



GENNAIO 1977

Me la sono vista brutta in Argentina...

MONTEVIDEO - Queste prime righe del vero diario agonistico '77 le ho scritte in Uruguay dove mi trovavo con amici prima di recarmi in Brasile il fine settimana.

Malgrado il fatto che entrambi, Jochen ed io non siamo riusciti a terminare il GP di Argentina, eravamo lungi dall'essere scoraggiati e ho interamente goduto la permanenza uruguayana. Molto è già stato scritto sulla sicurezza sia di Buenos Aires, sia del circuito, ma gli argentini amano lo sport e sembra che siano stati molto contenti di vederci lì.

Il team Marlboro McLaren non ha preso precauzioni particolari di sicurezza per noi e le macchine. Alcuni piloti, che si considerano bersagli importanti dei rapitori, preferivano avere attorno a loro diverse guardie del corpo armate fino ai denti.

Penso, se mi dovessi trovare a dover affrontare rapitori, che me ne andrei buono buono con loro sperando che da qualche parte ci sia qualcuno che mi ami abbastanza per pagare il riscatto. E' meglio questo che rimanere colpito da una pallottola fuori bersaglio.

L'altra teoria è quella che le guardie del corpo non sempre rifiuterebbero offerte generose in denaro per chiudere gli occhi al momento giusto. Se un riscatto frutta 10 milioni di sterline (come è successo diverse volte in Argentina) non è una grossa spesa sborsarne prima 50 per una guardia del corpo!

Comunque tutto è andato bene con la sicurezza milita-

re. Sebbene fosse a volte una seccatura, era certamente efficiente.

L'Argentina è una delle corse in cui tutti siamo nello stesso albergo ed è stato divertente essere tornati in questa atmosfera di « famiglia ». Niki Lauda era particolarmente in ottima forma dopo l'inverno, anche se rimane da vedere come il team Ferrari si comporterà in questa stagione. Stampa e pubblico sono stati molto gentili con tutti noi, benché sia giusto dire che si sono interessati particolarmente di Carlos Reutemann, l'eroe nazionale, e poi di Niki e me. Sì, proprio in questo ordine. E' una nazione che ama il divertimento e la stampa è stata molto meno interessata al mio abbigliamento a volte un po' rilassato, che non quella europea!

Nel corso della settimana prima della corsa ho giocato un po' a tennis e ho fatto un'eccezionale partita di golf con uno dei giocatori locali, Tino Fernandez. C'era in palio un bel po' di denaro per la partita, che egli ha vinto alla diciottesima buca con un colpo leggero da manuale. Per fortuna ero riuscito a rimanere in testa nelle varie scommesse collaterali e così abbiamo finito alla pari il lato finanziario. Una giornata piacevolissima.

Il circuito di Buenos Aires è ora probabilmente il circuito più sicuro del mondo, e mi è piaciuto moltissimo correrci. Forse ricordate che è stato proprio in Argentina che ho guidato per la prima volta in un GP in vita mia. Fu al primo giro del GP del 1974 e rimasi al comando per 100 metri. L'emozione fu tanto forte che andai dritto nella curva successiva! C'è voluto tanto tempo per superare questa emozione, esattamente dodici mesi prima di guidare in un altro GP. Poi sono stato in testa per metà del GP d'Argentina del 1975, ma mi sono solo coperto di vergogna facendo un testa-coda quando erano rimasti solo pochi giri da disputare.

Abbiamo deciso durante le prove che la politica più sicura fosse quella di risparmiare sia i piloti che le macchine. La maggior parte dei nostri avversari ha sviluppato notevolmente le sue macchine e dovevano spendere un sacco di tempo nella messa a punto delle vetture per il circuito. Credo di essere nel giusto dicendo che l'unico lavoro effettuato sulla M23 durante l'inverno sia stato di togliere la prima cifra nei numeri di corsa. All'inizio delle prove la velocità di Patrick Depailler ci ha dato da pensare abbastanza e poi John Watson ce l'ha fatta con la Brabham. Abbiamo impiegato parecchio tempo per mettere su un sistema per rinfrescarci e siamo stati contenti di essere

poi primo e quinto più veloci alla fine delle prove.

Il mio problema della corsa era di risparmiare al più possibile le gomme e mi ero detto di non preoccuparmi se non mi fossi trovato in testa a metà distanza. Non sono veramente partito come al solito, ma più cautamente. Così Wattie e Niki mi hanno battuto all'ingresso della prima curva. Forse le Ferrari non sono veloci quanto lo sono state l'anno scorso, però schizzano sempre via dalla linea di partenza senza perdere tanto tempo! Sono riuscito a passare Niki alla fine del primo giro, ma Wattie era partito come un cane da caccia e si trovava ben lontano al comando. Mi sono rammentato il mio piano e non gli sono corso dietro, specialmente perché nessuno mi inseguiva dal di dietro.

Le gomme della Brabham hanno poi cominciato assai presto a deteriorarsi e così l'ho passato e sono stato in grado di consolidare il mio vantaggio. Il mio incidente poi è stato abbastanza brutto e penso di potermi considerare felice di esserne uscito illeso. La Marlboro McLaren è incredibilmente resistente e posso dire soltanto che forse ci sono alcune altre vetture che non avrebbero resistito a un tale impatto!

Sono rimasto veramente contento per Jody e la sua vittoria. E per Walter Wolf. Era la prima volta che ho visto sorridere Harvey Postlethwaite da più di un anno, e questo è stato già abbastanza soddisfacente. Ammetto che ero di quelli che hanno espresso il loro dubbio riguardante la decisione di Jody di andare a questo nuovo team e questo mio giudizio si potrà ovviamente provare prima della fine della stagione in ottobre. Tuttavia hanno fatto un inizio che difficilmente si sarebbero sognato. Ed è stata una vittoria ben accettata da quasi tutti.

Tradizionalmente le corse sudamericane non hanno sempre indicato in maniera precisa il modo in cui la stagione si sarebbe svolta. E' troppo presto anticipare quali saranno i teams di successo quest'anno. Pur potendo sentirsi tentati, non voglio trarre conclusioni dalla velocità delle Tyrrell delle Brabham e dalla evidente deficienza delle Ferrari. Ricordate due anni fa, quando le Shadow sono state notevolmente più veloci di ogni altra vettura in Sud America e poi hanno avuto una stagione orribile?

Il Brasile in fine settimana sarà un lavoro durissimo, soprattutto se farà caldo come in Argentina. Sono andato abbastanza bene lì l'anno scorso con la M23 e spero di raccogliere un po' di punti prima di scendere in Sud Africa per preparare la M26.

Non mi ha arrestato nessuno in Brasile

S. PAOLO - Dopo alcuni giorni molto riposanti nell'Uruguay, ho deciso di provare ad approfittare del clima sudamericano e mi sono recato a Guarujá che è la stazione balneare di Sao Paulo. Sfortunatamente non è stato uno dei tentativi di prendermi una breve vacanza più riuscita, perché il tempo è stato brutto e ho mangiato qualcosa che non mi ha fatto per niente bene. Di conseguenza ho pensato che fosse meglio tornare a Sao Paulo per chiudermi dentro all'albergo Hilton. Così avrei potuto avere un po' di compassione dagli altri del team.

E' stato proprio sulla via di ritorno a Sao Paulo che si è verificato l'incontro con la polizia brasiliana a cui è stata data tanta pubblicità. Stavano facendo lavori in strada e la polizia eseguiva controlli di routine di tutte le macchine. Sfortunatamente la mia patente è stato uno dei documenti che mi hanno rubato con la mia borsa in Italia e poiché il mio poliziotto non parlava bene inglese, ho pensato che la cosa più facile fosse di recarci alla prigione, che si trovava solo a pochi metri lungo la strada.

Il sergente del posto di polizia mi ha salutato con calore ed ho dovuto stringere molte mani e firmare molti autografi prima di continuare il mio viaggio.

Quando sono cominciate le prove, il mio disturbo allo stomaco non era molto migliorato. Abbiamo deciso di non partecipare alle prove libere il mercoledì, perché la pista era umida e Teddy Mayer credeva che fosse meglio non aggravare il mio stato di salute. Nella prima giornata non si poteva stare vicini a Carlos Pace, che era in una forma rovinosa davanti al suo pubblico. Non ho mai potuto capire come fanno i piloti latini di F. 1 a diventare quasi sempre eccellenti sui loro circuiti. Mi piace ovviamente far bene quando corro in Inghilterra davanti al

James Hunt

CONTINUA A PAGINA 10

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

mio pubblico, ma non credo di correre più veloce. Caso mai sono più nervoso prima di una importante corsa a Silverstone o Brands Hatch perché ci si aspetta di più da me. Dall'altra parte invece sembra sempre che Reutemann, Fittipaldi, Pace, Brambilla e Regazzoni volino nelle loro corse e prove casalinghe. Una cosa interessante!

Nell'ultima sessione di prove sono riuscito a girare abbastanza a lungo tra fermate ai box, forzate, dovute a cause naturali, per aggiudicarmi la pole position. Non c'era effettivamente distacco tra me, Carlos Reutemann, Mario Andretti e Jochen Mass e gli ultimi minuti sono stati molto emozionanti. Jochen ha terminato le prove a un centesimo di secondo dal tempo di Andretti, il che ha indotto Teddy Mayer a darci l'informazione, del tutto inutile, che la differenza rappresentava 20 pollici per giro sul circuito di Interlagos di cinque miglia.

Nella notte di sabato gli organizzatori hanno fatto bagnare e spazzare la pista e così è sparita tutta la gomma che avevamo con cura distribuita sulla pista negli ultimi giorni. Il team Marlboro McLaren valutava che il consumo delle gomme sarebbe stato il doppio durante il giro di riscaldamento la domenica mattina rispetto a quello delle prove ufficiali, perché la superficie era diversa. Perciò abbiamo messo a punto la macchina con tanto sovrasterzo quanto osavamo, sperando che anche tutti gli altri avrebbero avuto gli stessi problemi.

Dopo la mia partenza (come al solito cauta) e lo spettacolo di Pace, mi sono sistemato al terzo posto dietro ai due Carlos. Sono riuscito a passare Reutemann al terzo giro e poi ho preso anche Pace due giri dopo. Era un po' arrabbiato per questa manovra, perché musetto e radiatore della sua vettura sono rimasti danneggiati. Però, dopo aver visto la scena in TV, non mi sento affatto colpevole. Sfortunatamente Reutemann mi ha raggiunto di nuovo, ma poiché non era in grado di passarmi, credevo che dovesse avere gli stessi miei problemi di pneumatici. Perciò ho deciso di non andare ai box. Credevo che entrambi avremmo dovuto andare avanti così fino alla fine.

Tuttavia, al 21. giro mi ha sorpassato e si è subito distanziato da me. Dovevo rimanere in pista per un altro giro e così ho potuto avvisare Kojak (il mio capo meccanico) e gli altri che sarei entrato ai box. Dopo questa fermata sono ripartito al

quinto posto e grazie alle nuove gomme e alcuni ritocchi sono riuscito ad ottenere il secondo posto. Le gomme di Carlos Reutemann erano veramente alla fine quando ha passato il traguardo, però egli meritava davvero questa sua vittoria, perché si è dimostrato che il team Ferrari era quello meglio preparato della giornata.

Questa vittoria avrà dato un bel po' di fiducia al team Ferrari, che viene braccato da tutti per quanto concerne lo stato dei suoi piloti e il morale della direzione. Non credete che Niki Lauda sia finito, che abbia superato il suo culmine o che Reutemann abbia con ciò già finito di ottenere risultati in questa stagione. I nervi di Niki sono tutt'altro che spezzati e non nutro dubbi che si troverà vicinissimo al campionato mondiale in ottobre. La Ferrari è un team molto professionistico ed ora guidano la classifica del campionato. Questo fatto farà sì che Niki Lauda lotterà più duramente. E questo non è un buon segno per me e le altre squadre.

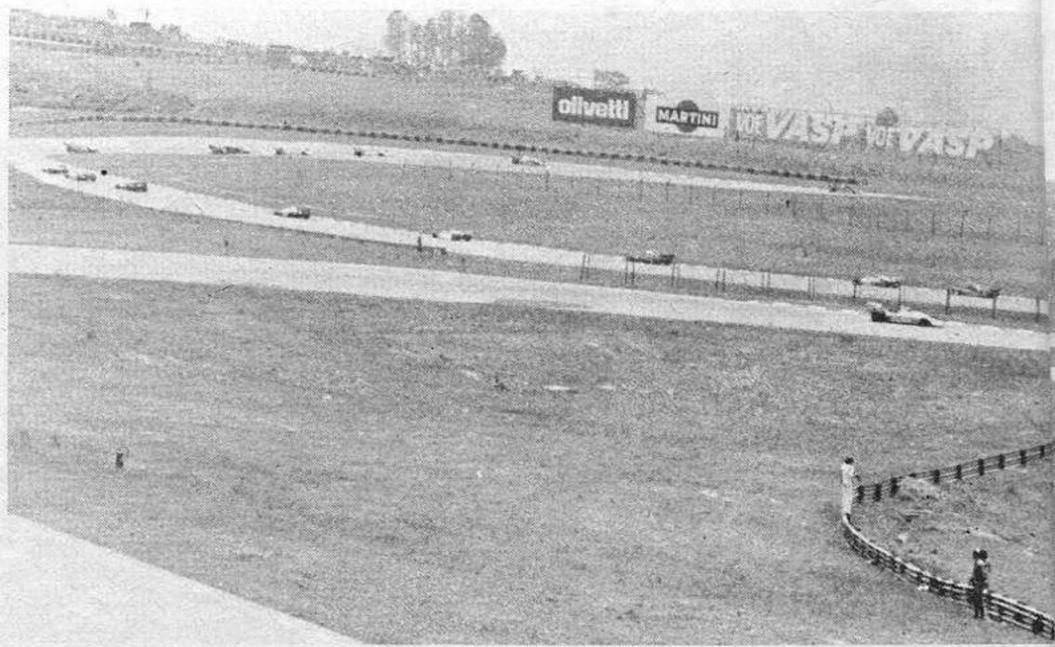
Le Brabham hanno dato delle belle prestazioni nelle corse sudamericane, anche se non hanno avuto molta fortuna. Le Lotus sono chiaramente veloci e le Tyrrell saranno tra i primi posti. Non credo che Ken sarà stato molto contento quando Patrick Depailler, il quale si trovava a cinque giri dopo una fermata ai box, è uscito di strada insieme a Jochen Mass, danneggiando gravemente anche la Brabham di John Watson. So che Teddy Mayer non era molto contento e direi neanche Bernie. Comunque, hanno tempo sufficiente per fare sei nuove ruote prima della corsa del Sud Africa.

E' molto bello essere di nuovo a casa e il mio ufficio di Londra ha solo alcuni appuntamenti per me prima della partenza per Kyalami per le prove. Cogliero l'occasione per giocare un po' a golf e fare il programma di allenamento, che non è del tutto tornato alla normalità da quel periodo pieno di impegni prima di Natale e i disturbi di stomaco in Brasile.

Oscar, il mio pastore tedesco, ed io abbiamo già fatto diverse lunghe passeggiate da quando sono tornato a casa a Marbella. Sfortunatamente gli fanno male le zampe in seguito ad alcune brusche «frenate» mentre stava correndo dietro ai sassi sulla spiaggia spagnola.

Ecco, il viaggio in Sud America ci ha dato 6 punti in più dell'anno scorso, perciò tocca a me e alla mia M26 (che avrò a Kyalami) raccogliere ancora qualcosa in più prima di tornare in Europa in maggio.

j. h.



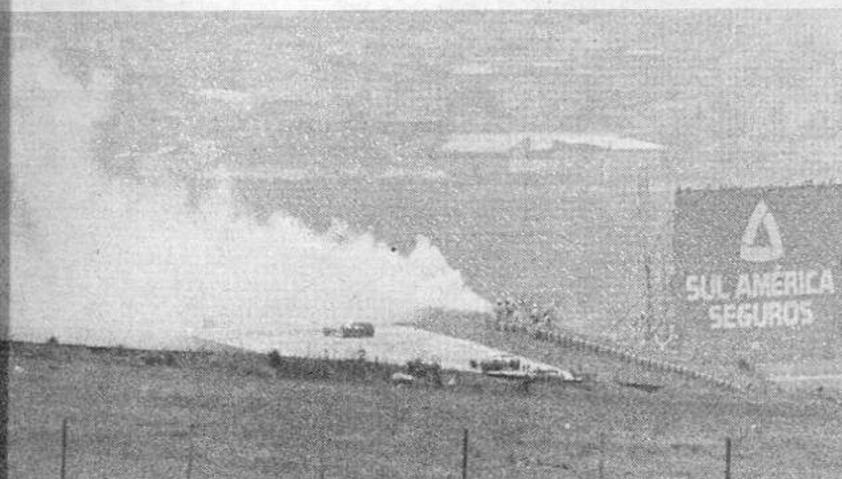
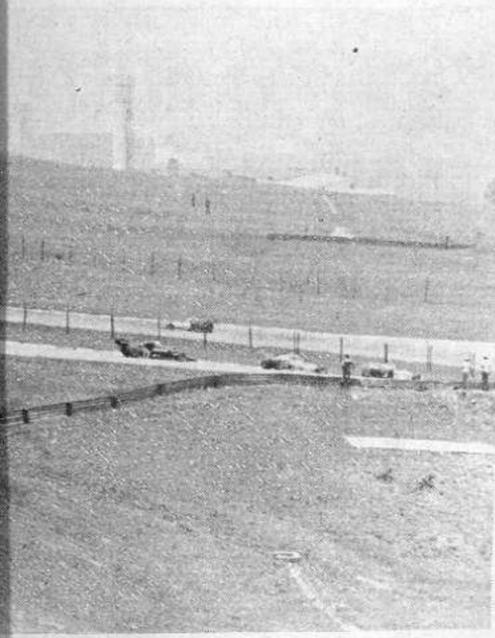
Il vincitore del GP di Argentina, Scheckter, ad Interlagos non si è praticamente visto. Eccolo, a sinistra, portare la sua Wolf ammutolita fuori pista. Sopra, la nuvola che ha oscurato la visibilità al tornantino, dovuta all'azionamento involontario di un estintore. Il forte vento ha poi fatto spargere la nuvola



L'austriaco Hans Binder, che era in gara con la seconda Surtees, già in prova aveva avuto una emozione arrivando «lungo» in una curva. In corsa, ha poi compiuto questo testa-coda, ma la ragione era la gomma posteriore sinistra, quella in appoggio, forata, come si può notare nella foto a destra. Riprenderà, ma dovrà fermarsi poi per la rottura di una sospensione

A sinistra, il primo e l'ultimo in prospettiva ad Interlagos. In secondo piano è Pace già in testa, in primo piano la BRM di Perkins, che farà un solo giro prima di arrestarsi

A destra, eliminato Pace, Hunt in difficoltà con le gomme è stato raggiunto da Reutemann. Andretti è vicinissimo. Hunt non aveva subito danni nell'urto con Pace, altrimenti non avrebbe certo potuto rimontare

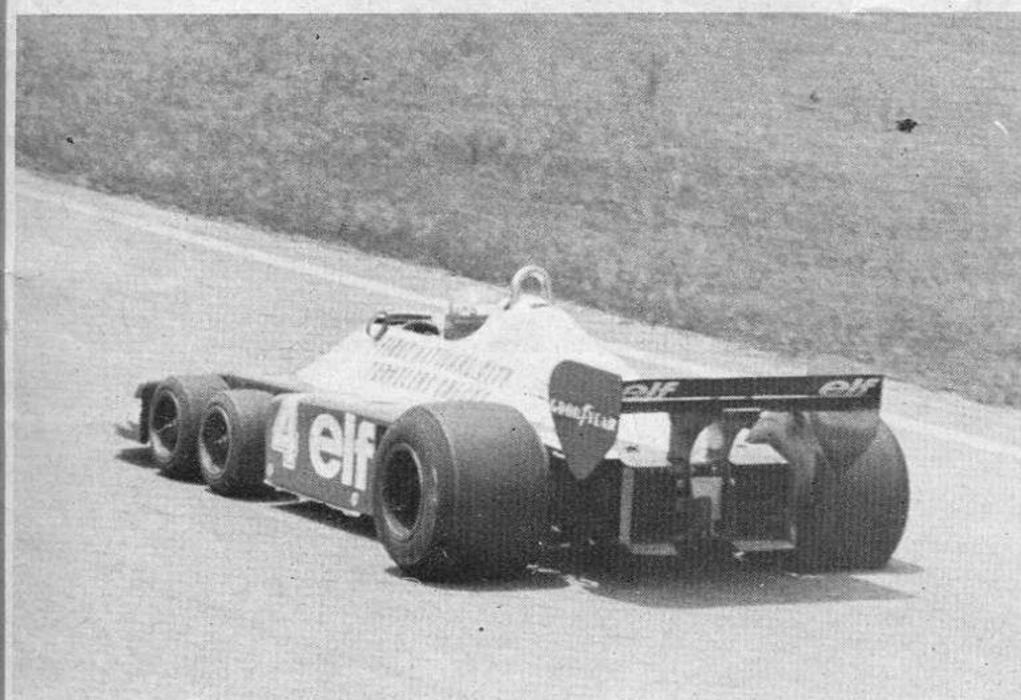


**ANDRETTI E NILSSON
PIÙ CHE CONVINTI**

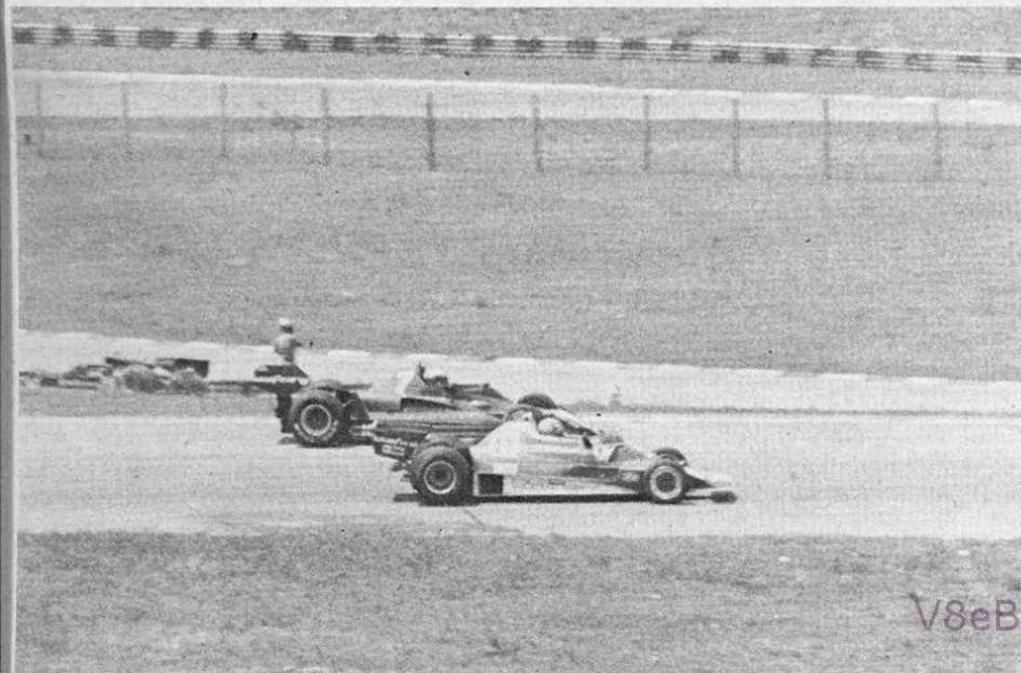
«La LOTUS è la macchina migliore»

INTERLAGOS - Mario Andretti attendeva pazientemente nella hall dell'Hilton di San Paolo, il ritardatario Colin Chapman, per ripartire subito per l'Europa. Quando siamo andati a complimentarci con lui per la bella gara Mario era scontento. Gli abbiamo chiesto perché...

«... Perché, mi chiedi? Dopo l'inconveniente delle prove, Chapman e gli altri del team hanno lavorato tutta la notte per rifarmi la macchina. Lo stesso Chapman ha aiutato i meccanici, hanno cambiato tutto. Improvvisamente, quando alle spalle di Reutemann attendevo un piccolissimo probabile errorino per passarlo... la mac-



I Gran Premi sudamericani hanno detto ben poco sul potenziale delle Tyrrell a sei ruote, che sembrava notevolissimo. In Brasile, Depailler dopo aver pasticciato in partenza stava rimontando, quando è stato rallentato dal cedimento della gomma posteriore destra. Eccolo (sopra) mentre sta raggiungendo i box. Sotto, il sorpasso di Lauda ad Interlagos, ai danni di Watson, è stato facilitato dall'irlandese che ormai era rallentato da guai al cambio. Ecco la Ferrari sfilare all'interno la Brabham-Martini

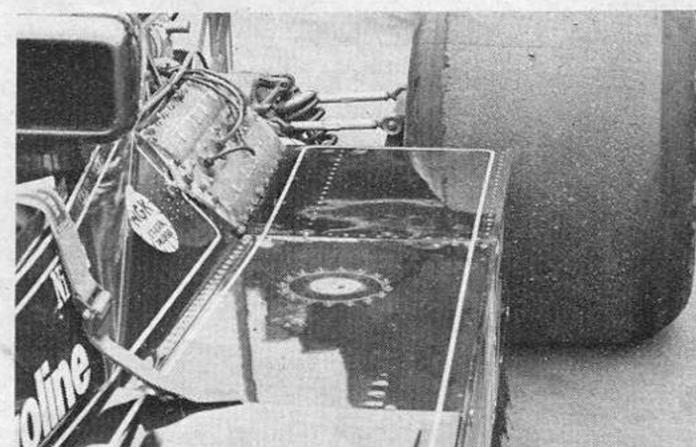


● Fra SCHECKTER e Tyrrell non corre buon sangue ed è risaputo... I due ormai addirittura non si salutano più. Jody aveva bisogno di soldi per una «coca» ai box ed era senza. Li ha chiesti ad un meccanico Tyrrell che conversava con l'ex-boscaiolo, e i due si sono guardati in faccia senza fare «una piega» come se non si fossero mai conosciuti.

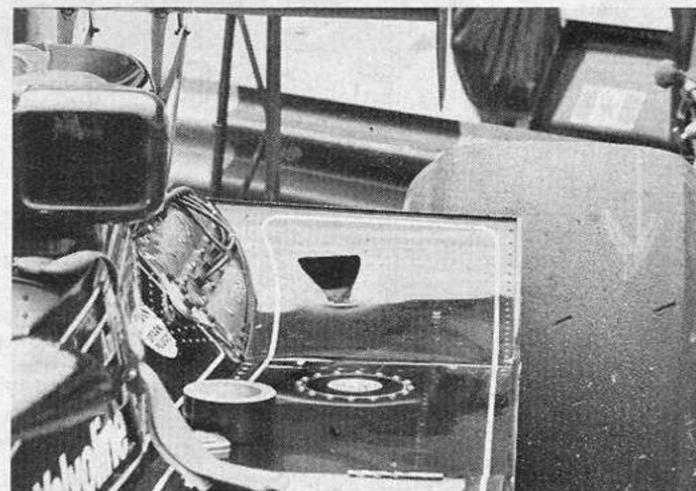
● Due iniziative di ditte italiane in occasione del GP del Brasile: la FIAT che presentava i suoi piloti e la PARMALAT che ha firmato il contratto di PR con Fittipaldi. A nessuno è parsa interessata ad avvertire dell'iniziativa i giornalisti italiani...

● Molto interessato all'allettone delle Wolf James Hunt che ha confabulato a lungo con POSTLETHWAITE, per averne uno eguale in nome dell'antica collaborazione...

● Ai G. P. europei ci sarà una grossa novità, una F. 1 totalmente nuova costruita in gran segreto e molto avveniristica. Non si conosce di chi sia e cosa sia questa macchina, ma in molti giurano sia quella del ritorno di lord HESKETH.



La novità tecnica della JPS Mk.3 è meglio documentata in queste foto comparative. Sopra, la Lotus di Nilsson con la parte posteriore delle carenature laterali piatta. Sotto, quella di Andretti, con la parte rialzata per mandare aria all'ala. La presa d'aria NACA è per i freni post.



Quale 12 a FITTI?

● «...Finita e resa competitiva la macchina nuova ci saranno altre novità». Così ha detto nei box di Interlagos Fittipaldi. La novità di Emerson è un motore 12 cilindri boxer, che in un primo momento sembrava fosse un Alfa Romeo, mentre potrebbe anche essere un Ferrari, in cambio di un certo pia-

china è andata "out". Non riuscivo a capire che cosa potesse essere. Poi a fine gara, abbiamo capito: i bravissimi meccanici avevano cambiato tutto nella macchina bruciata di sabato, ma proprio tutto, dalle canalizzazioni a tutto il resto, un lavoro che solo degli artisti potevano fare... Ma non hanno cambiato il cavo della batteria. Una cretinata, ed è stata proprio quella che

g. c.

CONTINUA A PAGINA 12



Non sono certo mancate le emozioni per gli spettatori che avevano scelto il muro della « curva 3 » per godersi il GP del Brasile. Sotto a quel muro, a mala pena protetto dalle reti, sono finite infatti otto monoposto. Nella foto sopra, la conclusione della collisione fra Depailler e Watson; si nota anche la Ligier di Laffite. Sotto, pescata e avviluppata nelle reti l'altra Tyrrell di Peterson



NEL '78 VENTI G. P.?

HAWAI VENEZUELA e KUWAIT

● INTERLAGOS - C'è un grosso giro attorno al « padrino » della F. 1, Bernie Ecclestone. Ormai è risaputo che è lui che muove i fili (chi lo aveva mai dubitato?) delle monoposto maggiori. Perciò importanti personaggi lo avvicinano e lo invitano... Fra gli ultimi (granosi) che hanno contattato Ecclestone per aver un G.P., anche il rappresentante del Kuwait. Ecclestone tentennava il rappresentante del Kuwait. Ecclestone tentennava in particolar modo quando ha chiesto la cifra dei probabili spettatori presenti e gli è stato risposto: « Non più di 1500' (millecinquecento)... ».

Niente da fare, ha detto Ecclestone, forse pensando alla percentuale su ogni biglietto venduto che la FOCA cerca di avere. Ma quando il rappresentante dell'oro nero ha detto che erano disposti a spendere un milione di dollari, all'incirca un miliardo di lire, si è ricreduto. Ed ha prenotato un posto sul solito Concorde... che fa scalo a Barhein...

● 1978... ci saranno novità nel numero dei G. P. Forse si arriverà a venti? Il GP del BRASILE sembra assodato si faccia nello Stato di Rio de Janeiro, a Brasilia, mentre si svolgerà anche il GP delle HAWAI... Così almeno ha assicurato un rappresentante dell'isola. Altro candidato è il VENEZUELA..., sarà un campionato che durerà tredici mesi, tenendo conto dei fusi orari... Certo che a 300.000 dollari a colpo, e con il 4 per cento (a Ecclestone) più sono i GP e più si guadagna: come i buoni circhi, si cerca di ampliare le piazze...

● La « CURVA TRE » è stata fatale a tante macchine. Fatale è proprio la parola giusta, perché le macchine uscivano di pista, e venivano raccolte alle bell'e meglio dalle reti con pochissimi danni, come nel caso della Surtees di Brambilla. Solo che qualche giro dopo vi piombava sopra un'altra macchina e la distruggeva... Sarebbe bastata una gru per levarle dall'incomodo posto e tutto si sarebbe risolto con musetti rotti. Invece ben altri sono i danni. Ne sa qualcosa Surtees che quando gli hanno riportato la macchina di Brambilla quasi quasi piangeva...

● Un rapido referendum in sala-stampa, ad Interlagos, ha stabilito che HUNT è stato l'eroe della giornata brasiliana. In testa, poi ai box per cambiare le due gomme anteriori, è ripartito ha risalito due posizioni fino ad arrivare secondo a dieci secondi da Reutemann. Ancora cinque giri e ce la faceva a prendere la Ferrari «alettonata» — si commentava a dimostrazione che l'uomo e la macchina più forte sono ancora Hunt e la McLaren.

g. c.

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

ci ha tradito, e forse impedito di vincere la gara ».

Visto alla luce di poi, il GP poteva essere vinto dalla Lotus (l'unica macchina che possa impensierire la Ferrari oltre alla McLaren e all'Alfa Romeo), anche in relazione al fatto che a Reutemann sul finire della corsa sono cominciate a degenerare le gomme ed è arrivato — come suol dirsi — « sulle tele ».

Che la Lotus sia veramente competitiva, lo ha confermato anche Nilsson uno degli animatori di questa bella gara brasiliana. Lo svedese, ottimo quinto a fine gara con l'altra Lotus, sotto il sole brasiliano (incredibile tanto caldo per lui) mentre sfogliava i giornali locali che avevano titoli a

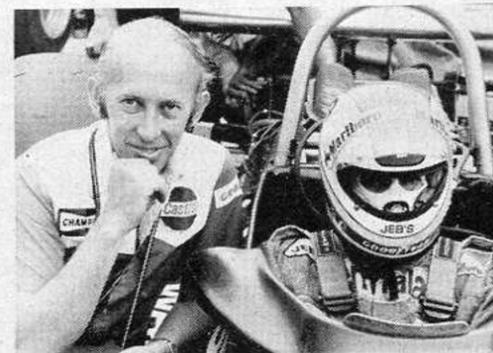
nove colonne per il quarto posto di Fittipaldi, ha commentato:

« Se non fossi stato colpito in partenza dalla macchina di Depailler, e quindi costretto ad una fermata ai box per cambiare le gomme anteriori, avremmo potuto forse oggi festeggiare la mia prima vittoria... Non c'è comunque nessun problema con la macchina messa a punto da Chapman: vinceremo delle gare, eccome... ».

Vicino c'è Andretti, che commenta: « Quando sono arrivato in Lotus Chapman era scontento, distante dalle auto da competizione, badava più alle auto di serie che a quelle da corsa. Per me era un mistero. Non trovava soddisfazione nelle corse, facevamo gli allenamenti e le prove senza di lui. Oltre tutto, in quel momento doveva badare ad una ditta di barche che

stava impiantando. Poi sono cominciate ad arrivare le prime soddisfazioni, e Colin è come rinato. Si è buttato anima e corpo sulla F. 1, come ai tempi di Rindt e Clark... I risultati stanno arrivando, credo che abbiamo la macchina più moderna e più competitiva ».

I due piloti della Lotus sono poi partiti per diverse destinazioni, l'appuntamento è per ambedue in Inghilterra per alcune prove prima del GP del Sud Africa che Andretti e Chapman attendono con particolare ansia... Il 25 febbraio le due Lotus proveranno assieme a tutte le altre macchine le gomme Goodyear per tutta la stagione a Kyalami. Anche Nilsson sarà in Sud Africa per le prove del « buon anno », ma prima ha promesso di essere in Friuli all'inaugurazione della scuola « G. Hill ».



● La CYNAR ha pagato per questi GP sud americani una bella cifra alla Ensign di REGAZZONI, circa 60 milioni, che sono andati ben spesi visti i buoni risultati dell'ex ferrarista. Ma la Casa dell'aperitivo non ha previsto di spendere questi soldi anche in Europa, perciò Clay sarà senza lo sponsor Cynar che sembra comunque abbia trovato un « forte » appassionato nel giapponese (di Hong Kong) Ted Yip, disposto a pagare per far parte del giro della F. 1 e farsi fotografare vicino a Clay...

Nella foto: Mo Nunn e Regazzoni.