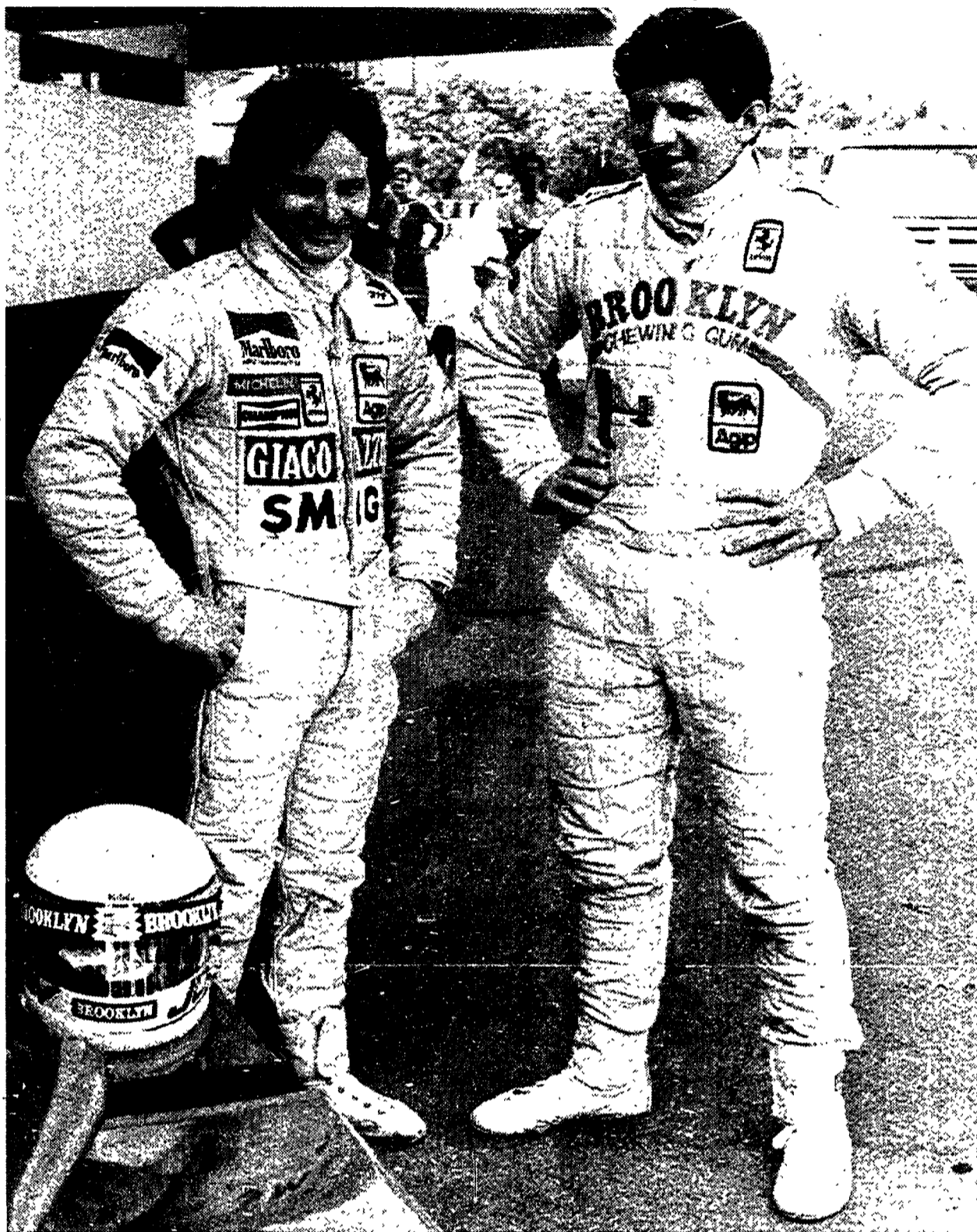


Il pilota sudafricano è stato l'ultimo a condurre la Ferrari al titolo mondiale. Accadde nel 1979. L'anno dopo, appagato, Jody si ritirò. E ripartì da zero

Campioni Dimenticati



■ Pamela la conoscevano tutti. Nel Grande Circo, dove le chiacchiere girano più veloci dei bolidi sulla pista e qualche volta anche più rumorose dei motori accesi nei box, erano in molti ad attribuirle quella rabbia lucida e folle, quella inquietante necessità di sregolatezze che spingeva il suo uomo oltre i limiti. Della macchina, che era alle prime corse e issava le insegne di un ricco canadese di origini austriache, con un nome che ne sottolineava programmaticamente il carattere solitario e aggressivo, Wolf, Lupo, e dell'incoscienza. Quasi fosse Pam a insediarsi in quel corpo stretto nell'abitacolo, sparato oltre i 300 orari. Lei, consigliere occulto, lei compagna spregiudicata, lei, infine, usurpatrice dei meriti del suo uomo e pilota, uno che era venuto dal nulla e aveva cominciato a vincere quando nessuno gli avrebbe concesso una sola chance. Così pensava il popolo dei box di quella ragazza alta e magra, apparentemente gracile, ma dall'indole autoritaria, affatto disposta ai tentennamenti e meno che mai alle concessioni. Un giunco con un'anima di tungsteno. Ma chissà se erano solo voci, congetture, cattiverie.

Chi ricorda Jody, il suo casco bianco e arancione, la tuta con gli stessi colori, anche quando giunse alla Ferrari per passare alla storia della Formula Uno come l'ultimo a vincere un titolo mondiale e l'unico a non aver mai indossato i colori rossi di Maranello, non può fare a meno di accostargli Pamela, la moglie. E di pensare che tra i due vi fu battaglia, aspra di sicuro, ma né franca né tantomeno cordiale, come sempre accade in questi casi, quando nella disputa subentrano esigenze opposte, l'una devoluta al nuovo, al difficilissimo gioco di cancellarsi per poi ricostruirsi, e l'altra fieramente aggrappata a quanto di buono esisteva nel vecchio. Tra i due vinse Jody. Cadere, cambiare, distruggersi e poi rinascere, e tornare ripetutamente a tessere e disfare quella tela che ne costituisce la trama vitale, fu per Scheckter più ancora che il logico attuarsi di uno stato d'animo mutevole e insoddisfatto, una necessità. Da uomo di frontiera, probabilmente. Come amano sentirsi gran parte dei sudafricani ricchi, quasi tutti emigranti, conquistatori, avventurieri, gente pratica e indurita, usurpatori di una terra che non era loro.

ma non posso accettarle. Mi dispiacerebbe moltissimo ammazarmi facendo qualcosa solo per soldi». Era il 15 luglio del 1980.

Salutò la F1 e la moglie
«Chiese un giorno di parlarimi, ha scritto Ferrari nel suo *Piloti, che gente...* «Mi raccontò della famiglia, del secondo figlio, degli interessi finanziari in Europa, del suo desiderio di sistemarsi per il futuro a Montecarlo rinunciando alle corse, da bravo, previdente uomo d'affari. Lo confortai nella sua decisione, ricordando il tumulto dei miei sentimenti di pilota quando, nel 1931, stava per nascere il mio Dino. Scheckter, presentatosi alla Ferrari come personaggio curiosamente difficile, mi ha lasciato il ricordo di un uomo dimostrarosi leale e di ottimi sentimenti. Quando lo vedo alla televisione, dove lo chiamano spesso, ascolto il suo commento e sento che la sua passione sportiva è tutt'altro che spenta».

Non fu una previsione azzeccata. Scheckter rimase pochissimo nell'ambiente. I piloti lo vollero a capo del loro sindacato, lui accettò. E furono mesi di decisioni difficili. Nel 1981 fu Jody a indire il primo sciopero della categoria, alla vigilia del Gran Premio del Belgio. In palio, allora come oggi, c'era la sicurezza dei piloti, le macchine avevano già assunto una forma molto simile a quelle attuali e le prestazioni non erano poi così distanti. Su Scheckter e sul suo operato c'era l'unanimità, ma questa manteneva il collante necessario solo fino alla vigilia del gran giorno. In 24 ore, Jody si ritrovò da solo, improvvisamente accusato di essere «troppo politico», di voler condurre la categoria allo sbandio. Jody capì e salutò, rimpianto solo dal drappello dei piloti francesi che gli erano rimasti amici fino all'ultimo, Pironi, Jabouille, Laffite, Prost... Quel giorno, Scheckter cambiò di nuovo scenario, trasformò daccapo la sua vita. Troncò di netto con il Circo, con la televisione (la Cbs), con il sindacato piloti, con il fruscante codazzo delle amicizie più o meno interessate che fino ad allora si erano mantenute nel suo entourage, aspettan-

qualche modo a un camion. Era, infatti, una «six wheeler», la prima e ultima mai costruita per il circuito. Sei ruote da sparare oltre i 300 orari. Scheckter la portò al successo in una gara memorabile, ad Anderstorp, in Svezia. Vinse davanti a Depailler, suo compagno di squadra e alla fine della stagione fu terzo nella lista mondiale, bissando il risultato del suo primo anno alla Tyrrell. Ma Jody aveva già i bagagli pronti. Destinazione Wolf, un'autentica incognita, una vettura nuova creata da un giovane ingegnere alle prime armi (Postlethwhite) per una scuderia appena formata. Era un rischio, ma Jody era fatto così. E con la Wolf appena svezata vinse tre Gran Premi e fu secondo nel mondiale. Era pronto per la Ferrari, cui approdò due anni dopo. Contratto biennale, promesse, sincere, di vincere finalmente il suo primo titolo. Compagno di scuderia, un ragazzino veloce, sin troppo, che a Jody ricordava se stesso agli inizi, Gilles Villeneuve, e che Ferrari mostrava di amare in modo particolare, quasi come un figlio. Sentimenti che Jody non suscitò mai al Commendatore, né mai tentò di favorire. Però, era lui la prima guida, come da contratto. Vinse in Belgio, conquistò pole position e vittoria a Montecarlo, governò le altre corse senza commettere errori, giunse all'appuntamento di Monza con un primato da difendere, ma giocò d'attacco, convinto che una vittoria in quel circuito coronata dal titolo sarebbe stata il massimo per un pilota Ferrari. E vinse. La sua rossa sfrecciò davanti alla bandierina a scacchi tra la gente in piedi. Dietro, a non più di venti metri, arrivò Villeneuve.

L'anno dopo cambiò tutto. La macchina perse competitività, Jody la voglia di correre. Subì, addirittura, l'onta di una esclusione nelle qualifiche, incapace di portare la Ferrari tra le prime diciotto. «Non c'era niente da fare», disse, «era lei che non andava, non io». Tentò, anche, di ricorrere ai vecchi trucchi e durante le prove assalì letteralmente la vettura di Watson che gli si era parata davanti tirandolo, e la colpì con le gomme, più per sfogarsi che per ottenere dei veri vantaggi. Niente. Fu un anno maledetto. Ma soprattutto, era Jody a non essere più lui. Ferrari non fu contento, glielo fece capire. Alla festa per il titolo dell'anno prima, Jody venne premiato per ultimo, e scoprì che il cavallino donatogli aveva una zampa rotta. Non la prese male, ma capì che il Commendatore di lui sapeva tutto, e che quella zampa rotta simbolizzava la sua personale frattura con il mondo delle corse. Ferrari lo aveva capito più di quanto non fosse riuscito a lui stesso.

La scoperta degli States

Oggi Jody vive ad Atlanta, viaggia in Mercedes 500, ha una moglie che si chiama Claire, conosciuta a Montecarlo quando fu ricoverato per un'ernia in una clinica dove lei lavorava da assistente, ha una fabbrica a un'ora dalla città, in aperta campagna. «Firearms Training Systems». Sistemi di addestramento all'uso delle armi da fuoco. Una sua idea, rivelatasi più ricca di qualsiasi contratto in Formula uno. Ma per anni ha dovuto tirare la cinghia, vivere in un motel, mangiare hamburgeri al McDonald's di fronte. Aveva investito tutti i suoi risparmi, ma la fabbrichetta non decollava. Pistole a raggi laser, con uno schermo per bersaglio. Chi avrebbe pensato che prima l'Fbi, poi la Cia, poi le polizie di mezzo mondo si sarebbero rivolte a lui per acquistare quei giocattoli utili all'addestramento? Della Ferrari non parla volentieri, della Formula uno dice di non sentirne davvero la mancanza. L'ultima visita a Maranello risale al 1990, e fu sbrigativa, quasi formale. Nel suo ufficio c'è un solo libro sul mondo delle corse, ma Jody assicura che l'ha lasciato lì un tizio di passaggio. Però, per la nascita di suo figlio, un anno fa, si è fatto preparare una videocassetta con le sue gare e le sue vittorie. «Chi ero e che cosa ho fatto lo scoprirà da lì, se ne avrà voglia». Lui, non ne parla. Non è più quello del suo mondo. E la vita, in fondo, non è una soltanto.



Jody Scheckter è stato l'ultimo pilota a far felice la Ferrari. In alto con Gilles Villeneuve Olympia

Scheckter, due vite un uomo

DANIELE AZZOLINI

do che Jody si trasformasse in un nuovo potentato della Formula Uno. Salutò e sparì dalla scena.

L'addio e poi l'oblio
Un anno e mezzo dopo la conquista del titolo mondiale, l'ultimo della Ferrari, di Jody Scheckter non vera più traccia. Il Circo aveva nuovi campioni da onorare, nuovi addii da celebrare, quello di Lauda ad esempio, che fu il secondo della serie (e poi ci fu il terzo, dopo un nuovo titolo mondiale conquistato). Tutto poteva continuare senza di lui, e Jody, di questo, era il più felice di tutti. Lo ricordano solo i tifosi, ancora abbagliati dalla conclusione di quel Gran premio di Monza che consegnò il titolo a Scheckter e una nuova «rossa» alla storia. Accadde la domenica 9 novembre del 1979. Scheckter era alla sua prima stagione in Ferrari. «Lo osservavo con interesse e simpatia da due anni», scrisse il Drake, «convinto che la sua esuberanza l'a-

vrebbe portato, con l'adeguata assistenza tecnica di una squadra professionale, ai vertici mondiali. I suoi impegni con la nascente esperienza Wolf non gli consentirono subito il passaggio alla Ferrari, così soltanto nel 1979 ha potuto correre con noi, coronando quel successo al quale lo ritenevo predestinato e dimostrandosi non soltanto un combattente audace, ma anche un razionale calcolatore dei risultati intermedi. Qualità, questa, che nessuno gli avrebbe precedentemente attribuito». Era giunto a Maranello con la fama di scassamacchine inveterato, di abile preparatore, di «piede pesante» nei sorpassi spericolati, ma soprattutto nell'arte di «appoggiarsi» alle altre auto, di «gomitare» a suon di gomme per trovare in varchi millimetrici in cui passare. Aveva cominciato con la McLaren, nel 1972, come guida di supporto, un giovanotto da svezzare. Cinque Gran Premi in due stagioni. E incidenti a cate-

Il presente è una fabbrica d'armi

Sudafricano di origini lituane, Jody Scheckter è nato il 29 gennaio 1950 a East London. In Formula Uno dal 1972, con la McLaren ha totalizzato 110 Gran Premi e 10 vittorie: due in Svezia (1974 e 1976, con la Tyrrell), 2 a Monaco (1977 Wolf e 1979 Ferrari), una in Sudafrica (1975, Tyrrell), in Canada (1977, Wolf) e una nel Gran Premio d'Italia a Monza, nel 1979, con la Ferrari. Campione del mondo nel 1979, Jody Scheckter è l'ultimo pilota che abbia regalato il titolo iridato alla Ferrari. Nel suo otto anni di attività in Formula Uno ha ottenuto 53 piazzamenti (dieci con la Ferrari), 3 pole position (una con la Ferrari) e sei giri più veloci (uno con la Ferrari). Esordì nel circo della F1 giovanissimo, a 22 anni, ma fece anticamera fino al 1974, quando passò alla scuderia di Ken Tyrrell, dove rimase per tre anni e dove portò alla vittoria la famosa «P34», la stravagante vettura a sei ruote (quattro anteriori). Divorziato dalla prima moglie, Scheckter si è risposato e ha un figlio. Oggi, dopo anni di duro lavoro, è un affermato uomo d'affari: si occupa a tempo pieno della sua fabbrica di armi per addestramento ad Atlanta. Ha mantenuto anche una casa a Montecarlo, dove è nata Claire, l'attuale moglie.

na, dovuti spesso alla sua irruenza. A Silverstone una sua manovra pazzesca fece fuori un colpo otto monoposto e costò a De Angelis una brutta ferita. In un altro Gran Premio agganciò Fittipaldi, ma forse non fu colpa sua... sta di fatto che il brasiliano non lo perdonò e quando arrivò alla McLaren non lo volle come secondo pilota. Scheckter passò alla Tyrrell, nel 1974. «Voglio essere il pilota più veloce di tutti», annunciò. Disputò quindici gare e ottenne due vittorie, le prime, in Svezia e in Gran Bretagna. Più tardi, quando arrivò in Ferrari, con il Commendatore usò parole del tutto differenti: «Voglio essere il pilota più intelligente del mondo», gli disse. Pamela, ovviamente, non gradì.

La vittoria a sei ruote

Nel maggio del '76, la terza e ultima stagione con la squadra di Ken Tyrrell, arrivò la rivoluzionaria «P34», un nome da revolver per una macchina che aveva la straordinaria particolarità di somigliare in