



TOKYO - Dopo la mia disgrazia in Canada sono andato in giro zoppicando per qualche giorno, ma ho dato un'altra lunga occhiata alla mia rovinata M26. Mi sono reso conto quanta fortuna avessi avuto di non essermi fratturata una gamba o peggio. La struttura deformabile ha veramente adempiuto al suo compito, assorbendo l'urto, che deve essere stato ancora maggiore di quanto pensassi. Il rottame è già stato rimandato per nave a Colnbrook per essere ricostruito come «replica» da utilizzare per le esposizioni delle macchine da corsa, poiché l'unica cosa riutilizzabile era il motore. Che cosa potevo fare con la mia ferita alla cavaglia nella partita di calcio dei «superstars»? Sono veramente stato sempre in

giro sin da prima del GP d'Italia. La mancanza di allenamento non si è sorprendentemente rivelata come handicap.

Il tempo libero è passato al volo e di nuovo in viaggio, questa volta per il Giappone per l'ultima prova del campionato. E' un volo diabolicamente lungo per arrivare a Tokio e di fatto siamo arrivati esausti. Due giorni di «promozioni» — inaugurazione del nuovo negozio Marlboro di abbigliamento per il tempo libero in Tokio e una promozione della G.M. sul circuito — mi hanno «raddrizzato». Così quando è arrivato il venerdì ed eravamo al lavoro al Mount Fuji, mi ero nuovamente abituato al solito tran-tran.

Il GP era in un'atmosfera da

corsa da club: quell'insieme di sensazioni che si hanno alla fine di un rapporto e il fatto che la pressione era sparita e tutti erano contenti che questa fosse l'ultima corsa della stagione.

La manifestazione era stata «derubata» di ogni stimolo, e la corsia dei box, tanto larga, era veramente vuota. In Giappone sanno limitare adeguatamente i biglietti d'accesso, e in netto contrasto con luoghi come Zolder dove i box sono pieni di gente. Molto pericoloso ma carico di atmosfera.

Nelle prime prove ho pilotato

James Hunt

CONTINUA A PAGINA 9

È TEMPO ADESSO

DI RIPOSARSI UN PÒ

Quasi simbolico questo podio vuoto del primo arrivato al G.P. del Giappone.

Sayonara

Si è concluso così (dove era cominciato) l'anno (solare) dei rifiuti e James HUNT ultimo vincitore stagionale ha annullato in... bellezza (anche nel suo addio iridato) quella che è stata la moda lanciata dal campione del mondo che gli ha ridato il cambio al vertice iridato. Resta il terzo a prendersi la bottiglia del successo che al Fuji è stato il corretto Depailler. Ma un altro terzo (in classifica finale iridata), **Mario Andretti**, ha onorato altrettanto simbolicamente il mondiale appena chiuso. Sayonara.



HUNT

CONTINUAZIONE DA PAG. 4

la mia vecchia M26 n. 1, quella originale che i ragazzi hanno costruito con componenti che portavamo con noi come pezzi di ricambio. La macchina dava un certo sottosterzo in potenza e non mi sentivo veramente a mio agio, neanche dopo che avevamo fatto esperimenti con l'assetto delle sospensioni e gli alettoni.

Qualunque cosa facessimo, Mario Andretti era sempre più veloce di un secondo circa, e così ho chiesto ad Alistair Caldwell di farmi fare qualche giro con la macchina di Jochen Mass. Le prove non erano cominciate in orario, perché non c'erano medici o attrezzature mediche disponibili, perciò avevano riunito le due sessioni in una unica di due ore, il che ci ha dato il tempo di regolare sedile e pedali. La macchina di Jochen mi piaceva molto di più della mia, ma ho sentito immediatamente che lo sterzo era molto più pesante. «Herman» si era lamentato per l'intera stagione dello sterzo, e nessuno ci aveva fatto caso, ma posso assicurarvi che se si lamenta lui, con i suoi muscoli...

UN TEMPO
« FALSIFICATO »

Benché fossi più veloce con la macchina di Jochen, non potevo lo stesso tenere il passo di Mario, ma con gomme nuove e una bella sfruttata di scia sono arrivato a un decimo dal suo tempo. Ma era stato un giro « falsificato » e dopo, da solo, non sono riuscito a registrare lo stesso tempo. La Lotus era immensamente veloce nelle prove libere, correndo con i serbatoi pieni; noi ci siamo accorti che le gomme si consumavano moltissimo ed eravamo preoccupati che le gomme che avevamo scelto non avrebbero resistito per l'intera distanza. A Jochen piaceva più la mia macchina — non che avesse avuto molta scelta — e così tutti erano contenti, e ancor una volta mi sono trovato di fianco a Mario in prima fila.

Il tempo era meraviglioso, un totale contrasto con l'anno scorso. Non c'era una nuvola nel cielo, e, abbastanza sorprendente, neanche una traccia di neve sulla cima del Mount Fuji. Ho fatto una delle mie partenze migliori, la Wolf era salita dalla terza fila ed ero abbastanza fiducioso che avrebbe tenuto a bada dietro di sé gli altri, perché Jody aveva avuto noie di maneggevolezza per l'intero fine settimana.

AVVERSARI
AUTOLESIONISTI

La mia Marlboro-McLaren andava veramente bene e i miei principali avversari, Mario Andretti e John Watson, si trovavano già in difficoltà: Mario aveva avuto un altro incidente dopo aver fatto una brutta partenza. Aveva tentato di sorpassare Jacques Laffite sull'esterno, le loro macchine si erano toccate e Mario era uscito di pista per rottura dello sterzo. «Wattie» aveva rovinato una gomma anteriore e aveva difficoltà con il cambio: le cose sembravano andare bene per me.

Le bandiere gialle fatte uscire per l'incidente di Villeneuve-Peterson non hanno rallentato

molto la corsa, poiché la maggior parte dei detriti si trovavano fuori pista. Gli spettatori coinvolti nell'incidente sostavano in un'area proibita, il che è molto contrario al carattere dei giapponesi, che di solito hanno tanta autodisciplina e sono tanto ordinati. Era l'ultimo Paese in cui mi sarei aspettato che accadesse una cosa del genere. E' particolarmente triste, perché il commissario che è rimasto ucciso stava evidentemente mandando via, dietro le reti di sicurezza, la gente che sostava lì.

Andando a velocità media sono stato in grado di aumentare il mio vantaggio in testa di un secondo al giro ed ero contentissimo di vedere che Jochen

e le strade sono bloccate del tutto. Avevamo chiesto agli organizzatori di darci una scorta di polizia per permetterci di raggiungere il nostro aereo, ma per qualche ragione non sono stati in grado di farci la cortesia. Ma ci avevano dato un autista che aspettava fuori con la macchina, pronta per partire, con l'ordine di partire al momento in cui era terminata la corsa.

La maggior parte degli altri se ne erano già andati quando sono sceso dalla mia macchina, camminando tra la folla verso la macchina fuori dal circuito. Siamo riusciti a prendere l'aereo per un pelo.

Gli organizzatori giapponesi erano stati molto gentili, e così



Anche James Hunt ha fatto il suo bravo testa-coda al Fuji, ma in prova...



Mass era salito al secondo posto. Proprio quando sembrava che avessimo in tasca una doppietta per il team, il motore Cosworth sperimentale di Jochen ha fatto « bang »!

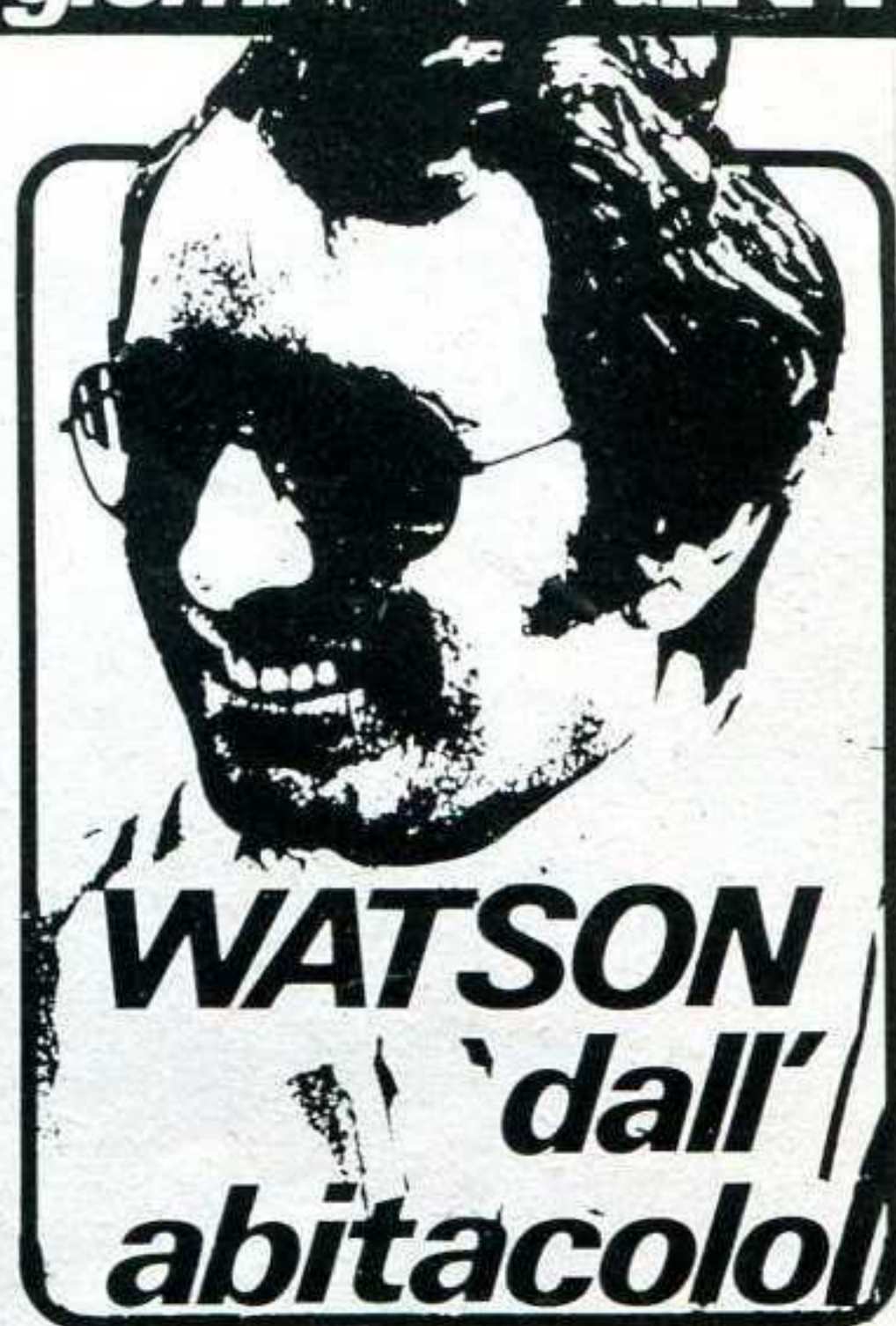
Avevo avuto un po' di noie di vibrazioni allo sterzo sin dall'inizio della corsa, che sono peggiorate verso la fine. Una gomma anteriore malandata aveva sconvolto del tutto l'equilibrio e il volante ha fatto a pezzi le mie mani. Perciò solo quando mi trovai ad una distanza in cui avrei potuto arrivare comunque al traguardo ho creduto alla mia vittoria, dopo tutte queste delusioni all'ultimo minuto di quest'anno.

Il fatto di partire per arrivare all'aeroporto dopo la corsa era un vero problema. Il circuito si trova a oltre 60 miglia da Tokyo

sono rimasto deluso di apprendere la loro reazione alla nostra affrettata partenza, specialmente poiché erano al corrente sin dall'inizio del problema.

Poca gente si rende conto quanto sia pesante pilotare una macchina da GP e questo per le forze esercitate sul corpo. Niki Lauda si è fratturata una costola solo correndo in prova al GP di Spagna e Jacques Laffite, nel G.P. del Giappone, si è scostato un disco vertebrale nelle qualificazioni ed era doppiamente curvo il giorno della corsa. Jacques è stato molto coraggioso a correre, ed è stato veramente troppo crudele quando ha accusato noie di alimentazione all'ultimo giro, quando si trovava in seconda posizione.

j. h.

Ed ora
vogliamo
i PUNTI
a chi vince

TOKYO - Vi ricordate l'ultimo giorno prima delle ferie scolastiche, quando eravate bambini? Ecco, nessuno aveva molto interesse a ciò che stava succedendo al Fuji e tutti i pensieri erano indirizzati a « fare le valigie » e tornarsene a casa. E per questo motivo il GP del Giappone era quasi senza aspettative per i piloti e gli altri componenti dei teams. Il campionato era già deciso, Niki non c'era e la manifestazione ha assunto l'atmosfera di una gara secondaria, non valevole per il campionato.

Neanche gli organizzatori hanno contribuito molto a cambiare questo aspetto, facendo una gran confusione nelle prove della prima giornata. La normale prima sessione non poteva cominciare in tempo perché i medici del circuito non si sono presentati. Il risultato finale di ciò era che abbiamo fatto una sola sessione di prove il venerdì di due ore, invece delle solite due sessioni.

MOLTO MEGLIO
UN'UNICA SESSIONE

E' strano, ma molti di noi ritenevano che infine fosse stato meglio così, che fare le due sessioni. Perché in questo modo abbiamo potuto sbrigarcela in una volta e dopo i meccanici avevano tutto il tempo a loro disposizione per lavorare sui motori ed altro in maniera più rilassata.

Non sono stato molto competitivo il primo giorno, ma nella seconda giornata sono stato di gran lunga il migliore più di tanti altri, ho registrato il secondo miglior tempo, che mi ha piazzato in seconda fila, dietro a James e Mario.

Mario ha completamente sbagliato la sua partenza. Solo Dio sa cosa gli sia andato male, ma è stato superato da metà schieramento! Uno dei problemi di Mario è che, una volta partito riesce a registrare tempi sul giro

John Watson

CONTINUA A PAGINA 12

WATSON

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

veramente ottimi, ma per il modo in cui è messa a punto la sua vettura e per il modo in cui funziona la sua aerodinamica, non è molto veloce in rettilineo. Questo significa che quando si trova solo egli vola, ma quando si trova intrappolato tra le altre macchine gli è molto difficile di sorpassare. Perciò per lui è molto importante trarre vantaggio dalla pole position.

Invece è stato Jody a trarre il vantaggio dalla partenza, partendo dalla terza fila, ma inserendosi subito al secondo posto dietro a James per imboccare la prima curva. E' riuscito a trovare un modo per aggirare Mario, il quale ha un po' bloccato le vetture che si trovano dietro a lui, o perché aveva i piedi sui pedali sbagliati o forse perché ha fatto un piccolo pisolino.

Al secondo giro Mario e Laffite si sono toccati, con il risultato che lo sterzo di Mario si è «storto» e lui è uscito di pista contro il guard-rail ad altissima velocità. La conseguenza è stata che ha perso una ruota che è tornata in pista, facendo uscire anche una delle macchine giapponesi e la Surtees di Binder, il che ha assottigliato parecchio il lotto dei concorrenti.

L'INESPERIENZA DI VILLENEUVE

Poi al sesto giro è accaduto l'incidente peggiore che abbia visto da molto tempo. Villeneuve con la sua Ferrari, qualunque sia stata la ragione, è salito sulla parte posteriore della Tyrrell di Ronnie Peterson, che fungeva da trampolino, lanciando la macchina in aria in modo preoccupante e spettacolare.

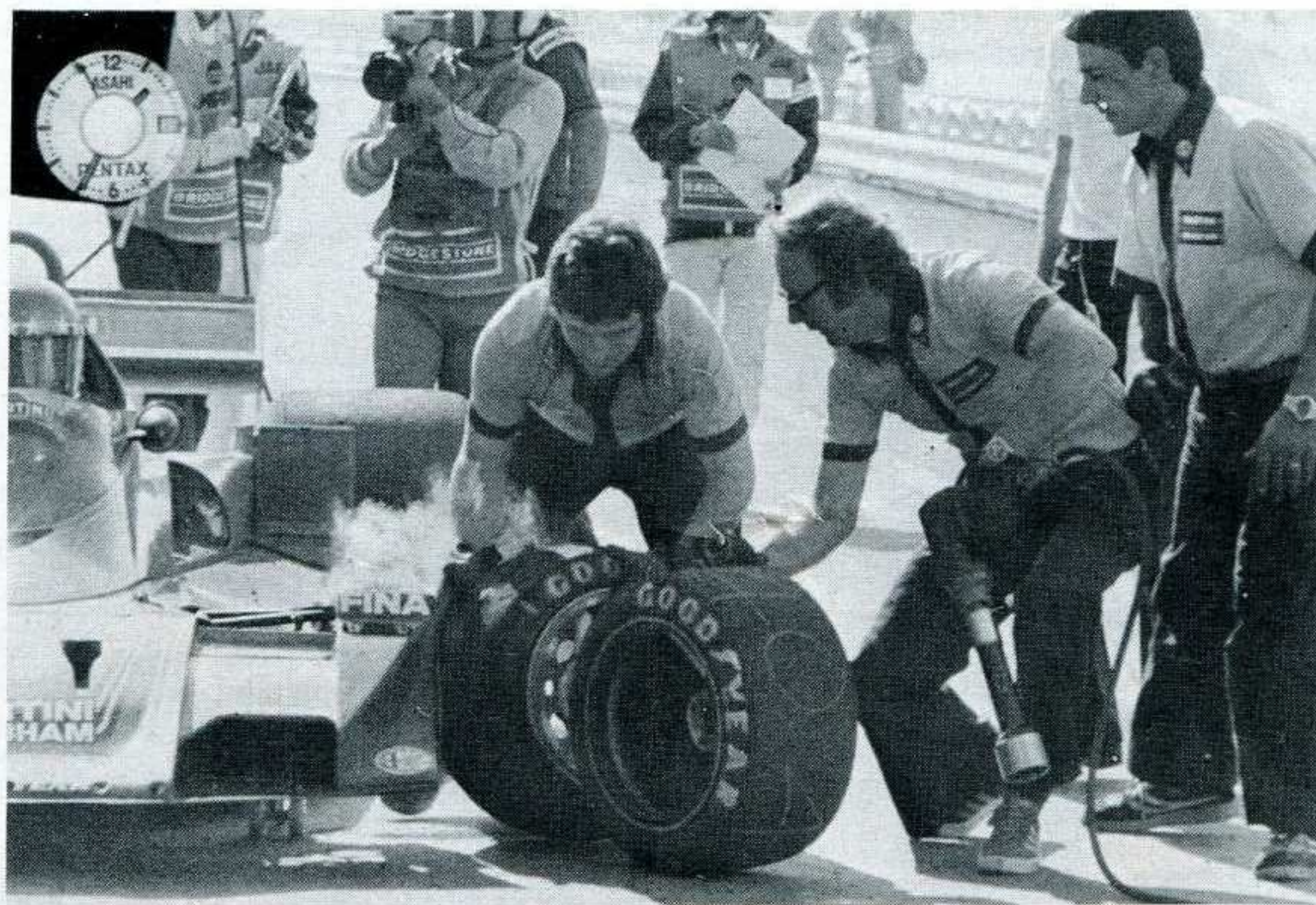
Purtroppo è atterrato in una zona proibita al pubblico, nella quale non ci si sarebbe aspettato che sostassero degli spettatori. Ma c'era della gente lì e due di loro sono rimasti uccisi. E' tragico che la partenza sia stata ritardata, mentre sgomberavano proprio quell'area dal pubblico. Ma, come sembra, sono tornati.

Villeneuve ha detto dopo che la ragione per cui aveva urtato Ronnie fosse un difetto dei freni. Tenete presente che parliamo di una zona di frenata di 180° verso destra, alla quale si arriva a circa 270 chilometri orari. Io ritengo personalmente che ciò che può essere accaduto a Villeneuve fosse ciò che noi chiamiamo «un disinnesto», non il «fading».

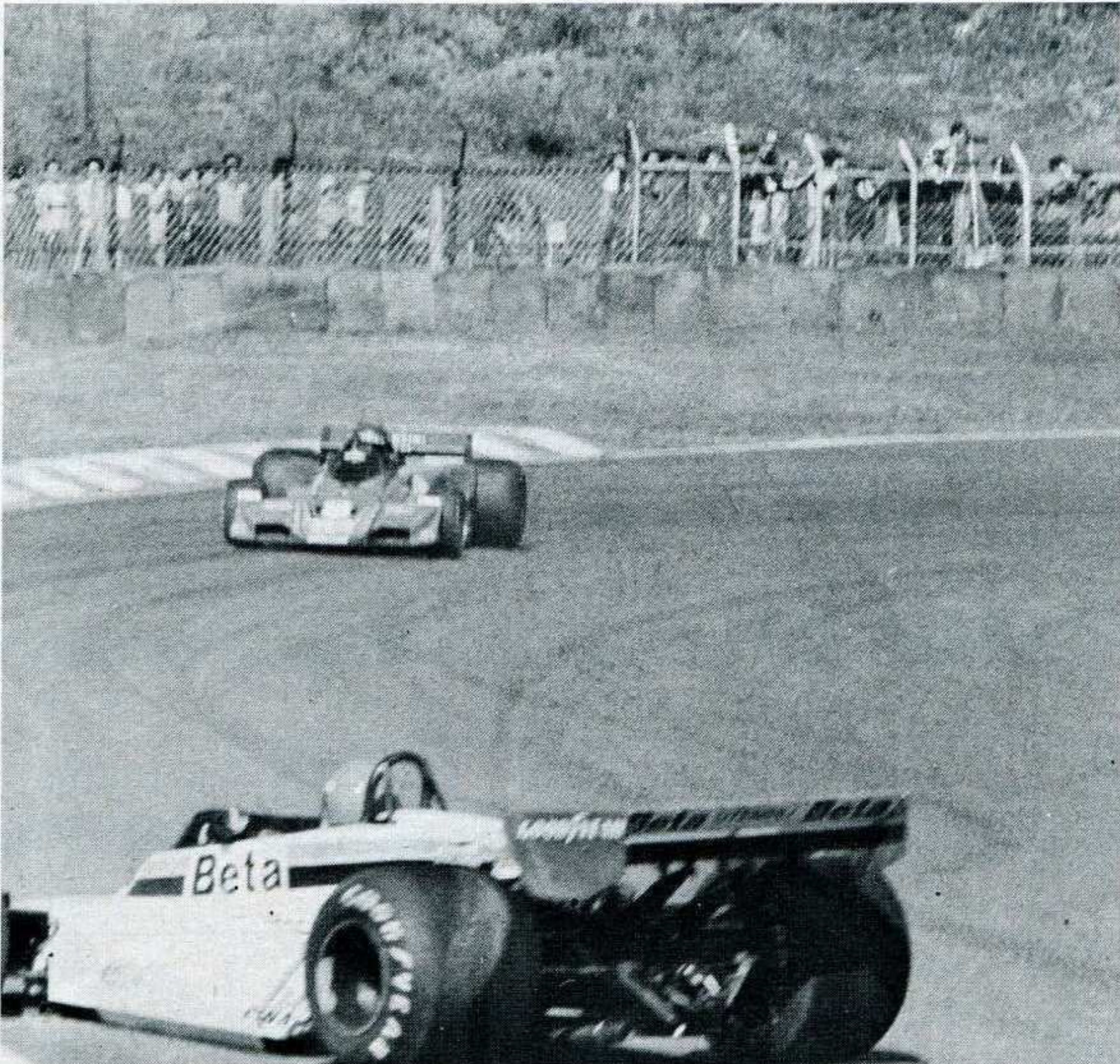
Questo succede quando le pastiglie rimangono per una frazione di secondo bloccate e il pedale va giù molto di più del solito. Villeneuve nella sua inesperienza forse non lo ha riconosciuto.

E' SUCCESSO TUTTO IN UN GIRO

A circa trenta giri dalla fine mi trovavo in terza posizione, dietro a James e Jochen Mass, quando d'un tratto il motore di Jochen se ne è andato. E' questo che mi ha promosso al secondo posto. Prima che avessi avuto il tempo di assaporare il piacere di un secondo posto e la possibilità di portare a casa sei punti per il campionato, sono arrivato alla curva successiva, ho cambiato marcia... e niente, non c'era niente! Ho cercato con la leva e ho



Dopo mezz'ora di gara, Hans Stuck è arrivato ai box per cambiare la gomma anteriore sinistra. Per precauzione, quelli della Brabham le hanno cambiate entrambe. Sotto, sette minuti dopo è Watson a fermarsi nel box, ma per lui è finita avendo rotto il cambio quando era secondo



Vittorio Brambilla in testa-coda nelle prove, mentre arriva Stuck. Vittorio in gara era decimo al 2. giro, poi ha perso qualcosa in una sbandata

trovato infine una marcia e poi il cambio si è bloccato. Qualcosa si era rotto all'interno della scatola. Perciò mi son dovuto fermare ai box e ritirarmi. Era un giro piuttosto carico di avvenimenti per me, terzo posto, secondo posto e poi il ritiro, tutto in un solo giro.

Il povero James ha ricevuto un sacco di critiche per non essersi presentato sul podio dei vincitori dopo la corsa. Ritengo che avrebbe dovuto esserci. E' compito del vincitore mettersi a disposizione della stampa e del pubblico. Ma ritengo che non si dovrebbe dare tutta la colpa a James.

Ha detto agli organizzatori quali erano le sue esigenze di orario e che avrebbe dovuto correre all'aeroporto di Tokyo, per prendere un volo che lo riportasse in Inghilterra il lunedì. Ha chiesto agli organizzatori se potevano procurargli una specie di scorta della polizia per liberargli la strada. O non lo hanno potuto fare o non lo hanno voluto fare. James ha chiesto la collaborazione degli organizzatori, non ne ha ottenuta molta e così ha proseguito con il suo programma, senza il loro aiuto.

STAGIONE NEGATIVA MA « UTILE »

Ora abbiamo undici settimane prima della prima corsa del 1978 in Argentina. Tempo per un po' di riposo ben accetto e dopo il cambio di orario e il lungo viaggio in aereo che comporta il GP del Giappone, il riposo è più che ben gradito.

Inizieremo anche un serio programma di collaudi a metà novembre e non vedo veramente l'ora che cominci. Più che fare qualche miglio con la nuova macchina, sono ansioso di lavorare sul programma insieme a Niki. Spero che, una volta riusciti a portare in pista la nuova macchina, supereremo le innumerevoli e molteplici delusioni di quest'anno.

Questa stagione non è stata veramente vantaggiosa per me in termini di risultati. L'unico modo come la si potrebbe descrivere è «che forma il carattere». Alcuni dei momenti negativi — come il GP di Francia — sono stati veramente molto negativi. Però è stata una stagione utile.

PRESTAZIONI O AFFIDABILITA'?

Si parla di una revisione del campionato dei piloti, cioè del sistema di assegnare i punti per l'anno prossimo. Usando sempre lo stesso sistema di punti, cioè 9-6-4-3-2-1, ma invece di valutare tutte le 17 prove, di considerare solo i 9 migliori risultati di ogni pilota. L'intenzione sarebbe di porre un maggiore accento sulle vittorie e meno sulla «affidabilità». Molta gente riesce ad accumulare una somma di punti impressionante, terminando semplicemente ogni corsa.

La maggior parte dei piloti è favorevole a questa idea di modificare il campionato in questa maniera. La Ferrari è meno interessata alla realizzazione di questa idea, perché il suo record di affidabilità è veramente impressionante. Io sono favorevole a questo sistema: i 9 migliori risultati di 17 prove. Che cosa ne pensate voi? E' più difficile per il pubblico da seguire, o no?