BRITISH STYLE

Correre i rally storici alla maniera degli Inglesi

Questo report si riferisce ad una esperienza rallistica tra le più entusiasmanti e risale all'anno 2014 quando con l'amico Pietro Turchi e la sua fida FIAT 125 S gr.1 del 1969 (nota come il "Ferro" - v. il racconto precedente) abbiamo preso parte per i colori del Team Bassano al Roger Albert Clark Rally, il rally su terra per auto storiche più importante che si corre in Gran Bretagna ed uno tra i più importanti ed ambìti al mondo, una delle poche gare rimaste sul pianeta ad interpretare ancora lo spirito dei rally dei gloriosi anni '70 (basti solo pensare al percorso segreto), quindi per molti aspetti profondamente diversa dalle gare alle quali siamo abituati oggi.

Ecco quindi un vademecum in 26 lettere per riassumere quella esperienza indimenticabile e per capire il modo di correre i rally storici alla maniera degli Inglesi.

***** ***** *****

A - <u>Avventura.</u> Per noi lo è stata davvero. Partire dall'Italia con macchina e carrello per il nord dell'Inghilterra, con una FIAT 125 S gruppo 1 del 1969, un meccanico, un po' di ricambi, ma soprattutto sapendo di dover affrontare una sfida di quasi 1000 km di cui 300 di prove speciali a percorso segreto su terra, di giorno, di notte, col fango e con la nebbia, ha avuto un sapore di avventura che è praticamente impossibile vivere nelle gare che corriamo qui da noi, dove si tende ad eliminare ogni incognita ed il fattore "imponderabile" è ridotto ai

minimi termini. E' stato come tornare alle origini dello sport dei rally, molto affascinante e al tempo stesso molto gratificante.



B - <u>Bandierine triangolari.</u> Dette anche "arrows" (frecce), sono di colore arancione fluorescente e sono una delle caratteristiche da sempre dei rally inglesi. Si trovano nelle prove speciali in corrispondenza dei bivi e servono ad indicare all'equipaggio come gira la strada: punta rivolta in basso = inversione; punta a 90° = bivio normale lento; punta in alto a 120° = bivio veloce; punta rivolta al cielo = bivio dritto o quasi. Sono numerate in ordine progressivo e riportate sul radar e quindi aiutano anche come riferimenti, inoltre sono doppie, cioè oltre che sul bivio sono messe nello stesso modo anche 100/150 metri prima e quindi fungono da preavviso su ciò che sta per arrivare. Un prezioso aiuto anche per fare delle belle staccatone!

C - <u>Controlli orari.</u> Un'altra storia rispetto a noi. Il settore non inizia con lo start della P.S. ma dallo STOP ed è lì che il cronometrista assegna il minuto su cui va calcolato il tempo per arrivare al C.O. successivo, quindi trasferimento e prova speciale sono due settori indipendenti. Tutto sommato non è un buon sistema perchè si presta a mescolare la carovana delle auto ed anche a creare dei buchi tra una vettura e l'altra, ma a loro piace così…

D - <u>Dunlop.</u> Nei rally su terra inglesi è "la gomma". Studiata specificatamente per quei fondi e soprattutto per il fango, garantisce ottime prestazioni, grip ed anche una buona durata. Ne abbiamo usate quattro ed a fine gara, complice anche la certo non esagerata cavalleria della nostra vettura, erano ancora in buone condizioni.

E - <u>Escort.</u> Intesa come Ford, ovviamente, non state a pensar male! Macchina diffusissima da quelle parti, in tutte le sue versioni ed a vari livelli di preparazione, fino a provocare come una sorta di imbarazzo negli appassionati locali, che quasi si scusavano per la monotonia del parco vetture, rivolgendoci calorosi complimenti per avergli portato in gara un rarissimo esemplare di auto storica italiana per loro pressochè sconosciuta.



F - <u>Ferro.</u> Il "Ferro", appunto, nomignolo con cui è ormai nota a tutti la nostra Fiat 125 S, che anche questa volta si è dimostrata all'altezza della situazione e che ha resistito alla grande agli strapazzi ed alle peripezie su un terreno non durissimo, ma comunque abbastanza impegnativo per una sana quarantacinquenne in ottima forma ma praticamente poco più che di serie.



G - <u>Guai.</u> Niente di grave, abbiamo avuto soltanto un problema al motorino di avviamento che ci ha appiedati la sera del sabato, prontamente risolto dall'assistenza. A questo proposito va detto che la formula di gara prevede la possibilità di rientro ogni giorno e che addirittura non esiste parco chiuso tra una tappa e l'altra (neanche a fine gara a dire il vero…), quindi c'è tempo per rimediare anche a problemi seri, avendone la possibilità e i mezzi. La loro filosofia, come ci hanno detto più volte, è *"siete venuti fin qui per divertirvi e noi vogliamo farvi correre…"* Sotto questo aspetto gli inglesi sono dei grandi!





H - <u>Harrington Park.</u> Chi non ricorda le "mickey mouse", le prove speciali corte ed insidiose che si correvano al RAC degli anni d'oro nelle stradine dei parchi? Nel parco di Harrington, alla periferia di Sunderland, ci hanno fatto vivere esattamente quell'emozione per ben sei volte, tanto che alla fine i prati del parco, dove tutti tagliavamo alla grande mettendo dovunque le ruote sull'erba, sembravano un campo di battaglia. Nei giorni del rally i Verdi e gli ecologisti locali di sicuro sono stati spediti in vacanza ai Caraibi a spese degli organizzatori!

J - <u>John Cooper.</u> Sembra incredibile, ma provate ad indovinare come si chiama il capo dei commissari tecnici del RAC 2014? John Cooper, appunto, ed ancora più incredibile è che al più importante rally storico inglese non era iscritta neanche una Mini!!!

K - <u>Kielder Forest.</u> La leggendaria foresta di Kielder, vicino al confine con la Scozia, tornava a far parte quest'anno del percorso dopo alcuni anni di assenza e bisogna dire che quelle prove speciali meritano davvero la fama che si sono costruite nel tempo: lunghe, veloci, impegnative, con un fondo sterrato da sogno, ci hanno regalato emozioni uniche anche pensando che da quelle parti spesso si decideva il RAC degli anni d'oro, con l'aggiunta per noi di una splendida quanto

rara giornata di sole che ci ha fatto apprezzare ancora di più la magia di quei luoghi.



I - <u>Internet.</u> Il sito della manifestazione (www.racrmc.org) è attivo 365 giorni all'anno e contiene un sacco di informazioni, poi a mano a mano che si avvicina la gara si arricchisce di contenuti, interviste ai protagonisti, foto, filmati ecc. Inoltre, dato che loro evidentemente non hanno le paturnie che abbiamo noi nella definizione di calendari e date, già il giorno dopo la fine del rally compare la data di svolgimento dell'edizione successiva, con tanto di conto alla rovescia cronometrico.

L - <u>Lente d'ingrandimento.</u> Gli inglesi lo chiamano "magnifier" ed è quello strumento, una sorta di lente d'ingrandimento luminosa, con il quale il navigatore in prova speciale si aiuta nella lettura della mappa. Non è certo comodo da tenere tra le mani come il quaderno delle note, ma dopo un po' ci si abitua.



M - <u>Mappa.</u> Le mappe, appunto, che sono fornite dall'organizzatore e sono gli unici documenti e l'unica fonte di informazione consentita dal regolamento agli equipaggi nei rally a percorso segreto come questo. Vengono prodotte da una ditta specializzata e vendute ai concorrenti, quindi non sono comprese nella tassa di iscrizione (a noi stranieri però le hanno date gratis, bontà loro…). Ci sono quelle generali per ogni tappa, quelle specifiche per l'itinerario dell'assistenza e quelle delle prove speciali, una per ogni prova in scala 1:25000. L'esperienza di andare in P.S. su strade completamente sconosciute interpretando la mappa con l'ausilio del "magnifier" è la vera essenza del "correre all'inglese", almeno dal punto di vista del copilota. Naturalmente dimentichiamoci le prestazioni cui siamo abituati andando con le note, da neofiti si riesce ad interpretare con discreta approssimazione un 20-25% del tracciato della prova e per il resto si va a vista, è rischioso cercare di dare al pilota informazioni che possono rivelarsi inesatte. All'inizio – se vogliamo – per il navigatore è anche un po' frustrante, perché ci si sente un po' inutili, poi strada facendo ci si accorge che anche quelle poche informazioni che si riescono a trasmettere al pilota servono a progredire ed il feeling migliora. E' chiaro comunque il motivo per cui alcuni grandi piloti non inglesi negli anni '70, Munari in primis, correvano il RAC servendosi di esperti copiloti locali, profondi conoscitori di ogni metro del percorso.

N - <u>Nebbia.</u> Ci ha tenuto compagnia per fortuna solo per due prove il venerdì sera, perché se alla difficoltà dell'andare quasi a vista, nel buio delle foreste, aggiungiamo anche un nebbione da tagliare con il coltello, l'andatura in P.S. risulta essere sotto ogni minimo standard di divertimento, a meno che non si voglia correre il rischio di fare malanni. Pur tuttavia dal punto di vista agonistico è stato in quelle due prove dove si sono viste le maggiori differenze di prestazioni tra gli equipaggi locali e quelli tra loro più bravi (e sicuramente anche profondi conoscitori delle strade) sono stati capaci di andare davvero forte.

O - <u>Organizzazione.</u> Di ottimo livello, ma attenzione: si bada al sodo, quindi sicurezza, allestimento delle prove, road book quasi perfetto, commissari dappertutto, ma nessuno spazio per frizzi, lazzi e cotillons, quindi niente cerimonie, fuochi d'artificio, politici, nani e ballerine, come purtroppo sempre più spesso si vede da noi. Utilissima invece la possibilità di avere, fin dal momento dell'iscrizione, una linea diretta via e-mail con la segreteria della manifestazione, che ci ha inviato in anticipo tutto il materiale di gara,

soprattutto le mappe, così da consentirci di predisporre i piani assistenza (le assistenze ovviamente sono libere) e la logistica.

P - <u>Prove speciali.</u> Bellissime. Le strade forestali inglesi su terra sono quanto di più divertente si possa trovare, veloci ma anche con tratti guidati, sede stradale larga il giusto, saliscendi collinosi che danno movimento all'azione, fondo compatto ma non scassamacchine, il tutto però a patto che non piova, altrimenti il fango la fa da padrone ed allora la musica cambia…



Q - <u>Quadernetto.</u> Quest'anno l'equipaggio composto da Matt Edwards e Paul Morris si è giocato la vittoria assoluta del rally a causa di un bloc-notes contenente appunti riguardanti le prove speciali e rinvenuto dai commissari sportivi nel corso di un'ispezione (con tanto di perquisizione personale dei piloti!) prima del via della P.S. 17, quando si trovava in testa. Il direttore di gara, pur riconoscendo che le informazioni contenute nel quadernetto non influivano più di tanto sulle prestazioni, si è visto costretto ad applicare il regolamento, senza se e senza ma, che prevede l'esclusione nel caso in cui l'equipaggio venga sorpreso in gara in possesso di materiale informativo non autorizzato dall'organizzatore. Dura lex sed lex!

R - <u>RAC Rally.</u> Ovvero Roger Albert Clark Rally (oggi) e non più Royal Automobil Club Rally (in passato). Geniale escamotage degli organizzatori che hanno mantenuto in vita il glorioso acronimo pur essendo cambiate le parole che compongono la denominazione della gara, oggi dedicata al più famoso campione

inglese degli anni ’70, già plurivincitore del Rally d’Inghilterra, scomparso nel 1998 all’età di soli 58 anni.

S - <u>Sunderland.</u> Quest’anno il RAC storico ha fatto base (partenza ed arrivo di ogni tappa) in questa cittadina costiera poco a sud di Newcastle. La vicinanza con il porto e l’aeroporto di quest’ultima agevola senza dubbio la partecipazione straniera (noi abbiamo traghettato direttamente da Amsterdam), che però ancora quest’anno non è stata molto numerosa, anche se gli organizzatori sperano per le prossime edizioni di incrementarla. Inoltre, essendo una località balneare, non mancano le strutture alberghiere a tutti i livelli.

T - <u>Trasferimenti.</u> Una difficoltà in più, e non solo per la guida a sinistra, che comunque costringe, specie in città, ad un supplemento di attenzione. Non facendo ricognizioni, il navigatore ha l’obbligo imperativo di non sbagliare mai strada, in zone del tutto sconosciute che vede per la prima volta, oltre a tutte le altre solite mansioni. Per fortuna, come ho già sottolineato, il road book è fatto molto bene e i tempi non sono tirati, il che aiuta.

U - <u>Unici.</u> Ne abbiamo avuto la conferma dagli organizzatori: finora, da quando è nato il RAC Rally storico (2004), siamo i primi e quindi gli unici italiani ad avervi preso parte. L’auspicio è che si possa essere stati i primi magari di una lunga serie.

V - <u>Verifiche pre-gara.</u> Accurate e scrupolose nei controlli dei dispositivi di sicurezza, caschi, tute, abbigliamento ecc., peraltro con grande cortesia ed in un bel padiglione coperto e riscaldato. Curiosità, lì si fanno prima le verifiche tecniche e poi le sportive. Attenzione alla prova fonometrica dello scarico: oltre i 100 decibel niente da fare, silenziare la marmitta e ripresentarsi!



W - <u>Whitehill.</u> La Collina Bianca. Probabilmente la prova speciale più bella di questo RAC 2014, quasi 20 km di saliscendi in una zona di brughiera tra pascoli di pecore e dolci collinette dai nomi assai pittoreschi: Naked Man (L'uomo spogliato), Hog Holes (Le buche del maiale), Swallow Crags (Le balze della rondine) e così via. Prova che, tra l'altro, si faceva la mattina in un senso e la sera, sulla via del ritorno verso Sunderland, in senso contrario. Puro divertimento.

Y - <u>Yarde.</u> Nota dolente, specie per la navigazione, il sistema metrico inglese. Radar e mappe sono ovviamente in miglia, yarde ecc., il che complica non poco la vita soprattutto al copilota. Per aiutarci abbiamo fatto nel pre-gara un lavoro certosino di trasformazione sul road book (inviatoci anch'esso via e-mail dagli organizzatori) delle distanze in chilometri e metri e devo dire che in gara questa operazione si è rivelata molto utile.

X - <u>Xpensive.</u> Altra nota dolente è quella che riguarda i costi, soprattutto l'iscrizione che è davvero salata, oltre i 2.000 Euro. In tutto la gara è costata all'incirca come quattro o cinque rally storici italiani, ma è anche vero che il chilometraggio è più del doppio delle gare più lunghe del nostro CIRAS. Tutto sommato credo che alla fine ne valga comunque la pena.

Z - <u>Zzzzzzz…</u> Dormire? In tre giorni davvero poco, quattro cinque ore a notte non di più, proprio come nei rally di una volta, ma tanto ci pensa l'adrenalina a tenerti sveglio anche perchè al RAC non ci sono noiosi riordini o lunghi parchi assistenza dove ti viene sonno tra un giro di speciali e l'altro. Come amano ripetere i nostri amici inglesi "QUI SI BADA SOLO A CORRERE !!!"



Alla prossima, e come sempre……SO a OVO!!!

Ca' del Diaolo