

Elogio alla pazzia

Cap 7: dal libro Tourist Trophy - la corsa proibita

Quasi un prologo No, non mi tornavano i conti. La faccenda si faceva strana. Fin troppo.

Stufo di pensare, presi in mano il telefono e composi il numero dell'OMSK, la federazione motociclistica tedesca. Dopo trenta secondi di pulsante gracchiare, partirono i primi due squilli. Prima del terzo, magia della solerzia teutonica, qualcuno rispose. Mi presentai e chiesi gentilmente di sapere alcuni dati relativi ad un pilota tedesco. «Dica pure il nome» ? fu la replica in un tono addirittura più cortese della mia domanda. «Hans-Otto Butenuth» ? buttai là con convinta nonchalance. L'atmosfera scese sotto zero.«Cosa? No, mi dispiace. Non possiamo divulgare dati personali dei tesserati. Poi herr Butenuth è un uomo molto riservato e ci tiene alla sua privacy. Mi spiace non posso fare niente per lei». Clic. La conversazione era chiusa e il caso continuava ad essere aperto. Il mistero di un pilota che in quasi quarantacinque anni di carriera aveva fatto la sua comparsa nelle gare più importanti e famose del mondo, dalla prima edizione della 200 Miglia di Imola al giro iridato del Continental Circus, dalle maratone endurance sino al Gp di Macao. Era in pista ai tempi della Mondial e della Moto Morini, di Tarquinio Provini e di chissà quanti altri. Era lì anche nel bel mezzo delle sfide leggendarie tra Agostini e Hailwood, a manetta nel profondo della notte di Le Mans, sugli agghiacciati saliscendi del Nürburgring e sulle colline ridenti della 200 Miglia di Imola, al confine tra Emilia e Romagna, carezzando le rive del Santerno assieme a Smart e Spaggiari. E poi contro Kenny Roberts, Virginio Ferrari, Randy Mamola. Era lì nel giorno del leggendario ritorno al Tourist Trophy di Mike Hailwood e ci sarebbe tornato in seguito e pure in futuro. Condannato a succhiare rettilinee come un vampiro che per bucare le epoche ha bisogno di succhiare colli. Usando un pizzico d'immaginazione, davanti a me scorreva la vicenda incredibile di un uomo che sembrava aver smesso di lottare con gli avversari per alzare la posta in palio e lanciare ancor più in alto la sua sfida. Contro il tempo, probabilmente. Quasi mezzo secolo di corse, un curriculum pazzesco con qualche vittoria e tanti bei piazzamenti, sempre meno fitti, per la verità. E nelle ultime stagioni emergeva una caratteristica inquietante: il suo nome compariva puntualmente tra i partecipanti alle gare motociclistiche più pericolose del mondo: Macao, appunto, lo stradale di Billown e il Tourist Trophy. Poi, solo il Tourist Trophy. Come se la gara dell'Isola di Man fosse il risultato di una selezione rigorosa e accuratissima, durata una vita intera. Quanti anni può avere uno così? E perché continua? Per quale motivo, poi, la sua immagine formato foto tessera nelle guide ufficiali del TT è palesemente menzognera, visto che ritrae un signore sulla quarantina coi capelli a spazzola e lo sguardo spiritato e quasi cattivo? Di più. Perché alla voce «età» l'austero e informatissimo annuario si limita evasivamente a un surrettizio «Over 50»? Queste domande mi affascinavano sempre più, perché sapevo che non potevano lasciar spazio a risposte banali.

Sapevo anche che Hans-Otto abitava a Dortmund e che aveva un'officina. Questo l'annuario non aveva il pudore di negarlo. Così, tramite il servizio di ricerca automatica dei numeri internazionali, un bel pomeriggio di primavera il telefono di Hans-Otto si mise a squillare. Sollevato il ricevitore, il mio uomo non si mostrò dispiaciuto né, in fondo, troppo riservato. «Un giornalista italiano? Ma che sorpresa! Vuole sapere tutto di me? Ma certo, ci mancherebbe altro. Non per telefono, comunque. Se lei è un amante del Tourist Trophy, vorrà dire che ci incontreremo lì a inizio estate. E se avrà un po' di tempo le racconterò tutto. Mi stia bene. Ah, dimenticavo, la mia età gliela posso dire: ho 60 anni, sono nato il 1. aprile 1936. Grazie della chiamata e ci vediamo tra qualche mese al paddock del TT». E come no? Mi aveva fregato bene bene, l'amico Fritz. Gentile, disponibile, evasivo e sfuggente in trenta secondi di conversazione. Così accettai la sfida giocando un po' sporco. Chiesi aiuto a collega che parlava tedesco e feci chiamare di nuovo l'OMSK. Lo feci spacciare per un organizzatore di una gara stradale dell'Est Europeo che stava raccogliendo domande d'iscrizione e che aveva bisogno di completare i dati personali di un pilota, visto che la grafia del documento in suo possesso non era ben leggibile. L'impiegato, oltre che cortese, stavolta cantò. «Hans-Otto Butenuth è nato il 1. aprile 1930. No, non 1936, ho detto 1930, probabilmente la grafia poco chiara l'ha confusa. Prego, è stato un piacere aiutarla. E in bocca al lupo per la sua gara».

Quasi un epilogo A volte i mesi corrono in fretta, sono certe domeniche pomeriggio che non passano mai. Ricordo bene la mia attesa dell'ora giusta, la mia ricerca della piazzola giusta, nel paddock del Tourist Trophy, il mio tentativo di trovare la parola giusta per iniziare la conversazione, sì, la conversazione giusta, con l'uomo che finalmente avevo davanti. Hans-Otto Butenuth. Alto meno della media, con un ciuffo sorprendentemente biondo-castano, l'espressione gentile e un po' stupita condita da due occhietti lampeggianti. Non più spiritati ma ancora decisi. Un po' tozzo di tronco ma dalle gambe fine, un uomo dalla tipica camminata dei caparbi che hanno subito gravi fratture agli arti inferiori ma non lo vogliono dare a intendere a chi li vede per la prima volta. L'intervista? Manco a parlarne. Tutto inutile. Come si può intervistare un fiume in piena? Uno che ti si apre perché è abbastanza intelligente da capire che le sue parole per te valgono come un premio? Uno che dopo essersi presentato comincia a parlare dicendo: «Sono qui perché non voglio e non riesco a farne a meno. Se non corro all'Isola di Man mi ammalo. Non saprei vivere. Lo so, non sono un nome che fa impazzire le folle, ma qui tutti mi conoscono. Non ho mai vinto una gara sul Mountain Circuit. Nel '74 ho colto un secondo posto in sella a una Bmw. Il percorso l'ho fatto in sella a moto di tutte le epoche. Norton Manx, Bmw Rs, Yamaha Ow31, Suzuki Rg1, Egli-Honda, Cbr 600, MuZ e tante altre. Loro cambiano, il tracciato resta sempre lo stesso. Ma, dico, hai visto che splendore? E la gente? E l'atmosfera da favola dove la metti? Quello del TT è un circuito velocissimo. Qui il segreto è andare a tutto gas ogni volta che vedi il cielo. Mai farlo quando l'angolo di piega non ti fa vedere l'azzurro dell'orizzonte. La strada è molto ondulata e bisogna riprendere la moto di continuo. Sì, nelle videocassette pare facile, ma molti piloti non ci riescono e crollano proprio dal punto di vista fisico e dopo si fanno male, molto male. La vera lezione di vita, l'imperativo quasi filosofico del TT è quello di non andare mai oltre le proprie possibilità. Osservate queste regole fondamentali il TT non è più pericoloso di tante altre gare. Ma è la più affascinante di tutte. Prendiamo la depressione di Bray Hill. Ci si arriva poco dopo il via in picchiata, quasi si stesse volando a bordo di un aereo Stukas. Una discesa immensa che nasconde nel fondo un secco curvone a destra preludio a un salto da 240 kmh. Un punto in cui è fondamentale vincere le proprie paure e andare per qualche attimo contro la ragione facendo violenza all'istinto di conservazione. Eh, nel '63, la prima volta che ho guidato qui una Norton Manx, mi sono lasciato ingannare da Bray Hill, già, ingannare, e sono caduto rovinosamente. Una botta agghiacciante. Gli organizzatori avevano addirittura annunciato, costernati, la morte del conduttore Butenuth a mia moglie, che seguiva la gara dalle tribune centrali. Ero invece all'ospedale con una gamba rotta e il fisico in pezzi. E nella stanza in cui mi avevano sistemato, il medico non si curava più di tanto del dolore che provavo. Mi passava a fianco e mi ripeteva imperterrito: "Chi accetta di partecipare a una corsa come questa deve poi essere anche in grado di sopportare il dolore". Dopo Bray Hill si giunge alla esse di Braddan Bridge, che molti vecchi piloti chiamano il Ponte di Auerbach. Questo perché nell'edizione '67 l'omonimo sidecarista sbagliò ad affrontare la doppia piega sinistra-destra tagliando la strada al campione del mondo Scheidegger che perse il controllo del suo tre ruote. E il suo passeggero fu protagonista di uno dei voli più incredibili nella storia delle corse, finendo in un torrente sottostante. Poi fino a Union Mills si va a tutto gas e ci si può un po' rilassare, se così si può dire... Ancora chilometri e chilometri di rettilineo prima di affrontare la curva dell'hotel di Ballacraigne. Una volta presi male le misure e fui costretto a fermarmi proprio davanti all'albergo, in piena gara. Uno spettatore si avvicinò invitandomi a bere una birra. Ovviamente non potei accettare. Oltre questa parte del tracciato comincia una sezione caratterizzata da un asfalto talmente ruvido che sotto la pioggia si può andare veloci tanto quanto sull'asciutto. E poi c'è Sarah's Cottage. Negli Anni '60 mi capitò di schiantarmi contro il cancello di legno di questo maledetto cottage. Mi rialzai subito, ma mi accorsi che le schegge della staccionata che avevo frantumato erano entrate nella mia bocca perforandomi il labbro superiore. Sanguinavo come un maiale. La signora Sarah, la padrona di casa, mi mise sul sofà prestandomi le prime cure con una solidarietà commovente. Lei era gentilissima e io continuavo a ripetere come un automa "sorry, sorry". In fondo le avevo distrutto tutte le sue aiuole... E quella volta nel centro abitato di Kirk Michael? Fui costretto al ritiro nelle prime fasi della corsa per noie tecniche, appena entrato in paese. Così per aspettare la fine della gara mi arrampicai sopra un muro. Per tutta la durata della corsa fui in compagnia di un tizio dalla faccia che mi ricordava inequivocabilmente qualcuno: quel volto dovevo averlo già visto da qualche parte. Ma tra la rabbia per il ritiro e il rumore delle moto non avevo tanta voglia di pensarci su. Fatto sta che quel tale mi scroccò tutte le sigarette che avevo. Guardava la gara e fumava, guardava e fumava, non si comportava né da inglese né da tedesco. Il dubbio me lo tolse al termine della corsa quando, andando via, finalmente il fumatore si presentò: quell'uomo era Steve McQueen. Tornando al TT, è buona regola per chi fuma portare sempre qualche sigaretta in corsa. Ci si può ritirare in qualunque parte del tracciato ed è bene tenersi sempre ben forniti avendo a portata di mano anche qualche sterlina. Tanti dicono che Bishop Court sia una brutta curva. Una volta ero in piena corsa e fui colto all'improvviso da un irrefrenabile stimolo fisiologico. Mi fu impossibile continuare e mi fermai per far pipì proprio davanti a quella piega insidiosa. Dimenticai, però, che in inglese Bishop Court significa cortile del vescovo. Senza saperlo, stavo pisciando davanti alla residenza ufficiale dell'alto prelato e per questo fui severamente redarguito. Così, sono uno dei pochi che quando sente nominare Bishop Court sorride e non prova inquietudine. In realtà problemi del genere capitano spesso ai piloti durante il TT, ma di solito si fa pipì in corsa senza scendere. Si sa, il tempo è prezioso. E così siamo già alle porte di Ramsey, a Schoolhouse Corner. È una brutta curva, in mezzo alla quale fa bella mostra di sé una fermata d'autobus. L'ampio spazio al bordo della piega serve ai bambini per aspettare il bus, ma anche a noi piloti per girare. E le strisce non hanno la funzione del passaggio zebrato, ma sono un punto di riferimento prezioso che ci permettono di frenare al momento giusto, non un attimo prima. Da Ramsey si sale su per la montagna. E da quelle parti quanto c'è nebbia non si vede a un palmo dal proprio naso. Ma la cosa non preoccupa più di tanto i piloti inglesi. Sulla costa dei monti le curve, una a destra e una a sinistra, si alternano con regolarità e loro hanno un segreto infallibile per andare velocissimi anche senza visibilità: ogni volta basta contare fino a quattro e poi voltare con decisione. Una volta di qua ? un, due, tre, quattro ? e l'altra di là; poi si ricomincia. E funziona. Finita la montagna c'è la discesa e si arriva a Signpost, curva lenta destrorsa. Qui negli Anni '70 mi spiacciai in prova contro un cartello stradale mentre ero in sella a una Ducati Pantah. Poco dopo la caduta, ritornato al paddock, vomitai copiosamente e mia moglie, poveretta, intervenne con decisione impedendomi di partecipare alla corsa. Come? Con il sistema più efficace: nascondendomi la moto. E fu un bene. In quelle condizioni mi sarei certamente rotto l'osso del collo. In effetti all'ospedale mi diagnosticarono una forte commozione cerebrale. Ma questa e tante altre disavventure non mi hanno impedito né mi impediranno di essere al via ancora una volta al TT. Il mio motto è sempre stato e resta: "più si invecchia, più si diventa folli". Ho finito, spero di non averti annoiato». Nei giorni successivi ho seguito con molta attenzione i passaggi di Butenuth durante due corse in alcuni dei punti più impegnativi. Non era velocissimo, ma straordinariamente composto e stilisticamente impeccabile. Trasmetteva sicurezza, virile prudenza, oserei dire. Nel punto più lento del percorso, a Governor's Bridge i suoi occhi erano fissi e gelidi, chissà, per un attimo cattivi. Guardavano l'asfalto quasi a volergli dire «No, non ho paura di te. Non farmi del male tanto per risparmiare un vecchio, ma solo perché ti conosco meglio degli altri». Se il suo cervello sembrava algido e concentrato, il volteggiare elegante del suo bacino nelle pieghe dava la sensazione di un gesto intimamente frivolo. Come un brivido di piacere. Il gusto di uno che fa la faccia cattiva, ma che nascostamente se la sta godendo da matti. Un paio di anni dopo ho saputo della sua morte e ci sono rimasto male. Tumore, mi hanno detto. Ha saputo credere fino

in fondo nell'unica vera grande passione della sua vita. Non aveva paura di morire, temeva solo che qualcuno, scoprendo la sua vera età, gli togliesse la licenza. Ha sempre considerato un imbecille chi gli suggeriva di smettere e a conti fatti ha avuto ragione lui. Come uomo, in fondo, è vissuto poco ma è vissuto bene. Ma come pilota è stato integro e longevo forse più di tutti gli altri. E fino all'ultimo ha saputo recitare la sua parte in modo sublime.