



INTRODUZIONE

Era una domenica del giugno 1984, al Gran Premio Automobilistico di Monaco. Sotto un diluvio torrenziale, sul circuito prendeva posizione una delle più straordinarie griglie di partenza nella storia delle gare automobilistiche. In pista quel giorno c'erano almeno sei futuri campioni del mondo, compresi il recente campione del mondo Keke Rosberg; uno stoico, impavido inglese di nome Nigel Mansell; l'austriaco Niki Lauda, due volte Campione del Mondo; il roboante Nelson Piquet, anche lui due volte Campione del Mondo; e l'uomo soprannominato 'Il Professore', il francese Alain Prost, che verrà di lì a poco considerato da molti il pilota più completo di tutti i tempi. In tredicesima posizione nella griglia di partenza, nel frattempo, lontano dalle attenzioni nella sua Toleman, c'era uno spigoloso e focoso giovane pilota, appena alla sua sesta gara di Formula 1.

Mentre i motori rombavano e i piloti sfrecciavano sulle strade della città, l'uomo in tredicesima posizione si faceva largo tra tutti, dimostrando una tecnica da virtuoso ed un coraggio fuori dal comune, mentre sorpassava ad una ad una tutte le vetture che lo precedevano, compresa quella di Prost al 23° giro. Quell'uomo era Ayrton Senna, che faceva il suo ingresso nel mondo della Formula Uno con una gara spettacolare.

Come si sa, Senna non vinse la gara; perse perché fu sospesa per la pioggia e fu Prost ad aggiudicarsi il primo posto. Ma Senna non si amareggiò, si trattava comunque del suo primo fine gara sul podio, sebbene ciò che accadde quel giorno si sarebbe spesso ripetuto nella carriera del giovane brasiliano; avrebbe spesso vinto sul tracciato, ma alla fine la palma della vittoria sarebbe stata assegnata a qualcun'altro, e lui avrebbe spesso lottato contro quelle che considerava ingiustizie di uno sport altamente politicizzato. Nonostante tutto, riuscì a superare molti ostacoli che gli avevano fatto incontrare, a vincere tre Mondiali — e durante gli anni con la McLaren a stabilire una vivace competitività con il rivale e membro della sua stessa scuderia, Prost — e a conseguire uno status da superstar in tutto il mondo. Agli occhi della stampa internazionale si rivelò un campione carismatico e ardito; mentre i media del nativo Brasile lo consideravano un uomo umile e religioso.

Al vertice della carriera però, mentre affrontava il tracciato di Imola, a San Marino, avvenne il disastro. Era la terza gara della stagione del 1994 e durante i giri di qualificazione il protetto di Senna, Rubens Barrichello, ebbe un incidente e si fece male. Il giorno dopo il pilota austriaco Roland Ratzenberger andò a sbattere contro un muro a 200 miglia all'ora, decedendo all'istante. Senna ne rimase profondamente colpito e si chiese se era il caso di continuare a correre. Il suo grande amico e medico della Formula Uno, il Professor Sid Watkins, suggerì a Senna di non correre quella domenica. Ma l'orgoglio di Senna, il suo senso di responsabilità nei confronti della sua squadra e dello sport, ed il suo bisogno assoluto di vincere la paura, lo spinsero ad andare avanti.

La domenica della gara, Senna riuscì a fare appena due giri prima che la *safety car* si fermasse, schiantandosi subito dopo nella velocissima curva Tamburello, urtando un muro di cemento a più di 130 miglia orarie. Nel 1987, Nelson Piquet aveva avuto un incidente su quella stessa curva, uscendone appena contuso; nel 1989 Gerhard Berger era uscito dalla Tamburello con la vettura trasformata in una palla di fuoco. Rimase ferito ma sopravvisse. Nel 1994, quando Senna ebbe il fatale incidente, la sua vettura urtò il muro con un'angolazione diversa e parte delle sospensioni gli finirono addosso, bucadogli il casco e causandogli delle fratture al cranio che si rivelarono fatali. I medici trovarono una bandiera austriaca nella sua vettura: voleva rendere omaggio a Ratzenberger alla fine della gara.

La straordinaria storia di Senna, con le sue conquiste fisiche e spirituali sul tracciato e fuori, la sua ricerca della perfezione, e lo status di leggenda che si era aggiudicato, sono il soggetto di SENNA, un documentario che racconta lo straordinario percorso sportivo del pilota di Formula Uno, dalla sua prima stagione nel 1984 fino alla sua morte, un decennio dopo. Molto più di un film dedicato agli appassionati di Formula Uno, SENNA racconta una storia speciale in modo speciale, abbandonando le tecniche documentaristiche in favore di un approccio più squisitamente cinematografico, utilizzando una grande quantità di filmati di repertorio, perlopiù recuperati dagli archivi della Formula Uno e mai mostrati prima.

La Universal Pictures presenta SENNA in associazione con StudioCanal. Una Produzione Working Title in associazione con la Midfield Films, il film è diretto da Asif Kapadia, scritto da Manish Pandey e prodotto da James Gay Rees, Tim Bevan ed Eric Fellner. I produttori esecutivi sono Kevin Macdonald, Manish Pandey, Debra Hayward e Liza Chasin.

SENNA è stato realizzato con la collaborazione ed il consenso della famiglia di Ayrton Senna, che per la prima volta ha detto sì ad un film documentario sulla sua vita; della Società della Formula Uno, che ha acconsentito all'utilizzo di materiale visivo mai mostrato prima; e dell'Istituto Ayrton Senna, la fondazione di beneficenza creata dopo la sua morte,

che offre la possibilità di ricevere un'istruzione a milioni di bambini brasiliani dalle precarie condizioni economiche .

SENNA: GLI INIZI

Il Produttore James Gay-Rees ha tratto ispirazione dalle storie su Senna che gli raccontava da piccolo suo padre che lavorava per la John Player Special, la società del tabacco che sponsorizzava la Lotus nera del pilota nel 1985, ed aveva quindi avuto modo di conoscerlo. "Mi padre tornava dalle gare e mi raccontava che c'era veramente qualcosa "d'altro" in questo giovane ragazzo. 'Era particolare. Molto diverso dagli altri giovani piloti. Era molto sicuro di se. Credeva fermamente nei suoi ideali. Era diverso e molto acuto'. Ed è così che è cominciato il suo percorso verso la realizzazione del documentario sul leggendario pilota.

Una data chiave in questo viaggio fu il marzo del 2006, quando Gay-Rees e lo sceneggiatore e produttore esecutivo Manish Pandey avevano finalmente organizzato un incontro con la famiglia di Ayrton Senna per chiedere il permesso di realizzare un film su di lui. "Mia moglie mi disse di non piangere, perché sono piuttosto sensibile, specialmente se mi appassiono ad un soggetto, come nel caso di questo progetto," spiega Pandey. "Mi disse, 'Devi comportarti in maniera molto professionale, altrimenti penseranno che tu sia un idiota!'" Preso nota del saggio suggerimento, Pandey riguardò la sua presentazione di 40 minuti, un insieme di musica, spezzoni di riprese e fotografie, cercando di non cedere all'emozione. "Fortunatamente, io non piansi, ma tutti gli altri che erano presenti si", racconta con un sorriso. "Per 40 minuti, la sorella di Ayrton, Viviane, ed il resto della famiglia, hanno continuato a piangere. Alla fine, Viviane si è alzata e mi ha abbracciato, sussurrandomi all'orecchio, 'Conoscevi veramente bene mio fratello'. In realtà non lo avevo mai incontrato, ma lei capì quello che volevamo fare".

Forti del successo ottenuto dalla loro presentazione, tornarono in Gran Bretagna. "Era incredibile. L'unico altro progetto che avevano approvato era stato un film da 100 milioni di dollari del 1995 con Antonio Banderas che poi non si fece più". Ma con Pandey e Gay-Rees, era molto diverso. "la famiglia Senna ci contattò e ci disse, 'Vogliamo veramente fare questo film con te e James. Ci piace moltissimo il progetto e pensiamo che funzionerà, soprattutto per come lo avete ideato'. Ci sono voluti due anni per stabilire l'accordo con loro, ma penso che mentre gli altri che li avevano avvicinati con un progetto su Senna avevano preparato qualcosa di molto infiocchettato ma che alla fine era centrato solo sulla morte di Ayrton, nel nostro caso la famiglia si rese conto che non era così. Dalla nostra presentazione appariva infatti chiaro che il nostro film sarebbe stato diverso".

La presentazione dei filmmaker aveva conquistato la famiglia. “E’ tutta una questione di fiducia”, spiega Gay-Rees, “e di fare in modo che tutti siano sicuri che si sta facendo la cosa giusta”. La cosa giusta era presente nella presentazione di Pandey alla famiglia Senna, intitolata ‘The Life And Death of Ayrton Senna’. I produttori non volevano concentrarsi unicamente sulla morte del giovane pilota; desideravano invece esplorare la sua vita eclettica e così fuori dal comune. La storia di Senna’ non è quella di un ragazzo povero che raggiunge fama e ricchezza – lui proveniva da una ricca famiglia di San Paolo, in Brasile — ma si tratta comunque di una storia straordinaria, segnata dal suo singolare approccio all’esistenza, dal suo genio al volante, e dalla sua profonda spiritualità.

“E’ proprio questa spiritualità a colpire un sacco di persone”, continua Gay-Rees, “perché i grandi sportivi si muovono in una zona che è leggermente al di sopra di quella dei comuni mortali, ed è come se trasmettessero qualcosa di speciale quando sono al massimo delle loro capacità”.

Pandey concorda, ricordando quella gara a Monaco nel 1984 sotto una pioggia battente, dove Senna fece una performance mozzafiato. “In quella macchina sarebbe dovuto scivolare come uno skateboard in una vasca da bagno. Ma quello che fece quel giorno fu veramente straordinario, ed era perché la sua parte spirituale era venuta fuori. Sembrava che non stesse correndo su una pista. Mentre pilotava la sua vettura, sembrava che si trovasse su un piano spirituale.

“Per Senna non si trattava solo di vincere la gara e guadagnare un paio di posizioni. Stava cercando di andare con la sua vettura in un luogo che lui solo poteva capire completamente. Penso che Roger Federer abbia detto questa cosa tre anni fa; aveva appena battuto qualcuno ed ha detto che, mentre giocava, sentiva come di essere ‘fuori dal suo corpo’; era come se potesse guardare se stesso mentre giocava. Penso che Senna si sia trovato in quella posizione molto, molto spesso. Ed ecco perché correva”. Le motivazioni di Senna, oltre alla sua straordinaria abilità come pilota, sono ciò che lo rende un soggetto così interessante.

RACCONTARE LA STORIA

Per il produttore Eric Fellner, co-presidente della Working Title, SENNA si è dimostrato un vero atto d’amore ed ha arricchito la società di una nuova dimensione, essendo il suo primo documentario.

“Sono stato un appassionato di Formula 1 per un po’ di tempo, come tanta altra gente, poi l’entusiasmo mi è passato, ma in quel periodo tra la metà degli anni Ottanta e quella degli anni Novanta, ero totalmente affascinato e incuriosito dalla Formula Uno”, spiega.

“Abbiamo provato a realizzare un film su Hesketh, dedicando molto tempo e denaro a quel progetto che però non decollò. Desideravo tanto fare un film su quel mondo ed avevamo parlato con Bernie Ecclestone per cercare di trovare un angolo per raccontarlo, ma senza successo. Non avevamo mai realizzato un documentario prima, e questo ci è sembrato il media migliore per raccontare il mondo della Formula Uno.

Quando i produttori hanno preso a bordo il regista Asif Kapadia, sapevano che stavano ingaggiando un filmmaker di talento. Regista dei film ‘The Warrior’, vincitore del premio BAFTA e del thriller ‘Far North’, Kapadia si è diplomato presso il Royal College of Art, ed ha un occhio molto particolare per la composizione.

“Il modo più banale di raccontare la storia di Senna sarebbe stato fare ‘Tre giorni ad Imola’, la gara in cui Senna perse la vita, e sarebbe stato un film coinvolgente, ma comunque molto banale”, spiega Pandey. “Raccontavi il venerdì, il sabato e la domenica ed utilizzato dei flashback per spiegare perché il personaggio si trovasse lì. Avresti aggiunto una serie di interviste ed avresti ottenuto indubbiamente un film interessante, ma che probabilmente avrebbe trascurato l’elemento più importante della sua personalità. Ed è proprio a questo punto che è arrivato Asif. Abbiamo parlato con un sacco di registi prima di lui. Tutti erano molto interessati, ma lui è quello che ha colto subito l’essenza del progetto”.

Kapadia, pur essendo un amante dello sport, non era un appassionato di Formula Uno e dimostrò di essere assolutamente spassionato nei confronti del soggetto a lui presentato dai produttori. “Prima di iniziare questo film non avevo mai letto un libro su Senna, ne avevo mai guardato una pagina web o letto un libro sulla Formula Uno”, racconta il regista. “Non ero mai stato a vedere una gara. Ed è tutto cominciato così. All’inizio del processo mi sentivo un emarginato. Quello che trovo emozionante è il percorso, apprendere tutto sul soggetto tramite le ricerche e le interviste. E poter offrire un punto di vista totalmente diverso.

“Ho capito subito che Senna era un pilota fuori dal comune, con questo lato spirituale del tutto speciale, una cosa assolutamente affascinante, e quindi si trattava di spogliare il film di tutto ciò che non era essenziale e fare in modo che anche chi non sapeva nulla della Formula Uno, o qualcuno che non avesse mai sentito parlare di Senna, potesse godersi il film, comprendendo il personaggio e lasciandosi commuovere dalla sua storia”. Sorride. “E’

basato interamente sul personaggio; abbiamo provato a fare un film sulle corse automobilistiche. Ho diretto un film con attori non professionisti”.

Kapadia mette in luce la rivalità tra Senna e Prost, e la sua lotta costante con le autorità delle gare. “In genere non mi interessano quelli che sono soltanto ‘i buoni’”, continua il regista. “In Senna c’è sempre qualcosa di leggermente oscuro, un qualcosa di lui che ho notato quando abbiamo cominciato a trascorrere più tempo facendo ricerche per il film; l’outsider che entrava nel giro. Nei miei film c’è sempre qualcosa sugli outsider e in questo caso si trattava dell’ ‘outsider del Brasile’. Nonostante non fosse un ragazzo povero, era entrato nel mondo degli europei, surclassando gli altri piloti e scavalcando un’amministrazione che sembrava voler favorire Prost”.

Nel 1988, Senna si unì al suo rivale francese alla McLaren; Prost era il campione mondiale regnante e tra i due iniziò una focosa competizione. “Se Senna crede di poter semplicemente entrare nella squadra di Prost e diventare un campione”, disse Keke Rosenberg all’epoca, dopo essere stato distrutto da Prost nel 1986, “lo aspetta una bella sorpresa.” Ma in realtà ad avere una bella sorpresa fu Prost. All’inizio della stagione del 1988, i commentatori anticiparono che sebbene Senna sarebbe stato ogni volta il pilota più veloce, Prost avrebbe vinto il titolo, e già dalle prime gare della stagione la loro predizione si dimostrò esatta. Ancora una volta a Monaco, tuttavia, a quattro anni dalla sua gara mozzafiato sotto la pioggia, Senna distanziò Prost in qualifica di un secondo e mezzo, i un margine enorme nella Formula Uno, ed alla conferenza stampa che seguì alla gara si aprì completamente davanti ai media di tutto il mondo.

“Improvvisamente, mi resi conto che non stavo più pilotando la mia vettura consciamente”, raccontò Senna all’epoca. “Ero in una dimensione diversa. Era come se mi trovassi in un tunnel... Avevo già superato di molto i miei limiti, ma riuscivo comunque a spingermi più in là”. Le sue parole spiegarono quanto considerasse pilotare la sua monoposto come un’esperienza al limite: per lui era un viaggio spirituale. E tuttavia era ancora fallibile e perse la gara di Monaco.

Alle soglie del Gran Premio del Giappone nel 1988, Prost e Senna si stavano ancora dando battaglia per il titolo e se Senna avesse vinto quella gara avrebbe vinto il campionato. Al verde, comunque, il motore di Senna andò in stallo e 13 vetture, compresa quella di Prost, se lo lasciarono alle spalle. Quando la sua macchina finalmente si mosse, Senna guidò come un invasato, sfrecciando sulla pista e compiendo una serie di audaci e meravigliose manovre finché solo Prost rimase avanti a lui. Senna lo incalzò, giro dopo giro, e mentre le

cateratte del cielo si aprivano di nuovo, lo sorpassò. Era il Campione del Mondo, ed aveva battuto Prost che era al volante di una McLaren realizzata appositamente per lui.

Nel corso della stagione successiva la competizione tra i due piloti si fece ancora più intensa. All'inizio della stagione del 1989 Senna appariva di ottimo umore e in gran forma, con la sua fidanzata superstar, Xuxa Menehgel, e sul circuito del Giappone, nella penultima gara della stagione, il pilota brasiliano doveva assolutamente vincere per puntare a mantenere il titolo di Campione del Mondo nel 1989. Senna, dalla pole position, osservava Prost accelerare, ma continuava a braccarlo, giro dopo giro. Se Prost avesse terminato la gara davanti a Senna, il francese si sarebbe aggiudicato il titolo. Senna individuò il punto esatto del circuito dove avrebbe potuto sorpassare Prost, una curva cieca a sinistra, ma il francese guidando la sua monoposto con grande strategia, impedì a Senna di agire. Poi, al 46° giro, Senna fece la sua mossa. Le due automobili infilarono la curva a 160 miglia orarie e Senna si spostò all'interno mentre entrambi rallentavano per entrare nella *chicane*. Ma poi, mentre strisciavano dietro l'angolo, Prost piegò su Senna mentre questo faceva la sua mossa, urtando la sua vettura e provocando l'uscita di pista di entrambi.

Senna alzò la mano disgustato. Prost uscì dalla sua monoposto sapendo di aver vinto il campionato. Senna, tuttavia, non si arrese. Esortò i commissari di gara giapponesi di poter spingere a mano la vettura nei box per sostituire l'alettone e, contro tutte le probabilità, allo sventolare della bandiera a quadri ripartì. Ma poi, solo alcuni momenti prima di prendere posto sul podio, Jean Marie Balestre, il direttore francese dell'organo dirigente della Formula Uno, dichiarò che c'era stato un fallo tecnico, togliendo a Senna la vittoria. Prost venne nuovamente dichiarato campione e Senna venne sospeso. Il brasiliano la considerò una terribile ingiustizia.

“La sua è una storia fantastica ed avevamo questa meravigliosa struttura in tre atti su cui lavorare”, spiega Kapadia. “C'erano l'ascesa, il successo, e poi tutte le avversità di quando raggiunge la vetta. C'erano il personaggio 'tragicomico', Balestre, il rivale di quattro campionati del mondo, Prost, e il lato intimo di Senna, la sua famiglia, le fidanzate, il suo rapporto col Brasile, e c'erano tensione, dramma e tragedia. Era tutto quello che serviva per realizzare un buon film, ed era tutto vero”.

Ma nella storia di Senna ci fu un'ulteriore svolta nella stagione del 1990. Sul circuito del Giappone, ci fu un ribaltamento di ruoli rispetto all'anno precedente. Bastava che Senna arrivasse davanti a Prost, e si sarebbe aggiudicato il titolo. Senna partiva in pole position, nonostante sapesse che il secondo posto nella griglia di partenza sarebbe stato migliore poiché si trovava nella parte più libera del tracciato. Lo comunicò ai suoi superiori e questi

furono d'accordo nel cambiargli di posto, e Senna si aggiudicò la pole position nei giri di qualificazione. Prima della gara, tuttavia, Senna si era convinto che Balestre avrebbe cambiato decisione e che lui si sarebbe ritrovato nella parte più antipatica del tracciato. Il pilota venne assecondato e, ad 11 secondi dalla partenza, al primo giro, Senna urtò la vettura di Prost a 150 miglia orarie, ed entrambi si ritrovarono fuori pista. Questa volta era Senna ad essersi assicurato il titolo.

“Se si trattasse di una sceneggiatura di finzione, questo si potrebbe considerare una gran bella trovata”, spiega sorridendo il regista. “Un anno Prost va a sbattere contro Senna nel punto più lento del tracciato, in modo tale che la sua vettura non subisca nemmeno danni. L'anno successivo è Senna che va a sbattere contro Prost in uno dei punti più veloci del tracciato dicendo, ‘Non mi interessa quello che succederà, lo faccio lo stesso’. E' molto interessante come le tue azioni riflettano veramente chi tu sia, e la personalità di Senna e di Prost sono rappresentate da questi due incidenti”.

Balestre era furioso ma non poteva punire Senna perché non c'erano prove del fatto che avesse causato l'incidente intenzionalmente. La comunità della Formula Uno, tuttavia, censurarono Senna, lamentandosi della sua manovra ad altissima velocità, e molti piloti dissero che il 'lato oscuro' di Senna era un vero riflesso della sua personalità. Prost sostenne persino che il fatto che la fede religiosa di Senna facesse di lui un pilota pericoloso. Era un attacco pungente che sminuiva la spiritualità di Senna, ma il brasiliano non si scompose.

“Ritengo che Senna fosse un insieme di sfumature di grigio”, spiega Pandey. “Non era tutto bianco. Quando urtò Prost off a 150 miglia orarie, Senna avrebbe potuto attendere fino alla fine del giro, e colpirlo nella stessa *chicane* dove Prost aveva urtato lui, ad una velocità inferiore e senza correre troppi rischi. Ma è proprio per questo che lo adoro: perché non è uno che agisce a sangue freddo. E' uno che agisce sempre in maniera passionale. Tutti hanno preso a calci un cassonetto o sbattuto una porta una volta nella vita. Beh, questo è il modo di sbattere le porte e prendere a calci i cassonetti in questo tipo di sport. Alcuni possono dire che il film non è imparziale, ma non è un film su 'Ayrton, Alain, Nigel e Nelson'. E' un film su Ayrton Senna”.

Infatti, con la sua straordinaria ascesa, i suoi successi come Campione del Mondo — è considerato uno dei migliori piloti di tutti i tempi al volante di una monoposto della Formula Uno — con la sua lotta contro Prost e Balestre, e la sua precoce scomparsa, la storia di Senna è una storia notevole. “Abbiamo lavorato sul personaggio, con la sua ascesa e poi la svolta, rappresentata dalla vittoria del campionato”, spiega Pandey, “e pensi che lì il film

sia finito, ma poi ti accorgi che c'è tutta la politica delle gare. E quindi tutto il secondo atto è su Senna che lotta contro le ingiustizie e le prevaricazioni; e qualsiasi risultato tu ottenga, sarà sempre molto significativo. E così è la vita".

Proprio mentre Senna raggiungeva il successo, la tecnologia delle macchine da corsa cambiò, e nel 1992 e 1993, il titolo mondiale andò alla scuderia Williams-Renault, con le vetture pilotate da Mansell e da Prost. Nel 1994, tuttavia, con Prost e Mansell che non gareggiavano più in Formula Uno, Senna passò alla Williams e quello sembrò essere uno dei campionati più facili di tutti i tempi. Ma sulla scena della Formula Uno era arrivato un giovane pilota di nome Michael Schumacher, alla guida di una Benetton che sembrava godere di un grande vantaggio.

"E poi c'è il terzo atto, che è cruciale, perché proprio quando Senna sembrava avercela fatta contro tutte le avversità, alla fine si scontra con una cosa con la quale non sa come combattere, ovvero il mondo moderno", spiega Pandey. "Era la sconfitta dell'uomo da parte delle macchine. C'è una vettura in gara che non è soggetta alle stesse limitazioni delle altre, imbroglia, e la cosa manda in bestia Senna. Lui sa che non può fare nulla e che si tratta di un'enorme ingiustizia. Ma non ne parla mai pubblicamente con la stampa, perché sa che da quel momento è condannato a perdere. Era un uomo molto assennato".

Conclude Gay-Rees: "Una delle cose migliori di questo film è la struttura. Non si poteva chiedere di meglio. Ascesa e caduta. Alla fine, è l'unico esito possibile".

LA VISIONE PER SENNA

Un aspetto particolare di questo documentario è il fatto che non ci sono facce di persone intervistate che raccontano. Le molte interviste fatte sono in *voice-over* su filmati di repertorio. Eric Fellner ricorda che Asif si era sempre opposto all'idea che il pubblico vedesse le persone intervistate che parlavano ed ha insistito molto in proposito.

"Credo che renda il documentario abbastanza unico perché è una cosa che non si è vista spesso. Sì, abbiamo dovuto aggiungere delle voci fuori campo, ma non ti buttano mai fuori dalla storia, e c'è comunque tantissimo Ayrton Senna", spiega sorridendo Fellner. "Ti sembra che sia Ayrton a raccontarti la storia dal principio alla fine e Asif ci teneva molto che questo fosse il risultato e io credo anche che aumenti la fiducia dello spettatore".

Spiega Kapadia: "Inizialmente, io e Manish abbiamo messo insieme un corto di appena dieci minuti servendoci perlopiù di filmati ricavati da *YouTube*, e già da allora ci siamo resi

conto che questo tipo di approccio averbbe funzionato. Sentivo che avremmo potuto realizzare un film magnifico, con una ultima parte molto potente, molto scioccante e commovente, e un finale tragico. E poi ci sono il suo percorso spirituale e la rivalità, un inizio, un centro e una fine. A cosa serviva mostrare i volti degli intervistati?

Le interviste con gli altri piloti — nonostante la sua rivalità con Senna, Prost ha portato la bara al funerale del pilota, dedicando generosamente ai filmmaker molto tempo— e con i commentatori sportivi, insieme ai racconti della sua famiglia, accompagnano i filmati di repertorio che sono stati selezionati con grande attenzione.

“Tutti quelli che abbiamo intervistato si sono dimostrati brillanti e simpatici ma quando riguardi il girato a risaltare continuamente sono la passione e la tensione di Senna”, continua Kapadia. “Non è stato facile convincere gli altri a rinunciare alle immagini delle persone intervistate, perché quello è il punto di partenza di così tanti film e documentari”, racconta ridendo. “Devo ammettere che, visto che nella realizzazione di questo film erano coinvolte molte persone veramente esperte, ho dovuto discutere parecchio, ma il mio istinto mi diceva sempre che sarebbe stato meglio lasciare che a parlare fossero le immagini. E più guardo il girato, più mi rendo conto che sono proprio le immagini a raccontarti la storia”.

Fellner racconta ridendo, “Ripetevo continuamente ad Asif, ‘When We Were Kings, When We Were Kings’”. E’ il famoso documentario del 1996 che racconta la storia dell’incontro di boxe *Rumble in the Jungle*, tra Ali e Foreman, che inizia con una fantastica performance di Norman Mahler, che serve a far entrare nella storia chi non sa molto della boxe. Fellner voleva fare qualcosa di simile con SENNA. “Ma Asif non ha ceduto, e io ritengo che avesse ragione. I filmati di repertorio sono fantastici, e lo è anche il modo in cui sono organizzati nel film”.

Dopo tre settimane di incontri con la famiglia di Senna, Manish Pandey e James Gay-Rees si incontrarono con il Direttore Esecutivo della Formula Uno Management, Bernie Ecclestone. Già dal principio, quando i realizzatori avevano pensato di intramezzare il girato con interviste a varie persone, avrebbero comunque avuto bisogno di accedere all’archivio della Formula Uno a Biggin Hill, cosa che richiedeva l’aiuto di Bernie Ecclestone. Ecclestone è proprietario di tutte le immagini girate ad un meeting di Formula Uno durante il periodo in cui si svolge la storia del film.

“In occasione del nostro primo incontro con Bernie Ecclestone, nel suo ufficio, lui entrò e non si sedette nemmeno”, ricorda Pandey. “Il suo avvocato ci tartassò per i primi quaranta minuti, e poi lui rimase in piedi per i 17 minuti del nostro incontro, dicendoci che pensava

che il progetto fosse interessante, poi ci strinse la mano e capimmo che avevamo un accordo. Poi vennero i pezzi di carta, e per quelli ci vollero ben 18 mesi. Ma avevamo un accordo. Bernie si limitò a ghignare e a dire, 'dateci tutto quello che potete e noi vedremo cosa potremo fare''.

L'accesso dei filmmaker all'archivio della Formula Uno non aveva precedenti. "Grazie ad Ecclestone, ottenemmo un accesso illimitato a tutto il materiale", spiega Fellner. E allora ebbe inizio il certosino lavoro di guardare pazientemente tutto il materiale. "Ci eravamo prefissi di guardare tutto il materiale originale e di continuare a cercare, a cercare, proseguire nelle nostre ricerche e setacciare tutto il materiale disponibile", spiega Kapadia, "e visto che non conoscevo la storia così bene e pertanto osservavo i filmati con un occhio vergine, da estraneo alla materia, continuavo a ripetere, 'beh questo è assolutamente interessante nonostante nei libri non ci sia, e anche, 'Questo invece è in tutti i libri, e in realtà non è poi così interessante".

Con una tale quantità di materiale di repertorio a loro disposizione, i realizzatori potevano permettersi di essere molto selettivi. Kapadia cita un famoso giro a Donington Park durante il Gran Premio d'Europa del 1993. "E' pazzesco quando lo guardi pilotare e vincere in una vettura dalle prestazioni così inferiori alle altre", spiega, "ma il cielo è grigio, piove a dirotto e lì non c'è nessuno. Anche le riprese sono terribili, anche se vanno a 190 miglia all'ora, sembra tutto così lento, così ho deciso di non farne una sequenza chiave del film. Visivamente non era abbastanza buona".

Tuttavia ci sono altri momenti, girati fuori dal tracciato, che sono assolutamente avvincenti, compreso i filmati dei briefing dei piloti, ed un avvenimento del tutto singolare coinvolgente Senna e Balestre. "Per me, con questi briefing dei piloti era un po' come avere una scena con un dialogo alla Ken Loach nel bel mezzo di un film di azione, dove la gente in una stanza discute di qualcosa di assolutamente complesso e tu riesci a seguirli. Era assolutamente reale ed è stata proprio quella la conclusione, cioè che qualsiasi cosa accadesse, doveva apparire reale".

"Parte del repertorio che abbiamo utilizzato lo abbiamo preso da *YouTube*, abbiamo dei filmati in Super 8 ed altri in 35mm. E il nostro film spazia tra questi due formati. L'ho sempre considerato un mosaico che stavamo creando tutti insieme. Se lo guardi da vicino è tutt'altro che nitido, il nostro film non avrà mai un aspetto tecnicamente perfetto. Ma se non stai lì a cavillare lo troverai bello come un'opera architettonica di Gaudi. L'ho sempre pensato come un film di finzione, ma con azione vera, e persone vere. I documentari sono costruiti, da sempre nel realizzarli si utilizzano delle tecniche di finzione. I film, dal canto

loro, cercano di sembrare reali. Io desideravo trovare una dimensione nuova, o un nuovo genere che si trovasse a metà tra il documentario e il film”.

Andando avanti cronologicamente nel film, il repertorio televisivo delle gare diventa notevolmente più complesso e sofisticato. Negli anni Ottanta, i governi occidentali imposero delle leggi più restrittive nei confronti della pubblicità del tabacco e la Formula Uno ottenne una straordinaria iniezione di contante, quando le industrie manifatturiere del tabacco pagarono miliardi per sponsorizzare le vetture delle principali scuderie. Di conseguenza aumentarono le macchine da presa utilizzate e migliorarono le tecniche di ripresa.

Spiega Fellner, “Visto che le gare fondamentali erano state trasmesse in TV, quello che cercavamo di fare era trovare delle inquadrature non viste. Suona un po’ folle, ma abbiamo sempre cercato di trovare un’inquadratura che non fosse stata già trasmessa. E poi c’erano tutte quelle riprese nel garage con Senna, e le straordinarie sequenze delle conferenze stampa del pilota che nessuno aveva mai visto. Fantastico.”

“Quando si arriva ad Imola alla fine del film”, spiega Kapadia, “Senna ha almeno 40 macchine da presa su di lui qualsiasi cosa faccia, e quindi è stato proprio come montare un fil di finzione. Potevamo letteralmente utilizzare una ripresa centrale, un controcampo, un profilo in due riprese e addirittura una ripresa dall’elicottero, se volevamo”.

Ripensando al loro raro materiale d’archivio, sia Fellner che Gay-Rees ricordano un momento in cui Senna è nel garage ad Imola, nel fine settimana del suo incidente mortale. “E’ incredibile”, afferma Fellner, “nel garage lo hanno ripreso da molte angolature diverse ed abbiamo potuto tagliare, in tempo reale, da un angolatura all’altra. Sono pochi i documentari dove trovi immagini simili, cosa che permette agli spettatori di credere di stare vedendo un film perché gli eventi si susseguono in maniera filmica”, aggiunge Gay-Rees. “Il repertorio che ritengo più straordinario è quello in cui lui è nel garage, l’ultimo week-end, mentre lui sta andando sempre più fuori di testa per colpa di quello che sta accadendo. E’ veramente sensazionale”.

Oltre alle immagini di repertorio concesse dall’archivio della Formula Uno, i realizzatori hanno potuto utilizzare anche molto materiale girato dalla televisione brasiliana. “Hanno seguito ogni sua mossa fin dal principio, e lui sapeva di dover ottenere il successo per la sua stampa”, afferma Kapadia, che ha utilizzato anche dei filmati amatoriali concessi dalla famiglia e materiale girato da varie televisioni del Brasile.

“E’ una cosa che ci ha permesso di realizzare il film come desideravamo”, conclude il regista. “Sono pochi quelli che nel mondo posseggono un talento eccezionale, ma oltre a ciò, ovunque Senna andasse, qualcuno lo filmava. In Giappone era un vero mito, e i giapponesi amano le videocamere, così c’era sempre qualcuno con l’obiettivo puntato su di lui. E poi con la società Formula Uno, siamo stati fortunati a trovare i filmati girati da questi straordinari operatori francesi— la maggior parte dei filmati di ottima qualità sono quelli che hanno girato loro — ed avevano veramente molto occhio”.

Lo spettro di Imola, naturalmente, incombe sull’ultima parte del film, e le interviste e i filmati relativi alla storia della tragica dipartita di Senna sono molto toccanti. Come si vede nel film, Senna stava diventando sempre più preoccupato riguardo alla sicurezza e il suo presentimento è palpabile. “Sfortunatamente, c’erano tantissimi filmati eccellenti che non abbiamo potuto utilizzare nel film”, spiega Gay-Rees. “Per esempio, ce n’è uno in cui Senna è su una curva ad Imola un mese prima di morire, in occasione delle prove, e dice, ‘Qualcuno quest’anno morirà su questa curva’. Ma il fatto è che alla gente comunque piacciono le tragedia, nelle giuste circostanze”.

La storia di Senna è un’innegabile tragedia, ma la sua passione era tale, come lo erano la sua tenacia e la sicurezza di se, che il dramma è circondato di luce. “Era una vera superstar”, conclude Kapadia, “ed era così intelligente da accorgersene prima di molti altri sportivi. Aveva un suo logo, un tema musicale, e persino un grattacielo. Era un uomo interessante e tranquillo che sapeva come mantenere un’immagine da star ed utilizzarla con coscienza. Solo di recente Federer e Ronaldo sono diventati dei marchi. Senna lo aveva già fatto negli anni Ottanta. Era un uomo sensazionale e la sua storia è veramente avvincente”.

I REALIZZATORI

ASIF KAPADIA - Regista

Il vincitore del premio BAFTA Asif Kapadia è noto in tutto il mondo per i suoi film così visivamente straordinari. Kapadia è particolarmente interessato ad esplorare le vite degli ‘outsiders’, personaggi che vivono ai margini, in circostanze o in ambienti estremi, inarrestabili e quasi sospesi nel tempo. I suoi film sono stati pluripremiati e distribuiti a livello internazionale, e sono la prova di quanto versatile ed espressivo possa essere il cinema britannico.

Nato ad Hackney, un quartiere di Londra nel 1972, Kapadia ha studiato cinema presso il

Royal College of Art dove si fece notare con il cortometraggio *The Sheep Thief* (1997) che raccontava la storia di un brillante ragazzo di strada e della famiglia che lo prende in affido. Il cortometraggio è stato realizzato con attori non professionisti nel Rajasthan, in India. Il film ha ottenuto moltissimi riconoscimenti compreso il Secondo Premio al festival di Cannes del 1998 (Cinefondation), il gran premio dello European Short Film Festival di Brest nel 1997, e il Premio per la Migliore Regia del Poitiers Film Festival del 1997.

Lo stile fortemente visivo di Kapadia viene confermato nel lungometraggio *The Warrior*, girato nei deserti del Rajasthan e sulle cime innevate dell'Himalaya. *The Warrior* è stato definito dalla stampa inglese 'epico' e 'stupendo', ed ha ricevuto due premi BAFTA come Miglior Film dell'Anno ed il premio Carl Foreman per gli Straordinari Risultati Ottenuti da un Regista con il suo Primo Film.

Far North (2004) è stato presentato alla Mostra Internazionale del Cinema di Venezia, è basato su un racconto di Sara Maitland. Kapadia ha utilizzato il brutale paesaggio epico dell'Artico per dimostrare come la solitudine e la disperazione possano portare una donna a fare del male alla persona che ama di più.

JAMES GAY-REES - Produttore

Dopo essersi laureato in Scienze Economiche presso la Southampton University, James ha lavorato per un periodo presso lo studio commercialista Arthur Andersen. Si è poi trasferito a New York dove ha convinto il Presidente della Miramax Harvey Weinstein ad assumerlo in una posizione estremamente bassa. Dopo un anno di lavoro presso la Miramax, James è passato alla Orbit Productions nel lotto della Paramount la Los Angeles, in veste di Direttore del Settore Sviluppo.

James ha poi lasciato la Orbit per lavorare dare inizio alla sua carriera di produttore. Ha lavorato come Mel Smith e George Lucas alla realizzazione di *Benvenuti a Radioland*, e come line-producer, a quella di *Uno scrittore particolare*, con Kelsey Grammer.

James ha fondato la Midfield Films nel 1998, realizzando film con la Working Title e con la Icon. E' recentemente stato il Produttore Esecutivo *Exit Through The Giftshop*, diretto dall'artista di strada Banksy.

James vive a Londra con la sua partner e le sue due figlie.

TIM BEVAN AND ERIC FELLNER - Produttori

La Working Title Films, presieduta da **TIM BEVAN** ed **ERIC FELLNER** (Produttori) dal 1992, è una delle case di produzione più conosciute nel mondo. **DEBRA HAYWARD** (Produttore Esecutivo) è a capo della sezione film ed è responsabile per le scelte creative della società, insieme alla sua controparte statunitense, **LIZA CHASIN** (Produttore Esecutivo).

Fondata nel 1983, la Working Title ha realizzato oltre 90 film che hanno incassato più di 4 miliardi e mezzo di dollari a livello mondiale. I suoi film hanno vinto sei Premi Oscar e 26 premi BAFTA. Bevan e Fellner hanno ricevuto il Michael Balcon Award per lo Straordinario Contributo Britannico al Cinema Mondiale in occasione degli Orange British Academy Film Awards, e sono stati entrambi insigniti del titolo di Comandanti dell'Ordine dell'Impero Britannico.

Tra i molti successi in vari campi registrati dalla Working Title ricordiamo:

- Sette film di Joel ed Ethan Coen: *Burn After Reading*; *Fargo*; *Mr. Hoopla Hoop*; *Il Grande Lebowski*; *Fratello, dove sei?*; *L'uomo che non c'era*; ed *A Serious Man*
- Sei collaborazioni con lo sceneggiatore Richard Curtis: *Quattro Matrimoni e un Funerale*, *Il diario di Bridget Jones*, *Che pasticcio*, *Bridget Jones* e *Notting Hill*, oltre a *Love Actually* e a *Rock Boat*, entrambi anche diretti da Curtis
- *Mr. Bean*, diretto da Mel Smith; *Mr. Bean's Holiday*, diretto da Steve Bendelack; e *Johnny English*, diretto da Peter Howitt, tutti con Rowan Atkinson.
- *Orgoglio e pregiudizio*, *Espiazione-Atonement* e *Il solista* diretti da Joe Wright
- *United 93* e *Green Zone* diretti da Paul Greengrass
- *Hot Fuzz* e *L'alba dei morti dementi*, diretti da Edgar Wright
- *About a Boy- Un ragazzo*, diretto da Paul Weitz e Chris Weitz
- *Definitely, Maybe*, diretto da Adam Brooks
- *L'Interprete*, diretto da Sydney Pollack
- *Dead Man Walking- Condannato a morte*, diretto da Tim Robbins
- *Elizabeth* ed *Elizabeth The Golden Age*, diretti da Shekhar Kapur
- *Frost/Nixon*, diretto da Ron Howard
- *Tata Matilda*, diretto da Kirk Jones e *Tata Matilda e il Grande Botto*, diretto da Susanna White
- *Billy Elliot*, diretto da Stephen Daldry. Il successo del film è poi continuato in teatro con il musical *Billy Elliot the Musical*, diretto da Stephen Daldry, libretto e testi di Lee Hall e musiche di Elton John. La produzione sta riscuotendo ancora un enorme successo sulle scene londinesi, a Chicago e a Broadway, aggiudicandosi 10 Tony Awards nel 2009,

compresi quelli per il Miglior Musical e per la Migliore Regia. Lo show è andato in scena anche a Sydney, a Melbourne, a Seoul, nella Corea del Sud, ed ha girato gli Stati Uniti.

Le prossime produzioni della Working Title saranno *Paul*, che vedrà riuniti Simon Pegg e Nick Frost in un road movie diretto da Greg Mottola. In produzione sono anche *Johnny English Reborn* diretto da Oliver Parker e con Rowan Atkinson; *Everybody Loves Whales*, con Drew Barrymore e John Krasinski, diretto da Ken Kwapis; e *Tinker, Tailor, Soldier, Spy*, diretto da Tomas Alfredson e interpretato da Gary Goldman.

MANISH PANDEY – Sceneggiatore e Produttore Esecutivo

Manish è nato a Simla, India, e si è trasferito a Londra con la famiglia all'età di quattro anni.

Ha studiato medicina a Cambridge ed ha conseguito una specializzazione in Ortopedia. Ma la sua passione per il cinema lo ha poi portato ad intraprendere la carriera di sceneggiatore.

Tra i molti progetti in corso ci sono numerose sceneggiature commissionategli dalla Working Title Films. Grande appassionato di Formula Uno, e ammiratore di Ayrton Senna, SENNA è stato per lui un progetto ideale.

KEVIN MACDONALD –Produttore Esecutivo

Il primo film di Kevin Macdonald, *Un giorno a settembre*, ha vinto l'Oscar per il Miglior Documentario nel 2000. Il suo secondo film, *La morte sospesa -Touching The Void*, è stato presentato in prima mondiale al Festival di Telluride nel 2003. Tra i molti premi ottenuti con questo secondo lavoro primeggiano un BAFTA come Miglior Film Inglese e quello dell'Evening Standard nella stessa categoria, ed è stato il documentario inglese che ha incassato di più al box office nell'intera storia del cinema Britannico. Il primo film di finzione diretto da Kevin, *L'ultimo re di Scozia*, interpretato da Forest Whitaker, è stato a sua volta presentato al festival di Telluride ed è uscito nel 2006 sia negli Stati Uniti che nel regno Unito. Tra i premi ottenuti dal film primeggiano un BAFTA come Miglior Film Inglese (Alexander Korda Award) ed uno per la Migliore Sceneggiatura Non Originale. Forest Whitaker ha vinto un premio oscar e un premio BAFTA per il suo ritratto di Idi Amin. Kevin ha co-montato *The Faber Book Documentary* (1997), e scritto *Emeric Pressburger: The Life and Death of A Screenwriter* (1994, vincitore del premio "BFI film book of the year" e candidato al premio NCR). I suoi articoli sono stati pubblicati su prestigiosi giornali come the Guardian, the Observer e the Telegraph. Nel 2008 ha diretto *State of Play*, con Russell Crowe ed è al momento impegnato nella post-produzione di *The Eagle*, un adattamento di

Jeremy Brock dell'omonimo romanzo di Rosemary Sutcliffe interpretato da Channing Tatum, Jamie Bell e da Mark Strong.

ANTONIO PINTO – Compositore

Antonio Pinto è stato candidato al Golden Globe nel 2009 per la migliore canzone originale "Despedida" che ha scritto insieme a Shakira per il film *L'amore al tempo del colera*, diretto da Mike Newell. Inoltre, Antonio ha composto le musiche per *Perfect Stranger* e *Lord of War*, diretti da Andrew Niccol.

In precedenza Antonio era stato molto apprezzato per la sue splendide musiche per il film indipendente di grande successo *City of God (2003)*; tra gli altri film per i quali ha composto le musiche per oltre dieci anni ricordiamo *Central Station (1998)*, *Behind the Sun (2002)*, e *Midnight (2000)*. Ha collaborato con registi di grosso calibro come Fernando Meirelles, Walter Salles, Sergio Machado, Heitor Dhalia, ed anche con il regista ecuadoregno emergente Sebastian Cordero per il film *Cronicas*, con John Leguizamo, prodotto da Alfonso Cuaron e Jorge Vergara.

Il dono di Antonio Pinto è l'aver compreso che la musica è qualcosa che ci circonda continuamente. Riesce a captare e a trasformare in composizioni lo spirito che aleggia nelle strade e ciò che fa battere il cuore dei personaggi che popolano le storie sul grande schermo. E per tutti coloro che non siano riusciti a cogliere ciò che la sua musica vuole comunicare, le sue composizioni creano comunque delle realtà diverse. Il suo senso della storia è guidato dalla musica e riesce a comunicare la più complessa delle emozioni con una sola nota prolungata, oltre a dimostrarsi tranquillamente a suo agio con melodie dance e techno samba, con un'energia senza fine che sostiene continuamente la narrativa. Aggiunge fluidità e logica alla visione del film. Riesce a descrivere ogni tipo di umore e conosce almeno mille modi diversi per rappresentare la passione umana. Riesce a dare un senso alle scene che vengono attaccate insieme nonostante il tono opposto; e vanta una tale precisione nel descrivere che finisce con l'orchestrare i sentimenti del pubblico proprio come fa con le diverse musiche.

Il genere che gli è più congeniale è la musica di strada brasiliana orchestrata, ma possiede una grande inventiva e trae spunto da moltissimi stili diversi come il jazz, il funk e il rock. Ha dimostrato di possedere la stessa immaginativa e originalità nella scelta degli strumenti.

I CONTRIBUTI

Le persone che seguono hanno contribuito alla realizzazione del documentario e le loro interviste audio sono state usate nel film.

Reginaldo Leme

Giornalista della Formula Uno per la TV Globo in Brasile, che si è occupato di sport per 30 anni

Richard Williams

Corrispondente sportivo capo del quotidiano The Guardian

John Bisignano

Ex-giornalista della Formula Uno per la rete televisiva americana ESPN, si è occupato di gare automobilistiche e motociclistiche per oltre 25 anni

Pierre van Vliet

Ex-giornalista della Formula Uno per la rete televisiva francese TFormula Uno, adesso lavora come giornalista/redattore indipendente in Belgio, e si occupa di sport da oltre 30 anni

Alain Prost

Quattro volte Campione del Mondo di Formula Uno (1985, 86, 89, 93)

Ron Dennis

Direttore Esecutivo della McLaren Group

Frank Williams

Fondatore ed ex-Direttore Esecutivo della Williams Grand Prix Engineering

Neyde Senna

Madre di Ayrton Senna

Viviane Senna

Sorella di Ayrton Senna

Professor Sid Watkins

Consulente di neurochirurgia in pensione presso il London Hospital ed ex- medico della Formula Uno