

Ricordare Gilles Villeneuve, un ragazzo passato in fretta dal quasi anonimato alla leggenda, a quarant'anni dal suo esatto debutto in Formula Uno: perché?

Per la ricorrenza, senza dubbio di rilievo, e per raccontarlo un po' a chi ne ha solo sentito parlare, o si è affascinato guardando i filmati che sul web lo riguardano: primo fra tutti, e forse il più richiesto, il video dell'incredibile finale del GP francese del 1979, dove duellò a ruotate con un altro bel personaggio, quel René Arnoux che, al volante di una Renault, realizzò, con il canadese, la lotta per antonomasia nella Storia della Formula Uno moderna.

Ho sempre immaginato l'uomo addetto alle pubbliche relazioni della casa francese semplicemente disperato, di fronte a quello show che faceva scomparire la straordinarietà del successo dell'altro pilota Renault, Jean Pierre Jabouille, il primo dei tempi moderni di un motore turbo in Formula Uno.

Ma detto questo, è bene ritornare al debutto di Gilles: che avvenne 40 anni fa, come detto, con una vecchia McLaren ufficiale, la terza schierata dal team, proprio con il numero 40 sulle fiancate.

Ma chi era Gilles, in quel preciso momento storico? Che cosa sapeva, ad esempio, di lui, uno come me: un ragazzo 16enne, piuttosto squattrinato e molto fissato con la Formula Uno?

Sapevamo poco: solo che era un canadese francofono, ben conosciuto agli amanti del motorismo del suo Paese, e non molto oltre.

Noi, giovanissimi fanatici del motorismo, che sfogliando Autosprint fin nel dettaglio della sede legale della tipografia cercavamo di capire ogni singolo risvolto di questo sport, al tempo scarsamente "raccontato" dalla TV, sapevamo piuttosto poco di lui, anche se da almeno un annetto il nome ci era noto... fra il 1975 e il 1976 cominciarono infatti, nelle pagine conclusive della nostra "Bibbia laica", appunto Autosprint,, quelle dedicate alle rassegne delle notizie dal mondo intero (poche righe per corse disputate magari in Tasmania, od in Argentina) le citazioni di questo Gilles Villeneuve, che veniva presentato anche come un "campione di motoslitte".

La prima volta che lessi del connubio mi domandai: "e questo, cosa farà in pista? Curioso...!"... gli articoli su Gilles si fecero sempre più frequenti, per quanto non molto dettagliati, man mano che dominava la scena della F.Atlantic canadese.

Nel maggio 1976 gli articoli, sempre brevi, sempre nelle pagine più "remote", ci raccontavano di ben tre vittorie consecutive in Formula Atlantic, ed il suo nome iniziò a quel punto a superare i confini del Quebec: ritrovai infatti "Gilles Villeneuve" nell'elenco dei partenti alla gara di F.2 cittadina di Pau, in Francia, disputata il 7 giugno: ingaggiato da Ron Dennis (che aveva riconosciuto di certo il suo talento) per il suo team privato: con una March 762 spinta da un motore Brian Hart, Gilles ottenne il 10° posto in prova, su un totale di 28 piloti (20 gli ammessi); ma in gara dovette cedere per il surriscaldamento del motore.

Un'esperienza senza memoria, agli occhi dei meno attenti: a quelli degli addetti ai lavori, piuttosto robusta e di sostanza, visto che stava lottando per il sesto posto, da debuttante assoluto in Europa, subito nelle strade di un circuito così complesso, quando il motore lo lasciò a piedi.

Si giunse al 5 settembre del 1976, quando venne disputata la gara di F. Atlantic non titolata di Trois-Rivières, molto attesa nel Paese d'oltreoceano e seguita anche dai media europei: c'erano infatti affermati piloti di F.1 come James Hunt (che in quella stagione irripetibile avrebbe vinto il suo titolo mondiale, con l'epico finale giapponese), Alan Jones, Patrick Depailler e Vittorio Brambilla.

Non solo Gilles vinse questa gara, ma affascinò proprio lui, quel James Hunt che subito ne parlò nella sua rubrica scritta "dal volante" e pubblicata anche su Autosprint: del resto, Gil aveva fatto la pole, il giro più veloce, e lasciato il secondo (Jones, pilota di F.1 da due anni) a quasi 10".

Ampio fu, questa volta, il racconto su Autosprint; e nonostante fosse da poco tornato seriamente in lizza per il titolo mondiale, Hunt si dedicò con reale impegno a parlare molto bene del canadese, e così Teddy Mayer, il team principal del tempo, fu convinto a schierare, nel GP britannico dell'anno successivo, una terza McLaren tutta per Gilles, che nel frattempo si era affermato vincitore del campionato di F. Atlantic 1976.

Tutti sanno cosa accadde: con la McLaren numero 40, il canadese debuttò mercoledì 13 luglio 1977, per la sessione di prequalifiche: e fu subito miglior tempo; quindi si stabilì al nono posto in prova davanti al pilota titolare della scuderia Jochen Mass; fu miglior tempo assoluto nel warm-up del sabato mattina (la gara si disputò sabato 16 luglio), in corsa stava tenendo una ottima settima posizione, quando un "falso allarme" lo portò ai box (indicatore difettoso per pressione olio). Arrivò undicesimo alla fine, ma soprattutto era il suo nome quello che cominciava a circolare seriamente nelle scuderie più blasonate.

Era fatta? Forse sì, forse no: c'è una splendida foto che io ho trovato 40 anni dopo, messa a disposizione chissà da chi su un gruppo di Facebook: nel box di Silverstone, vicino al musetto della March del team RAM di Andy Sutcliffe (particolare che fa pensare al 13 luglio, giornata delle prequalifiche: Sutcliffe disputò solo quelle) Gilles e la moglie Joanna si abbracciano: lui sembra confortarla, lei forse sta parlando dei figli rimasti in Canada; lui sa di esserci "quasi" riuscito, a diventare un pilota del Circus... ma la McLaren non gli propose nulla per il 1978, perché scelsero Patrick Tambay.

Fu l'addio di Lauda alla Ferrari, come sappiamo, a stimolare il Drake ad ingaggiare una specie di sconosciuto (ed al grande pubblico, quello cioè che si fermava al risultato delle "Rosse", Gilles era sconosciutissimo, un anonimo totale: "Chi hanno preso?... Gilles come... ma chi è, scusa?...")

Ferrari lo ingaggiò proprio per dimostrare un concetto per lui determinante: che comunque le sue macchine alla fine sono in grado di far vincere chiunque.

Appena seppi del suo arrivo a Maranello, ne rimasi affascinato: capii la sfida di Ferrari e mi esaltai per la favola di questo ragazzo che aveva già 27 anni, ma lo scoprimmo solo dopo la morte perché lucidamente si era tolto due anni dalla data "reale" di nascita, per aiutare i team a puntare su un "quasi" giovanissimo (gli anni di Verstappen e Stroll erano ancora molto, molto lontani, ed un 25enne andava ancora bene!)

Seguimmo così il suo debutto faticoso, in Canada, ed ancor più dura fu la gara giapponese: Autosprint, la nostra Bibbia, fu abbastanza indulgente; se da una parte lamentava la riluttanza del

Drake nell'ingaggio di piloti italiani, il fatto che questo Villeneuve fosse colui che avrebbe dovuto "ridimensionare" il mito di Lauda faceva spendere al direttore Marcello Sabbatini più di una parola a favore della sospensione del giudizio.

La stagione 1978, lo sappiamo già, partì con prestazioni migliori: ci fu la quasi vittoria di Long Beach e si concluse con la vittoria a casa, nel GP canadese.

Giovedì 13 luglio 2017: sono esattamente 40 anni dal debutto (sulla vettura, come detto, numero 40) di Gilles in F.1: all'epoca io adoravo seguire i team meno performanti ed i piloti meno noti.

Gilles ci fece "godere" con quel debutto speciale, ma quella era ancora una roba per pochi "fanatici" come eravamo allora: fu poi un rapido salire le vette della popolarità, verso picchi di gloria e di fama, verso una carriera che avrebbe dovuto essere molto più lunga e molto più ricca di vittorie: di emozioni non so, azzarderei che quelle delle sole quattro stagioni complete disputate si sono ripetute e moltiplicate da sole, nei racconti; nel ricordo, e ci accompagnano ancora oggi nelle nostre vite.

Ho con me il ricordo delle tre occasioni nelle quali lo vidi dal vivo, impegnato con la sua Ferrari: al mio primo GP; Monza 1979, quando rispettò Jody Scheckter ed il suo ruolo di primo pilota designato; poi ad Imola 1980, quando guidò la T5 verso un crash epocale nei primi giri; ed infine, nella sua ultima, grande e drammatica giornata di corsa: ancora Imola, 25 aprile 1982, quando altri non replicarono le sue scelte di Monza '79.

Così, ci ritroviamo nel pensarlo come era allora, morto giovane come ogni mito totale, come ogni Eroe, ricordato dai testimoni del suo tempo fugace; sempre un po' più vecchi e sempre un po' più nostalgici: dopo così tanti anni ancora innamorati del suo coraggio e di quella irruenza che alla fine fece dire a Ferrari quella frase molto speciale: "...io gli volevo bene..."

Te ne abbiamo voluto tanto anche noi, Gilles. Ciao, e grazie per sempre, di tutto.

Francesco