

## **AFRICA RACE 2008 – Parte I**

---

Le emozioni iniziano già a bordo del traghetto, dal momento che il briefing moto viene tenuto niente di meno che da Hubert Auriol in persona! Sorride sempre, è molto calmo e sicuro di sé. Ci spiega alcune situazioni tecniche della gara, come ad esempio il fatto che, non essendoci il Sentinel, (il clacson che avverte i motociclisti del sopraggiungere di un'auto o di un camion) e di questo si deve ringraziare ASO che ha messo i bastoni tra le ruote, l'accordo con le federazioni è quello di "neutralizzare" la tappa quando la prima auto raggiunge l'ultima moto, oltre a lasciare, in partenza, un margine di tempo maggiore del solito tra l'ultima moto e la prima auto.

Per il resto la traversata passa tranquilla. Si trascorrono due notti a bordo e si ha quindi veramente il tempo di rilassarsi, dopo che gli ultimi 15/20 gg prima della partenza sono stati veramente frenetici.

Piacevole la compagnia degli altri italiani, Giacomo Vismara e Giulio Verzeletti, che corrono con un camion Mercedes Unimog, e dei tecnici della Tecnosport, che assistono un russo in gara con una loro Nissan.

### **Tappa 1 – NADOR - BOUDNIB** **Tr km 240 + SS km 175 + Tr km 280**

Una volta scesi a Nador si inizia veramente a fare sul serio ed è subito raid, poiché ci dobbiamo sparare 240 km di trasferimento per arrivare alla via della prima speciale di 175 km.

Non leggo road book dalla Dakar 2007 e quindi è il caso che in partenza faccia un po' di attenzione prima di commettere già qualche stupidata. Inoltre con Michele non abbiamo ancora deciso se correremo tutta la gara insieme o meno, perché non sappiamo bene se il ns. passo sia uguale o no. L'unica altra volta che abbiamo tentato una cosa del genere, al Faraoni 2005, dopo un centinaio di km. Ci siamo divisi perché lui andava decisamente più veloce di me. Nel corso degli anni successivi io ho cercato di migliorare la mia guida e la velocità, per cui spero di aver colmato il divario.

Si parte in ordine di numero ed io prendo il via dopo Pellicer, Jacquart e Schattat. La prima cosa che noto è che il terreno è duro, fatica a segnarsi e... le tracce, che sono anche poche, non si vedono. Ecco la prima grande differenza rispetto alla Dakar. In quella occasione seguivo, praticamente, le tracce dei 200 piloti che mi precedevano e mi davano la certezza della rotta esatta; qui, invece, o navighi... o ti perdi, non c'è altra via di uscita. I primi km sono su una piana sassosa, uniforme, e la pista è poco visibile. Il riferimento è una montagna lontana. Poi al km. 12 si passa una "pala eolica". Sembra tutto facile, ma dopo altri 10 km capisco che c'è qualche cosa che non quadra. Decido di tornare sui miei passi fino alla pala. Una volta giunto in prossimità di questa... ecco spuntare gli altri partiti dietro di me, tutti insieme (mi dirà poi Michele che stavano girando per la seconda volta attorno alla pala senza trovare la via d'uscita giusta.) Torno alla nota prima della pala, rifaccio tutto da capo e... trovo la strada giusta. Da lì in poi navighiamo io e Michele e ci tiriamo dietro Chatelier, Moneyron e Le Cocq. Bene, è vero che ho sbagliato qualche cosa, ma saper navigare vuol dire anche accorgersi per tempo di un errore commesso, e questo è quello che ho fatto.

Dopo 38 km. un altro punto certo: una antenna. Da qui in poi, invece, solo oued, pista sassosa poco segnata e nulla più. Si va per lo più a CAP ed è già un bell'esercizio di apertura di gara.

Negli ultimi 20 km il francese, il senegalese e l'ivoriano scatenano i cavalli delle loro moto e si sparano una bella galoppata. Non possiamo lasciarli andare e così diamo fondo al nostro acceleratore e gli restiamo alle costole, prendendo già alcuni rischi, visto che corriamo tra i sassi a circa 120 kmh. Fatico a tenere il loro passo perché la mia DRZ 400 S non ha molto motore e sono veramente a fondo gas. Gli altri invece credo abbiano ancora un po' di riserva di motore.

Una volta terminata la speciale, la “prima” tensione si riduce. Riceviamo i complimenti ed i ringraziamenti dei tre compagni di tappa, per aver risolto il primo “nodo” di navigazione. Questo ci creerà da subito la fama di buoni navigatori, fama della quale siamo andati particolarmente orgogliosi. D'altronde un privato che non va velocissimo e non può competere per le prime posizioni a cosa deve fare attenzione? A navigare bene così da ridurre gli errori di questo tipo e quindi ai km percorsi in più. Le prime parole che io e Michele ci scambiamo sono reciproci complimenti: “Bravo, ottimo lavoro, complimenti, hai guidato bene, buona navigazione”. E queste saranno, ogni giorno alla fine di ogni speciale, le parole di abituale “supporto” che ci diremo, per dimostrarci la felicità per quanto appena compiuto e la fiducia reciproca. Poche parole, ma dette con grande passione, e che ci sono state di grande aiuto. Tappa dopo tappa.

Nei pochi minuti di pausa che ci prendiamo prima di iniziare la liaison siamo intervistati da SPORT+, il canale francese che segue la gara. Non ci sembra vero... intervistano noi!! Ma questo succederà praticamente ogni giorno, dalla prima all'ultima tappa. Bello e coinvolgente, ti fa sentire al centro delle attenzioni. Una sensazione mai provata prima e che alla Dakar... uno può solo sognare, con tutti quei partecipanti e vista la scarsa attenzione che la ASO ha per i privatoni come noi.

Per terminare la giornata ci restano ancora 280 km di trasferimento per arrivare al bivacco di Boudnib. Lo percorriamo tutto al buio e questo lo rende anche più pericoloso, visto lo stato di molte strade marocchine e il traffico disordinato. Prima di avviarci smonto il cupolino ed estraggo il secondo paio di occhiali da moto, con la lente bianca. Ho imparato dall'amico Lorenzo Buratti, dakariano DOC, alla Dakar 2007: aveva fissato così il secondo paio di occhiali con lente bianca per la sera. E' senz'altro più agevole, quando serve, cambiare gli occhiali anziché la lente ed il posto migliore è davanti, sotto il cupolino. Mentre tolgo gli occhiali mi accorgo che la “Action Cam” che ho fissato vicino al faro, si è leggermente smollata. Stasera la devo fissare, mi dico. Ma non farò in tempo, perché prima di arrivare al bivacco perderò la telecamera! Peccato, sarebbe stato bello avere dei filmati soggettivi delle varie tappe. Pazienza.

Tra le prime considerazioni c'è appunto quella della necessità di navigare bene. Siamo in pochi e le tracce non aiutano, in più si parte a due minuti uno dall'altro quindi non si vede neppure la polvere di chi ti precede. Positivo è il fatto che partendo presto la mattina si hanno a disposizione più ore di luce.

Io e Michele abbiamo viaggiato insieme e il nostro passo si è rivelato abbastanza simile, anche se sono certo che lui conserva un maggior margine di sicurezza rispetto a me. Bello riprovare la sensazione del deserto, di navigare, di osservare ogni riferimento, di guardare con attenzione la pista e di “cercare” l'ostacolo nascosto, il sasso da schivare, il buco da saltare; bella la sensazione di essere di nuovo qui!

Il primo bivacco ci dà la certezza che la gara sia stata organizzata per molti concorrenti e non solo per lo sparuto manipolo di appassionati presenti; peccato, tuttavia siamo qui e siamo in gara, non ad un raduno, quindi diamoci da fare.

Tutto è ben organizzato, il catering è ottimo e il personale della organizzazione è molto gentile, professionale e disponibile.

La classifica di oggi non è stata buona perché essendo partiti 4° e 5° a 2 minuti, ed essendo stati ripresi da chi è partito dopo, siamo arrivati ... 7° e 8°!! Anche se abbiamo navigato noi e se siamo arrivati con loro. Ma la classifica per noi non conta, l'importante è lavorare bene, restare concentrati e attenti a tutto e far passare i km., uno dopo l'altro, ma farli passare tutti!!!

Le prime manutenzioni sulle moto e poi a nanna, nelle nostre tende. Come ad ogni rally, la prima sera l'adrenalina che scorre nelle vene ha il sopravvento sulla stanchezza e quindi si fatica a prendere sonno. Dalla seconda sera in poi... come ci si corica ci si addormenta!

Correre in coppia non è così facile, e ce ne accorgeremo nei giorni successivi. Certamente chi sta davanti deve ogni tanto guardare dietro a sé e, se necessario, tornare a “cercare” il socio. Inoltre si deve avere fiducia nell'amico, che abbia preparato bene la moto e quindi che questa non accusi problemi futili, che guidi con grande attenzione per non mettere nessuno dei due nella

condizione di perdere tempo per stupide cadute e conseguenti banali rotture. Che guidi bene tecnicamente in ogni situazione, non che vada fortissimo, ma che se la cavi bene ovunque; che sia affidabile quanto a navigazione, in modo da potersi alternare in testa al gruppo, e da potersi consultare in ogni momento, non facendosi quindi “trainare” da quello che sta davanti. Inoltre che sia preparato fisicamente e non accusi stanchezza oltre il lecito. Insomma “fiducia reciproca” in tutto e per tutto”. E noi, giorno dopo giorno, ci siamo resi conto di averla ed eravamo come un tutt’uno, a partire dai ragionamenti che sono sempre stati assolutamente univoci, nei momenti difficili, come nei momenti belli o nei momenti euforici, come nei momenti faticosi. Questa fiducia-simbiosi è stata una delle sensazioni più belle e forti che abbiamo provato in tutta la gara. Nessuno di noi due aveva mai corso in coppia, né tra noi né con altri; io, in particolare, avevo sempre corso ogni tappa dei miei precedenti tre Faraoni e della Dakar 2007, assolutamente solo.

## **Tappa 2 – BOUDNIB – OUARZAZATE**

### **Tr. Km 5 + SS km 335 + Tr km 250**

La mattina dopo al via del trasferimento, che dovrebbe essere solo di 5 km, ci viene detto di non seguire il road book perché in mezzo c’è un oued strapieno d’acqua e quindi occorre aggirarlo tornando sull’asfalto e riuscendo pochi km. dopo. Seguiamo le indicazioni, praticamente tutti insieme, ma faticiamo a trovare il via della speciale. Dopo un po’ arrivano anche le auto e tutti insieme iniziamo a “pascolare”. I minuti passano, arrivano anche due auto dell’organizzazione ma neppure loro riescono a trovare il punto esatto. Finalmente si leva, dal bivacco, l’elicottero di Hubert. Ci arriva sopra, si fa seguire e ci porta al punto esatto da cui prende il via la speciale, che viene rinviata di un’ora. Questo rinvio ci costerà un arrivo in notturna, dal momento che la tappa prevede 335 km di speciale e altri 250 di trasferimento per arrivare a Ouarzazate.

La tappa si snoda in pianure di reg, con dunette tra le quali slalomare, facendo attenzione alle moltissime tracce di turisti presenti, che potrebbero portarti sulla direzione sbagliata. Dopo 160 km. arriviamo all’erg Chebbi, e qui le tracce si moltiplicano. All’entrata nell’erg ... ci aspettano due ali di folla.

Questa è una cosa che non mi fa piacere. Una delle situazioni per me più piacevoli è quella di correre per tutto il giorno solo, senza “pubblico” che ti guarda. A metà del passaggio nell’erg Michele si ferma ed io, dopo averlo raggiunto, ho una indecisione e ... puf... cado, praticamente da fermo. Proprio al mio fianco c’è il classico berbero con Mobyette. Gli faccio segno di aiutarmi e lui si dà subito da fare. In due è più facile alzare la moto. Riservo le forze per quando ce ne sarà veramente necessità e sarò solo e non potrò spuntare aiuti. Inoltre ho notato che i serbatoi posteriori mi impediscono di afferrare la moto nel punto giusto per sollevarla e la maniglia che ho fissato non risulta utile come speravo. Riprendiamo ed usciamo dall’erg.

La pista è abbastanza scorrevole, anche se dobbiamo passare molti oued, per fortuna quasi tutti asciutti. Al km 249 si trova il CP2 – rifornimento.

Una volta ripartiti, ci ritroviamo a viaggiare con Moneyron, Le Cocq e Chatelier; faticiamo a trovare un passaggio, torniamo indietro, lo riproviamo e, dopo averlo individuato, iniziamo a correre in una spianata veramente grandiosa. In lontananza si vedono dei monti. I riferimenti sono pochi e si viaggia solo a CAP. Io punto verso una gola, mentre gli altri stanno più alla mia sinistra. Michele mi segue. Gli altri si allontanano da noi ma ad un certo punto si accorgono che stanno sbagliando direzione e ci seguono. Purtroppo notiamo una nota completamente sbagliata nel road book. Noi stiamo seguendo CAP 155, la vignetta mostra una curva verso sinistra e dice CP 190!!! Impossibile!!! Girando verso sinistra il CAP scende, non sale!!! Ne parleremo poi al bivacco, con Pellicer, il quale ha notato la nota errata, visto che naviga sempre solo, davanti a tutti e senza tracce da seguire!!! Bravo Peli!!

Michele mi affianca e mi fa segno di fermarmi. Ho perso una piccola scatola in metallo, che era fissata al serbatoio posteriore destro con degli elastici. Me l’ha raccolta lui. All’interno c’era solo un cacciavite, un salva copertone e una corda per eventuale traino. Sistema queste tre cose da qualche altra parte e butto la scatola, perché è impossibile rifissarla.

Al km 334 la speciale finisce. Soliti complimenti reciproci tra me e Michele e poi via, mancano ancora 250 km di "liaison". Peccato che inizia a piovviginare... e così, goccia dopo goccia, si procede verso Ouarzazate. Ho sonno e fatica a guidare. Siamo in zona di montagna e ci sono molti tornanti e continue curve. La visibilità è scarsa, poiché l'asfalto non riflette bene la luce del fanale. Ad un certo punto, per un mix di situazioni (visibilità, sonno, disattenzione, ecc.) faccio un bel lungo in una curva!!! Per fortuna non sopraggiungeva nessuno dalla direzione opposta. Comunque il dritto mi porta a scendere dall'asfalto e a finire nello sterrato: anche qui, per fortuna, non c'era un particolare dislivello. Insomma, solo un grande spavento, adrenalina che gira e quindi, bello sveglio, mi rimetto alla guida. Dopo poco ci supera il camion di Vismara e Verzeletti.

Dal finestrino esce la mano di Giulio, che ci ha riconosciuto e ci saluta. Finalmente arriviamo al bivacco. Pensavamo di dormire sotto il tendone del ristorante ma questa sera è il 31.12. I locali hanno organizzato una festa di capodanno e per il cenone sono stati predisposti tavoli grandi con sedie, tovaglie bianche e bicchieri di cristallo!

Noi avremmo preferito non montare le tende, visto che piove, e che quindi si bagneranno e resteranno umide anche per la sera dopo. Comunque anche queste cose fanno parte di questa gara. Queste "scomodità", insieme alle lunghe liaison, aiutano a "stancarti" oltremodo e rendono tutto più difficile. Nelle nostre tendine "1 second", quelle che si aprono da sole, c'è giusto lo spazio per una persona e per il suo abbigliamento, E questa sera le nostre cose sono anche un po' umide; non asciugheranno certamente.

Purtroppo oggi non siamo andati bene. Siamo stati un po' lenti. Non riusciamo a capire dove abbiamo sbagliato, ma comunque la nostra media è stata troppo bassa. Siamo anche preoccupati perché questi lunghi trasferimenti col buio, su asfalto bagnato, secondo noi sono molto pericolosi. Il pensiero comune è che stiamo correndo qualche pericolo di troppo e che dal giorno dopo, per restare in gara, si debba aumentare decisamente il ns. passo, altrimenti "... se proseguiamo così, tempo due giorni e siamo fuori corsa..." Questa è stata l'uscita comune che abbiamo avuto, mentre ancora in abiti da moto, bagnati, cenavamo ad un tavolo, durante la festa di capodanno, con spettacolo tipico, fuochi d'artificio e danzatori locali. Appena possibile, si va a nanna. Ieri sera eravamo euforici... questa sera decisamente meno! Anzi, siamo mesti e pensierosi...

Finiamo la cena e andiamo a riposare, visto che l'indomani i km sono quasi 700!!!

### **Tappa 3 – OUARZAZATE – BOU JERIF**

#### **Tr km 200 + SS km 305 + Tr km 182**

Dopo colazione partiamo un po' preoccupati. Piovvagina ancora. Come ogni giorno, la mattina fa anche freddo e occorre indossare le cerate. Per questo portiamo anche un piccolo zainetto nel quale le riponiamo al via della speciale, insieme ai guanti da freddo ed a altre due o tre piccole cose. L'intenzione è di liberarci dello zaino non appena si potrà fare a meno dell'abbigliamento per la pioggia.

Appena fuori da Ouarzazate incrociamo un KTM con a bordo un ragazzo senza casco... E' Edo Mossi, titolare della Desert Emotion, Dakariano doc; io lo riconosco, lui anche. Ci fermiamo, due parole, un abbraccio, e poi via, perché il tempo scorre e non vorremmo far notte anche oggi.

Dopo 200 km di trasferimento inizia la speciale. La pista è abbastanza scorrevole, con molte buche cui fare attenzione, ben segnalate dal road book, che comunque non è esente da errori neppure oggi.

La pista scorre veloce in una piana con molte acacie; a destra abbiamo una grande falaise. Dopo alcuni km. si sale su una collina per una pista molto, molto sassosa.

Lo spettacolo è bellissimo, la salita è lenta e richiede attenzione. Al culmine della stessa, in un attimo di distrazione, cozzo contro una pietra molto grossa e cado, battendo il lato destro della moto contro due "bocce" incredibili. Io rotolo ma non mi faccio nulla. La velocità era bassa per via del terreno accidentato tipo trial e per questo non ho rischiato più di tanto. Tuttavia il primo problema che mi si presenta è che il serbatoio posteriore destro si è smollato. Occorre quindi tirar

fuori le chiavi e provvedere. Non è possibile continuare senza stringere le viti. Inoltre ho dato una bella botta al paracoppa, che in questo punto è costituito dalla tanichetta porta acqua. Si è crepata e perde. Di primo acchito penso di aver rotto la pompa dell'acqua, che è proprio lì dietro! Per fortuna non è così. Comunque questa piccola caduta ha causato, sul lato destro della moto, le seguenti rotture: crepa nel cupolino, crepa nel supporto del faro, piegamento di un supporto radiatore e serbatoio anteriore, bollatura del serbatoio posteriore. Una banale caduta può provocare sempre seri danni. Per questo occorre cadere meno possibile. Si perde tempo e si rischia sempre molto.

Dal km 101 la pista è balisata, anche se irregolarmente, da pietre bianche, fino all'arrivo. Siamo su una pista "militare" e passiamo vicino a parecchi fortini. Al km. 191 c'è il CP2 con rifornimento. La piacevole novità è che dopo 3h20 ca. di gara siamo a questo controllo contemporaneamente a Le Cocq, Chatelier, Moneyron, e Schattat. Praticamente in 7 minuti timbrano i piloti dal 3° all'8° posto e di questo siamo molto felici: significa che il ns. passo non è distante da quello degli altri. Tre o quattro minuti di distacco in 200 km. non sono nulla. E' un classico tracciato marocchino, di reg abbastanza duro, mosso, con buche, salti e dossi, pista abbastanza segnata, con diversi cambi di direzione. La speciale termina al km. 304, e noi finiamo le nostre fatiche alle 16 e 20 ca. Io sono arrivato solo 8°, ma ho fatto registrare un distacco di soli 14 minuti dal 3°, il tedesco Schattat, in 304 km. e lo ritengo un buon risultato. Il distacco dal primo è di circa un'ora e anche questo è da ritenersi piuttosto contenuto.

La liaison è di 182 km. Occorre fare presto, per cercare di arrivare al bivacco con la luce del giorno ed avere tempo per lavorare sulla moto. Gli ultimi 15 km sono di sterrato. Siamo diretti al forte di Bou Jerif, ormai utilizzato da alcuni tour operator locali per i turisti. E' ben organizzato, con toilette pulite e decorose. Si resta qui per due notti e le assistenze non si spostano. Ciò vuol dire, per noi, piantare la tenda e non smontarla la mattina dopo ed inoltre lasciare tutto pronto per la fine della tappa successiva, vestiti, sacco a pelo ecc. ecc.

Come al solito, le moto non richiedono molta manutenzione. Filtro aria, controllo olio e altri liquidi, serraggi vari, tensione catena. Essendo caduto questa mattina devo controllare un po' di cose e devo anche stuccare la tanichetta porta acqua, senza la quale i Commissari potrebbero non lasciarmi partire.

Poi si cena, si chiacchiera un po' con gli altri motociclisti della giornata appena trascorsa e ci si infila nella propria tenda per una dormita ristoratrice. Siamo in un bellissimo luogo, tranquillo e lontano dalla città, come sempre, e questo favorisce il riposo di cui abbiamo tutti sempre un gran bisogno.

#### **Tappa 4 – BOU JERIF – BOU JERIF** **Tr km 295 + SS km 243 + Tr km 250**

Ci si sveglia alle 4.30 per partire per la liaison alle 6.00. Allo start è presente Hubert Auriol. C'è anche uno dei motociclisti del raid con la macchina fotografica e così gli chiedo di scattarmi una foto assieme ad Hubert.

Poi si parte per 295 km. di asfalto!!! La partenza della speciale è alle 11.00 e sono altri 250 km. Arriviamo al CO con circa mezz'ora di anticipo e io mi sdraio per chiudere gli occhi dieci minuti. Fa freddo, anche se la giornata è limpida ed il sole splende già alto.

La pista è bella, si corre in mezzo a vegetazione bassa. Ad un certo punto inizia uno chott e si notano molto bene le zone scure nelle quali è pericoloso avventurarsi. Però, in certi punti queste zone sono proprio sulla traccia e quindi si è obbligati a passarci in mezzo. In una di queste Michele, davanti a me, slitta fortemente con la ruota dietro e percorre così parecchie decine di metri. Molto bravo, non chiude il gas, e così ritorna in carreggiata; mi guarda, si ferma e tira un sospiro di sollievo: l'ha vista brutta! Il chott continua per molti km. e quindi... attenzione. Viaggiamo a più di 100 kmh ed è veramente uno spettacolo!!! Ad un certo punto l'elicottero delle riprese televisive ci affianca e ci riprende. Bellissimo! Da sogno!

Io e Michele siamo affiancati, in piedi sulle nostre moto; addirittura, ad un certo punto, io salto su un dosso mentre viaggio a 120 kmh. Sembra proprio di vivere in un sogno.

Col passare dei km il territorio cambia e si trasforma in una zona molto sassosa, anche se veramente molto bella. Passiamo alcuni villaggi e penso come possano queste persone vivere con delle strade di collegamento così difficili da percorrere! Poi acacie, sassi e una pista poco visibile, per molti km. ci conducono, a slalom, fino in fondo ad una gola, dove c'è anche un piccolissimo villaggio. L'impressione è che la pista finisca lì, ma alla fine c'è un passaggio stretto di alcuni km. che ci porta al CP2, in una zona aperta e molto meno accidentata. Siamo al km. 130 e si fa rifornimento.

Da qui in poi corriamo veloci su un pistone sterrato abbastanza largo e con ottima visibilità. Occorre solo fare attenzione ai continui dossi che ti "sparano" in alto e ci sono parecchie curve, così, se vai troppo veloce, rischi di non riuscire a stare in pista e finire in qualche buco a lato della carreggiata.

Verso il km. 205 un problema di navigazione. La tappa è difficile. Ma da lontano vediamo passare Schlessler! Allora siamo sulla pista giusta. Riprendiamo.

Ad un certo punto io e Michele ci fermiamo, per verificare una direzione, e dietro di noi sbucano Schattat e Moneyron. Allora li abbiamo passati! Probabile che abbiano fatto qualche errore di navigazione. Bene, mancano solo 40 km. circa e la pista è sassosa, di montagna e occorre navigare attentamente. Però è forse una buona occasione per ottenere una buona posizione nella classifica di tappa. Percorriamo, quindi, gli ultimi, difficili, km con questi altri motociclisti e sbuchiamo quindi sull'arrivo di tappa. Il primo ed il secondo sono già andati verso il bivacco. Non vedo Chatelier e chiedo ai giornalisti TV se sia già partito anche lui. Mi rispondono che non è ancora arrivato e che il PC Course (la direzione gara che ci vede tutti tramite Iritrack) ha notato che ha sbagliato strada a qualche km dall'arrivo e sta "pascolando" nelle valli adiacenti. A questo punto io e Michele siamo in ottima posizione, poi chiedo a lui, perché non ricordo, chi di noi sia partito prima la mattina. E' partito prima Michele e così, per il gioco delle differenze, io sono 3° di tappa e lui 4°. Ci complimentiamo a vicenda e non stiamo nella pelle per la felicità! Che colpo! Siamo stati veramente bravi nella navigazione. Non abbiamo sbagliato nulla in una tappa molto difficile. Anche la TV, nella intervista, mi rivolge domande sulla navigazione e mi fa i complimenti per le nostre posizioni in classifica di tappa.

Ci prepariamo per il lungo trasferimento, con l'abbigliamento da freddo, e poi via, verso Bou Jerif, dove le nostre tende ci aspettano. Sono 250 km che passano "felicitemente" ed arriviamo al bivacco con le ultime luci del giorno. Molto bene. Decidiamo di dormire sotto il tendone-ristorante per non dover smontare le tende il giorno dopo.

Arriva un Commissario che mi chiede il GPS per il controllo di tappa. Questo è il segno che sono 3°, perché ai primi tre viene controllata la traccia per vedere se sono stati passati tutti i WayPoint Masqué. "Prego, prenda pure" E poi attendo, trepidante, la riconsegna. Quando il Commissario torna mi dice "Tutto ok" E vai! Nessun punto saltato e così la terza posizione è definitiva!

Manutenzione, una bella doccia e una meritata cena. Ci sono anche dei turisti che sono venuti a vedere il bivacco della gara. Ci pongono domande e chiedono di fare foto con noi o con le nostre moto. Con Michele ci si congratula a vicenda per la bella tappa. Non sembra vero. Siamo soddisfatti e carichi. Inoltre domani è l'ultima tappa prima della giornata di riposo ad Agadir. Se ci arriviamo possiamo rimettere in sesto sia noi che i nostri mezzi.

Dopo cena la solita telefonata a casa, per parlare con Ada e Antonella, e dividere con loro la mia gioia momentanea, e poi via a dormire.

**Tappa 5 – BOU JERIF - AGADIR**  
**Tr km 145 + SS km 300 + Tr km 195**

La tappa viene modificata e la speciale accorciata a km. 300. Buona notizia. Però aumenta il trasferimento a km. 145. Poi, a fine giornata, altri 195 per gradire.

Fa freddo e il tempo è brutto. C'è molta nebbia e c'è la possibilità che la speciale venga addirittura annullata, se gli elicotteri non potranno alzarsi in volo. Proprio negli ultimi km. di avvicinamento al punto da dove parte la speciale il cielo si apre e le nuvole si alzano. Ok, si può partire.

Arriviamo comunque con una trentina di minuti di anticipo al CO e così si chiacchiera un po' tra piloti. Ad un certo punto Pepe, il meccanico di Pellicer, gira attorno alla mia moto, scruta attentamente nella zona "cruscotto - cupolino" e dice: "Ahi Ahi!!". Sento un tuffo al cuore! Cosa avrà visto che non va? Mi indica il supporto della strumentazione, è crepato. Se parto così per la speciale non arrivo alla fine, perdo tutto! Si da da fare lui, prende delle fascette in plastica molto grosse, di una misura che non avevo mai visto, e mi fissa il tutto in un modo molto intelligente, poi mi dà una trentina di fascette da portare con me, per sicurezza, e mi rassicura, dicendo che è certo che non cederà, così come è fissato ora, e che domani, ad Agadir, sistemereмо il tutto.

Parlo con Michele, valutiamo la situazione, certo non sono tranquillo, ma mi sembra, effettivamente, che così come è adesso non può cedere. Comunque dovrò fare attenzione, non prendere botte inutili e cercare di non cadere. Appena dopo la partenza percorriamo un bellissimo canalone, tra due pareti di roccia, con un fondo di terra bruna e di vegetazione.

Qualche guado e qualche passaggio trialistico, poi saliamo in montagna. Mi rendo conto che siamo sopra a un canyon fantastico, ma se sbaglii cadi di sotto, per cui non guardo in giro e focalizzo l'attenzione sul tracciato. Bella tappa, da guidare e da godere. Mi sto proprio divertendo, anche se la mente non dimentica il problema del supporto crepato e il fatto che arrivare a fine di questa tappa è fondamentale. Verso il km. 80 si riprende, al contrario, la tappa del giorno prima, sulla pista larga e veloce, in montagna, con molti dossi e curve.

Al km. 130 siamo al CP 2 e facciamo rifornimento. La pista continua ancora in montagna, sinuosa ma bella. Così per molti km. Dal km. 235 al km. 260 si viaggia nell'erba a "chameux". Sono dei cespugli bassi e non molto grossi, che però al loro interno hanno terra molto dura. Quindi si devono aggirare assolutamente, altrimenti si rischia di cappottare in avanti. Il terreno è sabbioso e questo rende più difficile la guida. Si slaloma continuamente. La navigazione, qui, è importante. Ad un certo punto vedo Michele, davanti a me, frenare brutalmente e... cadere sul fianco. Mi avvicino, non c'è nessun problema, ma ha rischiato di fare un salto di qualche metro, giù da uno scalino!!! Per fortuna era, come sempre, molto attento nella guida ed è riuscito ad evitarlo. Oggi con noi ha corso tutto il giorno Chatelier, il francese che guida una Honda XR 400 R. Il tedesco Schattat e il senegalese Moneyron sono rimasti dietro a noi dalla partenza fino all'arrivo, ma per effetto delle differenze allo start ci sono davanti in classifica. Così noi stamane siamo partiti 3° e 4° e stasera siamo 6° e 7°. Però il ritardo da Chatelier, che è arrivato terzo, è stato, in totale, di soli 8 minuti, su 6 ore di speciale. Michele, naturalmente, è davanti a me di un paio di minuti. Siamo comunque soddisfatti, stiamo correndo bene e siamo nel gruppo. Tutto il nostro distacco in classifica è dovuto, praticamente, alla seconda tappa. Comunque la classifica non è importante, per noi, e quindi siamo, per ora, veramente soddisfatti. Assaporiamo già il riposo di stasera e di domani. Niente corsa, ci voleva, dopo cinque giorni. Ma ora dobbiamo andare verso Agadir, sul mare.

Mentre siamo fermi al CO arrivano anche i camion di De Rooy.

Lui non scende neppure dalla cabina. Resta lì, si fuma una sigaretta, e dopo qualche minuto riparte, dietro a noi, per il trasferimento. Dopo qualche curva ci sorpassa. Poi vediamo volare qualcosa dalla cabina... Carta di merendine e di dolcetti. Ecco, questi olandesi vengono qui, in Africa, e buttano dal finestrino le cartacce, come ormai non si fa più neppure nelle nostre città!! Sono proprio dei maleducati!!!

Lungo il trasferimento ci fermiamo ad una stazione di servizio a lavare la moto, in modo da poterci lavorare meglio, l'indomani. Ecco, durante il trasferimento mi sto già pregustando la giornata di riposo, non perché "si possa riposare" ma principalmente perché alla Dakar 2007 mi ero

ritirato alla 6<sup>a</sup> tappa, in Mauritania, prima di arrivare ad Atar, ma avevo passato il “rest day” al bivacco assieme alla carovana ed era stata una giornata piena di rimpianti, pensando che avrei potuto esserci anche io, ancora in gara. E questo rimpianto mi è durato in gola per due anni ed ora sto per arrivare a quel “mezzo” traguardo.

Arriviamo ad Agadir a sera, il traffico è incredibile. E' più pericoloso che viaggiare in pista. Devi avere 16 occhi!!! In più il road book è sbagliato e si ferma prima di arrivare al bivacco, che evidentemente è stato spostato all'ultimo momento. Comunque lo troviamo facilmente, perché è in centro città, sul lungo mare. Parcheggiamo le moto felici.

Molti piloti vanno in hotel e cenano in qualche ristorante. Noi preferiamo restare qui, a dormire nella nostra tenda, vicino alle nostre moto. Telefoniamo a casa ed a qualche amico; Bubix Chinaglia in testa a tutti, che sarebbe dovuto venire con noi ma che ha dovuto dare forfait all'ultimo momento, per i postumi della caduta subita al Faraoni. Ceniamo al catering del bivacco, stiamo un po' a parlare e poi crolliamo nei nostri sacchi a pelo.

### **Rest Day – AGADIR**

Siamo arrivati fino a qui, ma non è stato facile.

Le sensazioni sono cambiate di giorno in giorno, e siamo solo a metà e sono quindi destinate, di questo passo, a cambiare fino alla fine della gara, se ci arriviamo.

I primi giorni la tensione è moltissima, sia per effetto del “rituffarsi” dopo un paio di anni in un rally africano, cosa mai da sottovalutare, sia per il fatto che è fortissimo il timore di avere subito qualche piccolo problema, o di commettere qualche piccola stupidata e di vedere compromessa l'intera gara o, peggio, essere costretto al ritiro. Poi, giorno dopo giorno, si prende fiducia, si acquisisce una certa simbiosi con la moto, si pensa meno al “fuori subito” ma si pensa a raggiungere la giornata di riposo, primo “piccolo” grande traguardo. Importantissimo psicologicamente. Non si pensa alle tappe successive, cercando, invece, di godersi questi momenti e di provvedere a sistemare il mezzo per tornare ad averne piena fiducia, se c'è stato qualche problema. Solo verso sera, dopo il ritiro del road book, si riprende il viaggio immaginario che ti porta a “pensare” la tappa in anticipo, cercando, nelle note e nelle spiegazioni, di capire dove possano nascondersi le difficoltà.

Ecco, vorrei riuscire a tradurre in parole le sensazioni che si vivono durante una giornata in moto, mentre si corre un rally nel deserto, ma non con similitudini affascinanti, perché non sarei capace di farlo, ma con frasi che facciano dire a chi ci è passato “è proprio così” e a chi ancora non lo ha potuto fare “è proprio come me lo immaginavo”.

Al via di una speciale sei teso, ma non pensi a nulla. Guardi la prima nota, che è ancora solo un disegno, e cerchi di fissartela in mente, per non doverla guardare più, fino a che non la passi. Guarderai solo il trip scorrere ed arrivare al km. dove ti troverai nella situazione indicata. Dopo la prima, via via tutte le altre ti occuperanno la testa per tutta la giornata, ed il tempo correrà via più veloce di te, più veloce che in qualsiasi altra occasione. Dopo poche centinaia di metri dal via mi alzo in piedi, e ci resterò per almeno il 70% della giornata. Mi piace guidare in piedi. In Africa non si può guidare seduti; appena ti rilassi ... tac, arriva uno scalino che ti spara in alto e in avanti e se riesci a non cappottare sei fortunato (e non bravo!!). Si sta in piedi per vedere più lontano e cercare il passaggio migliore da seguire, per vedere e meglio valutare gli ostacoli e anche per spingere maggiormente sulle pedane, e sentire la moto più guidabile. E comunque sto in piedi perché mi godo di più ciò che sto facendo. In Marocco, sui sassi, occorre fare molta attenzione alle pietre che sporgono parzialmente dal terreno e che sono poco visibili o non lo sono per nulla (e questo è un terreno sul quale Michele guida particolarmente bene e va forte!!); a volte i colpi che ricevi sul manubrio, oltre ad essere molto violenti fisicamente, lo sono anche “moralmente”. Ti sembra di avere commesso un errore, ma non è così, semplicemente non le puoi vedere e se ti va male prendi delle grandi sbandate che speri di riuscire a recuperare. Quando corri a più di cento all'ora sul reg la tensione si miscela con il piacere. Vorresti che questo potesse prendere il sopravvento e per qualche minuto ci riesci; ti senti sicuro e libero, conduci come vuoi la moto, sei certo della pista che



percorri e ti senti bene, senti scorrere le ruote, e le pedane ti trasmettono la sensazione del terreno. Senti l'Africa. Guardi davanti a te e, se sei su una piana, provi a dare gas al massimo, almeno per qualche minuto. Poi, all'improvviso, senti un colpo o vedi un masso grosso in mezzo alla pista che sembrerebbe, a dirsi, facilmente evitabile, ma, se lo guardi, finisce che ci passi a pochi centimetri. Ecco, non guardare dove NON vuoi passare, ma solo dove DEVI passare.

Quando entri in un erg, invece, il timore diventa qualche cosa di più! Le dune sono temute da tutti. Anche dai più esperti. Entri ed inizi a cercare la strada, vedi le tracce di chi ti ha preceduto, se sei sulla rotta giusta; poi osservi il colore della sabbia, per scoprirne le differenze di compattezza, ed anche la diversa rugosità o il diverso modo di segnarsi, per capire subito se sono molli o "portanti". Le creste sembrano tutte uguali, ma nascondono dune tagliate, le più pericolose. Devi trovare la velocità giusta che ti permetta di galleggiare, di cambiare direzione, in caso sia necessario. Che ti permetta inoltre di non saltare dalla cresta della duna, se si rivelasse tagliata. Insomma, la velocità giusta. E quando, inevitabilmente, ti insabbi, perché cadi o perché fai un errore, la testa comincia a frullare e ti sembra che la sabbia sia "mobile" e non ti lasci più andare via. Ma, tranne nel caso di rottura del mezzo, difficilmente, in moto, puoi subire un insabbiamento dal quale non si possa uscire coi propri mezzi. Poi, come per incanto, dopo una duna ritorna il reg e l'uscita, tanto agognata, ti sembra privarti di un "videogames". Pensi che sia un peccato che sia già finito quel tratto, gongolando, comunque, per il buon lavoro fatto. E' stato fantastico. I primi km dopo l'erg ti sembrano così facili, un po' come quando dalla pista sterrata passi all'asfalto.

Se viaggi nel sahel, sulle piste in mezzo agli arbusti, con fondo sabbioso, stai sempre in piedi. La moto va di qua e di là continuamente e spesso salti da una carreggiata all'altra, tagliando le curve. Ad una certa velocità la moto, sulla sabbia, continua a scodinzolare, in certi casi anche molto vistosamente. Le prime volte questa sensazione è difficile da accettare, poi capisci che quando è così, è tutto normale e stai controllando bene la situazione.

Personalmente non guardo mai ai km. del road book considerandoli tali, ma solo come numeri di un giochino. Se pensassi, ad ogni nota, quanti ne devo ancora percorrere, mi peserebbe troppo. Neppure mi segno con precisione il km. dei CP, perché altrimenti mi capita di rilassarmi quando ci sto arrivando, deconcentrandomi pericolosamente. Fino all'ultimo km. non si può dire di essere arrivati.

Quando fai tappe di 300/400 km. di speciale, nel momento in cui ti mancano meno di 100 km. cominci a pensare che non te ne mancano poi molti; cominci ad assaporare la possibilità che hai di arrivare a fine tappa. Cominci a pensare a cosa farai stasera sulla moto, a fare un piccolo elenco TAC!!! Prendi un bel colpo e ritorni coi piedi... sulle pedane e pensi solo a ciò che stai facendo.

I 15 minuti di neutralizzazione che ti spettano al CP di metà tappa passano in ... un minuto! Fai subito il pieno, mangi una barretta, fai un giro intorno alla moto, sperando di non trovare guai, e, se necessario, sostituisci il road book con la seconda parte. A me piace portarmi a casa i miei road book e quindi non posso stracciare fuori la prima parte, ma devo arrotolarla bene, per riporla in tasca, impiegando più tempo.

Quasi sempre negli ultimi km. prima di un CP o di un CO di fine tappa il percorso nasconde insidie, difficoltà, si fa pesante, poco piacevole o pericoloso. Insomma, i traguardi, anche intermedi, si fanno sempre desiderare.

Ma in una gara così lunga non si possono snobbare i trasferimenti, che sono molti. Quando a casa guardi il percorso sei tentato di dire "Beh, 300 km sono su asfalto". Peccato che questi, a lungo andare, contribuiscono non poco a stancarti, a provare il mezzo, ed a dover prevedere maggiori manutenzioni alla moto. E quando il tempo è inclemente ed arrivi di notte, oppure parti col buio con la brina e la nebbia, non vedi l'ora di essere su una bella pista sassosa a "guidare" veramente.

La mattina del rest day mi alzo riposato. Ho dormito parecchio, essendo andato in tenda molto presto. Metto la moto in posizione per i lavori, apro la cassa e predispongo le chiavi ed il necessario. Dopo colazione iniziamo a vedere il da farsi. Il bivacco si sta animando e tutti gli

equipaggi, moto, auto e camion, stanno facendo manutenzione sui proprio mezzi. Qualcuno ha assistenze molto organizzate, altri, come noi, conta solo sulle proprie forze.

Io devo risolvere assolutamente il problema della crepa nel supporto della strumentazione, altrimenti non andrei lontano. Ne parlo con Pepe, il meccanico di Pellicer, ed insieme decidiamo che la miglior cosa è tagliare dei rinforzi adeguati, in alluminio, e rivettarli ed imbullonarli assieme al supporto in questione. Mi presta rivetti e trapano.

Questo "lavoretto" mi costerà qualche ora di lavoro. E quindi di non risposo. Vi sono turisti che passeggiano in mezzo al bivacco e fanno domande sui mezzi, sulla gara, sui posti attraversati.

Dopo pranzo (sempre rigorosamente al catering del bivacco!) inizio i lavori di manutenzione alla moto; cambio olio e filtro, filtro aria, come tutte le sere, preparo i tre filtri aria di scorta per le giornate successive, già oliati, controllo il serraggio della bulloneria, controllo i raggi, la catena, cambio le ruote e la corona. Purtroppo mi accorgo di aver fatto un errore lasciando a casa la corona del 47 e così devo mettere una 45, l'unica nuova che ho. E' un po' piccola considerando che stiamo andando verso le dune, ma c'è anche da dire che nei prossimi due giorni avremo molti km di trasferimento e quindi un po' di velocità in più non guasterà. Poi, una volta in Mauritania, cambierò il pignone, mettendone uno più piccolo, del 13, così da dare un po' più di ripresa a bassa velocità. Il 13 è un pignone che consuma molto la catena, che gira più stretta, ma non ho altra scelta.

Nel bivacco è sempre presente anche Hubert. Si aggira tra i mezzi e per vedere se tutto va bene.

Finisco la manutenzione proprio poco prima dell'ora di cena. Faccio una doccia e vado al catering. Io e Michele parliamo della tappa dell'indomani.

Troviamo anche il tempo per una doccia ristoratrice.

Dopo cena ritiriamo il road book, prepariamo il nostro giaciglio sotto il tendone ristorante e guardiamo il filmato che l'organizzazione trasmette, sulle tappe precedenti. Passano le immagini ed i commenti sulla 4<sup>a</sup> tappa, nella quale siamo stati 3° e 4° e questo ci "gasa" quel tanto che basta per darci morale per il prosieguo della gara. Sistemiamo bene la nostra borsa e ci infiliamo nel sacco a pelo. Domani si parte molto presto, alle 5.00, con quasi 400 km di liaison.