlastně, proč to nevzdáš hned teď? Co dalšího ještě potřebuješ dokázat? Jsi trojnásobný mistr světa, bezpochyby i nejrychlejší ze všech. Nech toho a pojďme rybařit!' Zmlkl. Pokračoval jsem: 'Nemyslím si, že má cenu zbytečně riskovat a pokračovat dál, zabal to.' Upřel na mě pevný pohled a po zhruba minutovém přemítání už uklidněně pronesl: 'Side, nad určitými věcmi nemáme moc. Nemohu skončit, musím pokračovat dál.' Byla to poslední slova, která jsme si spolu vyměnili.

V podstatě nenašel pro své rozhodnutí nějaké racionální zdůvodnění. De fakto řekl, že nemůže nezávodit. Věřím, že se cítil každou stránkou života jakoby uvězněn v pasti. Opravdu jsem upřímně přesvědčen, že by tehdy raději všeho zanechal. Alespoň takovým dojmem na mě v posledních měsících působil."

V průběhu jejich pětiminutového rozhovoru se objevil tiskový mluvčí FIA Martin Whitaker, aby v lékařském centru rovněž získal informace o Ratzenbergerově stavu. Zřetelně však nechtěl přerušit intenzivní výměnu pocitů mezi Sennou a Watkinsem, proto zůstal stát opodál. "Když skončili," říká Whitaker, "požádal jsem Sennu, ať mi řekne, co se stalo. Neodpověděl. Jen na mě pohlédl a odkrácel pryč. Nikdy na ten jeho pohled nezapomenu. Bylo by přehnané tvrdit, že vyjadřoval strach. Akorát se velice trápil. Byl najednou nějaký jiný, jakoby se proměnil. Můžete si toho všimnout na všech fotografiích z onoho víkendu."

Senna se vrátil do boxů, kde v ústraní Hillovi a Patrickovi Headovi sdělil, že Ratzenberger byl klinicky mrtev. Frank Williams mu

dal možnost rozhodnout se, zda chce v kvalifikaci pokračovat nebo ne. Pokud by Senna potřeboval okamžitě zasednout do kokpitu - jako mají někteří piloti v rámci osobní terapie ve zvyku - Frank by mu v tom nebránil. Podobně jestliže by se chtěl stáhnout do sebe a přemýšlet. Senna s nepřítomným výrazem ve tváři okamžitě odkráčel do motorhomu, aby se převlékl do civilních šatů.

V neklidné, nervózní atmosféře každý očekával zprávu z nemocnice. Týmový manažer Simteku Charlie Moody zašel do boxu Williamsu promluvit si s Adrianem Neweyem. Potřeboval si s někým popovídat. Stáje Sauber a Benneton odvolaly své jezdce z tréninku. Heinz-Harald Frentzen, který strávil s Ratzenbergerem hodně času závoděním v Japonsku, chtěl jít rovnou do hotelu: *“Nechci s nikým hovořit.”* Schumacher vypadal pohnutě, JJ Lehto potřeboval utišující prostředek a mezi vzlyky ze sebe vysoukal jen krátkou větu *“Přijeli jsme ve čtvrtek z Monaka spolu autem...”*

Šéf Benettonu Flavio Briatore vysvětloval: *“Naši jezdci by už nemohli odevzdat stoprocentní výkon. Nemělo žádný smysl jezdit dál.”* Pak zapracovala italská politika. *“Ferrari a McLaren by měli z respektu před Ratzenbergerem rovněž přestat,”* dodal. Gerhard Berger, který se na trať vydal, na jeho slova později zlostně reagoval: *“Briatore je pokrytec. Nic proti tomu, když nechtěl jezdit dál. Proč ale potom jeho tým nastoupil do závodu? Jestliže se zřekl skutečně z respektu, pak by býval nesměl nastoupit ani do závodu. Je hanebné, jestliže je smrt člověka politicky využita. Jel jsem dál a trpěl Rolandovou smrtí více než Briatore.”*

Přerušená kvalifikace zahájila ve 14:05, v době, kdy byl Roland Ratzenberger přepravován vrtulníkem do boloňské nemocnice Maggiore. Dorazil tam ve 14:08, ve 14:15 již však byl oficiálně prohlášen za mrtvého na následky zlomení vazy a poranění hlavy.

Ve zbylých jednačtyřiceti minutách kvalifikace už nikdo Sennův páteční čas nepřekonal. Velkou cenu San Marina tedy měl odstartovat z první pozice (pole position), po pětadesáté v kariéře. Podle pravidel FIA ho čekala tisková konference, jenž je za normálních okolností pro tři nejúspěšnější jezdce povinná a pilot může být za svou nepřítomnost pokutován. Nastalá situace nicméně měla k normální daleko. Jednou z úloh Ann Bradshaw, tiskové mluvčí Williamsu, bylo jezdcům účast na tiskovce připomenout. Zašla tedy za Sennou do motorhome a diplomaticky se ho otázala, zda se rozhodl ji absolvovat *“V žádném případě.”* Frank Williams s ním souhlasil. *“Nepřichází v úvahu. Pokud budou nějaké potíže s pokutou, tým ji zaplatí.”*

Bradshaw odešla do tiskového střediska, kde potkala Marii Bellanca od Benettonu, která byla pověřena stejným úkolem - omluvit Schumacherovu nepřítomnost. Bradshaw vysvětlila situaci Whitakerovi. Ten ji ovšem obratem informoval, že pravidelné setkání s novináři bylo zrušeno a neúčast jezdců nepředstavovala problém. Bradshaw došla k závěru, že odpovědní lidé mají přece jen *“srdce a v kritické chvíli je ukázali.”*

Whitaker z titulu své funkce vydal pouze oficiální komuniké. Dokumenty podobného ražení mívají většinou strohý, formální styl, Whitakerovi se přesto v mezích normy podařilo vtisknout mu jistou dávku citu a taktu.

Dne 30.dubna se sobotní tiskové konference pole position měli zúčastnit piloti Ayrton Senna, Michael Schumacher a Gerhard Berger. Každý z nich byl buď osobně, nebo prostřednictvím týmového manažera o své povinnosti informován. Dostavil se však pouze Gerhard Berger. Vzhledem k okolnostem a náladě jak

mezi novináři tak týmy bych chtěl oznámit, že Ayrton Senna ani Michael Schumacher nebudou pro svou nepřítomnost nijak penalizováni.

Gerhard Berger se sice objevil, ale pouze proto, aby zdůvodnil svou další účast v tréninku po Ratzembergerově nehodě. S tím, že zajel třetí čas, to nemělo nic společného. Jezdci reagují na vyjímečné události různě, vždy záleží na tom, jak co nejrychleji nalézt psychickou rovnováhu. Ochrannou bariéru lze vybudovat mnoha způsoby, často i okamžitým usednutím do kokpitu. Jakmile začne člověk pochybovat, měl by raději se závoděním skončit. Přesně takové dilema Rakušan prožíval. *“Většina z vás se mě asi chystá zeptat, jestli bylo správné pokračovat v tréninku dál. Budu-li upřímný, viděl jsem tu nehodu. Viděl jsem ji ještě z opakovaného záznamu a vím, co se stalo. Věděl jsem, jak zle vypadala a jak zlá byla pro jezdce.*

Už předtím, než jsem vyjel na trať, mi došlo, že situace je kritická. Aniž by mi někdo cokoliv řekl, cítil jsem to. Poprvé v životě jsem se po nějaké havárii třásl po celém těle. Seděl jsem v autě a sledoval monitor. Jakmile ho začali vytahovat z kokpitu, zřetelně jsem vnímal, že je zle.

Samozřejmě, v naší branži jste připraveni podobné momenty zažít. Byl to však krajan a osobní vztah k jezdcovi to dělalo ještě horší. Víam, neměl by se dělat rozdíl mezi jezdcem, kterého znáte a jezdcem, kterého ne. Přesto vás to ale zasáhne odlišným způsobem.

Vystoupil jsem z auta. Bylo mi zle od žaludku. Šel jsem do obytného transportéru a současně se třásl po celém těle. Pak nadešla ta obtížná otázka, jestli pojedou dál nebo ne. Otázkou nebylo, zda-li budu pokračovat teď. Buď pojedou dnes, zítra i v budoucnu, nebo skončím. Nevztahovalo se to jenom k tomuhle odpolední, záleželo na tom, jestli jsem připraven nadále podstupovat

riziko spojené s profesí závodníka. Rolandovi už by nepomohlo, jestli pojedou či ne. Musel jsem se ale rozhodnout, zda-li budu chtít riskovat takhle dál.

Upřímně řečeno, včerejší Barrichellova nehoda mi jasně ukázala, jak nepatrný je někdy rozdíl mezi životem a smrtí. Dnes se to opět potvrdilo. Byl jsem opravdu blízko zásadnímu rozhodnutí. Pak jsem si ale řekl: "Budeš zítra závodit nebo ne?" Odpověď zněla ano.

Od té chvíle jsem se koncentroval na úkol přede mnou, protože nikomu bych změnou svého rozhodnutí nepomohl. Byla to nesmírně obtížná situace."

Kolem třetí hodiny si Sennu předvolali sportovní komisaři, aby zdůvodnil svou cestu oficiálním bezpečnostním vozem FIA na místo Rattenbergerovy nehody. John Corsmit, zkušený představitel federace, jim dělal konzultanta. K setkání došlo v kanceláři delegátů FIA na prvním patře kontrolní věže. Mítinku se zúčastnili tři sportovní komisaři (jedním z nich byl i Čech Radovan Novák), Corsmit, Senna a Whitaker. "Dotazovali jsme se ho, k čemu přesně došlo," vzpomíná Corsmit, "a pak jsme mu sdělili, že si nemůže dovolit použít oficiální vůz bez svolení řídicí věže. Prostě vyjet jen tak bez povolení na trať, jakmile je trénink prerušen červenými vlajkami. Pokud se někdo na dráze objeví, chceme vědět o koho jde a kde se nachází. Vlastně jsem Sennovi doslova řekl: 'Hlavně pro Tebe by mělo být snadné prostě zaklepat na dveře a zeptat se, jestli tam můžeš jet.'" (Ze zpětného pohledu Corsmit doplňuje, že nikdo z italských činovníků by si stejně nedovolil odmítnout velkému Ayrtonovi Sennovi použít jejich vůz jakmile by se Senna rozhodl, že ho potřebuje. Všichni jsme jenom lidé...)

Whitaker "byl Sennovu rozhovoru s komisaři rovněž přítomen. Ayrton byl velice sklíčený. Zcela přirozeně. Corsmit je rezolutní člověk, něco vám ale povím. Za války působil jako pilot bombardéru, takže zažil řadu emocionálně vypjatých situací a není žádný hlupák. Má soucit - a musí ho mít - pokud má dělat tuhle práci. Nezapomíná či nepřehlídí emoce druhých. A to platilo

zejména o Sennovi. Mnoha způsoby si byli velice blízcí. Ano, samozřejmě, Corsmit a delegáti FIA si uvědomovali, že Senna cítil znepokojení. Co mu řekli, bylo asi něco ve smyslu: 'Chápeme to a chápeme tvé přání poznat situaci na vlastní oči, aby sis mohl učinit patřičné závěry a tak dále, ale pokud to budeš chtít udělat znova, předem nás informuj a my ti pomůžeme. Příště se prosím Tě vyvaruj podobného chování, kdy si sebereš auto a odjedeš pryč.' "

Některé prameny hovořily o tom, že Senna byl natolik rozrušen, že na Corsmitovu adresu vykřikl: "Aspoň někdo se tady stará o bezpečnost!" Corsmit ani Whitaker si to však nepamatují. "Nezpomínám si, jestli se rozzlobil nebo ne," říká Corsmit, "nebyl ale z celou situací spokojen. Nevím jestli se naštvál, vím akorát, že se mu nezamlouvalo téma našeho hovoru. Možná na mě opravdu křičel. Nepamatuju si. Nikdy jsem s ním v minulosti problémy neměl. Hmm, co míním problémy? Samozřejmě, každý zná ty dvě záležitosti s Alainem Prostem v Suzuce a pak s Prostem v Hockenheimu (Prost obvinil Sennu z kličkování a vystrčení z dráhy v 1991).

"Za ty roky jsme byli se Sennou často v kontaktu, to ale neznamená, že jsme byli nepřátelé. Kdepak, to v žádném případě. Vycházel jsem s ním dobře, vlastně s ním nebyly nikdy potíže. Považuji ho za nejlepšího pilota, jakého jsme kdy měli. Že by na mě křičel? Nikdy to nedělal. Když mítink skončil, prostě odešel. Nedostal žádnou důtku, nic podobného. Mohli jsme ho potrestat, ano, ale situace byla už tak dost zlá na to, aby ji sportovní komisaři ještě zhoršovali. Akorát jsme mu řekli, že by neměl něco podobného dělat. Netušil jsem, že s ním hovořím naposledy."

Whitaker dodal: "Dokážu si představit, jak schůzka dostává výbušnější charakter. V určitém momentu jsem však místnost opustil. Ačkoliv mám jako tiskový mluvčí FIA výsadu se těchto jednání zúčastnit, nemohu je ani v nejmenším ovlivnit. Pokud se rozhovor stane příliš choulostivým, raději odejdu. Nemůžu pak být obviněn z prozrazení důvěrných informací, jestliže záležitost pronikne k novinářům." Sennův vztek, pokud se skutečně

rozčilil, patrně pramenil z toho, že on - Senna - požádal o svolení použít oficiální vůz FIA traťového komisaře v boxu a tudíž předpokládal své jednání za schválené.

Sennův požadavek byl výjimkou, která zastihla funkcionáře nepřipravené. Piloti v drtivé většině odmítají místo tragédie nenavštívit. Například stájový kolega Damon Hill definitivně patřil do této kategorie. V roce 1986 byl v anglickém Goodwoodu svědkem strašné smrti Bertranda Fabiho při testování Formule 3 a chtěl se tak vyhnout bolestným vzpomínkám. Hill strávil zbytek večera v motorhomu Williamsu ve společnosti Senny, manželky Georgie, a tiskové mluvčí Betise Assumpcao. Nemohl myslet na nic jiného než na Ratzenbergerovu nehodu. Dohady, že Senna se rozbřečel a Assumpcao ho utěšovala, coby očitý svědek nikdy nepotvrdil, pamatuje si však, že Senna hovořil s jeho ženou Georgie a ubezpečoval ji o tom, že v kokpitu auta jakým byl Williams se o manžela nemusela bát.

“Senna byl sklíčený,” vybavuje si Assumpcao, *“tiše seděl v motorhomu a čekal na zprávu z nemocnice. Kolem šesti večer potvrdili, že Roland zemřel. Když jsem to Ayrtonovi řekla, zlostně odsekl: ‘Betise, byl už mrtvý na dráze.’ Měl před sebou talíř s těstovinami ale nejedl. Zeptala jsem se ho jestli je v pořádku. Odpovídal jednoslabičně. Pohládila jsem ho po hlavě, kývnul, poděkoval mi, a pousmál se.”*

Senna zůstal s Hillem v motorhomu až do půl sedmé večer, než se oblečen do bílého trička s kreslenou postavičkou Senninhy vydal s neprostupnou tváří do hotelu. Jen několika novinářům poskytl pár vět. *“Naše reakce a vnímání jsou v takových rychlostech na limitu. Nedokážeme již kontrolovat veškeré parametry chování auta. Mám o mladé jezdce strach: rychlosti na okruzích rostou a nic se proti tomu nedělá.”* Vzápětí doslova narazil do Marka Fogartyho z CarWeeku. Matně si vzpomněl na nedokončené včerejší interview a pouze zamumlal *“Nechci o ničem*

hovořit. *Zavolej mi příští týden, uděláme zbytek telefonicky.*“ A byl pryč. Vypětí zračící se ve tváři a jeho chování, téměř čtyři hodiny po oznámení Ratzenbergerovy smrti, Fogartyho šokovaly natolik, že se večer svým žurnalistickým kolegům svěřil s divným pocitem. Zdálo se mu, jakoby Senna měl jakousi předtuchu. *“Jasně, když se teď ohlédneme zpět, zdůvodníme si a nacházíme smysl v hodně věcech. Ale ten večer jsem měl prostě dojem, že z toho má opravdu jakýsi divný pocit. Vypadal prostě strašně.”*

Chvíli před odchodem ještě Senna zavolal své lásce Adriane do portugalského Algarve. Jejich hovor trval nějakých patnáct minut a skládal se podle Galisteau z *“ozlyků, nářků a obav. Svěřil se mi, že má ze závodu po těžkých haváriích Barrichella a Ratzenbergera obavy. Byl otřesen. Nechtěl druhý den nastoupit na start, nechtěl závodit. Nikdy podobným způsobem nemluvil.”*

V jednom bodě konverzace Adriane z jeho slov mylně vyrozuměla, že závod byl zrušen. Na její udivený dotaz Senna pouze odevzdaně odvětil: *“Copak nevíš, co jsou zač?”* evidentně narážejíc na fakt, že smrt závodníka nikdy nebyla pro automobilovou federaci FIA či promotéry dostatečným důvodem ke zrušení velké ceny. Tak tomu bylo od nepaměti, naposledy i v Zolderu 1982, kde zahynul Gilles Villeneuve a o měsíc později v Kanadě, ve které našel po startovní kolizi smrt Riccardo Paletti. Z jezdců startujících v Imole pamatovali černé jaro 1982 už jen dva - itaští veteráni Michele Alboreto a Andrea de Cesaris.

Jakkoliv je pro motoristické nadšence nesnadné spolknout fakt, že Formule 1 je už přes čtyřicet let na prvním místě obchodem a teprve potom sportem, nezbyvá nic jiného, než to akceptovat. Náhlé zrušení závodu ze strany promotérů F1 by znamenalo porušení dohod s televizními společnostmi na celém světě, což by pořadatele jednak

připravilo o astronomickou sumu peněz (v případě zrušení VC San Marina 1994 by společnost SAGIS odhadem přišla o 6,5 miliónu dolarů), hlavně by to však z dlouhodobějšího hlediska vrhlo vážný stín pochybností na důvěryhodnost Formule 1 jako takové.

Nicméně to je jen jedno, dosti cynické hledisko. Je tu ještě psychologická dimenze, kterou velice přesně vyjádřil na tiskovce po Ratzenbergerově smrti Gerhard Berger. Každý, kdo je nějak do velkých cen zainteresován, si je dobře vědom rizik, která podstupuje. A buď najde způsob, jak se s nimi vyrovnat, přizpůsobit se, nebo by měl raději zůstat doma. To platí zejména o pilotech, protože své vášni dávají v sázku vlastní život. Podobně jako astronauti usedají do prototypů postavených na hranici technických možností a riziko poruchy nebo lidského omylu je pro ně přirozeně vyšší, než pro normálního smrtelníka.

Senna byl citlivý, jemný, přemýšlivý, odvážný, inteligentní, oddaný, upřímný, pokorný. Rovněž ale dokázal být temperamentní, arogantní, bezcitný, jednostranně zaměřený, umíněný, tvrdošíjný a měl téměř děsivou vůli po vítězství. Ratzenbergerova smrt přivedla tyto protikladné části jeho charakteru do neřešitelného konfliktu. Senna věděl, že musí v Imole vyhrát, aby zastavil Schumacherův nápor a zachoval si důvěryhodnost. Instinktivně však také cítil, že nechce závodit. Pokud by byl v úvodních dvou velkých cenách sezóny zvítězil, patrně by uvažoval o ukončení kariéry. V nastalé situaci ale něco podobného nepřicházelo do úvahy jelikož by prokázal neodvolatelnou slabost.

Betise Assumpcao pracovala pro Sennu pět let. Ačkoliv nikdy motoristickým fanouškem nebyla a role tiskové mluvčí byla pouze jejím povoláním, Ratzenbergerova smrt na ni těžce dolehla. Nemohla ani jít a loudala se bez cíle po okruhu. Kolem sedmé večer ji zastavil Frank

Williams: *“Jak je Ayrtonovi? Je v pořádku? Potřebuju si být jist.”* Vysvětlila mu, že odešel s přáteli na večeři. To Williamse uklidnilo, neboť se *“obával, aby nezůstal sám.”*

Senna dorazil do hotelu paradoxně ve chvíli, kdy tam byla v plném proudu svatební hostina. Okamžitě ho poznali a požádali o společnou fotografii s nevěstou a ženichem. Jakkoliv se Senna po Ratzenbergerově skonu cítil, souhlasil. Dokázal splnit své obvyklé závazky vůči veřejnosti a fanouškům (jiný zdroj, Tom Rubython v knize *The Life of Senna*, naproti tomu říká, že Senna společnou fotografii odmítl, pozn. autora)

V sedm hodin se objevil v restauraci Romagnola. Ironií osudu jeho masér a důvěrný přítel v jedné osobě, Rakušan Josef Leberer, slavil zrovna své narozeniny a pořádal ještě s dalšími členy Sennovy suity slavnostní večeři. Julian Jakobi, Sennův manažer, ji popsal jako *“zasmušilou záležitost.”* Senna se začal během jídla Leberera vyptávat, jakým byl vlastně krajan Ratzenberger člověkem. Roland byl ve F1 nováčkem a pro všechny téměř cizincem. Leberera napadlo, že *“pokud se v neděli Ayrton dostane na stupně vítězů, dám mu s sebou rakouskou národní vlajku. Určitě by tímto způsobem rád vzdal Rolandovi hold.”* Konverzace pak podle Liveraniů přecházela od tématu k tématu: bezpečnost okruhů, zlepšení bezpečnosti v boxové uličce, odpolední vzrušené setkání se sportovními komisaři FIA. Senna byl celý večer *“zamyšlen, velice ustaraný, skoro šokovaný.”* Jedl špagety s rajčaty, speciálně připravený salát byl pro něj příliš slaný a proto Liveraniové za velkého zděšení spěšně připravili jiný. Jako obvykle pil pouze nechlazenou přírodní minerálku.

Ještě větší rozpaky zavládly v momentě, když se krátce před jeho odchodem kolem deváté rozneslo, že městská policie se začala živě zajímat o zaparkovaný vůz Renault, stojící na zakázaném místě před

restaurantem. Liverianiové za zoufalé gestikulace vysvětlovali, že automobil patří Ayrtonu Sennovi a že bude stejně za chvíli odcházet. Naštěstí pro zúčastněné se opět ukázalo, že každý Ital je motoristický fanatik - policista nepolicista - a místo pokuty se strážci veřejného pořádku rozhodli inkriminovaný Renault Espace hlídat. Senna ale tak jak tak brzy odešel. V uvolněnější náladě si potřásl pravicí s Liverianovými a na rozloučenou dodal: *“Díky, nashledanou napřesrok.”*

V hotelové recepci ho čekal vzkaz od Franka Williamse, aby za ním zaskočil na kus řeči. Když nastoupil do výtahu, aby vyjel do svého pokoje, uviděl v kabině dalšího hotelového hosta - Angličana Martina Brundla, který sdělil jeho sedačku u McLarenu. Brundlemu poslední setkání se Sennou navždy utkvělo v paměti: *“Byla to zdvořilá ale velice napjatá konverzace. Nemohl souvisle mluvit. Myšlenkami byl úplně jinde. Ratzenbergerova smrt ho silně poznamenala.”*

Senna navštívil týmového šéfa Williamse a potvrdil mu, že bude příští den závodit. *“Neměj starosti Franku, jsem v pořádku,”* dodal na odchodu. Jak se vracel zpět do pokoje, potkal na chodbě manažera Juliana Jakobiho. *“Vypadáš legračně Ayrtone,”* poznamenal Jakobi na adresu jeho oblečení - Senna byl v pyžamu a navrch měl ještě přehozené bílé tričko. *“Asi jo,”* zamumlal Senna a na tváři mu zahrál náznak úsměvu. *“Právě jsem si povídal s Frankem. Dobrou noc.”*

Než usnul, znovu zavolal Adriane, která odletěla v deset ráno místního času ze Sao Paola do Fara, takže nyní přebývala v Sennově domě v Algarve. Podle vlastních slov se cítil o trochu lépe. Adriane vzpomíná: *“Jeho hospodyně Juraci nás přerušila, aby ho motivovala tím, jaké jídlo ho po příjezdu čeká - oblíbené grilované kuře s vařenou zeleninou. Pak mi vrátila sluchátko a my pokračovali v rozhovoru o nás.”* Senna jí rovněž potvrdil, že do závodu nastoupí. Chtěl mít nicméně celou záležitost co

nejdříve za sebou. Na úplný závěr dodal: *“Potkáme se zítra v půl deváté večer na letišti ve Faro. Nemůžu se dočkat, až Tě zase uvidím.”*

AKT ČTVRTÝ - AYRTON

1.květen 1994

07:00

“Ráno před závodem jsem buď já nebo on obstarávali budíček po telefonu,” vzpomíná O’Mahoney. “Tentokrát zadrnčel telefon v mém pokoji. Bylo mi jasné, že v tuhle brzkou ranní hodinu to může být jedině on. Zvedl jsem sluchátko a řekl 'Zavazadlová služba'. Odvětil něco jako 'mám čtyři tašky, na letišti budu připraven k odletu v tolik a v tolik.' - Ayrton byl zvyklý odlétat hodinu nebo hodinu a půl po skončení velké ceny.” Zaběhnutá rutina měla v Imole následující průběh: Senna odjel na autodrom, O’Mahoney sebral zavazadla a pokračoval z hotelu do Forli, kde čekal na skončení závodu a Sennův příjezd. Let do Faro měl trvat dvě a půl hodiny.

Senna se odhlásil z hotelu a prošel kolem tepaného baldachýnu aniž by do něj vhodil minci pro štěstí. Elektronické dveře se před ním samočinně otevřely, sešel několik málo schůdků před vchodem a zamířil na parkoviště pro svůj Renault Espace. Cestoval s ním ještě bankéř a přítel Braga. Na okruh dorazili krátce před osmou.

08:00

Sennova tvář prozrazovala po příjezdu na okruh stále zřetelné vypětí a emoce, ve srovnání s předchozím večerem však byl již otevřenější, vnímal okolí, a tu a tam někoho krátce pozdravil. Dlouze hovořil s Adrianem Neweyem o údajné kontrole prokluzu Benettonu a zhruba deset minut hovořil s Niki Laudou, který ho pobízel k převzetí role mluvčího jezdců za zvýšení bezpečnosti. Lauda, tehdy v roli poradce Ferrari, si nebral jako obvykle servítky: *“Piloti se musí probudit z letargie a jednat. Pokud by chtěli, mohou mnohé změnit, jenže roky nečiní nic.*

Nechali se ukonejšit. Lidi z FIA neodvádějí špatnou práci, mezi řízením F1 v rychlosti 330 km/h po okruhu a cestovního vozu je ale velký rozdíl. První, co by jezdci měli udělat, je ustanovit Sennu za svého mluvčího. Je teď mužem číslo jedna a měl by se postarat o realizaci změn. Je k tomu třeba silné osobnosti a tou Senna v současnosti je." Sennu pochopitelně nemusel dvakrát pobízet.

V německých novinách Welt am Sonntag toho rána vyšel pod Sennovým jménem krátký sloupek. Vzhledem k významu jeho slov malé vysvětlení: sloupky slavných osobností v časopisech či novinách nebývají nutně psány jimi samotnými. V tomto případě však Well am Sonntag nafxoval dotazy Assumpcao, která získala odpovědi přímo od Senny (nebo pokud už byla podobná slova použita jinde ho konzultovala, zda jsou v pořádku). Vše nakonec schválil Jakobi.

"Moje auto reaguje na tomto povrchu poněkud podrážděně. Je to důsledkem speciální aerodynamiky, problém ale vězí také v závěsech kol." A dále článek pokračoval: "Ředitelům závodu v Brazílii a v Japonsku jsem zdůraznil, že bychom měli kritičtěji hodnotit schopnosti mladých nebo nezkušených pilotů. Mé obavy se vyplnily nejtragičtějším způsobem. Roland Ratzenberger, jezdící svou první sezónu, zemřel po havárii v nejrychlejší úseku tratě. Den předtím narazil ve vysoké rychlosti do zachytného plotu Rubens Barrichello. Z vlastní zkušenosti vím, že mladý jezdec přistupuje k závodům zcela odlišným stylem a akceptuje rizika, nad kterými ostřílenější piloti jen kroutí hlavou. Máme teď hodně mladých pilotů a to je problém. Nebezpečí se jen stupňuje."

Zatímco v kuolárech byla řada zainteresovaných toho názoru, že závod by se měl z úcty k Ratzenbergerově památce zrušit, v garáži stáje Simtek čekalo šéfa Nicka Wirtha a druhého jezdce Davida Brabhama těžké rozhodnutí: nastoupit do závodu nebo nenastoupit?

Wirthovi bylo pouhých osmadvacet let a poprvé v životě ztratil někoho blízkého. S Ratzenbergerem byli přáteli a předchozího dne se málem psychicky zhroutil, když viděl záchranáře dávat Rolandovi na dráze masáž srdce. Pár metrů, které v té chvíli dělily boxovou zídku od garáží, bylo málem nad jeho síly. Wirth vydal v neděli ráno pouze stručné komuniké: *“Víc než cokoliv jiného si přejeme, aby naše činy odrážely respekt, jaký si Roland za tak krátkou dobu v našem týmu získal. K příčině havárie v této fázi nemáme co dodat.”*

Telemetrie Simteku prozradila, že Ratzenberger vyjel v předchozím kole v šikaně Acqua Minerali mimo trať a poškodil přední křídlo. Potvrdil to fakt, že toto kolo bylo o pětadvacet metrů delší než ideální stopa po okruhu. Když se vrátil zpět na trať, zpomalil, a na cílové rovince před boxy prudce několikrát otočil volantem zleva doprava aby se přesvědčil, že je s autem vše v pořádku. Do Tamburella najel plnou rychlostí a ve Villeneuve náhle přišel o veškerý přední přítlak.

Jelikož příčinou nehody nebyla technická závada, David Brabham se rozhodl do závodu nastoupit: *“Na monitory jsem se nedokázal dívat, protože to co jsem viděl na dráze, když jsem kolem jeho vraku projížděl, mi stačilo. Někdy prostě intuitivně víte, že došlo k nejhoršímu. Rolandovi už nepomůžu, a vím, že by si nepřál, abychom to zabalili. Bylo to moje rozhodnutí. Víme, k čemu došlo. Náš nový tým potřebuje pokračovat a já musím co nejdříve zase řídit závodní auto.”*

09:30

Zahřívací trénink, takzvaný warm-up. Nový tým Pacific-Ilmor získal před Velkou cenou San Marina lukrativního sponsora v podobě cigaretové společnosti Black Death, jejíž logo používalo lebku a zkřížené kosti. Nálepky se na vozech Pacific ve warm-upu ale

z pochopitelného důvodu neobjevily a ze sponorského kontraktu nakonec zcela sešlo.

Rozhodný způsob, jakým Senna nastoupil do vozu, gestikuloval, odjížděl a přijížděl zpět do boxů vyvolávalo dojem, že chtěl svůj smutek a vztek transformovat do pozitivní formy zdravé agresivity. Poprvé za celý víkend byl skoro o sekundu rychlejší než zbytek světa (1:22,597min). Druhý Damon Hill (1:23,449min) měl trochu jiné starosti: *“Pokaždé, když jsem projížděl místem Ratzenbergerovy nehody, se mi živě vybavila síla toho nárazu protože jsem tou zatáčkou projížděl stejnou rychlostí jako on.”* K Sennově času dodal: *“Ayrton musel jet úplně na doraz. Byl jsem o 0,9s pomalejší, přitom jsem dobře věděl, kolik úsilí jsem do jízdy vložil. Můj týmový kolega se patrně snažil hrát psychologickou hru, jelikož pokud je někdo o sekundu rychlejší, může vás to demoralizovat ještě před vlastním startem. Nevěřím však, že by dokázal podobné tempo udržet po celý závod.”* Schumacher figuroval jedenáctý, o dvě sekundy pomalejší, a patrně se ve warm-upu zcela zaměřil na simulaci jízdy s plnou nádrží.

Betise Assumpcao mezitím novinářům potvrdila zvěsti, že Senna v sobotu skutečně obdržel písemné předvolání před sportovní komisaře za návštěvu scény Ratzenbergerovy nehody. Jak ale dříve vysvětlil Corsmit, nejednalo se o důtku, nýbrž pouze o předvolání. To však Assumpcao v přetrvávající emotivní atmosféře přehlédla. Její komentář bylo proto velice ostrý. *“Je to neuvěřitelné. Přitom tam odjel zcela oficiálně v safety caru pořadatelů. Chtějí ho jen zastrašit...je to pořád stejné. Podmíněný start ve dvou závodech za tu záležitost s Iroinem (Senna ho při VC Japonska po slovní potyčce uhodil pěstí) dostal jenom proto, aby ho dostali pod tlak. Věděli, že se znovu chystá piloty sjednotit.”* Senna skutečně koncem roku 1993 plánoval nezávislou komisi dohlížející nad bezpečností, vzhledem k trestu se ale této myšlenky dočasně vzdal.

Během warm-upu Senna rovněž provedl plán, který zosnovali s Julianem Jakobim na dlouhé cestě z japonské Aidy. Alain Prost, ještě nedávno nefalšovaný nepřítel, komentoval závod pro francouzský televizní kanál TF1 v programu nazvaném Auto-Moto. Co kdybych mu, dumal Senna před Jakobim, poslal pozdrav z kokpitu, živě do vysílání, když budu kroužit po okruhu? Jakobi to považoval za dobrý nápad a aniž by Alain Prost něco tušil, rozhodli se úmysl realizovat.

TF1 nabízela svým divákům zvláštní zpestření - jeden z Williamsových jezdců pro ni z kokpitu během tréninku popisoval přes rádiové spojení s týmem ideální průjezd okruhem. V Imole byla řada na Sennovi. Najednou přerušil řev motoru a anglicky pronesl: *"Posílám speciální pozdrav našemu drahému příteli Alainovi. Chybíš nám Alaine!"* S typickou prozíravostí tak učinil na cílové rovince, kde byl nejbližší boxům s přijímacími anténami, a kde, jak kalkuloval, bude nečistější příjem.

10:15

Trénink skončil, do tradičního jezdeckého brífinku chyběla třičtvrtě hodina. Alain Prost, dojat Sennovými slovy z kokpitu, se vydal do ústraní Williamsova boxu, aby si mohli promluvit. Senna byl právě zabrán do intenzivní konverzace s Davidem Brownem a Bernardem Dudotem od Renaultu. Brownovi zdůrazňoval, aby na autě už nic neměnil. Koutkem oka si Prosta všiml a kývl na něj, jakoby říkal: *"Vím, proč jsi přišel. Promluvíme si, jakmile to bude možné."* Prostovi bylo více než komukoliv jinému jasné, že žádný pilot nechce být vyrušován z dopoledního technického rozboru před závodem, a jelikož důvěrně znal Sennovy zvyky, neočekával jeho brzké skončení. Proto odešel. Promluví si jindy. Rozhovor ale záhy dospěl ke konci a Senna se pro změnu vydal hledat Prosta. Našel ho debatovat s prezidentem

Renaultu LouiSEM Schweitzerem; nechtěl být nezdvořilý, vrátil se proto zpět do Williamsova motorhomu.

10:30

Mechanici Williamsu si v depu piloVALI výměnu pneumatik a doplňování paliva, zatímco týmový manažer Ian Harrison spolu s inženýry Davidem Brownem a John Russellem a oběma jezdci osnoVALI strategii pro závod a dohodli se na kolech, ve kterých budou Senna s Hillem zastavovat pro palivo. Z dráhy se ozýVALO tlumené bručení sportovních vozů. Během velké ceny F1 není na programu pouze hlavní závod a diváci mají v neděli dopoledne příležitost shlédnout hned několik vedlejších soutěží. Imola nebyla výjimkou a na programu byl populární pohár Porsche Carrera Cup. O neškodné kolize v něm tradičně nebyla nouze, tentokrát však byl jeden z jezdců vážně zraněn, což jen dále přidalo na pochmurné náladě v padoku a přesvědčení, že realita normálního světa byla na nějaký čas suspendována.

11:00

Senna sebral svůj rezervní overal a vydal se do motorhomu Ferrari, aby si popovídal s přítelem Gerhardem Bergerem a přišel na jiné myšlenky. Berger později přiznal, že Senna se mu svěřil s nejasnou předtuchou. Rakušan byl znám jako vtípálek a expert na kanadské žertíky, tentokrát ale bral situaci smrtelně vážně. *“Pokud něco takového vůbec existuje, závodníci si podle mě dokáží vypěstovat jakýsi šestý smysl, většinou ale jeho varování ignorují anebo si znamenají nepovšimnou. Bůh možná Ayrtonovi v Imole naznačoval, aby nezávodil. Podobnou předtuchu možná z času na čas zakoušíme všichni. Nedokážu to vysvětlit, ale měl jsem v kariéře dva podobné okamžiky (v Argentíně 1996 mu přes dráhu přeběhl pes a v poslední chvíli se mu vyhnul, v Německu 1997 si byl zcela jist, že po otcově tragické smrti závod vyhraje, pozn. autora).*

Do kontrolní věže na jezdecký brífink dorazili Senna s Bergerem společně. Whitaker si všiml, že *"Ayrton přišel z padoku s Gerhardem. Diskutovali o tom, čeho chtěli během rozpravy docílit. Ayrton byl opět zasmušilý. Všeobecně se vědělo, že na programu bude i minuta ticha za Ratzembergera a skutečně se držela. Bernie (Ecclestone) normálně do rozpravy nezasahuje, tentokrát ale předstoupil, aby minutu ticha oznámil."*

Rovněž přítomný profesor Watkins nebyl myšlenkou vůbec nadšen, jelikož nepovažoval za dobré vystavovat piloty pár hodin před startem zbytečnému emocionálnímu stresu. Rozhodnutí však už nestihl zvrátit. Většina jezdců snesla kritický okamžik relativně klidně. Výjimkou byl Senna, který potřetí v průběhu čtyřiaadvaceti hodin plakal. *"Snažil se potlačit svůj zármutek," říká Watkins, "ale po lících mu zvolna stékaly slzy. Stíral si je rukou, aby zakryl svou bolest. Z úcty jsem odvrátil zrak. Po rozpravě už jsem s ním nemluvil, ačkoliv normálně jsme vždycky prohodili pár slov."*

Teprve po minutě ticha začala pod dohledem ředitele závodu Rolanda Bruynseraedeho rutinní diskuse. Téma se točilo mimo jiné i kolem použití zaváděcího vozu (safety car) . *"Pokud si ještě pamatujete," pokračoval Whitaker, "v Aidě byl poprvé využit během zahřívacího kola zaváděcí safety car (zahřívací kolo přivádí vozy ze startovního roštu k ostrému startu), jelikož v minulosti museli jezdci z předních řad dlouho čekat na opozdilce ze zadních pozic. Safety car měl udržet pole semknuté pohromadě. V Aidě jím bylo Porsche 911, přesto Senna (na čelní startovní pozici) cítil, že nebylo dostatečně rychlé pro řádné zahřátí pneumatik monopostů F1. Porsche 911 nám možná může připadat jako ďábelsky rychlý sporťák, formule 1 má však diametrálně odlišné nároky. V Imole působil ve stejné roli Opel Turbo, který by pravděpodobně způsobil stejnou potíže. Právě o tomhle Ayrton s Gerhardem cestou na brífink diskutovali a teď na to Berger upozornil Bruynseraedeho. Nevím, jestli rozhodnutí nepoužít pro zahřívací kolo safety car udělali komisaři před nebo teprve po*

jejich zásahu, zaváděcí vůz však použit nebyl." Damon Hill se domníval, že Sennova a Bergerova intervence byla rozhodující.

Teplota pneumatik není zdaleka tak bezvýznamná, jak se může laikovi na první pohled zdát. Závodní monopost F1 je vystaven extrémní námaze a pohybuje se na velice úzkých hranicích mezi ovladatelností a naprostou neřiditelností. Studené pneumatiky mají obecně menší průměr než optimálně zahřáté gummy a tím snižují jízdní výšku šasi nad asfaltem. Auto se najednou může dotýkat spodkem dráhy, což při prudké akceleraci může vést ke smyku nebo vyjetí z trati.

Veden stejnou logikou, Senna současně vyjádřil znepokojení nad eventuálním použitím safety caru v případě nehody, kdy se musí vozy F1 zařadit za pomalý zaváděcí vůz až dokud se neodstraní následky havárie. Trval na tom, že safety car nebude schopen vodit pole dostatečně rychle na to, aby si monoposty udržely pneumatiky na požadované teplotě.

Po brífinku hovořil Senna se Schumacherem, Bergerem a Alborettem. *"Někteří závodníci po rozpravě zůstávají déle, aby probrali nějaké otázky mezi sebou,"* poznamenal Whitaker. *"Ayrton byl jedním z nich. Byl perfekcionista a když bylo co diskutovat, prostě zůstal a záležitost prodebatoval. Jestliže po něm někdo něco chtěl, musel jednoduše počkat."* Rozhovor probíhal v uvolněné náladě, tradiční napětí pramenící ze vzájemné rivality ustoupilo do pozadí důležitějším záležitostem. Michael Schumacher později vyjádřil uspokojení, že se se Sennou znovu sblížili a že jejich poslední konverzace proběhla v přátelském ovzduší. Senna chtěl uspořádat schůzku, která by vedla k opětovnému sjednocení jezdců v úsilí dosáhnout vyšší bezpečnosti okruhů a monopostů. Předběžně se dohodli na setkání během Velké ceny v Monaku, konkrétně na páteční volný den, protože Monte Carlo jako jediné v kalendáři pořádalo úvodní kvalifikaci už ve čtvrtek.

Motoring News ve svém čísle po Imole poznamenal: *"Někteří závodníci cítili během brífinku nutkání zajít za ním (Sennou) a dotknout se jeho paže či ramene, aniž by byli schopni vysvětlit proč."* Článek napsal motoristický novinář David Tremayne, který na opakovaný dotaz tento fakt potvrdil - o nezvyklé zkušenosti mu vyprávěli sami jezdci.

Tremayneho novinářský kolega Maurice Hamilton potkal Sennu v momentě, kdy se Brazilec vracel z brífinku do motorhomu Williamsu. Senna s ním nemluvil a ignoroval ho od ledna 1986, protože se ho Hamilton odvážil v tisku kritizovat za to, že odmítl akceptovat oblíbeného anglického pilota Dereka Warwicka za stájového druhu u Lotusu. Hamilton nyní psal knihu o Damonu Hillovi a při chůzi klábosil s jeho ženou Georgie. Senna si jich všiml, pohlédl Hamiltonovi do očí, kývl hlavou - a poprvé za desetiletí se na něj usmál.

12:00

Senna odešel z motorhomu do VIP klubu Paddock Club, kde ho s Hillem čekalo setkání se sponsorsy a jejich hosty. Neochotně, nicméně v profesionálním duchu, absolvoval verbální popis jednoho okruhu autodromu, zatáčku po zatáčce, a odpovídal na všetečné otázky týkající se probíhajícího víkendu. Následoval lehký oběd v motorhomu (těstoviny), který mu tradičně vařil fyzioterapeut Josef Leberer, a skoro hodinový odpočinek osamotě.

13:00

Předstartovní procedura se dala do pohybu. Profesor Watkins vyjel na okruh, aby zkontroloval pozice zásahových vozidel, sanitních vozů s lékaři, a zdravotní středisko. Následovala finální formální prohlídka Rolanda Bryunseraedeho a sportovních komisařů. Vše bylo připraveno, do startu zbývala necelá hodina.

13:27

Minuty se neúprosně vlekly. V sousedním motorhomu Renaultu čírou náhodou zrovna obědval Alain Prost. Když vyšel ven, naproti se ze schůdků vynořil Senna. Prost cítil, že tohle není ta pravá chvíle: Senna už započal předstartovní proceduru a určitě si nepřál být vyrušován. Senna si Prosta všiml a zamával. Gesto opět jasně signalizovalo: *‘Promluvíme si, jakmile to bude možné.’* Prost zaregistroval, jak udiveně se okolostojící tvářili. Za normálních okolností si oba tu a tam vyměnili drobné zdvořilosti, tomu se těžko mohli zcela vyhnout, přátelské mávání však nikdo nepamatoval léta. Prost si vzpomíná, jak divně, téměř strašidelně Senna vypadal; obvyklá hrdost z jeho chování zmizela. Prost to označuje slovy *“by měkký, choval se zcela jinak.”*

Když Senna dorazil do garáže Williamsu, požádal ho brazilský novinář Jayme Brito o podpis tří čerstvých fotografií. Britovi připadaly velice smutné. Bylo to ještě podivnější, než sobotní příhoda s O'Mahoneym. Nejenže na nich vypadal zasmušile, ale třicet minut před startem se Senna normálně odloučil od dění kolem sebe a byl pohroužen do téměř nadpozemské úrovně soustředění, ve které by sotva poznal vlastní fotografii, natož nějakého novináře. Jak sám kdysi vysvětlil, v těchto chvílích není dobré vnímat kohokoliv, snad jedině s výjimkou závodního inženýra. Tentokrát si ale kupodivu pečlivě prohlížel předložené snímky, podepsal je, a poslouchal Brita, jak mu o nich vypráví. Brito si pamatuje, že Senna *“udělal něco zvláštního. Obešel vůz, prohlížel pneumatiky, a opřel se o zadní spoiler, skoro jakoby auto podezřival.”*

13:40

Člen týmu Williams požádal Sennu o autogram, ten však mlčky hlavou odmítnul. Přišel Patrick Head, aby mu něco sdělil, Senna se na něj jen krátce podíval a poté zaujal předchozí postoj. V garáži se objevil Alain Prost a oba měli konečně pár minut na krátký rozhovor. Podle

Prosta hovořili opět o kontrole prokluzu Benettonu. Na otázku, jak se cítil, Senna odvětil, že závod vůbec neviděl optimisticky.

Nastal čas nasednout do kokpitu. Senna is vůz nejprve pečlivě prohlédl zepředu dozadu a teprve potom si nasadil nehořlavou kuklu a přilbu. Nerozhodně zůstal stát vedle kokpitu, poté nasedl, a mechanici mu upevnili bezpečnostní pásy.

Podle Assumpcao, Senna obyčejně "používal stejný způsob nasazování ohnivzdorné kukly a helmy. Rozhodný a energický, jakoby se na závod těšil. Tentokrát jste ale už jen ze způsobu nasazování přilby poznali, že byl jiný. Raději by nezávodil. Neuvažoval o tom, že zahyne. Opravdu byl přesvědčen o svém vítězství, akorát to chtěl mít co nejrychleji za sebou a odjet domů. Byl duchem nepřítomný, jakoby na míle daleko."

Senna dal ukazovátkem mechanikům důvěrně známý signál, aby probudili k životu motor Renault V10. Pak vyjel ven, absolvoval jeden instalační okruh (tradičně jezdíval dva) a za asistence dvou mechaniků umístil Williams FW16 na určenou startovní pozici - zcela vepředu na levé straně, blíže hlavní tribuně - pole position. Jak zastavil, letným pohledem zkontroloval seřízení levého a pravého zpětného zrcátka, zahleděl se kupředu a pak na okamžik zavřel oči. Sundal si přilbu i ohnivzdornou kuklu a položil je před sebe na kapotáž.

Každý závodník má svůj vlastní rituál, vlastní způsob přípravy. Někteří vystoupí z monopostu a hovoří se závodním inženýrem, jiní se potulují kolem nebo vyhledávají zvědavé oči všudypřítomných kamer prolétajících se mezi auty a mechaniky. Gerhard Berger například sedával na trávníku lemujícím dráhu, opřen o boxovou zídku, a popíjel minerálku. Senna zůstal téměř vždy nehybně sedět v kokpitu a s tmavýma očima upřenýma na asfaltový koberec ubíhající k první zatáčce si v hlavě přehrával permutace startu. Sundávání a opětovné

nasazování přilby pro něj představovalo zbytečné přetržení proudu myšlenek, soustředěných na jediný cíl: vítězství.

Proč si tentokrát přilbu nesundal? Senna se nepochybně v posledních měsících změnil, působil uvolněněji a bylo pravděpodobnější, že udělá na roštu něco podobného. A dal nám tak nevědomky unikátní možnost spatřit emoce, které před svým posledním startem prožíval. Kamera zachytila jeho zasmušilý, téměř bolestný výraz, v jedné chvíli křečovitě sevřený, jako by potlačoval slzy. Zavřel oči a odvrátil hlavu, našpulil rty a znovu oči otevřel. Pozvolna vrátil hlavu do původní polohy, delší černé vlasy mu teď spočívaly na opěrce pro přilbu. Podruhé zavřel oči. Vypadal jako člověk snažící se potlačit rozporuplné emoce. Pocity, které normálně se startem závodu nesouvisely – soucit, zármutek, překvapení, bezmocnost, vztek, možná i strach.

Jeho oči vedle smutku vyzařovaly i určitý náznak ujištění, uklidnění, který podle Assumpcao dokazoval, že byl plně připraven na to, co uměl jako nikdo jiný - závodit. Podobně to cítil rovněž Patrick Head, podle něhož byl Senna plně koncentrován na úkol před sebou. *"Ve warm-upu byl rychlejší o celou sekundu a to se ještě domníval, že jeho nejlepší kolo mu pokazili pomalejší jezdci, kteří se mu připlétli do cesty. Byl skálopevně přesvědčen, že Schumachera hladce vyřídí. Ratzembergerova havárie ho sice silně rozrušila, dohady o tom, že měl nějakou temnou předtuchu, jsou ale přehnané. Bydlel ve stejném hotelu jako Frank (Williams) a v noci před závodem ho kolem jedenácté navštívil. Bosky, jenom v pyžamu. Seděl na zemi skoro hodinu a povídali si o nadcházejícím závodě, o Monaku, a tak dál. Frank mi řekl, že vypadal být ve formě a vyzařoval zdravé sebevědomí, přesvědčen, že problémy s autem se podařilo vyřešit. Navrhoval udělat to a ono, prostě typický závodník. V neděli ráno se mi vlastně Frank svěřil, že měl problémy ho vyhnat do postele.."*

Damon Hill souhlasil s Headem: *“Ayrton měl v té chvíli jiné věci na starosti než nějaké neblahé předtuchy. Řada lidí si snažila naznačit, že psychicky nebyl ve správném rozpoložení řídit monopost F1. Nemohu vám k tomu říct víc než to, že mě připadal zcela soustředěný na závod. Bylo velice obtížné potlačit myšlenky na to, k čemu došlo předchozího dne, i pro člověka jako byl Ayrton, chvíli před startem však myslíte jen na jediné – vítězství.”*

Místní hlasatel mezitím při představování pilotů dorazil k Bergerovi jezdícímu na Ferrari. Zdvořilý potlesk domácích tifosi se jako mávnutím kouzelného proutku proměnil v divoké ovace. Sennovi zahrál na tváři pobavený úsměv. Chápal italský motoristický šovinismus a přestože zažil podobných scén v Imole i na Monze bezpočet, nepřestávaly u něj vyvolávat údiv a pobavení.

Slabý úsměv věnoval rovněž Patrickovi Headovi, který s ním přišel prohodit pár slov a utrousil vtípnou poznámku o safety car. Bylo to naposledy, co se v životě usmíval.

V depu se Frank Williams cítil sebevědomě. V ročníku 1994 bylo poprvé od roku 1983 povoleno tankování benzínu během závodu, takže týmy měly o jednu taktickou variantu více: kolik zastávek zvolit. *“Ayrton byl na strategii dvou zastávek pro palivo, která byla rychlejší než tři zastávky. Netušili jsme, jakou strategii zvolil Benetton (bude zastavovat třikrát), věřili jsme ale, že Ayrton všem ujede a jejich rozhodnutí nebude mít na výsledek podstatný vliv.”*

V Sao Paulu se většina z 1,600 členů Sennova fan klubu v čele s předsedou Adilsonem Carvalho de Almeidou sešla v mrakodrapu, v němž sídlila Ayrtonova obchodní říše. Cítili se tady být Sennovi mnohem blíže, jakoby magicky vymazali šířku Atlantiku dělící je od evropského kontinentu.

V portugalském Algarve zasedla Adriane Galisteu před televizor a naladila kanál s přímým přenosem z Imoly.

Na letišti ve Forli učinil Owen O'Mahoney totéž.

V americkém Fort Lauderdale bylo osm hodin ráno a Mauricio Gugelmin s manželkou Stellou snídali před televizorem.

V Imole odešla Assumpcao do tiskového střediska, kde bude sledovat závod spolu s kolegy z branže.

V kanceláři přiléhající ke zdravotnímu středisku zapnul TV Martin Whitaker. Sledování závodu na vlastní oči poskytuje velký zážitek, nemůžete bohužel přehlédnout celý okruh. Whitaker absolvoval desítky velkých cen, volil proto raději pohodlí přímého přenosu.

V motorhomu Marlboro na okruhu v anglickém Silverstone neměla žurnalistka reportující britskou F3 Lyn Patey jinou možnost. Sennu znala od jeho dnů ve F3 a byla jeho dlouholetou obdivovatelkou. Při popíjení kávy a sledování záběrů z Imoly se nedokázala zbavit předtuchy, že *"Ratzenberger nebyl dostatečnou obětí."*

Ve waleském Newportu se bude Susan Nichols, která Sennu nikdy nepotkala, nicméně byla jeho oddaným fanouškem od roku 1983, dívat pouze na zahřívací kolo před startem.

13:59

Těsně před vztyčením tabule oznamující jednu minutu do startu zahřívacího kola si Senna nasadil nehořlavou kuklu, pečlivě ji zastrčil za límec kombinézy a uhladil na krku její záhyby. Tvář měl mrzutou, mohla to však být jen koncentrace. Vypadal jako by byl myšlenkami úplně někde jinde. Možná tak ale minutu před startem vypadal vždycky, akorát byl jeho výraz celé ty roky skryt pod žlutou přilbou s

modrými a zelenými pruhy. Poté si nasadil helmu a na pokyn startéra prudce vyrazil do zahřívacího kola, zanechávajíc na roštu dva pásy spálené gummy od pneumatik. Starý trik, který mu poskytne větší přilnavost při ostrém startu. Kousek vpravo dělal Michael Schumacher totéž...

Had 25 aut se zvolna vrátil zpět na startovní rovinku, připraven ve zlomku sekundy uvolnit dvacet tisíc koňských sil. Jako poslední se za něj zařadilo záchranné vozidlo Maria Casoniho s profesorem Watkinsem, Dr. Baccarinim a Dr. Domenicem Salcitem. Bude monoposty v úvodním kole následovat, pokud by byla potřeba okamžitá pomoc v případě kolize nebo havárie.

V Newportu Susan Nichols najednou zakusila pocit, který nešlo popsat jinak než vzrůstající panika. *"Manželovi s dcerou jsem řekla: 'Nemůžu se na to dívat, protože nechci být svědkem toho, co bude následovat!' Poprvé za dvanáct let jsem se odmítla dívat na závod. Oba si mysleli, že jsem se zbláznila. Odešla jsem na zahradu."*

14:03

Červená světla, pauza od čtyř do sedmi sekund, zelená, Go! Senna předvedl klasický start a mistrně udržoval monopost v rovném směru, přestože se Williams pod vlivem divoké akcelarace smýkal ze strany na stranu. První mírné levotočivé zatáčky dosáhl s dostatečným náskokem před Schumacherem a ujal se vedení.

Dvě řady za ním však nebylo něco v pořádku: Benetton JJ Lehta stál jako přikovaný a Fin zoufale mával rukama na znamení, že nedokázal udržet v chodu motor. Kvůli zranění krku v testech před sezónou vynechal první dva závody a neměl vůbec příležitost procvičit si pevné starty. Navíc přijel do Imoly s Rolandem Ratzenbergem a Rakušanův skon, necelý rok po smrti dalšího blízkého přítele Evana

Demoulaze, se kterým spolu začínali ve Formuli Ford 2000, jej dovedl na pokraj psychického zhroucení. Nebylo proto divu že udělal v kritickém momentě drobnou chybu.

Vozy kličkovaly vlevo a vpravo a jako zázrakem se skoro všem podařilo projet bez pohromy, přestože v případě Frentzenova Sauberu se jednalo o centimetry. Z předposlední řady startující Portugalec Pedro Lamy najednou na levé straně dráhy vycítil v oblaku prachu a kouře z pneumatik mezeru: *“Ihned po startu jsem byl těsně za de Cesarisem, který mi blokoval výhled. Najednou prudce uhnul vpravo. Uviděl jsem mezeru nalevo a vrhl do ní můj Lotus-Mugen. Z nenadání se přede mnou vynořil stojící JJ a napálil jsem to do něj. Neměl jsem šanci se mu vyhnout, protože až do tohoto okamžiku jsem netušil, že na roštu jedno auto zůstalo viset.”*

Lamy ve zlomku sekundy narazil v plné rychlosti do levé zadní části stojícího Benettonu, kterého mohutný náraz katapultoval desítky metrů kupředu. Trosky a jedno z kol Lamyho vozu přeletěly vysokou ochrannou bariéru a dopadly mezi diváky na hlavní tribuně. Jeden z nich stačil uskočit, třem dalším (Palo Ruggerovi, Stefano Tracchimu, Mauro Roasiovi) a policistovi Antoniov Mainovi ale způsobily zranění, z toho Mainovi velmi vážné. Lotus, nyní bez pravých kol a přídě, se odrazil od zdi na levé straně jako ping-pongový míček, přeletěl napříč dráhou a přistál na trávníku kousek opodál.

Na scénu dorazilo zásahové vozidlo s profesorem Watkinsem. Oba piloti byli zjevně nezraněni (Lehto si pouze mírně pohmoždil paži, jak ji držel z kokpitu aby varoval ostatní), proto se řítit dál. Všeobecně se očekávalo zastavení závodu, jakmile ale Watkins projel Acque Minerali a Rivazzu bylo zřejmé, že velká cena pokračovala dál, neboť maršálové drželi bílé tabule s černými písmeny SC - safety car. Zásahové vozidlo se vrátilo na své místo v šikaně Traguardo akorát včas - čelo závodu právě dokončovalo druhé kolo a šlapalo mu na paty.

Na trať vyjel safety car tmavé barvy se třemi rotujícími žlutými světly na střeše s italským jezdcem F3 Massimem Angellelim za volantem. Traťoví maršálové nyní mohli bezpečně a nerušeně odklidit trosky, jimiž byla startovní rovinka poseta. Piloti výrazně omezili rychlost a zařadili se za zpomalovací vůz, předjíždění je zakázáno.

Nastala přesně situace, na niž Senna s obavami upozorňoval na ranním brífinku. Cestovní Opel nedokázal vyvinout dostatečnou rychlost na to, aby si auta F1 udržela optimální teplotu pneumatik. Jak vozy pomalým tempem kroužily po okruhu, teplota i tlak v pneumatikách neúprosně klesaly, a s tím pochopitelně rovněž citlivá jízdní světlost nad vozovkou. Schumacher, po něm Senna a ostatní, se snažili v rovné části za Tamburellem jezdit cik-cak aby gumy přece jen dodatečným třením trochu rozehřáli.

Angelleliho dodnes mrazí v zádech, když vzpomíná na to, jak Senna popojel na úroveň Opelu a pobízel ho zrychlit tempo. *“Z výrazu v jeho očích jsem pochopil, že byl rozzloben na nejvyšší míru.”*

14:12

Úvod pátého kola. Safety car začíná rotujícími světly na střeše oznamovat, že na konci tohoto okruhu se vrátí do boxů a závod bude letným startem pokračovat.

14:14

Box Williamsu kontaktuje Sennu rádiem. Závodní inženýr David Brown ho informuje o brzkém restartu. Ayrton potvrzuje příjem, nezmiňuje žádné problémy s vozem. Jeho poslední slova.

14:15

Po deseti minutách zajíždí safety car do boxů. Senna záměrně zůstává pozadu, aby prudkou akcelerací v posledních třech zatáčkách

zahřál brzdy a pneumatiky. Jeho týmový kolega Hill se pokouší o totéž, brzdy a gumy jeho Williamsu jsou však natolik studené, že zablokovává levé přední kolo a málem v nájezdu na startovní rovinku havaruje.

Závod pokračuje šestým okruhem. Rozestup po 5 kolech: Senna - Schumacher 0,556 sekundy. Senna opět předvádí perfektní start a spolu se Schumacherem výrazně unikají pronásledovatelům vedeným Bergerem (-2,586s) a Hillem (-5,535s). Při průjezdu nerovností v Tamburellu vyletují ze zádi Senna Williamsu snopy jisker. Schumacherovi připadá Brazilcův vůz poněkud nervózní a zdá se mu, jakoby narážel podvozkem o hrboly na dráze.

V Silverstone se dělá Lyn Patey *"špatně už po startovní havárii. Počkala jsem, až se Ayrton znovu bezpečně ujal vedení a šla jsem si sednout ven před motorhome, neschopna setřást ze sebe pocit hluboké deprese."*

Za Traguardem se v mysli profesora Watkinse krystalizuje zvláštní předtucha a obrací se k řidiči zásahového vozidla Casonimu: *"Sakra, každou chvíli čekám další hroznou nehodu."*

Senna protíná cílovou čáru. Jeho ďábelskému tempu stačí jen Schumacher, který ovšem plánuje o jedno tankování více a má tudíž v nádrži méně benzínu a tím pádem i podstatně lehčí vůz. Na ještě stále studených pneumatikách dosahuje Senna času 1:24,887min. Rychlejší kolo dokáže do konce závodu absolvovat pouze Hill se Schumacherem, a to až mnohem později. Bílé pruhy vyznačující startovní rošt závratnou rychlostí ubíhají pod předním spoilerem Williamsu; je tu start sedmého kola. Senna volí vnitřní stopu do mírného levotočivého oblouku u kontrolní věže a pak na následující stromy lemované roviny plynule přechází na vnější. V dáli se mihotá smetanově bílá zeď obepínající vnější okraj zdánlivě nekonečně dlouhé zatáčky mírně se stácející vlevo: Tamburello. Senna se v nájezdu přemísťuje na ideální

linii k vnitřnímu okraji, těsně k červenobílému obrubníku oddělujícímu asfalt od travnatého pásu.

Na televizních záběrech působí Tamburello jako široké, prostorné místo. Kamery však obraz zkreslují, jelikož mají tendenci snímek rozšiřovat a dodávat mu hloubku. Ve skutečnosti bylo Tamburello úzké a těsné. Pokud jste se postavili na okraj dráhy a šli kolmo vpřed, po čtrnácti krocích jste narazili na vnější zeď.

Před Sennou se rozprostírá následující panorama: po levé straně: vysoké, zelenající se stromy. Pak zeď s drátěným záchytným plotem, tenký pás trávy a červenobílý obrubník končící těsně u ústí zatáčky. Přímo před ním: dráha, utíkající mimo dohled. Napravo: bílá hraniční čára vyznačující konec asfaltového koberce, úzký travnatý pás, pak betonová úniková zóna, zakončená nízkou betonovou zdí se síťovaným plotem. V dálce další stromy.

Jak se Tamburello stáčí víc a víc vlevo, Senna směřuje vůz zcela k červenobílému obrubníku a přejíždí dva temnější příčné pásy nedávno položeného asfaltu. Po pravé straně se mihne velkoplošná reklamní plocha na pivo Kronenbourg, následuje další tmavý asfaltový pruh. Podobně jako v předchozím kole reaguje Williams na náhlou změnu povrchu rojem jisker vyletujícím ze zádi monopostu. Elektronické sensory ukryté v srdci automobilu mlčky a nezúčastněně registrují rychlost 307 km/h. Je 14h a 17 minut, od začátku sedmého kola Velké ceny San Marina 1994 právě uplynulo 11,04 sekundy a aniž by to ještě Ayrton Senna tušil, nad jeho životní poutí se právě začala spouštět poslední opona.

O necelé dvě desetiny sekundy později se trajektorie ocelově modrého Williamsu dramaticky narovná. Tamburello nemilosrdně uhýbá vlevo, červenobílý obrubník lemující trať a symbolizující spásu se vzdaluje v souladu se zákonem odstředivé síly, podobně jako

astronaut, který ztratil pouto s mateřskou kosmickou lodí a pro kterého už není návratu. Ayrton Senna musel vnímat nezadržitelně se blížící zeď, chystající se ho pohltnit, pak už ale vše zahalila jen milosrdná temnota. Materiální svět po nárazu pro něj nebude existovat.

Jeho monopost v časovém rozpětí 1.76 sekundy opustil dráhu, přešel úzký travnatý pás, krátkou únikovou zónu, a narazil pravou stranou v relativně slabém úhlu (dvaadvacet stupňů) do betonové zdi pár metrů od reklamního panelu Agipu s obrovským nápisem I PILOTISSIMI. Na pouhých 70 metrech, dělicích červenobílý vnitřní okraj Tamburella a zeď, dokázal Senna snížit rychlost na něco pod 220 km/h. Nestačilo to.

Při nárazu byla obě pravá kola vystřelena vysoko do výše, energie uvolněná impaktem vrhla těžce raněný vůz zpět do záchytné zóny, kde z Williamsu dále odletěl přední spoiler a část kapotáže před jezdce. Monopost pokračoval ve svém ponuře elegantním tanci, spodkem podvozku vytvořil spršku hlíny jak rozryl trávnický lemující asfaltový koberec, a pak po pomalém půlobratu mířil z okraje dráhy zpět do betonové únikové zóny. Konečně se zastavil - osm sekund po kontaktu se zdí a o nějakých dvě stě metrů dál.

T + 00:20

Dvacet sekund od nárazu. K Sennovi doběhl první traťový maršál, Stefano Bounaiuto. Měl za sebou dvacet let zkušeností a patřil ke služebně nejstarším dobrovolníkům, kteří v Imole tuto funkci plnili. Naklonil se do kokpitu, potom však polekaně uskočil. Později odmítl veřejně hovořit o tom, co viděl. Po chvilce se objevili další záchranáři s hasicími přístroji, nicméně k vozu se nepřibližovali a čekali na příjezd lékařského vozidla.

T + 00:49

Závod byl červenými vlajkami zastaven.

T + 00:56

Sennova žlutá přilba se pohnula nepatrně vlevo a pak zase zpátky. Hlavu měl mírně sklopenou napravo a opíral se o opěrku nad sedadlem.

Whitakerovi, upřeně sledujícímu TV monitor v kanceláři vedle zdravotního střediska, pohyb neušel. *"Byl to letecký záběr z kamery ve vrtulníku. Senna seděl v kokpitu, ale jeho hlava se trochu hýbala. Mojí první myšlenkou bylo, že se tímto způsobem dával po tak těžké nehodě psychicky dohromady. Normálně, když měl vážnou havárii nebo se mu něco stalo, se vždycky snažil nejdříve uklidnit. Automaticky mě to v tomhle momentě napadlo."*

První myšlenkou Adriane Galisteu bylo radostné pomyšlení, že Senna se k ní domů do Algarve vrátí dříve.

Tiskové mluvčí Williamsu Ann Bradshaw ihned došlo, že Senna bude po havárii v mizerné náladě a těžko z něj vypáčí byť jen stručné prohlášení pro tisk.

V tiskovém středisku se v době nehody většina novinářů soustřeďovala na zapisování pořadí jezdců na konci pelotonu. Najednou se ozval výkřik: *Senna!* Všichni včas stihli opakovaný záběr a po něm následovalo napjaté čekání. Sennův pohyb hlavou přinesl všeobecnou úlevu, na moment dokonce převládl názor, že Senna možná ani nebyl v bezvědomí.

Assumpcao si sotva stačila v tiskovém středisku sednout, když uviděla Sennův náraz do zdi: *"Mojí první myšlenkou bylo 'k čertu, opět odstoupil ze závodu. To máme při velké ceny a stále bez bodu v šampionátu. To s ním nebude řeč.' Popadla jsem kabelku a běžela jsem mu do depa naproti, aby náhodou neposlal nějakého novináře do háje nebo někoho ve zlosti nepostrčil."*

V boxu Williamsu mechanici s hostem Alainem Prostem sledovali odvíjející se drama na obří TV obrazovce. Assumpcao se snažila dívat skulinou mezi nimi. Leonardo Senna dorazil krátce po ní.

Ve Forli Owen O'Mahoney *"prostě nevěděl, jak na tom Senna byl,"* to co viděl se mu ovšem vůbec nezamlouvalo.

Pocity členů Sennova fan klubu v Sao Paolu popsal předseda de Almeida: *"Šokovalo nás to, byli jsme si ale jisti, že ho za chvíli uvidíme s našťovaným výrazem kráčet od auta do boxů. Prodělal horší nehody než byla tahle a vždycky z nich vyvázl nezraněn."*

Silverstone seděla Lyn Patey v ponuré náladě před motorhome, tu najednou *"kdosi naléhavě rozrazil dveře a málem vypadl ven, jak se mě překotně snažil o nehodě informovat. Honem jsem vyskočila, abych byla co nejdříve u televize a získala nejčerstvější zprávy. Rozběhla jsem se k protějším plátěnému přístřešku, prst na noze se mi však zachytil v mřížoví vstupního schodiště motorhomu. Tvrdě jsem dopadla na levý bok, uhodila jsem se do hlavy a poranila si paži o beton."*

Susan Nichols v Gwentu *"okamžitě došlo co se stalo, jakmile mě moje dcera v slzách sdělila, že Ayrton měl hrůzně vypadající havárii. Nepotřebovala jsem čekat na potvorení Ayrtonovy smrti, věděla jsem to hned."*

T + 01:16

Na scénu neštěstí dorazilo lékařské vozidlo s profesorem Watkinsem, které vyjelo ze svého stanoviště u Traguardo okamžitě po objevení se červených vlajek. Ještě než řidič Casoni do Tamburella dorazil, Sid Watkins *"nějak vytušil, že to je Senna. Když jsem ho spatřil, seděl sklesle v kokpitu Williamsu a doktor ze zášahového vozidla 1 (Giuseppe Bezzi) držel jeho helmu v rovné poloze. Potřetí v průběhu víkendu jsme se horečně snažili přerýznout řemen přilby a sejmut helmu. Nebylo to emociálně tak obtížné, jak by si člověk myslel. Měl jsem tolik práce že na jiné myšlenky*

nebyl čas." Podle Bezziho byl Senna naživu, srdce mu bušilo a tlak měl normální - stodvacet na osmdesát - avšak nebylo možné odhadnout přesný rozsah zranění kvůli silnému krvácení hlavy.

T + 01:58

Konečně se podařilo přilbu sundat. Jeden z členů lékařského týmu sedl obkročmo na ochranný oblouk za jezdcem, aby mohl zavést speciální límec fixující krk. Senna měl zavřené oči a byl v hlubokém bezvědomí. Watkins mu *"opačným koncem dýchací trubice rozevřel sevřená ústa. Pak jsem ji otočil a měli jsme účinné proudění vzduchu do plic. Vypadal klidně. Nadzvedl jsem mu oční víčka a hned jsem pochopil, že utrpěl rozsáhlé poranění mozku a že to bylo smrtelné zranění."*

T + 03:36

Sennu vytáhli z vozu a starostlivé ruce jej položili na beton vedle vaku. *"Byl lehký jako pírko,"* vzpomíná profesor Watkins. *"Když jsme ho položili na zem, vydal ze sebe zvláštní povzdech. Přestože nejsem nábožensky založen, bylo to jakoby jeho duše právě opustila tělo. Myslím si, že v tomto momentě přestal fungovat mozek."*

Dorazila další pomoc; o záchranu Brazilcova života teď bojovalo přes deset lidí najednou. *"Dr.Bezzimu, který patřil k lékařskému týmu na trati, se podařilo Sennu intubovat, následovala tracheotomie a nasadili jsme několik nitrožilních infúzí. Ačkoliv jsem cítil jeho tep, z rozsahu zranění mi bylo jasné, že nemá naději na přežití. Bylo pro mě nesmírně těžké vzít tento fakt na vědomí."* smutně přiznává Watkins.

T + 06:26

Opodál dosedla na dráhu vojenská zdravotnická helikoptéra BK117 patřící boloňské nemocnici Maggiore. Zrovna se vracela od naléhavého případu z Castel San Pietro, které shodou okolností Senna ráno opustil, a byla přesměrována do Tamburella.

T + 14:36

Ayrton Senna se naposledy dotkl závodní trati a ve speciálním vaku byl v doprovodu profesora Watkinse a osmi zdravotníků opatrně přenesen do připraveného vrtulníku. Na jedné z fotografií je Watkins navěky zachycen v tragické póze: stojí tam s pažemi podél těla, pootočen a v mírném předklonu aby lépe viděl na nosítka, která jsou necelý metr od něho, a upřeně hledí na Sennu. Je to poslední rozloučení.

Normálně tvořili osádku helikoptéry jeden lékař a dvě zdravotní sestry, tentokrát však ale nastoupili tři specialisté v čele s anesteziologem jednotky intenzivní péče v Maggiore Giovannim Gordinim, který byl rovněž pověřen vedením zdravotního střediska v Imole. Uvnitř bylo těsně, zvláště když byla helikoptéra nabita ještě řadou přístrojů pro udržování životně důležitých funkcí.

Škálu celé operace si člověk plně uvědomil teprve v okamžiku, kdy se za Sennou zavřely dvířka helikoptéry a záchranný personál z ničehonic nevěděl co dělat. V Tamburellu stálo 8 zásahových vozidel, alespoň 35 traťových maršálů a zdravotníků, a dalších 8 pomocníků obsluhujících nosítka.

Záběr televizní kamery mezitím pomalu přiblížil zeď, na které sugestivní otisk dvou černých pneumatik a tu a tam trocha modré barvy zřetelně identifikovaly místo nárazu. Realitu nicméně prozradil až další stříh na opuštěný vrak Williamsu. Jen pár metrů od jeho kokpitu nelze na betonovém povrchu přehlédnout rozsáhlou červenou skvrnu.

V Algarve se někdo snažil Adriane Galisteu uklidnit tvrzením, že šlo o nový druh pěny používaný při požáru.

V Miami musel Mauricio Gugelmin celou situaci před manželkou Stellou zlehčovat, aby u ní stres nevyvolal předčasný porod. *“Díval jsem se jak ho naložili do helikoptéry a pak jsme zamkli dům a šli se projít na vzduch. Pochopil jsem, když kamera najela na krev na zemi. Potom následovalo už jen peklo.”*

Assumpcao stačil jeden pohled na Sennovy nohy: *“Poprvé mě napadlo, že zemřel, když ho vytáhli z auta a položili ho na zem. Nohy se mu rozjely jako loutce....k tomu dojde pouze pokud je člověk v těžkém bezvědomí. Podvědomě jsem to cítila, ale nechtěla jsem si to připustit.”*

O'Mahoneymu to došlo, *“jakmile ho naložili do helikoptéry.”*

V Silverstone dorazila Lyn Patey k televizoru zrovna když Sennu *“horečně připravovali pro naložení do helikoptéry. Po mém pádu si mě však kamarádka prohlédla a poslala mě rovnou do zdravotního střediska, odkud jsem po vyšetření putovala do northamptonské nemocnice.”*

Sennova rodina trávil víkend na farmě v Tatuí nedaleko Sao Paula. Starší sestra Viviane obdržela telefonát od bratra Leonarda, že *“Ayrton havaroval. Mojí první reakcí bylo, že to nevypadalo vážně, alespoň na televizní obrazovce. Když jsem ale viděla doktory, jak na něm horečně pracují, došlo mi, že je zle. Vzápětí Leonardo zavolał znovu a potvrdil mé obavy.”* Sennův otec Milton zkolaboval a musel zůstat na utišujících prostředcích.

T + 17:01

Za potlesku tribun se vojenská helikoptéra elegantně vznesla nad úroveň stromů, udělala nad nedalekými vinicemi otočku a maximální rychlostí 225km/h odlétla.

Italský pilot F1 Alex Zanardi přišel o sedačku Lotusu zásluhou Pedra Lamého a nyní sledoval závod v Boloni v domě přítele, který byl doktorem: *“Záleží na tom, kam ho převezou’, vysvětlil mi. ‘Pokud s ním letí*

do nemocnice v Imole, není to nic vážného. Jestliže ale letí do Boloně, situace je kritická. V tom případě se to dozvíme, protože nám přeletí přímo nad hlavami.' Za dvě minuty jsme uslyšeli vrtulník...."

Do boloňské Maggiore dorazila helikoptéra za osmnáct minut. Během letu postihla Sennu srdeční zástava, lékařům se však podařilo činnost srdce obnovit.

T + 19:56

Vrak Williamsu byl naložen na odtahovací vůz a odvezen Tamburellem zpět do boxů. Profesor Watkins sebral se země Sennovu helmu. Závodní rukavice, které mu při záchranné akci sundal, i jeho vlastní, se někam ztratily. Poté usedl do Casoniho automobilu a vrátil se do zdravotního střediska aby promluvil s personálem a uložil Brazilcovu přilbu do bezpečí. Dr. Servadei telefonicky poskytl kolegům v nemocnici v Maggiore nezbytné informace o Sennově kondici.

Whitaker se během několika okamžiků stal jediným oficiálním prostředníkem mezi tragédií v Tamburellu a shromážděnými médii, která ji brzy začnou zprostředkovávat celému světu. *"Pokud došlo k havárii, opustil jsem kancelář vedle zdravotního střediska a šel rovnou do místnosti sportovních komisařů, která se v takovém momentě stala jakýmsi nervovým centrem. Obě místnosti spojovala dlouhá chodba, jenž byla za normálních okolností přeplněna lidmi, takže jste tudy sotva prošli. Tentokrát jsem tam ale potkal pouze Alana Henryho (novinář píšící pro The Guardian a spisovatel). Když jsem ho spatřil, okamžitě mě zarazil výraz jeho obličeje. Jenom se na mě podíval a pronesl 'Je mrtvý.' Nebylo co odpovědět.*

Sportovní komisaře jsem informoval, že půjdu do zdravotního střediska. S profesorem Watkinsem jsme měli uzavřenou dávnou úmluvu, jak v takových případech budeme postupovat. V lékařském centru mě vždycky podal krátké prohlášení o jezdcově stavu a současně uvedl, zda musel být pilot hospitalizován a do které nemocnice byl převezen. Na základě jeho údajů jsem

potom vydal komuniké pro média." Tuhle dobou už dorazili do zdravotního střediska i Betise Assumpcao s Leonardem Sennou. Viděli Watkinse vcházet, ten ale jakoby nikoho nepoznával. Proto se obrátili na Whitakera: "Co se stalo? Co se stalo?" Jenže Whitaker nevěděl o nic víc.

Whitaker se proto "ptal po profesorovi Watkinsovi a byl jsem vzápětí uveden do prostorné kanceláře. Seděl tam sám a zíral na přilbu, kterou položil před sebe na stůl. Byl jsem svědkem všeho, co se až dosud událo, ale tohle bylo poprvé, opravdu poprvé, co jsem si uvědomil, že se stalo něco hrozného. Watkins byl profesorem medicíny, zažil a viděl už všelicos, přesto byl naprosto strnulý, jakoby přimrazen. Znovu se podíval na helmu, obrátil ji a pak odkráčel do kouta, kde ji položil na zem. Neukázal mi ji, stejně jsem si ale všiml otvoru zejícího v hledí."

Venku slyšela Assumpcao ptát se kohosi po Sennově krevní skupině. Právě dorazivší Julian Jakobi se domníval, že by mohla být uvedena v jeho pasu uzamčeném v Sennově příručním kufru uvnitř Williamsova obytného transportéru. Assumpcao se tam okamžitě vydala a vrátila se s kufrem i Sennovým mobilním telefonem. V pasu nebylo po krevní skupině ani stopy. Leonardo se pokoušel mobilem někam dovolat, linka ale byla obsazena.

Whitaker připomněl Watkinsovi nutnost vydání nějakého stanoviska pro tisk. Profesor odpověděl, že Senna utrpěl '*poranění hlavy*' a Whitaker sestavil stručné, prosté komuniké. Na dotaz, zda k tomu chce ještě něco přidat, Watkins odvětil "*ne, nechte to tak.*"

Whitaker opustil zdravotní středisko; cestou na něj Assumpcao opět naléhala: "*Co se stalo?*" Whitaker musel řešit urgentní dilema. Hned vedle stál Sennův bratr. Navrhl jít do kanceláře sportovních komisařů. "*Zeptali se mě 'máme jít s vámi?' Odvětil jsem 'bude lepší, když já půjdu boxovou uličkou a vy přes padok. Jestliže nás lidé uvidí spolu, mohli by z*

toho začít vyvozovat předčasné závěry.' " Když tam dorazili, Whitaker požádal Leonarda s Assumpcao, aby počkali přede dveřmi. Assumpcao si náhle uvědomila, že nechala Sennův kufřík i svoji kabelku ve zdravotním středisku a honem se pro ně vrátila. Našla je přesně na původním místě.

V místnosti sportovních komisařů panovalo, jak si Whitaker vzpomíná, "naprosté ticho. Nezapomínejte, že touhle dobou jsem byl jedinou osobou, jenž byla v kontaktu s profesorem Watkinsem. A informace, kterou mi poskytl, nebyla zrovna něčím, co se dalo sdělit ze scény nehody rádiem. Činovníci FIA seděli kolem stolu. Řekl jsem jim 'Připravil jsem prohlášení pro tisk. Nevydám ho však, dokud vás neseznámím s jeho zněním a detaily.' Přečetl jsem komuniké, včetně fráze **poranění hlavy** (Whitakerovo zdůraznění) - a pak jsem se zeptal, jestli souhlasí. 'Ano, ano, ano.'

Přítomen byl i Bernie (Ecclestone). Řekl jsem mu, že Ayrtonův bratr i ostatní členové jeho doprovodu čekají venku a navrhl jsem, aby se o ně někdo postaral. 'Nech to na mě, vezmu je k sobě do motorhomu,' odvětil Bernie." Whitaker mu řekl, že po vydání tiskového prohlášení se tam rovněž objeví. Zástupci tisku vyslechli komuniké v ponurém tichu. Teprve pak se na něj sesypala palba dotazů. Neodpovídal na ně, protože jednoduše nemohl. Sdělil jim všechno, co věděl.

Nějakých tři sta metrů od hlavní budovy nemocnice Maggiore dosedla na široké betonové prostranství helikoptéra se Sennou na palubě. Za normálních okolností by personál vrtulníku přepravil pacienta do čekající sanitky, protentokrát ovšem kontaktovali nemocnici předem a další specializovaný tým již byl připraven uvnitř sanitky, aby ho v co nejkratším čase dostali na jednotku intenzivní péče. Během přípravy transportu do sanitky došlo u Senny ke druhé zástavě srdce, lékaři ale znovu dokázali nad přírodou alespoň dočasně zvítězit. Za vysokým plotem, oddělujícím přistávací plochu od přiléhající

silnice, se již v tichém ohromení shromáždilo několik lidí. Ambulance za necelou minutu dojela k šestnáctipodlažní nemocniční budově ve tvaru L a zacouvala do vchodu jednotky intenzivní péče.

Pod vedením primářky oddělení Dr. Marie Teresy Fiandri byl Senna připojen na dýchací přístroje a personálu se podařilo dostat jeho tep téměř do normálu. *„Když Sennu dovezli, byl bez pulsu a nedýchal. Již na dráze došlo k zástavě srdce, k rozsáhlému a tudíž nevratnému poškození mozku. Byl dlouho bez kyslíku. Měl několikanásobnou frakturu lebky, prasklou spánkovou tepnu a krvácel do spodiny lebeční (kus pravého zavěšení kola projel Sennovi hledím a přeřízl mu spánkovou tepnu, pravá pneumatika navíc udeřila do přilby a zatlačila ji do opěrky hlavy za jezdcem). Po celý čas byl v bezvědomí. Ihned po nárazu upadl do těžkého komatu, ze kterého se již neprobral. Netrpěl, protože o ničem nevěděl. Dali jsme mu přes tři litry krve a v 15:15 obnovili srdeční činnost. Jak při první pomoci na dráze, převozu sem, i v nemocnici jsme udělali vše, co bylo v našich silách,“* řekla Fiandri. V rukávu Sennova závodního overalu mezitím zdravotní sestry našly schumlanou rakouskou státní vlajku, kterou v případě vítězství Senna plánoval rozvinout na památku Rolanda Ratzenbergera.

V northhamptonské nemocnici se Lyn Patey *„dělalo špatně a měla jsem velké bolesti. Bezprostřední realita, které jsem musela čelit, mě naprosto deprimovala. Kolem neustále pobíhaly nemocné a hlučné děti, před očima mi splýval neustálý proud obandážovaných nohou, paží na pásce podobných té mojí, opilí, zlostní a výtržnosti tropící teenageři. Na velké televizní obrazovce, kterou viditelně ignorovali všichni kromě mě, na videu dokola omílali komiksy s Bugs Bunnym. Matně si uvědomuju, že jsem se modlila, moje mysl však byla zcela netečná. Několik ustaraných přátel mi během toho ze Silverstone volalo, hovořili však jenom o mě a nabízeli odvoz zpět.“*

Braga zatelefonoval do Sintry své ženě Luize, která obratem kontaktovala Adriane v Algarve a opatrně jí sdělila, nakolik vážná

situace je a že musí okamžitě letět do Boloně. Luiza Braga si pronajala v Lisabonu letadlo a odletěla do Fara, odkud se měli spolu s Adriane vydat do Boloně.

Z Forli se snažil O'Mahoney dovolat do nemocnice, *"bylo ale těžké je přesvědčit, že jsem Ayrtonův pilot a ne pouze další fanoušek snažící se zjistit, jak na tom je."* Nicméně pokračoval ve vytáčení čísla dál.

Whitaker opustil tiskové středisko a zamířil do nedalekého autobusu FOCA. *"Když jsem tam dorazil, Bernie mi šel naproti. Zeptal se: 'Co budeš dělat teď?' Nezapomeňte, že všude kolem nás bloudily televizní kamery a novináři. Tiše jsem pronesl 'ze všeho nejdřív musíme dostat oficiální report z nemocnice, abychom zjistili, jaký je Ayrtonův stav.' Na to Bernie odvětil 'jaký stav?' a vrhl na mě pohled, jako by se ptal 'o čem to tady mluvíš?'"*

Ecclestone: *"Myslel jsem, že jsi před sportovními komisaři řekl, že je mrtev."*

Whitaker (obelhávající sám sebe): *"Neřekl jsem, že je mrtev."*

Ecclestone: *"Ale ano, řekl jsi, že je mrtev."*

Whitaker: *"Ne, řekl jsem, že utrpěl poranění hlavy."*

Ecclestone: *"Dobrotivý Bože!"*

(V originále Whitaker v komuniké uvedl *"He has injury to his head - má poranění hlavy"*, které zní velice podobně jako *"He's dead - je mrtev"*).

Whitakerovi došlo, *"že tohle je malér. Sennovi příbuzní byli v Bernieho motorhomu a Ecclestone se o ně mezitím staral. Byla to jeho typická reakce, vzal je pod svá ochranná křídla. Nemluvě už o tom, že Ayrton byl mimořádně důležitou částí Bernieho života. Byli přáteli, občas spolu jezdili na*

vodních lyžích a věnovali se jiným oddechovým činnostem, alespoň v počátcích Sennovy kariéry ve F1. Hodně lidí o tom neví."

Do útočiště motorhomu se jim podařilo vstoupit bez účasti kamer a novinářů. Jak si Whitaker později vybavil, *"uvnitř byli všichni, včetně Bernieho manželky Slavic. Lidé plakali, lépe ale panující náladu vystihuje slovo netečnost. Bernie začal vysvětlovat, že došlo k nedorozumění - slyšel mé prohlášení v místnosti sportovních komisařů a věděl, že situace nevypadala dobře - zřejmě ostatním řekl, že Ayrton byl mrtev. Leonardo seděl v Bernieho křesle, viditelně rozrušen na nejvyšší míru. Bernie neměl s ospravedlňováním velký úspěch, proto jsem si myslel, že bych to měl, coby spojovací článek s doktorem Watkinsem, zkusit já. Řekl jsem: 'Bernie vám v dobrém úmyslu sdělil něco, co ve skutečnosti není zcela přesné. Jde o nedorozumění, velice tragické nedorozumění. Tady je můj poznámkový blok. Můžete se podívat a přečíst si, co jsem před sportovními komisaři řekl.' A prohlášení jsem přečetl."*

Assumpcao vybuchla: *"Je mi jedno, co jste řekl v tiskovém středisku. Chci znát pravdu."*

Whitaker se na ni podíval a odvětil: *"Nikdy v životě jsem Vám neřekl ani slůvko lži a nemám v úmyslu to udělat zrovna teď. Tady je můj blok, tohle jsem si poznamenal."* Assumpcao nahlédla do bloku a uviděla dvě slova: zranění hlavy.

Whitaker si pamatuje, že řekla: *"jste lhář, sprostý lhář, snažíte se jenom zakrýt pravdu aby nevyšla najevo."* Assumpcao si tuto část rozhovoru nevybavuje - za podobných okolností je ale nesmírně obtížné pro účastníky událostí zpětně si vzpomenout na přesná znění dialogů.

Whitakerovu verzi událostí podpořil prezident FIA Max Mosley, který sledoval závod doma. *"Díval jsem se na televizi, když mi Whitaker zavolal. Informoval mě, že to vypadá zle. Vzápětí telefon zazvonil znovu, tentokrát to byl Ecclestone. Sdělil mi 'že je mrtev.' Odešel jsem na zahradu si*

to všechno v hlavě urovnat. Za chvíli volal Ecclestone znovu. 'Ne, špatně jsem Whitakerovi rozuměl. Řekl, že má poraněnou hlavu.'"

Whitaker odešel a Ecclestone začal organizovat cestu Sennova doprovodu helikoptérou do Maggiore. Zahrnovalo to i obstarání automobilu, neboť stanoviště vrtulníků bylo na fotbalovém stadiónu ukrytém mezi stromy nějaký kilometr od Tamburella.

Vypjaté momenty v motorhomu FOCA o několik dní později kulminovaly ve výslovné přání Sennovy rodiny aby Ecclestone na pohřeb nejezdil; s odůvodněním, že jeho přítomnost nebude považována za vítanou. Celé nedorozumění dodnes obestírá tajemství, vztahy mezi Sennovou rodinou a Ecclestonem se nicméně vrátily do normálu. Každý člověk se onoho nedělního odpoledne v Imole nacházel v neustále se měnící myriádě chmurných možností, které s sebou přinášely dalekosáhlé důsledky, a současně měl jen naprosté minimum hodnověrných faktů, o něž se mohl spolehlivě opřít. Ti, kdo byli v samotném srdci dění, pociťovali tento nedostatek informací nejakutněji. Whitaker je skálopevně přesvědčen, *"že ačkoliv Bernie naslouchal komuniké, které jsem před delegáty FIA přečetl, pod nesnesitelnou tíhou brutálnosti celé situace vnímal slovo hlava (head), jako mrtev (dead). A to bylo jediné slovo, které opravdu pořádně slyšel, to jsem si zcela jist. Když jsem mu sdělil, že před dveřmi čeká Leonardo s doprovodem a potřebují někoho, kdo by se o ně postaral, měl za to, že potřebují útěchu v prvních okamžicích poté, co se dozvěděli o Ayrtonově skonu. O Ecclestoneově slušnosti a vyjádření soucitu nemůže být pochyb."*

Co však Ecclestone skutečně řekl, se můžeme jen dohadovat. Pokud se ale Sennova rodina rozhodla nepozvat ho na pohřeb, bylo to patrně kvůli něčemu, co se odehrálo přede dveřmi sportovních komisařů FIA v prvních nejvypjatějších okamžicích. Karin Sturm ve své knize *Goodbye Champion, Farewell Friend* bez uvedení zdroje cituje

údajná Ecclestoneova slova, adresovaná Leonardovi: *"Je mi to hluboce líto, ale je mrtev. Oznáíme to však až po skončení závodu."* Poté se měl Ecclestone, nevzrušeně okusující jablko, vzdálit.

Podle italského zákona se v případě úmrtí při sportovním podniku musí soutěž ihned ukončit, aby mohla policie začít vyšetřovat okolnosti, jež k tragické události vedly. Pokud se Ecclestone skutečně z počátku mylně domníval, že Senna byl mrtev, dávala by jeho údajná slova určená Leonardovi smysl.

Ecclestone se zdráhal na toto téma bavit, nicméně o osm let později se přece jen odhodlal své pohnutky objasnit: *"Jsem přesvědčen, že proní zprávou o Sennově kondici jsem dostal přímo od Sida Watkinse přenosným rádiem z místa nehody. Musel mi říct, že je mrtev. A měl stoprocentní pravdu. Byl mrtev, ale klinicky byl stále ještě naživu. O chvíli později jsem se vydal do svého motorhome se zástupci Sennovy rodiny v patách. Řekl jsem jim, co jsem slyšel od Sida. Pak mě Martin opravil, že měl poranění hlavy. Leonardovi jsem tedy řekl, 'díky bohu, není mrtev, ale...' Leonardo pochopitelně nebyl celou věcí vůbec nadšen. Nebyl ale rozhořčen na nejvyšší míru jako člověk který si myslí, že se mu zatajuje pravda. Jestli byl tehdy někdo rozhořčen, tak to byla Sennova PR (Assumpcao, pozn. autora). Co jsem měl dělat jiného? Pokud jde o zastavení závodu, neměl jsem do toho absolutně co mluvit. A proč by vlastně měl být závod zastaven? Ayrtonovi už by to nepomohlo. Nepřestaneme přece létat letadlem jenom proto, že se nějaké zřítí? No ne? Kdyby ho jako Rolanda bývali odvezli do nemocnice mimo záběr televizních kamer, neměla by jeho havárie tak hrozný dopad. Jelikož k tomu došlo v přímém přenosu, lidé se několik hodin ptali: 'Co se mu stalo? Dostane se z toho?' Byla to veřejná smrt. Něco jako televizní ukřižování Ježíše Krista."*

14:55

Restart závodu byl plánován na 14:55 (Senna shodou okolností v témže čase dorazil do nemocnice Maggiore). Zatímco sportovní

komisaři, Ecclestone, Whitaker a nejbližší Sennův kruh se prozatím museli spokojit se zprávami o poranění hlavy, drtivá většina padoku i jezdci setrvali v nejistotě a v relativně krátkém čase před opakovaným startem ani neměli možnost se dozvědět více. Těžko si představit, že by v opačném případě byli ochotni zasednout zpět do kokpitů. Sennu považovali za nejlepšího ve svém středu - jestliže se něco takového přihodilo jemu, pak se to rovněž mohlo stát jim. Před skončením závodu se o celém rozsahu tragédie dozvěděl, a to ještě za nanejvýš podivných okolností, pouze pilot stáje Larrousse-Ford Francouz Erik Comas, kterého prožitá zkušenost natrvalo poznamenala a fakticky ukončila jeho kariéru ve F1.

V době, kdy byl závod červenými vlajkami zastaven, stál Comas v boxech s poškozeným vozem. Mechanikům se ale podařilo monopost brzy opravit a týmový šéf Gerard Larrousse ho z nějakého záhadného popudu vyslal k výjezdu z boxů. Podle pravidel nemůže normálně po přerušení velké ceny na trať už žádný monopost F1 vyjet, jenže maršál v depové uličce nechal Comase nepochopitelně projet ven na okruh. Comas dorazil plnou rychlostí do Tamburella, tam však byla cesta zablokována zásahovými automobily. Byl nucen zastavit kousek od scény neštěstí právě když lékaři prováděli Sennovi tracheotomii a z kokpitu sledovat odehrávající se drama. Pro Comase, který má ženu a (tehdy malého) syna, to byla zdrcující zkušenost: *“Během zahřívacího kola jsem si všiml, že mě zezadu postrčil jeden z Ligierů (Eric Bernard). Když jsem po startu zařadil šestku, cítil jsem v zádi vozu zlé vibrace a rozhodl jsem se po proním okruhu zajet do boxů. K havárii došlo v průběhu mé návštěvy v depu. Všichni záchranáři se vydali do Tamburella, jenže moji mechanici měli plné ruce práce s mým autem a neměli čas se dívat kolem. Jejich mysl zaměřoval jediný cíl: připravit vůz včas pro restart. Nevšimli si ani počítačových monitorů ani televizních obrazovek. Nikdo z nás netušil, co se stalo. Předpokládám, že naši týmoví manažeři Larrousse a Tambay o nehodě věděli,*

neuvědomili si ale, že trať může být zatarasena záchrannými vozidly a prostě mě nechali vyjet do boxové uličky. Nejhorší však bylo, že ten chlapík na výjezdu z boxů mě pustil ven. To se nemělo stát. Za takových okolností mi to vůbec neměli dovolit.

Vyrazil jsem na plný plyn s jedinou myšlenkou - dostat se včas na startovní rošt. Vůbec jsem neměl potuchy, co se událo a jak dramatická situace byla.

Když jsem se vynořil z Tamburella, nejdříve jsem málem narazil do stojící sanitky, pak jsem zaregistroval helikoptéru a nakonec spatřil Ayrtona ležícího na zemi. Zastavil jsem pár metrů od jeho auta, byl jen kousíček opodál. Byl jsem asi posledním jezdce, který ho viděl naživu. A zrovna v jeho posledních okamžicích...

Byl jsem šokován, a.....tak zbytečný, bezmocný. Moje duše i tělo se k němu chtěly připojit, nemohl jsem ale pro něj nic udělat. Byl z auta venku, ležel na trávě, teď už všechno záleželo jenom na doktorech. Krátce jsem zůstal sedět v kokpitu, jak mi však došlo, co se děje, úplně jsem se zlomil.

Okamžitě jsem si vzpomněl na svou těžkou nehodu z tréninku na VC Belgie 1992. Tehdy jsem bezvládně vězel v bezvědomí v kokpitu - Ayrton zastavil, vypnul mi motor a držel mou hlavu v rovné poloze. Jak jsem nad tím uvažoval, maršálové mě mezitím posadili do jednoho z cestovních aut. Pohlédl jsem na vedlejší sedadlo, spočívala na něm Ayrtonova přilba. Jakmile jsem spatřil, jak hrozný náraz to pro něj byl, prostě jsem utekl a nejbližším volným autem jsem se s pláčem vrátil do boxů. Okamžitě jsem zamířil do motorromu a převlékl se, rozhodnut opustit okruh co nejdříve. Gerardovi (Larroussemu) jsem vysvětlil, že nejsem ve stavu, ve kterém bych dokázal závodit. Prostě jsem mu řekl: 'Promiň, ale tenhle závod nepojedu. Nemůžu.'"

Damon Hill viděl, že jeho stájový druh těžce havaroval v Tamburellu. Z počátku se domníval, že Senna kolidoval se Schumacherem a že jeden z nich vyletěl po kolizi z dráhy. Na

startovním roštu tedy zašel za Schumacherem a zeptal se ho na příčinu nehody. Michael mu odpověděl, že Sennovo auto v předchozím kole naráželo na hrbole na dráze a že totéž se opakovalo v sedmém kole, jenže tentokrát Senna neudržel Williams pod kontrolou. Hill se ho pak ještě zeptal, jestli si nevšiml něčeho podezřelého v chování zavěšení kol nebo pneumatik. Schumacher odpověděl, že ne.

V garáži Williamsu mezitím Patrick Head s Adrianem Neweyem horečně studovali dostupná telemetrická data, protože si na televizních záběrech všimli zlomené tyče řízení, ležící na zemi vedle poškozeného kokpitu. Po chvíli dorazil do depa na nákladní voze vrak Sennova vozu. Komisaři FIA jej zabavili, jeden z mechaniků je však přesvědčil, aby mu povolili přístup k černé skřínce Williamsu. Podařilo se mu ji z vozu odmontovat. Head s Neweyem v datech nic podezřelého nenašli a Hilla ujistili, že nedošlo k žádné mechanické závadě.

“Všechno jsem to vzal do úvahy,” vzpomíná Hill, “a rozhodl jsem se po opakovaném startu jet opatrně pro případ, že by pneumatiky měly příliš nízký tlak a auto by spodkem agresivně naráželo o dráhu. O Ayrtonově zdravotním stavu jsem stále neměl ponětí, pak mi ale Anne Bradshaw přišla říct, že situace byla “vážná” a její pohled mi prozradil, že to horší už být nemohlo. Takže teď jsem měl jasno, ale modlil jsem se, aby zůstal naživu. Namlouval jsem si, že si něco zlomil a bude muset vynechat pár velkých cen. Neodvažoval jsem se myslet na nic horšího. Zakázal jsem si to. Snažil jsem se koncentrovat na závod a motivat se k tomu, abych dosáhl pro tým tolik potřebného výsledku. Během závodu jsem neustále myslel na to, že bylo třeba rozdělanou práci dokončit. Ačkoliv jsem podvědomě chtěl vzdát, nepřicházelo to v úvahu, protože by to bylo to nejhorší, co bych v nastalé situaci mohl udělat. Jel jsem za sebe, za tým, za Ayrtona. Dnes je mi nad slunce jasné, že tým mě měl ze závodu ihned odvolat. Patrick Head mi to tři týdny po Imole sám přiznal. Tehdy ale neexistoval žádný tísňový protokol jak se v podobné situaci zachovat, a tým v panice ztratil hlavu.”

Martin Brundle (McLaren) si pamatuje "čekání na startovním roštu před restartem jako by to bylo dnes. Nejdříve jsem si myslel, že tam havaroval Hill a ne Senna, protože když jsem tamtudy projížděl, měl jsem plné ruce práce vyhýbat se troskám - ze vzduchu ještě dopadaly kusy kapotáže a jedno z kol. Kličkoval jsem, jak se dalo, abych taky nehavaroval. A potom přišlo to postávání na startovní čáře a vážný nedostatek jakýchkoliv informací. Doslechl jsem se, že byl v pořádku, protože hýbal hlavou, a že s ním zacházeli velice opatrně. Lidé si ale začali dělat starosti když za strašidelného ticha byly najednou všechny monitory vypnuty. Ron Dennis stál vedle mého stájového kolegy Miky Hakkinena, zatímco za mnou přišel výkonný ředitel McLarenu Martin Whitmarsh. Jako ryzí profesionálové cítili povinnost kontrolovat situaci. To bylo dalším zlým znamením. Musím se přiznat, že ještě dnes je mi špatně při pomyšlení na to, že jsem pak pětapadesátkrát závodil kolem tratoliště Sennovy krve. To mě vůbec nedělá šťastným."

Vedení v závodě se ujal Sennův přítel Gerhard Berger na Ferrari, po devíti kolech ale ustoupil náporu Schumachera. Ferrari se začalo chovat divným způsobem (mechanici později objevili prasklý tlumič a díru ve spodku vozu nedaleko přední nápravy způsobenou troskami Sennova vozu, které se zaklínily pod Ferrari) a Berger už měl všeho plné zuby - odstoupil po 11 kolech. Jeho jedinou myšlenkou bylo dostat se do nemocnice Maggiore.

V Maggiore označila Dr. Fiandri Sennův stav za 'beznadějný.'

15:15

Několik minut po Bergerově odstoupení se Whitaker vrátil do místnosti sportovních komisařů a musel čelit dalším komplikacím. "Delegáti FIA a ředitel závodu v doprovodu svého sekretáře sledovali na panelu s televizními obrazovkami záznam z nehody. Bylo potřeba, aby ředitel okruhu urychleně navázal spojení s nemocnicí." Nemocnice v Maggiore však byla místo toho v přímém spojení s italskou televizní stanicí RAI,

kteřá kařdou chvůli vysílala nejčerstvějši zprávy o Sennově kondici. Záběry z RAI se nevyhnutelně objevily i na monitorech sportovních komisařů. Whitakerovi musel být komentář překládán do angličtiny. S nuceným mlčením oficiálních míst automobilové federace FIA (Whitaker mohl z titulu své funkce použít pouze ověřených dat) se minutu od minuty stupňovaly a šířily fámy o úmyslném zatajování informací.

“Neměli jsme nad lékařskými institucemi této země žádnou pravomoc, prakticky jsme byli jen závodní autodrom, který chtěl po nemocnici informace o následcích havárie. Nemuseli nám je poskytnout a oni to neudělali. Prostě nám je nedali.” Maggiore nicméně pokračovala v pravidelném kontaktu s RAI, čímž jen vyvolávala větší zmatek a vrhala další podezření na představitele automobilové federace v čele s Whitakerem. Dvě kola před koncem závodu se Whitaker pokusil objasnit situaci následujícím tiskovým prohlášením:

Jak asi dobře víte, v padoku a tady v tiskovém středisku koluje řada zvěstí o zdravotním stavu Ayrtona Senny. Organizátoři Velké ceny San Marina jsou nyní v rukou nemocnice Maggiore v Boloni, která jako jediná může podat oficiální prohlášení o jezdcově stavu. Dokud jejich oficiální stanovisko neobdržíme, nemáme co dalšího dodat. Jakmile oficiální komuniké dostaneme, zajistíme, aby vám bylo k dispozici.

Touhle dobou už byla brazilská TV Globo znepokojena na nejvyšší míru a její komentátoři chvílemi marně zápasili s vlastními emocemi. Galvao Bueno se na třicet minut zcela odmlčel a

doprovodnému komentátorovi Reginaldo Lememu nezbývalo nic jiného, než se chopit mikrofonu a mluvit, mluvit, mluvit. Leme na sobě cítil břemeno celé Brazílie a byl si palčivě vědom toho, že vysílání v přímém přenosu sledovala i Sennova rodina a jeho blízcí přátelé.

16:00

Dr. Fiandri prohlásila Sennu za *"klinicky mrtvého. Obnovili jsme sice srdeční činnost, ještě než byl ale převezen na neurochirurgii, mozek se úplně zastavil. Ačkoliv srdce pracovalo normálně dál, došlo ke klinické smrti."* O pět minut později vykonal páter Amedeo Zuffa poslední pomazání. Ve vstupní hale nemocnice se tísnilo zhruba 300 lidí, kteří se buď z rádia, RAI, nebo od ostatních dozvěděli, kde byl Senna převezen. Bylo překvapující, že tak početný zástup cítil nutkání Maggiore navštívit. Nemohlo totiž jít o aktivní motoristické fanoušky; ti byli zcela určitě kus cesty dál na autodromu v Imole.

Helikoptérou dorazili Leonardo Senna, Assumpcao, Jakobi, Lemos a masér Leberer. Leonardo dostal možnost bratra vidět, ale vzhledem k okolnostem se rozhodl proti. Assumpcao připadl úkol překládat z itaštiny do portugalštiny, aby Dr. Fiandri mohla Leonarda a Jakobiho detailně obeznámit se Sennovou kondicí. Poté zrušila helikoptéru z okruhu na letišti a zavolala O'Mahoneyho a požádala ho, ať zruší také let do Faro.

O'Mahoney *"se konečně dovolal do nemocnice a hovořil s Julianem Jakobim a Assumpcao. Pak jsem s letadlem odletěl do Boloně, kdyby bylo třeba Ayrtona kamkoliv převézt."* Forli opustil v 16:15.

16:20

Schumacher vítězně přeťal cílovou čáru před domácím Nicolou Larinim (Ferrari) a Mikou Häkkinenem (McLaren-Peugeot). Damon Hill na druhém Williamsu v závodě pokračoval navzdory tomu, že

neměl tušení, co bylo příčinou nehody jeho stájového druha a zda se eventuální závada nevyskytne i na jeho monopostu. Po kolizi se Schumacherem při restartu se díky heroickém výkonu prokousal ze zadních pozic až na šestou příčku a rovněž zaznamenal nejrychlejší kolo závodu. V parc ferme ho Ann Bradshaw vyzvedla a ihned ho odvedla do ústraní motorhomu aby unikl otázkám novinářů.

Druhým hrdinou závodu vedle Hilla byl Rattenbergerův kolega u Simteku David Brabham: kroužil až do 28.kola, kdy mu v nájezdu do Variante Bassa praskla tyč řízení. Kdyby ke zlomení došlo v zatáčkách Villeneuve nebo Tamburello...

Velkou cenu poznamenala ještě další nešťastná událost - ve 49.okruhu uletělo při rutinním dotankování v boxech a výměně pneumatik kolo z Minardi-Ford veterána Michele Alboreta zrovna když Ital prudce akceleroval k výjezdu depové uličky. Pravé zadní kolo vyletělo vysoko do výše a dopadlo mezi mechaniky stájí Ferrari a Lotus. Maurizio Barbieri si zlomil levou holenní kost a kolenní čěšku, Claudio Bisi měl pohmožděné levé stehno a nohu, Daniela Volpiho udeřilo kolo do žaludku a žeber. Inženýr Neil Baldry od Lotusu upadl na zem, uhodil se do hlavy a upadl do bezvědomí. Noc strávil v nemocnici v Imole na pozorování, na druhý den ráno však byl propuštěn a odletěl domů.

Ještě při vyhlášení vítězů nemělo usmívající se trio Schumacher - Larini - Häkkinen o Sennově skutečném stavu ponětí. Podobně jako dav tifosi, který se s vlajkami Ferrari shromáždil pod pódiem, aby hlučně opěvoval Lariniho životní výsledek. Ceremoniál se obešel bez obvyklého stříkání šampaňského a teprve po něm si týmoví manažeři odvedli piloty stranou, aby jim nalili čistého vína - že Senna pravděpodobně následky nehody nepřežije.

Na povinnou tiskovou konferenci, která se konala jen o pár minut později, dorazili všichni tři jako omámení a pouze Michael Schumacher byl schopen do určité míry vyjádřit své pocity: *"Prostě jsem akorát vyhrál závod. Nemám z toho však žádné uspokojení, nemůžu být šťastný. Co se stalo o tomhle víkendu je tak dramatické, tak strašné. Nikdy jsem nic podobného nezažil. Jedna věc, tolik věcí...Jediné co jsem schopen říct je to, že se doufám z těchto událostí poučíme. Je tu řada věcí, z nichž si musíme vzít poučení. Nesmí se stát, abychom si z toho nevzali ponaučení. Nemám víc a ani nechci víc dodat."*

Po návratu do motorhomu Benettonu se Schumacher rozplakal. Protože na Sennu tvrdě dorážel, pokládal se za viníka nehody. To samozřejmě nebyla pravda a personál motorhomu se ho marně snažil utěšovat.

17:30

Martin Whitaker vydal další tiskové prohlášení, velice podobné tomu původnímu pár kol před koncem závodu. Opět zdůrazňovalo, že stále kolovalo mnoho fám o zdravotním stavu Ayrtona Senny, nicméně oficiální vyjádření nemocnice Maggiore se pořád nedařilo získat.

Do Maggiore konečně dorazil profesor Watkins, pro kterého byly právě prožité dvě hodiny těžkým traumatem. *"Restart proběhl bez potíží, psychicky to ale bylo strašné. Když jsme projeli Tamburellem, kde Ayrton havaroval, rozsáhlá plocha bílého prášku zakrývající olej z vozu a krev zřetelně vyznačovala místo, kde jsem podle všeho ztratil svého drahého přítele.*

Jakmile bylo po všem, ošetřil jsem mechaniky zranění při incidentu v boxech, nechal jsem svou výstroj i lékařské náčiní ležet pohozené na zemi a s Dr.Servadeim jsme naskočili do helikoptéry, abychom se co nejdříve dostali do Maggiore. Než jsme vyrazili, ptal jsem se po Sennově přílbě, řekli mi ale, že ji zabavila italská policie.

V Maggiore dělali co mohli. Snímek mozku dokazoval, že není žádná naděje. Rentgenové snímky poškozené lebky a mozku prozradily všechno. Na chodbě čekali nanejvýš znepokojeni Ayrtonův bratr Leonardo a manažer Julian Jakobi. Spolu s Dr.Servadeim a Dr.Gordinim jsme jim řekli, že situace je bohužel beznadějná. Po chvíli se objevil i pilot Lotusu Pedro Lamy následován Sennovým důvěrníkem Antoniem Bragou. Navzdory veškerému úsilí monitory krevního tlaku, dýchání a srdeční činnosti signalizovaly blízký konec. Telefonicky jsem hovořil s Ayrtonovým švagrem a s jeho rodinou, která přebývala na farmě v Tatuí nedaleko Sao Paola a chystala se letět do Boloně. Tragickou zprávu přijali důstojně a na moji radu se rozhodli zůstat v Brazílii. Nezbývalo nic, co bych ještě mohl udělat. Vzal jsem si taxi a vrátil se do hotelu."

18:00

Ve dveřích kliniky se objevil Gerhard Berger. Chtěl Ayrtona ještě jednou vidět. Cítil to jako poslední službu nejlepšímu příteli, jakého kdy ve Formuli 1 měl a byl přesvědčen, že Ayrton by pro něj v podobné situaci učinil totéž. Bylo mu dovoleno ho navštívit. Když vyšel ven, vypadal velice otřesen a Assumpcao se svěřil, že *"to bylo hrozné. Neměl jsem tam chodit. Nedokážu to popsat."* Assumpcao se na detaily nevyptávala.

Berger později novináři Nigelu Roebuckovi (Autosport) zdůraznil, že v té době byl Senna stále ještě naživu *"a že obvinění proti Bernie Ecclestonemu neměla opodstatnění. Podle řady lidí zemřel Ayrton na dráze a Bernie o tom údajně věděl, ale úmyslně to tajil. Není to pravda. Viděl jsem Ayrtona na vlastní oči."* Berger odletěl vrtulníkem na boloňské letiště. *"Přistáli jsme vedle mého letadla - Sennovo stálo hned vedle (ve skutečnosti ho tam zaparkoval O'Mahoney), se schůdky spuštěnými na plochu. Ačkoliv jsem od něj právě odešel, hodně mě to vzalo."*

18:40

Dr. Fiandri oznámila, že *"Ayrton Senna před pár okamžiky zemřel."* Přístroje, které ho udržovaly při životě, ještě vypnuty nebyly, neboť podle italského práva je tak možno učinit až po dvanácti hodinách.

Betise Assumpcao byla požádána, aby identifikovala mrtvého. Zajistila a zorganizovala všechno ostatní, tento poslední úkol byl ale nad její síly. Povinnost tak připadla Celso Lemosovi. Imola byla Celsovým prvním v závodě v roli ředitele Senna Licensing. Namísto ambiciózních obchodních plánů teď stál v márnici před mramorovou lavicí s pozůstatky svého zaměstnavatele. Byla to strašné břemeno a Celsa zcela proměnilo. Najednou prohlásil, že to bylo jeho poslání a že ho do Imoly vyslal Bůh. Musel rozhodnout, jak Ayrtona do rakve obléci. Zvolil černý oblek, který Senna v životě nenosil.

Luiza Braga přistála v pronajmutém letadle ve Faru. Adriane Galisteu se objevila na jeho palubě za několik minut. Neustále si pro sebe opakovala to, co ji Ayrton učil: *'Musíš být silná, musíš být silná.'* Pilot dovezl letoun na konec rozjezdové dráhy a čekal na povolení ke startu směr Boloňa. Pak přišla další zpráva z kontrolní věže a po nějaké chvíli se letadlo pomalu vrátilo k budově hlavního terminálu. Když vystoupili, Galisteu se třásla po celém těle.

Tragickou novinu ji oznámila Luiza Braga. Po zhruba čtyřiceti minutách Luiza šetrně navrhl, aby se vrátili domů. Nemohli dělat nic jiného. Boloňa, vzdálená necelé tři hodiny letu, byla najednou nekonečně daleko.

19:20

Na okruhu v Imole stále ještě nic nevěděli, neboť nemocnice pokračovala v mlčení.

Tisková mluvčí Ann Bradshaw odešla z tiskového střediska za Frankem Williamsem. Byl velice rozrušen, jako vždy ale jednal

pragmaticky. „Poradil nám (Bradshaw a média manažerka Jane Gorard), abychom si nasadili slunečné brýle. Normálně se rozbřečím při sledování večerních zpráv, tentokrát jsem ale byla rozhodnuta emoce za každou cenu ovládnout. Musela jsem pracovat dál. Mechaniky jsme vyslala rovnou na letiště v Boloni, kde na ně čekal smluvní let do Gatwicku nedaleko Londýna. Balili garáže a všechno vybavení aniž by tušili, jak na tom jejich jezdec byl. Nikdo se v té době neodvážil zeptat, jestli zemřel. Za normálních okolností bych letěla domů v pondělí, plán se ale změnil a s Jane jsme ihned odcestovali na letiště. V Británii nás zcela určitě čekala palba otázek ze strany sedmé velmoci. Byly jsme připraveny k odjezdu na letiště a stále ještě se mi dařilo potlačovat slzy. Cestou na parkoviště jsem ale potkala kamaráda Alana Henryho, který řekl pouze 'je mi to líto.' Dala jsem slzám volný průchod.“

V tiskovém středisku na okruhu byl Martin Whitaker poháněn vzrůstající netrpělivostí lidí kolem a neustále naléhal na sportovní komisaře, „pro které už bylo v této fázi nepříjemné dokonce zvednout telefon a vytočit číslo do Maggiore.“ Whitakerovi se podařilo spojit s profesorem Watkinsem a spolu vypracovali další prohlášení, vydané v 19:20:

Ayrton Senna utrpěl těžká poranění hlavy a je v hlubokém bezvědomí. Jeho stav je velmi vážný, encefalogram potvrdil nulovou mozkovou aktivitu. Stav se stále zhoršuje.

Whitaker dodal bližší vysvětlení:

Toto prohlášení poskytl před pár minutami ze svého hotelového pokoje v Boloni profesor Watkins. Chtěl bych zdůraznit, že informace, kterou podal, odráží pouze jeho vlastní hodnocení situace krátce před odchodem z nemocnice Maggiore do hotelu.

Fax z Maggiore dorazil do místnosti sportovních komisařů až v 19:23. Zpráva byla napsána psacím strojem na předtištěném

nemocničním hlavičkovém papíře a obsahovala adresáta, příjemce a počet stran (1, včetně titulní).

Alle ore 18.40 cessa l'activita cardiaca.
Si constata il decesso.

(V 18:40 se srdce zastavilo. Potvrzujeme jeho smrt.)

Fax končil dvěma řádky psanými tiskacím hůlkovým písmem

L PRIMARIO DEL SERVIZIO RIANIMAZIONE

DOTT. M. TERESA FIANDRI

Zpráva nebyla parafována ani podepsána. Rovněž nepadla zmínka o tom, čím srdce se zastavilo. Ayrtona Sennu nebylo zapotřebí jmenovat. Jediné, co teď mohla nemocnice udělat, bylo zařídit identifikaci mrtvého a připravit pitvu, která byla za daných okolností podle italského zákona nezbytná.

19:40

V 19:40 Martin Whitaker přečetl poslední komuniké dne:

Autodrom obdržel z boloňské nemocnice Maggiore následující oficiální prohlášení.

'Potvrzujeme úmrtí Ayrtona Senny. Čas smrti: 18:40'

Stručné dvě řádky textu přeřaly dosud spojitou linku času a rozdělily známý svět na před a poté. Dosavadní chmurné očekávání se změnilo ve skutečnost, lidé toulající se v podvečer po závodním padoku autodromu v Imole však ještě nebyli připraveni vzít ji plně na vědomí. Patrně nikdy předtím a ani nikdy potom nedýchala z komunity F1 taková spontánní jednota. V kritickém momentu semkla vlastní řady, aby ochránila svou existenci.

Niki Lauda se pokusil zasadit události do perspektivy: *"Bůh dlouho držel nad formulí 1 svou ochrannou ruku. V Imole ji bohužel stáhl."*

Barry Griffin od Goodyearu složil zesnulému první z nespočetných poct. *"Považuji za velké privilegium a život obohacující zkušenost, že jsem ho znal. Když jste mu naslouchali, dostávali jste mrazení v zádech. Vyzařoval zoláštní auru, byl vyjíměčný."*

Jo Ramirez, který měl k Sennovi velice blízko, se zarudlýma očima přemítal: *"Pořád nemůžu uvěřit, že už ho nikdy neuvidím kráčet v žluté přilbě závodním padokem..."*

V kontrolní věži prodělal Ian Harrison první neblahou zkušenost s italským právním systémem. Byl odveden do malé místnosti kde mu právník velice dobrou angličtinou vysvětlil, že Senna v nemocnici zemřel. Jeho smrt podléhala v Itálii stejným zákonům jako normální dopravní nehoda, a Harrisonovi bylo řečeno, že jako člověk zodpovědný za chod týmu musel podepsat několik oficiálních dokumentů. Dokonce mu byl na nějaký čas odebrán i cestovní pas.

Jak bývá zvykem, velká část společenství F1 opustila okruh hned po skončení závodu aby stihla večerní lety domů - většinou do Británie, kde měly dvě třetiny stájí F1 svou základnu. Na boloňském letišti proto o Sennově kondici stále kolovaly jen dohady. Mezi přítomnými byl také motorář Brian Hart: *"Pak se z Maggiore vrátil Berger a řekl, že není naděje. Zpráva se rychle rozšířila. Došlo nám to."* Hart zamířil do baru. Nebyl sám.

Bradshaw si cestu na letiště nepamatuje. Oficiální potvrzení Sennovy smrti obdržela hned po vstupu do odbavovací haly a její první starostí byl personál Williamsu. Kousek opodál seděla na veřejném prostranství skupinka mechaniků s inženýrem Davidem Brownem. Bylo třeba je okamžitě informovat než se novinu dozví od kolemjdoucích. *"Musela jsem s nimi okamžitě mluvit, ne však na veřejnosti."*

British Airways nám půjčila jeden z jejich privátních leteckých salónků. Objednala jsem spoustu piva. No a pak jsem předstoupila a tragickou zprávu oznámila. Tváře mechaniků prozrazovaly vše. Sennovo auto smontovali dohromady a každý z nich se teď sám sebe ptal, jestli náhodou něco nepřehlédli."

Letiště se proměnilo ve smutné místo. Všude jste mohli spatřit zasmušilé tváře personálu jednotlivých týmů a zástupců médií. Nikdo nevěděl kam s očima nebo co říct. Nejhuře na tom byli lidé od McLarenu. Prožili se Sennou posledních šest let a za tu dobu zapustil trvalé kořeny v jejich srdcích. Mysl ochromoval akutní pocit marnosti a nejistoty; mechanik Michael Jakeman dokonce odmítal nastoupit do letadla. Hlavou se mu honila jen jediná myšlenka, "co teď dál?" odrážející překvapující poznání, že Senna nebyl jen významnou součástí formule 1, Senna vlastně byl formule 1.

Damon Hill dorazil na letiště jako jeden z posledních spolu s manželkou Georgie. Zdrželi se v dopravní zácpě, protože místo přesunu helikoptérou raději zvolili auto, a jejich první spoj do Londýna jim tak uletěl. "Po závodě mi Frank vysvětlil, že Senna na tom byl zle. Měli jsme možnost přepravit se na letiště helikoptérou, to by ale znamenalo další čekání. Chtěli jsme z okruhu okamžitě vypadnout." Smutnou zprávu jim sdělil jeden z členů Williamsova týmu. Hill byl zdrcen. "Věděl jsem o těžkém poranění hlavy a bylo mi jasné, že už asi nikdy do závodního monopostu neusedne. Horší variantu jsem si však nedokázal připustit. Jeho smrt na mě zapůsobila stejně jako když vám nečekaně vypnou elektrický proud."

Zpáteční let byl strašný. Když letadlo s personálem Williamsu na palubě pozdě večer přistálo v Gatwicku, pilot jim sdělil, že příjezdovou halu obléhali novináři. Na žádost Ann Bradshaw odvedla místní policie Damona Hilla s ženou Georgie bočním vchodem, mimo dosah

dotěrných mikrofonů a televizních kamer. Bradshaw se pak musela bleskově rozhodnout, jak jednat s netrpělivě čekajícími médii: *“Obávala jsem se, že kdyby zasypali mechaniky dotazy, situace by se mohla vymknout kontrole. Hoši byli v těžkém stresu. Šla jsem napřed a uzavřela s médii pakt: nechte hochy v klidu projít, a za to vám osobně odpovím na všechny dotazy. Britská média dokáží být velice dotěrná, tentokrát však všichni ustoupili a nechali mechaniky projít z příletové haly ven.”*

Lyn Patey, stále ještě čekající na ošetření na pohotovosti v northamptonské nemocnici, obdržela poslední telefonát dne. *“Po čtyřech hodinách strávených v nemocnici zazvonil ještě jednou telefon. Jedna moje londýnská přítelkyně slyšela o mých trablech a chtěla vědět, co se mnou je. Honem jsem ji ujistila, že jsem v pořádku. A pak jsem vyslovila tu otázku. ‘Co se stalo jemu?’ Na druhém konci bylo dlouhé ticho... potom... ‘Promiň, myslela jsem, že už to víš. Ztratili jsme ho...”*

V Sao Paulo zely jindy přelidněné ulice prázdnotou. Zkuste si to představit: za slunečného odpoledne najednou zmizelo z ulic, nároží, parků a vycházkových korz 17 miliónů lidí. Všech 17 milionů poslouchalo rádiové přijímače nebo sledovalo televizi, kde zpravodajové při oznamování tragické noviny z Itálie nebyli schopni ovládnout vlastní emoce a částečně ani hněv zaznívající v jejich hlasech. Jeden z komentátorů vyjádřil sentiment, později opakovaný v mnoha obdobích na celém světě: *“Všichni Brazilci berou tuto zprávu jako něco relativního.”* Nikdo ještě neměl dostatek času akceptovat zdánlivě samozřejmý fakt, že Ayrton Senna byl smrtelný. Televizní společnosti spěšně rušily pravidelné pořady a uváděly dokumenty o Sennově životě; jeho osobní trenér Nuno Cobra se během televizního interview zhroutil a pouze nesrozumitelně mumlal *“jak je to možné?”*

Zlomek z oněch 17 milionů putoval do bohaté čtvrti k domu Sennových rodičů, jiní zase vyrazili k mrakodrapu uprostřed města, kde sídlila centrála Sennovy obchodní říše a který raději hlídala policie pro případ, že by se fanoušci rozhodli odnést si na památku nějaké suvenýry.

Ještě před soumrakem byla v Sao Paolo sloužena za Ayrtona Sennu smuteční mše pod širým nebem.

V hlavním městě Brasilia byl na programu první závod brazilského šampionátu Formula Uno. První závod byl po Sennově nehodě zastaven a jezdci se sešli na startovní čáře aby spojili ruce a společně se za něj modlili. Sennova smrt byla oznámena během zahřívacího kola druhého závodu. Jezdci se rozhodli už dále nepokračovat.

V Rio de Janeiru se řada lidí vydala na fotbalový stadión Maracaná, kde právě začínal ligový zápas, místní derby mezi Flamengem a Vasco da Gama. Před výkopem drželo celé obecenstvo minutu ticha, někteří hráči plakali a poklekli na trávník v modlitbě za mrtvého. Na obrovské světelné informační tabuli se do nastávajícího šera rozsvítila slova

HOMENAGEM POSTUMA
 AYRTON SENNA DA SILVA
 PILOTO FORMULA UM / BRASIL
 *21.03.60 † 01.05.94

Stotisícový dav za doprovodu diváckých vln přešel ve sborový choral "*Olé, Olé Senna,*" vyvolávající mrazení v zádech. Na ostatních stadiónech v zemi fanoušci odvěkých soupeřů dočasně zapomněli na

rivalitu a spojili své síly: v Minerao, kde hrálo Atletico proti Cruzeiro, v Recife, kde Santa Cruz hostilo Sport, a na Morumbi, kde Palmeiras měřil své síly s FC Sao Paulo, a kde útočník San Paulo Gilmar během minuty ticha poklekl a plakal jako malé dítě.

Prezident Brazílie Itamar Franco zaslal rodině zesnulého oficiální kondolence. *"Ztráta Senny je těžkou ranou pro všech 150 milionů Brazilců,"* stálo mimo jiné v jeho poselství. Na znamení nejvyšší úcty Sennovi udělil in-memoriam nejvyšší státní vyznamenání Národní řád za zásluhy a vyhlásil třídní státní smutek. Během této doby byly na všech veřejných budovách v Brazílii vyvěšeny na půl žerdi smuteční vlajky a všechny oficiální, společenské, kulturní a sportovní akce byly zrušeny. Prezident rovněž odložil zavedení nové měny realu, jejíž termín uvedení v platnost měl koncem týdne oznámit. Sněmovna reprezentantů parlamentu v Brasílii proměnila své plenární zasedání v eulogii Sennova života.

Kdysi dávno, mnoho let před vybudováním autodromu v Imole, býval park, na jehož území dnes okruh stojí, oblíbeným místem nedělních procházek. Lidé se v těch dobách shromažďovali u fontánky v jednom z jeho klidných zákoutí hned vedle říčky Santerno, aby naslouchali vystoupením místní kapely, která používala speciální druh bubnu nazývaný Tamburello, bubínek. Jeho hlas už dávno dozněl, v neděli 1.května 1994 ho však v táhlé zatáčce nesoucí jeho jméno a blízko původní fontánky nahradil jiný, temný hlas smrti.

Poslední přítomní se zvolna vytratili do tmy. Na Tamburello se snesla věčná noc.

AKT 5 – POSLEDNÍ CESTA

2.květen 1994

Od pondělního rána byl soudním nařízením okruh v Imole uzavřen. Rozhodnutí o zákazu vstupu tlumočil oficiální mluvčí okruhu Gianni Berti. Novináři i fanoušci byli od bran autodromu nevybíravě odháněni, tým brazilské televize a dva britští žurnalisté byli dokonce po vzrušené debatě vyhozeni z otevřené garáže, když se chtěli dostat do zatáčky Tamburello.

Přesto se podle očitého svědka britského fotografa Glenna Campbella podařilo několika časným návštěvníkům Imoly přelézt plot a na místo tragédie položit mnoho květín, především červených růží. Další květy, transparenty se Sennovým jménem a vzkazy visely na ocelovém plotě nad místem nárazu. Mezi nimi i dnes už legendární anonymní poselství, odrážející celou podstatu Sennova přínosu automobilovým závodům: *“Williams si najde náhradního pilota. Formule 1 nikoliv.”* Několik fanoušků zašlo tak daleko, že z betonu seškrábalo zaschlou krev, ukrytou pod jemnou vrstvou písku.

Před budovou boloňského Institutu soudního lékařství Istituto Di Medicina Legale, kde byl Senna v neděli v devět hodin večer převezen, se shromáždil takový dav, že zcela zablokoval dopravu v přilehlých ulicích. Truchlícím zabránila ve vstupu do budovy až městská policie; pracovníci ústavu však alespoň položili před bránu nosítka, aby na ně mohli lidé ukládat květiny. Poslední poctu přišli Sennovi vzdát otec Rolanda Ratzenbergera, pilot týmu Minardi Pierluigi Martini, a brazilský velvyslanec v Itálii Orlando Carbonar.

Týmový manažer Williamsu Ian Harrison zůstal v Imole přes noc a ráno ho jeden z právníků vyzvedl v hotelu a dovezl ho do Instituto Di Medicina Legale. Harrison si nebyl jist, k čemu ho tam potřebovali, ale podvolil se. Možnost podívat se na Sennu v márnici odmítl. Juliana Jakobi a Celso měli všechno pod kontrolou a zařizovali potřebné formality, vzal si proto taxíka a odjel na letiště, aby se vrátil domů.

Z počátku se předpokládalo, že Sennu dopraví do Brazílie Owen O'Mahoney jeho soukromým letadlem, jenže po konzultaci s výrobcem se muselo přistoupit k jinému řešení, jelikož nouzový východ nebyl dostatečně široký. *“Hrozně rád bych ho býval dopravil zpátky, pochopitelně.”* vyznal se O'Mahoney. *“Nepsanou poslední částí našeho kontraktu by bývalo bezpečně ho převézt domů. Byla by to samozřejmě nesmírně bolestivá cesta, ale byla by to zároveň velká čest.”* O'Mahoney alespoň odvezl do Paříže Leonarda, aby mohl leteckou společností Varigem pokračovat do Sao Paola. *“Zaparkoval jsem vedle Varigu 747. Leonardo vystoupil, nalodil se, a já jsem hned odletěl. Leonardo byl jako omráčený. Sice dokázal trochu mluvit, ale jinak byl zcela nepřítomný. Kromě zármutku na něm ležela neuvěřitelná tíha odpovědnosti.”* O'Mahoney převezl HS125 na tradiční základnu do Southamptonu, kde se na letounu běžně prováděla údržba. Nechal ho tam, vrátil se domů a začal se připravovat na cestu do Sao Paola na pohřeb.

Jakkoli se zdály být následné oficiální procedury rutinní a nezbytné, odhalily skutečný rozsah Sennova vlivu. Dokonce i ti, kdo byli Formulí 1 nejbližší, nebyli na podobný dopad jeho smrti vůbec připraveni. Netruchlila jen celá Brazílie, jeho skon na pár hodin sjednotil kultury, kontinenty i národy. Zcela přirozeně dosáhl něčeho, po čem marně touží největší politici této planety. *“Od zavraždění Johna F. Kennedyho nepamatuji příležitost, při které by smrt jediného člověka přinesla takové zděšení.”* komentoval situaci novinář Dieter Stappert.

Události nabraly takový spád, že nedávaly člověku šanci pořádně registrovat, absorbovat, nebo pochopit; připomínaly hudební videoklip, v němž se záběry mění rychleji než jste je schopni vnímat. Šokující zpráva vytlačila z titulních stránek pondělních deníků historicky první svobodné volby v Jihoafrické republice, považované za přelom v demokracii dvacátého století. Italské a brazilské noviny produkovaly až deset stran zvláštního vydání, německé a anglické listy pokračovaly celý týden v podrobných referátech o pozadí černého víkendu.

Gazzetta dello Sport se pokusil vyjádřit dopad Sennovy smrti italskou veřejnost následujícím komentářem: *“Pokuste se dát dohromady obraz Senny člověka, Senny legendy a přidejte podívanou, v jakou se jeho smrt proměnila. Co dostanete je monstrum, které nám zanechala média, tragédie bez hranic, nejneuvěřitelnější tragédie na planetě, pronikavější než krveprolití v Bosně nebo Rwandě.*

Prakticky celá Itálie v neděli 1.května v 14h 17 minut odpočívala na trávnících v parcích a před domy. Najednou se začala šířit zpráva, že Senna umírá na autodromu v Imole. A pak se to stalo. Jen málokdo odolal neodolatelnému lákadlu největší ‘live’ oslavě smrti jakou tahle země zažila. Přes 64 procent Itálie naladilo kanál s přenosem z Imoly, téměř deset miliónů lidí se rozhodlo sledovat tragickou podívanou. Od vynalezení televize nikdo v téhle zemi nepamatuje takové procento sledovanosti.”

Drama televizního přenosu mělo tak hluboký efekt, že k událostem v Imole cítil potřebu se vyjádřit dokonce i oficiální vatikánský deník, který ve svém pondělním úvodníku přinesl odsouzení právě skončeného krvavého víkendu: *“Samotná smrt se stala součástí brutální podívané, cetyky sponsorů nabyly vrchu nad smrtí a umlčely lidskost.”*

V Japonsku, kde si Sennovo uctívání v ničem nezadalo s Brazílií, neboť se svým charakterem a jednáním ztotožňoval s japonskou představou hrdinného samuraje, zůstalo jen v hlavním městě Tokiu osamoceno přes jeden a půl milionu zapnutých TV přijímačů poté, co se kolem půlnoci tamnějšího času rozletěla zpráva o jeho smrti. Tisíce japonských fanoušků se okamžitě vydaly na pouť do centrály Hondy v Tokiu a také na okruh v Suzuce. Centrála Hondy byla obrovská, její jednací místnosti byly přesto brzy zaplněny květinovými dary a nové přívaly květin už nebylo kam dávat.

Před úvodním byly zápasu hokejového mistrovství světa v Itálii mezi Českou republikou a Švédskem vyjádřili všichni hráči, rozhodčí, a diváci svůj respekt minutou ticha.

Americký koncern Ford okamžitě odvolal propagační kampaň s Michaelem Schumacherem.

Brazilské rádiové stanice bombardovaly žádostmi o rozhovor ty, kteří měli k Sennovi nejbližší. Mauricio Gugelmin kvůli nepřetržitému vyzvánění telefonů nespal tři dny a tři noci.

Brazilský ministr zahraničí Celso Amorin chtěl urychlit uvolnění Sennova těla a nabídl své letadlo pro prevoz domů. Italské státní úřady však trvala na pitvě.

Sennův hlavní sponsor Banco Nacional, osmý největší peněžní ústav v Brazílii, automaticky zrušil roční smlouvu se sportovní společností, která Sennu zastupovala. *“Nikdy jsme neinvestovali do formule 1, ale do Ayrtona Senny,”* vysvětlil vedoucí tiskového oddělení banky.

Aktivita na saopaolské burze se v pondělí rovnala nule. *“Nikdo neměl náladu obchodovat.”* hodnotil jeden z makléřů.

Stávkující brazilští policisté se dobrovolně vrátili do práce.

Kriminalita v normálně zločinem sužovaném Sao Paulo poklesla na minimum.

Británie slavila v pondělí 2.května státní svátek, a těch pár zaměstnanců Williamsu, kteří do práce dorazili, našlo základnu v Didcotu proměněnou k nepoznání obrovskou záplavou květin. Na dvě stovky fanoušků, řada z nich Brazilců žijících v Británii, tábořily před hlavní branou s vlajkami a transparenty.

Ian Harrison dorazil taxíkem z letiště Heathrow kolem čtvrté odpoledne. Před branou musel vystoupit a odhrnout ze země květiny, aby mu strážný na druhé straně vůbec mohl bránu otevřít.

Ředitel marketingu Richard West s údivem poznamenal: *“Přišel tu s kyticí i úplně malý chlapec. Patrně viděl Ayrtona pouze v televizi, přesto pro něj znamenal všechno. Když sport ztratí někoho jako byl Ayrton, ztrátu pocítí rovněž miliony lidí kteří ho nikdy osobně nepotkali.”*

Tiskovou mluvčí Ann Bradshaw čekal úkol z nejtěžších, čelit televizním kamerám. *“Nebyla jiná možnost. Nemůžete před tím co se stalo uniknout.”* Pronesla jen pár slov, její tvář prozradila zbytek.

Frank Williams zůstal v Itálii déle a dorazil až krátce po poledni. Zpáteční let domů celý probřečel. Se zarudlýma očima zamířil rovnou do továrny. Potřeboval čas, aby vybral vhodná slova pro tisk. *“Williams Grand Prix Engineering je jedna velká rodina a přestože se Ayrton stal jejím členem teprve letos, spojovalo nás dlouholeté přátelství a jsem hrdý na to, že proním vozem F1, který kdy řídil, byl právě Williams (v testech v roce 1983). Zcela se nám odevzdal a my jsme se snažili o totéž. Motoristické závody miloval a tuto vášně sdílel s každým zaměstnancem v Didcotu. Jsme tým Grand Prix, oddaný tomuto sportu, proto budeme pokračovat dál. A jsem si jist, že přesně tak by si to přál i Ayrton. Ve velice krátkém čase se stal klíčovým*

členem našeho týmu, doufám, že naše budoucí výsledky budou dělat čest jeho památce.

Jeho ztrátu lze jen těžko vyjádřit. Kdokoliv ho měl kdy možnost alespoň trochu poznat cítí, že jsme ztratili někoho vyjímečného. Všichni členové týmu Williams Renault na něj budou vzpomínat s úctou, láskou a obdivem. Chtěl bych vyjádřit nejhlubší soustrast jeho rodině a mnoha jeho přátelům na celém světě."

V opuštěné továrně zatím Patrick Head s Adrianem Newey studovali hromadu telemetrických dat a začali připravovat simulaci havárie na testovací stoličce (byla plánována na čtvrtek.

3.květen 1994

Palcové titulky v italských a brazilských novinách hlásaly: SENNA - OSUDOVÁ CHYBA a citovaly Patricka Heada: *"Ayrton Senna udělal chybu. Zkontrolovali jsme telemetrii. Ubral mírně plyn právě v okamžiku, kdy se ocitl v terénní vlně, v níž se měnil asfaltový povrch. Ztratil tím přítlačnou sílu na předním spoileru a auto pokračovalo rovně."*

Článek přinesl briskní odezvu z Didcotu. V prohlášení mimo jiné stálo: *"Technický ředitel Patrick Head by chtěl reagovat na zprávy v tisku, že tým Williams Renault viní z nedělní havárie v Imole Ayrtona Sennu. 'Stále ještě studujeme data, sbíráme informace, a do této chvíle jsme nedošli k žádným závěrům. Stále ještě nemáme všechny dostupné informace. Komentáře, které jsem učinil na autodromu, byly vytrženy z kontextu. Chtěl bych zdůraznit, že od opuštění okruhu jsem na toto téma s žádným novinářem nemluvil a rovněž jsem nikdy neřekl, že by na vině byl Ayrton Senna.'" Head hovořil v Imole o ztrátě přítlačné síly v důsledku ubrání plynu pouze soukromě s Michaelem Schumacherem, někdo nicméně část rozhovoru vyslechl a posléze zveřejnil.*

Řadoví zaměstnanci Williamsu se vrátili do práce o půl deváté ráno. Čekal už na ně firemní právník Peter Goodman a od každého vzal čestné prohlášení, v němž každý člen týmu sepsal běh událostí uplynulého víkendu. Poradenskou službu všichni odmítli.

Na středu bylo v Paříži plánováno mimořádné zasedání automobilové federace FIA. Ozývaly se dokonce hlasy volající po zrušení zbytku šampionátu 1994. Předseda FIA Max Mosley je však označil za přemrštěnou reakci a dodal, že dokud nebude známa přesná příčina nehod Barrichella, Ratzenbergera a Senny, je potřeba zachovat klid a nedělat změny vynucené tlakem veřejného mínění.

Zesnulému kolegovi věnoval v ústraní soukromou poctu Damon Hill, který se v pondělí odmítl dívat na televizi nebo číst noviny a havárii poprvé uviděl teprve v úterý. *“Ayrton i přes všechnu starost o bezpečnost nikdy v kokpitu nehrál bezpečnou hru. Pořád jel na sto procent a získal si kvůli tomu obdiv každého jezdce. Nikdy na krátké období naší spolupráce nezapomenu. Považuji za velkou výsadu, že jsem mohl být jeho stájovým kolegou. Ztráta Rolanda a Ayrtona nás všechny hluboce zasáhla.”*

Tým Sauber zveřejnil v novinách Stuttgarter Zeitung smuteční oznámení na památku Senny a Ratzenbergera.

Pitvu obou zemřelých závodníků provedl v úterý ráno lékařský tým pod vedením Dr. Michele Romanelliho. Státní zástupce Francesco Pintor potvrdil, že příčinou Sennovi smrti byla četná poranění hlavy, způsobená utrženým závěsem pravého předního kola, který prorazil hledí přilby nad pravým obočím. Jinak s výjimkou drobnějšího šrámu na paži neměl ani škrábnutí. Byla vyloučena náhlá nevolnost před havárií, ačkoliv Senna podle osobního maséra Josefa Leberera nastupoval do závodu s několikanásobně zvýšenou tepovou frekvencí a ve stresu.

Mezitím se dal do pohybu italský právní systém a k případu se neopomněl vyjádřit ani italský ministr obrany Fabio Fabbri: *“Věřím, že vražda v Imole bude náležitě potrestána. Závody F1 jsou horší, než byly gladiátorské zápasy v Římě.”* V souvislosti s úmrtími Senny a Ratzenbergera bylo zahájeno vyšetřování 17 osob, mezi nimiž byli tři zástupci společnosti SAGIS, která podnikala s autodromem v Imole, představitelé stáje Simtek-Ford, ředitel závodu Roland Bryunseraede a trio Frank Williams, Adrian Newey a Patrick Head od Williamsu. Soudní spor s posledně jmenovanou dvojicí se odvolacím řízením vlekl až do května 2005, aniž by přinesl definitivní odpověď na příčinu Sennovy havárie.

Brazilci nesli nelibě průtahy spojené s pitvu Sennova těla, prezident Itamar Franco dokonce v telefonickém hovoru se svým italským protějškem Luigim Scalfarem požádal o co největší urychlení zákonem předepsaných procedur. Jakmile proto byly všechny nezbytné lékařské a úřední formality ukončeny, byla rakev se Sennovým tělem, zahalená do žluto-zelené brazilské národní vlajky, převezena v černém pohřebním Mercedesu na boloňské letiště. Na třicet tisíc lidí, z nichž mnozí tonuli v slzách, lemovalo cestu na letiště a házelo na kapotu limuzíny květiny. Věvec na pohřebním voze nesl prostý nápis: *“Drahý Ayrton, zůstaneš navždy v našich srdcích.”*

Italský armádní letoun již čekal, aby odvezl rakev do Paříže k objednané noční lince RG 723 brazilských aerolinií Varig, která ji měla dopravit do Sao Paola. Varig na znamení úcty vyklidil část obchodní třídy a místo tradičního převozu v zavazadlovém prostoru umístil rakev tam. Pasážéři k ní během letu přicházeli jako do nějaké svatyně, aby poklekli a pomodlili se za zesnulého.

Sao Paolo se mezitím připravovalo ještě jedenkrát přivítat svého nejoblíbenějšího syna. Panovaly obavy, že by se na letiště mohla vydat

podstatná většina sedmnáctimilionového města a zcela by tak zaškrtila život metropole. Mluvčí Sennovy rodiny Charles Marzanaco proto rádiem apeloval na občany, *“aby na letiště nechodili. Nejlepším způsobem, jakým prokážete svou lásku a úctu bude, když se spořádaně odeberete rovnou k budově zákonodárného shromáždění, kde bude Ayrtonova rakev vystavena na katafalku.”*

4.květen 1994

Zároveň s prvním přívalem slunečních paprsků, které lemovaly východní obzor, se let RG 723 rozloučil s doprovodem stíhaček ozbrojených sil, jenž mu dělaly společnost v brazilském vzdušném prostoru, a z výšin zamířil k přistávací ploše; Ayrton Senna se naposledy vracel domů. I přes výzvy Sennovy rodiny se již okolo miliónu jeho krajanů shromažďovalo s vlajkami a transparenty podél dálnice vedoucí z letiště předměstí Sao Paola, aby jej přivítalo slzami a nářkem jakmile se mohutný letoun vysvobodí ze záře vycházejícího slunce.

Po jedenáctihodinovém letu z Paříže se kapitán Gomes Pinto, pilotující McDonell-Douglas MD11 se speciálním nákladem na palubě, konečně vznášel nad nespočetnými betonovými bloky a chatrčemi brazilské metropole. Gomes Pinto absolvoval tuhle trasu mnohokrát, přesto se tento let nepodobal žádnému jinému v jeho dosavadní kariéře. *“Byla to nejsmutnější cesta v mém životě. Pokaždé, když jsme měli leteckou kontrolu nad nějakým letištěm nebo jiné letadlo, nám všichni posílali rádiem své kondolence.”*

Jakkoli patří Sao Paolo - obrovská megalopolis pohádkového blahobytu a nepředstavitelné chudoby - k největším a nejošklivějším městům na zeměkouli, střeдеčního úsvitu 4.května 1994 se všichni jeho

obyvatelé proměnili ve venkovany společně sdílející hluboký zármutek nad ztrátou jejich chlapce, jejich šampióna.

Letadlo dosedlo na hlavní ranvej letiště Guaralhos v 6 hodin a 12 minut ráno. Hned vzápětí vystoupili pasažéři, donuceni kvůli drahocennému nákladu do jednoho cestovat v ekonomické sekci. Za dalších třicet minut pak byla z obchodní třídy přenesena lesklá mahagonová rakev obsahující tělesné pozůstatky Ayrtona Senny a elektrickým výtahem byla přepravena na plochu, kde se jí ujalo šest vojáků vzdušných ozbrojených sil, aby ji dopravili na připravený šarlatový hasičský vůz. Tam byla zahalena do bandeiry, zeleno-žluté státní vlajky Brazílie. Nebe mezitím získalo jasně azurový nádech a v 6 hodin 45 minut se hasičský automobil vydal na třiatřicetikilometrovou pouť do centra města. Doprovázel ho předvoj tvořený šípovou formací sedmnácti policistů na motocyklech, oblečených do bílých koženkových uniforem. Na jeho zadní palubě seděla podél obou stran rakve čestná stráž tvořená kvartetem kadetů v bílých čepicích policejní akademie, doplněná ještě další pěticí na zádi vozidla. Za nimi pak za aplausu davu jely policejní a oficiální vozy a nakonec nespočetná řada těch, kteří se rozhodli kolonu doprovázet.

Byla to nesmírná změt stovek a stovek aut všech možných tvarů, značek a technického stavu. Od pochroumaných VW brouků, lesklých Subaru, elegantního nového XR3 až po předražené džípy, taxíky, pick-upy či dokonce obrovský kamión Mack, z jehož okna vlála brazilská vlajka velikosti menšího domu. Všichni přejížděli středovou dělicí čáru sem a tam, někteří se bezhlavě řítily v protisměru, jen aby neztratili kontakt s poslední Sennovou jízdou. Většina z nich měla za čelním sklem nalepenou jeho fotografii nebo alespoň k rádiové anténě připevněnou černou pásku. Jeden ze spěšně rukou napsaných motorizovaných transparentů hlásal: *"Adeus Ayrton - Tricampeao."*

Sbohem Ayrton - trojnásobný šampión. Z postranních okének mávaly paže držící brazilskou zástavu a evokovaly tak Sennovo tradiční gesto triumfu, které měl možnost jednačtyřicetkrát o nedělním odpoledni vychutnávat.

Na chodnících, nadchodech, parapetech a v oknech rozpadajících se betonových domovů tleskali této improvizované replice čestného kola pro vítěze tísnící se davy Sennova rodného města. Aplaudovat rakvi není běžný jev, jednalo se však o poslední projev uznání a rovněž o jakési symbolické odmítnutí akceptovat fakt, že Senna zemřel.

K průvodu se připojily motocykly i jízdní kola a jak se blížila dopravní špička, tíha neočekávaného provozu postupně přiškrtla dopravu. Často nezbylo nic jiného než vypnout motor, vystoupit z vozu a obrátit tvář k obloze, kde se vznášely policejní a televizní helikoptéry, prozrazující postup mohutné kolony.

Při průjezdu anhangabauským tunelem začala skupina cyklistů zpívat chorál *“Olé, olé, olé, olé, Senna.”* Najednou se všude objevily vlajky a čerstvě nastříkané graffiti, pokrývající každičký ještě prázdný kousek betonu: *“Obrigado Senna”* (Díky), *“Senna nao morreu, porque os deuses nao morrem”* (Senna není mrtvý, protože bohové neumírají). A *“Obrigado, Senna por fazer nossos domingos felizes”* (Díky, že jsi učinil naše neděle tak šťastnými).

Blízko svého cíle procesí zpomalilo, doprovod policistů na motocyklech nahradila čestná stráž ozbrojená lancetami: vepředu jela pětice na bílých koních, po bocích hasičského vozu šli další dva tucty s červenými kokardami na černých ocelových přilbicích. Automobil se nyní plazil krokem jelikož se musel prodírat téměř dvacetistupým davem, který s rukama nad hlavou aplaudoval jeho průjezdu.

U paláce 9.července Assembleis Legislativa, postaveném uprostřed parku v jižní části Sao Paola v betonovém brutalismu padesátých let a dnes sloužícím jako budova parlamentu, se pod růžovými květy právě kvetoucích stromů paneira v tichosti a pokojně řadily do fronty desetitisíce lidí. Šestnáct kadetů sundalo rakev z požárního vozu a po červeném koberci ji mezi masivními bílými sloupy doneslo na katafalk.

Budova byla prozatím pro veřejnost uzavřena, uvnitř se za účasti Sennovy rodiny, shromážděné kolem rakve, konala soukromá dvacetiminutová mše, kterou sloužil pastor Sabatini Lalli. Když se dveře do Monumental Hall otevřely veřejnosti, dosahovala fronta těch, kteří chtěli vzdát svůj poslední hold, téměř pěti kilometrů. Lidský had se východem vinul ven, bez jakékoliv dozoru se naprosto ukázněně kroutil sem a tam kolem vnějšího prostranství paláce skrz celý park. Těm vzadu bude trvat sedm hodin, než se ve třicetistupňovém vedru pomalým šouráním kupředu dostanou k rakvi, nyní zahalené do čerstvé bandeiry, na níž spočívala jedna ze starších Sennových přileb. Katafalk střežila dvojice vojáků s kopími a čtveřice dalších s puškami na zádech.

Jelikož prezident Itamar Franco vyhlásil po nedělní tragédii státní smutek a dal den volna také školám, mohli teď všichni Brazilci bez ohledu na věk či postavení přijít do parku Ibirapuera, aby řekli své vlastní sbohem. Mezi prvními v řadě byla čtyřiaosmdesátiletá Adelia Scott, která cestovala do Sao Paola dlouhé hodiny z jihu země. *"Zbožňovala jsem ho,"* zdůvodnila strastiplnou pouť. Kousek od ní stál v samém čele fronty třináctiletý školák Marco Putnoki. Své místo zaujal již předchozího odpoledne.

Většině čekajících nebylo více než pětadvacet let a to ledacos vypovídalo o Sennovi i o Brazílii. Senna byl mladý a pohledný, což v

této zemi často představovalo jediná aktiva mající trvalejší hodnotu; zároveň ale díky svým úspěchům na dráze symbolizoval naději mladé generace na lepší budoucnost. V krajinně rozdělené na extrémně chudé a bohaté ztělesňoval nový duch, spojení elity, do které celý život patřil, s masami, jež ho i přes jeho původ zbožňovaly. Nefalšované zoufalství mladých lidí - ať už univerzitních studentů nebo pracovníků McDonalda - zřetelně dokazovalo, co pro ně znamenal. *“Byl naším idolem,”* řekla osmnáctiletá Silvia Barros, *“naším jediným idolem. Pořád doufám, že se ráno probudím a zjistím, že to všechno byl jen zlý sen”* Třiadvacetiletý student práv Fernando Machado Lemos dodal: *“Dal nám pocit důstojnosti a hrdosti na to, že jsme Brazilci. Vidět ho závodit byla úleva, únik ze všeho kolem, korupce, bídy a chudoby, která nás obklopuje.”*

Řada úspěšných brazilských sportovců se vzhledem k místním poměrům rozhodla žít v zahraničí, Senna se naopak v době mezi závody vracel domů tak často, jak jen mohl. Za svou vlast se nestyděl a ve světě působil jako její neoficiální vyslanec. Po každém vítězství absolvoval čestné kolo s brazilskou zástavou, nosil národní barvy na své helmě a dokonce i modelech miniaturních letadel. Tím se nesmazatelně vryl do srdcí řadových Brazilců.

Poslední poctu mezitím přicházeli diskrétním zadním vchodem vzdát členové rodiny, přátelé, obchodní společníci, a kolegové ze závodní dráhy. Každý z nich měl na klopě přišpendlené rozlišovací písmenko - F jako família (rodina), A jako amigos (přátelé). Mezi přáteli byl i tehdy třiadvacetiletý Christian Fittipaldi, příslušník nejvýznamnější brazilské závodní dynastie, absolvující svou třetí sezónu ve formuli 1. Jeho slova vyjadřila cítění celé mladé generace. *“Byl příkladem pro každého. Byl to někdo, ke komu jste vždycky vzhlíželi. A to nejen na závodní dráze. Víte, když má země řadu politických a ekonomických problémů, avšak má někoho, komu se daří, kdo ve světě reprezentuje zemi třetího světa a poráží soupeře žijící v daleko lepších podmínkách.... prostě*

představoval pro nás velké plus, tak je to." Fittipaldi se odvrátil a snažil se utěšit Rubense Barrichella, který se při interview s televizním reportérem zhroutil a teď usedavě plakla na přítelově rameni.

U hlavního vchodu se tváří v tvář tlačenici začínaly pozvolna rozhořivat vášně. Přes 150 osob omdlelo když se policejní oddíl snažil nastolit pořádek před trychtýřem svých kolegů směřujících dav do úzké vstupní brány. Jen kousek opodál visel transparent, jasně odrážející myšlenky a náladu, které v lidech Sennova smrt vyvolala. *"Assassinios Mercenários Queremos Justica!"* hlásala černo-červená písmena. (Vrahové, kteří jen hrabete prachy - lidé žádají spravedlnost!)

Hodinu za hodinou mýjely rakev tisíce a tisíce mladých i starších. Sotva jim byl dopřán čas, aby zběžně pohlédli přes halu na nacpanou tribunku okupovanou fotografy a televizními kameramany, kteří se soustředili na VIP sektor naproti se záměrem nezmeškat návštěvu někoho z rodiny, přátel, kolegů a slavných osobností - otce Miltona, matky Neyde, bratra Leonarda, sestry Viviane, Juliana Jakobiho, prezidenta Franca s celou suitou špičky politického života Sao Paula, guvernéra Filha, osobního pilota kapitána Owena O'Mahoneyho a dalších. Přišel rovněž fotbalista Viola, oblečen do dresu týmu Corinthians, jemuž Senna fandil. Minulou noc vstřelil rozhodující gól mezistátního utkání Brazílie-Island ve Florianopolisu a věnoval ho památce mrtvého (Následující večer bude Viola v ligovém zápase proti Guarani skórovat dvakrát a při každé příležitosti oběhne s malou bandeirou v ruce čestné kolo, mýjejíc transparenty *"Senna navždy v našich srdcích"* a *"Díky Ayrtonu"*).

Návštěva lásky Adriane Galisteu koincidovala s příchodem Ayrtonova nejstaršího a největšího rivala Alaina Prosta a Rakušana Gerharda Bergera, který byl mezi piloty F1 pro změnu jeho nejlepším přítelem. Oba Adriane objali, jakoby se snažili zbavit vlastní tísně. Na

invalidním vozíku přijel Frank Williams, v jehož voze Senna před třemi dny zahynul. Ti kdo znají jeho kamennou, ledovou tvář prostou jakýchkoliv citů, byli překvapeni strhanými rysy prozrazujícími hluboký žal. Majitel týmu McLaren Ron Dennis, se kterým Senna dobyl třikrát titul mistra světa, nehnutě seděl na lavičce VIP téměř čtyřicet minut. Přišla štíhlá, šlachovitá postava jemných rysů - Nuno Cobra, poslední desetiletí Sennův fyzioterapeut a poradce. Váhavě vykročil ke stříbrnému katafalku, u jeho čela se usedavě rozplakal a něžnými slovy hovořil k rakvi, jakoby se snažil utěšit nešťastné dítě. Většina přítomných bezděčně odvrátila zrak.

Za normálních okolností by byla rakev otevřená aby mohli pozůstalí zesnulého naposledy spatřit. Sennova zranění hlavy však byla natolik rozsáhlá, že se od tradiční kosmetické úpravy upustilo a na žádost rodiny zůstalo víko zavřeno. Přesto řada lidí rakev líbala nebo ji pohládila rukou, křížovala se, či pohybovala rty v tiché modlitbě na rozloučenou. Někteří nedokázali snést pohled na katafalk a omdleli do náruče čekajících zdravotníků. Další nechávali za provazem oddělujícím je od rakve dárky na památku. Květ, náramek, verše. Jiní procházeli kolem se Sennovou fotografií. Jedna stařenka přistoupila k rakvi s cárem papíru připevněným špendlíkem na tričku. Roztřesená ruka nadrápala vzkaz: "*Senna obrigado*". Díky. Znovu a znovu se tento motiv opakoval: díky za to, co jsi nám dal, co jsi pro nás znamenal. Muž v pokročilém věku rozevřel doširoka náruč a začal směrem k rakvi pronášet slova na rozloučenou. Brzy byl šetrně přerušen a odveden stranou. Vzhledem k počtu čekajících se návštěva omezovala na naprosté minimum. Téhož odpoledne prošel kolem katafalku v doprovodu přítele i slepý muž v obleku byznysmena - také on strávil sedm hodin čekáním v dlouhé frontě.

Velké procento mladých, hlavně děvčat, mělo jméno mrtvého napsáno rtěnkou na čele. Ještě více jich pak ozdobilo své tváře třemi pruhy v barvách žluté, zelené a černé. Tato tradice vznikla před dvěma lety, kdy mládež po dvou desetiletích znovu vyšla do ulic, aby požadovala odstoupení zkorumpovaného prezidenta Collor de Mella. Tehdy symbolizovaly zelená a žlutá barvy Brazílie, nyní přibyla ještě černá, vyjadřující smutek.

Chodníky před budovou byly zcela obloženy věnci a květinovými dary. Našli jste tu obrovské kytice exotických květů, květinové kříže, vlajky, kola. Některé nesly saténové šerpy s názvy organizací a společností se kterými měl Senna co do činění, jiné obsahovaly vizitky soukromých osob. Ležely zde věnce od Goodyearu, Audi, fotbalových klubů FC Sao Paolo a Corinthians, od rodin Fittipaldiů, Andrettiů - Maria a Dee, Michaela a Sandry, od Bernie Ecclestonea a Asociace konstruktérů FOCA, květiny automobilových klubů z Brazílie a Sennových fanklubů z celého světa. Dva obrovské kříže od Mansoura a Kathy Ojehů z TAG, technologického partnera McLarenu, i prostý kruh bílých chryzantén *“od dvou z řady Tvých fanoušků ze Severního Irsku”*.

V tiskové místnosti paláce 9.července Leonardo Senna dočasně přerušil smuteční náladu a rozhořčeně hovořil se zástupci sedmé velmoci o aspektu tragédie, který bude s vystupňující intenzitou zaznívat v nadcházejících měsících. *“Činitele automobilové federace zajímají akorát peníze,”* opakoval myšlenku vyjádřenou transparentem u hlavního vchodu. *“Federace věděla, jaké nebezpečí na jezdce v Imole číhá, uvědomovala si, že zatáčku Tamburello dělí od betonové zdi jen úzký pás trávy a dvacet metrů únikové zóny. Pokud by učinili správná opatření, dali tam nějakou ochranu, možná pneumatiky či něco podobného,”* řekl Leonardo reportérům, stěží skrývající hloubku svých emocí, *“mohl být dneska můj bratr naživu.”*

Náladu veřejnosti odrážel také brazilský tisk. Jeden z listů přinesl kresbu Senny v pozici ukřižovaného Krista na voze F1. Poselství bylo jasné. Pro Brazilce bylo nemyslitelné, že by Senna mohl udělat chybu a hledal se viník.

V odpoledním žaru mezitím přibyly na vnější straně plotu okolo budovy parlamentu další transparenty: *“Senna obrigado”* (Díky), *“Adeus Senna”* (Sbohem), *“Senna tri-campeao”* (Senna, trojnásobný šampión), *“Senna o melhor”* (Senna nejlepší). Pár z nich obsahovalo jediné slovo: Saudade. Je to nejkrásnější slovo, jaké portugalština zná a neexistuje k němu přímý ekvivalent v žádném jiném jazyce. Vyjadřuje pocit ztráty a smutku pokud již osoba, kterou milujeme, není mezi námi.

Po celou noc procházely kolem katafalku v Monumental Hall desetisíce truchlících. V Curitibě, nějakých třista kilometrů jižně na pobřeží Atlantiku, vypnula hodinu po svítání šestnáctiletá studentka Zuleika da Costa Rosa ranní televizní zprávy z pohřebního obřadu. Revolver ráže 22mm jí už bohužel nedal žádnou šanci znovu se zamyslet a udělat krok zpět. *“Odcházím, neboť již nechci déle trpět,”* napsala ve svém posledním dopise rodičům a bývalému chlapci. *“Jdu za Ayrtonem Sennou. Miluju Vás i Fabrícia. Sbohem mámo a táto.”*

S úderem desáté hodiny ranní vzdalo v Ibirapuera parku poslední hold přes dvě stě tisíc lidí. Druhá dělostřelecká brigáda pak vypálila z jednadvaceti děl čestnou salvu, kadeti vojenské akademie Barro Branco zvedli z katafalku do státní vlajky zabalenou rakev posypanou okvětními lístky a mezi květinovými poctami ji vynesli ze síně, aby ji naložili na čekající hasičský vůz.

Jen tuto poslední, sedmnáctikilometrovou jízdu vedoucí skrze centrum a okrajová předměstí na hřbitov Morumbi a trvající hodinu a padesát minut sledovalo a doprovázelo něco přes jedenapůl miliónu lidí. Sennův osobní pilot O'Mahoney byl podívanou zcela ohromen:

“Ještě nikdy jsem neviděl najednou plakat dva milióny lidí.” Objevovaly se další transparenty, unisono vyjadřující litanii brazilského národa: *“Ayrton Senna para sempre”* (Navždy Ayrton Senna), *“Adeus”*, *“Valeu”* (Sbohem), *“Obrigado”*. A jeden v překladu znamenající asi toto: *“Byl jsi víc, než devadesát procent našich politiků dohromady.”* Na Avenida Reboucas před Beethovenovou hudební akademií hrál pianista důvěrně známou melodii, kterou brazilská televizní stanice TV Globo tradičně oslavovala Sennova vítězství. Tak pronikavá evokace šťastných časů byla příliš už i na ty, kteří doposud dokázali své emoce ovládat.

Více než deset milionů lidí po celé Brazílii u televizních obrazovek sledovalo, jak sedm stíhaček Esquadrilha de Fumaca - akrobatického týmu brazilských vzdušných sil, za sebou zanechalo bílý závoj dýmu označující cestu pohřebního průvodu směrem k Morumbi, bohaté čtvrti vysoko položené nad městem. Poslední kilometr příkře se krouťící stezky lemované aplaudujícími davy s transparenty připomínal spíše alpskou etapu Tour de France a do skutečnosti vrátily člověka teprve slzy na tvářích kolem. Jeden příznivec běžel celých sedmnáct kilometrů z Ibirapuera parku podél hasičského vozu a teď se fyzickým vyčerpáním zhroutil do příkopu.

Cemiterio de Morumbi je obrovský kruhový park o velikosti deseti fotbalových hřišť. Na hrobech žádné pomníky nenajdete, rozlehlou zelenou plochu přerušují jen tu a tam do trávy vsazené ploché desky, jejichž vzájemná vzdálenost snad nejjasněji dokumentuje bohatství těch, kteří jsou zde k věčnému spánku uloženi. Je to výmluvné svědectví dosažených privilegií ve městě, kde žijí statisíce namačkány do provizorních chatřích.

Oficiální truchlící, odlišeni od ostatních malými písmeny F a A na černých oblecích a hedvábných šatech, dorazili postupně k bráně hřbitova. Bránu hlídali členové Grupo de Acoes Taticas Especiais,

brazílské jednotky speciálního nasazení, oděni do matně šedých bojových uniforem s černými čepicemi a s koženým pouzdem pro pistol nad bokem. Skupina příbuzných a přátel mezitím pozvolna kráčela po světle zeleném koberci do středu kruhového trávníku, kde čerstvě vykopaný hrob obklopovala jasnější nazelenalá plachta. Místo obřadu chránil před neúprosným poledním sluncem malý bílý baldachýn.

Ceremoniálu se zúčastnilo na pětset lidí. Nejbližší členové rodiny stáli uprostřed: otec, matka, sestra, bratr, potom Ayrtonovy lásky: Adriane Galisteu, doprovázená svou přítelkyní Birgit Sauer, ženou bývalého ředitele Volkswagen Brazil; a Adrianina předchůdkyně Xuxa Meneghel, populární zpěvačka a hvězda televizních programů pro děti, která se usadila v rodinném kruhu. Přátelé: boxer Adilson Maguila Rodrigues, umělci Francisco Cuoco a Alberto Riccelli. Prezident Argentiny a japonský velvyslanec. Na periférii odpovídali trpělivě na dotazy reportérů italský velvyslanec s prezidentem italské automobilové federace. Hovor se točil kolem pokračujících dohadů, zda příčinou Sennovy smrti byla nebezpečnost okruhu v Imole. Šéfové z formule 1: Veterán Ken Tyrrell; Peter Collins od Lotusu, za který Senna vyhrál v roce 1985 svou první velkou cenu; šéf McLarenu Ron Dennis; a na emoce brazilských fanoušků pohnutě reagující Frank Williams, v jehož monopostu Senna zahynul a jenž dorazil v dodávkovém voze se staženými záclonkami.

Vzdálený šum oznamoval, že průvod se pomalu blížil. Jakmile se na horizontu objevil na půltucet helikoptér televizních společností, druhý strážní prapor jihovýchodního armádního velení se postavil do pozoru, sundal z ramen pušky a seřadil se do tvaru kousek za vnitřní stranou hřbitovních vrat.

Hned vedle ve stínu se shromáždili čestní nosiči rakve. Zřídka měli k mrtvému za jeho životě blíže, než teď, když už nebyl v jejich středu. Byli tu Gerhard Berger, navenek klidný, avšak občas se otáčející stranou aby ovládl své emoce; veteráni Alain Prost a Michele Alboreto, kteří svedli s mrtvým desítky bitev; trojnásobný šampión Jackie Stewart, reprezentující nejen svou, ale i všechny předcházející éry; Damon Hill, Sennův poslední stájový kolega za temnými skly slunečních brýlí skrytý klan rodiny Fittipaldiů - Emerson, Wilson a Christian. Legendární Emerson dorazil až na poslední chvíli. O Sennově smrti se dozvěděl během testovacích jízd vozu Penske v Michiganu, USA, a po návratu domů probřečel čtyřicet hodin: *"Zrovna jsem absolvoval jízdu s plnou nádrží. Poprvé v mé dlouhé kariéře mi během testů týmový manažer zavolal rádiem. Řekl jenom 'Emersone, vrať se do boxů.' 'Proč?' zeptal jsem se.' Neptej se proč a vrať se', odvětil. Když jsem zastavil, řekl mi, že mi volá žena. Byl jsem v šoku. Myslel jsem, že se něco stalo jednomu z našich dětí. Žena pouze pronesla 'Ayrton'. Neměl jsem slov."*

Damon Hill znal Sennu jen povrchně a raději by se pohřbu z pochopitelných důvodů vyhnul. Neměl však na vybranou. Musel se ukázat ze solidarity se zesnulým stájovým kolegou. *"Jsem rád, že jsem se zúčastnil. Objevil jsem, jak mnoho Ayrton pro Brazílii znamenal. Připadal jsem si jak na pohřbu prezidenta."*

Nechyběli krajané Rubens Barrichello, Maurizio Sandro Sala, Roberto Moreno a Raul Boesel; mladý Portugalec Pedro Lamy, nováček v týmu Lotus, se kterým se Senna v posledních měsících spřátelil; další pilot Lotusu Johnny Herbert; Thierry Boutsen z Belgie, blízký přítel, jenž se svou ženou Patricií často trávili volno se Sennou a Adriane ve vile v Algarve; Hans Joachim Stuck, bývalý německý F1 pilot sedmdesátých let; a Angličan Derek Warwick, jehož Senna kdysi odmítl akceptovat za týmového kolegu.

Warwick dorazil až po nesnadném rozhodování, neboť *“jsem dobře znal Rolanda Ratzenbergera. Pokud bych ovšem jel do Sao Paolo, nestihl už bych následujícího dne jeho pohřeb v Salzburgu. Nakonec jsem musel zavolat Rolandovým rodičům: 'Podívejte, je mi to opravdu hrozně moc líto. Nedělám mezi jezdci žádné rozdíly, pochopte ale prosím, že jsem s Ayrtonem Sennou závodil ve sto velkých cenách - stal se mým přítelem, ač jsme z počátku byli nepřátelé - a vážil jsem si ho víc, než všech ostatních závodníků, se kterými jsem se kdy setkal. Nemůžu na Ayrtonův pohřeb nejít.' Málem jsem šel na Rolandův, protože jsem to považoval za správnou věc, v hodině dvanácté jsem si ale řekl 'ne, musíš říct sbohem Ayrtonovi.' Bylo to těžké rozhodování.”*

Atmosféra pohřbu na něj udělala nesmazatelný dojem. *“Byla to pro mě velká pocta (dělat čestného nosiče rakve). Cítil jsem se jako přimrazen, jakoby to ani nebyla skutečnost. Jen zlý sen. Vedle hlubokého zármutku jsem ale vnímal i zvláštní pocit štěstí, že se s velkým automobilovým závodníkem přišlo rozloučit tak neuvěřitelné množství lidí. Uvědomovali jsme si předtím vůbec, kolik Ayrton pro lidi znamenal? Dám vám příklad. Jeden můj kamarád (v anglickém Jersey, kde Warwick žije) zrovna prováděl nějaké stavební úpravy na domku. Den po havárii mi ukazoval, co všechno se chystá předělat. Vešel jsem do jedné z místností ve chvíli, kdy měli stavbaři pauzu. Jeden jako druhý byli v mizerné náladě. Nikdo nebyl motoristickým fandou - fotbal a kriket, to bylo jejich - právě však četli o havárii v novinách.”*

Ačkoliv to Warwick nevěděl, bylo fyzicky možné oba pohřby navštívit, jelikož Herbertovi s Bergerem se to podařilo. Berger měl po celou dobu pohřbu pocit, jakoby Senna všechno naplánoval předem: *“Je to tak. Celá akce se svými rozměry vymykala chápání - jeden a půl miliónu lidí v ulicích, stovky vojáků všude kolem, stíhačky nad hlavami, helikoptéry. Vypadalo to jako pohřeb amerického prezidenta. Najednou mě napadlo, 'Všechno to shora pozoruje a našťve se, jakmile se byť jen jediný člověk pohne v nesprávný okamžik na nesprávnou stranu.' Organizace pohřbu byla prostě neuvěřitelná, jak říkám, jakoby všechno řídil on sám. I jeho rodiče byli skvělí.*

Normálně chodí lidi na pohřby v černém. Ayrtonova máma si však oblékla bílý kostým. Jeho otec před rakví nesnesitelně trpěl, přesto bylo vidět, jak je na syna hrdý. Bylo to jako když ztratíte někoho ve válce, zvláštní směsice smutku a hrdosti. Ten den byl nezapomenutelný."

Magnetem pro TV kamery byl Alain Prost. Prost se původně rozhodl na pohřeb nejít, na poslední chvíli však změnil názor: *"Bál jsem se, že ke mě budou lidé chovat antipatie vzhledem k naší dlouhé historii s Ayrtonem, Brazilci mě ale zahrnuli vřelými sympatiemi."*

Řeč přišla na to, jak se po pěti letech konfliktů nakonec v Sennových posledních dnech usmířili a jak vzájemná srdečnost kulminovala v hodinách před osudnou havárií. Co však novináře zajímalo nejvíc, bylo zda Prost anuluje nedávno ohlášený konec kariéry a usedne zpět do kokpitu monopostu, ze kterého ho Senna jen před pár měsíci s tak neskrývanou škodolibostí vypudil. Pro chladnokrevný svět Formule 1 by totiž bylo něco takového typické. *"Z úcty k jeho památce,"* prohlásil Prost, *"už nikdy do jeho vozu neusednu."*

Prost byl ochoten o nehodě svého dlouholetého rivala hovořit. *"Byl jsem šokován. Byl typem chlapíka, o kterém jste si opravdu mysleli, že se mu něco takového nemůže stát. Byl mistrem volantu. Jsem hrdý na to, že jsem s ním mohl závodit. Něco se určitě muselo přihodit s autem. Automobilové závody budou vždycky nebezpečné, ale kdykoliv je to možné, musíme riziko minimalizovat. Myslím si, že je čas hodně věcí změnit. Není to otázka pravidel. Je to otázka filosofie, jestli existuje něco jako úcta k závodním jezdcům."*

Jestliže jste poodstoupili a pohlédli na hejno reportérů a kameramanů pohlcující malou kudrnatou postavu, rázem vám to palčivě připomenulo ty pátky a soboty strávené v závodních padocích po celém světě, kdy se media ozbrojena notebooky, fotoaparáty a mikrofony shlukla po konci tréninku kolem Prosta a Senny. Oba jezdci mohli stát sotva dvacet metrů od sebe, každý však popisoval události

dne ze svého pohledu a svým charakteristickým stylem. A hovořil stejně tak o sobě, jako i o tom druhém; samozřejmě vynecháme-li jedno období, kdy se Senna dokonce vůbec nedokázal přinutit jméno úhlavního nepřítele vyslovit. Na travnatém prostranství teď zbyl jen jeden hlouček. *“V jedné fázi jsme byli nepřátelé,”* říkal Prost, *“současně jsme však k sobě měli velice blízko, neboť jsme bojovali jeden proti druhému. A čím déle to trvalo, tím větší pouto nás svazovalo. Deset let to bylo Prost versus Senna. Nyní už je jenom Prost. Spolu s ním jsem ztratil půlku své kariéry.”*

Ze soupeřů, kteří hráli v Sennově profesionální dráze významnou roli, se nakonec pohřbu nezúčastnili tři - Nigel Mansell, Sennův přemožitel v sezóně 1992, který se právě připravoval na svůj druhý závod ve slavném 500 mil Indianapolis v USA a rozhodl se nenarušovat psychickou rovnováhu uprostřed kvalifikačních jízd. Čtrnáct dní po smutečním obřadu se ale v týmovém karavanu v Indianapolis Motor Speedway otevřeně rozhovořil o pocitech, které po smrti svého dlouholetého soka zakoušel. *“Jsem v naprostém šoku nad touto hroznou ztrátou, stejně jako každý v našem sportu. S Ayrtonem jsme prožili jedny z nejzajímavějších a nejdramatičtějších závodů, jaké se kdy jely, a je nemožné vyjádřit slovy jak smutná je jeho ztráta. Když velký jezdec a velký šampion přijde o život, zůstane po něm obrovské prázdno. Považoval jsem ho za nezranitelného, hrozně to bolí.”* Angličan se často snažil působit na veřejnosti dojmem uhlazeného gentlemana, zřídka kdy však na úkor druhých. Proto jeho zdánlivě prostá slova vyjadřovala skutečnou, hlubokou lítost.

Dalším chybějícím šampionem byl trojnásobný mistr světa Nelson Piquet, který po léta těžko snášel fakt že byl v srdcích svých krajanů vystřídán o osm let mladším Sennou. Nyní, a to mu sloužilo ke cti, se rozhodl nepřetvařovat - přestože Sennovi den po smrti věnoval v Jornal da Tarde srdečnou poctu, těžko by mohl zapírat, že to byl právě on, kdo o Sennovi veřejně mluvil jako o homosexuálovi, taxikáři ze Sao

Paola, ruční brzdě, a podobně. *“Nikdy jsem neměl rád pohřby. Kromě toho se nechci chovat jako Prost, který teďka předstírá, že byl Sennovým přítelem a přitom celý svůj život strávil bojem proti němu.”*

Třetí absenci představoval Michael Schumacher, o němž se všeobecně předpokládalo, že za rok či dva, ale spíše až poté, co Senna ohlásí konec kariéry, zdědí Brazilcův titul největšího talentu své generace. Schumacher však neočekávaně vyhrál úvodní dva závody a jel jen několik délek vozu za Sennou ve chvíli, kdy v Imole narazil do zdi. Jeho neúčast na pohřbu byla opředena tajemstvím. Agentuře APA později přiznal, že měl obavy, aby ho Brazilci nepovažovali za spoluviníka nehody.

“Dnes toho lituji,” doplnil na svou obhajobu o pár let později, *“bylo to patrně špatné rozhodnutí. Přitom by to svým způsobem bývalo velice jednoduché, protože Ayrton byl mým idolem od okamžiku co jsem ho viděl závodit na motokárách. Na druhou stranu nejsem typem člověka, který musí chodit do kostela, aby věřil. Dokážu prožívat hluboký zármutek i bez toho, abych se účastnil pohřbů a nechápu zármutek jako postávání u hrobu se zasmušenou tváří. Svůj postoj nezměním jenom proto, že si někteří lidé myslí, že bych tam coby Ayrtonův hlavní soupeř v boji o titul měl být. Navíc jsem nechtěl ukazovat svůj zármutek na veřejnosti.”* Schumacher navštívil hrob tajně s manželkou Corinnou teprve napřesrok během Velké ceny Brazílie 1995. Téma pro něj však zůstalo tabu, a když se ho brazilští novináři před jeho posledním závodem za Ferrari koncem roku 2006 ptali, zdali si našel čas hrob opět navštívit, vyhýbavě a po delší pauze odpověděl: *“ne, na tom místě, o kterém mluvíte, jsem nebyl.”*

Pro dávného rivala z Formule 3 Martin Brundla nepřicházela návštěva Sennova pohřbu v úvahu: *“Psychicky bych to neztoládl. Prožil jsem si svoje v roce 1985 když se v závodě sportovních prototypů ve Spa zabil můj tehdejší stájový kolega u Tyrrellu Stefan Bellof. Na pohřbu propukla jeho*

příteřkyně v hysterický nářek a plačící rodiče jen zírali do prázdna. Tehdy jsem si předsevzal, že na žádný pohřeb závodníka už v životě nepůjdu. Kvůli ženě a dětem bych totiž okamžitě musel přestat závodit. Je tu i poněkud trapná okolnost, že ať si to přiznáte nebo ne, hlavou se vám honí myšlenky typu 'takže to máme o jednoho míň koho nebudu muset porazit,' a 'Senna je ze hry ven, jak to zamíchá s volnými místy v kokpitech?'"

Blízký přítel Jo Ramirez reagoval podobně jako Brundle. Před pohřbem hovořil se Sennovými rodiči, kteří mu nabídli, aby se ubytoval u jejich rodiny. *"Měl jsem kouponou letenku, v poslední chvíli jsem se ale rozhodl neletět. Nebyl bych schopen znovu sdílet hlubokou bolest s jeho rodinou, přáteli a celou zemí. V čase pohřbu jsem doma zašel do nedalekého kostela a myslel jsem na Ayrtona."*

Chyběli také dva Angličané tehdy vládnoucí Formuli 1 - prezident automobilové federace FIA Max Mosley zodpovědný za bezpečnostní opatření na okruzích (Mosley cítil povinnost zúčastnit se Ratzenbergerova pohřbu protože drtivá většina motoristické komunity se chystala na Sennův), a Bernie Ecclestone, šéf Asociace konstruktérů formule 1 FOCA, který byl zapleten do nejasností kolem ohlášení Sennovy smrti. Zvláště Ecclestone byl vystaven hořkým spekulacím a otevřené antipatii ze strany řadových Brazilců. Mezi širokou veřejností panovalo přesvědčení, že Ratzenberger zemřel v sobotní kvalifikaci přímo na dráze a že nedělní závod tudíž měl být z úcty k jeho památce zrušen. V takovém případě by k Sennově havárii vůbec nedošlo. Ecclestone byl ráno před obřadem k vidění v hotelu Intercontinental, Leonardo Senna ho však informoval, že jeho přítomnost na pohřbu byla nežádoucí a Bernie jej tak sledoval v hotelovém pokoji pouze v televizi (k hrobu zašel o samotě až odpoledne po skončení obřadu). Vydal aspoň tiskové komuniké, ve kterém oznámil schůzku s guvernérem a jejíž předmětem měla být příčina havárie. Pohřbu se zúčastnila

Ecclestona manželka Slavica, která kráčela ve smutečním průvodu vedle starosti města.

Nyní už ale Sennovi závodní kolegové, s tvářemi bledými k nepoznání, položili rakev na kovový vozík a po padesáti metrech zůstali stát naproti příslušníkům ozbrojené gardy, kteří na povel vypálili tři čestné salvy z automatických zbraní. Naprosté ticho mezi salvami přerušovalo pouze cinkání prázdných nábojnic dopadajících na asfaltovou cestu a temným hučením helikoptér. Za nechutné strkanice fotografů poté jezdci položili rakev se Sennovy pozůstatky na trávník, kde ji převzal tucet policejních kadetů a donesl ji vyznačenou cestičkou k místu posledního odpočinku. Kousek od bran hřbitova, nějakých sto metrů odsud, se mezitím dva malí kluci proplétali po kolenou šiky ozbrojené gardy a sbírali prázdné nábojnice povalující po zemi.

V první řadě u otevřeného hrobu seděli nejbližší příbuzní mrtvého: jeho matka, otec, sestra, bratr, synovec a neteře. Místa za nimi byla rezervována pro Adriane Galisteu a její slavnou předchůdkyni Xuxu Meneghel. Dokonce i teď bylo mezi nimi cítit napětí prozrazující skutečné pocity ukryté hluboko v srdcích. Když Adriane zaujala své místo, Xuxa se rychle zvedla a přemístila se jinam.

Obřad se konal pod jasným poledním sluncem a trval půl hodiny. Hovořili pouze dva řečníci: Pastor Lalli a Sennova milovaná sestra Viviane, která v průběhu smutečního projevu svírala v náruči bratrovu přílbu, ještě nedávno spočívající na rakvi vystavené v budově zákonodárného shromáždění.

“Brazílii čekají těžké časy, “ mluvila ke stojícím pozůstalým a nepřímo i k celému národu. *“Nikdo už necítí potřebu pomáhat druhým. Lidé se starají jen sami o sebe. Bůh dal mému bratrovi určité poslání, a moje rodina je dnes hluboce dojata, neboť jsme netušili, že ho lidé kvůli tomu tak vroucně milovali. Někteří z nich byli bosí, jiní se oblékali do hedvábí, přesto je*

Ayrton dokázal všechny sjednotit. Dokonce i svou smrtí." Její slova protínal hluk ocelových lopatek helikoptér, ona však pokračovala, a dokonce i ti, kteří nerozuměli portugalsky porozuměli jejím gestům. "Věřím, že můj bratr není tady dole," řekla, ukazujíc k zemi, "ale nahoře v nebi." A jak hovořila, dva letouny akrobatického týmu vykreslily na modré obloze vysoko nad hřbitovem obrovské srdce s gigantickým bílým S uvnitř. Nakonec Viviane zvedla v dokonalé imitaci bratrova vítězného gesta pravici a zvolala: "Valeu Senna." A její posluchači odpověděli stejně: "Valeu Senna." Sbohem.

Truchlící pak dlouho postávali v malých hloučcích okolo hrobu. Teprve za hodnou chvíli se vydali po travnatém koberci zpět ke svým helikoptérům a limuzínám. Adriane Galisteu se chystala nasednout do jednoho z vozů Sennovy rodiny, bylo jí ale řečeno, že pro ni nemají místo, a odjela proto s přítelkyní Birgit. Xuxa naproti tomu odešla od hrobu v objetí Viviane v roli oficiální vdovy. Adriane později prozradila, že Sennova matka Neyde jí údajně nabídla deset tisíc dolarů jako neformální 'dědictví,' peníze však odmítla.

Ještě než zvuk vzdalujících se helikoptér a vrčení automobilů utichlo, dorazil po trávě k místu Sennova posledního odpočinku dodávkový vůz. Vyskočili z něj dva muži v pracovních kombinézách a začali vykládat jeho obsah - květinové pocty z haly v Ibirapuera parku. Byl mezi nimi i jeden zcela čerstvý věnec opatřený kartičkou se vzkazem psaných ručně, tiskacími písmeny: "*Drahý Ayrtone, odpočívej v pokoji. Zasloužíš si to. Jsi stále hrdina a zůstaneš jím pro mnoho z nás. Nikdy na Tebe nezapomeneme. S láskou, Tina Turner.*"

Kolem půl jedné už byli všichni truchlící z Cemiterio de Morumbi pryč. V sektoru 7, bloku 15, u hrobu číslo 11 nyní oba pracovníci aranžovali kytice květin tak, aby nezakrývaly bronzovou plaketu vsazenou do čerstvě udusané půdy. Stálo tam: "*Ayrton Senna da Silva*

21.3.1960 - 1.5.1994. *Nade pode me separar do amor de Deus.*“ Nic mě nedokáže oddělit od lásky Boží. Jeho pozůstatky leží vedle Marcelo de Aranja Contiera, jehož plaketa nese pouze prosté datum: “27.06.1987 - 29.07.1989.”

Téměř o čtyřicet hodin dříve prošel kolem rakve vystavené v síni paláce 9.července malý chlapec a prakticky bez zastavení upustil na zem list vytržený z poznámkového bloku, na němž byl prostou pastelkou nakreslen závodní automobil. Mnoho z nás bylo kdysi tímhle malým chlapcem. A na pár hodin jsme jím, alespoň někteří, zase stali. A to je asi největší překvapení a nejhlubší pravda, která je ve smrti Ayrtona Senny skryta. Ty prosté sny a ta téměř mateřská láska vyjadřují vše.

EPITAF

Jméno hvězdy: Ayrton Senna

Souhvězdí: Auriga

Hvězdné souřadnice:

RA 6h 53' 55,43"

SD +37' 56"

(Rozhodnutím Mezinárodní astronomické unie IAU)

BIOGRAFIE

Alboreto, Michele (Itálie) – pilot F1 (1981-1994)

V Imole startoval za Minardi. Strávil pět let v barvách Ferrari a vyhrál 5 velkých cen. V roce 2001 zahynul při testování prototypu Audi.

Amorin, Celso (Brazílie)

Ministr zahraničí Brazílie

Andretti, Dee (USA)

Manželka Maria Andrettiho

Andretti, Mario (USA) – pilot F1 (1968-1982)

Bývalý jezdec. F1 Mistr světa 1978 na Lotusu a zakladatel slavné americké závodní dynastie. Vyhrál 12 velkých cen.

Andretti, Michael (USA) – pilot F1 (1993)

Bývalý jezdec F1. Sennův stájový druh u McLarenu v roce 1993. Po slabé sezóně byl po VC Itálie nahrazen Mikou Hakkinenem, Nejlepší výsledek: 3.místo v VC Itálie.

Andretti, Sandra (USA)

Manželka Michaela Andrettiho

Angelleli, Massimo (Itálie) – pilot F3

Pilot Formule 3, v Imole oficiální řidič safety car FIA

Assumpcao, Betise (Brazílie)

Sennova osobní tisková mluvčí. V roce 1997 se vdala za technického ředitele Williamsu Patricka Heada.

Baccarini, Dr. (Itálie)

Doktor v Imole, jel v lékařském vozidle FIA spolu s Watkinsem

Baldry, Neil (Británie)

Inženýr Lotusu, zraněný při incidentu v boxech

Barbieri, Maurizio (Itálie)

Mechanik Ferrari, zraněný při incidentu v boxech

Barrichello, Rubens (Brazílie) - pilot F1 (1993 - 2011)

V Imole startoval za Jordan. Sennův krajan a chránělec. Ve F1 jezdí dodnes a je služebně nejstarším jezdcem všech dob z více než 300 starty ve velkých cenách. 11 vítězství.

Barros, Silvia (Brazílie)

Fanynka

Bellanca, Maria (Itálie)

Tisková mluvčí Benettonu

Bellof, Stefan (Německo) - pilot F1 (1984 - 1985)

Bývalý jezdec F1. Jezdil za tým Tyrrell s Martinem Brundlem. Ztracený talent, přišel o život během riskantního manévru při závodě sportovních prototypů ve Spa, 1985. Nejlepší výsledek: 4.místo.

Berger, Gerhard (Rakousko) - pilot F1 (1984 - 1997)

V Imole startoval za Ferrari. Strávil tři roky coby stájový kolega Senny v McLarenu v letech 1990-1992. Stal se Sennovým nejlepším přítelem ve F1. 210 startů, 10 vítězství.

Bernard, Eric (Francie) – pilot F1 (1989 – 1994)

V Imole startoval za Ligier. Po sezóně 1994 nenašel ve F1 další sedačku, nejlepším umístěním bylo 3.místo ve velké ceně Německa téhož roku.

Berti, Gianni (Itálie)

Tiskový mluvčí okruhu v Imole

Bezzi, Giuseppe (Itálie)

Doktor ze záahového vozidla 1, první u nehody

Bisi, Claudio (Itálie)

Mechanik Ferrari, zraněný při incidentu v boxech

Boesel, Raul (Brazílie) – pilot F1 (1982 – 1983)

Bývalý pilot (March, Ligier). Po neúspěšné kariéře ve F1 se stal mistrem světa v závodech sportovních prototypů a kariéru ukončil v zámoří v americké Indycar.

Bounaiuto, Stefano (Itálie)

Traťový maršál situovaný v Tamburellu

Boutsen, Patricia (Belgie)

Manželka Thierry Boutsena, Sennova přítelka ve F1

Boutsen, Thierry (Belgie) – pilot F1 (1983 – 1993)

Bývalý pilot F1. Sennův dobrý přítel. Zvítězil ve 3 velkých cenách na přelomu devadesátých let v barvách Williamsu.

Bradshaw, Ann (Británie)

Tisková mluvčí Williamsu

Brawn, Ross (Británie)

Technický ředitel Benettonu a později strůjce úspěchů Michaela Schumachera u Ferrari, V roce 2009 senzačně vyhrál s vlastním týmem Brawn-Mercedes titul mistra světa poté, co předchozí majitel Honda dala tým na prodej.

Briatore, Flavio (Itálie)

Šéf stáje Benetton

Brito, Jayme (Brazílie)

Motoristický novinář

Brown, David (Británie)

Závodní inženýr Williamsu přidělen k Sennovu autu

Bruynseraede, Roland (Belgie)

Ředitel závodu v Imole a oficiální startér FIA

Brabham, David (Austrálie) - pilot F1 (1990-1994)

V Imole startoval za Simtek. Syn trojnásobného mistra světa Jacka Brabhama. Ve F1 nebodoval a po sezóně 1994 odešel.

Braga, Carlos Antonio (Brazílie)

Bankéř a Sennův přítel

Braga, Luiza (Brazílie)

Manželka bankéře a Sennova přítele Carlose Bragy

Brundle, Martin (Británie) - pilot F1 (1984 - 1996)

V Imole startoval za McLaren, kde po sezóně 1993 nahradil Sennu. V roce 1983 svedl se Sennou celoroční souboj o titul mistra britské F3. Po odchodu z F1 pokračoval jako excelentní televizní komentátor pro ITV a BBC.

Bueno, Galvao (Brazílie)

Komentátor brazilské televizní stanice TV Globo, Sennův přítel

Campbell, Glen (Británie)

Fotograf

Carbonar, Orlando (Brazílie)

Velvyslanec Brazílie v Itálii

Casoni, Mario (Itálie)

Řidič lékařského vozidla FIA s profesorem Watkinsem

Cecotto, Johnny (Venezuela) – pilot F1 (1983 – 1984)

Bývalý pilot F1. Byl Sennovým týmovým kolegou v jeho první sezóně ve F1 kdy jezdili za Toleman-Hart. Jeho kariéru ukončily komplikované zlomeniny nohou během tréninku na VC Anglie 1984 v Brands Hatch. Později velice úspěšně jezdil závody cestovních vozů.

Cobra, Nuno (Brazílie)

Sennův osobní trenér od roku 1984

Collings, Timothy (Británie)

Zpravodaj agentury Reuter

Collins, Peter (Británie)

Šéf stáje Lotus

Comas, Erik (Francie) – pilot F1 (1991 – 1994)

V Imole startoval za stáj Larrousse. V roce 1992 měl v Belgii těžkou nehodu a Senna zastavil, aby mu pomohl.

Corsmit, John (Nizozemsko)

Konzultant FIA a bývalý ředitel okruhu Zandvoort

Cuoco, Francisco (Brazílie)

Umělec a Sennův přítel

Da Costa Rosa, Zuleika (Brazílie)

Fanyнка, tragicky spáchala sebevraždu ráno před Sennovým pohřbem

Da Silva, Milton (Brazílie)

Sennův otec

De Almeida, Adilson Carvalho (Brazílie)

Předseda Sennova fan klubu v Sao Paulo

De Angelis, Elio (Itálie) – pilot F1 (1979 – 1986)

Bývalý pilot F1, Sennův stájový kolega u Lotusu v roce 1985. Zahynul při testování vozu Brabham v roce 1986. 2 vítězství.

De Aranjó Contiero, Marcelo (Brazílie)

Malý chlapec v hrobu vedle Sennova

De Cesaris, Andrea (Itálie) – pilot F1 (1980 – 1994)

V Imole startoval za stáj Jordan, kde nahradil suspendovaného Eddie Irvineho (VC San Marina a Monaka). Kariéru ve F1 zakončil v témže roce pár starty za Sauber. Nejlepší výsledek ve F1 – 2.místo v Belgii 1983.

De Mello, Collor (Brazílie)

Bývalý prezident Brazílie, neslavně proslulý korupčními aférami.

Demoulaz, Evan

Závodník Formule Ford 2000, přítel JJ Lehta, zahynul v roce 1993

Dennis, Ron (Británie)

Majitel stáje McLaren, za kterou Senna vyhrál tři tituly mistra světa.

Dernie, Frank (Británie)

Hlavní inženýr u Benettonu

Donnelly, Martin (Severní Irsko) - pilot F1 (1989 - 1990)

Bývalý pilot F1. Těžce havaroval ve španělském Jerezu za Lotus v roce 1990 a utrpěl mnohonásobné zlomeniny a vnitřní zranění, ze kterých už se plně nikdy nezotavil.

Dudot, Bernard (Francie)

Technický ředitel u Renault. Senna s ním už dříve pracoval v letech 1985-1986 kdy Renault dodával motory stáji Lotus.

Ebel, Kai (Německo)

Dlouholetý komentátor F1 pro stanici RTL

Ecclestone, Bernie (Británie)

Prezident sdružení konstruktérů FOCA. Dodnes principál cirkusu F1 jehož jmění se odhaduje na více než miliardu liber.

Ecclestone, Slavica (Chorvatsko)

Manželka Bernie Ecclestonea, patřila do okruhu Sennových přátel. S Ecclestonem se rozvedla v roce 2009.

Fabbi, Fabio (Itálie)

Italský ministr obrany

Fabi, Bertrand (Kanada) - pilot F3 (do roku 1986)

Talentovaný jezdec, který tragicky havaroval v roce 1986 v Goodwoodu.

Fiandri, Maria Teresa (Itálie)

Primářka intenzivní péče v nemocnici Maggiore

Filho (Brazílie)

Guvernér Sao Paula

Firman, Ralph Sr. (Severní Irsko)

Majitel stáje Formule Ford Van Diemen, za kterou Senna v roce 1981 jezdil FF-1600.

Fittipaldi, Christian (Brazílie) - pilot F1 (1992 - 1994)

V Imole startoval za Footwork-Arrows. Syn Wilsona Fittipaldiho. Jeho nejlepším výsledkem ve F1 bylo 4.místo. Po sezóně 1994 odešel do Ameriky jezdit Indycar.

Fittipaldi, Emerson (Brazílie) - pilot F1 (1970 - 1980)

Bývalý pilot F1. Legendární Brazilec, který se stal mistrem světa v letech 1972 a 1974. Až do vážné havárie v roce 1996 a poranění páteře jezdil s úspěchem v americké Indycar.

Fittipaldi, Wilson (Brazílie) - pilot F1 (1972 - 1975)

Bývalý pilot F1. Méně úspěšný bratr slavného Emersona a otec Christiana Fittipaldiho.

Fogarty, Mark

Novinář z CarWeeku

Franco, Itamar (Brazílie)

Prezident Brazílie

Frentzen, Heinz-Harald (Německo) – pilot F1 (1994 – 2003)

V Imole startoval za stáj Sauber. Nováček v sezóně 1994, měl údajně ještě větší přirozený talent, než Michael Schumacher, ale nedokázal ho plně využít. 3 vítězství ve F1 koncem 90.let

Galisteu, Adriane (Brazílie)

Sennova poslední přítelkyně, se kterou se seznámil během Velké ceny Brazílie 1993 v Sao Paulo. Koncem devadesátých let se vdala, její manželství však trvalo jen několik měsíců, ironicky podobně jako Sennovo.

Gilmar (Brazílie)

Fotbalista FC Sao Paulo

Goodman, Peter (Británie)

Firemní právník Williamsu.

Gorard, Jane (Británie)

Média manažerka stáje Williams

Gordini, Giovanni (Itálie)

Šéf zdravotního střediska na okruhu v Imole a anesteziolog v nemocnici Maggiore

Griffin, Barry (USA)

Technik u pneumatikářské firmy Goodyear

Gugelmin, Mauricio (Brazílie) – pilot F1 (1988 – 1992)

Bývalý pilot F1. Po katastrofální sezóně u Jordanu v roce 1992 ztratil ve F1 místo. Nejlepší výsledek: 3.místo ve VC Brazílie 1989. Dávný Sennův přítel, jezdili spolu motokárové závody koncem 70.let a bydleli spolu v anglickém Esheru v letech 1985-1986. Začátkem sezóny

1994 přešel do americké Indycar, kde s úspěchem jezdil až do počátku nového tisíciletí.

Gugelmin, Stella (Brazílie)

Manželka závodníka Mauricio Gugelmina. V době Sennovy smrti byla v sedmém měsíci těhotenství a čekala dvojčata.

Guimaraes, Ubirajara (Brazílie)

Ředitel společnosti Senna Imports

Hamilton, Maurice (Británie)

Motoristický novinář a spisovatel

Hakkinen, Mika (Finsko) – pilot F1 (1991 – 2001)

V Imole startoval za McLaren. Sennův stájový kolega v posledních třech závodech roku 1993, kdy vyměnil Michaela Andrettiho. Utrpěl vážné poranění hlavy (prasklou lebku) při tréninku na VC Austrálie 1995, úplně se však zotavil a stal se mistrem světa v letech 1998 a 1999. 20 vítězství ve F1.

Harrison, Ian (Británie)

Týmový manažer u Williamsu

Hart, Brian (Británie)

Konstruktér motorů Hart, se kterými Senna jezdil v roce 1984 u Tolemanu. V roce 1994 dodával Hart své agregáty Jordanu.

Head, Patrick (Británie)

Technický ředitel a spolumajitel stáje Williams. V roce 1997 se oženil s tiskovou mluvčí Betise Assumpcao.

Henry, Alan (Británie)

Motoristický novinář píšící pro The Guardian a spisovatel

Herbert, Johnny (Británie) - pilot F1 (1989 - 2000)

V Imole startoval za Lotus. Velice oblíbený závodník, jehož potenciál vážně omezily zlomeniny nohou utrpěné při závodě F3000 v roce 1988. Vyhrál 3 velké ceny v letech 1995 a 1999.

Hill, Damon (Británie) - pilot F1 (1992 - 1999)

V Imole startoval za Williams. Sennův stájový kolega. Syn dvojnásobného mistra světa Grahama Hilla. Sám získal titul v roce 1996 za volantem Williamsu. 22 vítězství ve F1.

Hill, Georgie (Británie)

Manželka Damona Hilla, se kterým má čtyři děti.

Hilton, Christopher (Británie)

Spisovatel. O Sennovi napsal řadu knih. Náhle zemřel při návštěvě Berlína koncem roku 2010.

Irvine, Eddie (S. Irsko) - pilot F1 (1993 - 2002)

Mezi VC Pacifiku a Monaka 1994 byl na tři závody suspendován pro zapříčinění kolize během VC Brazílie. Jezdil za Jordan, v Imole ho nahradil de Cesaris. Irvine místo toho komentoval VC San Marina pro Eurosport. Po přechodu k Ferrari v roce 1996 vyhrál 4 velké ceny a stal se vicemistrem světa 1999. Měl slovní potyčku se Sennou po VC Japonska 1993, po které ho Brazilec udeřil pěstí do tváře.

Jakeman, Michael (Británie)

Mechanik u stáje McLaren

Jakobi, Julian (Británie)

Sennův manažer

Juraci (Brazílie)

Sennova hospodyně a správce nemovitosti v Algarve

Lalli, Sabatini (Brazílie)

Pastor v Sao Paulo

Lamy, Pedro (Portugalsko) - pilot F1 (1993 - 1996)

V Imole startoval za Lotus. Svou šanci ve F1 dostal po vážné nehodě Alexe Zanardiho v belgickém Spa 1993. Sám těžce havaroval po VC Monaka 1994 a utrpěl vážné zlomeniny nohou, což umožnilo Zanardimu vrátit se zpět do kokpitu Lotusu. Nejlepší výsledek: 6.místo.

Larini, Nicola (Itálie) - pilot F1 (1997 - 2007)

V Imole startoval za Ferrari. Ve dvou závodech ročníku 1994 nahradil pravidelného pilota Jeana Alesiho, který si v testech poranil krk. V Imole dosáhl životního výsledku - 2.místa. Ve F1 se znovu objevil až v první polovině roku 1997 za volantem Sauberu.

Larrouse, Gerard (Francie) - pilot F1 (1974)

Majitel stáje Larrouse. V 70.letech krátce závodil ve F1 a dlouhá léta pracoval jako sportovní ředitel u Renaultu.

Lauda, Niki (Rakousko) - pilot F1 (1971 - 1985)

V Imole působil jako poradce stáje Ferrari. Kariéru ve F1 ukončil v roce 1985. Zvítězil v 25 velkých cenách a dobyl tři tituly mistra světa v letech 1975, 1977, 1984. Utrpěl těžké popáleniny při havárii na Nurburgringu v roce 1976 a od té doby žije s následky popálenin obličeje.

Leberer, Josef (Rakousko)

Sennův osobní masér a důvěrník. Leberer poprvé potkal Sennu v roce 1988 kdy se stal masérem u McLarenu. Koncem roku 1993 ho Senna přemluvil, aby s ním Leberer přešel do Williamsu. Dnes Leberer stále pracuje ve F1 u stáje Sauber.

Lega, Dr. (Itálie)

Doktor v záahovém vozidle v zatáčce Tosa

Lehto, JJ (Finsko) - pilot F1 (1990 - 1994)

V Imole startoval za Benetton. Před sezónou 1994 v testech havaroval a poranil si páteř, takže v prvních dvou závodech ho v Benettonu nahradil testovací pilot Jos Verstappen. Po Imole už nikdy nenašel bývalou formu a z F1 na konci roku vypadl. Nejlepším výsledkem bylo 3.místo ve VC San Marina 1991.

Lemos, Celso (Brazílie)

Ředitel společnosti Senna Licensing

Leme, Reginaldo (Brazílie)

Komentátor televizní stanice TV Globo. Až do poloviny 80.let jeden z blízkých Sennových přátel, později však u nich došlo k roztržce.

Liveraniové (Itálie)

Majitelé Trattoria Romagnola v Castel San Pietro

Longmore, Andrew

Novinář

Machado Lemos, Fernando (Brazílie)

Fanoušek

Maguila Rodrigues, Adilson (Brazílie)

Boxer a Sennův přítel

Main, Antonio (Itálie)

Policista zraněný při startovní kolizi mezi Lehtem a Lamym

Mansell, Nigel (Británie) - pilot F1 (1980 - 1995)

Bývalý pilot F1. Mistra světa z roku 1992 za volantem Williamsu a vítěz 31 velkých cen. Jeden z dlouholetých Sennových rivalů. Po Sennově smrti se na čtyři závody vrátil do kokpitu Williamsu a vyhrál finále sezóny v australském Adelaide. V letech 1993 - 1994 jezdil zámořskou Indycar, kam odešel po rozporech s Frankem Williamsem ohledně roční gáže.

Martini, Pierluigi (Itálie) - pilot F1 (1985 - 1995)

V Imole startoval za Minardi. Měl pověst rychlého pilota který se nikdy nedostal za volant konkurenceschopného vozu. Nejlepším výsledkem bylo 4.místo a 2.startovní pozice za Minardi v USA 1990.

Marzanaco, Charles (Brazílie)

Mluvčí Sennovy rodiny

Meneghel, Xuxa (Brazílie)

Sennova bývalá přítelkyně (1988 - 1991) a televizní hvězda v Brazílii, uvádějící pořady pro děti.

Menu, Alain (Švýcarsko) - pilot F3

Bývalý pilot F3, který v roce 1988 absolvoval Velkou cenu Monaka a byl svědkem Sennova magického kvalifikačního kola. Většinu kariéry strávil za volantem cestovních vozů.

Moody, Charlie (Británie)

Týmový manažer stáje Simtek. Dříve pracoval v podobné funkci u stáje March.

Morbidelli, Gianni (Itálie) – pilot F1 (1990 – 1997)

V Imole startoval za Footwork-Arrows. Svého času testpilot Ferrari, jeho nejlepším výsledkem bylo 3.místo v chaotické VC Austrálie 1995.

Moreno, Roberto (Brazílie) – pilot F1 (1982 – 1995)

Bývalý pilot F1. Blízký přítel Nelsona Piqueta. Ve F1 měl dobré auto pouze v pár závodech za Benetton v letech 1990-1991. Jeho nejlepším výsledkem bylo 2.místo ve VC Japonska 1990. Drtivou většinu kariéry ve F1 strávil v zoufale pomalých vozech na chvostu pelotonu. Koncem 90.let přešel do americké Indycar.

Mosley, Max (Británie)

Prezident motoristické federace FIA v letech 1991 – 2009. Rozporuplná a velice dominantní osobnost. Právník a úzký Ecclestoneho spolupracovník. Po Sennově smrti prosadil sérii bezpečnostních opatření s cílem snížit riziko smrtelných nehod ve F1. Zatím úspěšně, Senna je dodnes posledním pilotem, který přišel ve F1 o život.

Newey, Adrian (Británie)

Šéfkonstruktor stáje Williams a dnes patrně nejúspěšnější konstruktor F1 všech dob. Jeho vozy vyhrály desítky závodů a mistrovských titulů – ať už v barvách Williamsu, McLarenu nebo v posledních letech Red Bullu. Newey je génius, který je údajně schopen vizualizovat si aerodynamiku monopostů F1.

Nichols, Susan (Wales)

Řadová Sennova fanynka

Novák, Radovan (Česká republika)

Jeden ze tří sportovních komisařů FIA v Imole

Ojjeh, Kathy (USA)

Manželka Mansoura Ojjeha

Ojjeh, Mansour (Francie, Saudská Arábie)

Majitel firmy TAG a spoluvlastník McLarenu

O'Mahoney, Owen (Británie)

Pilot Sennova osobního letadla. Létal pro hlavy států a po Sennově smrti krátce pilotoval také letadlo pro Michaela Schumachera.

Paletti, Riccardo (Itálie) – pilot F1 (1982)

Bývalý pilot F1. Nováček ročníku 1982 za volantem stáje Osella. V kanadském Montrealu po startu v plné rychlosti naboural do stojícího Ferrari Didiera Pironiho a zahynul. Nehoda byla velice podobná startovní kolizi Lehto – Lamy v San Marinu 1994.

Patey, Lyn (Británie)

Motoristická novinářka píšící o britské F3

Pinto, Gomez (Brazílie)

Pilot VARIGu, který dovezl Sennu zpátky do Brazílie

Pintor, Francesco (Itálie)

Státní zástupce v Boloni

Piquet, Nelson (Brazílie) – pilot F1 (1978 – 1991)

Bývalý pilot F1. Mistr světa v letech 1981, 1983, 1987 se 23 vítězstvími na svém kontě. Ve F1 skončil po sezóně 1991 kdy se jeho nový stájový kolega Michael Schumacher ukázal rychlejší. Sennův

krajan a rival. Jejich otevřená nevraživost panovala od roku 1982 až do Sennovy smrti.

Poggi, Giorgio (Itálie)

Ředitel okruhu v Imole

Pototsching, Gerald (Rakousko)

Novinář Kleine Zeitung

Prost, Alain (Francie) – pilot F1 (1980 – 1993)

Bývalý pilot F1. Čtyřnásobný mistr světa v letech 1985, 1986, 1989, a 1993 s 51 vítězstvími ve velkých cenách. V sezónách 1988 a 1989 jezdili se Sennou společně v McLarenu a jejich v počátku civilní vztah se rozvinul v otevřenou válku životních a závodních filozofií. Udobřili se po skončení Prostovy kariéry.

Putnoki, Marco (Brazílie)

Fanoušek

Ramirez, Jo (Mexiko)

Týmový manažer u McLarenu. Úzce spolupracoval se Sennou během jeho šesti sezón u stáje v letech 1988-1993 a stali se dobrými přáteli. Ramirez byl jeden z mála lidí v padoku, který si dokázal uchovat přátelství jak Senny tak Alaina Prosta. Odešel do důchodu na konci sezóny 2001.

Ratzenberger, Margit (Rakousko)

Matka Rolanda Ratzenbergera

Ratzenberger, Roland (Rakousko) – pilot F1 (1994)

Startoval v Imole za Simtek. Byl ve F1 nováčkem a tragicky havaroval v sobotní kvalifikaci. Absolvoval pouze jediný start ve F1.

Ratzenberger, Rudolf (Rakousko)

Otec Rolanda Ratzenbergera

Riccelli, Alberto (Brazílie)

Umělec a Sennův přítel

Roasi, Mauro (Itálie)

Divák zraněný při startovní kolizi mezi Lehtem a Lamym

Roebuck, Nigel (Británie)

Uznávaný motoristický novinář píšící dlouhá léta pro Autosport a nyní Motor Sport.

Romanelli, Michele (Itálie)

Soudní lékař, který provedl Sennovu pitvu

Rubython, Tom (Británie)

Novinář a spisovatel

Ruggero, Palo (Itálie)

Divák zraněný při startovní kolizi mezi Lehtem a Lamym

Russell, John (Británie)

Závodní inženýr Williamsu přidělen k Hillově autu

Salcito, Domenico (Itálie)

Doktor v lékařském voze FIA s Watkinsem

Sandro Sala, Maurizio (Brazílie) - závodník

Sennův dávný konkurent v motokárách v Brazílii. Dotáhl to až do nižších formulí, do F1 se však nikdy nepropracoval.

Sauer, Birgit (Brazílie)

Přítelkyně Adriane Galisteau. Žena bývalého ředitele Volkswagen Brazil.

Saward, Joe (Británie)

Freelance novinář pro F1 Magazine

Scalfari, Luigi (Itálie)

Prezident Itálie

Schumacher, Corinna (Německo)

Manželka Michaela Schumachera

Schumacher, Michael (Německo) - pilot F1 (1991 - 2011)

V Imole startoval za Benetton. Sennův hlavní konkurent v boji o titul v sezóně 1994 a nastupující mladá generace. V budoucnu vyhraje rekordních 91 velkých cen a 7 titulů mistra světa. Ve F1 závodí dodnes za volantem Mercedesu.

Schweitzer, Louis (Francie)

Prezident koncernu Renault

Scott, Adelia (Brazílie)

Fanyynka

Senna, Ayrton (Brazílie) - pilot F1 (1984 - 1994)

V Imole startoval za Williams. Mistr světa v letech 1988, 1990, 1991 a vítěz 41 velkých cen. Dodnes považován za nejrychlejšího závodníka všech dob.

Senna, Leonardo (Brazílie)

Sennův o osm let mladší bratr

Senna, Neyde (Brazílie)

Sennova matka

Senna, Viviane (Brazílie)

Sennova starší sestra

Servadei, Franco (Itálie)

Neurochirurg ve zdravotním středisku v Imole

Stappert, Dieter

Motoristický novinář

Stewart, Jackie (Skotsko) – pilot F1 (1965 – 1973)

Bývalý pilot F1. Jezdil ve F1 v éře, kdy každoročně umírali dva nebo tři piloti. Nese hlavní zásluhu na radikálním zvýšení bezpečnosti okruhů a závodních aut po roce 1966. Stylem a jezdeckou filozofií měl velice blízko k Alainu Prostovi – jeho cílem bylo vyhrávat závody nejnižší možnou rychlostí. Získal 3 tituly mistra světa v letech 1969, 1971, 1973 a vyhrál 27 velkých cen.

Stuck, Hans Joachim (Německo) – pilot F1 (1974 – 1980)

Bývalý pilot F1. Jezdil se střídavými úspěchy za McLaren a řadu podřadných stájí. 1 vítězství ve F1.

Sturm, Karin (Německo)

Novinářka a dobrá Sennova kamarádka

Tambay, Patrick (Francie) – pilot F1 (1977 – 1986)

V Imole působil jako sportovní ředitel stáje Larrousse. Sám byl úspěšným závodníkem a vyhrál 2 velké ceny v barvách Ferrari.

Torsini, Valentino (Itálie)

Majitel hotelu Castello

Tracchi, Stefano (Itálie)

Divák zraněný při startovní kolizi mezi Lehtem a Lamym

Tremayne, David (Británie)

Novinář, v té době píšící pro Motoring News

Tyrrell, Ken (Británie)

Šéf týmu Tyrrell, strůjce úspěchů Jackie Stewarta počátkem 70.let. Tyrrell se dostal počátkem 80.let do finančních těžkostí z nichž se nevymotal až do prodeje stáji BAR v roce 1998. Ken Tyrrell zemřel na rakovinu v roce 2001.

Turner, Tina (USA)

Zpěvačka

Verstappen, Jos (Nizozemsko) - pilot F1 (1994 - 2003)

Testovací pilot stáje Benetton v roce 1994. Startoval v několika velkých cenách jako Lehtův náhradník. Nejlepším výsledkem kariéry byla dvě 3.místa v roce 1994.

Villeneuve, Gilles (Kanada) - pilot F1 (1977 - 1982)

Bývalý pilot F1. Legendární rudý ďábel, který za volantem Ferrai vyhrál 6 velkých cen, avšak tragicky zahynul při tréninku na VC Belgie v Zolderu 1982.

Viola (Brazílie)

Fotbalista Corinthians Sao Paulo

Volpi, Daniel (Itálie)

Mechanik Ferrari, zraněný při incidentu v boxech

Walkinshaw, Tom (Skotsko)

Sportovní ředitel stáje Benetton. Přezdíváný Major Tom, Walkinshaw úspěšně závodil s cestovními vozy až do poloviny 80.let a založil firmu TWR. Koncem 90.let koupil stáj Arrows, zbankrotoval však v půlce roku 2002.

Warwick, Derek (Británie) - pilot F1 (1981 - 1993)

Bývalý pilot F1. Jeho poslední sezónou byla 1993 za volantem Footworku. Dlouho nemohl Sennovi přijít na jméno, když ho Brazilec odmítl jako stájového druha u Lotusu počátkem sezóny 1986. Nejlepším výsledkem byla 2.místa v roce 1984 za Renault. Jeho mladší bratr Paul tragicky zahynul při závodě F3000 v roce 1991.

Watkins, Sid (Británie)

Vyhlášený neurochirurg, oficiální doktor FIA pro Formuli 1, který udělal hodně pro bezpečnost v 80. a 90.letech. Za léta ve F1 se stal blízkým Sennovým přítelem.

Watson, John (Severní Irsko) - pilot F1 (1973 - 1985)

Bývalý pilot F1, v Imole komentátor televizní stanice Eurosport. Vicemistr světa 1982 za volantem McLarenu, vyhrál 5 velkých cen.

Wendlinger, Karl (Rakousko) - pilot F1 (1991 - 1995)

V Imole startoval za Sauber a dosáhl životního výsledku v podobě 4.místa. V následující VC Monaka narazil v tréninku do svodidel v šikaně na nábřeží a proležel 19 dní v komatu s poraněním hlavy. Do F1 se krátce vrátil v roce 1995, ale fyzicky nestačil a byl výrazně pomalejší než před osudnou havárií.

West, Richard (Británie)

Marketingový ředitel u Williams

Whitaker, Martin (Británie)

Tiskový mluvčí FIA

Whitmarsh, Martin (Británie)

Výkonný ředitel stáje McLaren. Do stáje přišel v roce 1989 a zažil zlatou éru McLarenu Senna – Prost.

Williams, Frank (Británie)

Zakladatel a majitel stáje Williams. Odkázán na invalidní vozík od dopravní nehody ve Francii v roce 1986, kterou si podle vlastních slov sám přivodil. Dnes je jedním z nejdéle žijících lidí ochrnutých od horní části těla dolů.

Williams, Richard (Británie)

Novinář v The Guardian

Wirth, Nick (Británie)

Majitel stáje Simtek. Tým po těžkém zatáčku v sezóně 1994 a Ratzembergerově smrti finančně zkolaboval v polovině roku 1995. Wirth se neúspěšně snažil vrátit do F1 jako technický ředitel s Benettonem (1999) a nedávno s Virgin (2010).

Zanardi, Alex (Itálie) – pilot F1 (1991 – 1999)

V Imole nestartoval, protože se stále zotavoval ze zranění utrpeném při tréninku na VC Belgie 1993. Ironií osudu nahradil později Lamyho když Portugalec těžce havaroval při testech v Silverstone koncem května 1994. Z F1 se koncem sezóny vytratil (nejlepší výsledek 6.místo), aby se stal legendou v americkém šampionátu Indycar, který vyhrál v letech 1997 a 1998. Williams ho pro sezónu 1999 zlákal zpět do F1, návrat však byl katastrofou. Následoval comeback v Indycar, v roce 2001 však při strašné nehodě přišel o obě nohy. Dnes Zanardi opět závodí v cestovních vozech a je inspirací pro tisíce tělesně postižených lidí.

Zuffa, Amedeo (Itálie)

Páter. Vykonal Sennovo poslední pomazání