

LIUT Legio Taurinorum



&

PistonDice

Saudade

7 Ottobre 2014

Ore 21:00

Via Virle 11



Il primo maggio 2014 è ricorso il ventennale della morte di Ayrton Senna da Silva e la LIUT vuole ricordarlo con una partita dimostrativa del gioco da tavolo che simula una gara di Formula 1.

L'evento si svolgerà il 7 ottobre 2014 ed è aperto a tutti i soci LIUT

AYRTON SENNA DA SILVA

Ayrton Senna, nato a San Paolo, 21 marzo 1960, è considerato uno dei piloti di Formula 1 più forti di tutti i tempi. Ha dimostrato di essere un campione assoluto in condizioni di asciutto, ma anche e soprattutto sul bagnato, riuscendo spesso in imprese entusiasmanti. Coniugava la capacità di portare al limite la propria monoposto con una grande sensibilità nella messa a punto e nella scelta degli pneumatici.

Nato in una famiglia benestante dopo l'eccellente trafila nelle formule minori Senna esordì in Formula 1 nel Gran Premio del Brasile 1984 su Toleman-Hart. Nel corso della sua prima stagione diede subito prova di un talento eccezionale, cogliendo per la piccola scuderia inglese risultati mai registrati prima; su tutti il clamoroso secondo posto nel Gran Premio di Monaco, disputatosi sotto un diluvio e interrotto proprio mentre Ayrton stava recuperando oltre sei secondi a giro su Alain Prost, negandogli una vittoria che ormai sembrava sicura. Già in questa gara si manifestarono quindi due costanti della sua carriera: la rivalità con il pilota francese e la sua abilità sotto la pioggia



Nel 1985 fu ingaggiato dalla Lotus e alla seconda gara con il team inglese, ottenne la prima vittoria

ad Estoril.



Senna rimase con la Lotus per tre stagioni, l'ultima delle quali (il 1987), corsa con motori Honda. Il talento di Senna, però, non era espresso compiutamente in Lotus, team che gli consentiva di ben figurare, ma non di poter raggiungere l'obiettivo per il quale il brasiliano correva: il titolo mondiale. Dopo 3 stagioni, con uno score di ben 16 pole, 6 Gp vinti e altrettanti giri veloci, abbandonò la Lotus per la ben più competitiva McLaren, che proprio a partire dal 1988 avrebbe avuto i motori della casa giapponese.

In McLaren, Senna trovò come compagno di squadra "il Professore" Prost, con il quale cominciò ben presto una rivalità destinata a segnare la Formula 1. La McLaren-Honda MP4/4 era una vettura eccezionale e questo consentì ai suoi due piloti di dominare il campionato in lungo e in largo, aggiudicandosi ben 15 dei 16 gran premi in programma.

Senna, con 8 vittorie e ben 13 pole (all'epoca record assoluto), riuscì a coronare il sogno di aggiudicarsi il titolo Mondiale di Formula 1, con una gara d'anticipo, a Suzuka in Giappone. Sulla pista giapponese Ayrton disputò una delle più belle gare della sua carriera: pur avendo conquistato la pole, infatti, il brasiliano fu costretto per causa di un'esitazione alla partenza, al recupero da metà schieramento. La rimonta su Prost fu straordinaria e si concretizzò al 28° giro, con un sorpasso memorabile.

Il 1989 cominciò sulla falsariga dell'anno precedente con un dominio netto della scuderia inglese e con Senna protagonista di tre vittorie nelle prime 4 gare; proprio in occasione del Gran Premio di San Marino la rivalità con Prost si fece ancor più accentuata per un accordo non rispettato. Durante il Gran Premio del Giappone, a sei giri dalla fine, i due contendenti al titolo si ritrovarono a lottare per la prima posizione quando Prost chiuse la traiettoria a Senna durante un tentativo di sorpasso di quest'ultimo.

Prost terminò lì la propria gara, Senna invece ripartì e riuscì a tagliare per primo il traguardo. Il brasiliano venne, però, squalificato dai commissari di gara per essere rientrato in pista tagliando la chicane.

Senna ebbe modo di restituire il torto subito durante l'anno successivo. Prost era passato alla Ferrari, ma la stagione 1990 non cambiò la trama, con i due sempre in accanita lotta tra di loro.



Il copione si ribaltò: Senna arrivò in Giappone in vantaggio di classifica, ma col rivale in recupero. Partito al palo, fu bruciato da Prost in partenza. Alla prima curva Prost chiuse la traiettoria, avendo ampio margine su Senna, che a sua volta, ritardando volontariamente la frenata (come avrebbe ammesso qualche anno più tardi) speronò il francese. Entrambi finirono fuori gara (commentando a caldo l'episodio, Senna disse: «Le corse sono fatte così, certe volte finiscono alla prima curva, certe volte finiscono a sei giri dalla fine...», alludendo all'episodio dell'anno precedente. Il brasiliano era Campione del Mondo per la seconda volta.

Nella stagione 1991 un errore di Mansell a Suzuka apre la strada al terzo titolo mondiale di Senna, che arriva con una gara d'anticipo. Durante la stagione, Ayrton Senna, vinse la sua prima gara in Brasile, davanti al proprio pubblico. Il brasiliano dovette lottare con problemi al cambio, infatti perse tutte le marce ad eccezione della sesta. Nonostante tutto vinse, e a fine gara svenne a causa dell'immane stress fisico e accusò dolori lancinanti alle spalle e alle mani. Ripresosi, riuscì a fatica ad alzare la coppa del primo classificato.

Nel 1992 Senna e la McLaren nulla possono contro la Williams FW14B, dotata di sospensioni attive.

Al termine della stagione la Honda si ritira dal mondiale. Per la stagione seguente Senna tenta di farsi ingaggiare dalla Williams, con la quale però ha firmato il rientrante acerrimo rivale Alain Prost, che ha posto il veto su un eventuale ingaggio di Senna per il 1993. Così il brasiliano è costretto a rimanere alla McLaren, ora dotata del motore clienti Ford 8 cilindri, non all'altezza del Renault 10 cilindri.



Senna concluse il 1993 conquistando gli ultimi due gran Premi in Giappone e Australia, la sua ultima vittoria (in cui ottenne l'unica pole della stagione) che coincise con l'ultima gara in Formula 1 dello storico rivale Prost, nell'occasione giunto secondo ma diventato campione; i due si abbracciarono sul podio.



Nel 1994 Senna lasciò la McLaren per trasferirsi proprio alla Williams campione in carica. Da quell'anno il regolamento vietava tutti i dispositivi elettronici (come le sospensioni attive e il controllo di trazione), un punto di forza della Williams nel 1992 e 1993. Con il nuovo regolamento, la Williams perse competitività. La vettura era instabile e difficile da guidare. Senna cominciò i lavori di collaudo, ma sarebbe servito del tempo per risolvere tutti i problemi della vettura; è con questi presupposti che cominciò il mondiale. Nelle prime due prove Senna conquistò due pole position, però in gara collezionò due ritiri (le due gare furono vinte dal futuro campione Michael Schumacher). Anche nella terza prova del mondiale, il Gran Premio di San Marino, Senna conquistò la pole position, la terza di fila.

A caratterizzare la gara sarà ben altro. Le prove, cominciate in malo modo il venerdì con l'incidente di Rubens Barrichello alla variante bassa (senza gravi conseguenze), e funestate dall'incidente alla curva Villeneuve dove il sabato perse la vita di Roland Ratzenberger, segneranno profondamente lo stato d'animo del campione brasiliano. Ayrton correrà con la bandiera austriaca nella sua monoposto per sventolarla in caso di vittoria in segno di solidarietà (tale bandiera fu poi rinvenuta all'interno dei resti della Williams dopo l'incidente, intrisa del sangue del pilota brasiliano). Erano le 14:17 quando al 7° giro, il secondo dopo la ripartenza dietro la safety car, Senna uscì di pista ad altissima velocità alla curva del Tamburello, a causa del cedimento del piantone dello sterzo.



Senna, rimasto ormai passeggero impotente di una vettura ingovernabile, frenò (come si vede anche dalle immagini riprese dalla videocamera montata sulla monoposto), ma non riuscì a evitare il muro del Tamburello. Le conseguenze risultarono tragiche: l'impatto fu tremendo, coinvolgendo la parte anteriore destra della monoposto

Il puntone della sospensione anteriore destra, spezzatosi, penetrò nella visiera del casco del pilota, dal bordo superiore. In seguito il pilota brasiliano perse oltre 3 litri di sangue e, dopo i primi soccorsi a bordo pista prestatigli dall'equipe medica fu deciso di trasportarlo via elicottero all'Ospedale Maggiore di Bologna. Qui il pilota venne ricoverato nel reparto di rianimazione; ogni sforzo per salvargli la vita fu vano e Senna spirò alle ore 18,40, all'età di 34 anni, senza aver mai ripreso coscienza. In Brasile furono proclamati tre giorni di lutto nazionale.



Rimpatriata la salma di Senna, questa venne inumata nel cimitero di Morumbi, nella città natale di San Paolo il 5 maggio 1994.

Il 26 aprile 1997 fu eretto un monumento in memoria del pilota all'interno della curva del Tamburello (oggi trasformata in variante), pressappoco nel punto in cui Ayrton ebbe l'incidente mortale.



EVENTO

Nel ventennale della morte del grande campione brasiliano vogliamo ricordarlo con una partita rievocativa a **FORMULA DE**, il gioco da tavolo che simula un Gran Premio di Formula 1, sul circuito intitolato ad **Enzo e Dino Ferrari di Imola**. Ma non ripercorreremo il Gran Premio di San Marino del 1° maggio 1994 in cui perse la vita, bensì rivivremo la gara del 1989 in cui **trionfò** con la **McLaren** dopo aver conquistato la **Pole Position**... perché a noi piace ricordarlo vincitore.

L'evento è aperto a tutti i soci LIUT, 12 giocatori assumeranno il ruolo di altrettanti piloti suddivisi in sei scuderie.

Data e Luogo

Questa partita dimostrativa, ed evocativa, si terrà alle ore **21:00 del 7 Ottobre 2014** Presso la **LIUT** all'interno dei locali dell'associazione **ARCI NanoRosso** In **Via Virle 11, Torino**.
Si raccomanda la massima puntualità

Può partecipare chiunque sia socio LIUT, Vi prego di prenotarvi in anticipo, così da poter organizzare meglio la serata....

Per ulteriori informazioni e prenotazioni contattare:
Grasso Ivan – 340 4050790 – woshie@inwind.it

Svolgimento della serata

Ritrovo alle 21:00.

Il **tabellone** del circuito sarà già sul tavolo con le macchine sulla griglia di partenza pronte per partire.

Ogni giocatore dovrà interpretare un pilota, scelto in modo casuale, del quale prenderà la posizione in griglia, le abilità peculiari e la scuderia di appartenenza;

Il **Set-up** delle vetture sarà già preparato dall'organizzatore (io) in modo da velocizzare i tempi,

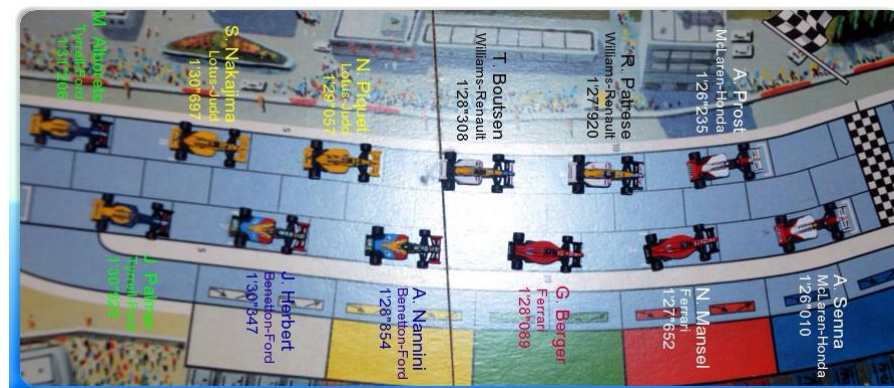
Comunque, per i più esperti, prima dell'inizio della gara, ma non dopo aver determinato le condizioni meteo, potranno essere concesse, a discrezione dell'organizzatore (sempre io), eventuali modifiche al set-up; cerchiamo di non perdere troppo tempo in quisquiglie e giochiamo.

La gara si completerà in 2 giri

Griglia di partenza

La griglia rispecchia l'ordine di partenza del 23 aprile 1989, con le eccezioni dovute al numero reale di partecipanti al Gran Premio.

Eccetto le prime otto posizioni, che sono esattamente com'erano il giorno del Gran Premio, gli altri piloti si sono classificati nelle ultime posizioni, dalla ventitreesima in poi, ma scalano avanti perché non abbiamo le macchinine per gli altri piloti;-)



Regolamento

Per quanto riguarda il regolamento si utilizzerà la bozza al regolamento 2015 pubblicata sul sito www.liut.to.it, inoltre, in base all'ordine di arrivo di questa gara, si potrà usufruire di bonus per la determinazione della Griglia di partenza del primo Gran Premio della stagione 2015 e tutti i punti esperienza ottenuti in questa gara saranno accumulati per il campionato 2015.



McLaren MP4/5

Motore: Honda V10
ERS Evoluto
Motore in Microfusione di Alluminio



1 – Ayrton Senna

Mago della Pioggia
Scovo il Pertugio
3 Punti Pilota (PP)



2 – Alain Prost

Il Professore
2 Punti Pilota (PP)



Tyrrell 018

Motore: Ford V8
Scatola del cambio benedetta



3 – Jonathan Palmer

Duro da Sorpassare



4 – Michele Alboreto

Signore della scia
1 Punto Pilota (PP)



Williams FW13

Motore: Renault V10
Galleria del vento



5 – Thierry Boutsen

Inserimento in curva
1 Puto Pilota (PP)



6 – Riccardo Patrese

Doppia cambiata
1 Puto Pilota (PP)



Lotus 881

Motore: Judd V8
Sospensioni con Sistema Fric



11 – Nelson Piquet

Accelerazione precisa
1 Puto Pilota (PP)



12 – Satoru Nakajima

Recupero Immediato



Benetton B189

Motore: Ford V8
Chassis a struttura rinforzata



19 – Alessandro Nannini

Staccatore
1 Puto Pilota (PP)



20 – Johnny Herbert

Controllo dinamico della traiettoria
1 Puto Pilota (PP)



Ferrari 640

Motore: Ferrari V12
Turbocompressore potenziato



27 – Nigel Mansell

Asso del volante
1 Puto Pilota (PP)



28 – Gerhard Berger

Cambio elettroidraulico
1 Puto Pilota (PP)