

Gilles Villeneuve visto da vicino

Le testimonianze di chi l'ha conosciuto

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Gilles Villeneuve visto da vicino

Le testimonianze di chi l'ha conosciuto

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Modena - Foro Boario, 19 maggio 2012

- 3 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 4 L'aviatore che cancellò Lauda
Mauro Forghieri
- 7 Velocità il credo di Gilles
Paolino Scaramelli
- 9 “Io che lo vedevo dal fondo griglia”
Siegfried Stobr
- 13 Quel podio di Imola
Jonathan Giacobazzi
- 16 “Io gli volevo bene”
Enzo Ferrari
- 17 Era “la sfida” fatta uomo
Gianni Cancellieri
- 18 Gilles Villeneuve - scheda biografica
- 19 Jacques Villeneuve - scheda biografica
- 20 Musée Gilles Villeneuve

MONOGRAFIA AISA 99



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Gilles Villeneuve è rimasto impresso nella memoria collettiva in modo diverso rispetto a quello dei piloti sempre più orientati a fare della loro attività sportiva una professione, che hanno cominciato ad affermarsi a partire dai primi anni Settanta. Era differente, correva con tutta la passione che aveva in corpo e con questo spirito si era totalmente dedicato alle competizioni automobilistiche.

Aveva la passione della velocità e la manifestava in tutti i modi. Si racconta di come rimase allibito il concessionario Fiat di Modena, che aveva portato a Fiorano una Argenta per presentarla ad Enzo Ferrari, quando Gilles Villeneuve, percorsi alcuni giri del circuito a tutta velocità, gliela portò con i pneumatici che dimostravano le sofferenze subite ... o di come, al volante di qualsiasi vettura fosse, percorresse alla massima velocità possibile il tragitto tra la sede della Ferrari e Fiorano.

Ho riletto il reportage di Denis Jenkinson, da molti ritenuto uno dei migliori giornalisti sportivi dell'automobile, sul Gran Premio di Gran Bretagna 1977, nel quale Villeneuve esordì in F1 al volante di una McLaren M23. Si comportò così bene che Jenkinson scrisse: "L'uomo del giorno è certamente Villeneuve!" Giudizio non male per un esordiente.

Ricordo un altro articolo di Jenkinson sul numero di gennaio 1978 di Motorsport, che presentava le squadre per la nuova stagione di F1. Parlando della Ferrari, Jenkinson riferiva che Villeneuve aveva fatto questa semplice dichiarazione: "Spero quest'anno di vincere almeno un Gran Premio". Dichiarazione che lo sorprese, perché di solito i giovani piloti che si avvicinavano alla F1 dichiaravano, tutt'al più, di sperare di terminare qualche gara e raggranellare qualche punticino.

Ricordo anche l'articolo di Lorenzo Pilogallo, cronista di automobilismo del Corriere della Sera, all'indomani dell'incidente al Gran Premio del Giappone 1977: un articolo molto acido su Villeneuve, nel quale si sosteneva che la Ferrari aveva sbagliato a sceglierlo come pilota, lasciandosi condizionare dal suggerimento di un altro pilota che non aveva mai vinto neanche un Gran Premio, cioè Chris Amon (pilota peraltro bravissimo anche se molto sfortunato).

Villeneuve si è presentato alla ribalta dell'automobilismo facendosi subito notare, nel bene e nel male.

Chi aveva lunga esperienza di corse e di piloti, come Denis Jenkinson, capì subito quanto fosse fuori dal comune come persona e come pilota. Non fu però facile, se non a chi lo aveva conosciuto bene, identificare anche i lati meno evidenti del suo carattere. Era un tenace combattente, come dimostrò in tante gare, ma la voglia di primeggiare non fu disgiunta da una ingenuità, o da un rigore, di fondo, che lo portò a non accettare la prevaricazione subita da Didier Pironi nel Gran Premio di San Marino 1982, l'ultima sua gara.

Villeneuve correva per vincere, ma si aspettava che tutti lo facessero rispettando gli accordi, senza furbizie, e visse come un tradimento quello che accadde a Imola. Si dice che nei giorni successivi il suo comportamento fosse cambiato, diventando più cupo.

E' la reazione di una persona che non accetta un'ingiustizia, ma che vuole reagire sul proprio terreno, con le proprie modalità, non con quelle che disdegna.

Il giro fatale a Zolder, all'inseguimento di un tempo ancora migliore, si spiega forse così, con uno slancio di carattere, ancora prima che come desiderio di dimostrare di nuovo il suo valore.

L'aviatore che cancellò Lauda

Mauro Forghieri

Innanzitutto vorrei raccontare di come Gilles Villeneuve è arrivato alla Ferrari.

Nel 1977 ci si era resi conto che Niki Lauda non sarebbe rimasto alla Ferrari. Il commendatore Ferrari ne era certo, perché Lauda aveva cambiato il suo modo di vivere, non era più quello che avevamo tanto apprezzato.

Non aveva più la sua vecchia fidanzata, Mariella von Reininghaus, ma si era innamorato di una fotomodella di origine cilena, Marlene Knaus, che abitava in un'isola spagnola, Ibiza, dove Lauda si recava con il suo aeroplano a reazione praticamente ogni volta che finiva il lavoro in Ferrari. Dunque era nell'aria che Niki Lauda se ne sarebbe presto andato.

Quell'anno, a luglio, mi recai a Silverstone per il Gran Premio di Gran Bretagna e d'Europa. Nel corso delle prove e in gara osservavamo un po' tutti i piloti. Indubbiamente una persona che colpiva era questo giovanotto che veniva dal Canada, precisamente da una formula propedeutica americana, la Formula Atlantic, e che, soprattutto, aveva fatto molte corse con le motoslitte sulla neve, attività nella quale risultava essere un vero campione.

Quando tornai a casa ne parlai con Ferrari che mi chiese: "Sei sicuro?" E io replicai: "Ho visto uno che ha del coraggio. Se mi chiede se da un punto di vista professionale è pronto, forse avrei dei dubbi. Ma quel che ho visto è che guida con grande coraggio. Non è ancora un grande se raffrontato agli altri, ma è un giovane che va preso in considerazione".

Ovviamente la mia indicazione servì a Ferrari per "drizzare le antenne" e cominciare a chiedere ad altre 20 o 30 persone cosa ne pensavano, iniziando dal suo rappresentante in Inghilterra e da Chris Amon, pilota che era stato da noi e da altri e che quindi conosceva bene l'ambiente. Avevamo rapporti con le squadre in-

glesì fin dal tempo in cui Stirling Moss doveva venire da noi (1962). Quindi Ferrari aveva modo di informarsi da più fonti e nel migliore dei modi.

Tutti gli interlocutori furono unanimi nel parlargli in modo positivo di Villeneuve, principalmente Amon, che, per quel che venni a sapere, gli aveva riferito che si trattava di un pilota totalmente votato alle corse e che per lui non esisteva altro, come peraltro dimostrò poi con il suo comportamento.

Ferrari ricevette Villeneuve a Modena prima che Lauda, diventato per la seconda volta Campione del Mondo molto più grazie alla Ferrari di quanto lui non credesse (racconterò il motivo), annunciasse che se ne andava.

Lauda divenne Campione del Mondo 1977 grazie alla vittoria al Gran Premio d'Olanda a Zandvoort, che gli assicurò i punti necessari perché il suo principale concorrente, Mario Andretti su Lotus, non potesse più raggiungerlo. Ecco cosa accadde. Quel giorno era rimasto disponibile per la corsa un solo treno di gomme valido e ce lo litigavamo noi e la Lotus. Dopo una lunghissima discussione tra me e il responsabile, la Goodyear fu indotta a decidere di dare a noi quel treno di gomme.

La Lotus aveva fatto anche un altro errore: aveva accorciato i rapporti a causa del forte vento contrario che soffiava durante le prove del mattino. Noi non li accorciammo grazie al suggerimento di un tecnico amico della Koni, pratico della capricciosità del clima di Zandvoort vicino al mare. La corsa si svolse infatti in assenza di vento. Così Andretti si trovò penalizzato in corsa dai rapporti troppo corti e da un treno di gomme inferiore.

Al termine della gara, che si era conclusa in modo molto positivo per Lauda, un giornalista mi affrontò chiedendomi: "Cosa mi dici adesso che Lauda va alla Brabham-Parmalat?". Caddi dalle nuvole. Possibile che Lauda non avesse detto niente a nessuno di noi ma avesse parlato con i giornalisti? Mi precipitai da lui nella sua camera d'albergo: "Tu sai che sono una persona che parla poco con gli altri e che non direi niente a nessuno. Ma è vero quello che ho sentito? Lo vorrei sapere, visto che oggi ho litigato un'ora con la Goodyear per farti avere il treno di gomme vincente. Me lo meriterai!"

Lui mi rispose: "No, ti giuro su tutto quello che ho di più caro che non vado da nessuna parte". Il giorno

Mauro Forghieri è nato a Modena nel 1935. Fresco di laurea in Ingegneria Meccanica all'Università di Bologna, entra in Ferrari dove dal 1962 riveste il ruolo di Responsabile del Reparto tecnico per le vetture da corsa e dal 1970 Direttore Tecnico per le vetture da corsa. Sotto la sua direzione la Ferrari vince il Campionato del Mondo Piloti 4 volte con Surtees, Lauda (due volte) e Scheckter, e 7 volte il Campionato Mondiale Costruttori. Esce da Ferrari nel 1987; è alla Lamborghini Engineering dal 1987 al 1992, anno in cui diventa direttore tecnico della rinata Bugatti. Due anni dopo fonda, insieme ad altri due soci, la Oral Engineering, società di progettazione meccanica, di cui segue a tutt'oggi l'attività.

dopo sui giornali c'era scritto che Niki Lauda sarebbe andato alla Brabham-Parmalat.

Questo era Niki Lauda. Però era un grande campione. Sarà stato una persona antipatica a volte e non era certo accettata dal pubblico come Villeneuve, ma è stato un grande uomo di squadra, sicuro e affidabile.

Gilles, oltre il limite

Villeneuve arrivò in Ferrari dopo la dichiarazione di Lauda, all'indomani del Gran Premio degli Stati Uniti-Est a Watkins Glen (quando conquistò matematicamente il suo secondo titolo mondiale), che si sarebbe ritirato e non avrebbe più partecipato agli ultimi due Gran Premi della stagione (Canada e Giappone). Eravamo nell'ottobre 1977.

Venne subito a Fiorano per provare la macchina. Fatto qualche giro, rientrò al box con i dischi freno al calor bianco tanto erano stati utilizzati in una pista molto dura come Fiorano. Allora qualcuno si prese la briga di spiegargli che la macchina andava utilizzata entro i suoi limiti. Lui fece un po' di allenamento, non molto, e poi partì per le corse.

Dopo l'incidente del Giappone i giornalisti lo chiamarono "l'aviatore". Posso dire che Villeneuve passava le giornate con noi a lavorare a Fiorano anche quando non era lui che provava e alla sera si metteva davanti al calcolatore (che allora era ancora a banda cartacea) e si leggeva tutti i dati delle rilevazioni della giornata. Ha cominciato così il suo lavoro alla Ferrari, dimostrando di essere più che attaccato al lavoro che doveva fare. Era innamorato delle corse e quando andava sui campi gara non faceva considerazioni dettate dalla classifica. Era uno che si dedicava completamente a quella corsa. Correva solo e sempre per la vittoria, anche quando arrivava ottavo guidava come fosse davanti a tutti. Ci metteva l'anima.

Spesso e volentieri usava la macchina al di sopra delle possibilità e questo, forse, può essere considerato il suo aspetto negativo. Ma era da lui cercare sempre di ottenere il massimo possibile.

Ci sono molti episodi che caratterizzarono la sua vita corsaiola. Era un uomo con molti incidenti anche nelle prove. Era capace di arrivare ai box con la macchina distrutta. Mi guardava e mi chiedeva: "Si può riparare? Perché vorrei continuare?". "Forse no" dovevo rispondere. Per esempio al Gran Premio di Zandvoort 1979 fece tutto un giro su tre ruote, con la macchina praticamente distrutta, e rientrando ai box pensava ancora di poter ripartire.

In camper con la famiglia

Era un ragazzo che non solo dimostrava di essere attaccato alle corse in macchina ma viveva sulle e nelle corse. Quando era ai Gran Premi, e qualche volta anche alle prove, si portava dietro un enorme motorhome di tipo americano in cui alloggiava la famiglia,

ossia la moglie Johanne Barthe, che aveva sposato il 17 ottobre 1970, e i due figli, Jacques (che divenne Campione del Mondo F1 nel 1997 con la Williams) e Mélanie, che oggi si occupa di attività immobiliari e costruisce biocase in Canada. Johanne ha continuato la sua vita, non si è risposata e mi sembra che nemmeno Mélanie si sia sposata. Jacques ha due bambini e siccome si è separato dalla moglie è particolarmente attaccato ai figli tanto che nella prima fase della loro vita - oggi sono dei ragazzi - era lui che si occupava di loro, perché ci teneva in modo particolare. In questo mostrava, anche se in modo diverso, lo stesso carattere del padre, che si occupava di tutto pur correndo senza soste.

Gilles, finite le prove, andava a cena con sua moglie e i bambini nel motorhome dietro ai box. Non lo parcheggiava mai dove c'erano gli altri, ma proprio vicino ai box: diceva che era meglio, così non lo disturbavano e poteva seguire il nostro lavoro ai box.

Il turbo che non poteva vincere

Altri episodi definiscono bene la sua determinazione per le corse (che era poi quello che il pubblico voleva da lui, perché era diventato sempre più popolare grazie alle cose che faceva, molto gradite dal pubblico).

Me ne ricordo uno molto particolare. Quando si cominciò a correre con i primi motori sovralimentati, nel 1981, gli inglesi della Lotus e Ken Tyrrell avevano addirittura scommesso con me che non sarebbero mai riusciti a vincere. Invece lui riuscì a vincere addirittura due Gran Premi, con una macchina, la 126 CK, che aveva sì un ottimo motore con pochi ritardi di risposta, ma che come telaio poteva considerarsi piuttosto raffazzonata. All'epoca, la Ferrari non era quella di oggi: non ci potevamo permettere certe cose, anche perché non avremmo avuto il tempo di farle.

La monoposto con il motore turbo aveva il telaio di una macchina aspirata, tagliato, modificato e arrangiato con serbatoi maggiorati perché il turbo consumava di più, e questo al solo scopo di provare quanto prima il motore. Finite le prove, abbiamo continuato a correrci sopra.

Gilles ha saputo sfruttare molto bene le capacità di questo motore, che aveva bassissimi ritardi di risposta grazie ad un sistema che venne poi adottato anche sulla Fiat Uno Turbo (l'ing. Ghidella allora era parte della Ferrari). Gilles sia a Montecarlo sia a Jarama seppe utilizzare questo motore pur avendo un telaio che non era al livello dei migliori degli altri. In entrambi i circuiti, si trovò alla testa di un serpentone di macchine che non riuscivano a superarlo perché lui aveva una ripresa superiore e posso dire che la usava nel migliore dei modi.

Durante la stagione 1981, le prestazioni cominciarono a salire, e anche il nostro motore, sul quale avevamo adottato un sistema particolare di iniezione ad acqua,

che era stato utilizzato durante la guerra dagli Spitfire e dai Messerschmitt, aveva cominciato ad essere più competitivo.

Non sapevamo (o lo sapevamo, ma Agip non riuscì a fare niente nel breve e ce lo confessò un anno dopo), che altri concorrenti avevano adottato un carburante che non era più “commerciale”, perché Bernie Ecclestone, che dimostra di essere piuttosto svelto ancora oggi, aveva fatto cancellare dai regolamenti, senza dir niente, la parola “commerciale” davanti alla parola “fuel” (carburante). Il che vuol dire che si potevano usare carburanti fatti come si voleva, purché rispettassero la norma dei circa 100 ottani massimi.

Nelson Piquet divenne Campione nel mondo con un carburante con un numero di ottani superiore alla norma, in base al campione raccolto al GP d'Italia a Monza. Nessuno intervenne e la cosa fu risolta con una multa (diciamo così), in modo da non invalidare il Campionato, nonostante il fatto che gli avversari avessero rischiato molto più di lui per competere al suo livello.

Noi ignoravamo l'uso di questo carburante e, pian piano, da primi siamo scivolati indietro in classifica: secondi e poi terzi. La ragione veniva attribuita a una differenza di pressione nella sovralimentazione e su questo ci impegnavamo.

Nell'agosto 1981 mi trovavo a Zandvoort, al Gran Premio di Olanda, dove se ricordo bene Villeneuve si qualificò addirittura in sesta fila sulla griglia di partenza. Gli altri erano più veloci di noi, avevano telai migliori e per giunta disponevano di motori con molta pressione in più: avevano in media circa 100 CV in più, addirittura 300 quando erano in qualifica. Una superiorità drammatica. Noi avevamo ridotto l'incidenza dell'alettone, peggiorando ulteriormente la situazione nelle curve, però riuscivamo così ad avere la stessa velocità massima dei migliori, era molto bello sentire i colti dire che tutto dipendeva dalla tenuta di strada. In preparazione c'era un motore sperimentale non ancora a punto in tempo per la partenza della squadra per il Gran Premio di Olanda, ma che fu finito il venerdì mattina prima della gara.

Mi chiamò il Commendatore e disse: “Mauro, è pronto quel motore che avete fatto sperimentare; te lo mando, lo monti sulla macchina di Villeneuve e gli spieghi che non mi interessa cosa fa; voglio sapere come va il motore dopo la gara”. “Va bene Commendatore, mi mandi il motore”. Arrivò sabato sera, non ricordo chi lo portò, forse un meccanico, anzi due meccanici dei nostri con una macchina. Lo montammo sulla macchina di Villeneuve. Il giorno dopo il Commendatore mi richiamò mentre ero in camera alle quattro o cinque del mattino e mi disse: “Dì a Villeneuve che voglio sapere come va il motore” “Non dubiti”.

Alla mattina, presi Villeneuve da parte e gli spiegai tutto quanto. Non sicuro che avesse, non dico capito, ma

digerito le istruzioni, sulla linea di partenza tornai da lui e gli dissi: “Ti ricordi di tutto?” “Ah, je ne suis pas un crétin, tu me dis la meme chose quatre fois” (non sono un cretino, mi hai detto la stessa cosa quattro volte) “Allora a tal torna a dir (in dialetto): allora, il commendatore Ferrari chiede ecc. ecc.”.

Uno, due, tre, pronti via: Gilles superò almeno quattro o cinque macchine e poi si stampò contro quell'enorme cartellone pubblicitario che c'è alla fine del rettilineo di Zandvoort alla curva Tartan. Non si era fatto niente. La macchina era solo un “po' rovinata”, come ci spiegava sempre lui. Un commissario ci disse: “Sta rientrando a piedi”. In realtà noi non lo vedemmo, aveva paura a venire. L'ho visto solo alla sera. Parliamo a lungo. Pazienza, questo era Villeneuve, sempre così dedicato a se stesso, alla famiglia e alle corse.

Non si prova per la nebbia ma si può volare in elicottero

Un altro episodio: eravamo al circuito Paul Ricard (Le Castellet, Francia) per provare. C'era una gran nebbia, non si vedeva niente. Cercai di raggiungerlo al telefono (non c'erano i telefonini), ma non rispondeva. Era già partito da casa, non sapevo come. A un certo momento sentimmo un elicottero in arrivo, che apparve in mezzo alla nebbia. Lo aveva comprato da pochi giorni o poche settimane, e aveva preso già il brevetto di pilota. L'elicottero atterrò. “Però l'è più mat ad quel a che a cardiva (è più pazzo di quel che credevo)!”. Con lui c'era Jacques. Scesero. “Ma io ti ho chiamato a casa. Perché non hai aspettato?”

“Volevo vedere come era la cosa per sapere se potevo muovermi e andare dove voglio”.

“Beh guarda, non si prova perché le previsioni sono per una gran nebbia, la pista è umida e abbiamo la pista solo fino alle cinque del pomeriggio - (era inverno) -. Ma non ti preoccupare, adesso andiamo a mangiare. Vieni anche tu”.

“No, no, devo partire”. E' salito sull'elicottero col bambino che aveva circa undici anni ed è partito in mezzo alla nebbia. Pilotava in base alle strade. Non usava le mappe, usava le strade, quelle che conosceva quando le percorreva in macchina. Con quella nebbia mi sono chiesto dove sarebbe andato. Non l'ho mai saputo. Credo che sia andato in montagna a raggiungere Johanne con la bambina.

E ancora: la Fiat dava ai piloti una 124 perché la utilizzassero nei loro spostamenti. Quando era periodo di prova, sulla base del mio programma mensile, Villeneuve arrivava da Montecarlo, entrava a Fiorano e invece di fermarsi faceva qualche testacoda di gioia. Tutte le volte io o qualcun altro dovevamo andare dal Commendatore e dire “Guardi che il nostro amato bene ha fatto fuori quattro gomme. Bisogna prendere un altro treno.” Per una volta o due il Commendatore Ferrari mi disse: “Vai, cambiagliele!”. Poi ha detto

“Digli che non glielo cambiamo più!” (in modenese: deg can ghli cambiam più). Infatti Gilles imparò ad andare un po' più piano e a fermarsi nel modo giusto se voleva ancora la macchina.

Una forza della natura

Per quanto riguarda il pilota, posso dire che era una forza della natura; la sua capacità era molto legata alle sue qualità di sensibilità, molto più elevate di tanti altri piloti; però quello che aveva è che non le sapeva gestire nel migliore dei modi. Soprattutto era molto sensibile, era un puro.

Ecco perché rimase particolarmente addolorato per lo svolgimento del Gran Premio di San Marino, sul circuito di Imola, il 25 aprile 1982, dove quello che Gilles considerava un amico non si comportò, a suo avviso, da amico. Per noi era chiaro e lo era anche per Pironi: era Gilles che quel giorno doveva vincere, per tutti i suoi trascorsi con la squadra, per l'aiuto che diede a Jody Scheckter nel 1979. Per tutti noi, lui avrebbe dovuto vincere.

Io non ero là, ma non è una scusa che possa giustificare qualcosa, perché le persone che dipendevano da me avrebbero dovuto capire come si dovevano comportare. Invece per scelta di qualcuno fu esposto il cartello “slow”. Uno lo può interpretare come vuole. Gilles immaginava che i sorpassi con Pironi fossero fatti per far vedere al pubblico che non stavano andando a prendere il caffè, ma competevano veramente fra di loro, ma che alla fine Pironi si sarebbe fatto da parte; mentre Pironi lo interpretò in modo opposto. Infatti all'ultimo giro si è messo ad andare al massimo e ha vinto il Gran Premio.

Nella celebre foto della premiazione di quella gara si vede che Gilles l'ha presa male e io penso che tra questo episodio e le condizioni che hanno portato Gilles ad avere l'incidente a Zolder, durante le prove del Gran Premio del Belgio, l'8 maggio 1982, ci sia un legame. Mass, con cui ebbe l'incidente, non ha nessuna respon-

sabilità di quello che è successo se non quella di andare troppo piano. Nell'impatto, Villeneuve volò per 30-40 metri, poi cadde con la macchina che si disintegrò, mentre il suo corpo volò letteralmente via dalla macchina. Quando atterrò a terra, se non era già morto ci era molto vicino, perché si erano staccate le ultime vertebre del collo. E pensare che lo avevo chiamato al box.

L'incidente di Gilles e quello di Pironi (anche se in questo ultimo caso la situazione era già cambiata molto) hanno segnato l'inizio dei crash test, che abbiamo fatto al Centro Ricerche Fiat e in Germania, mentre Gordon Murray faceva altrettanto in Inghilterra, e l'inizio anche degli studi per il miglioramento della sicurezza passiva delle vetture F1.

In un certo modo, Gilles con quell'incidente ha fornito dati che sono serviti ai tecnici per sapere cosa si dovesse fare o tentare di fare per ridurre le problematiche delle vetture. Tornati a casa da Zolder rinforzammo i telai nella zona attorno all'abitacolo e io so quello che mi raccontò Pironi il giorno dopo il suo incidente al Gran Premio di Germania. Stava piovendo, lui stava provando, come d'obbligo, e aveva davanti Alain Prost. Quest'ultimo, a un certo momento, stupidamente, visto che andavano, nonostante l'acqua, a 200 km/h, forse per provare i freni frenò e Pironi arrivò con la sua ruota anteriore sulla ruota posteriore di Prost e volò per aria. Mi disse, il giorno dopo che lo avevano operato, che aveva visto la punta degli alberi sotto di sé.

La macchina, che era stata molto modificata in quei venti giorni, cadde così come era successo a Gilles. Però Pironi rimase dentro la macchina e si ruppe solo le gambe perché, allora, le monoposto avevano la pedaliera all'altezza delle ruote anteriori. L'incidente era peggiore di quello che era successo a Gilles, ma la macchina di Pironi era enormemente più sicura.

Con questo non voglio dire che le macchine di F1 non siano pericolose; sono molto più sicure di quanto non lo fossero prima e oggi lo sono ancora di più.

Velocità il credo di Gilles

Paolino Scaramelli

Quando Gilles arrivò in Ferrari, nell'autunno 1977, io mi trovavo a Maranello perché erano in corso i Gran Premi degli Stati Uniti e del Canada. Abbiamo ricevuto questo signore, questo omino, a Fiorano, dove ha provato per due giorni. Ci ha subito stupito quando gli abbiamo dovuto cambiare i freni: perché con Lauda eravamo abituati a un pilota diverso, che finiva un Gran Premio con i freni che sembravano ancora nuovi. Lui i freni li ha fatti fuori in pochi giri e li abbiamo dovuti sostituire subito. Non sapevamo come avrebbe potuto fare un Gran Premio intero. E invece il giorno dopo l'ing. Forghieri ci ha detto: "Prendete tutto quello che avete preparato, ciabatte, sedili, tutto quello che serve e partite, che andate in Canada". Siamo andati in Canada, dove Villeneuve in gara è andato fuori pista perché aveva rotto il semiasse quando era ottavo, ma riuscendo comunque a classificarsi dodicesimo.

Il 1977 lo abbiamo rovinato con il Gran Premio del Giappone¹ a Fuji: un dramma grosso, tutti noi ci guardavamo intorno perplessi e i nostri discorsi erano pieni di punti interrogativi.

Nel 1978 abbiamo cominciato a vedere che a quest'uomo piaceva la velocità. Faceva fatica ad arrivare in fondo alle gare perché doveva imparare. All'ultima corsa della stagione ha dimostrato di aver imparato perché è anche arrivato primo: nel Gran Premio del Canada ha ottenuto una bella vittoria. Lì abbiamo incominciato a vedere il Villeneuve che ora tutti acclamiamo.

Il 1979 è l'anno in cui ha fatto da scudiero a Jody Scheckter, perché le prime due gare della T4 (Gran Premio del Sudafrica e Gran Premio degli Stati Uniti-Ovest) le ha vinte senza fatica. Queste due macchine aspirate dovevano lottare solo con le Renault, che in certi circuiti sui rettilinei ci passavano a delle velocità enormi, mentre nel misto ci erano inferiori. In quella stagione, Villeneuve ha fatto da scudiero molto di buon grado, perché era un grande amico di Jody Scheckter. Così abbiamo cominciato ad amare questo pilota.

Noi meccanici non potevamo sapere i retroscena co-

nosciuti invece dai nostri dirigenti, però noi vivevamo con questo uomo e questo uomo viveva con noi, oltre che con la famiglia. Era sempre lì con Tomaini che parlava di velocità; la sua unica parola era velocità, la diceva venti volte in un discorso, perché lui amava la velocità, e questo lo ha dimostrato.

Poi abbiamo avuto un periodo di transizione e siamo arrivati al 1982, quando avevamo una macchina, la 126 C2, grandemente superiore a tutte le altre, perché con quella macchina, come si è visto, si poteva vincere un campionato mondiale con tre piloti. Abbiamo rischiato. E' stato un anno di grande sofferenza in Ferrari; abbiamo sofferto tanto con la morte di Villeneuve, con la disgrazia di Pironi e con le spalle di Tambay che non andavano (abbiamo dovuto fermarci in due gare), insomma è stato un dramma.

Ormai la vita di Villeneuve era entrata dentro di noi, lui si affidava a noi, perché a noi meccanici bisogna dare fiducia per quello che facciamo. Avevamo sempre dei tempi ristretti e dovevamo fare in fretta, e con tempi sempre così concitati giocoforza il pilota doveva fidarsi del meccanico. Noi siamo riusciti a guadagnare la fiducia di questi uomini che rischiavano tutto, rischiavano la vita, e questa era una gran soddisfazione per noi.

Il difetto di Gilles Villeneuve era che non accettava il limite della vettura: lo doveva sempre superare. Se arrivava dietro era perché era la macchina a non poter dare di più, lui l'aveva sicuramente "spremuta" interamente.

Quando arrivava la macchina di Gilles alla fine del Gran Premio c'era sempre da lavorare: cambiare qualcosa, sostituire pezzi. Gilles tirava fuori tutto quello che c'era da tirare fuori dalla macchina.

Io con Villeneuve avevo un rapporto diciamo di "sistemazione": dovevo sempre sistemargli il sedile, le cinture...c'era sempre qualcosa da fare. Il lavoro più importante e delicato era su freno e acceleratore: tutte le volte dovevo modificargli i pedali. Lui voleva un pedale dell'acceleratore molto largo perché non gli

Paolino Scaramelli. Ha trascorso l'intera sua vita lavorativa presso la Ferrari. Entrato nel 1970, dal 1974 segue la squadra di F1 dapprima con Regazzoni, quindi con Lauda, infine diventa "Capo Macchina" di Villeneuve. Rimane nella squadra corse fino al 1988, con Alboreto; nel 1993 passa al reparto prove, dove rimane fino alla pensione, raggiunta nel 2000.

1. Si veda la didascalia dell'immagine a pag. 14.

scivolasse quando spingeva e quello del freno doveva essere duro, come spingere contro un muro.

Quando arrivava col casco in mano, a piedi, era perché purtroppo aveva lasciato la macchina lungo il percorso dopo un incidente e lo speaker diceva “Gilles fuori...”. Lui arrivava accompagnato da qualcuno in motoretta col suo casco in mano oppure arrivava a piedi un po’ di corsa. Allora noi gli dicevamo: “Non preoccuparti Gilles, la macchina la rifacciamo; l’importante è che tu non ti sia fatto niente”. Anche quell’8 maggio 1982 siamo rimasti ad aspettare notizie, ma arrivavano sempre peggiori, per cui abbiamo chiuso i box e siamo andati a casa.

Questa è stata la mia vita, una vita molto impegnata; a volte dico a mia moglie: mi vergogno, in quel periodo io il venerdì, il sabato e la domenica mi scordavo di avere la famiglia a casa, per via del mio lavoro.

Poi quando Villeneuve mi portava i suoi figli, che erano della stessa età delle mie figlie, mi divertivo con loro. Infatti, quando i Villeneuve erano invitati fuori alla sera, Gilles mi diceva “Paolo, mi tieni i ragazzi?”. Io li mettevo dentro l’abitacolo, ma, per fortuna, c’era

sempre Tomaini che diceva “Oh, il loro padre domani deve correre, attenzione a quello che fate”, perché con questi ragazzi si perdeva un po’ la concentrazione. Si viveva così.

La fine di Gilles è stato un dramma per tutti, proprio non ce la aspettavamo.

E continuo a chiedermi: se non fosse successo il dramma di Zolder, come sarebbe finita quell’annata?

Dopo il fatto di Imola, a Zolder anche noi meccanici ci siamo un po’ divisi: noi di Gilles stavamo con Gilles e parlavamo poco con quelli di Pironi.

Nel corso delle prove del Gran Premio vedevamo il nostro pilota seduto nell’abitacolo insolitamente serio e silenzioso.

Non era il solito Gilles. Ci rendevamo conto che lì c’era una lotta aperta fra i piloti. Quando Tomaini gli ha detto che Pironi aveva fatto un tempo migliore del suo, Gilles ha detto: “Fuori! Metti in moto”.

E’ andato e non lo abbiamo più visto. Gilles quel giorno aveva qualcosa nella testa. Forse era distratto.

Ancora oggi mi chiedo cosa sarebbe saltato fuori con quelle macchine, se non fosse successo tutto questo.

“Io che lo vedevo dal fondo griglia”

Siegfried Stobr

Sono stato definito “avversario” di Villeneuve. Avversario è una parola grossa, perché lui stava davanti e io dietro. Ci siamo visti poche volte, forse in qualche doppiaggio.

Parlare di un mito è molto difficile, perché Gilles è un mito e quanto lui ne fosse consapevole, secondo me, lo spiega un fatto: si era cambiato la data di nascita sui documenti per dimostrare di essere due anni più giovane, perché è arrivato per così dire “vecchio” in Formula Uno, come vecchio ero arrivato io. Quindi già aveva dimostrato una certa sensibilità al mito.

Ricordo l’episodio del Gran Premio di Spagna 1981, in particolare perché io avevo il motore che andava a 7 cilindri. Stavo andando piano e nei primi giri vidi arrivare Gilles; l’ho visto un po’ tardi e per dargli strada mi buttai fuori pista dove c’erano delle piazzole. Il mio sponsor che guardava la televisione mi disse: “Tu non hai mordente; ti ho visto che per dare strada ti sposti tanto da andare fuori strada!”.

Quella gara, che ha fatto clamore per la vittoria di Gilles con dietro il famoso trenino, in realtà era una gara su una pista dove non si poteva passare e la Ferrari col turbo sul dritto era imprevedibile. Quindi c’era poco da dire: Gilles non sbagliò nulla e fu una delle gare che entrò nella storia anche se lui ha fatto di meglio.

Quell’anno ce n’era stata un’altra che io ricordo: il Gran Premio di Monaco a Montecarlo. Nell’intervento di Forghieri si parla di una delle sue creature, una creatura che poi nel 1982 divenne l’auto che sbaragliava tutti, descrivendola così: “Sì, un gran motore, ma il telaio un po’ raffazzonato”.

Quando Gilles vinse a Montecarlo, maggio 1981, io rimasi stupito per l’idea che mi ero fatto di Gilles. Prendiamo il duello di Digione, nel Gran Premio di Francia 1979, quello famoso per il secondo posto; lo vinse Arnoux, però arrivò secondo Gilles perché alla penultima curva alla Renault di Arnoux mancò per un attimo la benzina, ma il duello lo aveva vinto Arnoux. Fu comunque un duello bellissimo.

Siegfried Stobr è nato a Rimini nel 1952 da padre tedesco e madre italiana. Ha corso in kart militando nella nazionale italiana ai mondiali del '70 e '71. In seguito si è laureato in psicologia e ha lavorato come psicologo per 5 anni. In auto è stato Campione Italiano di Formula Italia nel 1977 e di F.3 nel 1978. Nel 1981 ha corso 14 gran premi in Formula Uno. Dal 1982 dirige una scuola di Guida sicura per auto, moto e camion.

A Montecarlo, invece, non mi aspettavo la vittoria di Gilles. Era in prima fila, accanto a Nelson Piquet in pole. Pironi partiva dietro di me in decima fila: mi sembra avesse avuto un incidente nelle prove. A me tra l’altro avevano montato un disco della frizione a rovescio, quindi avevo pure sfollato in prova nel giro del tempo e segnato comunque il quattordicesimo tempo. Ma vedere la Ferrari su una pista così, col turbo, in prima fila, mi ricordo che pensai che Gilles aveva fatto tanto bene.

Tanti incidenti, tanto onore

Ero terribilmente invidioso di Gilles, che più faceva incidenti più ne parlavano e bene, mentre io ogni volta che avevo un incidente ero mazziato, per cui nella mia carriera avevo cercato di ridurre gli incidenti sempre al minimo. Non dico che fossi timoroso, ma ogni volta che toccavo un baffo mi massacravano.

Gilles, invece, più rompeva... Ricordo anche l’incidente sotto il tunnel di Montecarlo, forse inspiegabile perché era un curvone facile¹.

Da collega di Gilles, non ne parlavo con nessuno. Avevo un atteggiamento un po’ riservato: facevo fatica a salutare il mio compagno di squadra². In realtà, era lui che faceva fatica a salutare me, ma lasciamo perdere, quindi non ebbi mai contatti con gli altri piloti.

Però, una sera ero lì che mangiavo tutto solo soletto. I miei meccanici inglesi erano andati a ubriacarsi da qualche parte, come facevano sempre, per cui figuratevi il rapporto di fiducia che avevo con loro. Un ricordo: quando a Imola dissi al meccanico di aprimi la convergenza, lui andò lì, ci pensò un po’ e armeggiò; io chiamai l’ingegnere: “Guarda che me l’ha chiusa, anziché aprirla”, me ne accorgevo dal contrario della macchina.

Quella sera c’erano Gilles e Pironi che mangiavano insieme da buoni amici. Quando Pironi mi vide da solo mi chiamò al loro tavolo e ebbi occasione di parlare con lui. Ero molto curioso del motorhome di Gilles,

¹ L’incidente avvenne al giro 63 del Gp di Monaco 1978 (7 maggio) mentre Gilles (Ferrari T3) era risalito al quarto posto dal settimo in griglia. Gilles era al suo debutto sulle strade di Montecarlo.

del perché si portava dietro la famiglia; gli chiesi di parlarmi del motorhome, ma lui fu abbastanza evasivo e ricordo che quel giorno era molto cupo anche se quelli erano gli anni buoni; all'epoca, tra lui e Pironi c'era molta amicizia.

Zolder: GP del Belgio 1981 Gilles, il fratello maggiore

Ci fu poi un altro episodio nel quale ebbi a che fare con loro due: fu l'incidente di Zolder, al Gran Premio del Belgio 1981. A Zolder c'era un marciapiedi per le segnalazioni grande come questo tavolo; un meccanico dell'Osella, Giovanni Amodeo, un ragazzo di 17 anni al suo primo Gran Premio, durante le prove del venerdì mise il piede su uno spigolo e cadde mentre passava Reutemann, che lo prese in pieno e lo fece volare in aria. Il poverino picchiò la testa sul marciapiede e morì sul colpo.

In seguito all'incidente a Zolder ci fu uno sciopero di solidarietà al quale aderirono i meccanici della Ferrari, dell'Alfa Romeo e di qualche altra squadra piccola. Noi piloti ci dividemmo, dodici si fermarono (devo dire che il mio team ci lasciò liberi di scegliere, quindi sia io sia Patrese scendemmo dalla macchina) mentre altri, come Alboreto, si sentirono dire: "Se scendi dalla macchina non ci sali più" e rimasero lì.

Alla partenza della corsa ci fu l'incidente nel quale io misi sotto il capomeccanico di Patrese. Dopo questo fatto, segnalato con bandiere gialle il giro successivo, furono solo i piloti che fermarono la gara. Ricordo che l'incidente era avvenuto solo perché Piquet fece due volte il giro di ricognizione e noi avevamo l'acqua che bolliva³. Fermata la corsa, andai da Pironi e da Villeneuve a parlare; ricordo che Pironi mi prese per un braccio, mi ascoltò, capiva dal tono che ero un po' agitato, mentre Gilles mi guardò e mi disse: "Stai calmo". Trovai in quel momento un Gilles talmente razionale, talmente freddo da contrastare con l'immagine che avevo di lui.

Un'altra volta, Gilles e io ci ritrovammo insieme, quando lui mi volle tra i cinque piloti nella commissione sicurezza. I piloti non erano mai ascoltati: cominciarono ad esserlo l'anno successivo con l'arrivo di Niki Lauda, che sapeva farsi sentire. Nella commissione c'erano Gilles, Didier, Andretti, Laffite e inserirono me, perché parlavo inglese e francese abbastanza bene e quindi con Gilles e Pironi ci si capiva al volo.

In quella occasione, a Zolder, mi avevano comminato una multa perché ero sceso dalla macchina (Bernie se le legava al dito queste cose). La multa comminata ai piloti Ferrari la pagò la squadra, credo. Per la mia multa il team mi disse "Arrangiatevi". Mi ricordo che dovetti trovare questi soldi, erano cinquemila dollari e non li avevo. Andai a racimolare in giro del denaro e feci il bonifico all'ultimo momento. Poi andai da Gilles dicendo: "Gilles, non so se il bonifico arriva in tempo"

e Gilles mi disse: "Stai tranquillo, se non fanno correre te non corro neanche io". Io lo guardai un po' incredulo perché mi sembrava un'affermazione un po' forte. Ci ripensai e poi mi dissi: "Gli credo". E come gli ho creduto allora gli credo ancora oggi.

Montreal, GP del Canada 1981 "Non siamo più amici"

Un altro episodio, questo un po' strano: a fine stagione 1981 rinunciai alle ultime due gare perché il team voleva ancora cinquemila dollari, che mi mancavano. Io avevo ceduto tutti gli sponsor della tuta, quindi lasciai la panchina libera e al mio posto, al Gran Premio del Canada a Montreal e a quello di Las Vegas, corse il fratello di Gilles, Jacques. Naturalmente andai subito a guardare i tempi: sulla pista che conosceva di più, ossia Montreal, Jacques Villeneuve si prese 3.7 secondi dal mio compagno di squadra Patrese e sull'altra pista 4.8 secondi. Non riuscì perciò a qualificarsi in entrambe le corse. La mia media era dai zero otto ai due e mezzo, quindi ero contento che il fratello di Gilles fosse andato male.

Gilles mi telefonò arrabbiatissimo. Cosa insolita, non è che avevamo avuto tanti rapporti, però mi telefonò e mi disse: "Noi non siamo più amici." "Come non siamo più amici? Ma che ti ho fatto?" "Tu mi dovevi telefonare e mi dovevi dire: guarda che la mia macchina va talmente male che se ci corre tuo fratello si compromette la reputazione per la vita".

Io mi misi a ridere, ma questo dà l'idea del carattere di Gilles, arrabbiatissimo perché, secondo lui, si doveva essere solidali tra piloti, perché lui probabilmente lo avrebbe fatto.

1982: da Imola a Zolder

Questo spiega anche, secondo me, quello che è successo a Imola nel 1982. Io c'ero a fare la telecronaca con Mario Poltronieri e avevo notato che le due Ferrari avevano un assetto aerodinamico diverso, Gilles con meno carico, Pironi con più carico. Quando iniziarono a duellare, rimasi perplesso. Mario disse: "Fanno

2. Nel 1981, l'altra Arrows A3 era guidata da Riccardo Patrese. A fine stagione, Patrese si classificò undicesimo nel Campionato Mondiale con 10 punti e un secondo posto al GP di San Marino. Stobr non ottenne punti e il suo miglior risultato fu il settimo posto in Olanda.

3. A cinque minuti dal via, piloti e meccanici occuparono la pista per protestare contro gli organizzatori che avevano respinto la richiesta della GPDA di limitare il numero di vetture in pista durante le prove. Dopo 10 minuti, Ecclestone fece partire Piquet (Brabham BT49C) per il giro di ricognizione. Tornate le monoposto sulla griglia, la partenza fu data con precipitazione mentre parecchi meccanici erano ancora vicini alle vetture. In particolare, il capomeccanico di Patrese (quarto tempo) si era attardato per mettere in moto il motore. Stobr (tredicesimo tempo) lo investì procurandogli gravi ferite alle gambe. Fu Pironi che decise di rallentare fino a fermare la corsa e costringere alla seconda partenza.

così per il pubblico, visto che ci sono poche macchine in pista”. Io risposi, da pilota: “Non mi sembra proprio che stiano giocando”, perché vidi una manovra di Pironi che mi sembrava un po’ troppo decisa.

Ricordo benissimo la faccia di Gilles sul podio e quella fu sicuramente una situazione che lui non digerì.

Mi sento di dire ancora qualcosa su Zolder 1982. L’anno prima c’ero. Era una pista sulla quale la mia macchina non aveva il correttore d’assetto. Con il correttore d’assetto, succedeva questo: arrivate ai box, le macchine passavano le misurazioni e andavano bene, poi come uscivano dai box bastava superare gli 80 km/h e si abbassavano. Alla mia macchina succedeva, invece, che si alzava continuamente, per cui lo avevamo smontato. Sulla griglia avevo il tredicesimo tempo su una pista che mi piaceva.

Quando vidi l’incidente di Gilles (in quel punto dopo la variante c’era una semicurva che si faceva in piena velocità, ma portava subito a un’altra curva a novanta gradi), sostanzialmente il mio pensiero fu questo: in quella semicurva se ti trovi davanti un doppiato e devi girare all’esterno il tempo non lo fai più. Ed ebbi l’impressione che Gilles volesse fare un secondo giro, non si accontentasse del primo giro, ma volesse farne un altro e quindi stesse tirando.

Ricordo anche un’altra cosa che mi fece arrabbiare tantissimo: alla televisione quando fecero vedere l’incidente, il telecronista (se ricordo bene era Beppe Berti) disse: “Il seggiolino eiettabile della Ferrari ha funzionato perfettamente”. Quando ho sentito quella frase mi sono detto: ma chi mandano in televisione a commentare le gare?

Un altro ricordo: Gilles morì sabato 8 maggio 1982. L’11 maggio ero a Fiorano a provare perché Minardi mi aveva offerto di correre con una delle sue monoposto F2 (l’anno prima aveva lanciato Alboreto). Quando arrivai a Fiorano ricordo ancora il cancello, questo cancello grigio, chiuso, e sulla sinistra una foto di Gilles e dei fiori. La cosa mi turbò, poi quando si va in pista si dimentica sempre tutto, anzi, poco dopo arrivò Enzo Ferrari a salutarci con i suoi occhiali scuri, e io mi chiesi proprio con quanta fatica l’ingegnere, o “il vecchio”, come lo chiamavamo noi piloti, fosse venuto a trovare dei piloti in pista dopo una giornata che sicuramente lo aveva segnato.

A fine 1981 cercavo ancora di correre in F1 con Tyrrell e trovai uno sponsor, una grande azienda di sigarette. Anzi, furono loro a cercarmi, quindi si apriva la prospettiva di correre ancora in F1. Subodorai anche qualcosa di strano e facendo qualche indagine scoprimmo che il signore che mi aveva contattato veniva dal carcere di San Vittore di Milano. Per cui telefonai a Marcello Sabbatini direttore di Rombo: “Direttore, guardi che lei ha pubblicato una pagina di pubblicità di questa azienda, ma l’azienda in Italia è una bufala, l’azienda vera è in Svizzera, questi sono dei millanta-

tori”. Sabbatini mi disse “Stohr, lei faccia il suo lavoro che io faccio il mio” e chiuse il telefono.

Venni a sapere dopo, ma non so se è vero, che questo signore contattò altri piloti, in particolare Villeneuve. Tra le voci che giravano c’era la voce che Gilles dopo Imola avesse già cominciato a cercare un capannone vicino a Nizza e volesse mettere in piedi qualcosa di suo.

Secondo me, Gilles era un pilota che avrebbe finito la sua carriera in Ferrari, per tutto quello che la Ferrari gli aveva dato. Perché Gilles è anche un prodotto della Ferrari, è stata la Ferrari che gli ha dato la sua grande occasione. Ma in quel momento con la testa si era allontanato molto dalla Ferrari perché si era sentito tradito. Così pare fosse stato contattato anche lui da questo sponsor fasullo e avesse abboccato.

Quando, nell’intervento di Scaramelli, si citava la fiducia tra un pilota e i suoi meccanici, si dice qualcosa che per me, e anche per tutti i piloti, è fondamentale. Anzi, per un pilota è fondamentale non solo la fiducia, ma addirittura l’amore dei meccanici, di chi lo segue, dell’ingegnere se ce l’ha (a me è capitato di avere un disegnatore perché l’ingegnere se n’era andato). Perché quello è il carburante che ti permette veramente di dare il massimo.

Il limite è il limite

Nel parlare di un mito c’è molta retorica per il solo fatto che va forte. Ecco, per me il pilota va forte se ha una grande voglia di vincere, se si dedica anima e corpo a quello che sta facendo, perché non basta salire in macchina, correre, scendere e andarsene. Ci pensi, ci pensi anche la notte a quello che hai fatto, a certi errori. Io mi sono trovato nel letto una notte a scoprire cosa avevo sbagliato nell’assetto, perché? Perché la tua testa è lì. Quindi fiducia, impegno, dedizione totale, sono elementi indispensabili per un pilota che va forte. Non tutti sono così..

L’incoscienza non esiste perché con l’incoscienza non vai da nessuna parte. Villeneuve aveva uno stile che è poi stato anche apprezzato. Una volta ho sentito un pilota dire: “Io sul bagnato ho la macchina che non sbanda mai, ho una guida pulita” ma si beccava 2 secondi al giro. A essere puliti sono capaci tutti, ad andare forte senza picchiare non sono capaci in tanti e sicuramente Villeneuve era uno che andava forte. Però oltre il limite non si può andare, il “limes” infatti è il confine tra fare una curva e non farla...

Io, sulla base della mia esperienza, posso dire che oltre il limite non vai perché se no qualche cosa succede, vai fuori pista. Il vero grande equilibrio, per me, nella guida, è sapere andare al limite e non superarlo. Ma capire dove è il limite è difficile.

Quando ero in F1 di tempo per girare ce n’era poco: si facevano pochi giri e quindi bisognava avere grande intuizione, grande sensibilità. Solo piloti con la sensi-

bilità di Lauda riuscivano ad avvicinarsi rapidamente al limite. Ci sono piloti che si avvicinano al limite un po' più in fretta, anche a rischio di andare un po' in là: bisogna però vedere quante macchine puoi distruggere, quante macchine ti perdonano.

Per me, il discorso di andare oltre il limite non esiste. Esiste uno stile di guida, quello magari di forzare fin dai primi giri, quello di non avere progressività, quello di Villeneuve.

Lui non si rassegnava mai. A volte ci sono dei piloti che dicono: "E' inutile che faccia dei casini, risparmio la macchina per la volta dopo", e stanno attenti alla temperatura dell'acqua.

Di sicuro, Gilles aveva una predisposizione a tirare in ogni situazione, cioè a dare il meglio di sé. Non che gli altri si risparmiino, di sicuro non tutti hanno questa disposizione d'animo, che non vuol dire andare oltre il limite, ma significa spremersi sempre al massimo come pilota. Lui quando era in macchina non cerca-

va tanti compromessi. Le gare più belle, forse, le ha fatte quando non aveva la macchina migliore. Il lato negativo è che correndo così a volte, con la macchina che invece è tra le migliori, crei i presupposti per non ottenere il miglior risultato.

Un pilota che cerca di andare sempre oltre il limite non sarà mai un bravo collaudatore perché non aiuta a mettere a posto la macchina.

A Montecarlo, che, per me, è la pista più difficile per un pilota, devi capire, devi avvicinarti al limite, altrimenti rischi l'incidente. Quella del 1981, per me, è stata la gara capolavoro di Villeneuve: riuscire ad essere in prima fila e vincere ha significato tirare fuori da una macchina non a posto e non adatta a quella pista (anche per il motore turbo) qualche cosa di più. Quella per me era la caratteristica migliore di Villeneuve. Ma non andava oltre il limite, quello non lo può fare nessuno, il limite lo stabilisce il Padreterno o, se vogliamo, la fisica.

Quel podio di Imola

Jonathan Giacobazzi

Quando è morto Gilles avevo appena nove anni, però già da cinque frequentavo abitualmente il paddock di F1. Perciò l'ho conosciuto personalmente. Mi ricordo tante cose di Gilles, perché è stato il mio idolo da subito, il mio mito. Proprio l'altro giorno, riguardando alcune cose, ho trovato dei disegni che ho fatto a cinque o sei anni: rappresentavano una Ferrari con la scritta "Gilles". Sono disegni che raccontano proprio quello che avevo in testa.

La sponsorizzazione di Gilles da parte della Giacobazzi iniziò con una telefonata di Enzo Ferrari a mio padre: diceva che era arrivato un canadese a Maranello, che avrebbe preso il posto di Lauda, la sua tuta era bianca e, siccome noi vendevamo i nostri prodotti in America e anche in Canada, fu per Ferrari una scelta logica pensare di proporci una sponsorizzazione. Chiuse la telefonata dicendo "L'aspetto immediatamente a Maranello". Mio padre mise giù il telefono, partì da Nonantola e andò a Maranello. Incontrò Villeneuve e fecero il contratto seduta stante. Era un azzardo per noi anche se con il senno di poi possiamo dire alquanto fortunato. Però davanti a Ferrari non si sarebbe potuto discutere, era uno di famiglia, se così si può dire. Noi facevamo il vino per la Ferrari, per i regali personali di Enzo Ferrari: lui sceglieva le uve, sceglieva il prodotto e voleva assaggiarlo prima di destinarlo per gli omaggi di fine anno che faceva ai suoi amici.

Mio padre mi ha sempre descritto Gilles come una persona straordinaria. Con lui aveva un rapporto non so se da fratello a fratello o da padre a figlio. Aveva passato molto tempo libero insieme a lui sia sull'elicottero sia in macchina che in altre situazioni. Era sempre allibito dal fatto che Gilles andasse sempre e comunque al massimo.

Jonathan Giacobazzi è nato a Modena nel 1973, è diplomato in lingue straniere e laureato in Giurisprudenza. Da sempre appassionato di F1, soprattutto storica, è diventato negli anni un grande collezionista di caschi di piloti di Formula 1 e di tutto ciò che riguarda Gilles Villeneuve; pilota che ha portato la sponsorizzazione della sua famiglia dal suo primo GP con la Ferrari nel 1977 fino alla funesta data di Zolder 1982. Attualmente fa parte del CDA del Museo Casa Natale di Enzo Ferrari a Modena. Insieme ai fratelli e al padre, è alla guida della Donelli Vini, una delle più importanti case vinicole italiane. Fondata nel 1915, è attiva in una quarantina di Paesi in tutto il mondo, e produce numerose tipologie di vini tra i quali il Lambrusco è il principale.

Una volta, mio padre fu, tra virgolette, la salvezza di Gilles: era salito sul suo elicottero ed erano partiti da Montecarlo. Stavano seguendo il tracciato dell'autostrada quando sul cruscotto si accese una spia. Era il primo elicottero che Gilles aveva preso dall'Agusta (si trattava dell'ex elicottero di Walter Wolf). Aveva preso da pochissimo il brevetto e non aveva neanche letto il manuale di uso e manutenzione.

Quando si accese la spia mio padre si incuriosì vedendo che Gilles rimaneva tutto concentrato nel pilotaggio e pensò "Ma no, non sarà niente. Sarà come quando compri quelle Fiat in cui si accendono sempre delle spie che non vogliono dire niente". Alla fine però controllò il libretto: era la spia del carburante. Gilles non l'aveva minimamente considerata e poiché stavano seguendo l'autostrada, atterrarono in un autogrill, nella piazzola dell'autostrada, per fare rifornimento.

Gilles viveva tutte queste cose come fossero normali e mio padre gli chiedeva: "Gilles, se già rischi tanto in pista, perché devi rischiare anche fuori?" E lui non capiva, per lui era una cosa assolutamente normale, non è che gli desse delle risposte. Lo guardava con un faccia un po' allibita e diceva: "Quando tu fai il vino non dai il massimo sempre? E allora io dò sempre il massimo. E' normale". Era del tutto autentico in questo, è sempre stato molto diretto.

L'amicizia tradita

Abbiamo parlato di Pironi, di Imola e Zolder: a Imola c'ero anch'io ed ero presente anche quando si è fatto male Pironi in Germania.

Con Pironi, Gilles aveva un rapporto di vera amicizia; però era una amicizia a senso unico, perché, come ha ricordato Johanne recentemente, per Pironi non era la stessa cosa. Non aveva neanche invitato Gilles al suo matrimonio, mentre aveva chiamato come testimone di nozze Marco Piccinini.

Gilles, invece, nutriva un'amicizia cieca nei confronti di Pironi, ed era convinto che fosse assolutamente reciproca.

Pironi era stato sempre bastonato in pista, in prova e in gara, nel 1981. Il 1982 non era iniziato diversamente se non con un bruttissimo incidente di Pironi nelle prove invernali a Rio. Come ha confermato Nigel Roebuck, in occasione del trentesimo anniversario di Gilles, in quella circostanza Gilles raccomandò ai giornalisti nel paddock di essere delicati con lui, di

non massacrarlo dopo il brutto incidente, di allentare la pressione su di lui.

Nel curare la mostra del trentennale abbiamo voluto esporre una multa del 22 aprile 1982, un giovedì. Quel giorno ci fu un pranzo organizzato dalla mia famiglia a Imola. Quella multa per me è importante perché mi ricorda un episodio successo a quel pranzo.

Era stata invitata la stampa internazionale in occasione della presentazione del Gran Premio di Imola. C'era anche Pironi, che si tirò dietro un suo amico, un mago, un veggente, uno che leggeva le carte. Finito il pranzo, ci si trattenne con il mago, che ovviamente tirò fuori le carte e cominciò a predire un po' il futuro a tutti. Insomma, una cosa che sembrava nata così per scherzo, ma che lui prendeva seriamente. A un certo punto mio padre gli domandò: "Chi vince, domenica?". Il veggente girò un po' di carte e rispose "Per come possono andare le cose, vincerà Pironi".

Allora nessuno poteva credere che fosse una previsione azzeccata. E infatti la griglia di partenza ufficiale del Gran Premio diceva: prime le due Renault, terzo Villeneuve e quarto Pironi, però a 2 secondi dal compagno di squadra, un distacco che, su una pista come Imola, era una eternità.

I dati mostrano che Pironi andava molto più piano di Villeneuve ed è per questo che non appena ha avuto la possibilità di superarlo e, comunque, di guadagnare la vittoria su un circuito italiano davanti ai tifosi della Ferrari, non se l'è fatta scappare. E' vero che c'era un accordo per fare un po' di spettacolo. Ma chi era davanti avrebbe dovuto mantenere la posizione e arrivare primo al traguardo.

La verità è che se Villeneuve avesse spinto per tutta la gara gli avrebbe dato un giro. E' molto semplice: quando Pironi lo ha raggiunto hanno cominciato a fare un po' di show, o meglio, Villeneuve era convinto che fosse uno show. Se uno si va a rivedere quel Gran Premio e lo guarda attentamente, capisce dai sorpassi che hanno fatto che non poteva essere uno show, perché hanno rischiato più volte tutti e due di eliminarsi a vicenda; era diventata veramente una gara.

Le vetture avevano due conformazioni aerodinamiche diverse: si vede anche dalle foto che quella di Pironi aveva i baffi e Villeneuve no. C'è chi dice che Gilles avesse consumato più benzina andando a massacrare il turbo della Renault e perciò avrebbe dovuto comunque rallentare. Io questo non lo so, forse lo sanno quelli della Ferrari.

Però sta di fatto che la gara di Imola è stata veramente rubata a Villeneuve e lui non l'ha presa come competizione sportiva e basta. L'ha presa proprio sul piano personale, perché era una persona estremamente sincera, genuina.

Per lui l'amicizia contava; era una persona schietta. Con lo stesso Enzo Ferrari, lo dice anche Piero Ferrari, parlava in maniera molto aperta, senza infingi-

menti, come nessun altro pilota: se la macchina non andava glielo diceva in faccia. Non era una persona che coprisse la verità o cercasse giustificazioni. L'episodio di Imola secondo me lo ha fatto arrivare a Zolder profondamente turbato: e da questo turbamento è derivata la tragedia.

Sempre relativamente a Imola mi ricordo un altro episodio, mentre mi trovavo sul nostro camper nel paddock. All'epoca in F1 non c'erano i motorhome, anche per volere di Ecclestone. Il nostro camper era considerato una cosa un po' di lusso, fuori dall'ordinario. Non esistevano ancora le hospitality suites delle squadre. Gli stessi meccanici mangiavano sulla macchina, all'interno del box, o su tavolini improvvisati di legno.

Noi usavamo il camper per andare ai Gran Premi in giro per l'Europa in estate e anche come strumento di immagine e come luogo per l'ospitalità. Lo parcheggiavamo spesso a fianco di quello di Villeneuve e, quella volta ad Imola, lo avevamo sistemato dentro al paddock a fianco del camion della Ferrari.

Dopo la gara, ero con mio padre all'interno del camper quando entrò Villeneuve invece di essere sul podio. Mio padre gli disse: "Ma sul podio non ci vai?" Lui era visibilmente furioso e non rispose nemmeno. Entrò Johanne e gli disse: "Guarda, lo devi fare per i tifosi se non lo vuoi fare per la Ferrari".

Arrivarono altri, e alla fine si convinse ad andare sul podio. Ci andò, prese il piatto (la faccia che aveva si vede bene nelle fotografie), tornò giù, entrò di prepotenza nel nostro camper e lanciò materialmente il piatto addosso a mio padre dicendogli: "L'hai voluto, tienilo; il mio me l'hanno rubato".

Ecco come reagì Gilles dopo la gara: era estremamente arrabbiato e questa rabbia, dai racconti dei meccanici, dai racconti dei giornalisti e anche chi ha potuto parlare con lui, René Arnoux e Bruno Giacomelli, racconta di una persona che non vedeva l'ora che arrivasse Zolder per distruggere Pironi, perché per lui era stata veramente una questione di tradimento personale, proprio dal punto di vista dell'amicizia.

Dopo il Gran Premio, Gilles chiamò mio padre al telefono, e gli chiese: "Noi abbiamo un contratto per l'anno prossimo, lo mantieni con me anche se non sono più in Ferrari?".

Per me Villeneuve poteva anche aver organizzato qualcosa in proprio per andarsene dalla Ferrari, fare un team con la Williams o con la McLaren, non lo so. Comunque, secondo me, avrebbe corso ancora per la Ferrari e avrebbe vinto il Campionato del Mondo. Enzo Ferrari non l'avrebbe mai lasciato andare via, anche se, come successe per Lauda, cominciava a vincere Villeneuve e non più la Ferrari. Quando si parlava della Ferrari si parlava di Pironi, ma quando si parlava di Villeneuve si parlava di Gilles Villeneuve. E' tra le ipotesi possibili che se ne potesse andare, ma secondo

me Villeneuve alla fine sarebbe rimasto alla Ferrari. Franco Gozzi mi raccontò più volte che quando Gilles arrivò a Maranello dopo il fattaccio, era il 3 maggio e bisognava collaudare le macchine per andare a Zolder, andò da Ferrari ed ebbe due sorprese: la prima, trovare Pironi che stava già provando (era convinto che non fosse neanche a Maranello). L'altra fu che Ferrari gli disse: "Scusa Gilles: ma alla fine ha vinto la Ferrari, e questo è l'essenziale". Questo lo considero un tradimento totale, un voltafaccia anche da parte della squadra.

Pironi e la tuta da sponsorizzare

Ormai si era creato il gelo tra Villeneuve e tutto il resto della squadra e anche fra le squadre di meccanici dei due piloti.

Mi chiedono molto spesso: "Come mai tu sei sempre cattivo nei confronti di Pironi?"

Il perché non l'ho mai detto finora: ho un documento che non ho mai mostrato a nessuno.

Al Gran Premio di Monaco 1982 noi avevamo uno yacht nel porto con degli ospiti americani. Gilles era appena morto, e noi però non avevamo potuto evitare di andare, non si poteva fare diversamente. Pironi si presentò sullo yacht, diede un foglio a mio padre e disse: "Qua ci sono i miei spazi liberi sulla tuta, qua ci sono i prezzi, posso portarlo io il vostro nome". Mio padre rimase scioccato da questa proposta, dalla totale

mancanza di sensibilità di Pironi.

Quando la gente mi dice che anche Pironi è rimasto turbato dall'incidente, beh, secondo me sono balle, non ha avuto un minimo senso di pudore. Lui sapeva che eravamo senza pilota, era un pilota della Ferrari e dopo quanto era successo non esitò a proporsi per proseguire la sponsorizzazione Giacobazzi sulla tuta. Anzi disse: "Io ho anche il casco libero".

Quel foglio ce l'ho ancora, scritto di suo pugno. Non l'ho mai tirato fuori perché anche Pironi è morto e alla fine sembra sempre di girare il coltello nella piaga. Però diciamo che il 1982 per la Ferrari è stato un anno tragico, ma con un colpevole ben preciso, non è stato solo colpa della sfortuna.

Chi analizza l'incidente, vedrà che Mass era in mezzo alla strada e quando si è trovato dietro Gilles poteva star fermo anziché spostarsi a destra e a sinistra. Forse questa era la cosa più sensata da fare. Invece si è spostato e si è spostato proprio dalla parte da cui arrivava Villeneuve.

Gilles, mi diceva l'ingegner Forghieri, a quel giro doveva rientrare; non avrebbe mai potuto fare un tempo utile per battere Pironi in griglia. Ma lui viveva sul giro di qualifica, viveva sul singolo Gran Premio. Non c'era domani, non c'era campionato. In quel momento stava facendo esattamente quello che aveva sempre fatto. Altre volte gli era andata bene, quella volta l'ha pagata con la vita.

“Io gli volevo bene”

Enzo Ferrari, da “Piloti, che gente...”, Conti editore, 1985

“Quella di Villeneuve fu un’assunzione a sorpresa, che scatenò un plebiscito di critiche, forse giustificate in quel momento. Di Gilles avevo avuto informazioni da un amico che risiede in Canada, da Chris Amon e da Walter Wolf che si era valso di lui per alcune gare di CAN AM. Lo vidi poi in televisione, in corsa a Silverstone su una McLaren. La sua origine era curiosa: idolo delle motoslitte e vincitore del campionato Atlantic. Assunsi la decisione di ingaggiarlo, indotto dalla convinzione che con un’adeguata preparazione è possibile, se esistono predisposizioni e talenti naturali, “costruire” un pilota⁽¹⁾. Villeneuve, con il suo temperamento, conquistò subito le folle e ben presto diventò... Gilles! Sì, c’è chi lo ha definito “aviatore” e chi lo valutava svitato, ma con la sua generosità, con il suo

ardimento, con la capacità “distruttiva” che aveva nel pilotare le macchine macinando semiassi, cambi di velocità, freni, frizioni, ci insegnava cosa bisognava fare perché un pilota potesse difendersi in un momento imprevedibile, in uno stato di necessità. E’ stato campione di combattività e ha regalato, ha aggiunto tanta notorietà alla Ferrari. Io gli volevo bene”.

1. Può essere interessante riportare quanto a questo paragrafo aggiunse Enzo Ferrari nel suo libro “Ferrari 80” (edizione fuori commercio, 1980):

“Con le sue audacie nvolariane, se supererà talune ingenuità, diventerà un grande campione”.

Era “la sfida” fatta uomo

Gianni Cancellieri, articolo su Autosprint, 11-18 maggio 1982

“**D**atemi un’automobilina a pedali oppure un missile, datemi qualunque cosa che si muova - io la porterò al limite”. La filosofia di Gilles Villeneuve era tutta qui, in una battuta ai margini fra guasconeria e paradosso meccanico. Il “limite” - questo obiettivo dinamico e ambiguo, questo traguardo impercettibile ma reale, così difficile da raggiungere, così facile da oltrepassare. Gilles ne era addirittura affascinato: voleva vivere al limite e lo ha fatto sempre, in corsa e fuori. Sempre.

Forse proprio per questo Gilles era diventato con rapidità folgorante il pilota più acclamato e soprattutto più amato dalla gente fra quanti agiscono sui palcoscenici di questo sport, ove alle commedie ora brillanti ora anche noiose si alternano in scena vicende drammatiche o, ahimé, vere e proprie tragedie come quella di sabato scorso a Zolder.

La gente - e questa gente siamo tutti noi, cari amici - aveva capito che Gilles aveva qualcosa in più, qualcosa che ribolliva dentro e che doveva trovare per forza una via di espressione, in termini di pura velocità, di impegno agonistico disperato, di esaltante spettacolarità. Qualcosa di cui noi comuni mortali abbiamo tutto sommato una nozione assolutamente vaga e indistinta. Ma chi sa più cos’è e che sapore ha una sfida? Oggi tutta la vita di quasi tutti scorre su binari squalidamente rettilinei, tutto previsto, tutto scontato. Per taluni aspetti è giusto, intendiamoci, fuori di certe norme o di certe garanzie c’è il caos oppure la sopraffazione. Ma è anche innegabile che la pianificazione di milioni e milioni di esistenze ha messo al bando in misura allarmante una quantità di valori che a costo di rischiare l’anacronismo ci ostiniamo a considerare non trascurabili: cultura, intelligenza, generosità, immaginazione, impegno personale e via dicendo. Il coraggio, lungi dall’essere considerato una virtù, è visto da molti come una matrice dell’esibizionismo (tipico di “quei pazzi che corrono in macchina o in moto”) e, dunque, come una sorta di vizio. E quanto al verbo “sfidare”, chi sa più coniugarlo con un minimo di civiltà? Assisi-amo, certo, a quotidiane e sanguinose sfide alla leg-

ge, altre ne veniamo a conoscere di tanto in tanto, non meno basse ma occulte anziché palesi: no, il parametro non può essere questo. Eppure, la vita cosiddetta “normale” offre pochissimi altri esempi, oscillanti fra il tragico e il grottesco: da un lato la guerra, all’estremo opposto il telequiz. E’ fra questi due poli che lo sport cerca e quasi sempre trova la giusta collocazione delle sfide fra i suoi protagonisti. Gilles era “la sfida” fatta uomo. Sfidava tutto e tutti ma principalmente se stesso: l’angoscia primordiale della insufficienza delle proprie forze scatenava in questo piccolo grande uomo una capacità di reazione incommensurabile. A volte eccessiva, è stato detto e scritto ma - si sarebbe dovuto aggiungere ogni volta - sempre nel senso di “dare”, non certo dell’arraffare. Dare sempre e comunque il meglio di sé. Fino alla fine. Questa la lezione umana prima ancora che sportiva che Gilles ha lasciato a tutti. Non è un’eredità da poco.

La società affluente ha avviluppato la formula 1 entro un groviglio ormai inestricabile di interessi che si calcolano con l’unità di misura dei milioni di dollari. Di questa gigantesca “torta” Gilles aveva ben presto ottenuto la sua cospicua e più che meritata “fetta”. Si sarebbe potuto accontentare, addirittura ritirarsi e vivere a lungo nell’agiatezza con Johanne, Jack e Melanie, che adorava. Ma non sarebbe stato Gilles.

Oppure avrebbe dovuto rinnegare se stesso e nemmeno questo per lui era concepibile. Ha voluto battersi fino all’ultimo e se n’è andato con quel volo agghiacciante che non ci uscirà mai più dagli occhi. Così come il suo ricordo non potrà mai uscirci dal cuore.

Oggi lo piangiamo quasi come si piange un fratello perduto per sempre. Non ci conforta più di tanto pensare che il suo grande spirito inquieto ha trovato una pace che certo nessuna macchina, nessuna pista, nessuna vittoria gli avrebbe potuto dare.

E sappiamo con certezza che, prima o poi, altri campioni emergeranno e prenderanno il suo posto nella passione della gente.

Ma sappiamo con altrettanta certezza che le corse, dopo Gilles, non saranno più quelle di prima.

Joseph Gilles Henri Villeneuve

Saint-Jean-sur-Richelieu (Canada), 18 gennaio 1950

Zolder (Belgio), 8 maggio 1982

Gilles Villeneuve nasce a Saint-Jean-sur-Richelieu, nello stato del Québec (Canada francofono), il 18 gennaio 1950, da Séville Villeneuve, accordatore di pianoforti, e Georgette Coupal.

Nel 1966 termina la scuola secondaria, ottiene la patente di guida e possiede la sua prima automobile, una Skoda. L'anno dopo prende parte a gare regionali di motoslitte, sponsorizzato dalla Skiroule.

Nel 1970, il 17 ottobre, sposa Johanne Barthe, di origine statunitense e naturalizzata canadese. Il 9 aprile 1971, nasce il loro primogenito, Jacques, che porta lo stesso nome del fratello minore di Gilles (nato nel 1953).

Nello stesso anno, Gilles diventa campione del Québec di motoslitte. Nel 1972, vince 10 gare su 14 e si riconferma campione del Quebec. Anche nel 1973 si dimostra imbattibile sulle motoslitte e vince il Campionato canadese. E' l'anno delle sue prime due corse automobilistiche, in Formula Ford. Le vince entrambe ed è campione 1973 del Québec.

Nel 1974, vince nel Wisconsin (USA) le World Series di motoslitte (un vero e proprio campionato mondiale). Corre anche in Formula Atlantic, disputando cinque gare.

L'anno successivo, 1975, vince 32 delle 36 gare di motoslitte cui partecipa (con un modello dotato di sospensione indipendente che egli stesso ha progettato). Disputa anche tre gare di Formula Atlantic.

Il 1976 è l'anno della sua prima gara europea, il Gran Premio di Pau di Formula 2 (ritirato). Nel frattempo, ha conquistato i titoli statunitense e canadese di Formula Atlantic.

Conquista nel 1977 il suo secondo titolo automobilistico canadese vincendo altre quattro gare di Formula Atlantic, ed esordisce in F1 al Gran Premio di Gran

Bretagna a Silverstone, guidando una McLaren. E' l'anno della svolta: il 21 settembre, firma il contratto con la Ferrari e il 9 ottobre partecipa alla sua prima corsa in rosso, proprio il Gran Premio del Canada, a Mosport. Alla fine dell'anno decide di trasferirsi con tutta la famiglia (che intanto si è allargata: nel 1973 era nata la secondogenita Mélanie) in Francia, a Plascazier, nei dintorni di Cannes.

Il 1978 è l'anno della sua prima vittoria iridata: è a casa sua, al Gran Premio del Canada, a Montréal. Termina il campionato mondiale nono in classifica. Strepitosi i risultati del 1979: tre gran premi vinti (Sudafrica a Kyalami, USA Ovest a Long Beach, USA Est a Watkins Glen) sui 15 disputati, e termina secondo in classifica mondiale, dietro Jody Schekter. Molto meno brillante l'anno successivo, il 1980. Partecipa a tutti e 14 i gran premi, ma il miglior risultato sono i due quinti posti a Monaco e in Canada. In compenso, si impegna molto nello sviluppo della nuova Ferrari 126C con motore turbo.

Sono due le vittorie al Campionato del 1981, a Monaco e in Spagna. Nella classifica del mondiale è settimo. Arriviamo al 1982. Corre con la Ferrari i primi quattro gran premi del Campionato Mondiale, ottenendo un secondo posto al Gran Premio di San Marino, a Imola, il 25 aprile.

Sabato 8 maggio, negli ultimi minuti della seconda giornata di qualificazioni per il Gran Premio del Belgio a Zolder, esce di pista dopo una collisione con la March di Jochen Mass. Muore qualche ora dopo senza aver ripreso conoscenza.

Ha disputato 67 Gran Premi F1 dal 1977 al 1982, 66 dei quali con la Ferrari. Ha vinto 6 GP mondiali, ottenuto 2 pole, segnato 8 giri più veloci e accumulato 107 punti.

Jacques Joseph Charles Villeneuve

Saint-Jean-sur-Richelieu (Canada), 9 aprile 1971

Jacques Villeneuve (Saint-Jean-sur-Richelieu, 9 aprile 1971) ha undici anni alla morte del padre.

“In quel momento ho sentito che avrei dovuto gestire da solo la mia vita. Questo mi ha dato una grande determinazione, che mi ha fatto crescere e mi ha dato la forza di superare i tanti ostacoli di una carriera difficile”.

Nel 1995 vince la 500 Miglia di Indianapolis guidando la Reynard Cosworth del Team Green/Player's, che porta il mitico numero 27 di suo padre. E' alla sua seconda presenza a Indy dopo il secondo posto l'anno precedente. Entra in F1 nel 1996 con la Williams e ottiene 4 vittorie, 78 punti e 3 pole position. Nel 1997, a quindici anni dalla morte del padre, vince il Campionato del Mondo conquistando 7 vittorie, 10 pole position e 81 punti complessivi, scrollandosi definitivamente di dosso l'ombra del genitore.

Nel 1998 nella classifica finale Jacques si piazza al quinto posto assoluto, conquistando 21 punti complessivi. Ma l'anno seguente inizia a correre con l'esordiente BAR (ex Tyrrell), con cui rimarrà molti anni.

La prima stagione finisce senza punti e con più ritiri che arrivi al traguardo, una vera doccia scozzese per l'ex campione del mondo. Settimo posto in classifica mondiale e 17 punti totali è il risultato del 2000; e così nel 2001. Peggior la stagione successiva: solo quattro punti. Ma la stagione peggiore fu il 2003, anno che vede la chiusura del suo rapporto con la BAR. Nel 2004 corre gli ultimi tre gran premi con la Renault, mentre nel 2005 inizia la sua collaborazione con Sauber: 9 punti, miglior risultato il 4° posto ad Imola. Nel 2006 abbandona la F1, ma non le corse, tanto da arrivare secondo alla 24 ore di Le Mans e a vincere la 1000 km di Spa nel 2008.

Complessivamente in Formula 1 ha corso per quattro squadre (Williams 1996/1998, Bar 1999/2003, Renault 2004 e BMW Sauber 2005/2006), vinto 11 Gran Premi e un Campionato del Mondo, ottenuto 13 pole, accumulato 222 punti.

Oggi è commentatore per la telecronaca del campionato mondiale di F1 2013 per Sky Sport Italia e Canal Plus.

Musée Gilles Villeneuve

Nel 2013 si celebra il 25° anniversario della fondazione del Museo Gilles Villeneuve... e la leggenda è raccontata a Berthierville, in Canada.

Situato nella città natale del leggendario pilota di Formula 1, il museo permette ai visitatori di rivivere le gesta e le tappe che hanno portato Gilles Villeneuve da Berthierville a Maranello. L'esposizione riguarda la famiglia Villeneuve, da Gilles a Jacques, il fratello e il figlio; la collezione del museo comprende anche una decina di vetture da corsa dagli anni '70 al 2000.

Musée Gilles Villeneuve

960, Avenue Gilles-Villeneuve
Berthierville, Québec, Canada J0K 1A0

Aperto tutti i giorni dalle 9 alle 17

www.museegillesvilleneuve.com

LE MONOGRAFIE AISA

- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
Kees van Stokkum, Graham Gauld
Rocca di Vignola, 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà**
Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Adda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile**
cento anni di carrozzeria 1911-2011
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie**
per la storiografia dell'automobile
Giornata in onore di Andrea Curami
ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato**
(1933-1945)
Conferenza Aisa in collaborazione con
Università Commerciale Bocconi
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente**
ecclettico e innovativo
Settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CPAE
Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa
in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CMAE
Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
con il patrocinio del Comune
di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio**
pubblicitario dell'automobile
in Europa e Usa 1888-1970
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo**
1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,**
l'Alfa Romeo e il Portello
Conferenza Aisa-Cpae
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,**
debutto della Ferrari
Tavola rotonda Aisa-Cpae
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia**
dell'industria automobilistica italiana
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicosi, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965.**
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,**
40 anni tra attualità e storia
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica**
motociclistica in 120 anni
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:**
l'esperienza Pirelli nelle competizioni
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,**
il grande progettista della Moto Guzzi
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della**
Fiat. Progressi della motorizzazione e socie-
tà italiana.
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001

- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (aprile 2013)

Si ringraziano per la collaborazione:

Donatella Biffignandi, Lorenzo Boscarelli, Alberto Brancolini, Gianni Cancellieri, Aldo Zana.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it