



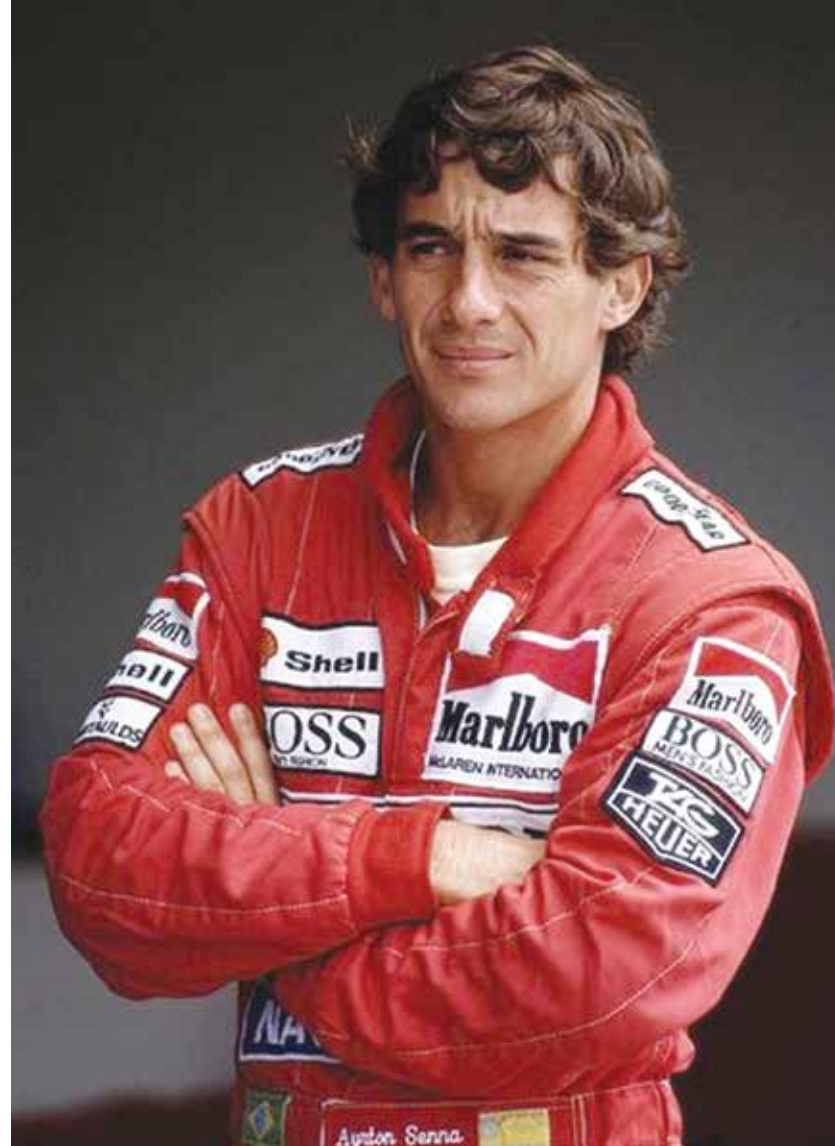
YAŞAMIN EN BÜYÜK PARADİGMASI BİZE VERİLMİŞ BİR ÖDÜL OLMASINDAN KAYNAKLANIR; VE ASLINDA YAŞAM, ONU BİR BÜTÜN OLARAK YAŞAMA SANATIDIR. NIETZSCHE'NİN DEDİĞİ GİBİ; "BİZLER, KENDİ YAŞAMIMIZIN ŞAİRLERİ OLMAK İSTERİZ HEP. BUNUN İÇİNSE TEK BİR ŞEY GEREKLİDİR. KİŞİLİKLERİMİZE BİR BİÇİM VERMEK! BU BÜYÜK VE AZ GÖRÜLEN BİR SANATTIR. AMA İMKANSIZ DEĞİLDİR. TARİHE, EŞİZ KİŞİLİKLERİYLE KALICI İZLER BIRAKAN BİRÇOK ŞAHSİYET BUNU BAŞARMIŞTIR. DÜNYANIN GELMİŞ GEÇMİŞ EN BÜYÜK FORMULAI PİLOTLARINDAN AYRTON SENNA GİBİ... BU HİKAYE BİR SPOR EFSANESİNİN; 'ONUN HİKAYESİ'DİR.

SELİN SÖCÜTLÜGİL

Centilmen bir pratagonist; AYRTON SENNA...

Brezilya ormanlarının kuş sesleri ni kucaklayan Sao Paulo'sunda, 1960'ın bir bahar sabahı bölgenin en büyük toprak sahiplerinden Da Silva ailesi yeni doğan erkek evlatlarının kısa sürede dünya yarış pistlerini altüst edecek bir efsane olacağını bilmiyorlardı. Değerli mirasının idarecisi olarak gördüğü oğlunun küçük yaşında başlayan otomobil tutkusu ise babasını ona destek olma konusunda hiç endişelendirmemişti. Küçük Ayrton bir solak zekasına sahipti ve daha dört yaşında 'kart aracı' sürmeye başladı. İlk kart yarışına ise onüç yaşında katıldı. Onun yarış tutkusunun tek bir kaynağı vardı; yine kendisi gibi bir Sao Paulolu olan ve Brezilya'ya ilk Formula 1 dünya birinciliğini getiren Emerson Fittipaldi... Ayrton her gece yatağına yatmadan inciline sarılıp onun gibi olabilmek için tanrısından yardım istiyordu. Sonunda babası; Fittipaldi'ye on sene önce kart birinciliklerini kazandırmış motor bakımcısı Tch'e'yi oğlunun kart motorları için tuttu. Ayrton 1973'te kazandığı ilk kart yarışından hemen sonra hem yaz hem de kış yarışlarında "Yıldızlar Birinciliği"ni elde etti. Onun bu genç yaşta rakip tanımaz başarısının en büyük sırrı ise, her okul çıkışında yılmadan aralıksız Tch'e'nin araba atelyesine koşarak; ondan teknik olarak öğrenebileceği bütün bilgileri almıştı. Çünkü iyi bir yarış pilotu olmak bütünüyle bu teknik bilgilerin, cesaret ve öngörü ile birleşmesinden meydana gelirdi. Ayrton'un kart pistlerindeki başarıları artarak sürdü, Brezilya Kart birinciliği,

1976 da Sao Paulo Büyükler birinciliği ve 100cc'lik kartıyla Büyük Yarış'ı yine o kazanmıştı. Kendi coğrafyasının ışığını yansıtan, renginin uğruna inandığı ve daha sonra hep kullandığı 'sarı kask'ını da ilk defa bu yarışta taşımıştı başında. Genç yaşında kişiliğine kattığı azim, adanmışlık ve kararlı çalışma temposu, korkusuz ruhuyla birleşerek haklı zaferleri getirmişti Delikanlı Senna'ya... 17 yaşında elde ettiği Güney Amerika kart birinciliği bunlardan ancak biriydi. La Mans'ta gerçekleşecek dünya yarışları için Avrupa'nın en iyi kart yapımcılarından Parilla kardeşlerle çalışmaya başladı. Avrupa da San Marino Kart Büyük Ödülü'nü kazanmadan önce 1980 ve 1981 Brezilya birinciliklerini kazandı. Fakat onu içten içe rahatsız eden en önemli konu; dünya kart yarışlarında bir türlü kupa alamamasıydı. Yarışların çoğunda ikinci geliyordu. İlkini bitiren, birinci kaybedendir' onun için. Kaybetmek! Evet kaybetmek; onun yaşamında yeri olmayan kendine yediremediği bir olguydu, ama bu eksiklik onun dünya Formula pistlerinde bırakacağı izlerle büyük motivasyon olacaktı. Savaşmalıydı Senna, "Eğer savaşmıyorsak baştan kaybetmiş demektir" inancına tutundu. İşletme eğitimini yanında bırakarak profesyonel bir "otomobil yarışçısı" olmak için kendini tutkuyla adanmış mesleğine verdi. İngiltere'ye gitti ve kendine bir sponsor buldu. Van Diemen takımına girerek ilk olarak Formula 3000 katılımcısı oldu. Ve beklenen gerçekleşti; Senna Formula 3000 birincisi oldu. Üç yıl son-



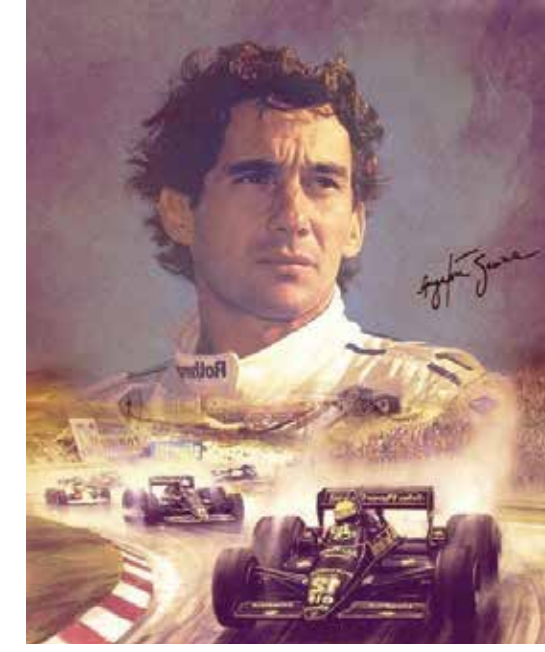
ra, 1984'te Toleman-Hart Takımıyla ilk kez F1 ile tanışan genç pilot için artık bir rüyanın gerçeğe dönüşmesine çok az kalmıştı. Sağanak yağışlı Monaco Grand-Prix sinde McLaren adına yarışan Efsane Alan Proust'un

ardından ustaca ikinci gelmesi, fenomen bir yeteneğin spor arenasının zirvesinde firtınalar estireceği haberini veriyordu yarış dünyasına. 1985'te Toleman-Hart tan ayrılarak üç yıl kalacağı Lotus takımına geçti. O dönem

yarışlarında yakın çevresine dile getirdiği bir söz Senna'nın istediğine ulaşacağına inançlı bir kanıtıydı; "Yarış herkes için çok zor şartlarda geçer hep; ama zorluk benim hırslımı; hırslım da azmimi tetikliyor. Bugün bizim çocuklara yarışmayı öğrettim; bir sonraki yarışta da uçmayı öğreteceğim". Evet; Uçmak!... Genç Pilotu F1 arenasının edebi zenitine taşıyacak olan sihirli kelimeydi.

Senna; üç sezon kaldığı Lotus'ten sonra; sonunda McLaren takımındaydı. Artık iki eşiz rakiple, dünyanın en zorlu yarış pistlerinin; bir filmin canlı arenasına dönüşeceği yıllar gelmişti. Ayrton Senna'nın; Fransızların devleşmiş Pilotu Alan Proust'la kıyasıya savaşları pratagonistleri, pistlerde birbirinin kıyasıya hükümdarı olurken, özel yaşamlarında giderek vazgeçilmez gerçek dostlara dönüştüler. Senna; 1988, '90 ve '91 yıllarında Formula1 şampiyonluğunu aldı. Fakat bunlardan 1991'de Sao Paulo'da, kendi topraklarında gerçekleşen Brezilya Grand Prix'sinde çıkardığı mutlu yarış Formula tarihinin en konuşulan, en unutulmaz sezonlarından olacaktı. Alan Proust, Gerhard Berger, Nelson Piquet, Jean Alesi ve Ricardo Patrese'nin arasından sıyrılarak iki yarışta elde ettiği iki galibiyetle kendi deyimiyle 'uçarak'! McLaren-Honda'ya yeni bir takıma; Williams'a transfer olurken kendisine o zamanlarda rakip gösterilmeye başlanan "çaylak" lakaplı Michael Schumacher'de Benetton takımına geçmişti. İşin ilginç tarafı da o sezonun ilk iki etabını Schumacher almış, Senna daha finish'i bile görememişti. McLaren ile altı senelik bir birliktelikten sonra Williams ekibine geçiş Senna için bir adaptasyon gerektiren bir süreçti. Aynı zamanda Williams'ın yeni F1A kurallarına uyum aşaması sürüyordu. Ayrıca basit bir süspansiyona dönüş; bilgisayar kontrollü aktif kontrolden geleneksel pasif kontrole geçiş gibi konularda da sıkıntı çekiliyordu. Üzerine Williams'ın şef tasarımcı Adrian Newey'e tasarlatıldığı ve aerodinamik verimliliğini arttırmak için otomobilin diğer bölgelerinden ödün verilen yeni FW16 henüz kelime-i tabiriyle emekliyordu. Ne Senna ne de diğer takım arkadaşları bu arabada arzu ettikleri hıza erişememişlerdi. Hatta Senna sezon öncesi kendi arabasına planladığı modifikasyonların yapılmasını bile istemişti. Tüm bu yeniliklerin olgunlaşma süreci 94 Grand Prix'sini yakalayabilecek mi sorusu zihinleri kurcalarken, klasikleşmiş bir bilgi tüm sporları Senna'ya çevirtmişti.

Formula1 yarışlarında geleneksel olarak San Marino Grand Prix'sini kazanan pilot sezon sonunu şampiyon olarak kapatıyordu. Bu da gizli bir baskı oluşturarak



en çok o sene yarış birincilikle bitiren Senna üzerinde yoğunlaşıyordu. Herşeye rağmen 'Büyük Pilot' yarışını en iyi derecede çıkararak Proust'un 4 şampiyonluk skorunu yakalamak hedefindeydi. Artık Proust yoktu ve geçen sene pistlere veda ederek Arenay'ı Senna'ya ve yeni parlamakta olan Schumacher'e bırakmıştı. O sene Williams takımından Senna'nın takım arkadaşı Damon Hill'in deyimiyle; Proust'un pistlere vedası Senna üzerinde bir boşluk ve demotivasyon yaratmıştı. Çünkü ona göre mükemmel bir rakip bir yarışta; her şey demektir. Hatta "İyi bir rakibiniz yoksa o yarışta eksiksizdir; Benim bir tane var; Proust!" demişti bir röportajında. Sonunda sezonun final yarışları San Marino pistlerinde başladı. 1994 Formula1 ini diğerlerinden oldukça farklı kılacak çok acı ve talihsiz olaylar zinciri de beraberinde hareket ediyordu. Malesef ilk iki gün üst üste meydana gelen kazalarda önce Rubens viraj barajında feci bir spin atarak ağır yaralandı ardından ertesi gün çocuk daha vahim bir kazayla Avusturyalı Pilot Ratzemberger Villeneuve barajında beton duvara çakılarak yaşamını kaybetti. Senna, kaza sonrası hemen kaza alanına gitmiş ve o gün gerçekleşen toplantıda güvenlik aracıyla ilgili görüşlerini yüksek sesle dile getirmişti. Yanlış ve tehlikeli durumlara yol açan bir fizik hatası daha vardı; Formula1 araba lastiklerinin ısı çok kritik bir özelliğe sahipti. Lastikler ancak çok ısındığında yola tutunuyordu. Lastik basıncı da ısıya ve lastiğin yapısına göre değişiklik gösteriyordu. Korkusuzca ve seffâflıkla dile gelmesi onu diğerlerinden ayıran bir başka özelliğiydi. Onun olayları sahiplenerek değiştirmek istemesi, bir mesih gibi tutkuyla orada olma arzusu... Maskülen bir karizmanın en centilmen örneklerindendi Senna ve F1'i kendi kutsal aidiyet alanı gibi görüyordu.

1 Mayıs 1994 pazar günü San Marino yerel zamanıyla saatler tam 14.59'i gösterirken Imola Pisti'nin Grid'indeki manzara şöyleydi; Pole pozisyonunda Williams Pilotu Ayrton Senna, ikinci sırada Benetton adına yarışan Michael Schumacher; üçüncü Gerhard Berger ve dördüncü ise yine bir Williams pilotu Damon Hill. Tribünde heyecanlı bekleyen seyirci izdihamı; padokta hummalı bir telaş ve güneşli bahar sabahının sıcak enerjisi tüm talihsizliklere rağmen sanki umut dolu bir işaret simgelemektedir o saatlerde. Starttan saniyeler önce tüm kalbiyle yapacağı umut dolu o dua için gözlerini kapatarak ellerini kavuşturdu Senna. Bugün yine kazanmak; pistlerde uçarak yarış almak ve Proust'un rekoruna ulaşmış dördüncü F1 kupasını havaya kaldırmak istiyordu... Fakat o dua, son duası oldu. Dakikalar sonra dünya-

nın bu centilmen yarış pilotu, en önde gittiği sırada, Tamburello virajında ön lastiklerinin bir anda denge kaybıyla duvara çakıldı. Arabanın süspansiyon çubuğu Ayrton'un kaskını delip kafasına girmişti. Senna saatler sonra ardında bıraktığı tüm tutkularıyla yaşama veda etti. Ölümüyle Brezilya'da Milli yas ilan edildi. Geniş çevrelerin insani bir ilah gibi kabul ettiği efsane pilot, devlet töreni ile gömüldü ve aynı sene dünya kupasını havalandıran Brezilya futbol takımı aldıkları kupayı onun anısına adadı. Kaza sonrası, Formula 1 de bir daha ölüme sebebiyet vermeyecek oldukça köklü değişiklikler yapıldı. Senna yarışta yaşamını yitiren son pilot olmuş, ondan sonra gelenlerin bir anlamda yaşamını kurtarmıştı. Kazadan iki ay önce verdiği bir röportajda şöyle diyordu Senna: "Hep iyi bir hayatım oldu, ama tüm başarılarımı kararlılığım ve adanmışlığım sayesinde kazandım. Sadece yarışları değil; hayatı kazanmak için! Rakiplerimle yaptığım mücadele benim kanımda var olandır. Bu birgün hayatıma mal olacaksa eğer tek dileğim her şeyin bir anda ve hemen olmasıdır."

34 yıllık kısa hayatını kendi inançlarıyla bir bütünlük içinde tüm cesaret ve azmiyle yaşamış; Nietzsche'nin dediği gibi zoru değiştirerek kendi yaşamının o mükemmel şairi olmuştu. Yaşamın en büyük paradigması bize verilmiş bir ödül olmasıdır. Ve bazı hikayelerde bu ödülün en anlamlı coşkuları yaşar. Büyük bir efsanenin; O'nun hikayesi'nde yaşadığı gibi...

