



ERIC PERON CAPTAIN AMERICA CAPTAIN AMERICA CAPTAIN AMERICA

SX PEOPLE

È probabilmente il francese più famoso, rispettato e influente nel moto fuoristrada americano. Tutto ciò che tocca si trasforma in oro, per lui e per coloro che lo hanno chiamato al proprio servizio in giro per il mondo, partendo dagli US Open 1998. Supereroe per chi sfrutta la sua competenza organizzativa a 360°, ama definirsi un costruttore di aerei che, una volta terminato il decollo, riposa tranquillamente per ripartire per un'altra destinazione

di R. Sabatier
Images EP e Red Bull Content Pool

Innanzitutto, Eric, come va la tua attività di fronte all'emergenza sanitaria?

"Un disastro.

Grazie a Dio c'è il Supercross Americano a farci sognare un po', perché tutta la mia agenda di lavoro è stata cancellata, in Francia, Svizzera, Italia, Canada, Hawaii. Sono uno degli sfortunati che ha perso il 90% dei suoi affari. È una realtà, non sto certo piangendo di fronte a un'annata cattiva contro trent'anni di attività molto buoni, ma è una cosa seria e temo che alcuni faranno fatica a riprendersi".

Come presenteresti il tuo lavoro a chi non ti conosce?

"Il mio lavoro ha molte sfaccettature, ma la principale è essere un organizzatore di eventi sportivi indipendenti. Si va dagli X-Games al Supercross di Parigi, passando per quelli di Montreal, Hawaii, Sofia e tanti altri nel mondo... Conosco tutti gli elementi di un evento sportivo, con una specialità: il Supercross. L'aver organizzato in proprio mi permette di capire le problematiche del pubblico, della sicurezza, della gestione... sono un po' un 'one stop shot', un colpo e via, poche persone hanno le mie competenze generali. L'unica cosa che non so fare quando arrivo in Bulgaria o in Canada è come vendere i biglietti al pubblico. Posso dire quello che è stato fatto in merito in altre parti del mondo, ma è una responsabilità che non posso rivendicare. A parte la cultura del biglietto locale, tutto il resto è lo stesso. È una lista di cose da verificare. C'è una manciata di persone come me in ogni disciplina. Nelle moto, sono una sorta di Jean-Luc Fouchet, ma io lo faccio in tutto il mondo".

Quando hai acquisito questa immagine di consulente globale per la creazione di eventi moto offroad?

"Vent'anni fa, quando organizzai gli US Open all'MGM, fu una specie 'uppercut' decisivo. Nel decennio precedente avevo fatto un sacco di lavori, in Italia, allo Stade de France, a Bercy... Ho imparato

to tutto a Bercy, è la mia scuola, un po' come Jean-Luc Fouchet. Da francesi, siamo stati estremamente fortunati ad essere associati a un Supercross di Parigi che un tempo era l'evento mondiale di punta".

Hai citato gli US Open. Come mai nessuno ha avuto prima di te l'idea apparentemente americana di riunire le più grandi star?

"Ogni volta che tornavo da Bercy un ragazzo mi diceva: ma perché non lo facciamo negli Stati Uniti? Me l'ha detto almeno dieci volte, e all'undicesima ho pensato: ha ragione, si deve fare. Ho sempre capito, a differenza di alcuni miei amici, che la magia di Bercy è Parigi. Non lo stadio, ma la città. Eravamo dove tutto il mondo voleva essere. Ho aspettato l'apertura dell'MGM a Las Vegas, sapevo che c'era un'arena al suo interno, ma ci sono voluti tre anni per convincerli ad accettare il mio progetto. Al quarto hanno detto sì, con condizioni sorprendentemente difficili, che dovevano mettere tutto sul tavolo. Volevano essere della partita, senza però correre rischi. Avevamo avuto la possibilità di vendere la nostra concessionaria di moto un anno prima così abbiamo potuto mettere tutti il budget sul tavolo di Las Vegas! Com'era comprensibile, l'MGM non era entusiasta che lasciassi loro ai margini. Fortunatamente avevo 30 anni quando l'ho fatto, perché oggi non lo rifarei più. C'è chiaramente un'età nella tua vita in cui sei capace di tutto. A 30 anni hai lo spirito e l'esperienza, sei nel momento migliore. Proprio come i piloti, c'è una finestra entro la quale puoi fare certe cose. Quando ripenso a tutto quello che ho fatto nei miei trent'anni, mi pizzico dicendo a me stesso che non è possibile, ero completamente matto! Andare a Las Vegas a 32 anni, comprare un pezzo di terra, prendere in prestito milioni per aprire una concessionaria Yamaha, poi venderla per organizzare gli US Open, è un po' come correre il rischio di affrontare un tripla. A una certa età non hai più la stessa follia per provarci".

Non sei uno che non rimane an-



“ho sempre capito che la magia di Bercy è Parigi. non lo stadio, la città

corato ai suoi progetti. US Open, EnduroCross, li cedi quasi sempre, perché?

"Mi piace che tu me lo chieda, non tutti l'hanno notato. Se rimani bloccato, sei prigioniero del tuo stesso sistema. Se avessi fatto solo gli US Open, mi sarei annoiato. È una qualità o un difetto, non so. Se dovessi fare un paragone con l'aviazione, quello che mi fa impazzire è costruire l'aereo. Una volta decollato, non ho più la pelle d'oca. Da quel momento devi atterrare e pensare di costruire un nuovo aereo! C'è stata la MiniMoto, l'EnduroCross, la Straight Rhythm con Red Bull e oggi sono più

pronto ad aiutare le persone a costruire i loro aerei che a costruire i miei, è una logica della mia vita. Quando il gruppo australiano che aveva subito tanti insuccessi a Sydney mi ha chiamato per rilanciare il loro Supercross, non ho avuto bisogno di stare con loro per più di un'edizione. Ho visto che avevano capito come fare e ho solo detto loro che non avevano più bisogno di me. Non è stato il caso di Montreal, dove molte cose dovevano essere migliorate. Fino a marzo 2020 ho sempre avuto troppo lavoro, quindi non ho mai avuto l'istinto di tenermene uno fisso. C'era sempre un nuovo progetto in arrivo. La



Da McGrath a Pastrana, le amicizie di Peronnard sono tutte molto influenti nel panorama crossistico americano.



buona notizia è che avremo gli X-Games, ESPN mi ha chiamato. Ma sarà a porte chiuse, senza pubblico, solo per la TV".

Cosa ti spinge a lanciare un nuovo progetto?

"Non ho mai creato qualcosa solo pensando di fare dei soldi. Non significa che non sia successo, ma non era la motivazione. D'altra parte, non realizzo un progetto quando so che mi costerà. Non voglio rimetterci, ho bisogno di un po' di fiducia. Ma a volte un grande progetto come quello che ho iniziato cinque o sei anni fa, chiamato Junior Moto X, nasce da una sorta di debito morale. Ho organizzato un Supercross per gli under 18 in memoria di Jesse Masterpool, un ragazzino morto a 14 anni, nel 2010, dopo Bercy. Ho sempre detto che un giorno avrei organizzato una gara in sua memoria e volevo che i ragazzi si sentissero come se stessero gareggiando in un mini Supercross. Dal 2015 l'ho organizzato tre volte. Questo ha svegliato Feld (il promotore del Supercross americano, nda) che lo ha integrato nel suo programma. Lì ho capito perché così tanti loro osservatori

erano venuti alla mia gara per tre anni! Quando è nato Supercross Future, ho dapprima perso molti sponsor perché i grandi hanno più facilità ad attirarli, e poi la mia missione era compiuta. Li avevo irritati per tre anni mostrando loro cosa fare e hanno fermato la Junior Moto X col sorriso dicendomi che il mio progetto portava la Supercross Company - perché così dovrebbero chiamarsi (ride) - ad interessarsi ai giovani".

Qual è la prossima missione, Capitano?

"La mia passione oggi è l'elettrico. Mi è stato consigliato da Zero, ho fatto parte del consiglio di amministrazione di Alta. Oggi, le persone che hanno naso e che sono legate all'elettrico sanno che capisco bene cosa sta succedendo in quel settore. Negli ultimi dodici mesi sono stato contattato parecchio per progetti che potrebbero avvenire o forse no. Sono vincolato da clausole di riservatezza, ma sono profondamente interessato ai progetti dell'elettrico. L'elettrico è inevitabile. Non necessariamente nel nostro vissuto, ma lo vediamo nelle auto. Prima di tutto, sia-

mo molto più vicini nei confronti della natura e degli altri, perché siamo puliti e silenziosi, ma è anche molto più divertente. Ho sempre una Alta e mi dà i brividi ogni volta che la uso. Ho anche un'auto elettrica, la prendo sempre. Mi rendo conto che non solo è più pulita e silenziosa, è anche molto più bella. È per me una sfida anche nobile, non solo quella di fare una nuova gara. Ho una passione e il desiderio di entrare in questo mondo. Mi è molto caro. Mi sveglio pensando tra me e me: cosa ne facciamo dell'elettrico? La mia più grande soddisfazione degli ultimi dieci anni, per dirvela tutta, è essere riuscito a coinvolgere Josh Hill e Red Bull a correre allo Straight Rhythm su una Alta. Vedere una moto elettrica arrivare in semifinale a una gara di altissimo livello non è stata un'impresa da poco".

Sei rimasto deluso dalla reazione dell'industria del fuoristrada nei confronti dell'elettrico?

"È la stessa reazione verso l'automobile quando ho comprato una Tesla dieci anni fa. Era curiosità, persino disprezzo. Essendo il mondo delle moto un po' più appassionato, si tende a credere

che senza il rumore vada meno bene. Ho fatto provare la mia Alta a 10 piloti tra i top al mondo che non posso nominare, e sono rimasti tutti a bocca aperta. Non ho mai visto un ragazzo venire da me, provare la moto e non tornare mai più. Anzi, mi sento dire: è allucinante! E l'Alta è stato il dinosauro delle buone moto, ma anche la prima che non ha tolto nulla a quello che sei capace di fare, che non è il caso di una Zero o di una Cake. L'altro esempio è Electric Motion. La prima generazione di trial senza frizione è stata buona, ma gli ultimi modelli sono su di un altro livello".

Pensi che l'elettrico arriverà da quelle parti?

"Il trial è stato davvero la porta di ingresso giusta. Sono stato molto chiaro con Philippe Aresten, fondatore di Electric Motion, dicendogli che era nel segmento in cui era necessario essere presenti, perché le moto da trial richiedono poco consumo di energia. Il secondo posto secondo me è stato l'enduro indoor, abbiamo quasi vinto le gare di EnduroCross con Kurt Nicoll e Ty Tremaine. In ogni caso la moto

elettrica è salita più volte sul podio. Da allora, purtroppo, niente più a causa dell'emergenza sanitaria, quindi aspettiamo la prossima...".

La tecnologia è sempre stata il segno distintivo dei giapponesi. Non sei sorpreso di non aver visto più segni di infatuazione da parte loro?

"Ho invitato i tecnici di Mugen allo Straight Rhythm perché sapevo che avevano una motocicletta elettrica. Originariamente era un dinosauro e poi hanno inserito il motore in un telaio CRF come abbiamo visto tutti. Ma non è un vero progetto Honda, purtroppo. I giapponesi puntano sulla qualità, non sulla velocità. Quando pensi che Kawasaki ha messo l'avviamento elettrico sulle sue KXF solo nel 2020, ti dici che non vale la pena spingersi fino all'elettrico! Suzuki ha ancora l'avviamento a pedale, e questo da solo spiega tutto".

Torniamo all'attualità. Come definiresti la gestione dell'emergenza sanitaria da parte della Supercross Company?

"Sono stati semplicemente intelligenti. Tutt'altro che avidi. Feld, con sorpresa di tutti, ha scelto subito lo sport, non

la crisi. È stata molto professionale, nel tipico stile americano, il lato buono dell'America, con un camion per i test Covid all'ingresso, le registrazioni online prima... Sono riusciti a mettere insieme un buon pacchetto TV e non hanno cambiato le loro rigorose regole di sicurezza man mano che la crisi si attenuava. Alla fine, a Salt Lake, hanno aperto le porte ai fan e sembrava quasi che la crisi fosse finita. Sono stati fantastici e responsabili allo stesso tempo. Do a Feld un punteggio molto alto! Per l'outdoor, sarà più facile".

E come giudichi la gestione delle crisi in Europa?

"Ho dei dubbi. Penso che l'Europa non abbia capito cosa sia la comunicazione. Parlo dell'Europa nel suo insieme. Sento che la gente non sa davvero come andrà. Negli Stati Uniti è stato chiaro, senza la minima cancellazione. Tuttavia, molti sport sono stati gestiti male in America. Il Supercross è fortunato ad avere gente competente al potere. Hanno fatto buone scelte. Molte persone non se ne rendono conto, ma posso dire che hanno fatto le scelte giuste".



Gli US Open e il Red Bull Straight Rhythm sono solo alcune delle tante idee sorte dal genio di Peronnard.