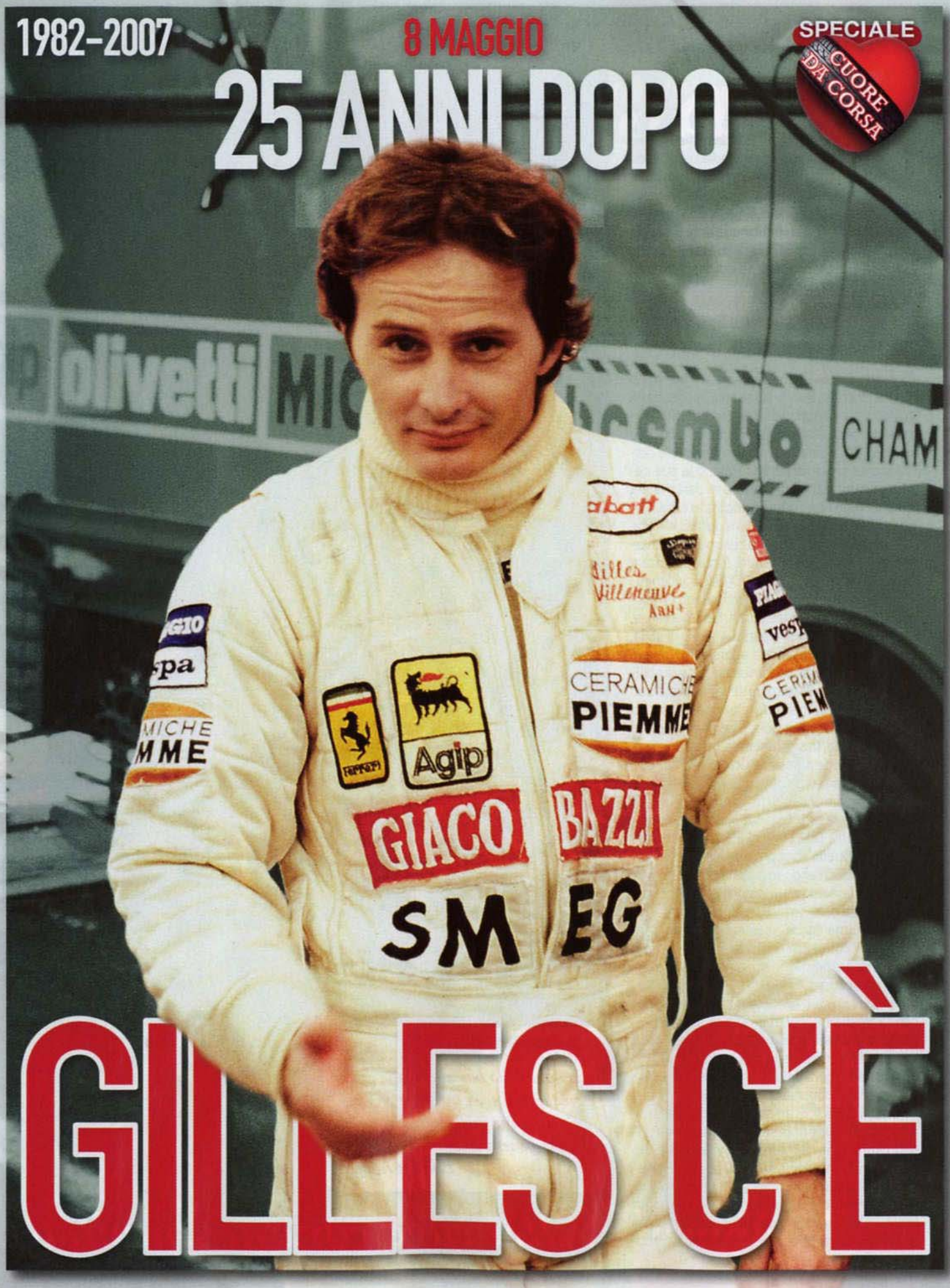
1982-2007

8 MAGGIO

25 ANNI DOPO

SPECIALE CUORE DA CORSA



GILLES C'È

«*Chiedi chi erano i Beatles*» diceva una nota canzone degli Stadio, esortando una ragazzina di 15 anni a informarsi sulla famosa band inglese. Dalla tragedia di Zolder e dalla morte di Gilles Villeneuve nel 1982, sono trascorsi venticinque anni. Chi oggi naviga attono ai trent'anni e segue la F.1, non ha mai visto correre il canadese e di conseguenza fatica a capire l'entusiasmo che scatenava allora, la nostalgia che ancora suscita, perché in fondo, se guardiamo i risultati, stiamo parlando di un pilota che ha vinto sei Gp, tanti come Riccardo Patrese.

Eppure Gilles Villeneuve resta – per chi lo ha visto correre, per chi ha saputo apprezzarne irriducibilità e imprevedibilità – un pilota fondamentale nella storia della F.1. Sensazioni che vanno oltre la dinamica oscena e violenta dell'incidente in cui ha perso la vita, o le sue celebrate vittorie a Montecarlo e al Jarama nel 1981 con una Ferrari turbo ancora acerba.

Non è certo guardando il film Jurassic Park, che una persona potrebbe realmente valutare il fenomeno dei Dinosauri, forza, potenza e dimensioni di quei bestioni. Di Gilles Villeneuve oggi restano immagini video, ritagli di giornali, libri più o meno acccurati, testimonianze, ma inevitabilmente si è perso il senso di sfida, la sensazione di disperata aggressività che la sua presenza in gara trasmetteva. La sua abilità nell'anticipare le reazioni della vettura, il suo modo anticonformista di relazionarsi con un ambiente a lui molto diverso, la sua propensione al sorpasso, la sua lungimiranza nell'individuare traiettorie alternative, che contribuivano a creare il panico a chi lo precedeva in corsa. Elio De Angelis una volta raccontò: «*Non penso che Villeneuve sia un grandissimo campione, è veloce, rischia tanto, ma in F.1 come lui ce ne sono altri. Quello che non mi piace è la sua imprevedibilità. Quando lo hai alle spalle non sai mai cosa farà. Una attitudine pericolosa, che può sempre generare un incidente*».

In quel momento De Angelis analizzava criticamente il comportamento di Villeneuve ma in modo inconsapevole gli stava facendo il migliore dei complimenti.

Ricordate quando Montoya esordì in F.1 con la Willliams, nel 2001? Quel sorpasso a Michael Schumacher a Interlagos, alla frenata della chicane Senna, alla terza gara della sua vita in F.1? Una manovra fantastica per i parametri attuali della F.1, un sorpasso che permise a Montoya di vivere di rendita, creandogli subito l'immagine del duro, dell'irriducibile, dimenticando che prima, alla 500 Miglia di Indianapolis, il colombiano aveva fatto molto di più, in un contesto ben più sfavorevole. A Interlagos Montoya fece quello che all'epoca sembrava quasi una blasfemia: attaccare Michael Schu-→



> *Gilles è veloce, rischia tanto, ma quando lo hai alle spalle non sai mai cosa farà. La sua è un'attitudine pericolosa, che può sempre generare un incidente.*
>
> *Elio De Angelis*

Villeneuve rimane un pilota f

Giubba Rossa canadese

di Cesare Maria Mannucci

Gilles Villeneuve resta per sempre il simbolo di una filosofia estrema, da frontiera delle corse. E anche di una Ferrari e di una F.1 diverse da quelle d'oggi



Gilles con la Ferrari 126 Ck di traverso. Siamo nel 1981 e questa è una delle immagini simbolo del campione canadese

ndamentale nella storia della Formula 1

macher, costringerlo ad alzare il piede, metterlo in difficoltà. Attitudine che dovrebbe essere la norma per ogni pilota ma che ormai si stava perdendo, di fronte alla generale concezione che il tedesco della Ferrari fosse imbattibile e insuperabile.

In altre parole Montoya in quella curva fece quello che abitualmente Gilles Villeneuve faceva in ogni corsa, ad ogni giro, dai tempi della F.Atlantic sino alla sua ultima gara in F.1. I filmati ne celebrano la grande vittoria a Montecarlo '81, la sua grande sensibilità nel dosare la potenza del motore turbo Ferrari per nulla assecondata dal telaio, sulle strette strade del Principato. Ci ricordano il modo spavaldo e millimetrico di come Villeneuve riuscì a controllare al Jarama, alla gara successiva, il "trenino" di vetture più veloci che via via si andava creando alle sue spalle, senza mai cadere in errore.

Ma che fine ha fatto il Gp di Francia del 1980 al Castellet? Una corsa inutile dal punto di vista statistico e della cronaca, perche Villeneuve concluse all'ottavo posto, doppiato, alle prese con la solita inguidabile Ferrari T5, quella che convinse Jody Scheckter a smetterla con le corse. Quel giorno però Villeneuve si superò: in prova partiva dalla 17° posizione ma dopo pochi giri era già risalito al quinto posto. Ad ogni curva oltrepassava i cordoli con tutta la vettura, finiva nelle ampie – per gli standard di allora – vie di fuga in asfalto, sorpassando chiunque avesse a tiro. Nella velocissima curva a sinistra che immetteva sul lungo rettilineo del Mistral, oltrepassava pista, cordoli e zona di sicurezza, finendo sistematicamente in quella area di asfalto grezzo, allora percorsa solo dai mezzi di servizio. Pur con una vettura dall'effetto suolo precario, dotata di minigonne che tendevano a bloccarsi, Villeneuve non si preoccupava di nulla, mostrando una irriducibilità e una "convivenza" con il rischio e il pericolo, persino superiore al tanto celebrato duello con Renè Arnoux a Digione '79. Oggi di quel Gp di Francia al Paul Ricard, delle emozioni che provocava Villeneuve in chi assisteva a bordo pista e vedeva la Ferrari sfiorare il rail, ben oltre le traiettorie effettuate dalle altre vetture, non è rimasto nulla.

Come la ragazzina che non sapendo niente dei Beatles, guarda vecchi filmati, ne ascolta i dischi ma poi giustamente si chiede cosa mai ci fosse di così speciale o trasgressivo in quella musica, oggi chi non ha mai visto correre Gilles Villeneuve ha tutto il diritto di chiedersi: perché? Capendo certamente la drammaticità della sua morte, le polemiche scaturite per la gestione del box Ferrari durante il Gp di San Marino a Imola e lo sgarbo di Didier Pironi, ma forse non avendo tutti gli strumenti per valutare il marchio che Gilles Vileneuve riuscì ad imprimere sui Gp della sua epoca.

> *Se Gilles Villeneuve corresse oggi, la sua irriducibilità avrebbe potuto esternarsi o sarebbe stata soffocata a tavolino da considerazioni strategiche e dai dispositivi del controllo della trazione?*

In fondo l'arrivo farsa del Gp Usa 2002 a Indianapolis, con Barrichello e Michael Schumacher a giocare sulla linea del traguardo, o gli ordini impartiti a Barrrichello durante il Gp di Austria sempre di quell'anno, sono episodi complessivamente più gravi rispetto a quanto accadde a Imola nel 1982, ma subito digeriti e metabolizzati da una F.1 ormai non più abituata alla imprevedibilità e alla lotta portata avanti ad oltranza.

Come si sarebbe comportato Gilles Villeneuve se il suo compagno di squadra a Indianapolis avesse fatto il furbo e lo avesse passato a pochi centimetri dal traguardo come fece Barrrichello ai danni di Schumacher? Cosa avrebbe detto Gilles Villeneuve se gli avessero detto di rinunciare ad una gara già vinta per cedere la vittoria, come accadde in Austria tra Barrichello e Schumacher? Imola diede davvero la stura alla tragedia di Zolder o fu soltanto un episodio di maldestra gestione ai box?

Se Gilles Villeneuve corresse oggi, la sua irriducibilità, la sua sfrontatezza, avrebbero potuto esternarsi nello stesso modo, o sarebbroe state soffocate da considerazioni strategiche sul diverso peso delle vetture prima del rifornimento o dai dispositivi sul controllo della trazione? Avrebbe tentato i suoi imprevedibili sorpassi anche al volante di una Spyker o si sarebbe accontentato di portare a casa un 10° posto, oggi così importante per la classifica Costruttori? Sicuramente avrebbe continuato a percorrere a tutto gas le ampie vie di fuga oltre le curve, ma adesso, con i circuiti della "Tilke generation" sarebbe stata una cosa normale, perché fuori pista ci finiscono tutti, tanto nessuno paga pegno.

Ci sono i filmati, le foto, le testimonianze ma non bastano a spiegare a chi oggi ha 30 anni, il senso di paura e di angoscia che attanagliava ogni pilota quando, guardando gli specchietti, alle sue spalle vedeva arrivare Gilles Villeneuve e i colori del suo casco. A prescindere dal fatto che in quel momento stesse guidando una Ferrari più o meno competitiva.

Sono passati 25 anni, sono cambiate tantissime cose. La F.1 è diversa, siamo cambiati noi e la nostra vita. Ancora oggi in molti si chiedono come e perché Gilles Villeneuve sia morto. Noi però preferiamo ricordare come Gilles Villeneuve abbia vissuto. ●





Un senso d'angoscia attanagl

La prima gara di Gilles Villeneuve in F.1 fu anche l'unico Gp che non disputò a bordo di una Ferrari. Eccolo, a lato, ai box di Silverstone in occasione del Gp di Gran Bretagna 1977 al volante di una McLaren M23. Il 27enne rookie (che si toglieva due anni d'età, dicendo di essere nato nel 1952) giunse 11°

Gilles, a sinistra, mentre analizza dei tempi. All'epoca non si sapeva neanche cosa fosse la telemetria...

va ogni volta il pilota raggiunto da Gilles

Il genio e lo sregolato

di Mario Donnini

Mauro Forghieri, oltre che creatore delle Rosse guidate da Villeneuve, fu l'uomo forte sulla panchina Ferrari. E ci racconta il Gilles segreto



Si presentò a Modena spontan

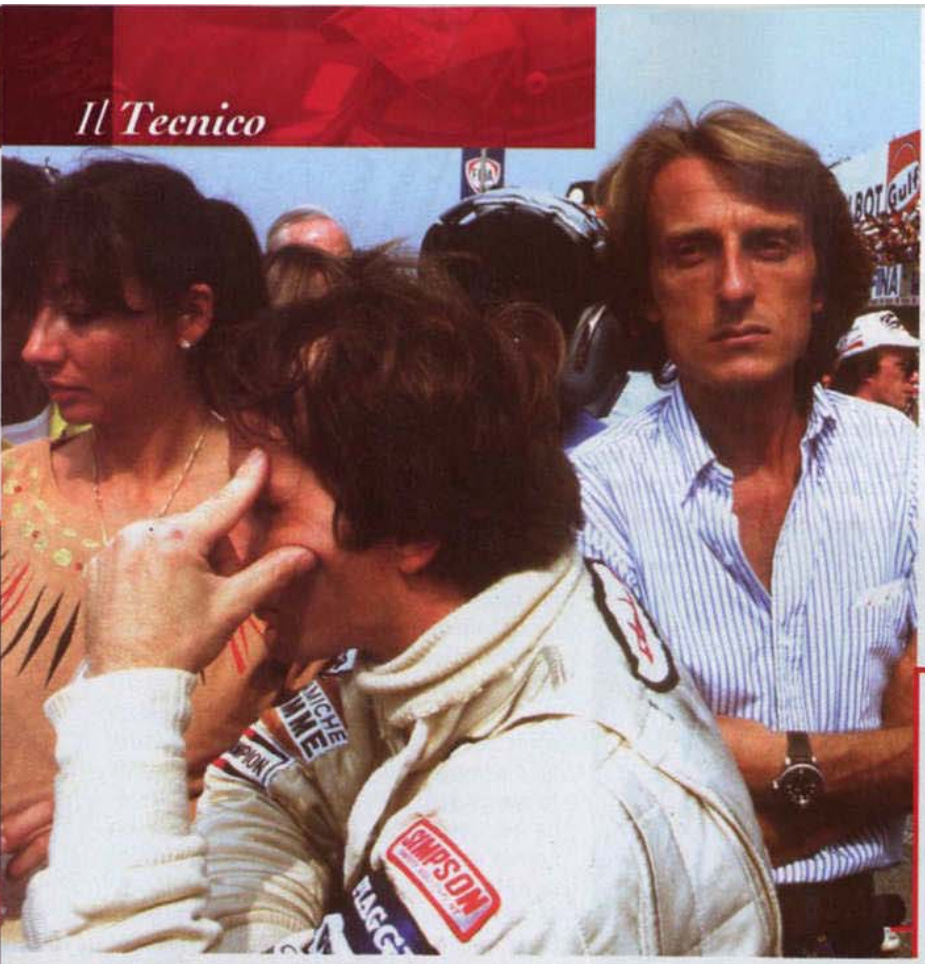
Se vuoi conoscere i segreti di un grande giocatore, devi parlare con l'allenatore della sua vita. Tale e quale l'ingegnere Mauro Forghieri fu per Gilles Villeneuve alla Ferrari, da fine '77 fino all'8 maggio 1982, il giorno della tragedia di Zolder. *«Incontrai per la prima volta Gilles al Gp di Gran Bretagna '77, quindi al suo debutto in F.1* - ricorda Forghieri -. *In Ferrari cominciavamo ad avere problemi con Lauda che voleva più soldi, perché si era fatto l'aereo e aveva una donna nuova. Quella vecchia l'aveva lasciata e dico sfortunatamente, perché era d'ottima famiglia. Beh, fatto sta che vidi un tale che debuttava con la terza McLaren e andava forte davvero. Chiesi:* "Ma chi è 'sto tappettino?" *Mi risposero che era uno che veniva dal Canada. Motoslitte, Can-Am, F.Atlantic e robe del genere. Uno con un gran senso della vettura, ma nessuna esperienza vera. Tornai a casa e riferii la cosa a Enzo Ferrari:* "Uno così le piacerebbe, perché ricorda i piloti del passato" - *aggiunsi».* Nel frattempo, però, accadono cose importanti: *«Vinciamo il Gp d'Olanda solo perché il sabato sera in roulotte riempio di urla il capo della Goodyear e mi faccio assegnare l'unico treno buono di gomme in circolazione. Lo minaccio, faccio il diavolo a quattro e alla fine "rubo" le gomme alla Lotus e Lauda vince la corsa battendo Laffite. Per il titolo è quasi fatta. Finita la festa, chiedo a Niki:* "Ehi, è vero che vai alla Brabham? Dài, dimmelo". *Lui risponde:* "Mauro, no. Te lo giuro". *Siccome Niki ha scritto tante cose su di me, ora ne dico una su di lui: insomma, il giorno dopo apprendo che Niki ha spergiurato. Aveva già firmato per Ecclestone nel weekend di Zandvoort. Ecco, Gilles in Ferrari nasce lì».* Con quale approccio? *«Venne a Modena e si presentò spontaneo, innocente. A Enzo Ferrari piacque molto».* I primi giri di Gilles furono traumatici per Forghieri: *«Frenava ovunque, impostava male le curve, mangiava i freni. Fece due gare e volò in Giappone toccandosi con Peterson. Un inizio da brivido».* Poi venne l'inverno e Gilles fu messo sotto torchio: *«A Fiorano imparò a guidare. Dopo le prove lui passava ore a leggere le striscioline di carta del nostro calcolatore, che riportava con 58 cellule i tempi intermedi ogni 15 metri e li confrontava col giro ideale del record della pista. Una sorta di telemetria embrionale. Divenne un pilota diverso, infinitamente più consapevole».* Fu quello il modo di domare il purosangue Gilles e... *«Nel '78 alla seconda gara con i radiali Michelin, a Rio, Reutemann vinse. Eravamo sulla strada buona. Ma poi le minigonne della Lotus proiettarono alle stelle Andretti e ci fu poco da fare, anche se la T3 andava più che bene. Gilles in macchina ci metteva l'anima, ma era incapace di controllare se stesso in funzione campionato. Lui voleva correre. Correva sempre. Gli dava piacere fisico farlo. Ovunque, comunque. Lo chiamavamo e lui arrivava da Montecarlo, ma non si fermava subito, no. Prima faceva tre testacoda. Ecco, era fatto così. Lo ricordo dopo le qualifiche di Anderstorp '78. Eravamo in macchina io e lui. Per arrivare all'albergo dovevamo attraversare un bosco di betulle e lui inscenò una sorta di prova speciale di un rally: sempre in controsterzo a 180 km/h. Io avevo una fifa boia mentre lui sorrideva:* "Non ti basta rischiare la pelle in pista?" - *gli urlai, ma lui continuava a sorridere:* "Io sono così" - mi rispose -. *Fino a che se la piantò, perché minaciai di staccargli le chiavi dal quadro».*

→



Due stili, due filosofie di vita a confronto. La genialità arcigna di Forghieri e l'indomabilità agonistica di Gilles

eo, innocente. A Enzo Ferrari piacque subito







A lato, Gilles in compagnia di un giovane Luca di Montezemolo. Sopra, il controverso cartello di Imola '82 con la scritta "slow" per Pironi. A destra, lo schianto di Villeneuve nel 1980, nella curva prima della Tosa che prenderà il suo nome. Sotto, il via del Gp Sudafrica 1979, esordio della Ferrari T4, che Gilles vinse



L'unico mio rimpianto è di non



Pochi giorni dopo la lite di Imola '82 Gilles si presentò a Maranello con l'amico Scheckter. A lui spiegai che io stavo senza alcun dubbio dalla parte del canadese.
Mauro Forghieri



essere stato ai box la domenica di Imola '82

→ ***A fine '78*** arriva la vittoria scacciacrisi in Canada e poi in chiave '79 ecco Scheckter: «*Legarono subito, lui e Jody. E la T4 era una macchina al top. Allora presi da parte Gilles e gli dissi:* "Con questa macchina vinceremo. A un certo punto della stagione uno di voi due dovrà fare un passo indietro". "Se toccherà a me, no problem. Lo farò" - *mi rispose. Venne il giorno di Digione, con la lotta da leggenda con Arnoux. Io ai box avevo i sudori freddi: guardavo Gilles e pensavo:* "Questo è matto". *Giunse secondo e batté Arnoux. Di Jabouille vincitore non fregava più niente a nessuno, quelli della Renault erano incazzati come bestie. Gilles mi prese da parte e mi disse:* "Mauro, io non potevo perdere questa sfida". *Nessuno dimenticherà mai la lotta di Digione e, lo dico da ingegnere, ricordatevi che quel giorno, il 1° luglio 1979, la nostra Ferrari era inferiore alla Renault. Poi a Monza Gilles fu encomiabile, trasformandosi in gregario. E Jody gli giurò eterna amicizia. Vincemmo il titolo*».

E siamo già al tribolatissimo 1980: «*La T5 era una T4 alleggerita nelle parti sbagliate, quelle che riguardavano le minigonne e peggiorò in modo pauroso. Le nostre minigonne andavano bene solo nei circuiti lisci e a volte neanche lì. Ma Gilles sapeva che stavamo preparando il turbo per il 1981*». La stagione dei trionfi a Montecarlo e a Jarama: «*Quando Gilles vinse a Monaco, la prima volta del turbo sul Principato, il nostro box andò in delirio e io dovetti incavolarmi per spegnere i bollenti spiriti. Se dirigi una squadra, devi calmarla nei momenti d'euforia e sgridarla quando le cose vanno male. Poi a Jarama Gilles dette una lezione alla Talbot di Laffite. Avevamo trovato il modo di non avere ritardo nell'erogazione di potenza e il canadese fu impeccabile. Due ore sotto pressione, mai un errore. E del Gp d'Olanda 1981, ne vogliamo parlare? Prima del via fui categorico:* "Guarda, Gilles, che abbiamo componenti del motore da collaudare, non farmi mica una cavolata al via, chiaro?". "Tranquillo, Mauro". *Partì spiritato e dopo duecento metri era nelle reti. Tornò ai box a piedi, con traiettorie oblique, come un cagnolino impaurito: temeva che l'avessi sbranato. Ma io sapevo che lui era fatto così*». Il 1982 doveva essere l'anno buono: «*Avevamo capito come sfruttare le minigonne, utilizzando il legno marino. Ma uno dei nostri fu talmente coglione da andarlo a spifferare in giro. Comunque la 126 C2 con Gilles e Pironi non aveva rivali*». Ma il giorno maledetto del Gp di San Marino rivelò che la peggior rivalità sarebbe esplosa "dentro" la Ferrari. «*Gilles era un innocente, un puro. Anzi, è morto perché innocente. Non avrebbe mai potuto pensare che un amico potesse fregarlo. L'unica cosa grave che mi rincresce tuttora di non aver fatto, è di non essere stato presente ai box a Imola quella domenica del Gp di San Marino. Ma motivi famigliari mi vollero altrove. Quel giorno si rovina tutto, nasce il malessere preludio ai drammi successivi. Fui presente alle prove e tutto andava bene. Me ne andai a casa rincuorato, ma poi in gara, non so perché, qualcuno decise di mettere fuori quel cartello con scritto "slow" quando era davanti Gilles. Era un ordine di scuderia ambiguo. E accadde il disastro. Ci fossi stato io ai box, avrei fatto esporre un cartello con su scritto bello chiaro "1° Villeneuve, 2° Pironi". Ma io non c'ero e accadde il contrario*».

Il resto non fa parte delle cronache ufficiali: «*Tre giorni dopo sono in programma test privati e Gilles, imbufalito e silenzioso, si presenta accompagnato dall'amico di sempre Jody Scheckter, tornato dal ritiro per aiutarlo a chiarire le cose con la Ferrari. Jody mi chiede:* "Mauro, Gilles, vuole sapere se tu stai dalla sua parte". "Sì, Jody - *rispondo deciso* -. Quello che è accaduto a Imola è una vergogna. Gilles ha ragione, io sono con lui, stanne certo"».

Ma il chiarimento con Enzo Ferrari non fu tale, perché pare che il Commendatore abbia detto a Gilles: «*Mi stupisce che tu sia così arrabbiato. In fondo a Imola ha vinto una Ferrari*». «*Non so se fu quella la risposta* - puntualizza Forghieri -, *ma è verosimile. Logica*».

Tutto è pronto per il drammatico finale di Zolder. In quel maledetto ultimo giro di prova, l'8 maggio 1982: «*Il canadese uscì dal box con gomme usate* - ricorda Forghieri -, *Pironi gli si era appena issato davanti nei tempi. Perché la pista era improvvisamente migliorata, ma Gilles non aveva le coperture giuste. Io prima gliel'avevo detto ben chiaro:* "guarda che quando tu non hai più le condizioni per fare i tempi io ti chiamerò dentro". *E così feci: vidi che Gilles aveva realizzato un crono molto buono, ma non al top, quindi gli esposi il cartello con su scritto "box". Fu l'ultima volta che lo vidi vivo. Poi il grande dispiacere della sua fine. Lui non è morto perché il cockpit ha ceduto, ma solo perché si strapparono gli attacchi delle cinture. Sì, la morte di Gilles fu una tragedia immane. Lì ho cominciato ad avere problemi in Ferrari, anche perché non potevo accettare quello che era successo. E a fine '84 detti le dimissioni*».

Per finire una domanda vigliacca ma necessaria. È possibile dire che Villeneuve e Forghieri uscirono dalla Ferrari in modi e momenti così drammaticamente diversi, ma ritenendo fondamentalmente di avere gli stessi nemici? «*Un po' sì*» - chiude Forghieri. ●

Come nacque la "Febbre"

di Marcello Sabbatini

Ciascun virus raro ha una sua esplosione e un agente propagatore. Parla quest'ultimo, nel ricordo di Digione '79. Dove esplose il tifo per Gilles



Il virus, affiorato in Canada, dilaga nell'Italia ferrarista e poi in tutta Europa. L'«Aviatore» di Ferrari, che tanti critici si era subito guadagnati da quell'agosto 1977 quando il Drake lo scelse per sostituire il "ragioniere" Lauda, esplose in Tv da Digione. Si correva il 57° Gp di Francia: la Renault turbo vincerà il suo primo Gran Premio di F.1 e la Ferrari a fine stagione quello che sarebbe stato l'ultimo campionato del mondo fino a ventun anni dopo.

Quella domenica del '79 Villeneuve aveva di nuovo incominciato una delle sue sfrenate corse, bruciando tutte e le due gialle monoposto francesi partite in prima fila. Jabouille viene inzialmente mortificato dal canadese, finché non riuscirà a schizzar via alla Ferrari n. 27 nel lungo rettifilo. Andrà a vincere. Ma dietro...

> *Il virus, affiorato in Canada, dilagò nell'Italia ferrarista e poi in Europa. L'«Aviatore» di Ferrari, che si era guadagnato tante critiche, esplose al Gp di Francia '79.*
>
> *Marcello Sabbatini*

Affidiamoci alla moviola di cronaca di Enzo Russo, nel suo istant book dedicato a "La Cometa" canadese: «*...Intanto Arnoux, partito male, sta spazzando via tutti gli altri e sta rimontando a caccia del secondo posto. Gilles ha le gomme degradate dalla battaglia iniziale con Jean-Pierre e lo lascia avvicinare senza forzare, sperando di mantenere le distanze fino al traguardo...* ».

Ma attenzione: ora è grande suspense. Quasi la vedi, rileggendo, quella fantastica bagarre, quel ruota-a-ruota che riporterà le corse automobilistiche indietro di quarant'anni, quando infuriavano insieme piloti come Nuvolari, Varzi, Rosemayer e Caracciola. Spopola la nuova storia della velocità.

«*... Al 76° giro Arnoux piomba alle spalle di Gilles. Il pubblico è in piedi. C'è aria di doppietta francese. Alla tornata seguente la Renault esce di scia e si tuffa all'interno della curva Villeroy. Gilles ha bloccato le ruote in una frenata terrificante ed è miracoloso che riesca a mantenere il controllo della Ferrari. Non mantiene però la posizione, pur riuscendo a restare nella scia di Arnoux. Al penultimo giro, all'inizio del rettilineo, i giochi sembrano fatti. Ma Arnoux poi dirà che il suo 6 cilindri si mise a singhiozzare. Gilles si rimette in scia...*». E sarà valzer, slalom, corrida. Sarà leggenda.

«*... All'imbocco della curva fa un'altra grande fumata di gomme e deve controsterzare leggermente per compensare lo sbandamento,*

Il rientro ai box su tre ruote a Zandvoort '79: per Gilles un altro passo avanti nella leggenda

La venerazione per Villeneuve

Carta d'identità

Marcello Sabbatini ha reso grande Autosprint. Direttore dagli Anni '60 fino alla primavera 1981, quando ha fondato Rombo. Fece esplodere la passione per Gilles inventando la Febbre Villeneuve.





Quell'ultima intervista

Ripubblichiamo un eccezionale documento verità: l'intervista-sfogo del ferrarista dopo la crisi di Imola e alla vigilia della tragedia di Zolder

Jackie Stewart era rimasto spaventato, dopo il viaggio di ritorno a Montecarlo da Imola sull'elicottero di Villeneuve. Era stato tutto uno sfogo violento, amaro, sull'episodio del 44° giro del Gp del Santerno, quando Pironi aveva ricambiato le carte in tavola di una corsa da classifica scontata come pensava Gilles e vinta dal francese con un sorpasso che nessuno ormai si aspettava.

Stewart tremò per quello che poteva capitare all'interno della squadra Ferrari da quel momento, con una rivalità che non poteva far presagire nulla di buono. E mi fece sapere: fai qualcosa, vedete di sensibilizzare Ferrari, visto che chi era in pista a Imola nulla aveva fatto per impedire il peggio di quella domenica.

Ai boxes imolesi in realtà non c'era stato Forghieri. C'era soltanto Marco Piccinini. Ma diciamocela tutta. L'esplosione di Villeneuve aveva un po' cominciato a ingelosire Ferrari. Il pilota si guadagnava i titoli solo col suo nome. Come ai tempi di Nuvolari, l'uomo conquistava col proprio coraggio. La macchina era solo un mezzo tecnico. L'uomo esaltava. E c'era chi aveva soffiato su questo ingelosimento. La scelta di Pironi era stato il rimedio. Un uomo da contrapporre, che magari rendesse meno super il personaggio Gilles. L'operazione era stata sin più sofisticata. Villeneuve, dopo quattro anni Ferrari, voleva finalmente, alzare il proprio valore economico nelle sponsorizzazioni personali. E il cachet era salito. I primissimi sponsor, arrivati sull'entusiamo a cifre molto controllate rispetto a quelle di altri campioni affermati, cominciarono a lamentarsi delle richieste di aumento dal canadese e andarono a lamentarsi in Ferrari. E ci fu chi consigliò: ma per- →

iniziò dopo il duello strappacuore con Arnoux

Dopo la morte di Gilles chi non aveva la coscienza pulita non ha mai ammesso nulla. Neanche negli anni successivi. E neppure a se stesso. Scommetteteci.
Marcello Sabbatini

→ *controsterzare e impostare la curva all'interno, mentre Arnoux, che ha ritardato a sua volta la frenata, tiene duro all'esterno. Le due macchine si toccano (non è la prima volta), smarginano dalla pista ciascuna dalla propria parte, convergono verso il centro e si toccano ancora. È l'unico autentico momento di pericolo perché stanno per agganciarsi e volare l'una sull'altra. Non accade. La Renault è di nuovo davanti, ma all'ingresso della parabolica Arnoux allarga un po' ingenuamente e Gilles forza il passaggio. In realtà è un "sorpasso impossibile", le due monoposto rallentano moltissimo ostacolandosi a vicenda, ma alla fine la Ferrari ne esce in testa e si presenta sul rettilineo per l'ultima volta con una lunghezza di vantaggio».*

È apoteosi, dopo. Piovono applausi in pista e dalle poltrone dove i telespettatori hanno vissuto a bocca spalancata quei minuti. Ancor oggi viene un brivido a ripensarci. E cosa ne pensate voi che ora leggete, che non vedeste e non viveste in diretta, voi che oggi vi sentite annoiati a vedere trenini di monoposto che fanno corsa, si fa per dire?

«Non lo farei tutte le domeniche» - dichiara Arnoux terzo sul podio.

«Se dovessi rifarlo non esiterei un attimo», lo contraddice Gilles.

Mamme, zie, nonne, figli, papà, tutti gli sportivi semplici, adottano Villeneuve. Ma ci sono gli arroganti, gli albagisti sotutto, che storcono il naso. *«Ma che corsa d'auto?* – scrive qualcuno dei più saccenti - *Era solo autoscontro»*.

E scoppiò la rabbia, non solo di Ferrari che quel Villeneuve l'aveva voluto lui, a rivalsa del Lauda accettato ma non altrettanto ipervalutato come i padroni di casa Fiat. Da Montezemolo all'Avvocato non c'è mai stata una parola di apprezzamento per quel canadese che il suo cuore nelle corse ce lo metteva tutto. Provate a cercarne una che sia una. E scoppiò la rabbia in chi come me, direttore di Autosprint in quel momento, costruì il momento professionale più magico.

Il segreto di questo mestiere è essere in feeling con il pubblico, con i lettori. Dargli con onestà quello che aspetta. Non la gratificazione demagogica o di potere, ma la valutazione del sentimento sincero, onesto, dell'emozione vissuta. E nacque così quella "Febbre" di entusiasmo per la guida e le imprese di Gilles. Cominciò con una domanda semplice dai microfoni della trasmissione Tv "Telesprint", che realizzava Autosprint, magari grazie alle telefonate in diretta del pubblico. A cominciare da chi chiamava infuriato nel leggere le cronache denigrative del duellissimo.

«Ma tu ce l'hai *la Febbre per Gilles?»*. La domanda diretta suscitava entusiasmi, consensi per strada a ciascuno. Non avevi bisogno di porla più in giro. Venivano direttamente a rispondere, pure senza domanda. Fu una sbornia e un boom. Autosprint realizzò anche un adesivo da attaccare dietro la propria auto. Con su scritto: "Io ho la febbre Villeneuve". Un modo per distinguersi, per dichiarare il proprio tifo e la propria passione. La Febbre Villeneuve avrebbe regalato ad Autosprint un record di vendite che avrebbe toccato effettive 300mila copie col mondiale '79, se l'editore le avesse poi stampate davvero come promesso. Si fermò a 240mila. Era sicuro di aver risparmiato 60mila copie di carta... Provate un po' a cercare quel numero oggi. È introvabile! La Febbre era valsa più di tante campagne pubblicitarie, che in realtà AS non ha mai avuto negli anni ruggenti. Ma è stato più appagante così.



La felicità per Villeneuve consisteva nella certezza di accettare la sfida impossibile. E subito dopo di vincerla!

Squarci di leggenda, scatti caldi che provocano ancora oggi brividi. Sì, di febbre. Con Gilles grandissimo anche nell'errore. Eccolo, a lato, nel Gp di Gran Bretagna, a Silverstone 1981: la 126 Ck ha l'ala anteriore alzata e quella posteriore tutta storta. Sotto, al Gp d'Olanda 1979 a Zandvoort, quello del rientro ai box su tre ruote, al volante della Ferrari 312 T4. In basso, ecco Villeneuve perdere, a seguito di una toccata, la sfida con la Brabham di Lauda nella gara di Imola del 1979, non valida per il campionato del mondo





Nacque così la "Febbre" di en





ché vi preoccupate? Voi offrite il cachet a Pironi. Lui vale come l'altro.
E così Gilles si vide dire tanti no in sponsorizzazioni che – al vecchio prezzo – finivano a Didier. Era il preambolo del dissidio che poi diventò il sorpasso plateale tanto sofferto.
E venne Imola, dunque. A scanso di equivoci, tre giorni dopo la gara e quel brusco finale, telefonai prima a Maranello.
«Vorrei intervistare a freddo Gilles sulla lite. Che ne dite?». Subito ci fu il "no" di Gozzi, poi rincarato da Ferrari in persona: *«No, voglio prima sentirlo io»*, ribadì il Drake.
Lo dissi a Gilles, che rispose: *«Non ci credo. Ferrari sa già tutto. Tu vieni a Fiorano. L'intervista te la concedo. Anche televisiva»*. Ma a Fiorano non mi fecero entrare. Telefonai a Gilles. *«Va bene, aspettami fuori del cancello, arrivo io. Nessuno mi può impedire di raccontare la verità su questo tradimento»*.



Ed eccola. Fu l'ultima intervista di Gilles Villeneuve. L'ultima della sua vita. Breve, secca. Ma ad alta tensione. Al punto che bastò un giovane che si fece troppo vicino a noi e all'operatore che Gilles, con una durezza inabituale, lo apostrofò: *«Vuoi entrare nella telecamera? Vai via!»*, lui che era sempre così controllato, tranquillo, che non si sottraeva mai ai tifosi che lo accerchiavano letteralmente sempre.
- Villeneuve 90 ore dopo Imola. È passata la rabbia ed è rimasta la "Febbre" o no?
«No che non è passata. Come ho detto a fine corsa: lui (Pironi, ndr) *mi ha rubato la gara. E la penso ancora così»*.
- Non cambi idea?
«Assolutamente no. Se guardi i tempi della gara vedi che io ho ragione su questo».
- Ma c'era un accordo oppure no?
«Da sempre c'è un accordo, da quattro anni. Da quando sono alla Ferrari, a tutte le gare, Piccinini dice che non bisogna fare una battaglia se due macchine si trovano in testa e non ci sono avversari dietro. In quel caso bisogna andare piano per non stressare la vettura e finire così».
- Ma c'è chi dice: come mai Villeneuve, che ha sempre dato battaglia ed è sempre sceso in pista per correre senza risparmiarsi, questa volta chiede rispetto per sé?
«Mettiamola così: quando io ero dietro a Scheckter, in Sud Africa 1979, l'ho passato soltanto quando lui si è fermato ai box. Quando ero a Monza, ed era l'ultima occasione per me per vincere una gara ma ci si giocava il campionato del mondo (1979, ndr), *io sono rimasto dietro Jody senza tentare di superarlo. Quando ero a Montecarlo, prima di rompere il cambio, Jody davanti a me andava lento perché avevamo un grande vantaggio e io non ho mai provato a superarlo. La regola era questa. Ma se io sono davanti e rallento, e il mio compagno non lo fa, e mi supera, come lo giudicate questo? Se andate a vedere i tempi di Imola, tutte le volte che io sono davanti giravo in 1'37"5/1'37"8 per risparmiare la macchina e la benzina, tanto avevamo 45" di vantaggio su Alboreto. Quando in testa è andato Pironi, si è messo a girare in 1'35"5. Chiaro, no?»*.
Era il mercoledì dopo il Gp sul Santerno.
A Zolder, in Belgio, arrivarono da soli i due piloti. Non c'erano mogli al seguito. Si andò così all'ultima sfida. Come a un duello rusticano, una sfida da western americano. Il tempo nelle prove del sabato innescò la tragedia. Poi piansero e recriminarono in tanti. A parole, tutti. Ma chi sapeva di non avere la coscienza pulita, pensate che abbia mai ammesso qualcosa? Nemmeno a se stesso.
Scommetteteci. •

usiasmo per la guida e le imprese di Gilles

Patr

Carta d'identità

Christian Tortora, giornalista canadese, seguì dall'inizio l'avventura dell'amico Gilles in F.1 condividendo più di ogni altro quotidianità e segreti. E pure un caravan nel paddock...

Chi l'ha vissuto davvero, non ha dubbi: era unico. Se Gilles giurava amicizia era per la vita. E odiava chi tradiva. Fu coerente fino alla fine

Negli anni 1974-1975, possedevo una Cooper S con la quale correvo le gare di contorno dei meeting Can-Am e Formula Atlantic, dove si distingueva gente come Keke Rosberg, Price Cobb e un pilota fuori dall'ordinario che si chiamava Gilles Villeneuve. Quest'ultimo era speciale perché aveva, per così dire, un sesto senso che lasciava tutti impressionati. Mi ricordo di una gara a St. Félicien, importante per il titolo di F.Atlantic. Nel corso delle prove, Gilles esce di strada e distrugge la vettura. Subito il suo team decide di mettergli a disposizione quella del suo coéquipier Jacques Spénard, che per inciso alcuni anni più tardi sarebbe diventato l'istruttore di Jacques, il figlio di Gilles. Lo stesso Gilles accetta, ma insiste perché gli montino il suo vecchio motore sulla vettura nuova. L'indomani vince la gara, mentre il povero Spenard, al volante della vettura di Gilles ricostruita nella notte, si ferma per rottura del motore... Sarà stato il rumore, le vibrazioni, ma è certo che lui aveva avvertito qualcosa. Questo tipo di intuizioni accompagnerà Gilles per tutta la carriera. È stato nel corso di quelle stagioni un po' avventurose che abbiamo fatto conoscenza, per poi diventare veri amici. È stato in nome di questa amicizia che decisi di accompagnarlo ai Gran Premi a titolo privato, prima di fare i miei esordi nel giornalismo grazie anche al suo appoggio. Radio Canada cercava un corrispondente in F.1 e Gilles suggerì di rivolgersi a me. A quell'epoca, il suo nome era già in grado di aprire le porte...

A proposito di porte, quelle della Scuderia Ferrari rischiarono di non aprirsi mai per Gilles. Ricordo che Daniele Audetto, allora emissario di Enzo Ferrari, arrivò a Montreal per un primo incontro con Villeneuve. Immaginate la sua sorpresa nel veder entrare, nella hall del selezionatissimo hotel nel quale era alloggiato, due motociclisti vestiti di cuoio. Erano Gilles e sua moglie Joanne. La sorpresa di Audetto aumentò quando Gilles gli disse che rifiutava di fare il test che la Scuderia gli offriva. Voleva un contratto firmato o nient'altro!

Audetto chiamò subito il Commendatore che, a questo punto, invitò personalmente Gilles a Fiorano. «*A spese della Ferrari?*», non mancò d'informarsi Gilles. Non era superbia o mancanza di rispetto, si trattava semplicemente del fatto che la Ferrari, per quanto ben conosciuta in Canada, non era ancora circondata da quell'aura di prestigio di cui gode attualmente. Una volta sbarcato in Europa, Gilles non tardò comunque a prendere coscienza dell'importanza della marca, e Enzo Ferrari ci mise altrettanto poco a farsi affascinare da quel pilota, così folle nella vita come in pista.

Mi ricorderò sempre di quel suo pick-up Bronco che Gilles aveva personalmente equipaggiato con un treno anteriore GMC e con un ponte posteriore di un'altra marca, il che aveva come conseguenza un rumore infernale al cambio. Con questo aggeggio dalle ruote mostruose, si divertiva a scalare pareti quasi verticali. Un gioco piuttosto pericoloso che non lo tratteneva dall'imbarcare in queste avventure i suoi figli, Jacques e Melanie. Non scendeva a compromessi, voleva avere ragione su tutto. Era il suo difetto principale. Ad esempio, Gilles era un buon meccanico ma un cattivo elettricista, da qui le numerose disavventure patite dal motorhome con cui arrivava ai circuiti. Una volta, invertì la fase della presa di corrente e si prendeva la scossa ogni volta che si toccava il veicolo. Gilles arrivò al punto di collegare il paraurti del motorhome alla rete cui si appoggiavano gli spettatori, che a loro volta prendevano la scossa...

Nei rapporti con i figli, che erano sempre con lui, Gilles le faceva passare tutte liscie a Melanie ma era piuttosto duro con Jacques, nei confronti del quale emergeva la sua poca propensione alla pazienza. Un difetto che si rifletteva anche nei rapporti con Mauro Forghieri, un altro con un caratterino niente male. Il risultato era che, quando i due litigavano, era meglio stare lontani. Non so Mauro, ma Gilles era anche piuttosto rancoroso. Quando offriva la sua amicizia era per la vita, ma allo stesso tempo non perdonava i tradimenti. Quello di Didier Pironi a Imola lo ferì profondamente, e il successivo dramma di Zolder non è estraneo a quella perfidia. Gilles era stato testimone di nozze di Didier, avevano affrontato mille avventure assieme, lo considerava come un fratello e prese la furbata di Imola come una pugnalata alla schiena. È questo che lo ha ucciso! Al Gp seguente, quello del dramma, mi sono ritrovato nel motorhome Ferrari con Didier e l'ho trattato come un assassino. Marco Piccinini, testimone della scena, era pietrificato.

Qualche anno più tardi, quando Didier perse a sua volta la vita, non ho potuto mentire e fare il suo elogio. Ho semplicemente fatto girare il nastro di un'intervista realizzata a Imola, e che non avevo mai avuto il coraggio di mandare in onda, nella quale Gilles parlava dell'amicizia tradita. Quando ho spinto il tasto "play", ho rivolto gli occhi al cielo. E non c'è settimana senza che io pensi a quel tragico venerdì di Zolder. Gilles era franco, leale e terribilmente determi- →

Uno sguardo intenso, determinato. Mai propenso a esitazioni o patteggiamenti. Pure nella vita Gilles era... a tutto gas

Il suo difetto? Voleva sempre

monio dell' umanità

di Christian Tortora









Momenti, ricordi, sensazioni. Sopra, Gilles scopre l'elicottero: un'altra sua grande passione. Dal basso verso l'alto, la delusione dopo un ritiro e la speranza - poi tradita -, nutrita per la stagione 1980 al momento della presentazione della Ferrari T5, insieme a Scheckter

vere ragione. Senza alcun tipo di compromesso

> *Voleva vincere il mondiale 1982 per poi dedicarsi a un altro grande sogno: fondare una squadra di F.1 tutta sua. Purtroppo le cose non andarono così...*
>
> *Christian Tortora*





nato. Quello che rimpiango ancora oggi è il fatto che in quella stagione 1982 aveva deciso di cambiare. Dal suo arrivo in Ferrari, non aveva avuto altro scopo che vincere delle corse. Non gli importava del titolo. Nel 1982 Gilles invece voleva puntare al campionato. Aveva capito che gli exploit isolati non facevano diventare campione del mondo. Detto questo, oggi ci si ricorda dei suoi straordinari exploit e ci si dimentica che non è mai stato incoronato campione. Quando un pilota dei nostri giorni è protagonista di una manovra spettacolare, vengono in mente Villeneuve e Senna. Riappare l'incredibile bagarre fra Gilles e Arnoux a Digione, il giro di pista su tre ruote di Zandvoort, la sua vittoria nelle stradine di Monaco al volante della Ferrari turbo le cui ruote posteriori facevano di tutto per passare davanti... Gilles ha avuto una carriera corta, ma l'opinione pubblica ne è rimasta frastornata.

Villeneuve ha lasciato tracce anche nel paddock. Quando arrivò con la sua roulotte, la moglie, i due figli e il cane, fece subito rumore nel pur variegato ambiente della F.1. Bernie Ecclestone, che cominciava allora i suoi tentativi di mettere ordine nel simpatico bordello che regnava nel paddock, rischiò di strozzarsi nel veder arrivare qualla banda di zingari. Nel corso del recente Gp del Bahrain, in una trasmissione che avevo preparato nel 25° anniversario della morte di Gilles, scambiai qualche parola con Bernie che subito si mise a ricordare di quel motorhome: *«Benedetto Gilles, non sopportavo quell'orribile caravan, e un giorno decisi di dirglielo. Bussai, entrai, e il suo grosso cane mi saltò addosso! Non gli ho mai parlato del suo motorhome...»*. Bernie si è ben presto consolato vedendo tutti quei camion ben allineati, i motorhome rutilanti, eppure sono convinto che ammirasse lo spirito ribelle di certi piloti che hanno seguito le tracce di Gilles. Jacques si è ispirato al padre e altri come Coulthard, Button e Rosberg, hanno seguito l'esempio dello stesso Gilles. L'hotel non faceva al caso suo, lui amava ritrovarsi in famiglia appena terminato il proprio lavoro. Dopo cena non era raro vederlo arrivare al garage a parlare con i meccanici e discutere del lavoro da fare. Non è il caso di spiegare perché fosse così amato in seno alla Scuderia. Possa la giovane generazione restare semplice come lui, nonostante il successo.

Evidentemente, anche Gilles si lasciò tentare da qualche bel giocattolo, come l'elicottero che pilotava personalmente e una barca con due mostruosi motori. Ricordo la sua affermazione: *«Datemi quattro ruote, mille cavalli, e lasciate che me la sbrogli io»*. Automobili, barche, gli serviva solo qualcosa per andare forte, sempre più forte. Quante volte mi sono creduto morto accompagnandolo nei suoi viaggi in auto da Montecarlo a Fiorano? Mi ricordo di uno dei giochi preferiti di Gilles e Didier, quando erano ancora amici: uno teneva il volante mentre l'altro si occupava dell'acceleratore: il divertimento consisteva nel mettere in difficoltà l'altro. Il tutto nel traffico! Oggi questo genere di fantasie è impensabile, e meno male che è così. Eravamo appena usciti dagli Anni '70 e la sicurezza sulle strade non era ancora diventata una priorità per i Governi, l'auto era ancora un oggetto di devozione e non uno strumento di lavoro.

Per me, il dopo-Gilles fu molto difficile. Per quindici anni mi sono ritrovato da solo a tenere alta la bandiera del Quebec, prima che Jacques riaccendesse l'entusiasmo. Quella sera del 1997, a Jerez, il figlio di Gilles mi abbracciò e mi susssurrò all'orecchio: *«Stavolta è fatta»*. Era appena riuscito a perfezionare l'opera del padre, diventando campione del mondo. A partire da quel momento, il giovane Villeneuve non ebbe che un'idea in testa, quella di realizzare il secondo sogno del padre: mettere in piedi una propria scuderia. È una cosa poco nota, ma nel 1982 Gilles lavorava già per organizzare il suo team. I progetti esistevano – la sede era prevista a St. Laurent-du-Var, nel sud della Francia – e i negoziati con quello che avrebbe dovuto essere il progettista, Gérard Ducarouge, erano ben avviati. Gilles pensava di utilizzare due tipi di motore: un Ford Cosworth aspirato per i tracciati sinuosi, e un turbo per le piste dove la potenza poteva esprimersi al meglio. Tutto era programmato, e la Formula 1 degli Anni '80 ne avrebbe tratto sicuramente beneficio. Era per questo che Gilles teneva tanto al titolo mondiale 1982: voleva chiudere un capitolo per passare ad altri impegni. È morto prima di rendere pubblici i suoi piani, ma il figlio ne era perfettamente al corrente, anche se si è sempre rifiutato di fare un parallelo fra i desideri del padre e i propri. All'opposto di Gilles, Jacques ha avuto il tempo di fondare la sua scuderia, che sfortunatamente è stata anche all'origine del suo declino. Con colui che era diventato il suo padre spirituale, Craig Pollock, l'aiuto di Adrian Reynard e i soldi della Bat costruì la British American Racing sulle rovine del team Tyrrell, ma il sogno si trasformò in incubo. Peccato, perché, nel caso avesse avuto successo, l'avventura sarebbe stata straordinaria. Ma che Jacques stia tranquillo: anche questo scacco non diminuirà la soddisfazione di Gilles, che deve essere terribilmente fiero del suo ragazzo dalla nuvola ipervitaminizzata dalle sue cure. Quanto a me, sono orgoglioso di essere stato tifoso di Jacques e ammiratore di Gilles. Di questo eroe che mi manca da 25 anni. ●

Dopo la morte di Gilles incon





Sopra, il pick-up e il caravan di Gilles, dove viveva nel paddock dei Gp: simboli di una vita quasi zingaresca. A lato, col figlio Jacques in vacanza sulla neve e, a sinistra, con Pironi nei momenti felici del rapporto che si spezzò in modo drammatico la domenica del Gp di San Marino del 1982. Villeneuve si sentì pugnalato alle spalle da un compagno che considerava anzitutto un amico

Imola 1982: il preludio al dramma di Zolder. Sotto, la sfida fratricida tra Gilles e Didier. A lato l'emblematica immagine del podio, con Pironi alle stelle e Gilles silenzioso e furibondo



rai Pironi e lo trattai come un assassino

Ultras tu

Tutti da "Pasticcino", poi vediamo. Castelnuovo Rangone, a un tiro di schioppo da Maranello. Un ristorante al posto del paddock, coltelli e forchette in luogo delle chiavi dinamometriche, l'extravergine a sostituire il Castrol. È il ristorante che ha aperto il mitico ex cuoco Ferrari. Mancano solo le tute blu che circondavano Gilles nelle sue sei stagioni in Ferrari, ma il contenuto delle stesse è presente e autentico. E caldo. Anzi, bollente. Per una sera i meccanici di Gilles tornano insieme, per parlare di lui. Solo per noi.

Paolo Scaramelli, 66 anni, in F.1 dal '74 all'88 e poi ancora nel'92 e fino al 2000 nel test team. Pietro Corradini, 60 anni, in F.1 dal'70 all'88. Antonio Bellentani, 76 anni, in F.1 dal '63 all'85. Poi c'è lui, "Pasticcino", al secolo Luigi Montanini, 53 anni cuoco Ferrari degli anni ruggenti. L'antipasto, però, lo serve Scaramelli, il primo ferrarista in assoluto ad aver conosciuto Gilles. Di cui sarà il caponmeccanico fino al giornod ella morte. *«Gilles arriva una sera d'estate del 1977 a Maranello. C'ero solo io perché di turno al reparto corse mentre la squadra era ad un Gp. Si ferma fino a tardi per fare il sedile, poi, il giorno dopo, gira a Fiorano con la 312 T2. Una mezz'ora e ai box siamo tutti sbalorditi: in venti giri ha fatto fuori un set completo di pastiglie. I freni sono già fuori uso, quando avrebbero dovuto durare senza problemi almeno per una corsa, se non più. È questo il suo biglietto da visita».* Tre giorni di test e poi dall'alto arriva il segnale: *«Ok, il ragazzo correrà a Mosport».*

Tempo due Gp e il primo drammatico volo al Fuji, per un contatto con la Tyrrell di Peterson, con morti tra il pubblico. Continua Scaramelli: *«Non era colpa sua, ma lui aveva capito quello che era successo. Tornò ai box sporco, depresso, distrutto».* Chiosa Bellentani: *«A chi gli diceva prima del via di considerare che le corse sono lunghe, lui rispondeva:* "Ah sì? E io cosa devo fare, allora? Prendere gli avversari e, prego, farli accomodare?!" ». Corradini non ha dubbi. *«Altroché, a ogni gara il fondo corsa del suo acceleratore si spostava un po' più in là».* Bellentani: *«Bastava rimettere le mani sulla sua Ferrari dopo un Gp per capire che Gilles sfruttava la vettura in modo totale. A noi, abituati a Lauda e Reutemann che rispettavano la meccanica, lui dava più lavoro, ma ci aveva anche risvegliato l'entusiasmo in modo totale».*

«Fu un'epoca meravigliosa, *con l'apice nel '79* - puntualizza Scaramelli -. *Quell'anno il motore della T4 si rompeva solo se lo facevi cadere dal camion e Gilles fu fantastico».* Il Gp d'Olanda a Zandvoort è un punto di svolta. L'«Aviatore» parte con una monoposto, ma torna ai box in sidecar. Insomma, a tre ruote. Il mondo, meravigliato, guarda e s'emoziona. Ai box, intanto, accade qualcosa di diverso. Ricorda Bellentani: *«Il giro di rientro percorso al ralenty aveva fatto a pezzi il retrotreno della numero 27. Gilles quando rientra ai box ha gli occhi spiritati e mi urla:* "Cambia la ruota! Cambiala!". Io ribatto: "Guarda che manca il mozzo", *e la sua espressione si fa sbalordita e un po' triste».* Il mondiale è perso. Ma Corradini ha fretta di arrivare al caso Monza: *«Al Gp d'Ita-*→

> *Al primo test assoluto con la Ferrari a Fiorano, Gilles in venti giri fece fuori un set completo di pastiglie, mandando i freni kappaò. Roba mai vista prima...*
> *Paolo Scaramelli*



Gilles nel suo personalissimo e contenutissimo... ufficio: l'abitacolo della Ferrari. Ma anche senza casco addosso Villeneuve seppe essere campione

Villeneuve aveva risvegliato l

rossi in ta blu

di Mario Donnini

Tanti anni dopo i meccanici della Ferrari che ebbero la fortuna di lavorare con Gilles lo ricordano con affetto svelando retroscena inediti



Spontaneo e autentico. Ecco la percezione di Gilles da parte di chi ci lavorò fianco a fianco. Sopra, il canadese con il suo capomeccanico Paolo Scaramelli

entusiasmo del team Rosso in modo totale



lia 1979 fa tirare il collo alla Renault di Arnoux e alla Ligier di Laffite, poi scorta Scheckter verso il mondiale. Immenso». «No, di più - fa Bellentani -. *A Imola la settimana dopo si corre un Gp non valido per il mondiale. Lo prendo da parte e gli dico:* "Grazie a nome di Scheckter per quello che hai fatto". *E lui:* "Guarda che a Monza Jody andava più di me". *Capito? Non voleva neanche i meriti del suo capolavoro da gregario. Un vero signore».*

«Peccato che il 1980 *sfumò per via che la T5 non andava* - butta là Scaramelli-. *Però Gilles a differenza di Scheckter dava tutto lo stesso»*, puntualizza Bellentani. L'81 con la 126 turbo è tutto nelle fantastiche vittorie di Montecarlo e Jarama, ma Corradini va oltre: *«Quando nei primi giri del Gp d'Inghilterra Gilles provocò un patatrac, i miei occhi per un attimo si fermarono sulle gomme posteriori: fumavano. La Ferrari turbo se ne stava andando per la tangente e lui teneva ancora giù il piede!».* Ma la più bella Corradini, non Gilles, la combinò in Canada: *«Un'altra corsa da leggenda. Gilles corre sotto l'acqua con l'ala anteriore piegata all'insù, che gli impedisce la visibilità, ma per lui fa lo stesso, anzi, è lanciato verso il podio. Mi assale il terrore: ho paura che Forghieri lo fermi, lo faccia rientrare per cambiargli il musetto. Perché io ero meccanico di Pironi, sì, però tifavo Gilles. Allora, anche se è da pazzi, prendo il cartello di rientro con su scritto "box" e lo nascondo. A questo punto Forghieri può dire quel che vuole: il segnale, l'ordine di resa a Gilles non glielo potrà mostrare più nessuno».* Poco dopo Villeneuve è sul podio, terzo.

E siamo al maledetto 1982. A Imola, la corsa della lotta imprevista, della rottura con Pironi. L'argomento pare tabù. Ma a un certo punto Corradini dice la sua: *«Dovevo portare a Villeneuve e Pironi l'acqua a fine corsa per farli bere. Incrociai per primo Gilles che mi fulminò con lo sguardo. Si girò verso Pironi e disse solo una cosa: "...Quell'uomo di merda..."». «In genere Gilles* - dice Scaramelli - *era uno che non si lamentava mai delle scorrettezze subite».* È solo il drammatico prologo a Zolder e le voci si accavallano: *«In Belgio nelle pause per tutte le prove restò in macchina, chiuso in sé stesso». «Qualcuno gli fece vedere una strisciata dei tempi: Gilles era quinto, Didier sesto». «Poi il francese lo scavalcò». «Allora Gilles chiese di tornare in pista con le gomme dei due lati invertite per sfruttare ancora un treno già usato e sparì dal box».* Fu per sempre. Bellentani ragiona: *«Mass fu corretto, lo vide dai retrovisori e si spostò. Non si capirono. Se Mass non si fosse accorto, se avesse sbagliato, sarebbe rimasto a centro strada e l'incidente mica capitava. Il destino».* Tocca a "Pasticcino" stemperare l'atmosfera: *«Lui amava la cioccolata. Ne mangiava a quintali. E parlava l'italiano, ma solo con noi». «Veniva dalla gavetta»* - sussurra Bellentani. *«Era uno di noi»* - aggiunge Corradini.

La chiusa spetta a Scaramelli, che non si fa pregare: *«Una volta, durante una burrascosa riunione, un irriducibile avversario di Gilles chiese a Enzo Ferrari:* "Ma come si fa a tenere uno così?!". *Il Commendatore rispose secco: "A me am piès acsé"».* A lui - come a noi tutti -, Gilles piaceva così.

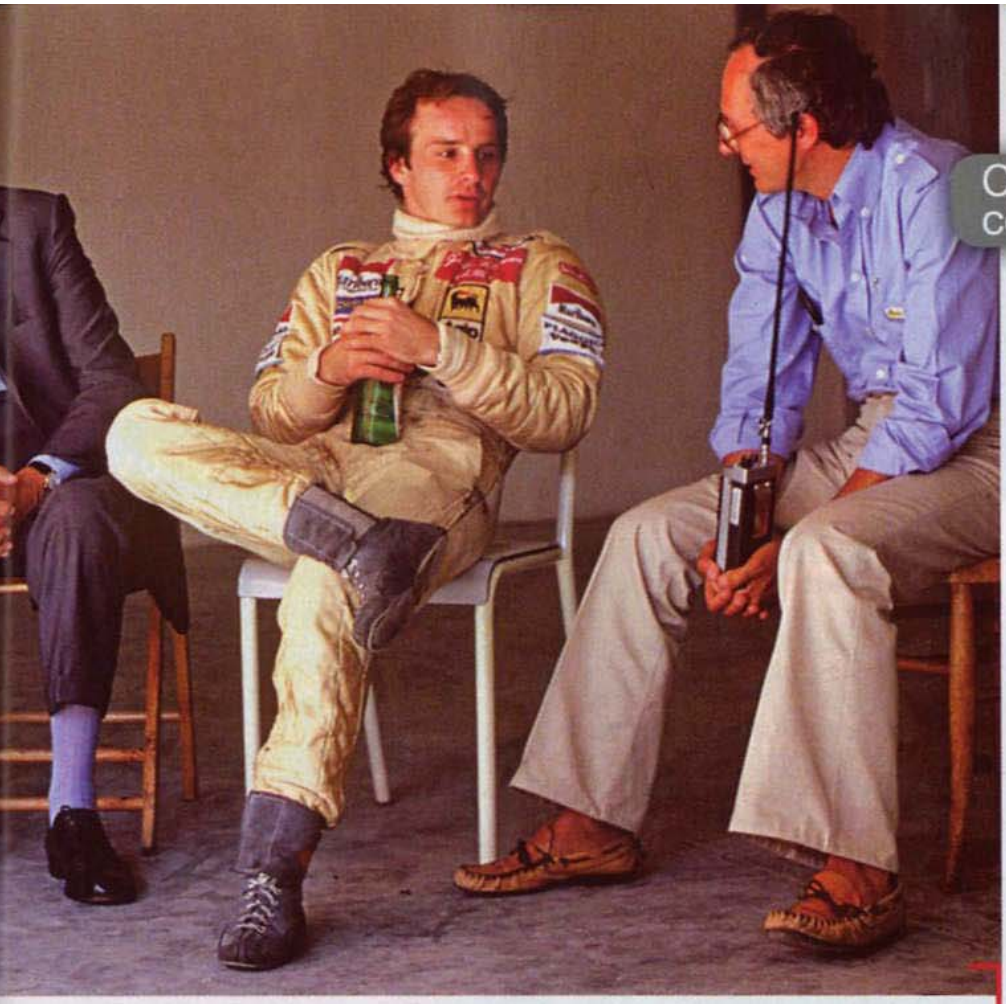


In basso a sinistra, i protagonisti della serata revival a trent'anni dall'arrivo di Gilles Villeneuve alla Ferrari: da sinistra Paolo Scaramelli, Pietro Corradini, "Pasticcino" (al secolo Luigi Montanini) e Antonio Bellentani. A lato, Gilles mentre esce dall'abitacolo della 126 Ck e, sotto, a Monza con il compagno di team Scheckter, nel '79





Gilles amava alla follia la ci



Chris Amon svela come scoprì Gilles

di Mario Donnini

Qual è la prima grande occasione che permette a Gilles Villeneuve di affacciarsi sul panorama internazionale? Anno 1977, campionato Can-Am. Il 34enne Chris Amon corre per il team del miliardario austro-canadese Walter Wolf, ma dopo 18 anni di corse ne ha abbastanza. E si sta guardando attorno per cercare un sostituto. Ecco il ricordo di quel periodo fornito di prima mano dallo stesso Amon: *«Alla fine 1976 firmai per Wolf perché la Can-Am era una serie breve. La Wolf-Dallara era la mia Talon ex F.5000 ricarrozzata. Una monoposto sovrappeso, che spesso mandava in crisi di stress i freni. Oltre che pilota ero anche manager del team, lavoravo molto più di prima e quand'ero già stanco veniva anche il momento di calarmi nell'abitacolo. Eppure come prestazioni non andavamo male. Partimmo anche in prima fila, una volta. Ma a quel punto decisi di fare una scelta e preferii far assumere qualcun altro nel ruolo di pilota, per concentrarmi più nel management.»*. La soluzione tuttavia pare meno naturale e immediata di quanto auspicato e allora... *«Fu così che misi gli occhi su di un ragazzo che secondo me prometteva molto bene* - spiega lo stesso Amon - *un certo Gilles Villeneuve. Il canadese correva in F.Atlantic, a volte nelle gare di supporto alla Can-Am in cui ero impegnato io. In una occasione lo vidi duellare stupendamente con Keke Rosberg, considerato pilota di sicuro talento, anche se non proprio giovanissimo. Io guardavo lo sconosciutissimo Gilles combattere senza timore reverenziale, fare cose spettacolari e sentivo crescere l'emozione»*. La soluzione, allora, diventa quasi scontata: *«Beh - pensai -, se c'è uno al quale posso cedere il mio abitacolo pensando di averlo messo in buone mani, questo è proprio Gilles Villeneuve. No, non mi sbagliavo. Malgrado i problemi della macchina, Gilles andò presto a podio, dimostrando di essere un pilota speciale, al quale il palcoscenico della Can-Am, in fondo, stava piuttosto stretto. Tanto che pochi mesi più tardi mi chiamarono da Maranello gli amici della Ferrari per chiedere una mia opinione sul possibile ingaggio di Gilles per la F.1.* "Tranquilli, garantisco io", gli risposi -. *"Questo è l'uomo che fa per voi". Sapevo di non sbagliare»*.

> *In Canada 1981 avevo paura che Forghieri richiamasse ai box Gilles che aveva l'alettone anteriore piegato all'insù. Così feci sparire il cartello di rientro...*
> *Pietro Corradini*

Sopra, un'immagine ricca di colore e nostalgia. Box di Imola, test privati: Gilles è in compagnia di Enzo Ferrari, oltre che di Luciano Conti (a sinistra), editore storico di Autosprint e fondatore dell'omonima casa editrice. L'ultimo a destra è l'ingegnere Roberto Nosetto, ds Ferrari a fine anni '70 e poi direttore dell'autodromo



ccolata e ne mangiava sempre a quintali!

Quelle pericolose wing car

> *L'anno dopo la morte di Gilles la pedaliera fu arretrata dietro l'asse delle ruote anteriori, fu introdotto il concetto di fondo piatto e capita l'importanza dei crash test.*
> Gabriele Cadringher

di Cesare Maria Mannucci

L'incidente che portò via Villeneuve cambiò volto alla F.1. Scopriamo come e perché nelle parole di Cadringher, al tempo commissario tecnico Fia ai Gp

Oggi Gabriele Cadringher è Direttore generale della Commissione Costruttori Fia, ma all'epoca dell'incidente di Zolder era Commissario Tecnico Fia ai Gp. E fu il primo a studiarne la dinamica sul luogo stesso della tragedia. *«Fu un momento molto triste: quando arrivai lì, Villeneuve era ancora vivo, circondato dai medici. Io andai ad analizzare i resti della vettura, ma in quei pochi istanti mi ero reso conto che non ce l'avrebbe fatta».*

Quell'incidente servì a far capire quanto le F.1 di quell'epoca fossero fragili e insicure. I piloti guidavano con i piedi davanti all'asse delle ruote anteriori, con drammatiche conseguenze in caso di impatto frontale. Le auto erano definite wing car (vetture-ala) perché avevano pance con profili alari all'interno per venire "risucchiate" al suolo e generare più deportanza. Ma quando il fondo si sollevava da terra l'auto perdeva di colpo la deportanza e decollava.

«L'incidente di Villeneuve - ricorda oggi Cadringher - *ha agito come un volano per incrementare la sicurezza delle monoposto di F.1, sia per quanto riguarda i sistemi e i materiali impiegati per la costruzione delle scocche, che per la configurazione aerodinamica. Nel 1982 non ci fu solo la tragedia di Villeneuve, ma anche la morte di Paletti a Montreal, l'incidente di Pironi a Hockenheim in cui riportò la frattura delle gambe e il volo di Mass al Paul Ricard, che finì in mezzo alla folla. Furono tutti quegli avvenimenti a decretare la fine delle wing car mentre i Costruttori accelerarono il processo di conoscenza della fibra di carbonio per realizzare le scocche. A partire dal 1983 le cose cambiarono radicalmente. La pedaliera venne arretrata dietro l'asse anteriore per proteggere le gambe dei piloti; venne introdotto il fondo piatto, scomparvero di conseguenza le minigonne e venne così ridotta, ma soprattutto stabilizzata, la deportanza . Prima era imprevedibile e ingestibile».*

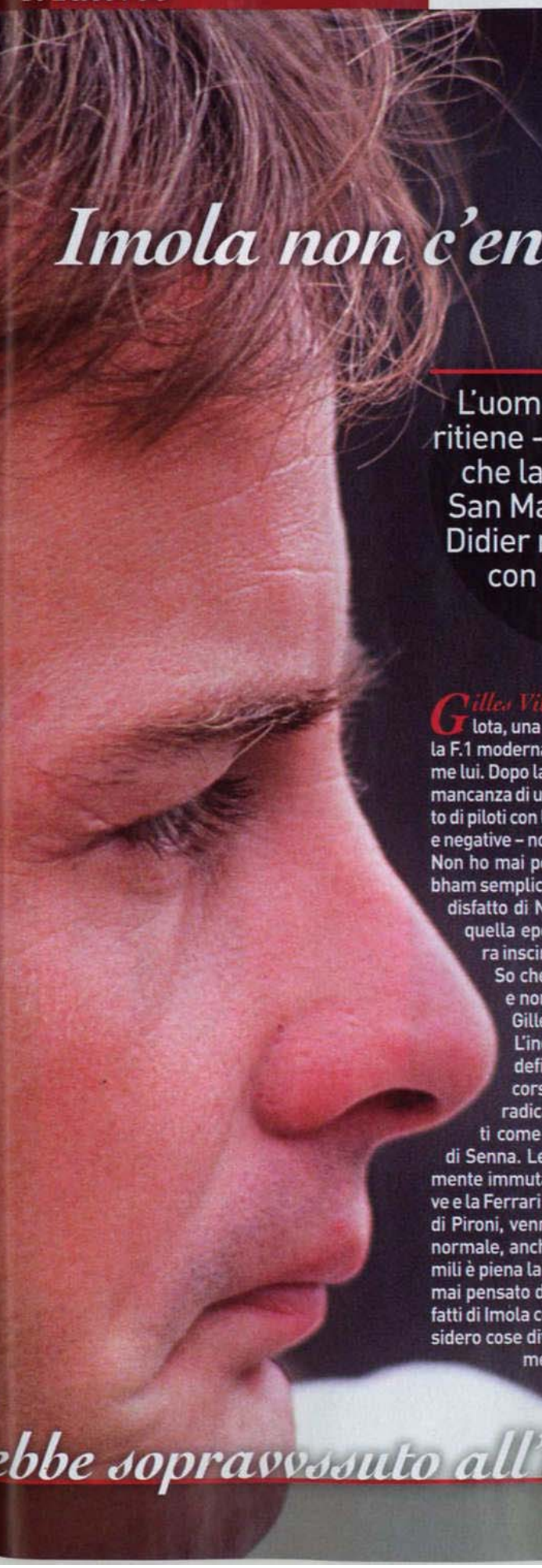
Ma soprattutto furono messe le basi per omologare con opportuni test la resistenza all'impatto dei telai, cosa fino allora sconosciuta. *«Prima dell'incidente di Villeneuve in F.1 non esistevano i crash-test. Soltanto nel 1983 vennero introdotti, inizialmente per il musetto poi per tutta la scocca. All'epoca i team che avevano più competenza nell'utilizzo dei materiali compositi erano Lotus e McLaren, ma in generale i Costruttori in quegli anni non sapevano ancora gestire le conoscenze e la tecnologia per realizzare una scocca interamente in carbonio, che restava a quell'epoca una soluzione adottata soltanto dall'industria aeronautica».*

Villeneuve fondamentalmente morì perché nell'incidente fu proiettato fuori dall'abitacolo della Ferrari. Una dinamica che mise sotto accusa la fragilità di quei telai. Oggi Cadringher fa luce sull'episodio. *«Nacquero molte polemiche sul fatto che cedette l'attacco delle cinture di sicurezza e che la scocca della Ferrari 126 C2 si fosse aperta, catapultando di fatto Villeneuve in aria ancora attaccato al sedile. Autosprint, all'epoca, pubblicò foto segrete della perizia del rottame, dove si vedeva che furono i fissaggi inferiori delle cinture al telaio, sulla paratia metallica alle spalle del pilota, a cedere. Se la stessa dinamica di incidente fosse avvenuta con una F.1 attuale credo che Villeneuve non sarebbe morto. Negli anni succcessivi abbiamo assistito ad impatti molto più violenti ma i piloti ne sono usciti indenni. A Monza, nel 1993, ci fu una collisione in rettifilo tra le Minardi di Fittipaldi e Martini dalla dinamica simile a quella di Zolder. Ma nel 1993 non successe nulla perchè il fondo piatto aveva reso le vetture meno imprevedibili in caso di perdita di deportanza».*



Gilles Villeneuve in controsterzo a Long Beach 1981, al volante della Ferrari 126 Ck. L'esempio del suo stile iperaggressivo

Con una F.1 di oggi Gilles sa



Carta d'identità

Ecclestone è da anni padre e padrone della F.1. Nell'era Gilles, tuttavia, Bernie era titolare della Brabham (quindi avversario della Ferrari), oltre che capo dei team Foca, di matrice anglosassone.

Imola non c'entra con Zolder

L'uomo forte della F.1 ritiene - controcorrente - che la rottura al Gp di San Marino tra Gilles e Didier non ha relazione con la successiva tragedia

di Bernie Ecclestone

Gilles Villeneuve è stato un grande pilota, una grande personalità. Credo che la F.1 moderna avrebbe bisogno di figure come lui. Dopo la sua morte la F.1 ha sofferto la mancanza di una personalità simile. In seguito di piloti con le sue caratteristiche – positive e negative – non se ne sono più visti.

Non ho mai pensato di assumerlo alla Brabham semplicemente perchè ero molto soddisfatto di Nelson Piquet e il canadese in quella epoca sembrava unito in maniera inscindibile al destino della Ferrari. So che Enzo Ferrari lo amava molto e non sarei riuscito ad immaginare Gilles Villeneuve in un altro team.

L'incidente in cui ha perso la vita lo definirei un normale incidente di corsa che in seguito non determinò radicali e improvvisi provvedimenti come invece accadde con la morte di Senna. Le vetture rimasero sostanzialmente immutate e la polemica tra Villeneuve e la Ferrari a Imola, per il sorpasso di Pironi, venne considerato un fatto normale, anche perché di episodi simili è piena la storia della F.1. Non ho mai pensato di mettere in relazione i fatti di Imola con l'incidente di Zolder: le considero cose diverse. Sarebbe una offesa alla memoria di Villeneuve pensare che è finito contro la vettura di Mass perché ancora furioso per quanto accaduto a Imola e incapace di valutare quello che accadeva davanti a lui. Sono fatti e cose distinte, accaduti in momenti e posti diversi.

Di Gilles Villeneuve non ricordo una gara in particolare, quanto piuttosto la convinzione comune che tutti avevano in quell'epoca che Gilles fosse uno che ci provava sempre, ad ogni curva. Per un pilota averlo alle spalle era piuttosto disagevole perché non sapevi mai cosa avrebbe fatto o cosa pensava.

Di lui ricordo il suo grande carattere. Una volta, quando il Gp del Canada si correva a Mosport, mi resi conto che dentro il paddock, attorno al motor home di Gilles c'era una grande festa e molta confusione.

Non mi piaceva quel caos nel paddock: a quell'epoca stavo cercando di dare un aspetto il più professionale possibile all'ambiente e quel caos mi dava disagio. Bussai alla sua porta per dirgli di piantarla, altrimenti avrei sbattuto fuori dal circuito il suo caravan. Villeneuve venne ad aprirmi con un cane di dimensioni enormi, che non sembrava per nulla tranquillo. Gli lasciai continuare la festa senza dirgli niente...

In seguito, capendo il grande potenziale del nome Villeneuve, ho svolto un ruolo attivo per convincere Jacques nell'inverno 1995-'96 a passare dalla Cart alla F.1 per correre con la Williams. Oggi mi dispiace che questo nome non sia più presente sulla griglia di partenza di un Gp.

> *In seguito alla sua scomparsa, di piloti con le sue stesse caratteristiche - positive e negative - non se ne sono più visti. E la F.1 ha sofferto una mancanza simile.*
> *Bernie Ecclestone*

ebbe sopravvssuto all'incidente di Zolder '82

L'ultimo dei giusti

Un quarto di secolo *dopo la morte, Gilles non è scomparso. Il volo maledetto di Zolder ha solo cristallizzato le statistiche, rendendole definitive. In principio Gilles fu osannato come immagine del coraggio, dell'agonismo in valore assoluto, svincolato dall'utilitarismo dell'esito, del risultato. Il capovolgimento filosofico del Lauda-pensiero. La sublimazione delle geniali sconfitte contrapposte alla piccolezza delle vittorie ipercalcolate. Meglio perdere volando che vincere giocando a scacchi. Magari non era questo che intendeva Gilles, ma tale fu il messaggio recepito, il virus infettante che generò la Febbre. Una pandemia che tracimò, sfondando barriere spaziali e temporali. E il pensiero conobbe un'affinata evoluzione. Della serie «Meglio vincere poco, ma come dico io». No, non i quasi cento successi di Schumi che si confondono, s'assorbono l'uno nell'altro. Sette titoli per il tedesco, sette vittorie per il canadese, di cui una non valida per il mondiale. Ma Gilles vanta trame da film.*

Poi l'evoluzione tre. Quella morale. La più pura. Scaturita sbakerando l'aiuto meraviglioso che Gilles fornì a Scheckter a Monza '79, il torto subìto da Pironi a Imola '82 e la morte furibonda di Zolder, in un volo che sembra - senza esserlo -, sfogo d'ira, sete di giustizia, disperata autodistruzione. Eccola, la terza fase. Ultima, raffinata, dove coraggio e spettacolarità in fondo non sono più importanti. Gilles per sempre, sì, perché per sempre campione Puro. Ultimo dei Giusti. Onesto. Ferrarista sublime. Che accetta di perdere un titolo, purché sia la Ferrari dell'amico Jody a vincerlo. Che sa aspettare, subire. Ma non oltre la rottura degli argini. In ciò Gilles è davvero unico, diverso, iperdignitoso. Speciale. I sondaggi del popolo ferrarista parlano chiaro: non c'è ventenne che non ne cada innamorato, dopo aver sentito la sua storia. E Gilles rivive ora, avvolto da due caldi e dolci strati di sentimenti, poeticamente paradossali. La nostalgia che prova per lui chi non lo ha mai visto da vivo e la consapevolezza della sua immortalità da parte di chi lo vide morire.

Mario Donnini



> *C'è chi lo valutava svitato, ma con il suo ardimento, e con la capacità "distruttiva" che aveva nel pilotare auto macinando semiassi, cambi e freni ci ha insegnato cosa fare. È stato campione di combattività e ha regalato tanta notorietà alla Ferrari.*
> *Io gli volevo bene.*
>
> Ferrari

fotografie Ercole Colombo grafica Fabrizio Resta