

Niki Lauda ha chiuso in tono minore una carriera che poteva essere eccezionale

Nel corso di questa stagione due ex campioni del mondo, James Hunt e Niki Lauda, hanno dato l'addio alle corse. Entrambi lo hanno fatto nel modo repentino, senza preavviso, senza presentare le loro dimissioni. E' banché i due uomini siano tanto diversi, la loro storia è un poco si assomigliano, anche perché il caso ha voluto che il momento migliore della loro carriera, James e Niki la abbiano vissuto quando si davano reciprocamente battaglia. E' finito quel momento magico, per l'inglese e per l'austriaco cominciò il declino.

Il proprio talento naturale, James Hunt lo dispense nella birra e nelle donne. Ma fu anche lui della scuderia McLaren. Quando la macchina perse di competitività anche la stella di James cominciò ad offuscarsi. Venne poi l'ultimo tentativo con la Wolf, ma il primo a non crederci era certamente il campione inglese, che difatti smise prima del tempo.

Per Niki Lauda la discesa incominciò il giorno della sua partenza da Maranello. E dunque, a differenza di Hunt, fu lui a volerla. Invece di fuggire, Lauda andò ad un altro team per mostrare di sapersi imporre anche senza la Ferrari, con la quale aveva appena conquistato il suo secondo ed ultimo titolo di campione del mondo.

Fino a quel momento, nonostante il grave incidente al Nürburgring, Andrea Nikolaus Lauda pareva un pilota destinato a durare a lungo. Era considerato un nuovo Fangio, capace forse di tolgliere al grande Manno il record di gran premi vinti a titoli. Freddo, prudente, abile, calcolatore, meticolosissimo nel curare ogni particolare della macchina, si era guadagnato l'appellativo di « computer ». Un appellativo che non si era guadagnato, o che probabilmente non gli piaceva. Le sue vittorie erano ritenute persino scontate e raramente aveva sentito vicino a sé il calore d'un sincero entusiasmo. Vincere perché aveva ragione, non perché aveva più nulla di meglio. Nell'ambiente della formula uno, più che un pilota di gran talento era visto come un fortunato: con la Ferrari di quel momento, diceva qualcuno, avrebbe vinto anche Arturo Merzario al quale, nel '74, l'austriaco era succeduto.

Quando conquistò il suo primo titolo mondiale a Monza mentre mancavano ancora due gare alla conclusione del campionato, ebbe dopo la corsa quasi più critiche che elogi: gli si rimproverava di essersi lasciato superare da Emerson Fittipaldi mentre probabilmente avrebbe potuto arrivare secondo dietro a Regazzoni.

Dovette correre con due costole rotte l'anno successivo in Spagna perché si sprigionò-



Nella foto a fianco: Lauda tifoso da Hunt durante il Gran Premio di Spagna del 1976. Nelle altre foto: Niki al tempo della conquista del suo primo titolo mondiale (a sinistra) e com'è oggi dopo l'incidente del Nürburgring.

## Un grande pilota tra denaro e presunzione

Criticato anche quando era imbattibile è stato forse indotto a commettere errori dentro e fuori dell'abitacolo - Analogie con Hunt



nasse intorno a lui un'ondata di calore umano. Ma fu un fuoco di breve durata. Presto ridivenne il « computer » che aveva perduto con il volto il desiderio di vincere. A quel tempo (eravamo nel '76) si aprì addirittura un disastro — il vezzo autolesista (per la gente riguardante la Ferrari) in Italia non mancava più sulla strada che incontrava sulle montagne, già qui si ipotecava dal giovane pilota tedesco uscito dalla scuola viennese con cinque vittorie in sei gare.

Lauda, per quanto freddo, non poteva non risentire delle chiacchieere impietose che si facevano sul suo conto.

In quei mesi si parlò per la prima volta di un suo possibile ritiro, di un suo matrimonio e pure il matrimonio con la bella Marlene offrì lo spunto per malevoli dicerie. Chi può dire che almeno per un momento, il « computer » non si sia distratto? Poco sta che sia stato solo un gesto di cortesia del Nürburgring. Fino allora Niki non aveva mai avuto incidenti gravi, perché sul circuito tedesco uscì tantissimo.

Ad ogni modo, appena qua-

ranta giorni dopo, il pilota austriaco apparve, se non ancora almeno nel morale, le doti di sempre. Con una retina in testa per proteggere i lividi delle bruciature che lo faceva vagamente somigliare ad un bieco pirata, Niki si presentò a Monza per il Gran Premio d'Italia, dove giunse quarto. Disse di aver corso in quel-

le condizioni per difendere la sua posizione di leader della classifica mondiale. Ma finì da subito con la piazzola di un incidente dal quale altri sarebbero usciti stroncati, avrebbe meritato di chiudere in modo migliore. Forse ha sempre sperato di potersi ritirare dopo il terzo titolo mondiale, come Jackie Stewart, il pilota-simbolo del tempo moderni. Invece ha chiuso con una vittoria in una gara bela ma non titolata. Ora Niki diventerà un freddo uomo di affari e si farà ancora più ricco. Non ci sarebbe dunque motivo di provare gran che verso un uomo per di più scorbutico e scarsamente comunicativo. Ma proprio per questo, perché ci è sconosciuto il suo intimo, dobbiamo considerare la vicenda sportiva e soprattutto umana di Niki Lauda con sincero rispetto. E larghi un caloroso aplauso.

Giuseppe Cervetto

ebolato. Tra l'altro era entrato nello spirale del boss della Parmalat Callisto Tanzi, il quale non si accontentava più della pubblicità sulle tute, ma voleva vestire con le sue scritte una macchina intera, così che a Monaco non era proprio chiaro perché la Formula 1 non accettasse reclame che non sia legata all'automobile. E il latte, chiaramente, è fuori tema.

Con la mediazione di Bernie Ecclestone, sempre pronto ed efficiente quando c'è di mezzo un business, si accese un dialogo con il suo collega inglese, il quale compose un'équipe di entusiasti: lo sponsor parmense, che vedeva già il nome della propria ditta sfrecciare davanti alle bandiere a scacchi, l'ing. Chilton, intendente di dimostrare che i suoi motori avevano ormai bisogno di un buon pilota; il progettista Gordon Murray, finalmente libero (grazie ai tanti quattrini) di dar sfogo alle sue stravaganze, infine Niki Lauda, che era stato da sempre affascinato dal denaro, ma forse anche desideroso di scarrollarsi di dosso un cliche.

Purtroppo per tutta questa gente andarono un po' diversamente. E il sodalizio ha cominciato già a scricchiolare, prima che il colpo austriaco se ne andasse ammazzato. L'Alfa Romeo, dopo una collaborazione travagliata, decise di correre in proprio e da quel momento si sono creati presupposti per un rottura: Gordon Murray non dev'essere certamente più tanto sicuro di sé dopo aver scimmillato la Lotus 80 che tanti gratificazioni ha dato e sta dando al suo stesso ideatore; lo sponsor, stanca di spender molto e di avere poi dei problemi tenuissimi, non si sa fino a che punto crede nella nuova avventura coi il motore Ford-Cosworth. L'unico a rimanere vispo è Bernie Ecclestone, che con estrema disinvolta, ha già rimpiazzato Lauda con lo sconosciuto Zunino. Ma è noto che il piccolo inglese non ha gran bisogno delle Brabham per consolarsi (e per fare quattrini).

Niki Lauda deve aver sofferto più di quanto dimostrasse nell'accorgersi che l'impegno d'un pur ottimo pilota non basta a far grande una macchina e, se ha peccato di presunzione, ha pagato molto duramente. Per il suo talento, per il modo in cui ha saputo superare lo shock di un incidente dal quale altri sarebbero usciti stroncati, avrebbe meritato di chiudere in modo migliore. Forse ha sempre sperato di potersi ritirare dopo il terzo titolo mondiale, come Jackie Stewart, il pilota-simbolo del tempo moderni. Invece ha chiuso con una vittoria in una gara bela ma non titolata. Ora Niki diventerà un freddo uomo di affari e si farà ancora più ricco. Non ci sarebbe dunque motivo di provare gran che verso un uomo per di più scorbutico e scarsamente comunicativo. Ma proprio per questo, perché ci è sconosciuto il suo intimo, dobbiamo considerare la vicenda sportiva e soprattutto umana di Niki Lauda con sincero rispetto. E larghi un caloroso aplauso.

Spieghiamo subito che per scalare qualsiasi montagna himalayana occorre il nulla osta dell'autorità nepalese. Le pratiche, attraverso una burocrazia che surclassa in leziosa quella italiana, costano circa due milioni di lire. Ma il problema grosso è che spesso in coda per una montagna vi sono due o tre spedizioni. In questo caso, nella corsa all'Everest, erano in testa i sovietici. Ma questi hanno rinunciato e il per-

## Casalinghe e operai vanno sulla vetta più alta del mondo



## 30 dilettanti all'assalto dell'Everest

Un geometra organizza la spedizione  
La prima scalata è quella  
tra i costi e la burocrazia

### Dal nostro inviato

BELLUNO — Come organizzare una spedizione alpinistica all'Everest senza chiamarsi Messner, senza godere quindi dei vantaggi che tanto nome comporta. L'idea può sembrare alquanto paricolare o strana, ma sicuramente rientra nelle aspirazioni di molte persone, forse qualche centinaio o forse un migliaio, per amore di montagna o per il fascino di cose tanto lontane o forse ancora per la curiosità di una nuova esperienza. Alcune indicazioni possono essere utili.

Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupee al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie di problemi di ordine organizzativo che saranno facilitati ad esempio in tutti i controlli doganali. L'unico problema posticci è la formatura di tutto il materiale alpinistico. Ma non parliamo solo di vantaggi. « Può essere una esperienza simpatica, ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupee al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

### Il sindacato portatori

Anche la condizione di vita dei portatori si è comunemente molto modificata. « Si sono costituiti un sindacato — spiega Santon — riconosciuto dal governo. Le spedizioni possono servirsi solo di questi portatori al prezzo di dieci milioni a testa. Complessivamente centocinquanta milioni. Si spera che l'Alitalia concederà come sponsorizzazione, un viaggio gratis (in fondo si tratta pur sempre di una spedizione italiana alla cima più alta del mondo). E solo il viaggio incidebbe per oltre un milione ».

Poi si conta che aziende specializzate concordano materialmente in prezzo. Più si svendono maglioni, cartoline, distintivi. La differenza la paga ciascuno di tasca sua. « Non abbiamo voluto — dice Santon — chiedere nulla ad associazioni e ad enti pubblici. Hanno già i loro problemi ».

« Tra noi — osserva Almo Giambesi, commerciante quarantenne, notissimo in tutti gli ambienti alpinistici, autore di nuove vie a ripetizione — ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo

come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupees al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie di problemi di ordine organizzativo che saranno facilitati ad esempio in tutti i controlli doganali. L'unico problema posticci è la formatura di tutto il materiale alpinistico. Ma non parliamo solo di vantaggi. « Può essere una esperienza simpatica, ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo

come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupees al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie di problemi di ordine organizzativo che saranno facilitati ad esempio in tutti i controlli doganali. L'unico problema posticci è la formatura di tutto il materiale alpinistico. Ma non parliamo solo di vantaggi. « Può essere una esperienza simpatica, ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo

come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupees al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie di problemi di ordine organizzativo che saranno facilitati ad esempio in tutti i controlli doganali. L'unico problema posticci è la formatura di tutto il materiale alpinistico. Ma non parliamo solo di vantaggi. « Può essere una esperienza simpatica, ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo

come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupees al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie di problemi di ordine organizzativo che saranno facilitati ad esempio in tutti i controlli doganali. L'unico problema posticci è la formatura di tutto il materiale alpinistico. Ma non parliamo solo di vantaggi. « Può essere una esperienza simpatica, ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo

come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupees al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie di problemi di ordine organizzativo che saranno facilitati ad esempio in tutti i controlli doganali. L'unico problema posticci è la formatura di tutto il materiale alpinistico. Ma non parliamo solo di vantaggi. « Può essere una esperienza simpatica, ci creiamo abitudine a conoscere i nepalesi solo nelle vesti di impiegati di qualche ufficio turistico o in quelli di portatori. Ora anche in Nepal hanno scoperto l'alpinismo come sport, non solo

come lavoro, ed hanno costituito una associazione di alpinisti ».

« Abbiamo chiesto consigli ad uno che ci ha provato, Francesco Santon, geometra veneziano. I passi da compiere sono tanti. Occorrono, non sembrerà vero, prudenza, saggezza e, dice Santon, « politica ». Prima di tutto costituire una società: tutti i partecipanti alla spedizione devono rispondere dell'organizzazione con pari responsabilità. In secondo luogo, stringere buoni rapporti con il governo nepalese e il locale club alpino. Quindi di contattare fabbricati di scarponi, giacche e vento, maglioni, compagnie aeree per una sponsorizzazione. Infine ottenere, con una buona dose di fortuna, 2 rupees al giorno. Questo è anzi il redatto limite per essere riconosciuti « poveri ».

« L'accordo con i nepalesi — ci dice Santon —, ci ha

risolto anche una serie