

Isola di Man

moto e turismo

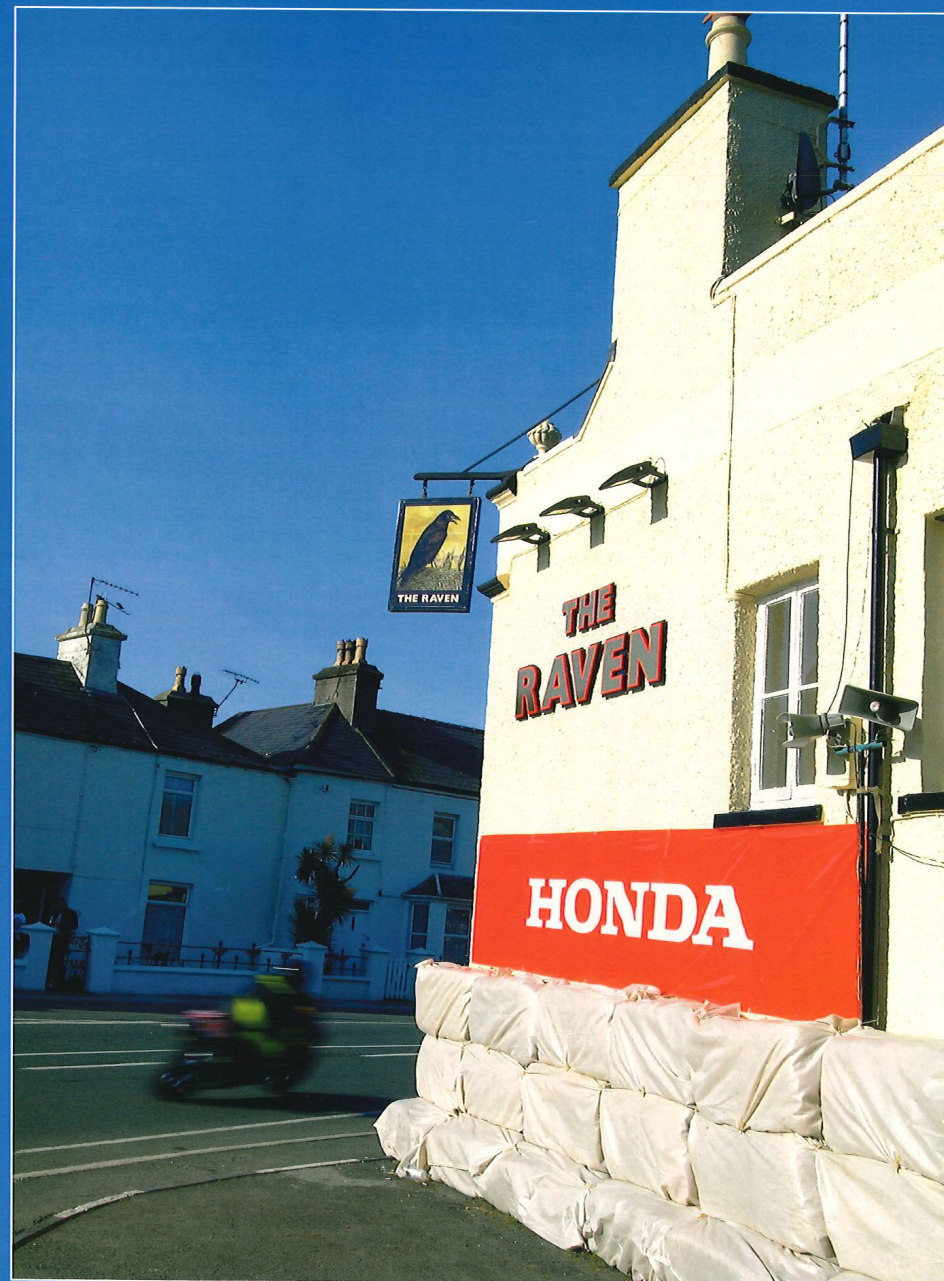
Dietro le quinte

Tutti pensano al TT come alla gara di pazzi, di piloti con una leggera punta di follia che sfrecciano rischiando la vita. E la passione per questo sport? La sensazione di dipendenza che questo genere di manifestazioni suscitano in chi vi partecipa? Ho avuto la fortuna di girare un po' dietro il palcoscenico di questo fantastico evento: ecco le mie impressioni

testo e foto di Giovanni La Monica



Tourist Trophy



Isola di Man

PREMETTO CHE ho partecipato, come spettatore, tre volte al TT, ma quest'anno, dopo aver parlato con l'amico Giulio, esperto di gare non ufficiali extra FIM, abbiamo avuto l'idea che mi ha permesso di vivere un'esperienza particolare, nonostante fossimo alla 99ima edizione (forse sottotono rispetto alle precedenti). Probabilmente il top, come affluenza e coinvolgimento, ci sarà in occasione del centenario, l'anno prossimo. Lo spunto era quello di realizzare un servizio che approfondisse determinati aspetti della competizione: i piloti più caratteristici, i privati che corrono per pura passione e le star di un mondo "parallelo" che orbita intorno alla gara. Cercare di capire perché e con che spirito si partecipa a una gara così pericolosa; e poi conoscere quei personaggi che gravitano intorno alla competizione ma non ne sono i protagonisti, quindi i marshall, gli addetti alla sicurezza, i vigili del fuoco.

Non so se per un colpo di fortuna, ma le cose si mettono subito bene alla partenza da Heysham: è prevista per le tre di notte e mancano ancora un paio d'ore al check

in. Il naturale punto di ritrovo è l'unico pub al di fuori del porto. Motociclisti dappertutto, birre, fish and chips, le solite cose insomma. Socializzare in queste situazioni è cosa naturale. Uno dei tavoli di fianco al nostro è occupato da tre persone. Sono in borghese, ma la loro carica e il livello etilico fa ben sperare, nonostante siano senza moto.

Nel corso della serata Paul e Jan si presentano, e quest'ultimo inizia a raccontare una serie di barzellette sconde chiedendo scusa alle ragazze, ma neanche chi parla un po' d'inglese riesce a comprenderle. Dopo qualche pinta mi trovo in piedi al banco con Paul; gli dico che sono al mio terzo TT e lui si lascia sfuggire che questa è la sua 30ima edizione! Lo osservo, non sembra così vecchio ma gli credo. Sono tutti marshall, anche Jan, che adesso non si regge in piedi, ma che il giorno dopo vedrò sfrecciare sul passaggio pedonale di Bray Hill per sollecitare spettatori curiosi che si attardano sulla passerella. Mi confida che non ha saltato un'edizione e che suo nipote, il ragazzo che li segue, è alla sua prima esperienza.

Mi giro e me lo immagino fra 30 anni nella stessa situazione dello zio. Beviamo insieme l'ultima birra e ci diamo appuntamento nei prossimi giorni sul circuito.

L'arrivo nell'Isola è sempre lo stesso. Bisogna sistemarsi, occupare l'alloggio e pianificare le successive giornate, che come sempre saranno intensissime. Le prove si tengono in tarda mattinata e ne approfitto per ritirare il pass e portare un paio di amici in uno dei punti sicuramente più impressionanti del tracciato, soprattutto per chi è alla prima esperienza: Bray Hill. Il risultato è, come nelle precedenti edizioni, sconvolgente. I primi passaggi servono per metabolizzare che qualcosa e qualcuno di tremendamente veloce transita a circa un metro da semafori, marciapiedi e spettatori. Appena ci si rende conto dell'ovvio, cioè che questi individui sono dotati di una certa vena di follia, comincia lo sbigottimento. Ne approfitto anche per scambiare due chiacchiere con Paul, ora sobrio, che controlla il punto vicino il semaforo.

Nonostante siano tutti volontari, la professionalità di questi individui è davvero apprezzabile: Paul mi consiglia il punto

Per il pubblico del TT le gare sono quasi solo un pretesto per dare libero sfogo ad una passione che si esprime nella moto, ma che sicuramente è più che altro uno stile di vita a 360 gradi.



migliore per poter scattare foto e addirittura mi scorta nei punti prestabiliti. Alla fine ci salutiamo, promettendo di vederci in serata per una birra.

La ricerca continua, ma dura il tempo di mettere un paio di marce della mia KTM, prima di fermarmi lungo una serie di villette in puro stile anglosassone, a pochi passi dall'ingresso dei box, da cui sporgono carene e vari pezzi di motori e ciclistica.

Dicono che i piloti dei sidecar siano tra i più puri di questa manifestazione, animati da una passione feroce. Parcheggio immediatamente per chiedere al primo uomo in tuta se è possibile scattare qualche foto: "of course". Mi armo di reflex ed entro. Nella penombra, tre persone lavorano sulla carcassa della numero 51: Bert, belga, Marwin, scozzese, Hans, tedesco. L'uomo che mi ha accolto all'entrata invece è Dick e viene dall'Inghilterra. Un vero team da Comunità Europea!

Approfittano della mia intrusione per fare un break a suon di sandwich con caffè, che vengono adagiati sulle superfici piane del mezzo. Bert, che fra l'altro in gara si piazza a fianco di Dick, il pilota, mi confida che è alla sua terza partecipazione consecutiva. Tutto ha avuto inizio rispondendo a un annuncio su Internet, e da allora non riesce più a pensare a un maggio che non sia su quest'isola. Il side partecipa alla formula 2, quelli di 600 cm³. Mi mostrano le escursioni degli ammortizzatori e come renderli più rigidi per sopportare gli avallamenti del circuito. Il garage è di un amico di Dick, che ogni anno li ospita gratuitamente per tutto il periodo della manifestazione.

Ma non è finita qui, il viale sembra una diramazione esterna dei box ufficiali: qualche decina di metri per entrare nel garage che ospita il side numero 32 della coppia inglese Alan Langton e Stuart Graham. In officina c'è solo il cugino di Stuart, David, che dà una mano a pilota e passeggero nella messa a punto del mezzo. Nel frattempo arriva l'equipaggio e il mezzo viene rapidamente coperto dalla carena per l'immane foto ricordo.

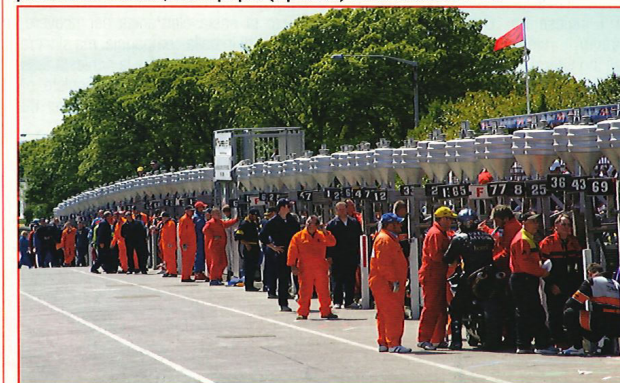
Anche loro hanno iniziato in annate differenti la loro esperienza alla manifestazione, ma da allora non hanno saltato una sola edizione! Non c'è che dire, questo TT è una specie di virus, cui è difficile scappare o sottrarsi una volta contratto.

Da lì i box sono a un tiro di schioppo, ma entrando non è che le cose cambino

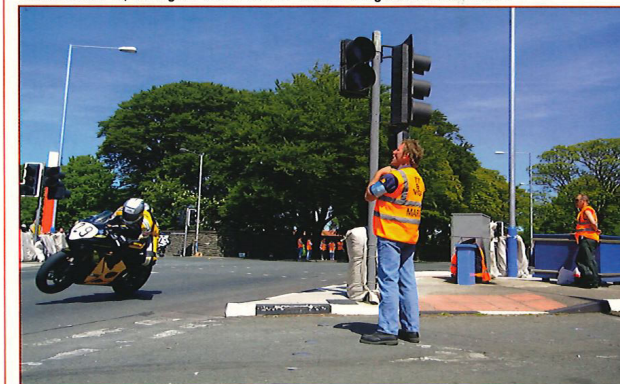
Tourist Trophy



Ovviamente nel periodo delle gare le strade dell'Isola di Man vengono chiuse al pubblico e presidiate dai marshall, vera e propria (e preziosa) anima nascosta del TT.



Le meticolose verifiche tecniche prima della partenza sono da sempre un vanto e una tradizione del TT, e vengono svolte da una schiera di rigidissimi commissari.



Esperitissimi e preparati, i marshall assistono impassibili alle evoluzioni e alle spericolatezze dei piloti in gara: notare le "relative" protezioni sui pali della luce e dei semafori...

Isola di Man

di tanto. Siamo davvero lontani dalle atmosfere delle altre gare internazionali, quelle "ufficiali". Qui è molto facile vedere il favorito Martin Finnegan, o altri piloti in lotta per diverse vittorie nelle varie classi, che dopo la gara TT Super Stock si intrattiene con un gruppo di tifosi sorseggiando una birra!

Ma il mio intento è cercare nelle retrovie, e la caccia continua. C'è di tutto credetemi. Famiglie di piloti al completo che invitano i curiosi a sgranocchiare sandwich, evitando bambini che giocano tra pezzi meccanici e telai, rotolando sui prati. Piloti seduti in circolo che, in attesa delle prove, sorseggiano birre e posano per le foto dei fan. Questo è il TT, benvenuti.

È vagando nelle retrovie, tra piccoli furgoni, che conosco Bred Dunlop, meccanico, fratello e accompagnatore di William, newcomer nella classe Junior Supersport TT. È inglese, ha 16 anni contro i 18 del fratello, viene dalla parte est dell'Inghilterra, vicino Norwich, e il principale sponsor del team (sono in due è il padre, titolare di una rivendita di macchine usate. Chiacchieriamo del più e del

meno mentre mette a punto gli ultimi particolari prima delle prove: il fratello è allungato sul prato insieme alla ragazza, a godersi la compagnia e il bel sole dell'isola, cercando la concentrazione che gli permetta di compiere quello che è poi il desiderio di tutte le matricole alla loro prima esperienza: terminare la gara.

Non mi resta che entrare nelle aree riservate al personale gara, dove i mezzi vengono controllati dai giudici per le verifiche. Qui addirittura ci sono le immancabili ragazze, abbastanza carine aggiungerei (a confermare che partecipano anche i team ufficiali), che allietano con la loro presenza un ambiente prettamente maschile, dove il simpatico Ulrich, marshall tedesco con una pluri decennale esperienza alla manifestazione, si presterà con piacere a un gioco fotografico con due delle bellezze che passeggiano per i box. Alla fine mi lascerà l'indirizzo di posta elettronica per ricevere i suoi scatti in bella compagnia, ma sinceramente avrei preferito che la richiesta fosse pervenuta dalle altre due protagoniste, più carine, piacenti (e senza i baffi) del mio rubicondo amico!

INFORMAZIONI

Innanzitutto il centenario della manifestazione, il prossimo anno (dal 28 maggio all'8 giugno), impone una pianificazione particolare e attenta. In condizioni normali i primi di gennaio rappresentano il termine ultimo per partire con la sicurezza di avere un biglietto per il traghetto, senza la spada di Damocle della waiting list. Il sito per il 2007 è già operativo all'indirizzo www.2007tt.com, e consiglieri di fare già una visitina, nel caso siate interessati.

Per quanto riguarda la logistica sull'isola, dovendo accompagnare un gruppo di otto amici ho preferito contattare l'agenzia "Macedonia Adventures", in viale VIII marzo 6/8 a Terni, che opera nel settore ormai da diversi anni.

Ecco i riferimenti: tel. 0744277197, fax 0744277384, www.macedonia-tour.com, e-mail macedonia@macedonia-tour.com. Si sono occupati delle prenotazioni per il traghetto dall'Inghilterra all'isola di Man e hanno trovato una comoda sistemazione in mezza pensione a Port Eryn.

Tourist Trophy

LA MOTO

Poco più di cinque settimane, più di 13.000 km percorsi, nessun inconveniente di rilievo, una percorrenza media di circa 16-19 km/l, nessun rabbocco d'olio. Finalmente il mercato delle enduro bicilindriche si anima!

La KTM, con la sua Adventure bicilindrica (particolarissima nelle sue forme spigolose, leggera, maneggevole, potente), si è buttata da un paio di anni nel settore delle maxi enduro, con un modello completamente inedito, derivato direttamente dalle competizioni. Il progetto è giovane, e anche il motore è oltremodo affidabile.

La moto è uno spasso, si preme lo starter e si entra nel parco giochi: accelerazioni fulminee, inserimenti rapidissimi, un assetto che sopporta anche le strade più sconnesse, qualsiasi pensiero viene recepito subito dal mezzo, che permette di mantenere ritmi sostenuti nonostante la ruota di 21" e coperture non proprio stradali, che probabilmente rappresentano il suo vero tallone d'Achille. Davvero un gran bel mezzo. E mi piace anche.



ISLE OF MAN: ROAD RACING CAPITAL OF THE WORLD											
LEADERBOARD											
CLASS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
125cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
250cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
350cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
500cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
600cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
750cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1000cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11



Nelle immagini di queste pagine scene di varia umanità rubate nel paddock e in giro per l'Isola di Man. Nella pagina accanto è evidente l'atmosfera ruspante e genuina che si respira al TT, specie considerando il mondo dei sidecar, mezzi ormai ignorati e invece molto interessanti, sia tecnicamente che per lo spettacolo che regalano in pista. In questa pagina le foto mostrano che le scene che animano i giorni del Tourist Trophy sono simili a quelle che si trovano in qualsiasi altra gara (ragazze comprese, e allora essere un marshall acquisisce un significato particolare...), ma si manifestano in forme che ormai il grande pubblico ha dimenticato: tabelloni aggiornati a mano, taniche per il rifornimento che sembrano residui bellici, gazebo che da noi non si vedono più nemmeno nei turni in pista per amatori, e infine i famigerati muretti, incontrati (senza troppo piacere) dalla Suzuki a sinistra...