

## TUTTI A CASA

Nessun riferimento a slogan politici, o al film di Comencini, è soltanto la frase che in tanti momenti mi è rimbombata in testa durante tutto il weekend, per diversi motivi.



### **Varano - prima prova del campionato italiano moto storiche 2014.**

La decisione di difendere il titolo faticosamente conquistato l'anno precedente è ormai presa, per un periodo avevo pensato di ridurre l'impegno e fare solo qualche gara, ma poi avevo dato la mia parola: si rifà tutto il campionato! La cosa aveva colto un po' alla sprovvista anche Paolo che aveva così rinunciato a non so quante notti di sonno per preparare una moto il più competitiva possibile. Dopo il recente test di Magione sapevamo che con il motore di scorta non si poteva vincere, così Paolo aveva gettato anima e corpo nello step evolutivo successivo: passare dai 466cc ai 492cc. Era all'80% del lavoro quando ha dovuto desistere, alcune lavorazioni necessarie per fare posto ai nuovi pistoni non si potevano fare in tempi così stretti e allora ancora altre nottate per revisionare completamente il motore dello scorso anno. Alle tre di notte del venerdì mattina il motore si accendeva, forse da solo...

**Venerdì mattina**, cominciamo a scaricare il furgone e quando tocca alle cassettiere arancio della Beta Paolo mi ammonisce: "guarda che pesano". E io: "vai, vai". Nemmeno il tempo di dirlo ed ero piegato da un colpo della strega mai provato in vita mia. Non riuscivo a distendermi nemmeno da sdraiato. In pochi minuti io, Paolo e il famoso pilota argentino Oracio Garcia, vecchia gloria della 80cc nei campionati sudamericani, avevamo realizzato che la cosa era più seria di quanto credessimo. Nonostante la confortante presenza di un pilota vero nel nostro team, ero moralmente distrutto, non ci volevo credere, mi sentivo in colpa e per quanto gli altri cercassero di sdrammatizzare, percepivo la loro delusione. **TUTTI A CASA?** Non volevo mollare, così, dopo svariate consultazioni telefoniche con amici-parenti-medici, mi sono fatto accompagnare da Oracio in cerca di una farmacia. La ricetta magica era un classico, "voltaren, muscoril, cortisone" e la prima nota positiva di tutto il weekend veniva dall'infermeria del circuito, non solo si sono prestati a farmi le iniezioni di voltaren e muscoril, ma mi hanno incoraggiato a non mollare, insomma mi hanno fatto bene. Dell'effetto, però, nessuna traccia, su consiglio medico avevamo deciso di aspettare a fare anche il cortisone. Così all'arrivo in albergo, sempre a quattro zampe, è stato il turno di Paolo che come infermiere si è dimostrato bravissimo. Dopo circa mezz'ora riuscivo finalmente ad addrizzare la schiena, sebbene a fatica e solo da steso.



**Sabato mattina**, mi alzo dal letto e incredibilmente riesco a stare in piedi, comincio a pensare che non tutto è perduto, ma mentre mi immagino di fare una gradita sorpresa ai ragazzi presentandomi in piedi per la colazione, la frenatina in discesa dell'ascensore mi riporta coi piedi per terra. E anche col culo! Una scossa alla schiena mi aveva fatto letteralmente cadere, se non resistevo neanche a una cosa così lieve, come avrei potuto resistere alle sollecitazioni della moto? **TUTTI A CASA** pensai, ma non prima di ripetere il trattamento: in fondo ricamminavo, qualcosa mi aveva fatto. Così dopo un po' eravamo nei paddock ad aspettare non so cosa, se di ricaricare e ripartire, se di vedere almeno le prove degli altri, se un miracolo. Ma

invece del miracolo ci arriva un furgone in retromarcia sulla macchina parcheggiata (che poi é dei miei). Nooo, ma non era stata già abbastanza la sfiga? Ok, solo un piccolo danno, però i segnali cominciano ad essere troppi: **TUTTI A CASA**, dai, giusto una prova nel piazzale per vedere se, al limite, potessi essere in grado di guidare. Certo che in sella stavo quasi più comodo che in piedi, ricordai di Nuvolari che si era fatto ingessare curvo per correre e pensai: vuoi che non riesco a fare 2-3 giri sotto al 120% del tempo della pole per qualificarmi e rimandare la scelta a domani? Così é iniziato il vero weekend di gara, in fretta e furia iscrizione, operazioni preliminari, verifiche, trasponder. Mi aiutano a mettere la tuta e via, a (quasi) tutto gas! Il motore è in rodaggio e al venerdì non abbiamo girato, mi aggrappo esclusivamente alla speranza che non si rompa e dopo appena tre giri comincio a spingere. La schiena fa un po' male e uso fin troppo le braccia per non sollecitarla, fattostà che nella "s" veloce mi si piega un semimanubrio... No, non sono così forzuto, questa tirata d'orecchie caro Carlo te la meriti tutta, la prossima volta che rimetterai le mani sulla disperata vedi di starci con la testa, i bulloni che tocchi li devi stringere, non accostare, ché qui a farci male siamo bravissimi anche da soli! Rientro ai box per sistemare il manubrio e riesco a finire il turno. 1:28,5 due secondi emmezzo peggio dell'anno scorso, ma per come si era messa non mi sembra male.

**Sabato pomeriggio**, è attesa la pioggia, ma non arriva, io sono combattuto fra il lasciare perdere e andarmi a stendere, visto che tanto sono qualificato, oppure cercare di migliorare il tempo. Opto per la seconda ipotesi e aiutato da una posteriore nuova e da un tentativo di rapportatura diversa, mi ributto in pista per il secondo turno di prove ufficiali. 1:25.7, terzo, tre decimi meglio dell'anno scorso, ma più che del tempo sono contento del sorriso di Paolo quando me lo comunica! É tornato il buonumore nel gruppo e mancano tante ore alla gara, ormai la mia condizione fisica può solo migliorare. E anche la "Disperata" sta migliorando, i rapporti più corti mi fanno uscire meglio in tre curve, ma nella "s" veloce e in quella prima del traguardo devo salire di marcia in anticipo, prima di impostare, altrimenti il piede sotto al cambio non c'entra più!



Prima o poi dovrò decidermi a invertire la leva, come fanno quasi tutti nelle corse, ma non mi sembra la giornata più adatta per fare tentativi! L'assetto era buono da subito, la carburazione no, ma Paolo l'ha migliorata tantissimo: abbassando di mezza tacca gli spilli ha ripulito i medi regimi in cui prima era troppo grassa e con le viti dell'aria ha re-ingrassato le piccole aperture del gas. Ora la disperata si potrebbe usare anche per andare a fare la spesa, tanto è fluida l'erogazione. C'è solo un dato che non ci torna, Bianchi ha fatto un tempo stratosferico, sotto all'1:22. L'anno scorso a Modena girava appena sei decimi più forte di me e in rettilineo, per quanto andasse un pelino di più, riuscivo quasi a tenergli la scia. Qui sembra girare col doppio dei cavalli di tutti gli altri, un tarlo comincia a corrodere le nostre idee e forse solo un reclamo ce le potrà chiarire.

**Domenica**, ora piove per davvero, un weekend così tormentato non poteva concludersi con un bel sole primaverile? Per me, però, forse é meglio così, sul bagnato la guida é più soft, le sollecitazioni sono molto più blande. Ci sono delle novità nei raggruppamenti, ci ritroviamo delle moto, una Seeley e una Ducati, che, non essendo in numero sufficiente a costituire una classe, verranno accorpate nella nostra. Una di queste vincerà, ma i punti, se ho ben capito, le verranno attribuiti in una classifica diversa dalla nostra, io la gara la devo fare sui miei avversari di sempre. Parto male, ma l'acqua per terra i primi giri é tanta e mi trovo bene. Recupero in fretta, passo Mezzone e Tardelli che in partenza mi avevano fregato. Da 14 in griglia al quinto passaggio sono sesto assoluto e sono fra i più veloci in pista. La pista però comincia ad asciugarsi e Tardelli



rinviene forte. C'è una sola traccia asciutta dove mettere le ruote e la linea è spesso diversa da quella che faccio io. Tardelli mi ripassa gasatissimo, in quel momento è terzo di classe e mi fa cenno di andargli dietro. "Si va a riprendere il primo" mi fa capire a gesti! Ma lui se ne va e io non ce la faccio a seguirlo, anzi mi ripassa anche Mezzone. Allora tento di rimanere almeno attaccato a lui, magari per provarci alla fine e mi sembra di potercela fare, ma c'è una moto lenta in pista, forse un doppiato. Lui lo passa agevolmente, ma quando lo sto per fare io gli esplose il motore. Nel fumo non si capisce più niente, alzo la mano, preoccupato per l'olio, vedo che dietro fanno lo stesso. Bandiera rossa e **TUTTI A CASA**

penso, e invece no! Bandiera nera allo sfortunato pilota che rientra ai box e noi ancora a sudarci il traguardo che ormai dista pochi giri, ma con la paura di confondere le tracce di umido con quelle d'olio. Quando un motore esplose in quel modo bisognerebbe fermare la corsa e non aspettare che caschi qualcuno, ma per fortuna va tutto bene e la gara finisce così. Al parco chiuso scopro di aver guadagnato una posizione, ma ne sono dispiaciuto: è quella di Tardelli, è un amico e stava facendo un garone. Gli si è rotta la catena a tre giri dalla fine, quando il podio non glielo toglieva più nessuno. Io sono quarto, per la prima volta sono giù dal podio, ma per come si era messa sono soddisfatto, di più proprio non riuscivo ad andare.

**TUTTI A CASA?** Non ancora: in tanti eravamo rimasti stupiti delle prestazioni di Bianchi in prova, così, prima ancora della gara avevamo deciso di fare un reclamo collettivo per verificare che fosse regolare. Il reclamo doveva essere fatto da un solo pilota, così, pur dividendo la spesa con altri tre, mi sono esposto io. Fare reclamo non è bello, ma correre con l'idea che qualcuno ti prenda in giro è molto peggio, era un dubbio che in molti volevamo toglierci subito, piuttosto che piagnucolare per tutto il campionato. Così abbiamo spiegato a Bianchi che non era una cosa contro di lui, ma per lo sport e che se fosse stato regolare gli avremmo fatto i complimenti per come avevano preparato la moto e per come la guidava. Così è stato, tutto regolare e Giorgio Bianchi per fortuna l'ha presa bene, anzi ci mostrava con l'indice il polso destro ruotato a manetta come dire "il segreto è tutto qui"! Quest'anno c'è un avversario veramente tosto, sarà durissima, ma ci proveremo!

Se a livello personale fra piloti il clima è restato sereno, l'atteggiamento dei federali era invece al limite del tragicomico: quando abbiamo esposto reclamo, dovevamo indicare un solo oggetto e abbiamo deciso per quello che ritenevamo più determinante, la cilindrata, poi verificata a 519cc, quindi nel limite del 5% in più previsto dal regolamento. Però avevamo fatto verbalmente notare ai federali che c'erano altre piccole cose che non andavano nel regolamento, andando a risolvere un problema che lo scorso anno era stato già affrontato e risolto. Nella prima edizione e pubblicazione del regolamento anno 2013 c'era scritto "Forma, geometria e percorso del/i tubo/i di scarico dovranno rispettare il modello originale", come



dire che le Honda 500 four, che da sempre corrono con il 4 in 1, avrebbero dovuto correre con il 4 in 4. Alla fiera di Arezzo del 2013 sollevammo il problema con Pascucci, che di primo acchito ci rispose che l'articolo era da interpretare. Ma Salvatore è una persona ragionevole e un mese dopo usciva una opportuna errata corrige, gli scarichi non dovevano rispettare il modello originale, ma il registro storico. La cosa non ci toccava direttamente in quanto il 400 con cui corriamo ha il 4 in 1 di serie, ma la soluzione ci sembrava giusta. Quando quest'anno è stato rivisto il regolamento, da quale versione saranno ripartiti secondo voi? Da quella corretta? Ovviamente no, da quella sbagliata! E quando gli abbiamo fatto notare la cosa non volevano farci nemmeno più parlare! Volevano che uscissimo in blocco da quel posto, non erano particolarmente propensi a voler ascoltare! Probabilmente non gli interessava nemmeno, io tentavo solo di fargli capire che non avrei mai voluto vedere un mio avversario escluso per una cavolata simile, che a livello prestazionale incide poco o niente, ma che pretendevamo più serietà da parte loro. Anche perché se si lascia ai piloti e al loro portafoglio la guerra dei reclami si finisce per litigare, se la federazione fosse un po' più seria e attenta quando scrive i regolamenti e li fa rispettare ci guadagnerebbero tutti. Tutti? Forse tutti no, i soldi dei reclami vanno nelle tasche di qualcuno, ma non è questo il punto. Il punto è che per tagliare la testa al toro ci è stato risposto che il 25 aprile, ossia il venerdì prima della gara, era uscita una delibera che di fatto derogava qualunque articolo del regolamento. Me l'hanno fatta leggere, c'era scritto che le moto dovevano essere conformi in tutto e per tutto al registro storico e se erano passate così allora erano regolari, a prescindere dal regolamento. Peccato che i regolamenti cambiano ogni anno e che i registri storici sono stati fatti anche con regolamenti diversi. Gli ho fatto solo notare che era un po' tardi per pubblicare una cosa del genere, ma ho pensato che tutto sommato fosse meglio così, meglio tardi che mai, bisogna vincere in pista, non sulla carta.

**TUTTI A CASA?** Sì ora sì! E la mia schiena ci tiene ad aggiungere un "finalmente"!

Mentre sto scrivendo queste righe la tv sta passando il bellissimo documentario su Senna e una sua dichiarazione cattura la mia attenzione. Gli chiedono qual è l'avversario con cui ha provato più gusto nel combattere e tutti si aspettano il nome di Prost. Invece no, gli occhi di Senna si chiudono a ricordare un'epoca felice, quella dei kart. "Guida allo stato puro" dice lui, "senza politica, senza soldi". Lui, il re della formula 1, ha nel cuore un mondo diverso da quello che vive all'apice del suo successo.

Do un'occhiata al sito della federazione e scopro che la delibera che mi avevano fatto leggere non c'è, non è mai stata pubblicata. Penso che senza l'opportuna evidenza un testo regolamentare sia solo carta straccia, mi avevano fatto vedere un file off-line facendomi credere che fosse stato pubblicato, ma non mi arrabbio nemmeno più, ormai ho nella testa le parole di Senna e sono sereno, neppure troppo orgoglioso per aver stretto i denti in un momento di difficoltà, quella forza me l'hanno data gli altri Paolo, Oracio, Samuele e Marta! Grazie ragazzi, la prossima volta gli daremo più gas!

*tommyfast*