

# U: FOTO DI SPORT

## Gilles e René

# Il sorpasso

## Quel giorno a Digione l'uomo dominò la macchina

**Una foto perduta** La Formula Uno è cambiata, la macchina comanda, l'uomo spinge bottoni colorati. E uno come Villeneuve non nascerà più

MARCO BUCCIANTINI  
mbucciantini@unita.it

TRE GIRI, TRE MINUTI E MEZZO A DIGIONE. LA STRADA SEMBRAVA EVOCARE LA BORGOGNA, CHE LA OSPITAVA: DOLCI ONDULAZIONI IN MEZZO ALLA CAMPAGNA. DUE RAGAZZI CORSERO UNO ADDOSSO ALL'ALTRO, MESCOLANDO LE EMOZIONI E LE ILLUSIONI, MISURANDO IL CORAGGIO E L'INCOSCENZA, SENZA RISPARMIO, SENZA CALCOLO. Era il Gran Premio numero 321 nella storia della Formula Uno. Era il primo luglio e l'ordine d'arrivo offrì a quella data un posto nella storia: Jean Pierre Jabouille vinse spinto dal motore turbo della Renault e fu la prima volta per il propulsore sovralimentato, già più veloce degli altri, e mai affidabile.

Digione, 1° luglio del 1979: pochi ricordano il biondissimo vincitore, perfino lui è serio mentre sul podio lo gravano dalla poderosa corona d'alloro. Attorno a lui, due ragazzi si scambiano occhiate e sorridono per decenza perché vorrebbero allargarsi all'esaltazione. Non fu Jabouille né il suo meraviglioso motore che passarono alla storia: furono il secondo e il terzo, Gilles Villeneuve e René Arnoux. Furono i tre minuti e mezzo più belli di questo sport. La macchina e la tecnica (e gli ingegneri) quel giorno segnarono l'inizio del loro perdurante dominio in Formula Uno ma al cuore s'attaccò l'uomo, la sua anima bruciante, il suo schema impossibile che gli chiede di accettare poche soluzioni e la morte prima ancora della sconfitta. L'adrenalina poi rende tutto estremo e sublime: la velocità, il turbamento. La vita. Fu un testacoda: cominciava un'epoca e l'uomo lottò con tutte le sue forze, possibilità e fantasie per restare protagonista.

Le Renault partirono in prima fila, Villeneuve appena dietro e come succedeva spesso alla prima curva fu davanti a tutti. Fuggì fra le colline francesi e non fece economia di niente: le gomme si consumarono, e allora non si usava cambiarle in corsa perché il transito dai box era una perdita di tempo enorme - e Gilles non le cambiava nemmeno quando le bucava, come accadde a Zandvoort, nel Gran premio dei Paesi Bassi, due mesi dopo: un giro e mezzo su tre ruote perché non accettò di tornare ai box, appena la posteriore sinistra si afflosciò, mosso da chissà quali speranze o frustrazioni. Poteva ancora salvare il Gp (era in lotta con Alan Jones per la vittoria). Perse tutto, anche il Mondiale che andò a Jody Scheckter, suo compagno in Ferrari: quel giorno il sudaficano fu secondo, guadagnò 6 punti, Villeneuve 0, i punti di differenza a fine campionato furono 4, il conto è semplice ma sembrò disinteressare il canadese. La gara fu vinta da Jones ma la foto di Zandvoort 1979 sarà sempre Villeneuve che si fa un po' di chilometri su tre ruote.

È necessario aver paura, dubitare di sé e della fortuna. La paura è amica dei piloti («e dei pugili», insegnava Cus D'Amato, l'allenatore, manager, maestro che scoprì Floyd Patterson e Mike Tyson: insegnava proprio questo, ad aver paura, ad assecondare l'unico allarme che può arrivare dalla natura). Villeneuve non aveva paura: così è entrato nei sogni, corteggiando la morte senza vergogna. Si incontrarono l'8 maggio del 1982, un sabato. Stava percorrendo la curva Terlamenbocht di Zolder (Belgio). Mancavano otto minuti alla fine della seconda sessione di prove: ore 13.52, davanti alla Ferrari c'è la macchina più lenta del mazzo, la March di Jochen Mass, uno dei pochi amici di Villeneuve fra i colleghi. I due pensano la cosa opposta che li porta allo stesso gesto: si muovono verso destra. Villeneuve scarta per sorpassare, Mass si sposta per concedere pista in traiettoria ideale. Non c'è decelerazione, né frenata: le auto si toccano, la Ferrari decolla,

carambola, sbatte, si solleva di nuovo, quando s'acquieta è una poltiglia di lamiera, non c'è più niente, nemmeno il pilota: Villeneuve è volato via, è una macchia bianca al limite dello schermo, per chi ricorda: resta attaccato al sedile, senza casco, senz'anima. Atterra sulla recinzione, cento metri distante dallo scontro, la base della nuca sbatte in un paletto di recinzione ma è impossibile decidere la causa della morte, se non rintracciarla nella natura stessa del pilota, di quel pilota in particolare.

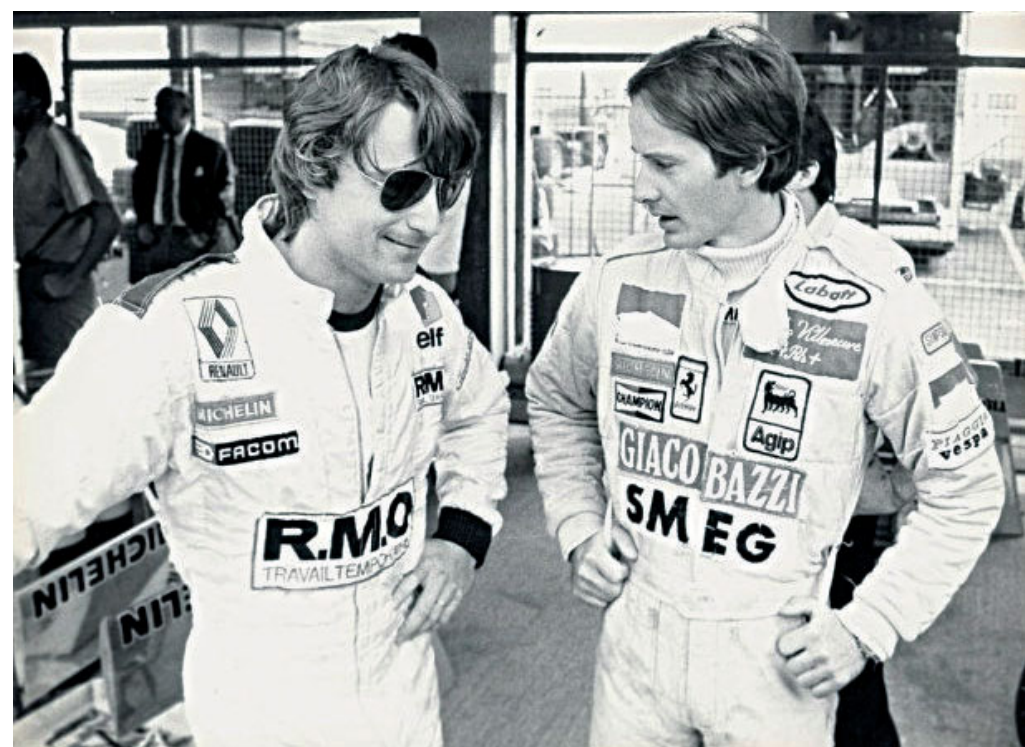
A Digione Gilles aveva dunque consumato le gomme quando arrivò Jabouille, il pilota francese, con il motore turbo francese, le gomme francesi (le Michelin, allora in uso a pochi), e la Renault che gli inglesi sbeffeggiavano: sembra una teiera gialla, secondo loro. Sorpassò. Poi arrivò anche Arnoux, un pilota simpatico, solare tanto quanto Villeneuve tendeva al sospetto, alla solitudine. In rettilineo non c'è confronto, la staccata è comoda, Arnoux è secondo. Mancano due giri e le posizioni sembrano nette. Nella giornata del motore turbo, Villeneuve e la Ferrari possono metterci la faccia, nell'ultimo posto del podio. Sì, va bene, questo è il pensiero comune, questo è l'istinto di conservazione. Ma non soggiorna nel cuore di Gilles. Penultimo giro, rettilineo, la Ferrari è un'ombra negli scarichi della teiera gialla. L'attacco all'interno, le gomme fumano e lasciano il segno nero sull'asfalto, Villeneuve è davanti. Comincia l'ultimo giro, ultimo rettilineo, passa Arnoux, no, l'altro resiste all'esterno perché sa governare il sovrasterzo come nessun altro. Il posteriore spinge via, verso il prato, l'anteriore -



La frenata e il sorpasso di Villeneuve, in rettilineo

più razionale - aspira al naturale recupero della strada. Nel mezzo, Gilles che maltratta il volante per combattere uno scontro di forze apparentemente insolubile: spesso, nella manovra, inclina la testa quasi cercasse di recuperare l'assetto dapprima con il suo corpo. Vanno avanti così per un chilometro, appaiati, le vetture si toccano (la Renault terminerà la corsa con la fiancata ammaccata), si attraggono e si rispettano, Arnoux mette fuori pista due ruote per tornare davanti, Villeneuve torna sotto, chiude un po' troppo la traiettoria, l'impatto allarga la sua curva, è dietro, perde metri ma non l'idea che alligna nella sua adolescente voglia di tutto: la staccata dopo si butta all'interno, controsterza, la Ferrari resta in pista, è finita.

Sembra che dopo ogni pericolo Gilles avesse l'abitudine di tamburellarsi il cuore, con i polpastrelli, delicatamente, ripetutamente: un modo per sapere se c'era ancora. Dalla sua Ferrari affiorava l'impressione di rovente amore, Villeneuve piegava la rigidità dei materiali, addolciva il rombo del motore. Abiterà per sempre un posto al riparo dal logorio tempo, nell'inventario della memoria. «Sapevo cosa avrebbe fatto, quali rischi avrebbe preso, quali centimetri avrebbe sbranato e quali mi avrebbe concesso: e lui lo sapeva di me», confessò René quando scese dalla Ferrari 312 T4, quella dell'avversario di quel giorno, e portata a spasso come omaggio all'amico canadese, il giorno dell'inaugurazione del Museo a lui dedicato.



René Arnoux e Gilles Villeneuve

Come a figurare l'ordine delle cose, nelle macchine degli anni settanta il pilota sedeva più avanti (per questo ci lasciava spesso le gambe). L'uomo comandava, possedeva il volante, che serviva solo a sterzare. La mano destra era stressata dal cambio, un pomello appeso a una stecca lunga e magra, per ottimizzare lo spazio. I piedi ballavano e pestavano tre pedali: le cose da fare durante un Gran premio erano molte. Senna - che guidò

vetture simili per poi incontrare l'elettronica - una domenica finì una corsa con i crampi al braccio destro, costretto ad afferrare il cambio per mantenere la "quarta" l'unica marcia che era rimasta a disposizione dopo un guasto meccanico: vinse così il suo primo Gp del Brasile, urlando e piangendo all'arrivo di dolore e di gioia.

L'uomo, poco alla volta, è indietreggiato. Ha salvato le gambe e la pelle (per fortuna oggi si