

ANNIVERSARIO Quarant'anni fa moriva in Belgio uno degli ultimi grandi assi della Formula 1

VILLENEUVE L'AVIATORE

Daniilo Castellarin

●● Ci fu un'epoca in cui i piloti di Formula 1 meritavano l'appellativo di 'Cavaliere del Rischio'. Perché i circuiti erano privi di misure di sicurezza, spesso contornati da alberi e tralicci. Perché i bolidi erano bombe innescate gonfie di benzina. E infine perché l'imperativo dei progettisti e dei costruttori non era proteggere, ma vincere. A tutti i costi. Pagando ogni prezzo.

Gilles Villeneuve, nato in Canada nel 1950, fu l'ultimo interprete di quel mondo forsennato in cui il prezzo della vita era una parte del programma in ogni Grand Prix. Alcuni suoi colleghi cercarono di mitigare con la prevenzione e l'intelligenza quel modo di correre. Solleccitarono guard-rail, medici preparati in caso di incidente, disertarono perfino i circuiti più pericolosi. Lui no.

Raddoppiò la posta e sfidò la vita accettando rischi inauditi, a volte per posizioni di rincalzo, sbriciolando auto come grissini, sfidando i jet della base di Istrana, travolgendo nella sua ansia di vincere chiunque gli capitasse a tiro, perfino correndo su tre ruote. Prima di uccidersi l'8 maggio 1982 a Zolder (Belgio) su una rossa Ferrari, giusto quarant'anni fa, meritò il soprannome di 'Aviatore' perché era più spesso librato a mezzo metro da terra che incollato all'asfalto. A lui ha dedicato il libro «Gilles Villeneuve, oltre il limite» (Giorgio Nada editore, pagg. 312, euro 24) il veronese Diego Alverà, appassionato narratore

di storie emozionanti.

Prima di arrivare al successo, Villeneuve aveva costruito con pazienza la sua carriera sportiva partendo dai primi gradini della lunga scala che lo avrebbe portato a correre per la Scuderia Ferrari, meta di ogni pilota. Si era appassionato subito all'automobilismo - che negli anni della sua giovinezza viveva la stagione di massimo fulgore - e si era messo in luce con le motoslitte per il suo stile funambolico.

Nei Sessanta, quando Gilles era adolescente, le "macchine", grazie alla produzione di serie, alle catene di montaggio e alla diffusione delle prime utilitarie, come allora le chiamava la gran parte della popolazione, non erano più privilegio di pochi, così com'era stato per tutta la prima metà del Novecento, ma erano diventate un bene di massa, sempre più abbordabile anche dalle fasce popolari. Diffondendosi, avevano finito per conquistare soprattutto l'attenzione dei ragazzi che, sulle strade desertate degli Anni Cinquanta, erano abituati a vedere qualche tram che sferragliava, molte bici, motocarri e diversi carri trainati da cavalli, o qualche camioncino, se andava bene.

Le corse avevano fatto il resto, ammalando con rumori, velocità e colori un mondo che andava ancora molto piano. Per giunta nelle case costruttrici prevaleva ancora il concetto di identità su quello di funzione. Ragion per cui i modelli erano molto diversi uno dall'altro e non ancora uniformati alle esigenze del marketing operativo che oggi impone auto sostanzial-



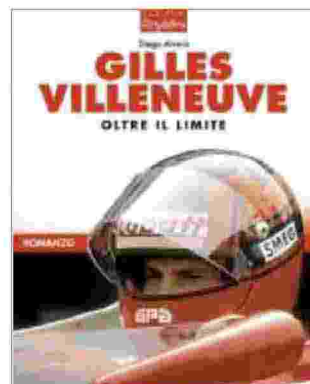
Gilles Villeneuve

mente identiche perché tutte devono avere le medesime funzioni: consumare poco, essere facili da guidare e parcheggiare, rispettare l'ambiente, soprattutto avere un prezzo conveniente.

Villeneuve fu rapito da quella dimensione. E quando Enzo Ferrari lo chiamò a Maranello, disse a sua moglie che era come se lo avesse chiamato il pontefice in Vaticano.

Al Cavallino arrivò alla fine della stagione 1977, dopo l'aspro divorzio di Niki Lauda dalla Scuderia. Un'eredità pesantissima da gestire. Lui, consapevole della fortuna avuta, accettò il ruolo di seconda guida, sempre obbedendo alla gerarchia dei boxes. Prima aveva fatto da scudiero a Carlos Reutemann, poi a Jody Scheckter e quando finalmente credeva di avere meritato i galloni di prima guida, Ferrari gli affiancò un giovane parigino di belle speranze, Didier Pironi, che proprio davanti al pubblico di Imola, gli soffiò la vittoria per avvicinarsi a quel titolo che Gilles credeva di aver meritato. L'inizio della fine era cominciato così.

Perché il canadese si era



La copertina del libro

convinto di avere un titolo di credito con il Commendatore. «A volte», ammise sua moglie Joann, «Ferrari è stato quasi un padre per Gilles e lui, di rimando, sentiva di dovergli molto e lo ripagava con un impegno totale, fatto di obbedienza, disponibilità e fedeltà, così, anche se l'auto era mediocre, lui riusciva a spremere tutti i cavalli perché voleva onorare la fiducia che Enzo Ferrari aveva riposto in lui».

Si era così consolidato un rapporto straordinario. Con Ferrari che faceva finta di non vedere i suoi limiti, l'inesperienza, gli inutili rischi. E Gilles che accettava di chinare la testa davanti a piloti più esperti. Non sempre più veloci. Poi arrivò il giorno del tradimento. E Gilles si sentì abbandonato da chi lo aveva protetto.

Decise allora, com'era nel suo stile, di raddoppiare la posta nella corsa successiva. Per dimostrare chi fosse davvero e che cosa meritasse Gilles Villeneuve, detto l'Aviatore. Perché per lui, scrive Alverà, «non era solo un gran premio ma una battaglia antica, primitiva, feroce».



Enzo Ferrari lo chiamò nella scuderia nel 1977, un grande amore seguito da un tradimento. Il veronese Diego Alverà racconta il mito

