Graham Hill: piloto indestrutível

Ele teve de desistir, após um acidente, mas foi o primeiro volante da história do automobilismo a ganhar três vezes o título de campeão

WILLIAM D. ELLIS

ESTAR a 25 segundos de atraso, em relação ao corredor veterano Jimmy Clark, era quase o mesmo que não ganhar a corrida; no entanto, os espectadores sabiam que Graham Hill seria capaz de fazer algo de inacreditável, pois, em outras provas, ele já havia contrariado todas as previsões.

A cada volta, Hill continuava a ganhar frações de segundo. Então, antes da reta de chegada, ele tentou ultrapassar Clark pelo lado de dentro. Jimmy, porém, viu-o pelo retrovisor e fechou a curva a fim de bloquear a passagem. A única chance de Hill era ultrapassar Clark pelo lado de fora, onde a pista ainda estava molhada do último aguaceiro.

Guinando o carro para a faixa molhada, Hill pisou no acelerador.

CONDENSADO DE «SATURDAY EVENING POST»

O bólide derrapou, esparramando água, e o campeão conseguiu passar à frente de Clark e cruzar a linha de chegada... mas com seu carro deslizando de lado!

O público, de início, ficou petrificado, mas depois irrompeu em aplausos. Aquele tinha sido um dos mais emocionantes finais de provas automobilísticas internacionais. Na cerimônia de entrega dos prêmios, quando lhe perguntaram por que tinha cruzado a meta com o carro de lado, Hill respondeu com um sorriso malicioso: «Era a única maneira de manter os olhos fixos em Jimmy e os ouvidos atentos aos concorrentes que vinham atrás.»

Isso se passou em 1962, e Hill prosseguiu sua carreira para ganhar seu primeiro campeonato do mundo como piloto de carros de corrida na categoria de Grand Prix. Hoje, com 46 anos, ele é considerado pelos outros pilotos o decano desse esporte. Elegante e não aparentando a idade que tem, escrupulosamente esportivo e extremamente correto, ele continua sendo o único homem, na história das corridas de automóveis, que ganhou a tríplice coroa do automobilismo mundial: o campeonato mundial de Grand Prix, as Quinhentas Milhas de Indianápolis e a clássica prova de resistência Vinte e Quatro Horas de Le Mans.

Viciado. Aos 24 anos, Graham Hill era engenheiro auxiliar numa companhia de instrumentos em Londres, e nunca havia dirigido um carro nem visto uma corrida de automóveis. Então, decidiu comprar um carro usado e, duas semanas mais tarde, foi aprovado no exame de motorista. «Agora, você devia tentar *isto!*», disse-lhe um colega por piada, colocando-lhe um anúncio de uma revista sobre a mesa: «Dirija um carro Fórmula 3, na pista de corridas de Brands Hatch, pagando apenas cinco xelins por volta.»

Hill detestava a monotonia e possuía uma insaciável sede de aventura. Foi até Brands Hatch e comprou quatro voltas. O carro de corridas vibrava roncando assustadoramente, mas, quando Hill saiu dele, tinha contraído o vício do automobilismo.

Naqueles tempos, esse esporte era apenas para os que podiam dar-se ao luxo de comprar e prover a manutenção de carros de corrida. Hill não tinha dinheiro para isso. Felizmente, contudo, ele deixou o emprego a fim de trabalhar como mecânico numa escola de pilotos de automóvel. «Eu, na realidade, não conhecia nada a respeito de carros de corrida», admite ele, «mas os desmontava todos, tentando me lembrar dos lugares certos das peças.» Seu único «salário» era poder participar de corridas; recebeu o primeiro pagamento no dia 27 de abril de 1954. Embora nunca tivesse visto uma corrida a sério (e, muito menos, participado delas), conseguiu ficar em segundo lugar. Depois, à medida que ia melhorando sua expe-

riência de dirigir, passou a complementar seus conhecimentos freqüentando o Clube do Volante, em Londres, para ouvir a conversa dos entendidos. Foi nesse clube que ouviu falar na prova máxima em matéria de corridas de automóveis: o Grand Prix.

Dominando a fera. O Grand Prix é exatamente aquilo que essa expressão francesa significa, que é o Grande Prêmio, o mais importante desafio mundial aos pilotos de carros esportivos. É constituído por uma série de provas com a duração de duas horas, em percursos de 300 quilômetros, realizadas anualmente em cerca de 15 países e incluindo por vezes trechos de estrada bastante difíceis. Dos 25 pilotos que se classificam, somente seis em cada corrida podem acumular pontos que irão contar para o campeonato do mundo da especialidade. O piloto que durante o ano somar maior número de pontos será o campeão mundial.

Os carros que tomam parte no Grand Prix são verdadeiras câmaras de tortura, de focinho rombudo e cauda levantada, cada um custando o equivalente a 80 mil dólares, e dentro dos quais o piloto vai praticamente deitado, com as costas a poucos centímetros do chão. Em volta do piloto, existem 200 litros de combustível altamente inflamável. As rodas desses bólides, que são feitas de uma liga leve de magnésio, chegam a ficar em brasa. Ao descrever uma curva a 260 quilômetros por hora, o piloto quase faz o carro levantar vôo. Numa reta, a 300 quilômetros por hora, esses ases levam seus bólides à beira da desintegração, tendo bem atrás da cabeça um motor de 145 cavalos, que vai roncando em seus tímpanos em marteladas infernais.

Em permanente contato com o perigo, esses homens vêem a vida por um fio, e Graham Hill teve uma estréia muito espinhosa no seu primeiro circuito Grand Prix em 1958. Depois de ter conhecido a pista de Spa-Francorchamps, na Bélgica, ele esteve quase para desistir. Durante os treinos da prova de ensaio, seu carro começou a ganhar velocidade na reta, até chegar a 50 quilômetros por hora acima da velocidade máxima que ele então havia conseguido, e Hill resolveu desistir. «Retornei aos *boxes* para meditar», relembra ele, «e ali mesmo decidi que não tinha vocação para piloto de Grand Prix.»

Então, caminhou em volta do carro, contemplando aquela «fera». Depois, começou a recordar-se das dificuldades que havia tido nos primeiros tempos para conseguir dirigir um carro e dos meses que tinha trabalhado como mecânico sem receber qualquer pagamento. Pulou de novo para dentro do carro e, em marcha lenta, encaminhou-se para a pista. Ele se lembra perfeitamente do que aconteceu a seguir: «Em poucas voltas, já tinha conseguido atingir a velocidade em que havia desistido. Aí,

ultrapassei-a. O carro atingiu o limite máximo de velocidade e eu ainda queria mais. Comecei a me sentir um pouco melhor.»

Sem tempo para pensar. Em Reims, França, Graham sofreu um outro contratempo. Seu carro era de um novo modelo e possuía uma caixa de mudanças que ficava à altura da coxa do motorista. A caixa aqueceu de tal maneira que fundiu a solda, e a tampa do óleo se soltou fazendo com que este, fervendo, espirrasse sobre as pernas do piloto. O público ficou perplexo quando viu Hill descrevendo uma curva a 260 quilômetros por hora, meio sentado dentro da cabina para evitar o óleo quente.

Sob os rigores das provas de Grand Prix, outros problemas acontecem com freqüência: as rodas saltam, os mancais gripam, a borracha dos pneus se derrete, os eixos se quebram e as bielas chegam a furar o bloco do motor.

Em Monza, Itália, o radiador rachou, obrigando Hill a parar por três vezes para botar água. Depois, foi o pedal do freio que enguiçou: ia até embaixo e não pegava. Pouco antes da linha de chegada, o motor começou a falhar. Assim mesmo, ele conseguiu cruzar a meta, sem água, sem combustível e sem freios... em quinto lugar! Essa corrida proporcionou-lhe os dois primeiros pontos a contar para o campeonato do mundo, e ensinou-lhe uma grande lição: Não desista!

Em meados da temporada de 1960, Hill ainda não tinha pontos satisfatórios, mas no Grand Prix da Holanda, nesse mesmo ano, ele descobriu o que faz um campeão. Numa prova de duas horas, em que o vencedor pode cruzar a linha de chegada apenas com uma fração de segundo de diferença sobre o segundo colocado, o desconforto existente dentro da cabina pode aguçar a inteligência do piloto e levá-lo a idealizar uma estratégia eficaz. O piloto fica ocupado em vigiar os diversos instrumentos (manômetro do óleo, indicador do combustível, nível da água, conta-giros) e em concentrar a atenção na estrada que, de repente, deixa de ser reta para se transformar numa seqüência de ziguezagues. Seu computador cerebral trabalha velozmente, a fim de se aperceber dos acidentes topográficos da estrada e prestar atenção a indicações que sejam dadas pelos instrumentos do painel ou pelos juízes da corrida e, ao mesmo tempo, ficar de olho nos outros carros. Enquanto vai fazendo tudo isso, terá igualmente de embrear e frear a todo instante, sem tempo para pensar em manobras estratégicas.

Na prova da Holanda, porém, Hill constatou pela primeira vez que estava programando acertadamente suas reações. Encontrava-se quase à frente do grupo, mas Stirling Moss, um dos mais calmos pilotos automobilísticos, ia rapidamente ganhando vanta-

gem sobre ele. Se Hill forçasse seu carro a dar mais velocidade, poderia provocar-lhe alguma avaria. Então, pensou friamente: *Ao certo, quantos segundos é que Moss estará me ganhando?* Tão cuidadosamente como pôde, calculou que Moss ia recuperando dois segundos em cada volta. Se esse ritmo se mantivesse, como ainda faltavam 12 voltas, sua vantagem de 26 segundos lhe permitiria chegar à frente de Moss, com dois segundos de diferença.

Na realidade, Graham Hill chegou com um segundo e meio de vantagem sobre Moss. Essa vitória incutiu-lhe confiança e, a partir dessa prova na Holanda, o piloto inglês que costuma usar um capacete azul-escuro com riscas brancas verticais tornou-se um extraordinário competidor.

Em 1962, Hill ganhou sua primeira corrida Grand Prix, na Holanda. Então, passou a desencadear-se um duelo entre ele e Jimmy Clark pelo título de campeão; essa luta foi uma das mais renhidas na história do automobilismo. Hill, finalmente, conseguiu bater Clark, ao vencer a última corrida da temporada na África do Sul, sagrando-se campeão do mundo.

Qual a pior? Entre os pilotos e adeptos do automobilismo existe controvérsia sobre qual será a mais difícil das três provas principais: o Grand Prix, as Vinte e Quatro Horas de Le Mans ou as Quinhentas Milhas de Indianápolis. Em 1966, Hill decidiu descobrir pessoalmente. Chegou a Indianápolis já atrasado para treinar, e nas provas preliminares ficou mal classificado para a corrida principal. Então, quando faltava apenas um segundo para começar a grande prova, dois carros colidiram provocando um acidente coletivo, de que resultou a destruição de 11 dos 33 veículos que iam tomar parte na prova. A corrida teve de ser adiada.

Na segunda partida, Hill alinhou em 13.º lugar. Com a pista ainda escorregadia do óleo deixado pelos carros do primeiro acidente, Graham conseguiu ganhar a dianteira e vencer a prova com meia volta de vantagem sobre os outros competidores. Desde 1926, foi a primeira vez que um novato ganhou a corrida de Indianápolis. «Devo dizer», explica Hill com seu tom característico, «que houve circunstâncias atenuantes, como, por exemplo, derrotar um terço dos concorrentes logo na primeira volta!»

Já com dois dos três principais títulos de campeão em seu poder (e voltou a ser campeão mundial do Grand Prix em 1968), tudo corria às mil maravilhas para Graham Hill. Tempos depois, em outubro de 1969, realizou-se o Grand Prix dos Estados Unidos, em Watkins Glen, Nova York – e, com ele, veio o desastre. Logo no princípio da prova, o pneu traseiro direito do carro de Hill estourou, fazendo-o perder o controle da di-

reção. O veículo bateu numa barreira, deu várias voltas e se desfez em pedaços fumegantes. Horrorizados, os espectadores viram a cabina voar, com Hill lá dentro de cabeça para baixo, sendo arremessado a 20 metros dos destroços.

A reabilitação impossível. Com as pernas estropiadas (ambas as rótulas ficaram quebradas, sofreu ruptura de ligamentos e lesões em diversos nervos), Hill teve de ser transportado de avião para a Grã-Bretanha, onde foi internado no University College Hospital, a fim de ser submetido a uma série de operações que demoraram quatro horas e meia. Tempos depois, os jornais anunciaram que Hill não voltaria a tomar parte em corridas e que talvez até ficasse impossibilitado de andar. As pessoas que acreditaram nisso não conheciam bem o espírito do grande campeão.

Cerca de 12 semanas depois, Hill era transportado numa cadeira-de-rodas até junto de uma bicicleta de ginástica, a fim de se submeter a exercícios terapêuticos. Treinava durante 15 minutos, como havia sido prescrito pelo médico, e depois deixava que o transportassem de novo para seu quarto, mas, assim que a enfermeira voltava as costas, ele próprio movimentava sua cadeira-de-rodas e se dirigia de novo para a bicicleta de ginástica, a fim de fazer mais exercícios.

Dedicou-se a um extenuante programa para melhorar suas condições físicas, chegando a despender seis horas por dia em exercícios para as pernas. Certo dia, em fevereiro de 1970, quando seu amigo Rob Walker, há muito empresário de uma equipe de pilotos, tinha ido visitá-lo, Hill anunciou calmamente: «Rob, vou ao Grand Prix de março na África do Sul. Posso representar sua equipe?» Walker ficou olhando para ele, mas depois concordou.

Nos treinamentos intensivos na África do Sul, Hill tinha de ser içado para dentro do carro, mas manejava bem todos os instrumentos, chegando a dar mais de 275 quilômetros por hora. Quando fez notar que os freios estavam «um pouco pesados» para ele, os mecânicos instalaram um bloco duplo de cilindros-mestres de freios.

No dia da prova, os fãs do grande piloto no mundo inteiro ficaram atentos às notícias. Na Grã-Bretanha, a B. B. C. interrompeu os noticiários normais para anunciar: «Atenção! No Grand Prix da África do Sul, Graham Hill acaba de conseguir o sexto lugar.» Assim começou a impossível reabilitação.

Ainda havia uma prova importante que Graham Hill não tinha conseguido vencer: as Vinte e Quatro Horas de Le Mans. É um teste de 24 horas seguidas, tremendamente extenuante tanto para os homens como para os carros, em que dois pilotos se alternam a toda a velocidade em torno dos 14 quilômetros da pista. A

prova começa às quatro da tarde de sábado e termina às quatro de domingo. Na manhã de domingo, o grande número de participantes que inicia a prova já está incrivelmente reduzido.

No ano de 1972, quando rompeu a manhã de domingo, o carro de Hill ainda zumbia no circuito de Le Mans. Depois, começou a chover; os outros veículos derrapavam na pista, mas o do inglês continuava firme e, como um raio, cortou a linha de chegada à frente dos outros competidores que haviam resistido. Sem auxílio de ninguém, Graham Hill arrastou-se até o pódio do vencedor.

Como sua vida familiar tinha sido necessariamente limitada pelos compromissos da atividade profissional, ele lhe dedica hoje a maior atenção. Ele e sua mulher, Bette, se esforçam por dar aos três filhos uma infância normal, e a grande ambição do piloto era arranjar tempo para ir em casa nos curtos intervalos de que dispunha entre duas competições.

Hoje, embora o fato de ter ganho as três grandes competições faça dele uma figura singular, Hill é também um homem que se interessa pelo *métier*. Na sua permanente busca de novos aperfeiçoamentos técnicos, os construtores de carros de corrida continuam a confiar na sua experiência e nos seus conhecimentos de mecânica.

Como diz um dos muitos amigos do famoso Graham Hill, «Nunca haverá outro como ele.»

NÃO DEIXE DE LER NO PRÓXIMO NÚMERO:

O REI DA PORNOGRAFIA

Depois do império da droga, a máfia descobriu um novo filão: as publicações pornográficas. Neste mercado do sexo, onde milhões de dólares circulam anualmente, surge um novo chefão: Mike Thevis, o Al Capone da pornografia.

ESCALADA DE VIOLÊNCIA

O mundo moderno está sendo avassalado por uma onda de terrorismo, que assume os mais variados aspectos, desde o atentado a bomba ao seqüestro e ao assassínio político. Que fazer para estancar essa avalanche que ameaça a maioria das nações?