



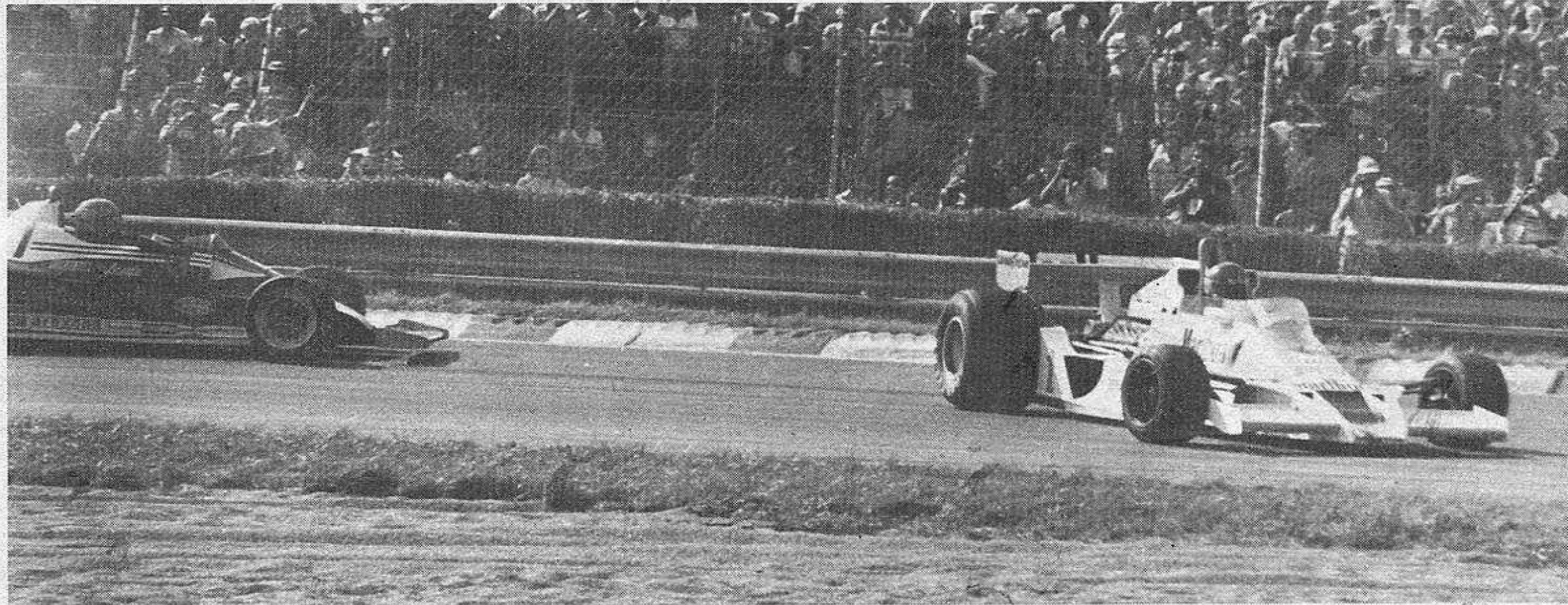
## ANDRETTI «terrific» a MONZA!

MONZA - La settimana prima del GP d'Italia era piuttosto piena per me, benché sia riuscito a prendermi qualche giorno di riposo a casa mia, a Marbella, e sono apparso sulla scena locale del backgammon prima di prendere l'aereo per la Svizzera per disputare i « Super Stars ». La categoria dei piloti era bene rappresentata e mi sono unito a Jochen Mass e Jacques Laffite sul nuovissimo complesso sportivo a Bienne, dove ha sede la casa dei cronometristi Heuer.

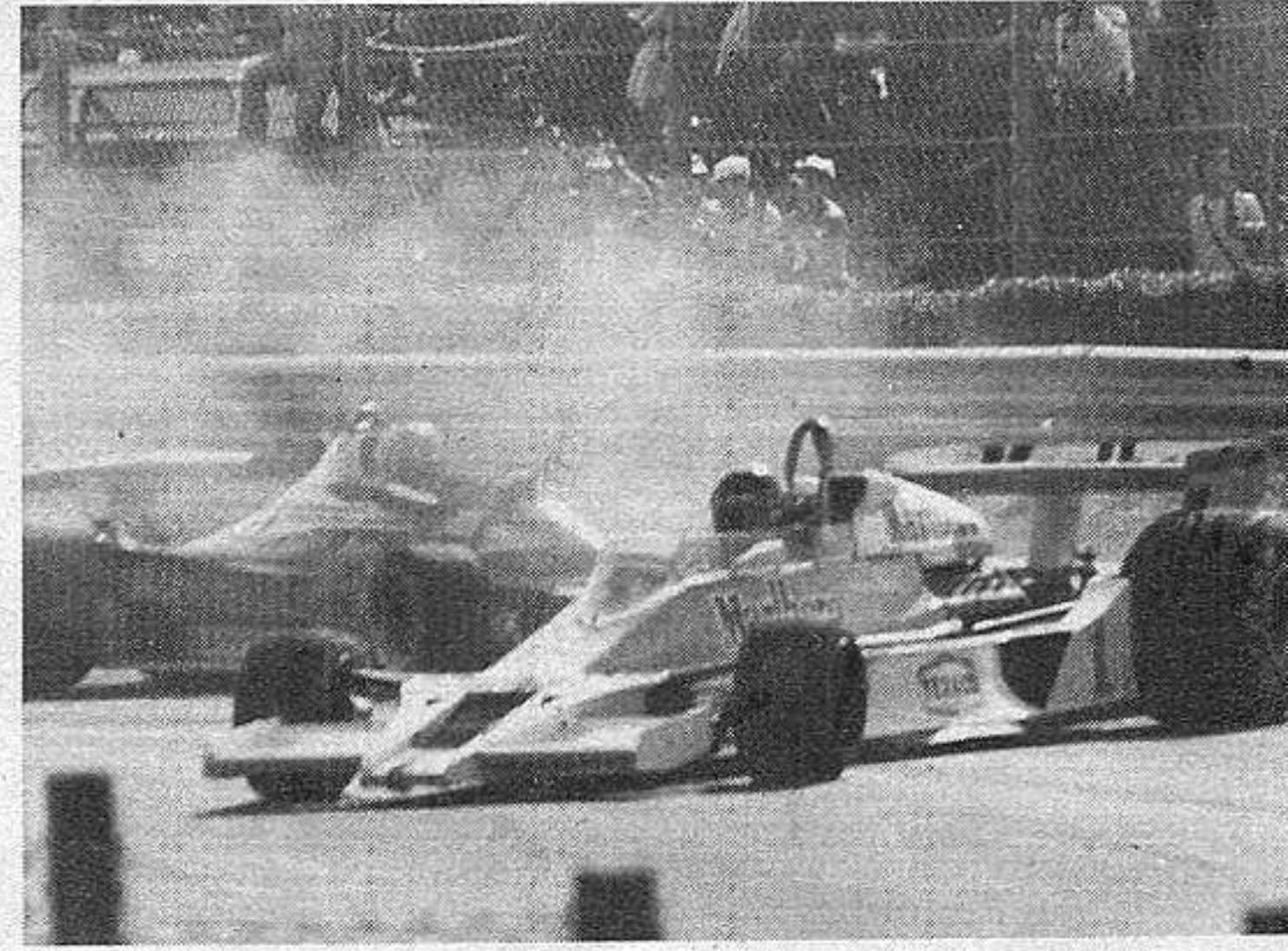
Per quanto mi riguardava, non è stato un grande successo, benché mi sia immensamente divertito, e facevo parte della sezione calcio prima di stirarmi un legamento alla cavaglia, il che mi ha costretto a ritirarmi. La storia è stata evidentemente esagerata e ha causato un certo panico in Inghilterra, dove non hanno esitato a far sapere che non avrei preso il via a Monza. Jochen si è comportato veramente bene; dovrete pazientare per vedere quanto è sta-

alcuni eroi locali per — non ci credereste — una corsa di compressori stradali a vapore. Però siamo arrivati un po' in ritardo tra una cosa e l'altra, guidati da una macchina della polizia completa di sirena e luce azzurra. L'entusiasmo della folla non ha conosciuto limiti. Per fortuna le « macchine » avevano il gas a mano, perciò il piede infortunato non era un ostacolo, ma sembrava che la mia navigazione lungo il percorso stupisse Luisella di Radio Monte Carlo, che stava fornendo il commento diretto. Mi sono lo stesso classificato secondo dietro a Clay Regazzoni, e ci hanno offerto delle coppe tanto magnifiche che si poteva pensare che avessimo vinto il GP d'Italia. Più tardi, quella sera, il sindaco ha fatto uno splendido discorso e ci ha conferito ciò che aveva tutto l'aspetto di essere la « proprietà » della città di Alassio, di cui, inutile dirlo, abbiamo approfittato in pieno! Gli italiani sono veramente gente passionale: o ti amano o ti odiano, c'è rara-

Era nell'aria sin dall'inizio della stagione. E' andato alla Brabham, come la maggior parte della gente pensava, ed è stata una mossa intelligente. Gordon Murray è un eccellente progettista e non ha ancora creato un telaio sofisticato, ma c'è poco da dubitare che potrebbe essere la macchina più veloce e se riescono a trovare l'affidabilità, l'associazione Niki-Brabham sarebbe « dinamite ». Si è speculato anche molto su chi avrebbe preso il posto di Niki alla Ferrari, e sembra che si sia parlato praticamente di tutti, tranne me! Non vedo proprio come potessero prendere un novellino — non è il loro stile — ma finché non è occupato il posto del loro pilota n. 1, la stampa avrà delle giornate piene. Jody Scheckter, immagino, amerebbe moltissimo correre per loro e sembra che loro siano assai interessati a lui, ma esistono difficoltà contrattuali con la Wolf e penso che sarebbe di gran lunga troppo complicato. Perciò è probabile che le cose rimangano come sono. Se doves-



La « distrazione » alla prima variante di cui Hunt parla nel suo articolo vista da due angolazioni mentre lo sta passando Lauda. Sotto a sinistra, la folla di Monza quest'anno è stata molto più civile verso l'inglese



to bravo, finché il programma non venga trasmesso in TV verso la fine dell'anno e, malgrado il mio ritiro, entrambi, Jacques ed io ci siamo piazzati.

In serata abbiamo preso il volo per Alassio, una piccola stazione balneare tra San Remo e Genova, con un Cessna Citation — lo stesso tipo di jet a due motori che usa Niki Lauda per recarsi al lavoro. Jochen, Jacques ed io ci siamo uniti a Clay Regazzoni ed

mente la felice via di mezzo. Dopo i tempi duri che ci hanno fatto passare l'anno scorso era piacevole vedere l'altra parte della medaglia e debbo dire che mi hanno veramente accolto bene ovunque mi sono presentato, con l'eccezione di una madre di una tifosa ardente che non ha permesso alla sua affascinante figlia di pranzare con me. Furbe, le mamme!

La notizia che Niki lascia la Ferrari non mi ha sorpreso:

sero dopo tutto cercare un pilota giovane, la scelta è tra Gilles Villeneuve, Eddie Cheever e Patrick Tambay, tutti sono stati contattati da Maranello recentemente.

Sembra che mi venga un annuale esaurimento nervoso a Monza: non ho ancora terminato una corsa lì! La macchina era assai vogliosa e così an-

James Hunt

CONTINUA A PAGINA 10

I temutissimi « ultras » ferraristi a Monza, appollaiati in ogni dove (anche nei punti più pericolosi, come purtroppo si è visto con il crollo del cartellone) sono costretti a mille acrobazie soprattutto per la scarsa ricettività che offrono le tribune monzesi e per l'assoluta mancanza di visibilità del « prato » tipica dei circuiti semipermanenti, come è Monza sotto questo aspetto



## «TERRIFIC»

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

che il pilota. Malgrado il problema con il piede, sono stato contento di piazzare la mia M26 in pole position, la quinta della stagione, specialmente poiché la vettura non è tanto veloce in rettilineo, ma da quel momento le cose hanno cominciato a mettersi male rapidamente. Ero preoccupato per la frizione, quando ci sono voluti secoli al via prima che il semaforo diventasse verde. E quando è apparso, Jody Scheckter e Clay Regazzoni mi hanno passato. Sono riuscito a recuperare il secondo posto, ma i freni cominciavano a peggiorare e presto Mario Andretti mi ha sorpassato a Lesmo e qualche giro dopo Carlos Reutemann con la Ferrari è passato all'interno quando ero un attimo senza freni alla chicane, il che mi ha fatto passare dietro al mio compagno di squadra Jochen Mass, il quale si trovava al settimo posto. Stavo girando tranquillamente quando l'ho sorpassato per caso. Stavamo avvicinandoci alla Parabolica e ho dato un colpo di freni, ma non potevo rallentare abbastanza e quasi l'avrei colpito. Fortunatamente Jochen mi ha visto e mi ha fatto strada, appena in tempo. Monza non è il luogo adatto per avere noie ai freni: bisogna poter frenare molto precisamente e dopo una lunga fermata ai box per controllare che tutto fosse a posto, sono tornato nella mischia cercando di registrare il giro più veloce. Per una combinazione di noie ai freni e un collasso nervoso sono andato a finire esattamente nella stessa trappola di sabbia dell'anno scorso.

Mario ha disputato una corsa terrificante: Sono stato particolarmente contento di aver fatto la pace con lui, dopo l'incidente di Zandvoort. Villa d'Este al Lago di Como, dove il team Marlboro-McLaren scende per la corsa a Monza, è uno degli alberghi più belli di tutta l'Europa. Penso che i dirigenti lì si sono ormai benissimo abituati alla gente delle corse, ma hanno avuto lo stesso difficoltà a capire perché mai Herr Hans Stuck avesse bisogno di fare una nuotatina — vestito splendidamente con cravatta Martini e Blazer — alle 2 del mattino, e perché la sua presenza nella piscina avesse avuto la funzione di esca per il resto di noi.

L'elicottero blu scuro ed oro di Walter Wolf, che ronzava sopra l'albergo ogni volta durante la fase finale prima di atterrare su un prato vicino, mi ha fatto ricordare i tempi quando Alexander Hesketh scendeva sempre anche lui nella «Dusty Villa» (villa polverosa) come l'albergo viene chiamato affettuosamente.

Le cose sono veramente cambiate parecchio.

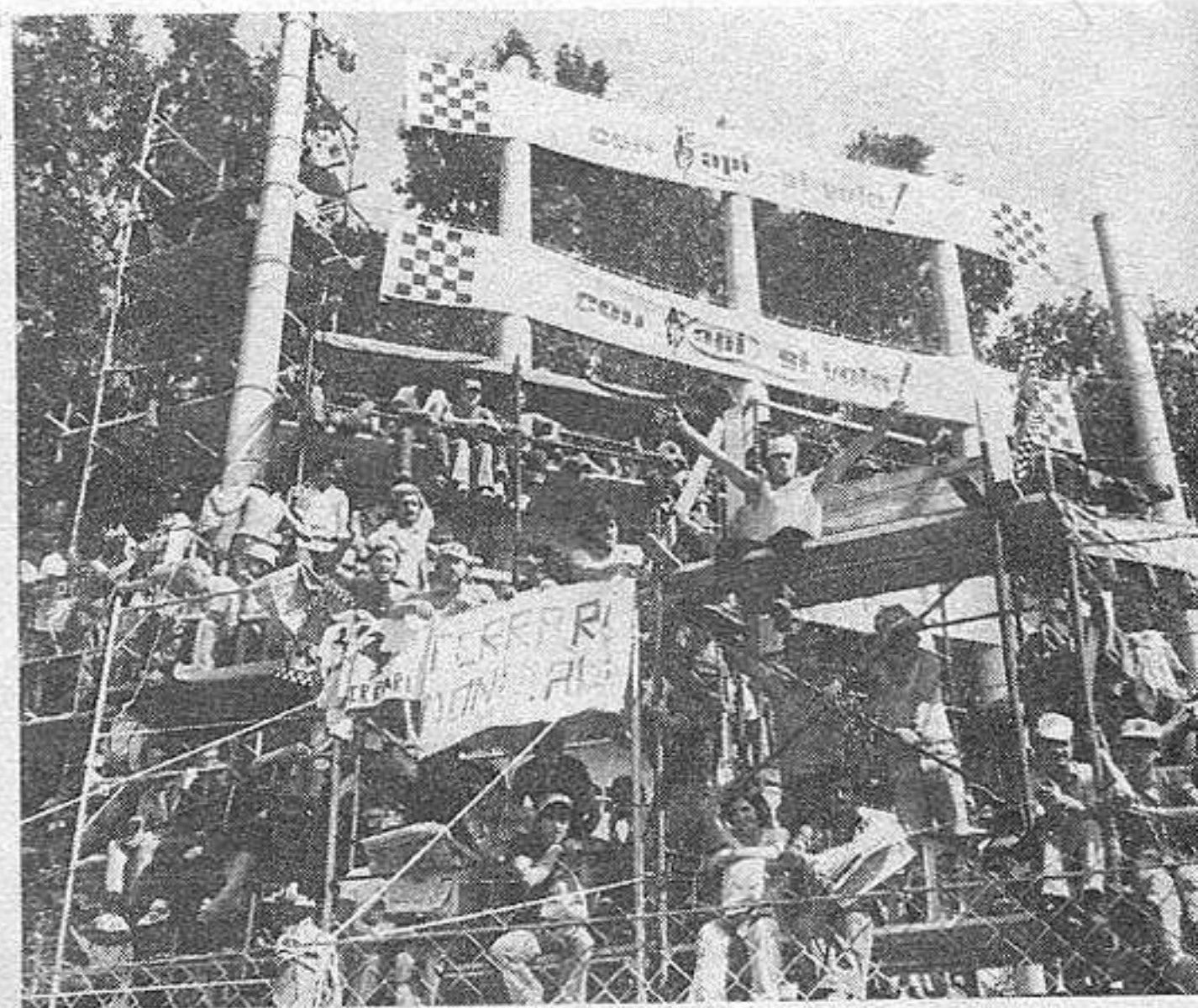
j. h.

SECONDA

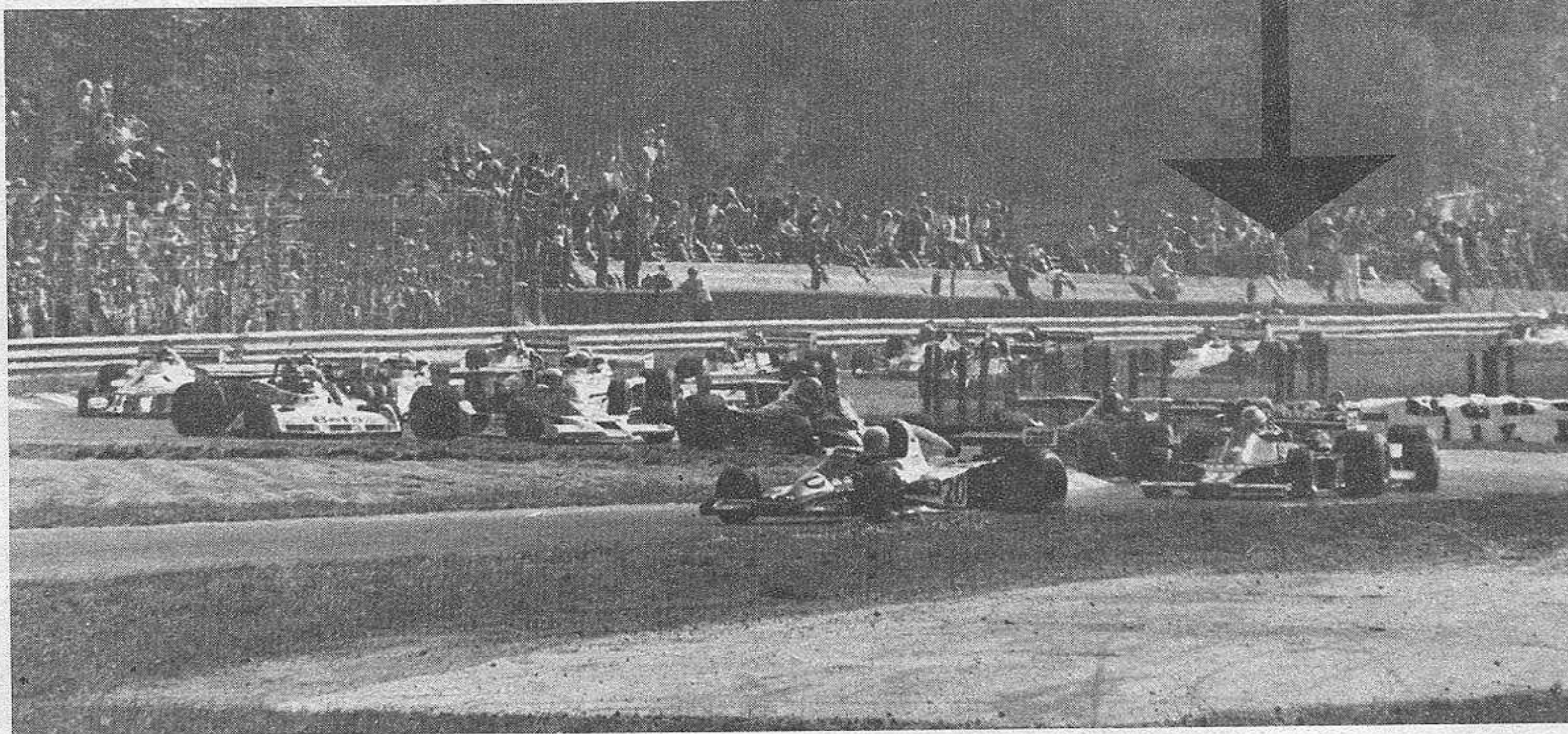
3

VARIANTE

In alto, sempre più in alto si spingono le «postazioni fisse» dei monzesi, molte delle quali dotate di televisore portatile per una cronaca «completa»



## Rimpianto il televisore



### PRIMA VARIANTE

Le monoposto si avventano nella prima chicane, subito dopo l'avvio: entra per primo Scheckter, seguito da Regazzoni. Quindi, semicoperti, Hunt ed Andretti, poi le due Ferrari di Reutemann e Lauda, infine Mass e Brambilla

## Spettatore anche un astronauta

**MONZA** - Il luogo della «azione» massima, secondo la definizione degli americani, delle fasi più movimentate ed eccitanti della corsa è stato alla prima variante, la «Goodyear», cominciando dalla sbandata iniziale di Watson, che è uscito di traiettoria alla seconda piega della chicane, ponendo la macchina parecchio a cavallo della cordatura esterna. C'è stato un urto abbastanza violento, che ha divelto una delle orecchiette del motore che fissano il blocco al telaio. E appena dopo Watson è rientrato precipitosamente in pista senza tanto badare al sottile, costringendo Brambilla ad uscire a sua volta, anche se senza danni...

Pochi giri dopo la gran fumata del motore di Lunger che ha evidentemente rotto un pistone e si è fermato, a sinistra, fuori dalle traiettorie degli altri. Un testa coda di Rupert Keegan, finito con la macchina nella sabbia dietro le reti, ripartendo subito, e infine la fase più ec-

citante, il sorpasso di Reutemann a Hunt.

E' stata un'azione da manuale, con presa di scia fino a poco dopo la torre Fiat, uscita dalla scia e staccata ritardata, con frenata al limite e spostamento sulla sinistra, in posizione favorevole per imboccare la prima «piega» della chicane. Reutemann ha fatto la sua manovra benissimo e Lauda che lo seguiva non avrebbe potuto passare Hunt, se questi fosse stato attento e razionale.

Invece Hunt, anziché rallentare leggermente e lasciar passare Reutemann per poi buttarglisi dietro velocemente, ha insistito anche lui, ed in un certo senso vi è stata la ripetizione della situazione che ha creato il pasticcio di Zandvoort tra lui e Andretti.

Solo che stavolta non vi sono possibilità di interpretazioni, perché se a Zandvoort Andretti aveva ragione di supporre che Hunt agisse in modo razionale, e rimanesse dov'era dato

che la curva era finita, qui le cose sono state molto differenti, perché dopo questa prima curva ve n'erano altre due, e Hunt doveva ben saperlo. Invece di agire come avrebbe potuto Hunt è arrivato lungo, e naturalmente ad un certo punto si è trovato senza più pista da mettere sotto le sue ruote. Cioché ha dovuto imboccare la scorciatoia della zona sabbiosa, restandovi impantanato per parecchi secondi, il tempo di veder passare moltissima gente. E' stato un momento decisivo a tutti gli effetti. Sia perché ha significato la fine delle speranze di Hunt di restare coi primi, se ne aveva, sia perché eliminandosi dalla pista ha favorito Lauda, che ha potuto restare a contatto di Reutemann.

Dopo questa vicenda abbiamo visto altri avvenimenti interessanti, come qualche superamento in staccata e frenata. Niente però di eccelso.

L'ultima cosa veramente eccitante è stata la disgraziata vicenda del mo-



**MONZA** - Come in ogni altra parte del circuito, anche alla 2. variante (la Cariplo), il pubblico « opprime » letteralmente la pista. Le tribunette costruite con mezzi di fortuna giungono sino a sei piani d'altezza e pare che ad ogni minuto una muraglia umana debba riversarsi in pista, come è purtroppo accaduto in mattinata. Molti sono « cacciati » sotto le suddette tribunette e non vedranno assolutamente nulla, si accontenteranno del rumore e tempesteranno di fischi ed improprii i fotografi, gli addetti alla pista e tutti coloro che, in una maniera o nell'altra, sono riusciti ad essere davanti a loro.

La solita bordata di fischi accoglie il passaggio dei mezzi della polizia ma alle 15,30 in punto un nervoso silenzio avvolge la chicane.

E' un punto difficile. Dopo un allungo le vetture sono costrette ad una poderosa frenata e, data anche la strettezza della pista, spesso capitano incidenti, sia pur di lieve entità.

E' Scheckter che spunta per primo dal curvone ed il boato che si era preparato per Reutemann scema parecchio. Neve, ultimo, procura l'unica emozione al primo passaggio, cercando una disperata frenata sull'erba che, peraltro, non sortirà effetto alcuno (solo un gran polverone).

Al giro seguente è Keegan a cercare la scorciatoia sull'erba all'interno della variante, ma riesce a controllare il mezzo e non succede niente. I più organizzati tra il pubblico sono addirittura forniti di televisore portatile ed è da loro (mentre Andretti aveva già strappato il comando a Scheckter) che apprendiamo che Hunt è fuori gioco.

James passerà infatti attardato ma sarà proprio lui a dare le maggiori emozioni alla variante Cariplo dove, tutto sommato, non è successo un gran che. Davanti sono sempre Andretti, Reutemann e Lauda, ma Hunt sta recuperando bene dalle retrovie e giunge a sorpassare il compagno di squadra Mass (che giungerà al termine 4.) quando si intraversa all'uscita della chicane pur mantenendo il controllo della macchina. Rientra quasi subito in pista ma ben 4 vetture riescono a sorpassarlo.

Non transita al giro seguente (sapremo poi che si era fermato ai box) e il pubblico esulta quando vede Lauda davanti a Reutemann, da molti accusato di frenare l'austriaco. Per la verità all'inizio per Lauda c'erano stati anche parecchi fischi, ma quando Niki passa secondo ogni rancore è dimenticato e i ferraristi si scatenano, con la grossa speranza che Lauda possa farcela

a raggiungere Andretti. Ma è una speranza che dura poco.

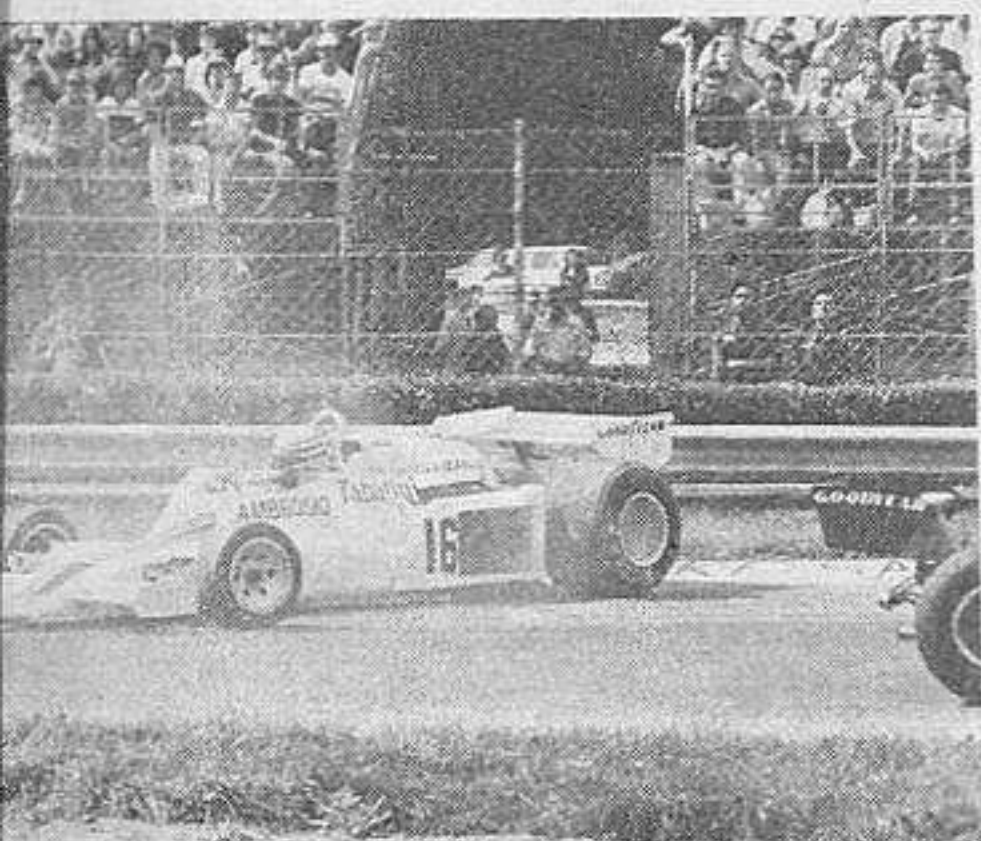
E' ancora Hunt protagonista alla seconda variante. L'inglese ha appena ripreso la pista ed è autore di un « lungo » che lo porta, intraversato, ad insabbiarsi. Anche lo scorso anno Hunt era stato autore di un « numero » in questa curva ed il pubblico, ancora impietoso con il campione del mondo in carica, gli dedica una bordata di fischi ai quali si mescola qualche timido applauso.

Il finale di gara scorre senza particolari note. La vettura di Hunt viene guardata a vista da polizia e da cani da guardia che respingono i primi curiosi che hanno scavalcato la rete di contenimento. Mancano 2 giri quando il pubblico con maggiore insistenza « avanza » verso la pista ed al termine (gli applausi maggiori sono per Andretti, Lauda e Regazzoni) invade, come al solito, la sede stradale. Gli addetti non tentano neppure di opporsi. I cancelli vengono aperti e la vettura del direttore di corsa (che chiude il circuito) a stento si fa largo fra la folla. Molti non hanno visto molto e forse rimpiangono di non essere rimasti a casa, davanti al televisore; ma state certi che saranno al loro posto anche il prossimo anno.

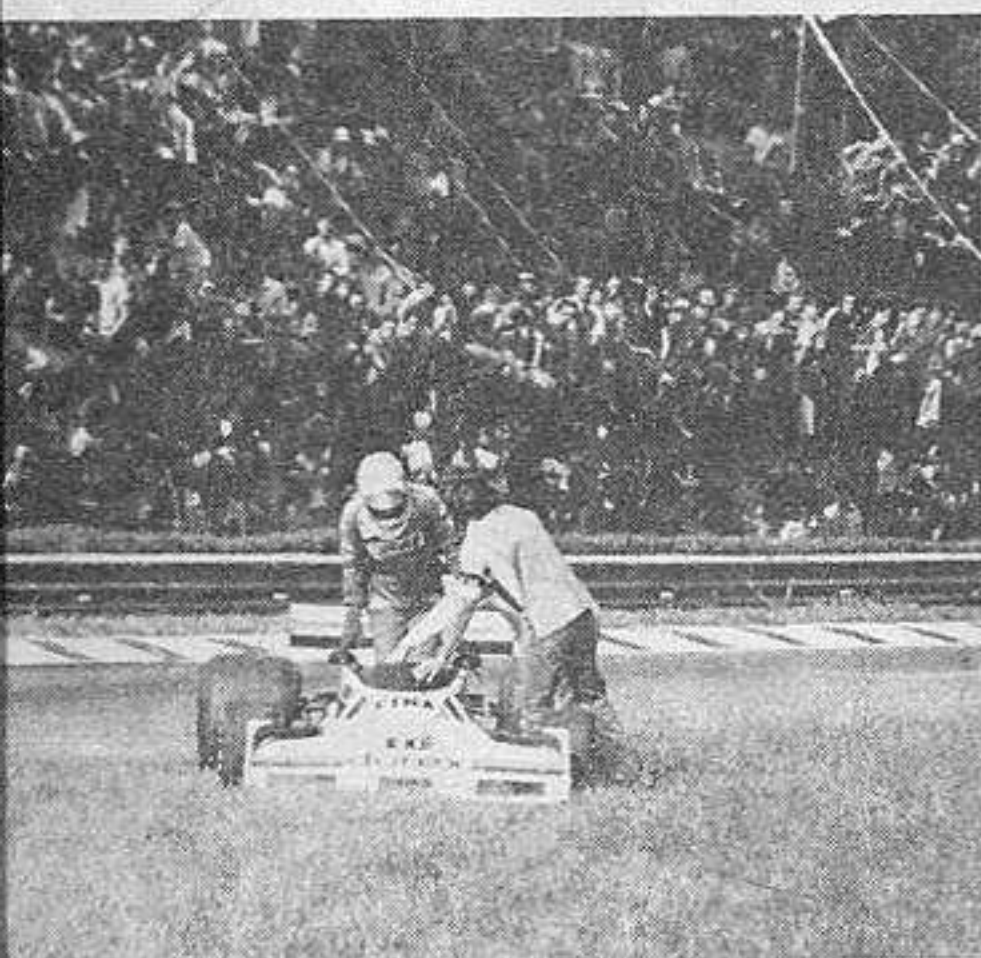
Ultima annotazione sul taccuino è l'assalto alla McLaren di Hunt, che nel giro di qualche secondo è letteralmente sommersa da una folla che può, finalmente, vedere da vicino una F. 1.

Vittorio Gargiulo

## 1 BOXES



Vittime della prima chicane, nelle prove, gli italiani Leoni (sopra) e Patrese. Le foto sono di A. CAPUTO



Gli altri sono partiti, solo Laffite non riesce a far girare bene il suo Matra. Poi si riprenderà molto bene

# Quel silenzio per Reutemann

tore di Giacomelli che cedeva, con la sbandata dell'italiano, l'olio sulla pista e le successive uscite di strada di Reutemann e Patrese sopraggiungenti, mentre Lauda era indenne. Anche Mass usciva, andando sulla sabbia, ma senza danni e riprendeva, riuscendo persino a mantenere il quarto posto. Reutemann e Patrese invece dovevano abbandonare. La macchina di Patrese, in mezzo testa coda, urtava anche un commissario con l'allettone posteriore.

Spettatori interessatissimi alla prima chicane erano personaggi importanti e noti. Il presidente della Commissione Sportiva Internazionale Ugeux, insieme al presidente della FIA principe Metternich. Piloti come Henton, meccanici delle squadre che non avevano macchine in pista, i piloti francesi Pironi e Schlessler, e Jackie Stewart che era accompagnato dall'astronauta Peter Conrad.

g. c.

**MONZA** - Troppa gente estranea ai boxes, davanti e dietro al guard-rail e al muretto è la prima impressione che si riceve a Monza. Pensare che il dr. Montagna si è fatto in quattro per riuscire a controllare i permessi rilasciati dall'Ufficio Stampa e poi ecco che una cattiva organizzazione ai cancelli manda in fumo tutto. La partenza vede indugiare gli addetti ai semafori forse oltre il consentito. Tanto è vero che alle spalle di Laffite si vede levarsi un filo di fumo. Addirittura Jacques dentro l'abitacolo si vede chiaramente che muove la testa per allontanare la sensazione di calore.

I primi giri con passaggio dei concorrenti già così sgranati non emozionano particolarmente l'enorme folla che assiepa le tribune. Pare che sappiano che dalle Ferrari non ci si possa attendere exploits. In particolare da Lauda sempre più « puntista » in attesa della ufficializzazione del divorzio. Non per nulla va ricordato che quando i concorrenti erano entrati in pista gli applausi erano stati suddivisi tra Reutemann e, incredibile a dirsi, Regazzoni.

Il dispetto si evidenzia in tutta la

sua facciata negativa nei dieci giri dal 10. al 20. in cui Reutemann e Lauda restano passivamente nella scia di Jarier senza tentare minimamente di sorpassarlo. Non c'è emozione nemmeno quando Andretti passa Scheckter. L'altoparlante che segue i concorrenti anche nelle altre parti del percorso ha saputo descrivere così bene l'attacco e la superiorità di Mario che nessuno si sente emozionato al di là del normale.

C'è curiosità invece quando Hunt si gira per la prima volta e lo si vede passare dietro a Mass. E' sempre Hunt che richiama l'attenzione e anche qualche fischio quando si ferma per far cambiare le gomme. L'inglese resta in macchina e i meccanici tolgono la benzina. In pochi capiscono che la manovra è fatta per rimandare in pista James a caccia del giro più veloce.

Il brivido con il classico silenzio improvviso si ha quando alle spalle di Lauda verso il 40. giro non si vede per Reutemann. Radio-Fante parla subito di collisione multipla. Quando più tardi però Lole rientra a piedi ai boxes si capisce che gli allarmismi per l'incolumità del pi-

lota erano inutili. Piuttosto appare degno di nota che, mentre Stuck fermatosi davanti ai boxes, qualche giro prima nella passerella degli applausi li aveva meritati, Reutemann invece sfilava davanti a tutto lo spazio antistante i boxes nel più completo silenzio. Vuoi vedere che la folla ha voluto così punire il « passivo » atteggiamento messo in mostra dal pilota della Ferrari nei dieci minuti passati alle spalle del doppiando Jarier?

Infine il gran finale con la solita invasione, questa volta eseguita nella maniera più sconsiderata e insciente possibile perché i primi « folli » si buttano sulla pista quando ancora al centro della stessa c'è Maffezzoli che sta sbandierando il termine agli ultimi. Se non succede niente è un vero miracolo e Stewart, che è in fianco a noi, non vuole credere ai suoi occhi per questa ennesima manifestazione di inciviltà di un pubblico che invece dovrebbe essere all'avanguardia per il suo entusiasmo in quanto a sportività e tifo.

e. z.





**WATSON**  
**'dall'**  
**abitacolo**

## Sarà errore rinunciare all'euro F.1

MONZA - I due punti salienti sorti dal GP d'Italia erano prima la vittoria di Mario Andretti con il motore di sviluppo (leggi al magnesio) Cosworth-Ford e la situazione

malmente in questa situazione in cui Niki deve consolidare la sua posizione di guida nel campionato, ci si sarebbe aspettato che la Ferrari avesse fatto capire a Reutemann che dovesse dare un certo grado di collaborazione e di aiuto a Niki. In termini reali, questo avrebbe normalmente significato che, se fossero stati in grado di tenere lo stesso passo, Niki avrebbe dovuto avere la priorità di posizione.

Ma questo non è stato. Per 40 giri Reutemann è rimasto davanti a Niki e in certi punti del circuito Niki balzava a lato, dal di dietro, nel tentativo di trovare un modo per passarlo. Ovviamente Reutemann non aveva alcuna intenzione di lasciarlo passare. Infine Reutemann ha perso parte del suo impianto di scarico e Niki è stato in grado di sorpassarlo, poichè il motore di Carlos ha perso quel tanto di potenza.

Quando il motore della vettura di Giacomelli è scoppiato, ha lasciato dietro di sé una striscia lunga 100 metri di olio, luccicante ed untuoso, nella prima chicane. Il primo a passarci sopra era Niki seguito alle spalle da Reutemann. Sfruttando la sua abilità misteriosa di «leggere» le situazioni ed agire istan-

spetto che forse c'era un accenno di sorriso sul viso di Niki quando è successo.

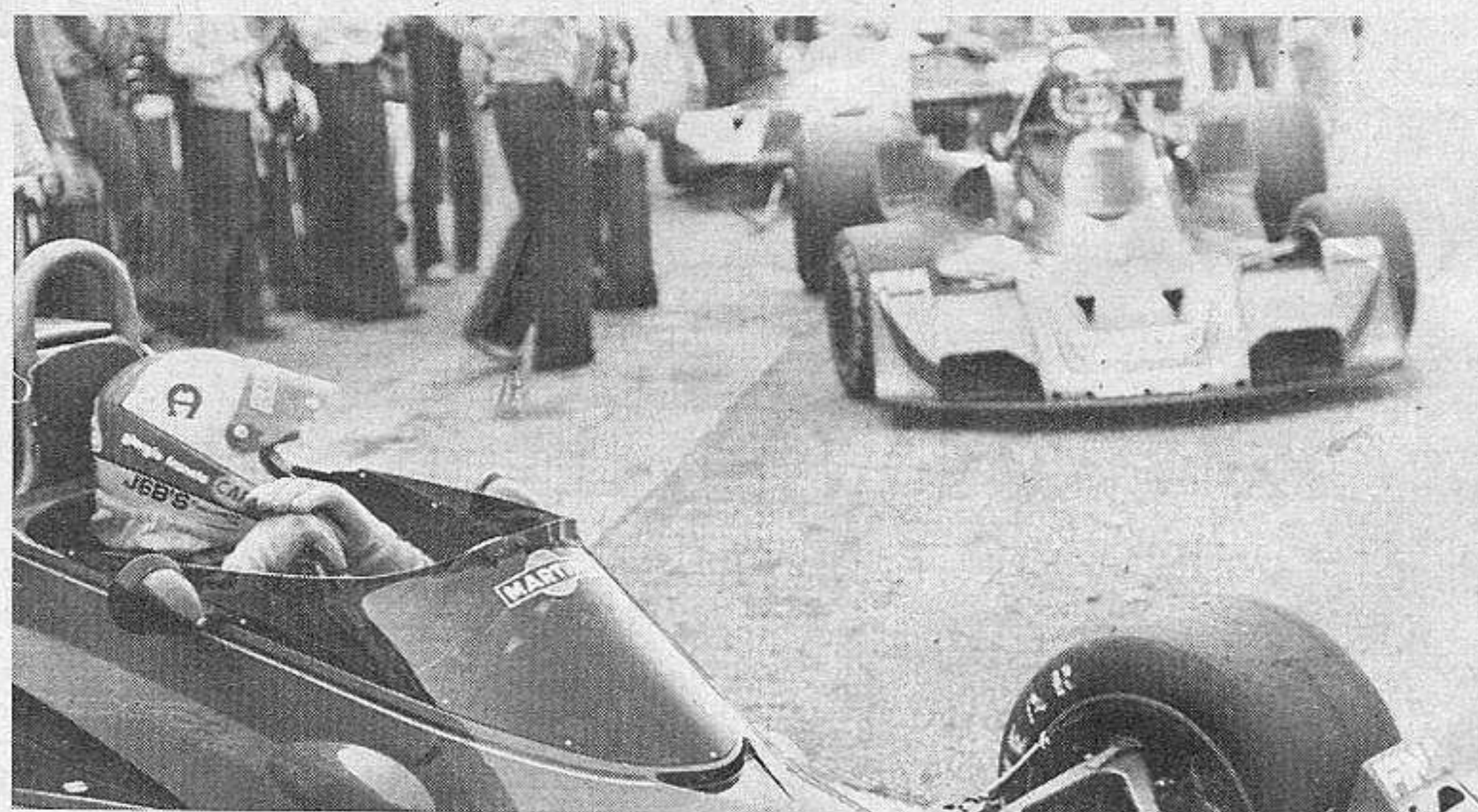
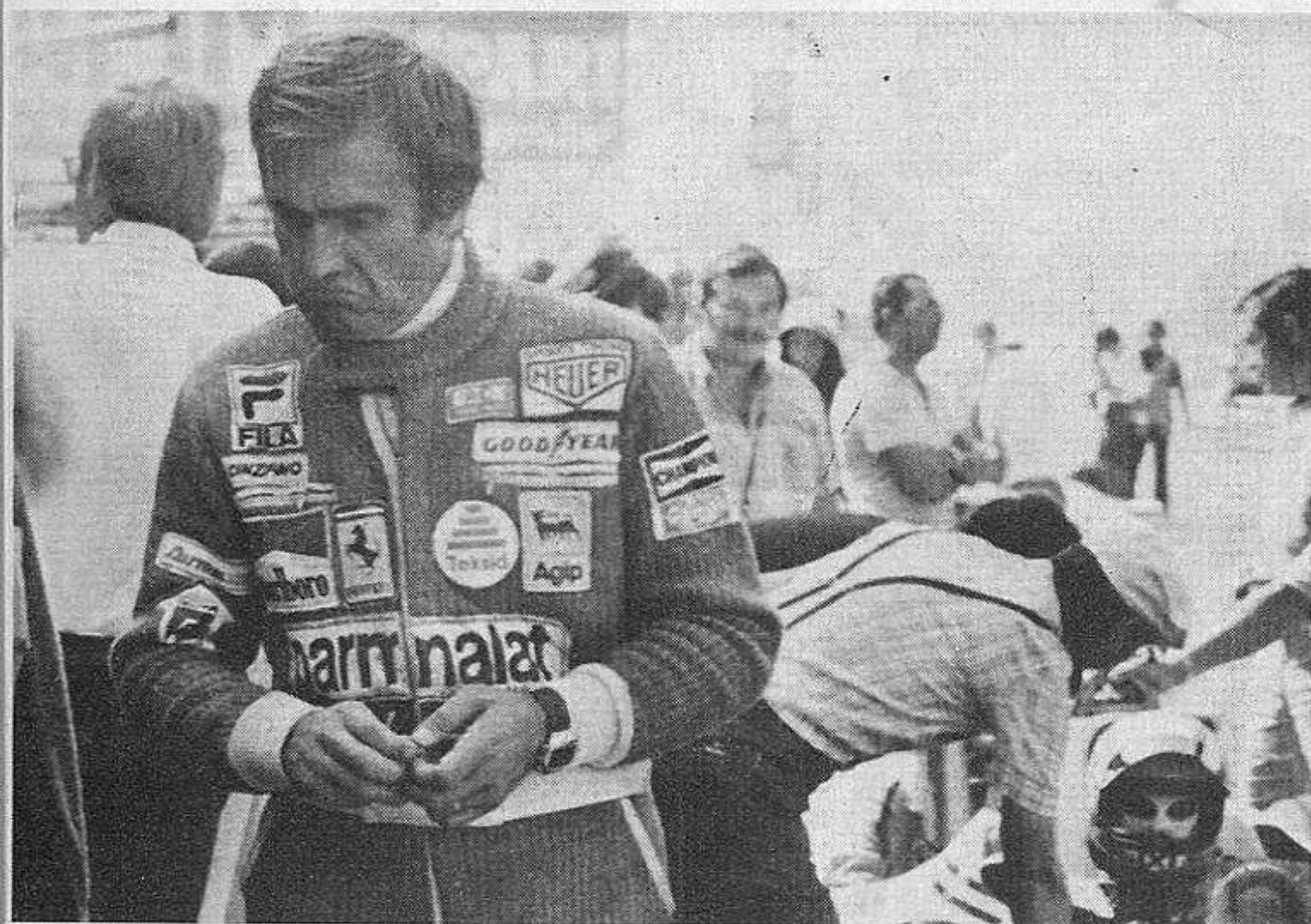
I sei punti di Niki ottenuti con il secondo posto gli assicurano praticamente il titolo mondiale, permettendogli di rilassarsi un po' per gli ultimi tre Gran Premi, se dovesse continuare quella strana situazione nel team Ferrari.

Sono stato il terzo più veloce nella prima giornata di prove, ma alla fine della giornata mi sono ritrovato in 14. posizione dello schieramento. Il problema era semplicemente la mancanza di aderenza. La nostra vettura non è tanto adatta alle gomme a mescola tenera che erano generalmente in uso a Monza. Il musetto largo, i radiatori frontali e il peso fanno sì che le gomme si riscaldano molto di più di quelle delle vetture leggere e strette come la Lotus e la Wolf. I pneumatici hanno un arco di funzionamento ottimale, al di sotto di quella temperatura non funzionano e al di sopra di quella temperatura non hanno la giusta aderenza. Il trucco che tutti usano è di far funzionare le gomme al massimo della loro efficienza sulla propria macchina, e questo quadro di adattamento varia da circuito a circuito.

La nostra nuova macchina,

tenza per il GP e dieci non sono riuscite a qualificarsi. C'era di nuovo il problema di dover correre a velocità attorno ai 250 kmh in compagnia di gente che semplicemente non ha abbastanza esperienza per affrontare la situazione di correre a quelle velocità. Ad un certo punto Niki doveva uscire con due ruote sull'erba in un tentativo di evitare un novellino che si è spostato dalla sua parte. C'erano dei progetti già abbastanza avanzati per creare un campionato europeo costituito da dieci corse per l'anno prossimo per i piloti che volessero cominciare a correre in F1, ed era un piano che avrebbe dovuto avere l'appoggio di tutti i piloti e costruttori. Penso che anche alcuni dei piloti in fondo allo schieramento sarebbero stati favorevoli, perchè assicurava loro praticamente di correre regolarmente invece di solo provare regolarmente, per poi non riuscire a qualificarsi.

Immagino che avrebbe anche accontentato molti dei loro sponsors. Ma la riunione della CSI prima del GP è stata contraria ed ora probabilmente non si farà niente. Sembra che certa gente ritenga che potesse essere una minaccia per l'esistenza



Giorgio Francia, l'ultimo arrivato in F. 1, non ha fatto a tempo nemmeno a scaldarsi, a Monza. Eccoli nell'abitacolo della terza BT 45 in paziente attesa di provare, ma farà solo pochissimi giri. A sinistra, una curiosa espressione di Reutemann, con Lauda sullo sfondo. Come riferisce Watson, i rapporti fra i due ferraristi a Monza erano piuttosto tesi, anche in pista

piuttosto strana Lauda/Reutemann nel team Ferrari.

La vittoria costituisce un grosso passo in avanti per la Cosworth e le congratulazioni sono adeguate. E' la prima volta che uno dei loro motori sperimentali si è coperto di gloria. Precedentemente, si erano coperti invece del proprio liquido. Keith Duckworth dovrebbe essere molto compiaciuto, in maniera particolare poichè Monza è un circuito molto adatto ai 12 cilindri, ed avere vinto proprio lì deve essere stato molto soddisfacente per lui.

La situazione Lauda/Reutemann si è rivelata come una delle più feroci rivalità per la supremazia della giornata e si è dimostrato che veniva incoraggiata dal team. Nor-

taneamente, Niki è stato in grado di passare senza danno: la vettura fumante ferma nell'interno della chicane, il riflesso dell'olio sulla pista, ed ecco che ha spostato la sua traiettoria per affrontare la variante all'ultimo secondo, in modo che avrebbe frenato in un punto dove la pista era pulita.

Reutemann è stato meno fortunato ed è caduto nella trappola, come lo avrebbe fatto quasi certamente ogni altro pilota. Ha proseguito sulla traiettoria normale, sperando forse di sorpassare Niki e ha mandato la vettura in un testa-coda impressionante, di 360°, completandolo sulla sabbia dove si è impannatato e non è più stato in grado di ripartire. Si ha il so-

la BT46, risolverà alcuni di questi svantaggi, perchè si trova esattamente al limite di peso, non dispone di radiatori frontali e ha un musetto a punta.

Parte del divertimento di venire in Italia è il risalto che ne danno i giornali italiani. Si eccitano veramente molto per il loro GP e scrivono un sacco di storielle sulla gente dell'ambiente. Tutte molto capricciose e con grande autorità. Ho scoperto durante il fine settimana da un giornale che sono sposato con una famosa attrice cinematografica italiana. Bernie Ecclestone ha scoperto che ha avuto con me una furiosa lite, la notte prima della corsa.

24 macchine erano alla par-

della F2, il che non è il caso.

Oh, per quanto riguarda la mia corsa? Mi dispiace, ma è stata piuttosto breve. Per essere precisi, tre giri. Ho recuperato sei posizioni al primo giro e poi entrando nella chicane al terzo giro ho colto al volo l'occasione di passare due macchine, calcolando male la mia staccata, leggermente. La conseguenza di questo errore era che sono passato sopra il cordolo e ho urtato la mia vettura a motore Alfa in maniera abbastanza forte per rompere parte di un pezzo fuso dell'impianto di raffreddamento d'acqua. L'acqua è uscita dal motore ed io sono uscito di corsa.

John Watson