Auto TEpoca

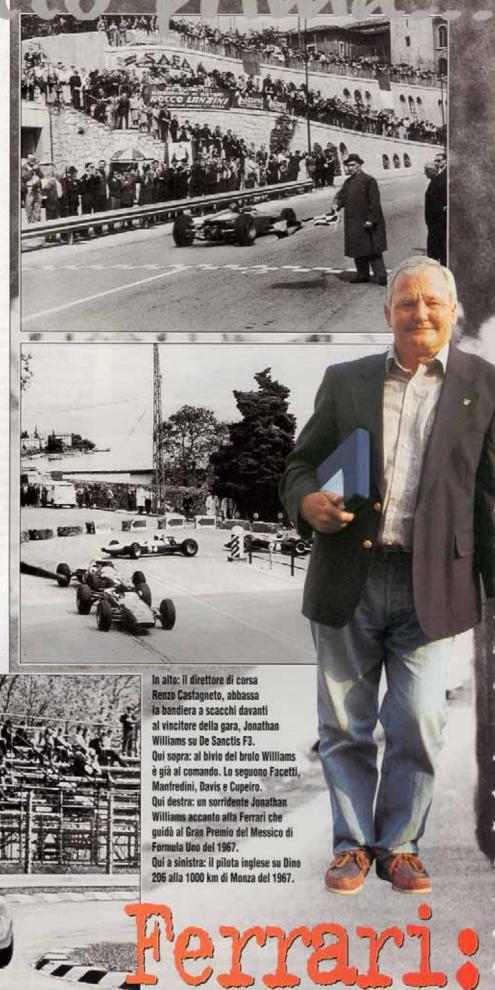
ANNO XIX - N. 1 - GENNAIO 2002

EURO 5.16

Fict Abarth 600,750,850 e derivate di serie

Miglia > 1000 Millas Sport Lazzi Story Targa Florio 1921 - Jonathan Williams

Correvamo fasciati di benzina, senza via di fuga, qualcuno non usava neppure le cinture e, se sbagliavi, picchiavi duro perché della sicurezza di noi piloti non importava niente a nessuno. Parla chiaro Jonathan Williams, il ragazzo-prodigio degli anni Sessanta, pilota ufficiale Ferrari nel 1967. Sentite che cosa dice del commendator. Enzo Ferrari? Era il capo assoluto e voleva comandare tutto e tutti anche a cinquemila chilometri di distanza. L'ultima parola era sempre sua. Teneva tutti sulla corda in ogni ora del giorno e della notte, ricorda Williams. Nato al Cairo nel 1942, ma inglese d'adozione, figlio di un pilota della Royal Air Force, Williams arrivò in pochi anni ai vertici dell'agonismo sportivo bruciando le tappe e passando dalle Mini alle Formula Junior, alle Lotus, alle Brabham delle cosiddette formule minori, per arrivare nel 1967 alla Scuderia Ferrari. Corse sulle P 4, le Ferrari Can-Am, le Dino F2 e in Messico, a fine stagione, sulla potente tremila di F1, una vettura analoga a quella di Lorenzo Bandini, morto pochi mesi prima, nel maggio 1967, a Montecarlo, mentre Chris Amon muoveva i primi passi. L'ultima gara la disputò con una Lola nel 1971, in Argentina, la 1000 km di Buenos Aires, la stessa gara in cui mori Ignazio Giunti. E poi? Mi sono guadagnato da vivere pilotando i jet privati di ricchi noiosi, risponde con un sorriso ironico e beffardo, fasciato nel suo blazer blu. Oggi, a sessant'anni, vive in Francia ma soprattutto, come racconta egli stesso, in un camper per rincorrere il sole della Spagna, i tramonti sull'Atlantico del Portogallo, la sabbia bianca della Grecia. O la quiete languida del lago di Garda dove la scorsa estate Jonathan Williams ha soggiornato qualche giorno nel raffinato porticciolo di Salò. Non ci tornava dal 1966, quando proprio qui vinse l'ultima edizione del Circuito del Garda con la De Sanctis Ford di F3. E qui lo ha chiamato Giancarlo Cavallini autore del volume storico Circuito del Garda, quindici volte via, edito dalla Fondazione Negri per l'ottantesimo anniversario della prima edizione della competizione, disputata il 22 maggio 1921. DC



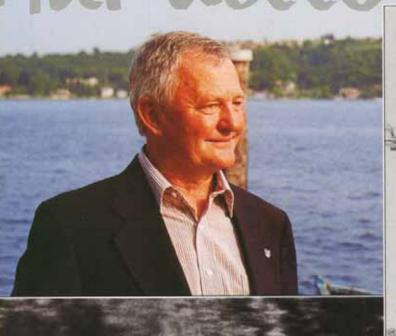




In alto: (a sinistra) Williams aluta un meccanico con l'imbuto; (a destra) insieme a un ufficiale di gara nel 1966.



il capo somo io



Il pilota britannico, che a soli 21 anni correva sul circuito di Montecarlo, ci racconta la sua brillante carriera



Qui sopra: (a sinistra) Williams durante una recente vacanza sul lago di Garda; (a destra) Jonathan Williams, Mauro Forghieri e Giulio Borsari durante la prova di una Dino F2 nel 1967.

Jonathan, oggi capitano incidenti terribili e quasi mai, fortunatamente, con gravi conseguenze per i piloti. Che rischi c'erano per voi negli anni Sessanta?

Enormi. Semplicemente perché in quell'epoca le auto non erano concepite per essere sicure ma per correre quanto più possibile. La sicurezza del pilota non era considerata. Prova ne sia che nei circuiti non esistevano ne vie di fuga né zone di sabbia all'esterno delle curve più impegnative. Per cui se uno sbagliava finiva contro le barriere, tutto qui. Inoltre noi eravamo seduti sui serbatoi. Eravamo circondati dalla benzina, davvero una brutta idea dei progettisti. Ma eravamo tanto giovani. Giovani e spericolati, senza alcuna considerazione del rischio.

Quanto guadagnava? Nel 1967, dopo un anno con la De Sanctis F3, arrivai alla Ferrari. Correvo con le Dino F2, le Formula Tasmania, le P4, le Can Am e anche in F1. Guadagnavo un milione al mese.

Brutto anno, il 1967...

Un anno tragico per l'automobilismo italiano. Non solo per il tragico rogo di Lorenzo Bandini a Montecarlo, ma anche per la morte di altri due piloti italiani a Caserta, due giovani promesse della Formula 3, Geki Russo e Tiger, pseudonimo di Romano Perdomi.

Come andò la sua esperienza in Formula Uno?

Fu al Gran Premio del Messico del 1967, a fine stagione, lo avevo appena fatto una gara con le Ferrari Can Am, stavo per godermi una meritata vacanza in buona compagnia e Franco Lini, il direttore sportivo che aveva inventato l'arrivo in parata alla 24 Ore di Daytona dello stesso anno, mi telefonò in albergo e mi disse Jonathan, il commendatore dice se puoi venire in Messico. Io chiesi se dovevo portare il casco, ma Lini fu molto evasivo, disse di partire e basta.

E lei?

Che dovevo fare? Partii. Anche se lei, la mia ragazza, se la prese un po'. Ma il sabato pomeriggio, vigilia della gara, nessuno ancora mi aveva detto se la domenica



Avrer corso oppure no, Chris
(Amon) girava e io fermo ai box, a
fare da spettatore. Alla fine si
decisero e mi dissero di salire
sulla seconda Ferrari. Ma
l'abitacolo era davvero troppo
grande per me e ci ballavo dentro.
Vuole dirmi che lei avrebbe
dovuto correre il suo primo
Gran Premio di Formula Uno,
su Ferrari per giunta, e a
poche ore dalla gara l'auto non
era stata preparata?
Proprio così. Nessuno aveva
ricevuto l'ordine di preparare la

monoposto per le mie misure. Solo

verso sera (allora le prove non

cessavano alle 14 del sabato, ma

continuavano nel pomeriggio) arrivo da Maranello la conferma definitiva. Allora ai box i meccanici cominciarono ad agitarsi e ad armeggiare con lunghe forbici e grossi pezzi di spugna. Improvvisarono delle imbottiture fatte di ritagli per non farmi sballottare dalla forza centrifuga dell'auto, un bolide di tutto rispetto che sprigionava quattrocento cavalli. Poi attaccarono quei tamponi in qualche modo all'interno dell'abitacolo, qualcuno mi invitò a salire. Lini mi dette una pacca sulla spalla e mi fecero fare qualche giro di prova. In gara arrivai ottavo.

Qui a lato: Il pilota inglese su Dino 206 alla partenza della Targa Florio del 1967.



Pare di capire che non c'era l'organizzazione scientifica delle gare di oggi, dove tutto è calcolato, previsto,

programmato...

Pare di capire, lei dice? Scriva pure che non c'era per nulla. Pochi team erano davvero organizzati. La Ferrari meno degli altri perché lui, il Drake, voleva avere sempre l'ultima parola e questo, essendo Ferrari distante migliaia di chilometri e non essendoci la possibilità di comunicare in tempo reale come si può fare oggi, richiedeva tempi molto più lunghi. Ferrari inoltre alimentava una tensione costante per tenere tutti sulla corda in ogni ora del giorno e della notte. Ma tutto questo machiavellismo provocava anche una grande incertezza e molta confusione, tanto "kasino" come anni dopo sentenzio anche Niki Lauda

Altri ricordi?

Ho un ottimo ricordo di alcuni tecnici. Primo fra tutti Mauro Forghieri, un genio.

Jonathan, quale fu la sua prima gara?

A Silverstone, nel 1960, con una Mini. In Inghilterra si correva ogni week-end. Gare brevi ma intense. Una palestra eccezionale per i giovani che avevano il tarlo della velocità.

Ad appena 21 anni, nel 1963, lei correva già sul circuito di Montecarlo, che ricordo ha di quella esperienza?

Bisogna prima dire che trenta o quarant'anni fa l'età media di un pilota era decisamente più elevata. Quindi, approdare al circuito di Monaco poco più che ragazzino, seppure su una Formula Junior, era effettivamente molto promettente.

Debutto sfortunato: lei distrusse la sua Merlyn alla

Grand Prix: la stratemb della tensione

Quando nel 1967 usci il film *Grand Prix*, molti gridarono allo scandalo. Piloti che si rubavano le donne, donne che si facevano rubare, ciniche stide a 300 all'ora, scuderie che consegnavano le monoposto all'ultimo minuto per "tenere sulla corda" i piloti. Sembrava un romanzo. Era invece realta, almeno in alcuni casi, come racconta nell'intervista l'ex pilota ufficiale Ferrari, Jonathan Williams.

Ma leggete il dialogo fra Yves Montand, che nel film interpreta Jean Pierre Sarti (un nome che ricordava quello di Surtees) e l'attrice Eva Marie Saint, che recitava la parte della giornalista amica Louise. La scena è girata a Monza, il pilota corre su Ferrari e l'ingegner Manetta (nome di fantasia, giusto per evitare grane con Maranello) è interpretato da un Adolfo Cell, fotocopia del Drake. Siamo nel tardo pomeriggio e tutti provano da ore. Manca solo l'auto di Sarti e il pilota è visibilmente nervoso. La bionda Louise gli chiede ragione del ritardo. È già capitato altre volte, crea tensione, risponde il pilota. Ma come, ribatte lei inquieta, non ce n'e già abbastanza? Devi indagare nella mente del signor Manetta, mia cara. Se un pilota si risente di questa tattica vuol dire che comincerà a tenere del suo posto in squadra. È esattamente ciò che vuole Manetta perchè quel pilota farà l'impossibile per vincere e affronterà dei rischi inutili che normalmente avrebbe evitato.

prima uscita...

No, si sbaglia, fu piuttosto l'auto che distrusse me. Accadde alla curva del Tabaccaio. Una sospensione cedette all'improvviso e la mia monoposto divenne ingovernabile. Non potei fare nulla. Mi schiantai contro un muro e finii all'ospedale con una collezione di fratture. Ricordo che il giorno dopo venne perfino a trovarmi la principessa Grace. Provate a immaginare se una cosa del genere capitasse oggi. Impossibile. Lei, Grace di Monaco, era semplicemente splendida. Bionda e dolcissima. Un incanto. L'anno successivo, nel 1964, lei correva nell'Anglo Swiss Racing. Che scuderia era? Io ero molto amico di Piers Courage, insieme avevamo vissuto molte avventure su parecchi circuiti. Studiavamo ingegneria in un college di Londra. Con noi c'era anche lo svizzero Charlie Graemiger, un tipo simpatico con un po' di soldi e tanta, tanta passione. Fu lui a finanziare il team Anglo Swiss Racing. La sede della scuderia era Losanna, una posizione centrale e strategica, dalla quale era facile raggiungere i vari circuiti europei. Le auto erano le Lotus 22.

Chi era più veloce, Williams o il suo compagno Courage? Il nostro rendimento era simile. Forse io ero più regolare. Lui rischiava un po' di più. Per questo finiva fuori strada più di me. Nel 1965, sempre insieme a Courage, lei passa al Charles Lucas Team. Chi era Lucas?

Con che auto correvate? Charles era un ragazzo fortunato che aveva ereditato una fortuna dal nonno. Al suo ventunesimo compleanno decise di spendere un po' di soldi e fondò un team di F3, con me e Piers come piloti. Le auto erano delle Brabham che l'anno prima avevano corso in F2 con Alan Rees e Jochen Rindt, per la scuderia Winkelmann. Noi le convertimmo in F3 nel 1965.

Risultati?

Con quell'auto vinsi due corse importanti, il Gran Premio di Zolder e il GP Vigorelli a Monza. Poi a Reims ebbi un altro brutto incidente. Mi fratturai entrambe le gambe.

Cosa provò quando nel 1970 il suo grande amico Piers Courage, con la De Tomaso Formula Uno, morì nel rogo di Zandvoort?

Quella domenica non ero in Olanda, Fu Gianni Bulgari a dirmi cos'era accaduto. Eravamo all'aeroporto di Cannes. Ci incontrammo per caso, lui si avvicino, la voce bassa, mi prese per mano e disse che era capitato un brutto incidente a Piers. Il giorno dopo ero a Londra per il suo funerale. Ma la vita continua, non si dice cosi? E lo scorso autunno ero a Bordighera, al matrimonio di suo figlio Amos, che si è sposato proprio qui in Italia. Quale fu la sua ultima gara? La 1000 km di Buenos Aires del 1971, la stessa gara in cui mori Ignazio Giunti, schiantandosi contro la Matra che Beltoise stava spingendo verso i box. lo correvo con una Lola T 210. Ricordo ancora i modi gentili di Ignazio, un vero signore delle corse. Dormiva nel mio stesso albergo e il giorno della gara raggiungemmo l'autodromo con la stessa auto. Lo salutai, ma non lo vidi più. Fu l'ultima corsa per entrambi.

Intervista a cura di Danilo Castellarin