

Tappa 6 – AGADIR - LAAYOUNE **Tr. Km 385 + SS km 255 + Tr km 120**

Tanti km di asfalto, stamattina. E il tempo non è clemente, anzi, fa freddo e c'è nebbia. Inoltre la partenza viene anticipata dalle 6.00 alle 5.00, così ci si deve svegliare alle 3,30! Col passare delle ore, in moto si comincia a sentire qualche brivido. L'asfalto non è per nulla buono e ad un certo punto, in una curva, l'anteriore mi si sposta di una spanna... per fortuna poi riprende il giusto grip e non cado. Non sarò così fortunato, invece, Thibault Chatelier, il francese alla guida di una Honda XR 400. In un tornante, forse anche per un momento di disattenzione, arriva lungo alla curva, cade al di fuori della carreggiata e fa qualche metro ruzzolando giù dalla banchina un po' scoscesa. Risultato una caviglia rotta, molte forti contusioni, molta paura di cadere nella scarpata e... ritiro!

Ecco, fino ad ora ancora nessuno si era ritirato, ma ce lo aspettavamo, se non altro per un semplice calcolo di probabilità. Comunque questa mattina non è stato l'unico a cadere sull'asfalto; anche Schattat e Jacquart si prendono un bello spavento, pur senza alcun danno né fisico né ai mezzi. Jacquart buca il serbatoio, ma riesce a ripararlo. I soccorsi sono velocissimi e giungono subito sui vari luoghi degli incidenti. Il francese viene subito rimpatriato.

Veniamo a conoscenza delle cadute e del ritiro solamente alla partenza della speciale. Siamo tutti dispiaciuti, poiché è un ragazzo simpatico, buon pilota e non meritava di uscire così. E ritorna lo spettro dell'infortunio: sembrava non fosse possibile, ma non è così! Nel frattempo il meteo volge al bello, anche perché che si va sempre più a Sud.

La pista è molto bella da guidare, sabbiosa, ben segnata, in mezzo a distese di erba a cammello, veloce. Stringo l'ammortizzatore di sterzo e via. Stupendo! Viaggiamo a 90/100 kmh e la guida è molto soddisfacente. Ad un certo punto, appena prima di arrivare in una curva, mi spavento e vado dritto. Lo spavento mi è stato causato dall'elicottero che mi è arrivato da dietro e mi è passato sopra la testa, basso, e all'improvviso! Ho rischiato di cappottare, cozzando contro un cespuglio di erba a cammello.

Passiamo poi un paio di guadi abbastanza profondi; uno è lungo un centinaio di metri. Il terreno cambia e si passa ad un suolo sassoso, con molte pietre sporgenti dal terreno. Proprio ciò che odio ed invece il terreno nel quale Michele si esprime meglio.

Nel finale di tappa il cielo si fa molto cupo, e il paesaggio diviene grigio e "tetro". Viaggiamo veloci, con l'ammortizzatore di sterzo chiuso completamente; siamo a più di 100 kmh. I sassi non finiscono mai e quando siamo quasi arrivati...TOC!!! Grande colpo sulla ruota anteriore, per un grosso sasso non visto o addirittura una lastra; vengo sbalzato di lato, ma non cado. Rallento, mancano solo una decina di km a fine speciale e quindi non è il caso di rischiare. Michele è davanti, non si accorge che ho rallentato, e prosegue, distaccandomi di qualche minuto. Alle 15 circa finiamo la speciale.

Il trasferimento passa veloce, con i suoi 120 km di "goudron". Attraversiamo bellissimi paesini, lungo l'oceano. Laayoune pure è un paese veramente piacevole, che vorrei tornare a visitare da turista. Il bivacco è situato qualche km dopo tale cittadina, in mezzo alla sabbia. E' ben organizzato perché piazzato in una zona di ricezione turisti. Ci sono addirittura i bagni e le docce e... sarà l'ultima volta che li avremo, fino a Dakar! Presumendo ciò, ci lanciamo in una lunga doccia relax; poi si fa manutenzione ai mezzi e la meritata cena. Questo bivacco è stupendo, siamo in una zona di sabbia ed a circa 1 km iniziano le prime dune.

Le Cocq, il franco-ivoriano, in gara con una XR650, già concorrente di tre Dakar, mi dice che è rimasto senza trip master ed è in difficoltà. Prendo dalla mia cassa uno dei miei trip di riserva e gli dico di installarlo. Mi ringrazia e si mette al lavoro. E' un po' un pazzo. E peggio di lui è il franco-senegalese Moneyron. Grande manetta, zero navigazione. Inserisce ogni sera il road book senza segnalare pericoli né altro. Alla mia domanda del perché non evidenzi nulla, la risposta è: "non serve, bisogna solo dare gas"! Poi, in effetti, si è mette sempre alla ruota di Schattat, e anche nostra in alcuni casi, in tranquilla attesa di arrivare a pochi km da fine tappa e poi... gas, fino alla fine. Non si fatica a capire perché questi due non abbiano concluso alcuna delle tre edizioni della Dakar alle quali hanno partecipato! In queste gare la manetta non basta.

Questa sera la benzina viene gentilmente offerta dall'organizzazione...

Domattina si parte subito per la prova speciale, direzione dune, e dopo qualche km è segnalato il primo "franchissement"!! Bene, proprio quello che ci voleva, dopo tutti i sassi del Marocco, un po' di sabbia. Ed inoltre domani sera si entra in Mauritania!

Tappa 7 – LAAYOUNE – BOU LANOUAR **SS km 180 + Tr km 720**

Stamane si parte dal bivacco, finalmente! Niente liaison. Ci allontaniamo di un km e ci prepariamo allo start; alle 7,45 parte il primo, non appena fa giorno (La FIM non permette che si disputino le speciali di notte, ma solo trasferimenti). Costeggiamo un cordone di dune e dopo 4,5 km l'indicazione è di "franchissement – Hors Piste". Piove, leggermente. Il cielo è grigio ed il sole non si vede. Al momento di scavalcare la prima duna, all'orizzonte compare un bellissimo arcobaleno: una immagine veramente eccezionale!

La prima duna è decisamente ripida, si comincia bene!

Si prosegue in fuori pista, tra dune e fondo sabbioso, sempre a CAP. Poi raggiungiamo una pista segnata. Io sono davanti a Michele, dietro ci ha raggiunto anche Le Cocq, che partiva ultimo ma non voleva restare solo, per non dover navigare! Ad un certo punto, mentre sto viaggiando a 100 kmh, ROARRRRR ... mi passa proprio Le Cocq, con la sua Honda XR650; probabile che viaggiasse a 120/130 kmh! Peccato che, manco a dirlo, neppure si fosse degnato di guardare il road book, visto che 50 metri dopo era segnalata una secca svolta a destra, tra due mucchi di sassi, all'incrocio con un'altra pista. Mi fermo, faccio segno a Michele come dire "Boh, e questo che fa?" Lo guardiamo scomparire all'orizzonte, nella polvere, e decidiamo di non aspettarlo. Non possiamo fargli da balia. Da qui in poi la pista diventa dura, sassosa, con molti incroci e con molti cambi di direzione. Viaggiamo comunque sui 100 kmh.

Al km 75 c'è una nota di difficile interpretazione. Poi scorgo a terra ciò che è segnalato sulle note: uno scheletro di dromedario. Non ci sono tracce. Dallo scheletro imbocchiamo il CAP segnato e ci dirigiamo fuori pista per 7 km fino a trovare una evidenza segnata sul road book. Molto bene.

Ricomincia a piovere, e questa volta forte. Decidiamo di indossare la giacca cerata per non bagnarci e rimanere tali fino a stasera, visto che la giornata sarà molto lunga.

Al km 116 c'è l'unico CP della giornata. Viaggiamo in una zona senza alcun riferimento, piatta, sassosa, senza vegetazione. Una di quelle zone in cui veramente tutto sembra uguale, ovunque volgi lo sguardo. Comunque teniamo il giusto CAP e i riferimenti delle note tornano tutti.

Finalmente smette di piovere e ci possiamo togliere la cerata. Il sole fa capolino e subito si accusa il caldo. Il terreno cambia in una specie di steppa sabbiosa. La pista è morbida, veloce e da guidare. Sinuosa. Si arriva a fine speciale.

Una pausa, più di riflessione su ciò che ci attende, che su quello che abbiamo appena fatto. Sono circa le 11.00. Ora si parte per un trasferimento esagerato: 720 km!!! Michele tira fuori un pezzo di gommapiuma che aveva messo nello zainetto e lo fissa sulla sella, per renderla più morbida, in vista delle 8/9 ore di asfalto che ci attendono. La mia sella, invece, mi risulta confortevole così e non soffro più di tanto.

Dopo una breve pausa si parte. Il nastro nero di asfalto costeggia l'oceano. La vista è fantastica. Il tempo passa piuttosto velocemente perché comunque il paesaggio è notevole. I pochi paesini che passiamo sono veramente graziosi, tenuti molto bene, puliti e piacevoli. Si vede che sono abitati da personale ONU. Facciamo un paio di soste per la benzina e per ... il nostro sedere! La nota del km 420 è seguita da quella del km ...552! 132 km senza un punto notevole. Comunque il tempo passa e dopo 654 km arriviamo alla frontiera del Marocco. Il personale è gentile e veloce. La parola "rallye" apre le porte. Si sentono importanti a far passare i concorrenti e così agevolano il tutto. Tra le due frontiere c'è la classica "terra di nessuno". Qualche km di slalom in una zona bruttissima, sabbiosissima (stiamo entrando in Mauritania, no?), piena di immondizia e relitti auto, perché in mezzo ad un campo minato! Occorre restare sulle tracce esistenti. Il camion assistenza di De Rooy... si insabbia! Arriviamo alla frontiera della Mauritania. Qualche capanna di legno, militari in divise tutte differenti tra loro; la sera sta calando e negli uffici le luci sono fioche. Dogana, polizia, anche qui tutti gentili. Ci siamo, siamo "liberi". Asfalto bellissimo ci conduce verso Bou Lanouar, 59 km dopo il confine.

Fa caldo, anche se è sera, ed è molto ventilato. Il bivacco è in mezzo alla sabbia. Notiamo subito la differenza con i precedenti, in Marocco. Qui le tende sono più grezze, basse, per non far entrare il vento, e piccole. Non ci sono servizi igienici (e non ci saranno fino a Dakar...). Ceniamo

stanchi e... andiamo a fare manutenzione alla moto. Devo cambiare il pignone e mettere un 13, perché ho una corona troppo piccola (45), ho dimenticato la 47 a casa e con un pignone del 14 ho rapporti finali inadatti alla guida nelle dune, che troveremo domani. Smonto il pignone e... sorpresa! Il pattino nero scorricatena, in plastica, è rotto. Devo sostituirlo, altrimenti la catena si rovinerebbe sfregando sul forcellone. Peccato che quando inizio a svitare le viti queste non ne vogliono sapere di smollarsi. Inizia un lavoraccio che prosegue per un'ora, fino a quando l'ultima delle tre viti... gira a vuoto. Si è spanata la sede sul forcellone. Porc! In qualche modo riesco a toglierla, cambio il pattino, fisso le altre due viti e resta il problema di come sistemare questa situazione. Fisso il pattino con del silicone e fermo il tutto, ormai a corto di idee, con due fascette in plastica, incrociate. "Domani si taglieranno prima di arrivare alla speciale" penso. Le fascette, invece, resisteranno fino a Dakar! Grande chi le ha inventate. Nel frattempo sono rimasto l'ultimo a lavorare sul mezzo. Tutti stanno già dormendo, tranne Michele che ha atteso fino a che gli ho detto che era tutto sotto controllo e mi mancava solo il fissaggio finale del pignone. E' tardi, rimonto serbatoio laterale e sella, chiudo la cassa e mi infilo nella tenda. Spira un vento fastidioso. Serata difficile, ma è solo l'inizio. Siamo appena arrivati in Mauritania e sappiamo che le tappe che si correranno qui saranno quelle decisive e più difficili, o comunque quelle che danno più apprensione, per i deserti di sabbia molle e di erba a cammello che si andranno ad attraversare.

Meglio dormire sopra.

Tappa 8 – BOU LANOUAR - AZOUGUI

Tr km 60 + SS km 450

Fa caldo, era ora. E fa caldo anche nella nostra testa, nel senso che oggi la tappa si preannuncia difficile, e tra i ricordi ci sono le immagini di Hubert che smonta la ruota posteriore dopo l'ennesima foratura, alla Dakar del 1987, con la sua Cagiva. E' la medesima tappa, quella che corre lungo la ferrovia, da ovest a est. Ormai non si buca più (meno male...). Ma il deserto non è cambiato. Mi sembra impossibile ripercorrere piste rese così mitiche dalle gesta dei Grandi Piloti che hanno scritto la storia della Dakar!

Ore 6,30. Parte il trasferimento di 60 km su asfalto. Stamane ho chiesto alla assistenza medica di farmi un bendaggio alle mani, perché temo che diversamente mi verrebbero le vesciche.

Durante questi pochi km di trasferimento Schattat rompe la catena, che a sua volta gli sfonda il carter. Riesce comunque a riparare e a prendere il via. Bravo!

Pellicer parte per la speciale alle 7.45. Io alle 7.56. Siamo in una piana incredibile, a perdita d'occhio. Davanti a noi il nulla... e sappiamo che oggi sarà deserto vero, quello che più fa paura. Andiamo verso Atar. Proprio prima di Atar si erano infranti i miei sogni, alla Dakar 2007; speriamo che oggi vada meglio.

La prima nota indica: CAP 103 – Hors Piste. Tre note e siamo al km. 7, la successiva è al km 32. In 10 note siamo al km 102. Sempre e solo a CAP 103 in fuori pista. Due piante segnalate, un "sol noir" e così via fino al km 136, quando incrociamo una pista. Nel corso di questi primi km viaggiamo assieme ai due ragazzi francesi del raid. Io guido il gruppo, Michele mi affianca e mi dice di rallentare, visti i molti km da fare, considerando che è meglio risparmiare i mezzi. Abbassiamo la velocità da 100 kmh a 80 kmh.

Viaggiamo quasi verso Est, quindi contro sole, ed io cerco di stare basso, dietro il cupolino, per non avere riflesso negli occhi.

L'elicottero ci sorvola per un po'. Le immagini, viste dall'alto, ci danno la vera sensazione della vastità del paesaggio: nulla più assoluto. 130 km così.

All'incrocio con la pista, siamo, in realtà, su una piana molto grande, e molto segnata. Bisogna seguire CAP 50 per 10 km e poi, all'altezza di una acacia, rigirare verso destra per CAP 97. Qui inizia l'erba a chameau, che ci accompagna fino al km 163, passando per il CP1 per arrivare poi al CP2 del rifornimento. Sabbia, molle. Il terreno cambia. E la luce si fa più forte. Per fortuna stamane ho lasciato lo zainetto sul camion ed ho indossato anche i pantaloni più leggeri. Pensavo che avremmo avuto temperature elevate e che avrei dovuto essere più "libero" nei movimenti. La sabbia, tra i cespugli, è molle e occorre guidare con attenzione ma decisi, altrimenti si rischia di cadere o di insabbiarsi. Negli ultimi km prima del CP ci accorgiamo di essere "sorvegliati" da militari. Arriviamo al rifornimento e mi stendo a terra per riposare qualche minuto.

Facciamo il pieno e ci dicono che sta per cominciare la “vera” erba a cammello. Ma come, e quella che abbiamo passato negli ultimi 70 km cos’era?. Un assaggio. D’altronde Hubert ieri sera ci ha detto, al briefing, che “domani vedrete cos’è veramente l’herbe a chameau”. Aveva ragione.

Ripartiamo ed in effetti ora i cespugli si fanno più grossi e dobbiamo continuamente aggirarli. Non c’è riposo, non c’è soluzione di continuità. E’ una situazione pazzesca. Non finiscono mai e sono a perdita d’occhio. Meglio guardare vicino! E non pensare a quanti km così ancora dobbiamo affrontare.

Mi ritrovo in coda al gruppetto. Guida Michele. Penso:”E’ bravo Miki, sta navigando e guidando veramente bene. Oggi non so sei sarei in grado di navigare come fa lui”. Proprio mentre penso questo, un francese davanti a me si insabbia e mi costringe a fermarmi, insabbiandomi a mia volta. Il suo amico, appena avanti, torna per aiutarlo. Io li attendo. Michele ha aggirato una duna. Dopo qualche minuto ripartiamo convinti che Michele sia lì dietro ma... nulla. Ora dove sarà andato? C’è la sua traccia. Sola. Ecco che ora tocca a me navigare e guidare il gruppo. Seguo la traccia di Miki fino a quando questa si confonde con le altre dei piloti che ci precedono. Poi, dopo qualche centinaio di metri, si dividono! In questa zona ognuno sceglie la traiettoria che gli pare, ma ora quale sarà quella di Michele? Ne seguo una, ma sembra svanisca nel nulla; torno indietro, ne seguo un’altra e arriviamo in una piana. Mi fermo e dico ai francesi che voglio chiamare Michele con il telefono satellitare. Non posso lasciarlo solo. Tento ma... nulla, non c’è linea! Sembra impossibile. Lui mi dirà che ha fatto lo stesso e che anche per lui non c’era linea. Porcaccia miseria. Che faccio? Siamo circa al km. 275 ed il prossimo CP3 è al km 354. Non resta che dirigersi verso questo e sperare che anche lui pensi di trovarsi là. Andiamo. I due francesi si insabbiano più e più volte. Il terreno si fa difficile, la sabbia più molle e si continua a salire ed a scendere da avvallamenti. Non vedo più i due, ma vedo della polvere a destra. Penso sia uno di loro che, trovata una via veloce, mi stia passando. Lo seguo ma, quando la polvere si adagia, vedo che è un camion in gara! Mi giro e non c’è più nessuno. Ok. Seguo il camion. Arrivo al km 306 e questo si infila a destra, come da road book, in una zona di dunette impestate, con vegetazione, continue salite e discese; la pista segnata è troppo sabbiosa ed io devo starne fuori. Dopo qualche km perdo di vista il camion e mi insabbio. Momento di caccia. Decido di tornare all’entrata di questa zona, dove abbiamo svoltato a destra. Quando sono lì mi rendo conto che per questa zona ieri sera erano state date delle variazioni al road book che prevedevano il taglio di qualche km di percorso. Io ero stanco ed avevo confidato sul fatto che Michele le aveva segnate e che saremmo stati insieme! Ora che faccio? Devo seguire il road book, anche se il trip ora non è più proprio corretto. Scorro le note, vedo segnate due montagne nere attraverso le quali devo passare. Le cerco a vista. Eccole. Il CAP del GPS direbbe a destra ma le montagne sono a sinistra. Decido di seguire le note. Mi devo infilare attraverso i monti e poi rigirare a destra. Si tratta di una decina di km. Dopo questa svolta il CAP torna a collimare con quello indicato nelle note, anche se i km. del trip sono andati a farsi benedire. E sono solo. Non posso cadere o sbagliare! Ricominciano gli avvallamenti sabbiosi. Sembra di essere in una manche di cross. Continuo a saltare dalle discese e a buttarmi indietro sulla moto, nelle corte e ripide risalite. Ritrovo le tracce delle altre moto. Anche loro stanno fuori dalla pista di sabbia, che passa tra un avvallamento e l’altro. Discese e salite continue, nelle dune, tanto ravvicinate da doversi buttare indietro per salire e da far fatica a cambiare posizione in tempo utile. Per fortuna nessuna insabbiata. Un gran lavoro di gambe e braccia. Qui occorre proprio tenere il manubrio con forza. Pian piano la vegetazione scompare e... lascia il posto ad un erg di sola sabbia, dune non molto alte, ma a perdita d’occhio. Solo a una decina di km si vede un picco e la direzione del CP3, segnalata dalla freccia del GPS, sembra proprio indicare lì. Manca poco, appunto, solo dieci/quindici km.

Nel frattempo la situazione di Michele ha un po’ ricalcato la mia. Ha seguito il camion di Vismara e Verzeletti, poi li ha persi e si è ritrovato nelle dune con vegetazione in una zona molto molle e si è insabbiato.

Anche alcune auto si sono fermate in quella zona. Ad un certo punto, mentre è solo, gli si avvicinano alcuni tuareg chiedendogli se vuole un aiuto per uscire dall’erg. Però deve pagare 250 €! Miki non si perde d’animo. Rifiuta deciso, disinsabbia il Suzuki e riparte, pensando ad allontanarsi da questi tipi più in fretta possibile.

Anche lui entra nell’erg.

Come dicevo, non mi manca molto, almeno così sembra. Ma a fare pochi km certe volte si impiega molto tempo!

Entro nell'erg e quasi mi rilasso. Mi dico: "Bene, ora basta fare attenzione a non saltare da una duna e ci si avvicina al CP. Inoltre mi sembra proprio che il terreno sia tutto uguale, senza increspature, tutto monocoloro, quindi la sabbia è della medesima compattezza ... PATAPEM!! Mi ritrovo di colpo catapultato in avanti, oltre il manubrio, dorso a terra. Sono proprio volato via ed ho fatto perno sul manubrio stesso. Prima ancora di alzarmi ho immaginato la scena che mi si sta per presentare: la moto con la ruota completamente scomparsa nella sabbia!

Non credo ai miei occhi. Mi sembra di vedere le immagini di quei DVD delle Dakar storiche! Ed ora tocca a me. Mi dico: "Qui ci va una foto" Poi preferisco cercare subito di trarmi d'impaccio. Jacquart, il franco-russo, al bivacco, la sera, mi dirà: "Hai fatto subito una foto?, Se no ti do la mia, penso che la situazione sia stata la stessa" Si proprio la stessa! E quel che peggio è che questa situazione si ripeterà almeno altre tre/quattro volte. Sul subito penso: "Ora chi la sposta più di qua la moto, con quello che pesa" Ma il mio metro di paragone è il KTM 640 usato alla Dakar. Invece il Suzukino si svincola facilmente e lo rialzo con moderata fatica. Fantastico avere la moto leggera. Saperlo un paio d'anni prima! (Colpa della mia testardaggine e del fascino che hanno le moto di grossa cilindrata). Cerco di non cadere più in avanti, facendo molta attenzione a restare sbilanciato sul parafango posteriore. Incredibile, senza alcun preavviso la sabbia cede e ti "trattiene". Non è questione di tecnica di guida, di saper valutare il terreno o di viaggiare forte. E' così e basta. Inoltre questa sabbia molle porta a cadere, ad insabbiarsi e, come si sa, ogni volta occorre adagiare sul fianco la moto e poi risollevarla. Gesto compiuto almeno 30/40 volte. Mi sembra di non farcela più, di essere al limite. Smetto di contarle. Ad un certo punto inizio a vedere le "lucine" davanti ai miei occhi. ALT. Bere, togliere il casco e fare uno stop. Però poi si deve ricominciare. E si ricomincia ad insabbiarsi. Dopo almeno tre quarti d'ora così, se non oltre (difficile valutare quanto sia durato, sembrava fossi lì dentro da una eternità!) cado da una duna. Posizione brutta. Fatico a raddrizzare la moto. Ci riesco, ma ricado ancora. Riparto e ricado in un "buco" tra tre dune! Posizione veramente pessima. Devo riflettere. Penso che se va avanti così non ne vengo fuori. La moto esala odori di bruciato incredibili. Ogni volta che riparto "butto" dentro le marce quasi senza frizione, per non far calare il motore. La spia rossa della temperatura oltre il limite è accesa fissa ormai da una decina di minuti. Viaggio sempre in fuori giri, in prima o in seconda. Resisterà? Ed io resisterò?

Mi siedo un attimo, la moto spenta. Guardo come è messa e osservo le dune per capire quale sia la via migliore da seguire per cercare di uscire dal dedalo. Proprio in quel momento, al di là della duna alle mie spalle, sento sopraggiungere un mezzo a motore, sembra una moto. Sarà uno dei ragazzi francesi che mi ha raggiunto, penso. Sembra che stia passando ma ad un certo punto si insabbia. Allora salgo, a fatica, la duna e cerco di vederlo. E' a cento metri da me, sull'altro versante della stessa duna mia ed è ... MICHELE!!! Dopo oltre due ore di gara separati, ci si ritrova nel mezzo dell'erg, uno al di qua ed uno al di là della stessa duna. Grido, mi sgolo e lo chiamo, ma lui è di spalle e spinge la moto per portarla fuori. Se riesce ad uscire se ne va e non mi vede. Grido. Lui si insabbia e si spegne il motore. Grido più che posso. Lui si gira e, mi dirà poi, pensa: "Ma chi è il numero 7?" Guardando il mio pettorale di gara. E' un po' "fuso" anche lui. E comunque la grande luce da molto riflesso e non si distinguono bene i colori dell'abbigliamento.

Ci guardiamo un attimo e, forse per l'incredulità, forse per la gioia di essere di nuovo insieme e di poterci quindi aiutare, ci lasciamo cadere sulla sabbia. Io in ginocchio, lui di schiena, sul versante della duna alle sue spalle. Stiamo così trenta secondi. Poi io lo raggiungo, portiamo la sua moto in un punto buono e torniamo a vedere la mia. Dico "Guarda che posizione schifosa" E lui, invece, fa: "No, dai, di là puoi uscire bene". Come sempre i problemi degli altri sono più facili da risolvere, in queste situazioni. Ci rimettiamo in coppia e ricominciamo a viaggiare tra le dune, insabbiandoci ancora almeno una decina di volte a testa. Ad un certo punto sento la testa scoppiare dal caldo. Non riesco più a sostenere la temperatura e devo togliere il casco per qualche minuto. Giustamente Miki mi esorta (e di questo non lo ringrazierò mai abbastanza!!!) a ripartire, perché sta per fare buio e dobbiamo per forza uscire al CP3, che è sulla pista battuta, con la luce del giorno. Se restiamo dentro col buio è un grande problema. Mancano 3 km. Vediamo un'auto, e i passeggeri che si sbracciano, pensiamo sia il CP e ci avviciniamo, anche se a fatica. Ci viene incontro una ragazza. Effettivamente è il personale del CP3, ma ci dice che non è la direzione giusta, che loro sono in panne con il radiatore rotto, che non sono mai arrivati al punto fissato per il CP. In quel momento ci giriamo e... vediamo che ci dividono dalla pista battuta solo 3 o 4 dune. Ripartiamo, ci insabbiamo ancora una volta e poi, come per miracolo, scendiamo dall'ultima! Sembra un sogno. La moto sta in piedi senza fatica. Non la devo spingere o tirare. Sto seduto "comodamente", sbragato, in posizione turistica. Dopo cinquecento metri arriviamo sul punto del CP3. Ci fermiamo.

Non c'è veramente nulla. Speravamo di fare una pausa. Sta scendendo la sera. E' meglio partire subito. Non scendiamo neppure dai mezzi. Ci mancano 100 km. La pista è ben segnata, ma a tratti molto sabbiosa. Il caldo si sta affievolendo. Andando più veloci si respira un po' d'aria.

Io sono dietro. Devo togliere gli occhiali, perché sono sporchi ed ho la lente scura, ma così mi arriva un sacco di polvere negli occhi e avendo le lenti a contatto, a tratti non vedo nulla, tutto si appanna. Ma non ho il tempo di estrarre gli altri occhiali con le lenti bianche. Rallento un po'. Anche Michele, che era partito veloce, dopo un po' rallenta. Inutile esagerare. Ora si deve cercare di raggiungere fine tappa, costi quello che costi. Il peggio dovrebbe essere passato. Ma comunque non sarà una passeggiata. I bivi sono molti ed occorre, quindi, continuare nella navigazione, con maggiore attenzione perché non si vede bene il terreno ed anche il paesaggio circostante.

Al km. 395 imbocchiamo una pista più battuta. Un sogno. Comunque ogni tanto occorre starne fuori perché ci sono zone molto sabbiose. Non ne posso più della sabbia. Non riesco più a dare gas sulla sabbia. Grido ogni volta che me la trovo davanti. Non ho più la forza di tenere il manubrio quando sbanda a destra e a sinistra. Cado. Mi rialzo con l'aiuto di Michele. Dopo qualche km cade lui. E lo aiuto io. E' dura. Lui va un po' avanti ed io sbando per una ventina di metri. Sto per cadere, ma per fortuna non mollo il gas e torno diritto. La luna quasi piena da un po' di visibilità. Ad un certo punto c'è una pista molto sabbiosa, lui va veloce, io non riesco e cado. Lui non si accorge e va avanti, almeno cinquecento metri. Io non riesco più ad alzare la moto. Guardo la sua luce posteriore allontanarsi fino a quando vedo il suo stop accendersi. Poi lentamente la sua moto si gira. Io spengo ed accendo il mio faro anteriore più volte, con la moto a terra, e lui mi vede e torna ad aiutarmi.

Riprendiamo. Viaggiamo più lentamente, appaiati. Mi grida qualche cosa. Non capisco. Mi fermo. "Ho finito la benzina" Mi dice. "Io ne ho ancora parecchia" dico io. Ci mancano circa 50 km al bivacco. L'indomani mi dirà che era così fuso da non aver neppure messo la riserva!

Estraggo la tanichetta pieghevole dalla borsetta attrezzi, cacciavite, svito la cannetta di un serbatoio posteriore. Lui mi fa luce con una piletta. Siamo distesi a terra, nel nulla, di notte. Gli passo due litri e li travasa nella moto. Poi chiudo il serbatoio e ripongo la tanica. Lui è rimasto senza acqua... e anche io. Allora estraggo la cannetta per l'acqua e beviamo dalla tanica di alluminio del paracoppa. L'acqua di sicurezza. Non ha un gran sapore, ma disseta. Mi è rimasta una barretta energetica: manco a dirlo, la dividiamo.

Ripartiamo. Di tanto in tanto scorgiamo fioche luci di accampamenti nomadi. La pista migliora. Ad un certo punto c'è un bivio. Sbagliamo e prendiamo verso una zona cieca e passiamo giusto a fianco di un buco enorme: gran rischio. Torniamo sulla pista e prendiamo la direzione giusta. La pista si trasforma in una strada grande, sterrata, che sale una montagna. Scollinato, scorgiamo più luci. Il GPS ci dà il bivacco a 8 km. Fantastico.

Scendiamo e ci fermiamo ad un posto militare. Chiediamo: "rallye?" indicando una luce che sembra proprio quella dei generatori. "Oui, rallye" Ci conferma. Per entrare al campo occorre scendere dalla pista e passare in un sabbione che se non avessi saputo che mi stava portando a fine tappa non l'avrei mai imboccato! Finalmente arriviamo al bivacco, passiamo sotto l'arco d'arrivo e andiamo al PCCourse a consegnare la tabella. Ci aspettavano. Sapevano che stavamo arrivando, vedendoci sul PC, tramite Iritrack. Ci viene incontro Hubert e ci fa i complimenti. Lo stesso fa René Metge. Pacche sulle spalle da tutti. Arriva Schlessler. Ci dice che è stata una tappa dura, forse una delle più dure che lui abbia mai corso. Le dune che abbiamo passato sono le famose "dune morte" nelle quali le Mitsubishi ufficiali, nella Dakar 1994, hanno passato tutta la notte. E la Citroen le aveva aggirate. Non ci crediamo. Pare proprio che siamo stati veramente bravi. Ci abbracciamo e ci facciamo i complimenti. Ancora una volta un ottimo lavoro! E brave anche le nostre moto!

Hubert poi ci dà una grande notizia. "Domani tappa neutralizzata. Liaison libera fino a Moudjeira, 900 km. su asfalto". Fantastico, o meglio, ci voleva. Le moto hanno patito, noi pure. Quindi subito a mangiare, e tanto, e poi a nanna. Questi sono i Jolly che capitano in queste gare e quando ci sono è un bene giocarli!

Arriva SPORT+ e ci intervista subito. Entrambi. Siamo distrutti. Mangiamo in abiti da moto. Scambiamo le impressioni con Vismara e Verzeletti. Sono d'accordo con noi che la tappa è stata veramente dura e difficile. Giacomo Vismara è simpatico, lo facevo più burbero, dall'aspetto, invece è alla mano; non smette mai di raccontare aneddoti di Dakar o altri rallye precedenti. In ogni parte del percorso lui dice di ricordarsi di esservi già passato in quell'anno o in quella tappa. Giulio Verzeletti, invece, da buon motociclista con alle spalle sette Dakar in moto di cui tre terminate, più un paio in camion, è un gran simpatico, scherza sempre ed è sempre di buon umore. Il compagno

giusto per questo tipo di gare. Mi immagino i due in cabina: battute su battute. E vista l'esperienza, sicuramente ogni situazione viene gestita con professionalità. Giulio mi ha confidato proprio in questi giorni che era "invidioso" di me e Michele in moto. Non ha ancora completamente digerito il "passaggio" ai camion! Rimarrà sempre un motociclista.

I due francesi del raid, persi di vista, arriveranno rispettivamente uno, Laurent, verso mezzanotte e l'altro, Marc, sul camion balai, ancora più tardi. Marc ha avuto problemi con la moto: gli si è riempito il filtro aria di sabbia e non andava praticamente più, inoltre tra le dune ha incontrato anche lui i beduini che gli hanno offerto un aiuto con tanto di pick up per portargli la moto fuori dall'erg. Lui, sfinito e con il mezzo in panne, ha accettato, pagando parecchie centinaia di euro...

Siamo stati in moto dalle 6:30 alle 21.00. Giornata lunga, difficile e faticosa. Ma di grande soddisfazione, forse la più grande. Che ci rimarrà per sempre dentro. Come anche il ritrovarsi dopo essersi persi di vista, uno al di qua e uno al di là della stessa duna.

Sacco a pelo, via l'abbigliamento da moto, buona notte. Naturalmente... secco subito.

Tappa 9 – AZOUGUI – MOUDJEIRA - NEUTRALIZZATA

Tr km 900

Non sembra vero di potersi svegliare con calma, presto ma non troppo, vestirsi con i panni civili, fare colazione tranquillamente! Ma dove siamo, in vacanza?

I primi problemi cominciano quando cerchiamo un mezzo che ci trasporti le moto. La liason è libera e possiamo percorrerla in moto o su una auto. Dopo un breve summit tra motociclisti decidiamo di chiedere ad Auriol di poter mettere sul camion balai le moto che ci stanno e di noleggiare un pick up con autista per le altre, dividendo la spesa.

E facciamo così. I piloti si dividono tra le varie vetture della organizzazione. Noi siamo insieme a Marc, uno dei ragazzi francesi del raid, all'autista del fuoristrada dell'organizzazione ed alla figlia di Hubert, ragazza molto simpatica. La giornata è lunga, 900 km su asfalto, un po' stretti in auto, fa caldo, dormicchiamo. Ogni tanto una sosta per sgranchirci e per mangiare qualche cosa.

L'unica strada asfaltata che possiamo seguire passa per Nouackchott, capitale della Mauritania, incasinatissima e vastissima. Bello, invece, attraversare i piccoli villaggi. Finalmente, verso le diciannove, arriviamo a Moudjeira. Siamo fuori dal paese, in una zona isolata, con militari tutto intorno, che controllano il bivacco. Tende, catering e, come previsto, niente bagni.

Tanta sabbia, anche nel bivacco. Ceniamo e prepariamo il sacco a pelo e la borsa nel tendone ristorante. Poi inizia l'attesa delle moto. Da un rapido calcolo deduciamo che non arriveranno prima di mezzanotte. ESATTO! Arriveranno alle tre e mezza di notte! E siccome la sera prima, stanchissimi, non avevamo fatto alcuna manutenzione dobbiamo stare pronti e appena arrivano provvedere di conseguenza. Tra le 11.00 e le 3,30 ci svegliamo a turno, a più riprese, per andare a vedere se sia arrivato il camion. Quando arriva, ci buttiamo, assonnati, sulle moto e facciamo le solite cose: filtro aria, controllo olio e acqua, tensione catena e serraggio bulloneria varia. Quando sostituisco il filtro aria mi accorgo che è particolarmente pesante e decido di riporlo così nel sacchetto e nella cassa, e di controllarlo poi a casa. Così farò, infatti, e da un confronto con un altro filtro sporco risulterà che quello reduce da una tappa "normale" pesava gr. 50, mentre quello reduce dalla tappa delle dune morte pesava gr...310!!! La sabbia che ho recuperato dal lavaggio ha riempito un bicchiere ed è finita tra i ricordi della gara.

Stop. Domani si ricomincia, quindi andiamo a dormire, anche se poche ore.

Tappa 10 – MOUDJEIRA - IDINI

SS km 480

Se la sera i militari erano una presenza discreta, la mattina, al via della speciale, sembrano veramente pattugliare la strada. Dopo i primi km non sono più visibili, o forse non ci sono più veramente.

Tappa lunga e di guida tecnica. Tanta erba a cammello, per i primi 100 km circa, e comunque fuoripista per tutti i primi 180 km. Sabbia, pesante, da guidare sempre in piedi e con fatica. Comunque non difficile, ma faticosa e lunga.

Verso la fine iniziano le dune vere, non altissime, ma comunque continue. In effetti anche Idini, il paese sede dell'arrivo di tappa, è immerso nelle dune. E da lì partirà direttamente la speciale dell'indomani. Comunque oggi tappa dura e lunga, arriviamo al calar del sole.

Le Cocq, invece, legge così bene le note che segue "pieno Nord" al posto di "pieno Sud", come ci dirà Hubert a cena, ed arriverà solo la mattina dopo!

Idini è ... una tendopoli, come tutti i villaggi della Maruitania. L'unica struttura in muratura è la moschea. Il bivacco è il più piccolo di tutta la gara, ma i militari non mancano...

Mancano due tappe a Dakar ed il pensiero comincia a insinuarsi nelle nostre menti. Lo avevamo scacciato fino a ieri, ma ora siamo davvero vicini all'arrivo. Bisogna quindi pensare anche a prenotare un hotel ed un aereo per il ritorno, anche perché ormai, in qualsiasi caso, rientreremo dall'aeroporto di Dakar. Noi, per scaramanzia, per scarsa fiducia, per mille validi motivi, non avevamo prenotato nulla. Riserviamo, quindi, una stanza all'Hotel Meridien, sede del Parco Chiuso e luogo dove si terrà la cena di gala. Poi telefono ad Antonella e le chiedo di prenotarci i voli aerei. Bravissima, ci trova subito un Dakar-Malpensa!

Manutenzione ai mezzi, solite cose. Sostituisco il porta road book perché il motorino non va più, si è dissaldato un cavetto elettrico. Sono preoccupato perché nella seconda metà della speciale di oggi la moto aveva problemi crescenti di carburazione. Non riusciva a prendere velocità, sulla sabbia. La provo sull'asfalto e qui va bene, ma sul molle fatica molto. Non riesco a capire cosa sia. Il filtro è pulito e non ci sono problemi apparenti. Insomma, dormo preoccupato, perché uscire di gara alla penultima o ultima tappa sarebbe proprio una beffa!

Tappa 11 – IDINI – ST.LOUIS **SS km 115 + Tr km 350**

Fa caldo. Si parte dal bivacco per una speciale di 115 km. Al via tutti i motociclisti sono allegri; tutti pensano già a domani, ma anche la tappa di oggi va portata a termine. Partono già le prime foto ricordo. Io ne scatto una col „quasi“ vincitore Pellicer.

Poi si parte. Dopo qualche km di fuoripista si segue una traccia nella vegetazione del sahel. La tappa che volevamo. Una pista veloce e sabbiosa, tra i cespugli e la vegetazione. Praticamente da subito veniamo affiancati dall'elicottero che ci segue per svariati km. E' una bella sensazione e ti immagini di rivederti che guidi su queste piste sinuose, in mezzo alla vegetazione.

Però... mi accorgo da subito che la moto non va bene. Quando entro nella sabbia non ho accelerazione, manca il gas ed è come entrare in curva e schiacciare la frizione. Si guida mantenendo sempre la stessa velocità, la massima, di soli 60/65 kmh.!!! Sono decisamente preoccupato, anche perché iniziano le dune. Michele si ferma, mi chiede cosa c'è e poi mi esorta a non mollare. Mai! Manca troppo poco. Vado avanti io, tanto lui mi prende subito, vista la mia scarsa velocità. Fatico a salire anche le più piccole dune. Non ci voleva. La tensione sale, col passare dei km e anche la temperatura dell'acqua. In più il porta road book che ho montato la sera prima non funziona a dovere; lascia srotolare tutto il rotolo di note e poi non lo trascina. Quindi non posso navigare. Mi tocca tornare dietro a Miki.

Finalmente al km 57 troviamo il CP1. Siamo vicini a Schattat e Moneyron, ci dicono i Commissari, e ciò ci fa piacere. Invece Jacquart ancora non è passato. Si è perso in quello che sembrerebbe un facile erg, qualche km prima del CP.

Da questo punto di controllo la direzione cambia: da CAP 350 medio si gira verso 230/200. La pista si fa più veloce, meno pesante e la moto fatica meno a prendere velocità, anche se non va oltre i 75/80 kmh. Bella pista, peccato non poterla percorrere „guidandola“ veramente! Ma comunque il pensiero ora va ai km che passano. Quando mancano 5 km a fine speciale troviamo i primi fotografi e cameramen. Di solito si mettono in posti dove si possano fare foto o riprese di particolare interesse; privilegiano salti, dune, buche ecc. ecc. Quindi quando li vedi stai sempre attento!!! Ma qui siamo in piano quindi, a parte questo sabbione continuo su cui stiamo correndo a 70 kmh, non vedo pericoli. UAOOOOOOO!

Senza rendermene conto sto per decollare da una duna, anomala perchè non ha una salita prima, ma solo un bel salto dopo. Poco da fare, frenare no, tenere aperto sì, ma con la velocità bassa che ho... speriamo di saltare abbastanza lungo e di non impuntarci!

Tutto indietro... salto... atterro... per un pelo, o forse meno, non mi impunto e non cappotto! Miki, invece, arriva forte e frena ...per fortuna, altrimenti farebbe un salto incredibile, come quello spiccato da uno dei francesi del raid, che proprio non si è accorto di ciò che si stava avvicinando e si è trovato in volo senza saperlo ...

Dopo altri cinque km finisce la speciale. Che sollievo. Ora ci attende il trasferimento fino a St.Louis, passando la frontiera tra Mauritania e Senegal. Prima di tutto provo a smontare il filtro aria, supponendo che ci sia qualche problema. Nulla. Il filtro non è sporco, ma comunque lo lavo con la benzina, tanto ora abbiamo solo asfalto. Non cambia la situazione.

Partiamo per Nouackchott. Fa molto caldo. Ci si inizia a deconcentrare. D'altronde si pensa che domani la speciale è solo di 55 km, sulla spiaggia, e poi è Lago Rosa! Il traffico della capitale della Mauritania ci riporta sulla terra. Grande attenzione a non farci tamponare da qualche „autista“ della zona. Ci fermiamo a fare benzina ed ecco che sopraggiunge Le Cocq. Stravolto, per la nottata passata in speciale. E' arrivato stamane a Idini ed è ripartito subito, appena in tempo per non finire fuori gara. Fa benzina e riparte prima ancora di noi! Un pazzo. Noi aiutiamo Marc che ha il serbatoio che perde. Ci pensa Michele, che ha fatto particolare esperienza con la pasta bicomponente in Egitto, al Faraoni 2005, nel corso dell'ultima tappa che abbiamo percorso insieme. A fronte di una caduta nel fesh-fesh aveva rotto il carter motore!

Ad un certo punto imbocchiamo quella che è chiamata „la grande pista“ 130 km di strada sterrata, con buchi e avallamenti continui, che porta dritto alla frontiera con il Senegal, passando per le chiuse sul fiume omonimo. Bellissimo il paesaggio circostante. Puro Sahel. Facciamo anche una sosta, alla faccia del tempo massimo di percorrenza della liaison, per mangiare qualche cosa, in mezzo alle acacie.

Finalmente raggiungiamo la frontiera.

Tutto si svolge molto velocemente. Foto di rito e via. E per miracolo il paesaggio cambia di colpo. Ora il verde la fa da padrone, ovunque ci sono lavoratori nei campi, vestiti con abiti con forti colori, e le donne, nei paesi, sono ben vestite e circondate dai loro bimbi.

Arriviamo a St.Louis. Il road book ci fa aggirare la città. Lo spettacolo è raccapricciante! Sembra più di essere in Brasile, dove ci sono i bambini che vivono nelle discariche. E' così anche qui, la strada passa in mezzo alla periferia, che in pratica è una grande discarica. Ci sono case, molte, e bambini, tantissimi, che giocano e salutano felici. Bruttissimo spettacolo. L'entrata in Senegal era stata ottima, ora il livello scende. Non l'avrei mai detto.

Poi arriviamo al bivacco, situato in una pineta sul mare. Angolo felice, anche se ciò che abbiamo appena visto ci ha lasciato l'amaro in bocca.

Pineta sabbiosissima. Si fatica a muoverci. Il camion di assistenza pneumatici si insabbia! La moto non va per niente bene. Non so cosa pensare per domani. Parlo con Dominique Auzanneau, grande motard delle Dakar degli anni 80/90. Mi dice che la speciale sulla spiaggia di solito è in un percorso di sabbia molle. No! Questo non ci voleva. Con il mezzo in queste condizioni faticherò oltremodo! Poi dò una occhiata al road book e lo rivedo con lui. Buone notizie. Quest'anno la speciale è tutta sul lungo mare. La sabbia è pesante, ma è tutta dritta! Molto bene.

Ceniamo, facciamo manutenzione alla moto, e applichiamo nuovi adesivi degli sponsor.

Domani, comunque, vada, si fa anche un pò di passerella!

Sulla strada antistante il bivacco ci sono tantissimi ragazzini festanti, che aspettano qualche regalo. Non ho molto, ma una manciata di adesivi li do ai più piccoli, che ti guardano con certi occhioni!!! Ma occorre chiamarli uno a uno e dargli in mano il „cadeau“, altrimenti i più grandicelli li prendono per sè.

Dopo cena telefono a casa e poi a Bubix Chinaglia, amico, dakariano e compagno, appunto, alla Dakar 2007, oltre che Presidente del Team per il quale corriamo, l'ABC Rally Action Team. Oltre al Team, io e Michele facciamo capo a diversi Moto Club, io all'Old Farm Racing del mitico Nazzareno Falappi, e Michele al M.C.Oggiono.

Discuto con Bubix della situazione della mia moto. Mi consiglia di chiamare Max Tresoldi, anche lui dakariano e concessionario Suzuki. Lo chiamo e lui mi consiglia di smontare il carburatore e pulirlo. Sono d'accordo e inizio il „lavoraccio“. Non che sia così difficile, ma l'ultima sera, in mezzo alla sabbia, alla luce della fotocellula dei generatori, stanco e teso, spero solo di non fare una cavolata, come dice anche Michele „di perdere una vite“. E dopo aver aperto la vaschetta ...PLICK... una vite mi cade nella sabbia e ciao... scompare. Mano nella sabbia, cerca cerca, ...

trovata!... per fortuna. Pulisco la vaschetta, richiudo il tutto, facendo molta attenzione e ricontrollando tutto quanto e tutti i serraggi. Poi vado a provare la moto. E' buio. Nulla da fare. Tutto come prima. Calma e facciamoci una bella dormita. Domattina partiamo e vediamo come va. I Commissari mi dicono che il camion balai seguirà i concorrenti anche su quest'ultima tappa. Bella soddisfazione! Invece di essere raggianti, sono afflitto e preoccupato. Ma sono stanco e non fatico a prendere sonno.

Tappa 12 – ST.LOUIS - DAKAR **Tr km 15 + SS km 55 + Tr km 120**

E' l'ultimo giorno. Quasi sembra normale essere qui. In questo momento non pensiamo a tutti gli sforzi fatti nei giorni scorsi, ma solo a cosa stiamo per fare: correre l'ultima tappa, sulla spiaggia di Dakar fino al Lago Rosa !

Dopo una piacevole colazione, in riva al mare, indosso per l'ultima volta, in questo rally, l'abbigliamento da moto. Solo ora mi accorgo quanto siano sporchi questi panni, quanto puzzino di sudore e quanto faticino a scivolarmi addosso. L'interno del casco è pieno di polvere, nonostante le spruzzate di aria compressa date ogni sera. Ho un ultimo paio di calze pulite. Mentre preparo la borsa, vicino al camion, si avvicina un senegalese che vuole vendermi dei prodotti dell'artigianato locale. Belli, ne acquisto qualcuno. Mi chiede, inoltre, la tenda. Gliela regalo volentieri. Una cosa in meno da lavare al ritorno. Gli lascio anche il materassino.

Appena fuori dal bivacco si sono radunati un sacco di bambini e di indigeni. La partenza della speciale, dalla spiaggia di St.Louis, è fissata per le 10.30. Abbiamo solo 15 km di liaison libera da percorrere. Passiamo attraverso un paio di villaggi bellissimi. E poi usciamo sulla spiaggia. Magnifico. L'Oceano. Piazziamo le moto tutte in fila e aspettiamo per una mezz'ora. In questo tempo si scattano un sacco di foto. Si coglie l'occasione per salutare tutti. Un abbraccio con molti, una stretta di mano con altri. Sorrisi, tutti sorridono. Io e Michele ci guardiamo...non ci pare vero. Ripensiamo insieme alla prima tappa ed alla seconda, nella quale pensavamo già di essere al limite. E' andata bene e siamo stati bravi, per lo meno a gestire la corsa, lo stress, la fatica e la moto. Non ritengo di avere una gran tecnica in moto, ma in queste gare la determinazione è più importante, e così è stato. In tutti questi giorni devi gestirti le ore ed i minuti, i pensieri, le ansie e le emozioni. Devi progressivamente sopportare la mancanza di acqua per lavarti, i vestiti sporchi, la mancanza dei bagni, il dormire per terra, le sveglie di notte, le mani sempre sporche, le... mutande nere che durano tre o quattro giorni..., i guanti pieni di sabbia. Non senti la tua puzza, ma sai che la sentirai quando entrerai nella stanza dell'hotel. Anche tutte queste sensazioni sono da gestire.

L'elicottero con Hubert sorvola la spiaggia. René Metge è pronto a dare il via.

Poi si parte. 60 km di speciale sulla spiaggia.

Al briefing Metge ci ha detto di fare attenzione perchè i camion, che partono 15 minuti dietro a noi, non scherzano ed arrivano fortissimo. Inoltre ci dice di stare attenti perchè se intendiamo viaggiare sul bagnasciuga, notoriamente più compatto e veloce, potremmo incappare nei buchi creati dalla marea. Io ho il problema della moto che non viaggia oltre i 60 kmh Decido quindi di restare verso l'interno, più pesante come terreno, ma lontano dal passaggio dei camion. Così faccio. Al via, tutti scattano, mentre io mi avvio lentamente, col motore imbarazzato. Poi mi porto verso l'interno ed inizio questi 52 minuti di speciale durante i quali la mente è percorsa da mille pensieri. La temperatura dell'acqua del motore, che si scalda e fa accendere la spia, mi riporta di tanto in tanto sulla... sabbia. Devo scalare marcia, alleggerire il gas e attendere che il motore si raffreddi un pò. Così per una decina di volte. Passiamo un paio di villaggi, tanti pescatori, piroghe in legno coloratissime. Uno spettacolo eccezionale, da gruppo alla gola.

Dopo qualche km il solito Le Cocq, andando troppo forte, cade rovinosamente in uno degli annunciati buchi della battaglia. Pellicer, che è dietro a lui, si ferma per aiutarlo, perdendo la possibilità di combattere per la vittoria della speciale. La moto di Le Cocq ha la ruota anteriore svirgolata. Riesce comunque a proseguire.

Poi, finalmente, ecco l'arrivo della speciale. Michele mi sta aspettando per una foto.

Un abbraccio e poi ripartiamo per 68 km di liaison, ancora sulla spiaggia, verso il podio al Lago Rosa. Questo tratto di spiaggia è ancora più bello del precedente. Comunque immaginate di correre su una spiaggia in fianco all'Oceano, per 135 km ! Se poi vi dicono che siete sulla spiaggia di Dakar...ecco che cominciate ad urlare sotto il casco. La gioia e la felicità sono alle stelle.

Passiamo ancora molti villaggi di pescatori. Piroghe, bambini, gabbiani che si alzano a stormo al nostro passaggio. Uno spettacolo che non dimenticherò mai.

Al km 70 si entra nel bacino del Lago Rosa. La sabbia si fa pesantissima. Un km e sono a terra, basta sabbia, non ne posso più. Non faccio neppure in tempo ad alzarmi che la moto è già in piedi, grazie a due ragazzini. Passano i camion di De Rooy e noi li seguiamo. Ecco il Lago, lo contorniamo ed ora vedo, da lontano, l'Arco dell'arrivo. Lo vedo là in fondo. Grido, esulto, mi viene il magone e... mi scappa qualche lacrimone. Sono emozionato, mi batto continuamente la mano sinistra sul casco come per svegliarmi da un sogno. Ma non mi sveglio, è tutto vero!

A due km dal podio c'è un assembramento di folla ed io e Michele, che naturalmente viaggiamo insieme, vediamo Pellicer fermo con il meccanico Pepe che traffica sulla moto., Ci fermiamo e Pepe dice che c'è un problema elettrico ed inizia a spingere il suo Pilota. Intervendiamo, Peli si aggancia a noi e lo tiriamo fino al podio. Una entrata grandiosa ! Anche la TV, nell'intervista, ci chiederà conto di questo aiuto finale al vincitore.

Appena arrivato telefono ad Antonella e ad Ada, e poi a Bubix Chinaglia. L'emozione è fortissima, ed è mista al dispiacere di aver...già finito !

Poi il podio, la foto di tutti i motociclisti, lo champagne e le interviste. Da sinistra, Moneyron, Migliazza, Gallizia, Schattat, Pellicer, Berinstain (Raid), Le Cocq, Casters (Raid) e Jacquart.

Il Lago Rosa è veramente rosa, quest'anno, ed i locali dicono che quando è così colorato è di buon auspicio.

L'organizzazione ha predisposto un catering per i piloti. Noi motociclisti ci mettiamo intorno ad un unico tavolino, ma non essendoci le sedie... ci mettiamo tutti in ginocchio. Qualche battuta, tanti sorrisi e tanto relax.

Poi si parte per l'attraversamento di Dakar, fino all'Hotel Meridien, dove c'è Parco Chiuso. E noi siamo alloggiati lì. Sono 41 km di pericoli, nel traffico caotico della città. Facciamo benzina e seguiamo Moneyron, che abita qui e che quindi conosce le strade. Tutti ci salutano. E noi salutiamo tutti. Ci guida fino all'Hotel. Parco Chiuso. Spegneri i motori. Stop. Questa volta è proprio finita.

Entriamo al Meridien ed attendiamo una decina di minuti per avere la camera. Iniziamo a avvertire la nostra puzza.

Una volta in camera restiamo in mutande, distesi sul letto, TV accesa, per mezz'ora, prima di deciderci a saltare nella doccia. La stanchezza non arriva subito. Ma dopo un'oretta... crolliamo. Una bella dormitina di un paio d'ore e poi giù nella hall per acquistare le foto ed il filmato personalizzato, per sapere a che ora è la cena di gala con premiazione e per ritirare la moto dal Parco Chiuso.

La sera, a cena, l'ambiente è ottimo; il ns. tavolo è organizzato per soli motociclisti. Poi arriva la premiazione. Tutti insieme sul palco ed una bella foto ricordo.

La serata prosegue nel locale di Moneyron, che è titolare di sette o otto « bar » proprio nella zona dell'hotel.

Il giorno successivo organizziamo tutto per la partenza. Portiamo le moto al porto, prepariamo la borsa e la mettiamo sul camion ed infine ci spariamo una bella passeggiata lungo la spiaggia.

A mezzodì un bel pranzo con brindisi alla nostra salute, in riva all'Oceano.

Bravi ragazzi! Ottimo lavoro !

Il giorno dopo, trasferimento all'aeroporto e volo diretto Dakar-Malpensa. All'arrivo ci sono Ada e Antonella ad attendermi ! E c'è anche un amico-sponsor, Fabio, che molto gentilmente ha voluto essere il primo a complimentarsi con me di persona e ciò mi fa molto piacere.

E una volta a casa la sensazione principale è di grande, grande soddisfazione e di completo appagamento, come quando hai portato a termine il tuo compito e puoi gridare

« FATTO » !

Carlo Alberto Migliazza – Suzuki nr. 7

con

Michele Gallizia – Suzuki nr. 8

PS : come già dopo la Dakar del 2007, durante le prima quindici - venti notti dopo il ritorno ... il sogno ricorrente è quello di essere in speciale ! Che fatica. E lo stesso dicasi per Michele. E gran parte dei piloti che partecipa alla Dakar, o in questo caso all’Africa Race, cioè ad una gara così lunga, faticosa e coinvolgente, nei successivi venti giorni dal ritorno è in trans e fatica a tornare in contatto con la realtà.

MAL D’AFRICA ?