EPOCA
Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE NANDO SAMPIETRO - EDITORE GIORGIO MONDADORI

SOMMARIO

Le « venti ore che cambiarono il mondo » sono quelle che vanno dall'Ultima Cena alla morte di Gesù sulla croce, attraverso la veglia nell'orto del Getsemani, l'arresto, l'interrogatorio dinanzi a Caifa e al Sinedrio, la flagellazione e la Via Crucis. Nell'inserto centrale, il dramma della Passione è rivissuto in una ricostruzione « cronistica », accompagnata dai dipinti dei più famosi pittori. In copertina: Beato Angelico, « Cristo spogliato », Firenze, S. Marco *(foto Scala)*.

20 **IL SENSO DELLA RINUNZIA DI JOHNSON** di Ricciardetto

24 **IL PARTITO DELLA SCHEDA BIANCA** di Domenico Bartoli

32 **VOSTRO PADRE È MORTO PER L'AMORE**

38 **IL PASSO DELL'ASSASSINO** di Livio Caputo

44 **GLI ACROBATI DELLA BASILICA**

48 **MACMILLAN MI DIFENDE** di Kim Philby

60 **LE PRIGIONI DEL MASSACRO**

69 **LE VENTI ORE CHE CAMBIARONO IL MONDO** di Brunello Vandano

90 **LA VITA È COMINCIATA NEL MARE** di Vittorio G. Rossi

100 **SEDETEVI SULLE NUVOLE**

105 **L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI** di Lina Palermo

106 **PERCHÉ IL GRANDE JIM È MORTO?**

110 **PENELOPE IN BORGHESE**

118 **IL MIRACOLO DEL PRESIDE D'ASSALTO** di Livio Pesce

124 **I GIOIELLI DELLA CORONA** di Giovanni Artieri

132 **UN UOMO E UNA DONNA: DUE CONFESSIONI IN PUNTO DI MORTE** di Luigi Baldacci

136 **RITORNA BERMAN L'ULTIMO PRINCIPE DEL BAROCCO** di Raffaele Carrieri

138 **LA BAMBOLONA PENSA SOLO A FARSI LA DOTE** di Roberto De Monticelli

150 **SULLA CRESTA DELL'ONDA**

N. 916 - Vol. LXXI - Milano - 14 aprile 1968 - © 1968 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 74.95.51/73.08.51 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: via Sicilia, 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.000+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.050. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etnea 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Mestre (Venezia), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Milano, c.so Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia, Calle Stagneri - S. Marco 5207, tel. 2.40.30; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giaddat Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 800 per millimetro/colonna.
Svizzera, prezzo speciale di abbonamento: annuo (con dono) Frsv. 70, semestrale Frsv. 35.

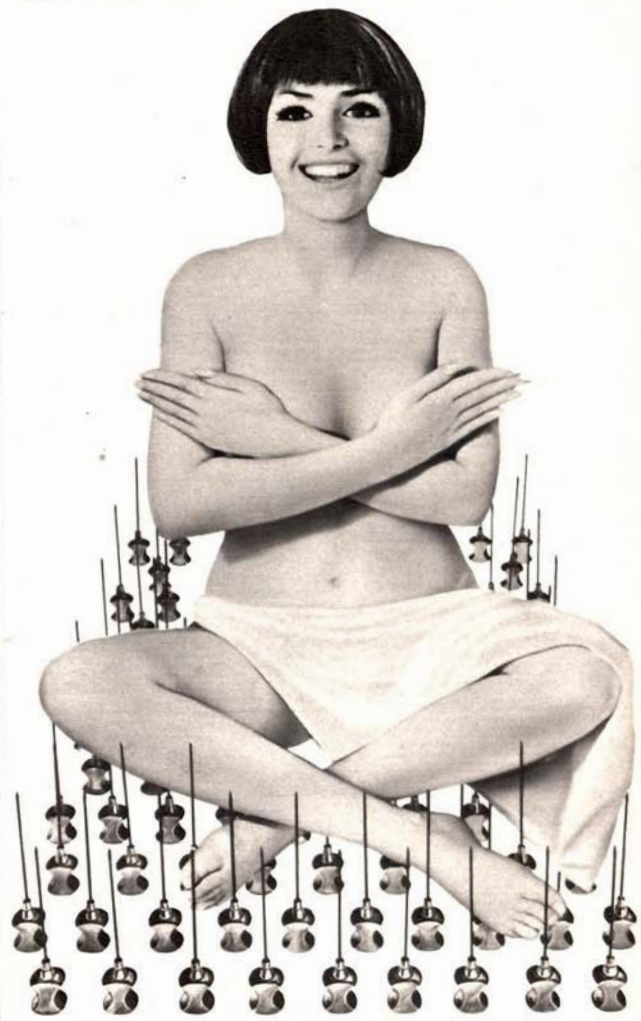
Istituto Accertamento Diffusione

Questo periodico è iscritto alla FIEG

Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

NO
al dolore al timore



AGO INDOLORE "TRE VU"

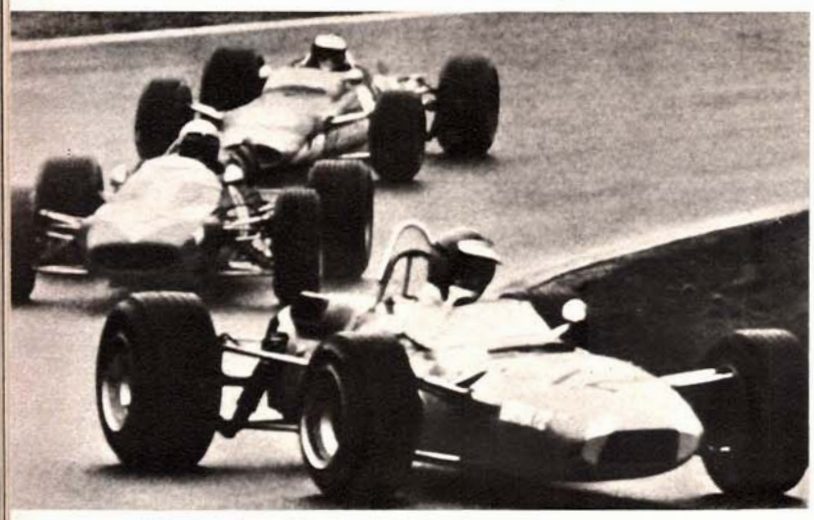
3V Lire 220

ICOFARM®

Con l'ago indolore "TRE VU ICOFARM" iniezioni senza dolore e senza timore, perchè l'ago indolore "TRE VU ICOFARM" è affilato su 3 + 2 posizioni della punta. Più volte controllato e trattato con ultrasuoni. L'ago indolore "TRE VU ICOFARM" è realizzato dalla **ICO**, la grande industria europea specializzata nella fabbricazione di siringhe, aghi e termometri.

ATTENZIONE! L'ago indolore "TRE VU ICOFARM" È IN VENDITA SOLO NELLE FARMACIE

Il giovane campione scozzese Jim Clark fotografato sulla sua Lotus-Ford *pochi minuti prima che venisse dato il via alla gara di Hockenheim.*



Clark, in ultima posizione, sta affrontando una curva.

PERCHE' IL GRANDE JIM E' MORTO?

Dopo una paurosa sbandata sul circuito tedesco di Hockenheim, il popolare campione scozzese è andato a schiantarsi contro un albero: è stato un errore o un guasto meccanico?

«Non si possono fare grandi cose in formula due su questo circuito», aveva detto Jim Clark poco prima di salire sulla *Lotus-Ford* per partecipare alla sua ultima gara, in Germania. L'asfalto di Hockenheim era bagnato, ma lui aveva voluto montare sull'auto i pneumatici per pista asciutta, molto più scorrevoli ma meno aderenti, forse proprio per cercare di rosicchiare qualche secondo agli avversari. Era partito « adagio », come se volesse studiare le capacità degli altri, e al quinto giro si trovava ancora in settima posizione. Superata la curva est, aveva premuto l'acceleratore sui duecento all'ora, ma dopo poche centinaia di metri ha perduto il controllo della macchina. La *Lotus* è sbandata a sinistra, si è capovolta tre volte e si è schiantata contro un albero: un urto tremendo che l'ha spezzata in due, spargendone i rottami per duecento metri. Erano le 12,40 di domenica 7 aprile. Poco prima dell'incidente mortale, un concorrente che la seguiva e alcuni spettatori avevano visto la vettura afflosciarsi sulle ruote posteriori, come se si fossero guastate le sospensioni o si fossero rotti gli attacchi dello *chassis*. Certamente deve essersi trattato di un grave difetto meccanico, ha sostenuto qualche giornale inglese, e non di un errore di Jim: perché, in gara, il timido « scozzese volante » non sbagliava mai.

A sinistra e qui sopra: i rottami contorti dell'auto di Clark, che si è schiantata contro un albero dopo essere uscita fuori strada a 200 all'ora.

107 segue

IN CORSA NON HO PAURA PERCHÉ DEVO PENSARE A TANTE ALTRE COSE

Così aveva dichiarato una volta Jim Clark, che era considerato come « il più grande corridore automobilista di tutti i tempi »

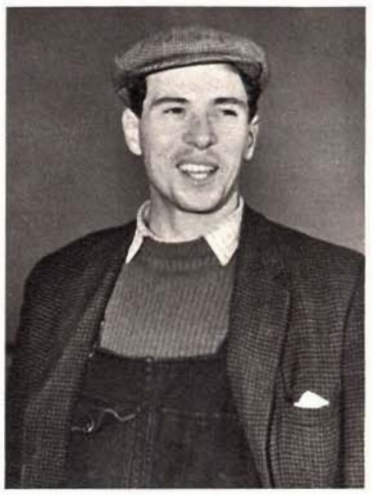
Londra, aprile

Sebbene il suo nome fosse ormai celebre quanto quelli di Fangio, Ascari, Nuvolari o Moss, pochi possono dire di aver conosciuto a fondo Jim Clark. « Il più grande pilota di tutti i tempi » - così lo ha definito un quotidiano scozzese all'indomani della sua vittoria nel Gran Premio del Sudafrica di quest'anno - aveva un carattere riservato, quasi scontroso, che rendeva difficile qualsiasi contatto. In ogni caso, per farsi raccontare qualcosa, bisognava incontrare Jim lontano dagli autodromi e dai bolidi da corsa: soltanto allora quella « macchina » perfetta si umanizzava e l'asso del volante tornava ad essere un uomo, un uomo come tutti gli altri. Piccolo, magro ma muscoloso, con occhi e capelli castani, Clark sembrava più latino che scozzese. Il suo passo saltellante, i movimenti bruschi, gli scatti improvvisi della testa erano la negazione dell'immagine classica dei corridori automobilistici, uomini dai nervi d'acciaio, calmi e posati. « Non ho mai molta fiducia in me stesso », ammetteva, « temo sempre di arrivare tardi ad un appuntamento o di non riuscire a fare bene qualcosa. Soltanto quando mi siedo al volante mi sento a posto. »

Jim Clark a quattro anni, fotografato al volante di un'auto a pedali. Il campione del mondo era nato a Kinkcaldy, in Scozia, il 4 marzo 1936.

E difatti questo giovane timido e molto spesso di cattivo umore diventava cordiale e battagliero appena saliva a bordo della sua *Lotus*: era una trasformazione repentina, quasi incredibile, che lasciava di stucco amici ed avversari. « Paura? No, non ho paura delle corse, perché in gara non ho mai il tempo di averne. Appena scansato un pericolo se ne presenta un altro, e durante una gara i pericoli sono tali e tanti, che manca il tempo di pensare ad altro, compresa la paura. » A questa assoluta sicurezza di sé, Clark accompagnava un profondo disprezzo per ogni forma di superstizione: una caratteristica, questa, che lo distingueva da quasi tutti gli altri piloti di formula uno. Anni fa, a poche ore dall'inizio della sua prima corsa in Europa, un venditore ambulante gli regalò un amuleto. Al termine della gara, Jim si rese conto di averlo lasciato nella sua camera d'albergo: da allora rifiutò di credere nella fortuna e nella sfortuna. Soltanto quando guidava sulle strade inglesi (« Una cosa spaventosa », diceva) teneva sul cruscotto una zampetta di coniglio: « Ma esclusivamente perché è un ricordo », spiegava, « me l'ha data il padre del mio compagno Stirling Moss ».

Jim Clark fece la sua prima corsa in automobile nel 1945, all'età di nove anni, inseguendo pecore e galline al volante di una vecchia *Austin Seven* nella fattoria di Duns, nel Berwickshire, dove la sua famiglia si era trasferita durante la guerra. La vera passione per l'automobilismo, tuttavia, nacque in lui quattro anni dopo, quando assistette ad una gara per vetture da turismo alla quale partecipavano un suo parente e il giovane Mike Hawthorn, allora alle prime armi e alle prime vittorie. Da quel giorno, Jim non pensò ad altro: terminò gli studi medi ad Edimburgo e, quando tornò in famiglia, cominciò a seguire l'attività sportiva di un vicino, Ian Scott-Watson, che ogni sabato correva con una *Porsche*. Col passare del tempo e sempre all'insaputa del padre, Jim diventò di casa nell'officina in cui Watson preparava la sua auto, fino a quando un giorno, dopo una gara ad Aberdeen, egli chiese al suo « idolo » di fargli provare la macchina. Partì a tutta velocità e al secondo giro aveva già migliorato di tre secondi il miglior tempo ottenuto da Watson.



Clark in tenuta di agricoltore: non aveva ancora la passione per le gare automobilistiche.

La prima vera gara di Jim fu disputata nel 1956 e si risolse in un fiasco completo: il giovane scozzese arrivò ultimo. Ma già l'anno dopo il suo nome figurava in testa alle classifiche e da allora fu tutto un susseguirsi di successi clamorosi, inframmezzati da animatissime discussioni con i genitori, contrari fino all'ultimo al mestiere scelto dal figlio. Per anni il padre, James Clark, gli aveva insegnato i segreti della fattoria e Jim se la cavava piuttosto bene: il suo futuro come allevatore di pecore pareva assicurato. Perché rischiare tutto per la pazzia delle corse? Jim non volle sentire ragioni: la fattoria e gli animali lo interessavano, ma molto meno delle automobili. Ormai aveva deciso, sarebbe diventato pilota di formula uno.

Poco per volta il ruggito dei motori gli entrò nel sangue come un veleno: quello che all'inizio era soltanto un *hobby* diventò una passione incontenibile. Jim venne assunto dalla *Porsche*, poi passò alla *Jaguar*, finché nel 1960 Reg Parnell, ex corridore e direttore sportivo dell'*Aston Martin*, gli offrì un contratto come terzo pilota della sua scuderia, al fianco di Roy Salvadori e di Maurice Trintignant. A metà stagione, tuttavia, l'*Aston Martin* abbandonò le corse e il ventiquattrenne Clark fu preso « a prestito » da Colin Chapman, il famoso costruttore che in quei giorni lottava disperatamente per mantenere in vita le sue *Lotus*. Il coraggio, l'equilibrio psichico, gli eccezionali riflessi, la cocciutaggine e la serietà di Jim l'avevano affascinato. « Clark aveva un grande vantaggio sugli avversari », avrebbe detto in seguito Chapman: « Già allora eseguiva con disinvoltura manovre che invece impegnavano a fondo gli altri. Le sue corse erano regolari, con uno scarto minimo fra il giro più veloce e quello meno veloce ».

Chapman contribuì in modo decisivo a trasformare Jim Clark da gloria scozzese in pilota di classe internazionale: gli insegnò tutti i segreti dell'automobile, a farsi parte di essa, ad interpretarne ogni vibrazione ed ogni sussulto. « Immediata familiarità con la vettura, prontezza di riflessi, autocontrollo », diceva Jim, « sono le qualità indispensabili per un pilota di formula uno », e sembrava che parlasse di se stesso. Le strepitose vittorie degli anni seguenti l'avrebbero fatto definire astuto, freddo, spericolato, calcolatore. « Il segreto », egli diceva, « sta invece nella regolarità », e questa, per lui, era diventata una

norma inderogabile, sia in corsa che nella vita privata. Dormiva otto ore per notte, non fumava, beveva poco, trascorreva le ore libere facendo lunghe passeggiate o sprofondato in poltrona ad ascoltare dischi di musica classica e di *jazz*.

Il 1963 fu l'anno del trionfo. Vincendo sette Gran Premi su dieci, Clark si laureò campione del mondo, il più giovane nella storia dell'automobilismo. Su di lui cominciarono a piovere riconoscimenti e onorificenze. La regina Elisabetta gli conferì l'*Order of the British Empire*, l'industria automobilistica gli assegnò il *Ferodo Gold Trophy* e i giornalisti sportivi inglesi lo proclamarono « miglior pilota dell'anno ». Il sindaco di Duns indusse addirittura la contea del Berwickshire ad istituire un « Premio Jim Clark » da assegnare ogni anno ai giovani distintisi in opere caritatevoli.

Dopo un anno meno fortunato, Clark tornò alla ribalta nel 1965, superando nelle 500 miglia di Indianapolis tutti i più forti corridori americani, la cui ultima sconfitta in quella gara risaliva al lontano 1916 e portava il nome dell'italiano Mario Resta. Tornato dagli Stati Uniti, lo « scozzese volante » sbaragliò tutti gli avversari nei Gran Premi europei e conquistò il suo secondo titolo mondiale. Alla fine della stagione, la sua popolarità era alle stelle: da un'indagine demoscopica condotta dalla *Gallup*, risultò che il suo nome era in testa all'elenco degli sportivi dell'anno, davanti a quello di Cassius Clay, l'astro della *boxe* americana, e del calciatore Denis Law. Soltanto due altri piloti da corsa, Hawthorn e Moss, rispettivamente nel 1958 e nel 1961, avevano potuto vantare un successo analogo.

Poi ci fu un attimo di *suspense*: la *Coventry-Climax* annunciò che non avrebbe più fornito alla *Lotus* i motori per la nuova formula uno che sarebbe stata introdotta il primo gennaio 1966. « Senza motori, la *Lotus* non può più correre », disse Colin Chapman. E per Jim Clark, che con la *Lotus* era giunto al successo, che della *Lotus* indossava cravatta e distintivo, che senza la *Lotus* - lo aveva detto e ripetuto - non avrebbe gareggiato, si parlò di ritiro dalle corse. E poi c'era anche Sally Stokes, una graziosa ragazza inglese, alta, bionda, occhi azzurri, ex indossatrice, con la quale Jim si era fidanzato nel 1963. « Corse e matrimonio non vanno d'accordo », aveva dichiarato tante volte il campione del mondo: forse era proprio arrivato il momento di smettere. Ma alla fine la *B.R.M.* offrì i motori, Chapman annunciò il suo nuovo programma, e Clark rinunciò a sposarsi: i tifosi scozzesi non dovevano più temere di perdere il loro asso.

Lo « scozzese volante » accanto a un gregge nella sua fattoria di Duns. Fino all'ultimo i genitori hanno cercato di allontanarlo dalle gare.

Jim si rigettò a capofitto nella mischia e, nel 1966, partecipò a novantanove corse. « Corro così spesso », spiegò, « perché mi piace più di ogni altra cosa al mondo. Smetterò soltanto quando sarò riuscito a togliermi di dosso questa frenesia ». Con i successi arrivarono i guadagni. La vittoria di Indianapolis aveva fruttato a Clark circa cinquanta milioni di lire ed in poco tempo egli diventò il corridore più pagato d'Europa, con un reddito annuo che si aggirava sui 130 milioni. Nel 1963, dopo la conquista del primo titolo mondiale, Jim aveva fondato una compagnia privata e cominciato a scrivere articoli. Pubblicò un libro, *Jim Clark al volante*, del quale furono vendute nel solo primo anno oltre cinquantamila copie, diede il suo nome a speciali guanti da guida, reclamizzò alla televisione un'autoscuola e non disdegnò di comparire sui giornali decantando le qualità delle camicie di una certa marca. Lo sfruttamento commerciale di Jim fece gola all'esattore delle tasse ed egli, per non perdere una buona porzione dei suoi guadagni, fu costretto a trovare domicilio all'estero. Si trasferì a Parigi e perse la residenza inglese. Tornava a Londra soltanto di rado. Da buono scozzese, non riteneva opportuno pagare l'affitto di un appartamento nel quale abitava pochi giorni all'anno e perciò si faceva ospitare da *sir* John Witmore, uno dei personaggi più caratteristici del mondo automobilistico britannico. « La mia famiglia abita in Scozia », diceva, « è troppo lontano per andarla a trovare con una certa frequenza ».

Il campione sorride agli ammiratori che sono venuti ad accoglierlo all'aeroporto di Londra.

Il forzato esilio parigino lo costrinse ad affidare la fattoria di Duns al padre e a un cugino. « Mi è dispiaciuto molto lasciare i miei 2500 acri », dichiarò una volta, « le greggi e i bovini che avevamo pazientemente raccolto e selezionato in tanti anni. Ma è stato inevitabile ». Parole un po' strane, forse, per chi aveva detto un giorno: « Sono agricoltore per vocazione e corridore per passatempo, anche se l'automobilismo è un passatempo che curo con lo scrupolo di un professionista e la passione di un dilettante ».

Il 1967 lo aveva visto alle prese con la nuova *Lotus-Ford*: con questa vettura esordì nel Gran Premio d'Olanda, che vinse, e ottenne altri tre successi. Ma i quarantun punti conquistati durante la stagione non gli furono sufficienti ad ottenere il terzo titolo mondiale. Voleva riprovarci quest'anno, a tutti i costi, ed aveva iniziato bene. La vittoria nella prima gara, quella di Capodanno nel Sudafrica, gli aveva dato una grande soddisfazione ed un nuovo *record*: venticinque vittorie nei Gran Premi, un primato assoluto, forse ineguagliabile, superiore a quello detenuto dal leggendario Manuel Fangio. « Ma la mia più grande ambizione è un'altra », aveva detto Jim Clark prima di morire, « è il terzo titolo di campione del mondo ».

Inchiesta di Fabio Galvano

EPOCA

Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE NANDO SAMPIETRO - EDITORE GIORGIO MONDADORI

SOMMARIO

18 **IL PROBLEMA RAZZIALE IN AMERICA** di Ricciardetto

33 **FANFANI E GLI STUDENTI** di Domenico Bartoli

36 **SEI SECONDI A DALLAS** di Josiah Thompson

50 **DALLO SPAZIO SI VEDE UN TRENO**

56 **I PRETI DEL 2000 SONO GIA FRA NOI** di Robert Serrou

62 **IL PASTICCIO DE CHIRICO** di Pietro Zullino

66 **IL FIGLIO DI STALIN È MORTO COSÌ**

76 **IN RUSSIA CI SONO NUOVI PADRONI** di Gregory Wallace

87 **NEL MONDO PERDUTO (7) IL CUORE DEL MATO GROSSO** di Walter Bonatti

110 **LA NOSTRA SALUTE** di Ulrico di Aichelburg

112 **LUCIA TREDICI ANNI DOPO**

116 **L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI** di Lina Palermo

118 **DONOVAN, IL NUOVO MENESTRELLO**

126 **IL GENIO CHE INVENTA CAMMINANDO NEI PRATI**

130 **ME LA SPASSO** di Philip Blaiberg

136 **IL SERVO DELLA MUSICA** di Grazia Livi

146 **PER RICORDARE KING CRISTO ERA NERO**

148 **GLI ORSETTI IMPARANO A MANGIARE**

150 **PERCHÉ VINCEVA SEMPRE** di Franco Bertarelli

155 **L'AQUILONE** di W. Somerset Maugham

168 **FATTI E PRESENZE NEL QUADRO DELLA CRITICA ITALIANA** di Luigi Baldacci

170 **DUE VOCI CONTRO GLI ORRORI DELLA GUERRA** di Roberto De Monticelli

172 **UN MONDO DI COMPARSE NEL FOLLE GIROTONDO DI TATI** di Filippo Sacchi

174 **DOMENICO CANTATORE** di Raffaele Carrieri

177 **LA RAGAZZA CHE PARLA CON L'ALBERO DI NOCE** di Giulio Confalonieri

186 **SULLA CRESTA DELL'ONDA**

Pubblichiamo in esclusiva il condensato di un libro di eccezionale interesse: *Sei secondi a Dallas*. Ne è autore un professore di filosofia, Josiah Thompson, che sulla base di testimonianze e documenti inediti è giunto alla conclusione che l'assassinio di Kennedy fu compiuto da tre diversi attentatori. Sempre in questo numero troverete un bellissimo ritratto in grande formato del Presidente scomparso, che potrete staccare e conservare.

N. 917 - Vol. LXXI - Milano - 21 aprile 1968 - © 1968 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 74.95.51/73.08.51 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: via Sicilia, 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.000+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.050. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etnea 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Mestre (Venezia), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Milano, c.so Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia, Calle Stagneri - S. Marco 5207, tel. 2.40.30; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giaddat Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 800 per millimetro/colonna.

Svizzera, prezzo speciale di abbonamento: annuo (con dono) Frsv. 70, semestrale Frsv. 35.

Istituto Accertamento Diffusione

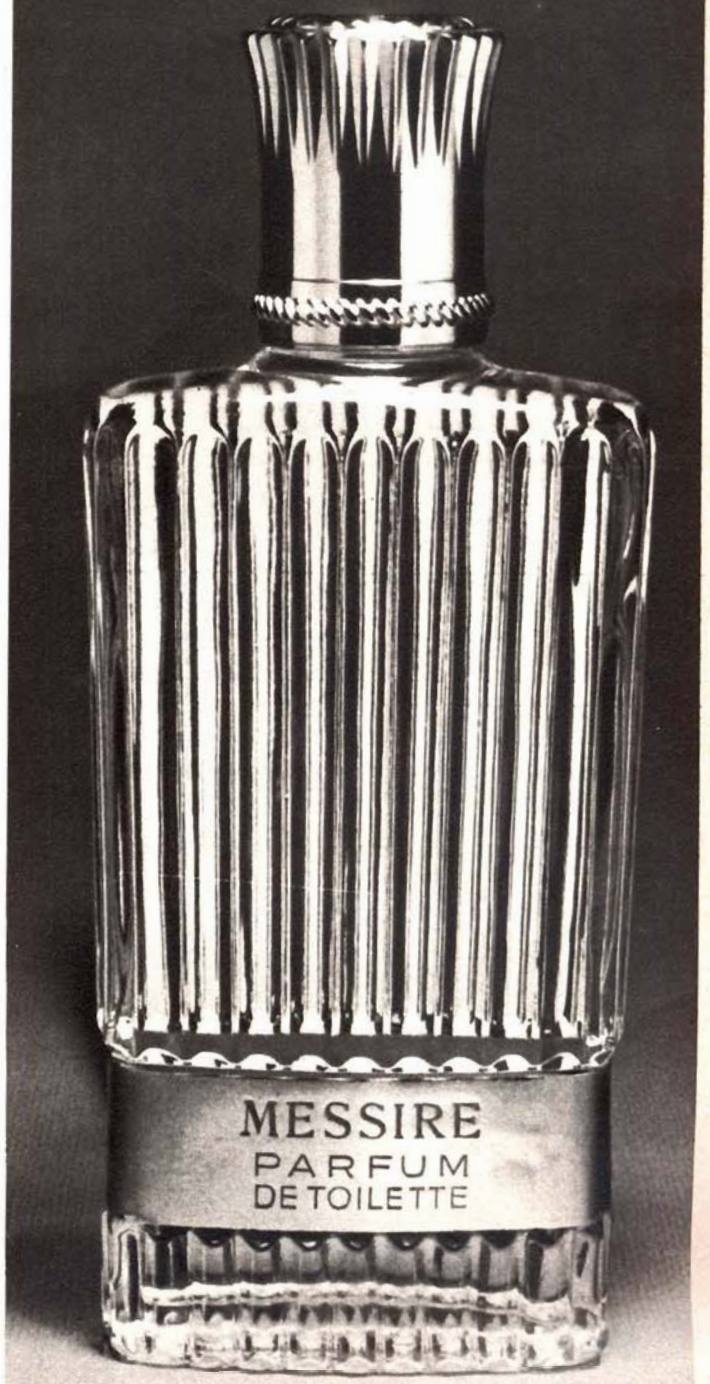
Questo periodico è iscritto alla FIEG

Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

MESSIRE Paris

parfum de toilette
per un uomo nuovo



Eurital spa via XXV aprile 3 Pieve Ligure / Genova

35

Clark nell'abitacolo della sua Lotus *da competizione, poco prima di un « via »: la larghezza interna della macchina è uguale a quella delle sue spalle.*

PERCHÉ VINCEVA SEMPRE

FRANCO BERTARELLI

Jim Clark era dotato di una capacità di concentrazione quasi disumana

L'asfalto lucido di pioggia del circuito di Hockenheim, in Germania, è inghiottito dal muso basso della *Lotus*. Il pilota (casco blu, capo un po' reclinato sulla spalla sinistra) « esce » in quarta da una curva a largo raggio, che immette in un rettilineo. Ora compie gli ultimi atti della sua vita, ma non lo sa: « tira » la quarta a 200 all'ora, corregge un po' lo sterzo, piccolo come un piatto da frutta, la sua mano destra scatta sulla corta leva del cambio e innesta la quinta. Il contagiri risale rabbioso (7000, 8000, 9000) sotto la pressione dell'acceleratore. Adesso la *Lotus* è sui 240 e sta avventandosi verso la prossima curva che s'intravede appena, laggiù, in fondo alla dirittura.

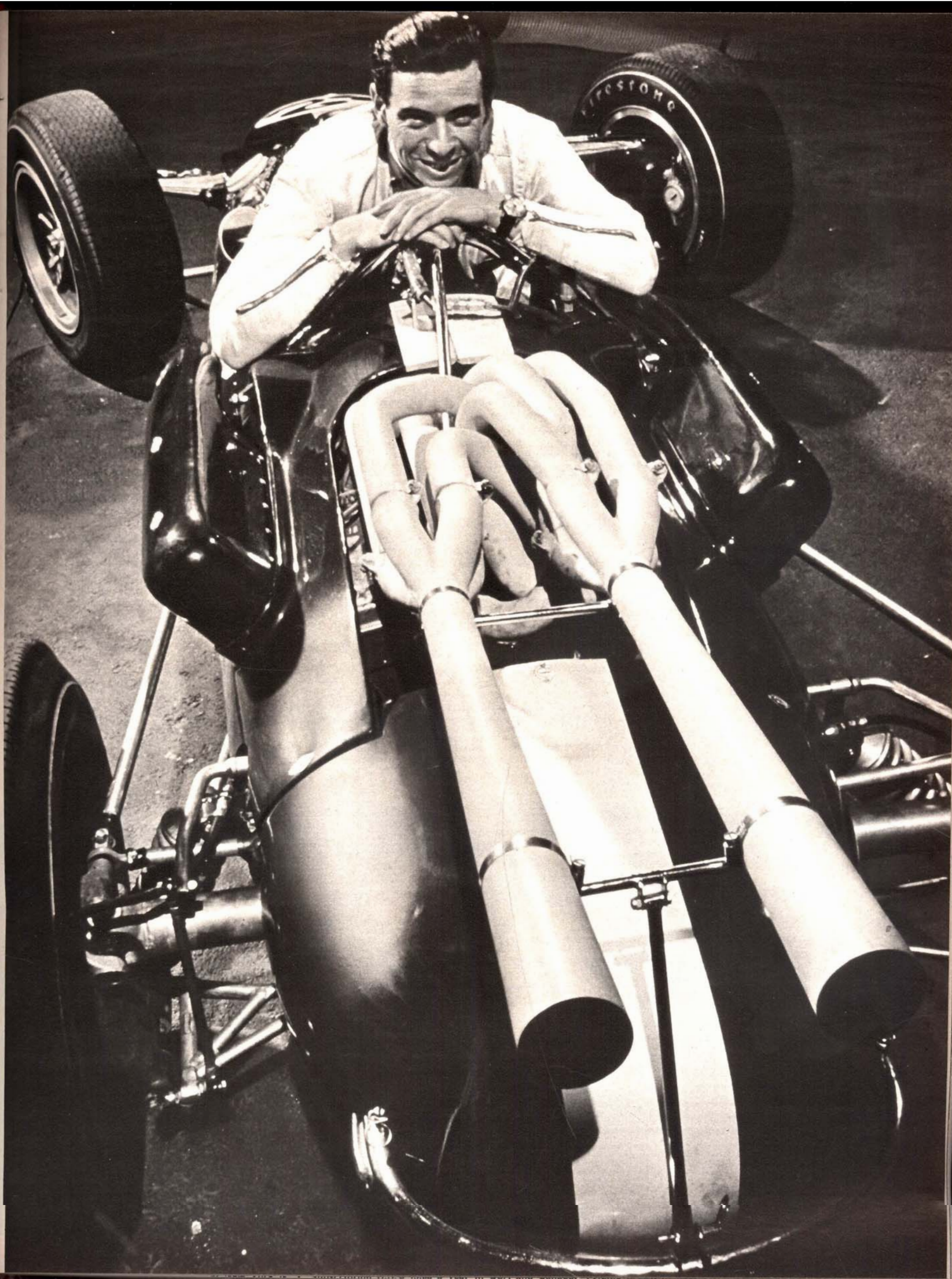
Succede qualcosa che forse non sapremo mai con precisione; ma sono certi due fatti: che otto secondi dopo, la vita di un grande campione sarà stroncata, e che per l'eterna durata di almeno la metà di quel tempo, un uomo giovane e coraggioso ha saputo che sarebbe morto: schiantato o bruciato, poco importa.

La *Lotus* pare afflosciarsi sulla ragnatela delle sue esilissime sospensioni posteriori, quindi impazzisce, poi vola fuori della strada, proiettata in alto dalla rete metallica di protezione che fa da trampolino. S'infila in una foresta e la sua tremenda energia si spegne, insieme con l'urlo del motore mai calato di giri (forse il pilota ha tentato di salvarsi senza frenare, anzi accelerando), prima contro un tronco, poi contro un altro. Il bolide rivela la sua tremenda fragilità spaccandosi in tre parti: il motore (che verrà trovato a 100 metri di distanza), il vano del pilota, la zona anteriore. L'uomo che era a bordo, appena più fragile del velo di plastica e d'alluminio che lo rinserrava come un vestito, è fracassato: il suo casco blu schiaccia un pugno di violette selvatiche nate tra le piante.

La vittima, stavolta, è Jim Clark, vincitore di 25 gran premi, campione del mondo nel 1963 e nel 1965, il pilota più bravo che forse sia mai esistito, un giovane scozzese di 32 anni già entrato nella leggenda, come Nuvolari, o Varzi, o Fangio, o Moss. Tutti noi, quando la sciagura è avvenuta, alle 12 e 42 del 7 aprile, ci siamo chiesti « come e perché »: due domande tuttavia destinate a rimanere senza una risposta precisa e universalmente accettabile. Poco importa (adesso) sapere se le sospensioni hanno ceduto, se è stato commesso un errore umano, se la formula di gara in vigore che concede tanta potenza in così poco peso sia valida, o « criminale » come alcuni sostengono. Piloti ne sono morti sempre, con le macchine leggere e con quelle pesanti, con le macchine veloci e con quelle velocissime.

A destra, il grande pilota a bordo del bolide che lo laureò campione del mondo nel 1965, per la seconda volta. Clark è in ginocchio sul seggiolino e volge lo sguardo verso la parte posteriore della Lotus *da Formula 1. In primo piano i grandi tubi di scarico, simili a canne di organo. Nella fotografia è evidente anche la larghissima sezione degli speciali pneumatici da pista.*

segue


Firestone

segue dalla pagina 150

Anche Clark, dunque, che pareva invulnerabile e protetto dalla sorte. Anche Clark, che vinceva sempre, è andato a fracassarsi orrendamente, ed ha vissuto l'agonia di quegli ultimi terribili secondi (dall'inizio della sbandata al « tutto fermo » sono trascorsi 500 metri) in una gara non valida per il campionato del mondo di Formula 1, correndo insomma in una categoria « inferiore » a quella nella quale era solito piazzare le ruote della sua monoposto davanti a quelle degli altri. Si potrebbe discutere ancora una volta la validità delle corse sul piano tecnico, o la loro anima segreta di spettacolo crudele (è un bene, in fondo, che Clark sia morto lì, dove non c'erano spettatori perché il punto non era interessante in quanto non « impegnativo », quindi non pericoloso); ma forse questo sarebbe inutile ancora una volta, giacché le corse si faranno sempre, e sempre saranno rischiose: una specie di patto non scritto tra chi vuole dimostrare a se stesso ed agli altri di essere il migliore, s'intende a guidare o a costruire automobili, e la massa che freme durante la « corrida ».

L'unica cosa valida, perciò, rimane adesso quella di cercare di capire (noi automobilisti della domenica o di tutti i giorni) che cosa sia un campione come è stato Jim, una macchina come la sua, una corsa in pista, la gloria, la ricchezza per pochi e il rischio, onnipresente, per tutti.

L'abitacolo di lamiera e di tubi sottili, rivestito da un foglio di plastica e alluminio, che è stato la bara di Clark venne tenuto letteralmente a battesimo dal grande corridore nel 1961.

Correva "vestito" d'acciaio e di benzina

Quello era stato l'inverno più freddo e nebbioso che gli inglesi avessero sofferto da molte stagioni, e in un capannone alla periferia di Londra, Colin Chapman, l'inventore della *Lotus*, costruì una macchina da corsa completamente inedita come concezione. Fino ad allora si guidava « seduti », molto in basso, s'intende, ma seduti. Chapman pensò che se il pilota fosse stato invece « sdraiato », la sezione d'ingombro della vettura sarebbe stata molto minore, la resistenza all'aria sarebbe diminuita e si sarebbe guadagnato in leggerezza e in velocità.

GLI "DISEGNARONO" LA VETTURA INTORNO AL SUO CORPO

L'ideale era un sigaro, o un fuso sottile, alto da terra una dozzina di centimetri, dal quale uscissero soltanto le barre esili come zampe di ragno delle sospensioni e la trasmissione della potenza del motore alle ruote mostruose, larghe anche il triplo di quelle delle nostre automobili « normali ».

Ma come far stare un uomo dentro un sigaro di metallo raro e leggero? La cavia fu appunto Jim Clark, che allora aveva 25 anni e che dal 1959 aveva cominciato a correre con successo a bordo delle *Lotus junior*, cioè di vetture di minor potenza ed impegno. Jim si sdraiò su una specie di lettino di legno largo esattamente come i suoi fianchi, e intorno al corpo disteso gli « disegnarono » l'automobile, come fa un sarto con la stoffa. Sotto la punta del piede sinistro, la frizione; sotto quella del piede destro il freno e l'acceleratore; il sottile perno del volante tra le due gambe, i serbatoi del carburante incollati sui fianchi, le strutture laterali prolungate fino all'altezza delle spalle. Davanti al pilota, il volante di diametro ridicolmente corto, col cerchio rivestito di cuoio, e il parabrezza di plastica all'altezza del mento. Una posizione di guida, insomma, identica a quella che assume un bagnante quando si crogiola al sole disteso su una sedia a sdraio reclinata al massimo e col poggiapiedi inserito. Nell'abitacolo, c'era soltanto la libertà di girare il volante, di cambiare di marcia (magari sbucciandosi le nocche della mano contro la parete metallica) e di raggiungere con la punta di un dito il bottone della messa in moto. Alle spalle dell'uomo il motore e le canne d'organo dei larghi tubi di scarico.

Così, la massima penetrazione nell'aria fu raggiunta e il peso della vettura calò drasticamente: ma a prezzo di un ulteriore incremento del rischio, perché il pilota « sdraiato » e fasciato di metallo e di benzina non poteva sperare di lasciare in fretta l'abitacolo in caso d'incidente. Ma siamo sicuri che nessuno sarebbe tornato indietro: la nuova possibilità di guadagnare qualche chilometro l'ora sugli avversari era semmai un traguardo eccitante, irrinunciabile.

Lotus-Clark divenne ben presto un binomio inscindibile, sinonimo di vittoria anche quando tutti gli altri (costruttori e piloti) adottarono la stessa guida sdraiata e raggiunsero le terribili prestazioni della macchina inglese color verde prato, come i pascoli delle colline scozzesi che erano tanto cari al campione scomparso.

Jim cominciò ben presto a vincere sempre; un giornale, dopo il Gran Premio d'Olanda del 1965, arrivò a fare un titolo così: « Che noia, questo Clark! »

Cosa aveva, il campione, di diverso dagli altri della sua generazione? C'era un segreto? Una formula? Niente di tutto questo, crediamo; ma una somma difficilmente ripetibile di qualità, spesso contrastanti tra loro: un po' la traduzione sul campo di gara dell'uomo-privato Clark, che era complesso e sconcertante. In corsa, Jim era freddo come Fangio e astuto come Moss. Aveva coraggio, senza dubbio, ma senza che gli prendesse la mano: anzi, una volta disse che « il coraggio aveva ucciso più piloti che ogni altro elemento di rischio in gara ». Soprattutto sapeva sdoppiarsi, assumere una personalità diversa a partire da un minuto prima del « via » fino a quando spostava la levetta del

contatto per spegnere il motore. Alla partenza, i suoi gesti erano *rituali* e cronometrici. Calato nell'abitacolo, sollevava fin sul naso la benda bianca che lo proteggeva dal fumo e dai vapori di benzina, poi abbottonava i guanti, faceva risalire gli occhiali panoramici assicurandone l'elastico intorno al casco, accelerava ritmicamente il motore, inseriva la prima e appoggiava con estrema leggerezza le due mani sul volante. A quel punto, come in un conto alla rovescia missilistico, lo *starter* abbassava la bandiera e il bolide di Clark si avventava avanti a tutti con un decimo di secondo di vantaggio.

In genere, quel brevissimo guadagno iniziale segnava la condanna dei piloti suoi rivali: ma sui circuiti più tormentati, si era soliti dire che Clark aveva un quarto di secondo « sotto il piede » per ogni giro, cioè la capacità di guadagnare qualcosa, a parità di mezzi, solamente per la lucidità e la velocità quasi sovrumana dei suoi riflessi. Pareva avesse un calcolatore elettronico sotto il casco che comandasse braccia e gambe (volante, cambio di marcia, freno, acceleratore) senza mai commettere il più piccolo errore, entro frazioni di tempo brevissime. Sul circuito di Clermont-Ferrand, per esempio, si deve cambiare di marcia almeno 100 volte ogni giro, e quando Clark vinse nel 1965 stabilì un tempo tale che lo costrinse a spostare la levetta del cambio *ogni due secondi* in media: cioè a decidere di farlo, a sapere dove farlo, a graduare acceleratore e freni a quel ritmo infernale, pur seguitando a controllare i rivali, a schivare collisioni, a programmare l'intera corsa, a tener d'occhio il contagiri e i termometri dell'acqua e dell'olio.

Questo richiede una concentrazione della quale sono capaci pochi uomini al mondo: una capacità che Jim possedeva in modo impareggiabile, forse soltanto paragonabile a quella dell'imperturbabile Fangio. In più, Clark aveva una memoria visiva eccezionale. Cioè « imparava » le caratteristiche di un circuito per lui inedito con una facilità sorprendente. Certe volte arrivava sul posto (parliamo di gare minori, da spettacolo, cui spesso si dedicava se l'ingaggio era buono), faceva un giro di prova, poi si scatenava e stabiliva il *record*, facendo impazzire di rabbia i corridori che erano « invecchiati » su quel serpe d'asfalto.

Calma, concentrazione, imperturbabilità, lucidità assoluta mantenuta anche quando il fisico era sottoposto a sforzi tremendi, sono tutte doti che il campione scomparso possedeva soltanto in corsa. Prima, fin proprio a un momento prima, era invece un fascio di nervi, anche se, con uno sforzo tremendo, raramente lo dava a vedere. Si rosicchiava le unghie, si chiudeva in se stesso, schivava la folla anche nel trionfo (una volta disse che quando la gente lo riconosceva per strada e l'additava, gli veniva fatto di controllare se non avesse macchie di maionese sulla cravatta), non diceva che le parole indispensabili.

QUANDO COMINCIÒ A CORRERE "SUL SERIO" SMISE DI FUMARE

Ma appena calava dentro la monoposto, con la sua tuta incombustibile, con indosso le scarpe speciali dalla suola morbidissima per « sentire » i pedali, e il capo chiuso nel casco, avveniva la metamorfosi. All'ansia subentrava la calma, l'introverso spariva per lasciare il posto al gelido meccanismo di precisione capace di calcolare al decimo di secondo e al centimetro quell'irruenza che mandava in delirio gli spettatori e che lo portava tanto spesso a tagliare il traguardo per primo.

La doppia natura di Clark-pilota e di Clark-uomo era del resto visibile anche « da fuori ». Jim era poco elegante, quasi trasandato, fisicamente insignificante: ma in tuta e casco pareva raffinato e disinvolto, « ingigantiva » addirittura. E gli passavano anche i malanni, veri o immaginari che fossero. Perfino la sua famosa ulcera duodenale (che poi non aveva) si dimostrò, ai raggi X, nient'altro che un disturbo dipendente dal groviglio tesissimo del suo sistema nervoso. Questa addizione assai strana di equilibrio e squilibrio era dominata da una ferrea forza di volontà e da una passione sconfinata per le corse. Clark curava con metodo la relativa fragilità del suo fisico, imponendosi una disciplina di vita esemplare. Una volta disse che negli ultimi anni non ricordava di aver dormito mai una notte (o almeno di non essere rimasto nel letto) per meno di otto ore, e che tra i più grandi sacrifici fatti al « mestiere » c'era quello di avere smesso di fumare a vent'anni, quando appunto cominciò a correre sul serio.

Quando vinse a Indianapolis, primo europeo cui riuscì dopo 45 anni di sconfiggere gli specialisti nella grande corsa americana - media superiore ai 242 chilometri orari sulla distanza di 500 miglia -, si preparò alla sofferenza della gara nella tenuta di suo padre, mezzo migliaio di ettari sulle verdi colline della Scozia, nel Berwickshire, dove tornava ogni volta che poteva, dove era rimasta saldamente ancorata ai ricordi d'infanzia e della prima gioventù la parte « sentimentale » (fortissima) del suo strano carattere. In mezzo a quella natura splendida, ma discreta, dal fascino sottile e distensivo, Clark preparò se stesso alla lunga tortura del famoso « catino » di Indianapolis, dove, nelle curve rialzate, il corpo dei piloti lanciati a 240 all'ora è sottoposto al torchio della forza centrifuga, mentre i rettilinei dal pavimento rugoso che si divorano a 300 imprimono una serie di vibrazioni che a volte tranciano l'acciaio delle macchine e che i guidatori incassano come un lento veleno.

Eppure, anche quel giorno il campione corse rilassato e sereno; condusse la gara massacrante con una disinvoltura e una « discrezione » che lasciò stupefatti gli specialisti di Indianapolis, quei piloti leggendari capaci di gareggiare con un sigaro (spento) in bocca e una guida guascona. Il povero Bandini diceva di Clark: « Certe volte fa perfino rabbia: ci sta davanti, o ci sorpassa, con la tranquilla naturalezza con la quale, la domenica, un uomo d'affari guida la sua berlina per andare al mare ».

Chi lo vedeva in circuito, dalle tribune o dai bordi, poteva notare quel suo caratteristico modo di tener reclinata la testa, alternativamente verso una spalla, ma quasi sempre verso quella di sinistra. Non era un'abitudine o un « tic », ma qualcosa che aveva imparato in quel lontano inverno in cui appunto nacquero la *Lotus* a sigaro e la guida distesa. Col corpo sdraiato, per vedere la strada davanti a sé, Clark doveva piegare il capo fin quasi a toccare lo sterno col mento, in una posizione innaturale e fastidiosa cui si abituò lentamente, dopo una serie di speciali massaggi ed esercizi. Ma Chapman voleva ridurre ancora l'ingombro frontale della macchina, per quanto questo fosse già prodigiosamente esiguo. E fu Jim a risolvere per lui il problema: scoprì che piegando la testa, oltre che in avanti, anche da un lato, si poteva guadagnare un centimetro nell'altezza totale della macchina e dell'uomo.

Che poi quell'atteggiamento caratteristico fosse più spesso ripetuto a sinistra che a destra, dipendeva forse dal fatto che Clark guardava più spesso il retrovisore di sinistra, dove in genere comparivano le sagome delle macchine rivali che l'inseguivano, che gli stavano dietro, insomma. Così come lui voleva.

Franco Bertarelli

A sinistra, Jim Clark in corsa, col suo tipico atteggiamento a capo inclinato. In alto, il campione coronato d'allora. Qui sopra, Clark col trofeo del Gran Premio di Spagna del 1967: a destra è Chapman, il progettista della Lotus.