

LA NOSTRA SEI GIORNI UN'ESPERIENZA UNICA

Abbiamo partecipato alla Six Days dell'Elba in sella ad una Yamaha XT 500. Ecco il resoconto e le impressioni del pilota e di chi l'ha assistito

di Federico Giorgi e Claudio Porrozzì - Foto di C. Porrozzì e S. Parmeggiani

■ Era una giornata calda ed assolata... così naturalmente cominciano le storie più classiche e così potrebbe iniziare il racconto della nostra partecipazione alla Sei Giorni Internazionale dell'Isola d'Elba. In luglio, infatti, è partita questa «folle» operazione che ha portato il nostro Federico Giorgi a vivere da dentro questa gara che è senza dubbio la più importante competizione di enduro.

Con il classico «Perché... non partecipiamo alla Sei Giorni?» era piombata in Redazione questa idea che in breve ha coinvolto tutti.

Il primo problema da risolvere era l'iscrizione. Contattato Daniele Papi, «gran vate» dell'enduro e capo riconosciuto dell'organizzazione della Sei Giorni, gli esponiamo il nostro programma e la nostra idea: vogliamo solo partecipare per vivere da «dentro» una Sei Giorni e per poter raccontare ai nostri lettori questa esperienza. L'architetto viareggino si dimostra subito entusiasta dell'idea ed ai primi di agosto vediamo accettata la nostra domanda di iscrizione. In poco tempo otteniamo la licenza junior (quasi... Fuori Tempo Massimo), mentre la licenza internazionale ci viene consegnata dalla signorina Marzia all'Isola d'Elba al momento delle verifiche sportive. Secondo problema la moto. La scelta tra le enduro quattro tempi era limitata a cinque modelli (Honda, Suzuki, Yamaha, Morini e BMW) che Giorgi aveva provato e «raccontato» su queste pagine recentemente. La nostra proposta trova l'entusiastica accoglienza della Belgarda, importatrice per l'Italia delle Yamaha. Il signor Martini ci assicura: «Ce l'hanno chiesta in molti, ma per voi una Yamaha ci sarà». Dapprima dovrebbe essere una TT, poi una XT nuova di zecca, infine ad una settimana dal via ci viene assegnata finalmente la XT 570 utilizzata da Giovanni Pieroni in

tre gare di campionato e relegata ora a «muletto». La vedremo però soltanto il sabato mattina a Portoferraio. Con questi due elementi in mano chiediamo ad «amici» vecchi e nuovi di darci una mano in questa partecipazione: ci hanno risposto in molti. Dall'Agip alla Pirelli, dalla Axo alla Bitubo, dalla Johnson Wax alla Bergamaschi-NGK, dalla Condor alla Cinque Anelli, dalla Regina alla AGV, tutti si sono dimostrati entusiasti dell'iniziativa e ci hanno letteralmente... coperti di prodotti.

Dopo la risposta positiva per il mezzo meccanico e per gli accessori, l'ultimo interrogativo: il pilota. Federico si è comportato, lasciatecelo dire, in modo egregio sia fisicamente che moralmente superando le difficoltà che una gara di sei giorni, con 1.327 km da coprire per un totale di 36 ore e 43 minuti di moto in condizioni veramente difficili, può presentare. Bravo Federico! potrai mostrare ai tuoi nipoti quella Medaglia di bronzo della Sei Giorni che indubbiamente rappresenta un sogno per chi fa dell'enduro.

L'odore della Sei Giorni cominciamo a sentirlo già a qualche chilometro da Piombino. All'alba di sabato incontriamo sull'Aurelia vicino Grosseto le prime auto con carrelli porta-moto targate nei modi più disparati: Roma, Firenze, Milano, Bergamo, ma anche Monaco, Londra, Ginevra, Parigi, ecc. Al porto di Piombino un mastodontico articolato della Trelleborg (la famosa casa svedese di pneumatici) era in attesa dell'imbarco: si trattava proprio di clima da Six Days International.

Le sorprese iniziano allo «sbarco». Le operazioni di verifica sportiva (controllo della licenza, della assicurazione, ecc.) si erano svolte il venerdì pomeriggio e noi non eravamo stati informati di questo anticipo (erano previste per il sabato mattina). Per fortuna c'era anche qualche altro ritardatario e quasi... fuori tempo massimo riusciamo a completare l'operazione. Ottenuti i pass cominciamo la ricerca di Giovanni Pieroni, il pilota toscano che doveva portarci la moto affidataci dalla Belgarda.



CARA, VECCHIA, SIMPATICA 373

Verso le 11 troviamo finalmente Pieroni nel parco di lavoro; il pilota toscano, quasi scusandosi, ci mostra la futura 373 (il nostro numero di gara). Il nostro primo impatto con la nostra moto non è stato dei più incoraggianti: Pieroni il muletto lo aveva proprio strapazzato! D'altronde fino a pochi giorni prima sapeva che la moto doveva servirci solo per seguire turisticamente la Sei Giorni. Né tanto meno era stata una trascuratezza della Belgarda a crearci dei problemi, ma la nostra insistenza aveva alla fine «costretto» il signor Martini ad affidarci il muletto di Pieroni. Infatti Martini aveva oltretutto ritenuto, giustamente, che la XT portata a 560 fosse più adatta di una moto nuova di zecca. Questo motore, infatti, monta la preparazione Sonauto (francese) che è stata tra l'altro importata dalla Belgarda in una trentina di pezzi e messa in vendita a L. 325.000 più IVA. Il kit comprende il cilindro, il pistone completo e le guarnizioni. Noi non abbiamo toccato affatto il motore, mentre una cura radicale ha subito la ciclistica.

Fatto l'inventario delle cose da sostituire è iniziato il contatto con gli amici che avevano dato la loro disponibilità per questa impresa. La prima stazione è stata alla Pirelli dove la signora Baraccetti ci ha consegnato tre pneumatici MT 16 (4.50x18 anteriore e 3.00x21 posteriore). Poi è toccato alla Regina Extra dove abbiamo ritirato, dalle mani di Aurelio Longone, una catena nuova di zecca. Quindi inizia la fase operativa. Alle 13 proprio mentre si accinge a mettersi a pranzo, il signor Mardollo della Bitubo si trova tra i piedi la 373 che necessita di due ammortizzatori. Rinviando molto gentilmente il pranzo provvede personalmente al montaggio ed a regolarceli, perdendo quasi tre quarti d'ora. Riportata la Yamaha al Parco di Lavoro iniziamo montando i pneumatici (operazione che avviene in pieno stile «Six Days» con gli stivali calzati sui Jeans).

Vengono quindi stretti tutti i raggi e poi rimontiamo le ruote. Poi passiamo alla catena, quindi qualche piccolo intervento di carattere elettrico (sostituito un interruttore, allacciati dei fili). A Claudio tocca la parte estetica con la verniciatura a spruzzo (qualche volta contro-vento...) del copri-faro, della marmitta, dei fianchetti. Negli intervalli si improvvisa maratoneta percorrendo chilometri in su e giù per Portoferraio alla ricerca di quello che mancava. Un campanello di bicicletta sostituisce all'ultimo l'introvabile clackson, ma ci consoliamo con il fatto che la squadra svedese ci ha dato l'esempio! Dopo aver serrato il canotto di sterzo, montiamo la borsetta portattrezzi e la bomboletta Johnson Wax ripara-gomme sul manubrio e ci avviamo al Parco Verifiche.

E il contachilometri? Mancano pochi minuti allo scadere del tempo e ci accorgiamo che manca questo strumento. Caccia grossa per tutta Portoferraio, ma evidentemente non eravamo i soli a rimanere senza contachilometri. Farioli (KTM), Agrati (SWM) e Radici (Kramer) cercano nei loro «van» ma sono già passati i rispettivi piloti privati a raziare tutte le riserve. Siamo quasi al livello di poterlo... rubare (se lo trovassimo!) per non mandare tutto all'aria. Quando mancano solo cinque minuti allo scadere del termine fissato, finalmente vediamo una Cagiva RX con il prezioso strumento. Rapido scambio di occhiate tra Federico e Claudio e «cattura» del vicedirettore di corsa, Romualdo Consonni, momentaneo proprietario della moto, che impietosito ci smontava il prezioso strumento e ce lo consegnava. Sistemato alla meglio la nostra Sei Giorni inizia. Anche qui ai limiti del F.T.M.

Ci trasciniamo in albergo pensando che Federico dovrà centrare la ruota posteriore nei dieci minuti prima del via; avviandosi al Parco Verifiche infatti si è accorto che era completamente sballata.

GLI AVVERSARI

La domenica passa nel reperire gli ultimi accessori utili per la gara ed a fare rifornimento di viveri per il pilota e di benzina per la 373. Tra un lancio di paracadutisti ed una sfilata, riusciamo a dare un'occhiata al campo dei partenti.

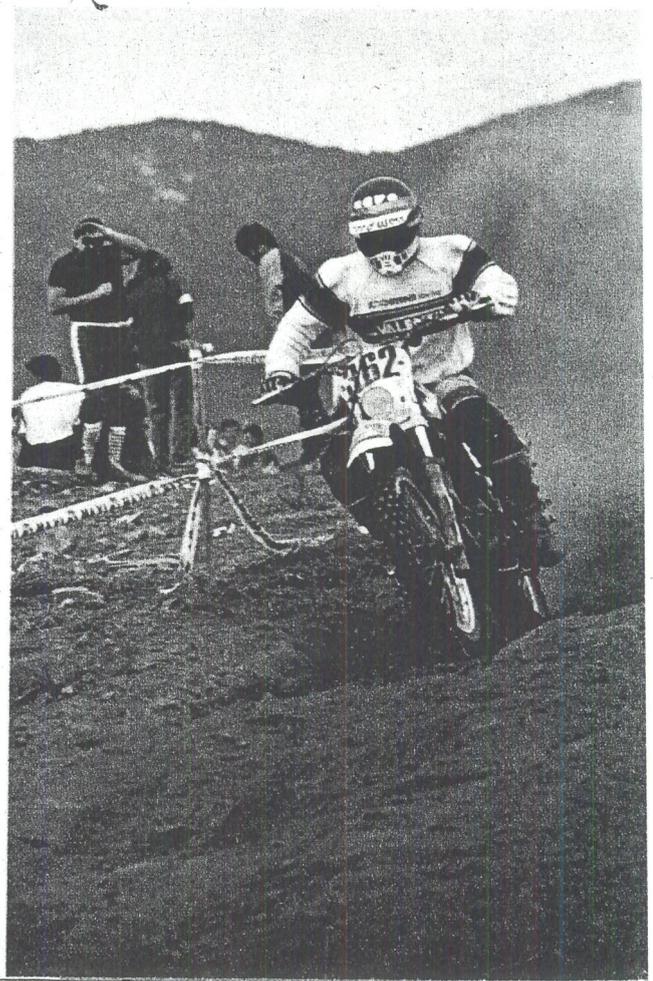
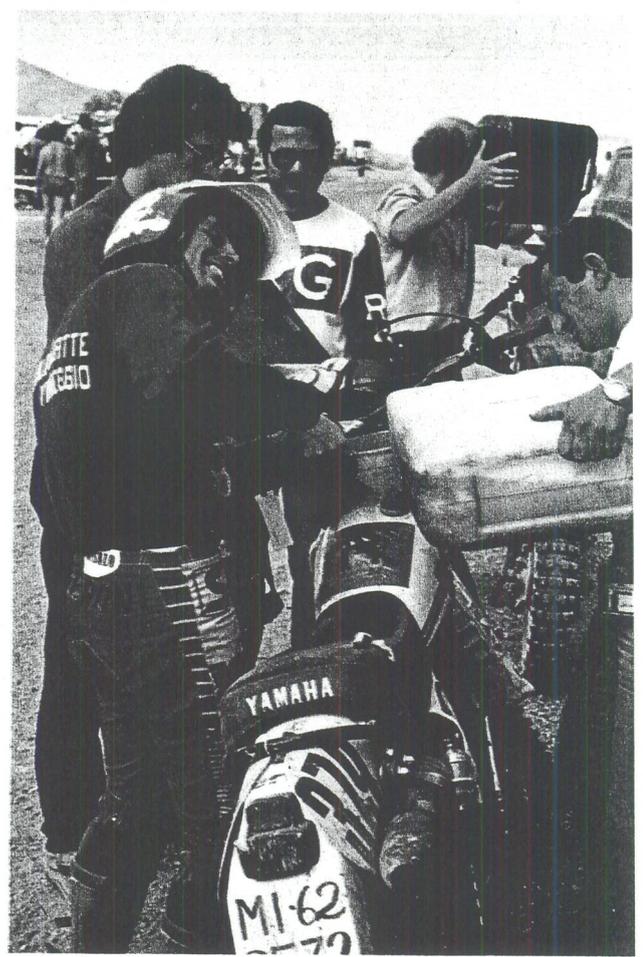
L'elenco degli iscritti della classe «Oltre 500» era semplicemente terrozzante. Non è che la nostra partecipazione fosse a livello competitivo (cioè non pensavamo certamente di vincere) ma a guardarsi intorno era veramente scoraggiante anche per un «gentleman».

Con il 361 partiva Walter Leitgeb con la Puch dotata di motore Rotax 501 quattro tempi, preparata dall'italiano Frigerio. La Morini schierava tre moto (362, 365 e 367) con il chiaro intento di voler centrare il colpaccio; Massimiliano Valentini, Nardo Noe e Marco Elmi (quest'ultimo vice-campione italiano della «oltre») erano i tre piloti. Due le BMW guidate dai tedeschi Herbert Schek (364, uno dei piloti più anziani al via) e Laszlo Perez (383). Ben sette le Yamaha presenti tra le quali spiccava la... 373 di Federico Giorgi. Tra le altre c'era la fantastica bicilindrica 650 di Kurt Distler (371), la 501 con telaio da cross di Steve Tell (377) e le TT di Roberto Pratesi (370, campione italiano della oltre 500) e di Giovanni Pieroni (379). Completavano il lotto delle Yamaha quelle del vice-campione europeo Fritz Witzel (368) e dello svedese Dan Danielsson (366). Cinque le Honda presenti, tutte XR, tra le quali spiccavano quelle dell'olandese volante Gerrit Wolsink (374), del crossista Roberto Boano (381), del campione europeo della «oltre» Hans Pohl (376), oltre a quelle dei due tedeschi Kreiner (363, terzo nell'europeo) e Herbetz (372). Completava il lotto la Kawasaki 650 (con «base» del motore 400) bicilindrica del tedesco Rolf Witthof (375, secondo nella Sei Giorni dell'80), mentre interesse ha suscitato la Suzuki dello svedese Bjorn Back (384).

Federico, comunque, tagliati gli elastici (ricavandoli dalle camere d'aria) li conta e scopre che sono tredici, sommando i numeri del 373, il totale è tredici: che sia un segno del destino?.

Qui a sinistra la Yamaha XT 500 (560 cc) con cui Federico Giorgi ha partecipato alla Sei Giorni dell'Elba e, nella pagina accanto alcuni dei suoi avversari con i quali si è «scontrato»: in alto a sinistra Wolsink e Witthof rispettivamente campione di cross e fortissimo regolarista, a destra Pieroni, anch'esso su Yamaha; in basso a sinistra Pohl campione europeo della oltre 500 e a destra il giovane Valentini che ha portato la Morini Camel al terzo posto di classe.





MOMENTO PER MOMENTO, DALL'INIZIO ALLA FINE, LA CNZ

Primo giorno

Ben 301,4 chilometri aspettano Federico Giorgi e la 373 per il primo giorno. Nei dieci minuti a disposizione prima del via il nostro pilota centra la ruota posteriore e facciamo benzina. Alle 9,05 per noi inizia la Sei Giorni. «Eccomi qua — pensa Federico — stivali nuovi di zecca, ancora da «rodare» (cosa proibita dal buon senso del vero regolarista, ma era mancato il tempo per «inaugurarli»), pantaloni nuovi ma già comodi (fatti su misura), casco, giacca a vento e guanti nuovi tutto OK e intorno... a destra Wolsink ed a sinistra Witthof!!! Ma io che ci faccio tra questi due? È quello che sicuramente hanno pensato anche loro.

gradoni, tornantini e passaggi a mezza costa. Il tutto con uno spettacolo da favola, ma... da godere a velocità più moderata! A proposito di spettacolo, meravigliosa la scena a metà tra il lunare e l'inferno dantesco nella mulattiera di Capo d'Arco. Le cave profondissime ed i grossi stagni di color ruggine conferivano all'intero panorama un tocco suggestivo.

Nella prova di accelerazione Federico, in fase di affiatamento con la moto, risulta penultimo davanti a Boano. Lente anche le prove di cross che si svolgono (come quelle dei giorni successivi) sul Monte Tambone. Si tratta di un percorso della lunghezza di 3500 metri ricavato nella montagna con le ruspe.

«Prima di portare la moto al Parco Chiuso stringo il canotto di sterzo, olio la catena e faccio benzina, pensando già ai dieci minuti prima del via di domattina nei quali dovrò cambiare il pignone con uno più corto, altrimenti la mulattiera da fare questa volta in salita sarà un grosso guaio».

Secondo giorno

Il percorso è identico a quello del giorno precedente, solo che viene percorso in senso inverso. L'alba ci schiude gli occhi sul reale impegno di una Sei Giorni per uno «squadrone» di soli due elementi: pazzesco! Il contatto che finalmente riusciamo a stabilire con gli uomini della Belgarda ci risolveva un po' il morale. Sotto la guida del signor Martini, vengono predisposti i vari rifornimenti utilizzando Adriano Pazzagliani (socio in affari di Pieroni) e Renzo Pratesi (fratello di Roberto), mentre Lando Peggi (concessionario di Follonica della Yamaha) è addetto ai collegamenti ed alle assistenze volanti. Punto base del team è Tino Ventura della Belgarda che alla partenza ed all'arrivo fornisce tutti di assistenza e cerca, mentre gli altri corrono, di reperire e «costruire» ciò che manca.

«Per fortuna ho il pignone più corto, lo dovrò sostituire però in dieci minuti e tutto da solo. Tino mi prepara le chiavi occorrenti ed io mi trasformo in un «bergamasco» e... infilo la marcia, tiro il freno, abbasso la rondella di sicurezza, svito il dado, sfilo e rimetto il pignone, registro la catena e la ruota posteriore e sono pronto per partire». Federico «gasato» da questi incontri e dalla sostituzione del pignone, nella Prova Speciale di Accelerazione realizza un ottimo undicesimo tempo.

Ma la iella era pronta ed alla prima prova speciale di cross sul monte Tambone, Federico riporta uno «strap-

po» muscolare che lo costringe a fermarsi al Centro Medico. Dopo essere stato visitato (e curato con l'applicazione di uno spray antidolorifico) il nostro pilota riparte ed arriva lentamente a Porto Azzurro dove Claudio ormai disperava di vederlo. Breve consulto e tentativo di riprendere sia pure lentamente.

«Possibile che debba finire così questa splendida avventura, questa occasione unica? Dopo il fortissimo dolore iniziale, il braccio si fa sentire un po' di meno, io insisto: o la va o la spacca».

Claudio va a Bagnaiola e attende con impazienza l'arrivo di Federico, prevedendo un notevole ritardo. Dopo il passaggio di tutti i concorrenti Claudio pensa che passi un po' di tempo, ma improvvisamente sulla spiaggia arriva Federico in perfetto orario! Il nostro pilota aveva non solo recuperato il ritardo, ma girato velocissimo! Al termine della gara Federico si fa visitare dal dottor Costa che conferma lo strappo. Poco terapeutica era stata anche la sostituzione (da solo) del pneumatico posteriore nel Parco di Lavoro, durante la quale aveva riportato una scottatura alla mano sinistra.

Terzo giorno

Dopo la riunione del mattino dei piloti Yamaha e delle varie assistenze, Federico si appresta ad affrontare la terza tappa. 292 chilometri il percorso che questa volta si sposta verso Marciana, lasciando la zona Cavo. Sempre tre le Prove Speciali, una di accelerazione e due di cross.

«Il Ciso, vecchia volpe bergamasca, mi aveva predetto che la tappa di oggi sarebbe stata quella decisiva per il fisico. Il mio è già provato, ma lo strappo a freddo non si fa sentire e la mano è stata medicata, per cui punto a finire».

Al via la 373 tarda ad avviarsi e Federico... guadagna i primi dieci punti di penalizzazione della giornata. Sarà stata la gomma nuova, il pignone più corto o la rabbia per la penalizzazione, ma Federico riesce a stabilire il decimo tempo nella P.S. di Accelerazione entrando nell'Olimpo dei citati dal computer.

«Come preannunciato da molti la lunga mulattiera a mezzacosta è abbastanza impegnativa e delicata: se si sbaglia ci si fa male o si finisce di sotto. Ne sa qualcosa l'austriaco Wesiak che sbattendo contro un masso si fracassa la gamba destra. Mentre sta per tornarmi fuori l'istinto professionale che mi direbbe di fermarmi a prestare aiuto al malcapitato, mi rendo conto che il medico della SWM è già sul



Messo in moto, saluto Claudio e mi avvio verso l'...ignoto convinto di essere solo».

Al primo controllo orario di Bagnaiola la Yamaha XT 500 si spegne e non ne vuole sapere di ripartire: la candela. Non avevamo sostituito la vecchia! Al secondo verificarsi dell'inconveniente, Federico decide la sostituzione e tutto fila liscio come l'olio, pur se i 480 accumulati nel primo giro non si cancellano. Federico gira comunque a «zero» nelle altre due tornate.

Il percorso è piuttosto facile con il solo «ostacolo» (spiegheremo il perché delle virgolette alla sesta giornata) di una mulattiera in discesa con grossi

CRONACA DELLA GARA

posto (giunto da solo in moto) ed il passeggero terrorizzato della Fantic Trial che avevo superato poco prima era un componente dell'equipe della Clinica Mobile».

Anche nella terza giornata però non poteva mancare la nostra dose di sfortuna. Infatti, appena iniziato il secondo giro, «salta» la seconda marcia e la nostra partecipazione all'ISDT sarà privata di un rapporto di velocità decisamente importante ed utile. «Già al primo giro era stata dura, ora senza seconda è un vero casino! La prima è spesso troppo corta, la terza è da campioni e poi se supero un certo limite di sollecitazioni, il braccio mi fa un male boia! Speriamo di non perdere troppi punti».

Nonostante questi «piccoli» problemi la giornata riesce a concludersi sia pure con un grosso sforzo fisico da parte di Federico che risente del super-lavoro fatto il giorno prima per sopperire al dolore al braccio. La sera il nostro pilota vede decisamente con sollievo il letto.

Quarto giorno

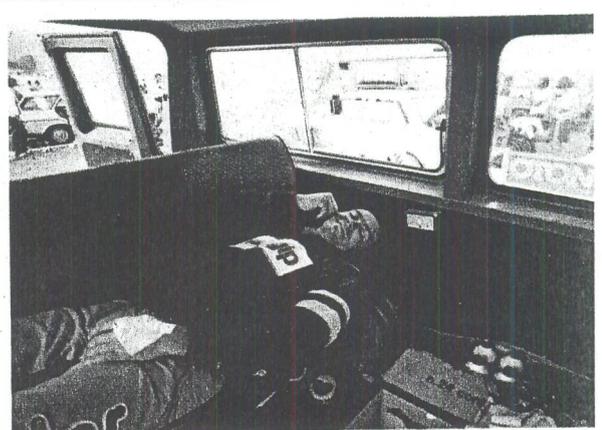
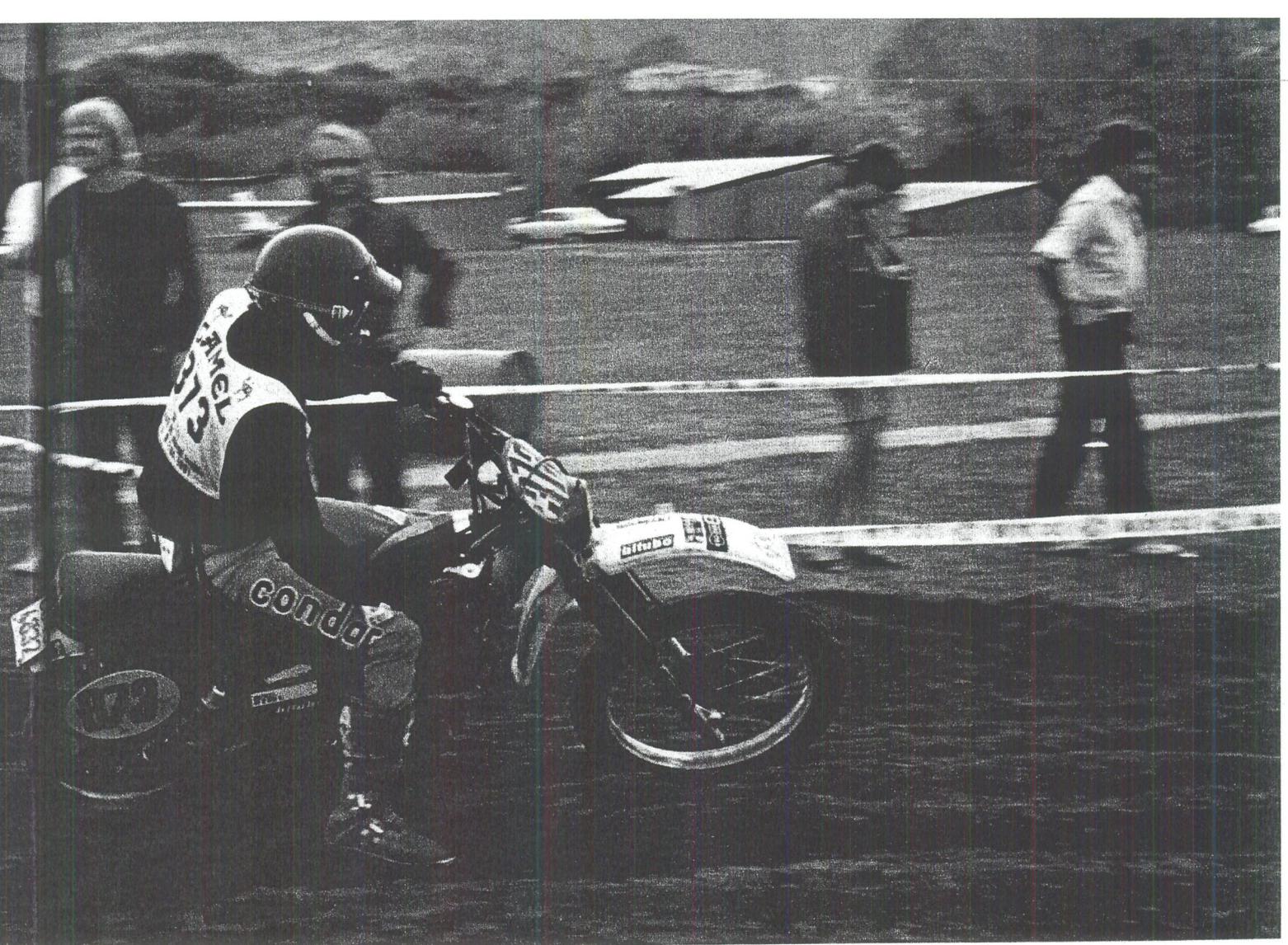
Come di consueto si gira in senso contrario rispetto al percorso del terzo giorno. Due soli i giri per un totale di 192 km. Federico parte con la convinzione di farcela e con una penalizzazione di dieci punti per ritardata partenza (causa avviamento in ritardo della nostra Yamaha). Degli avversari ne mancano già tre (tutti stranieri), ma nonostante la relativa difficoltà della prova usciranno di scena altri tre piloti nella oltre 500. Tra questi Roberto Pratesi che purtroppo riporterà fratture ad una mano ed escoriazioni varie. Claudio per la prima assistenza va a San Pietro (uno dei punti più alti dell'isola) e vi rimane bloccato. La strada infatti non consente il passaggio in piena sicurezza del Bedford e dei concorrenti che procedono in senso contrario. È costretto così ad aspettare lì il passaggio di Federico. Questo avviene regolarmente (sia pure in ritardo) con un pilota di ottimo umore e tutto teso a terminare regolarmente la prova.

«Ci si abitua proprio a tutto! Alla prova di accelerazione prima-terza sdraiato sulla moto come se gareggiassi sul filo dei centesimi con i primi, provocando la perplessità ed il sorriso dei presenti, con Lando Poggi in testa. Alla prova speciale, dove già nei primi due giorni mi avevano dato del «cadvare», mi ritrovo a passeggiare quasi sempre in prima, guadagnandomi i commenti pepati degli impietosi spettatori. Per fortuna alcuni amici romani (abituati compagni di smanettate fuori

→

Nella pagina accanto ed in questa alcuni momenti degli spasmodici controlli orari e tecnici nel corso della gara. Qui a destra il team La Moto che ha assistito moto e pilota durante la gara. Da sinistra Claudio Porrozzi, Lando Poggi, Federico Giorgi e Tino Ventura. Ad essi va aggiunto Adriano Pezzaglini che vediamo nelle due foto in basso.





In alto Giorgi impegnato nell'ultima fatica, la prova speciale di velocità. Qui sopra, una situazione che si è ripetuta per sei giorni: al via Giorgi si è trovato in mezzo a Wolsink (sinistra) a Witthoff (a destra). Giorgi è il 373 al centro. A sinistra la prova di accelerazione e, a destra in alto un momento di riposo nel nostro furgone.

stradistiche) con il loro tifo, riuscivano a farmi sentire meno... chiedo».

Per noi i problemi nascono verso metà giornata, quando Pieroni urta con il carter su un gradone riportando una incrinatura nel motore. Senza Pratesi, se esce di scena Pieroni, verrebbero a mancarci due validi punti di assistenza e rifornimento. L'organizzazione potrebbe essere sconvolta, ma al termine della giornata il clan di Pratesi si presenta regolarmente, dichiarando sportivamente la propria disponibilità per l'indomani e sia Federico che Pieroni arrivano regolarmente in fondo.

Quinto giorno

È certamente la tappa più dura dell'intera Sei Giorni: tre giri per un totale di 268 km, ma durissimi. La zona è quella occidentale dell'isola con molta mulattiera. Federico è un po' preoccupato alla partenza sia per la mancanza della seconda marcia, sia per un leggero riacutizzarsi del dolore al braccio. La Yamaha parte al secondo colpo.

«Il "trucco" me l'aveva svelato il giorno prima il solito Peggi. Bastava mettere l'acceleratore a mano, togliere la mano dal gas, dare due o tre colpi di pedivella con l'alzavalvole aperto, porre il motore al punto giusto (servendosi della finestrella sull'albero a cammes) e la moto partiva al primo calcio».

Claudio si trasferisce al suggestivo C.O. degli Scavi della Villa Romana per attendere Federico al primo passaggio. Quando il nostro pilota arriva, trova ad accoglierlo la redazione al completo con Di Fausto e Parmeggiani che sono arrivati da Roma. Festosa accoglienza ed incitamenti goliardici per Federico che riparte verso la parte impegnativa del percorso. «Al primo passaggio l'altitudine, la guazza notturna e la nebbia rendono la mulattiera decisamente viscida ed infida. Arrivato a questo punto devo solo badare a non fare errori clamorosi, sempre a portata di mano, ed a cercare di arrivare in fondo. In diversi tratti però rimpiango la seconda...».

Una involontaria distrazione di Peggi crea un attimo di sconforto e panico. Il simpatico toscano arriva al C.O. dicendo che Federico non è transitato a Procchio. Immediatamente chiediamo al vice-direttore di corsa Dossena di confermarci la notizia e tramite il ponte radio dei militari abbiamo la smentita: il 373 è passato regolarmente. La tensione non si allenta e per due ore aspettiamo che passi Federico: alle 14,05 con un solo minuto di ritardo arriva rilassato e sereno, Puff! che spavento!

«Al secondo passaggio sulla fatidica mulattiera, un po' perché asciutto un po' perché si è scaldato il braccio

strappato riesco a dimezzare la dose di... punti-premio».

Questo quinto giorno si conclude come al solito a Portoferraio dopo 7 ore e 38 minuti che Federico probabilmente ricorderà per molto tempo...

Sesto giorno

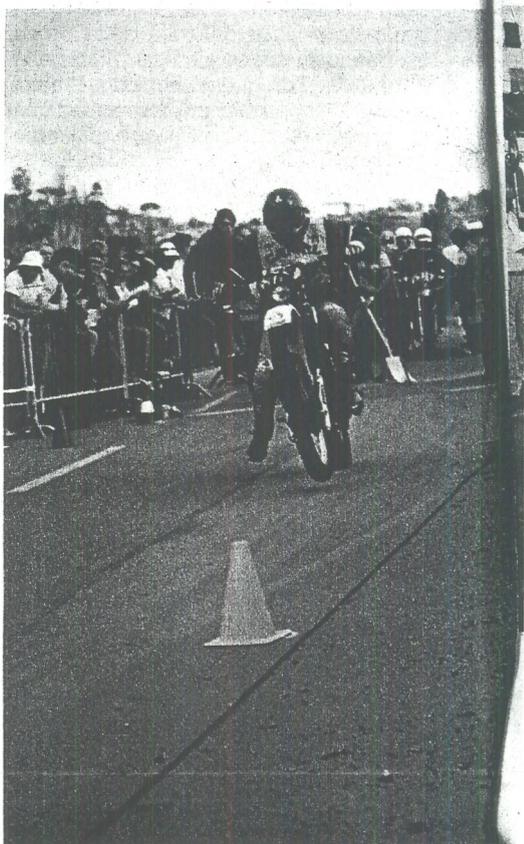
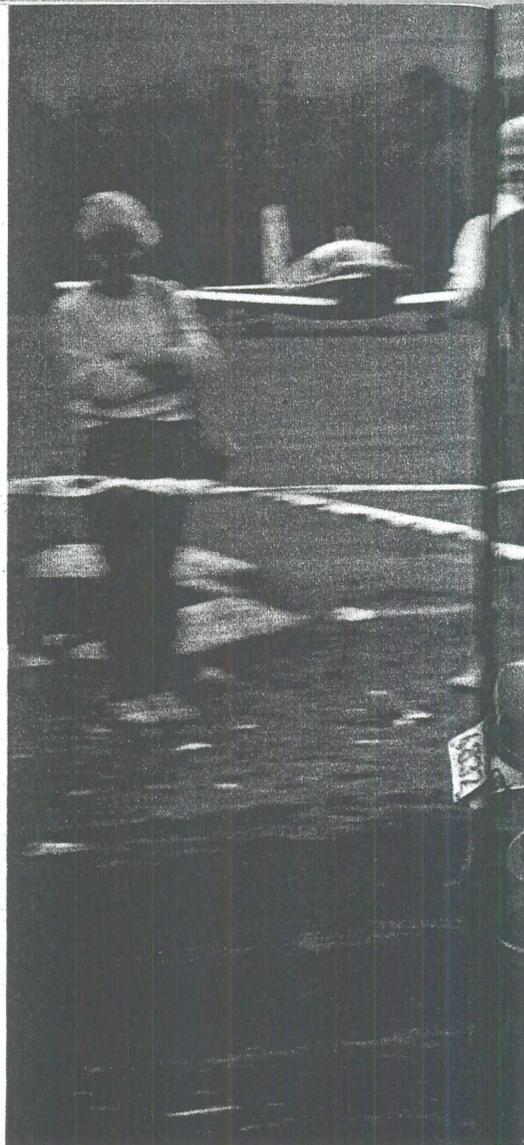
Lo spirito di Ippocrate affiora nel dottor Federico Giorgi all'alba del sesto giorno quando gli viene applicata dall'equipe medica della Clinica Mobile una attrezzatura per registrare le reazioni del suo cuore. L'attrezzatura è seguita dal dottor Palmieri del reparto Cardiologia dell'Ospedale Maggiore di Bologna, che ha già condotto questo tipo di studi in altre discipline sportive. Dopo essere stata applicata su due campioni, al sesto giorno viene affidata anche a Giorgi, vale a dire ad uno sportivo non professionista.

Il percorso di questa tappa è cortissimo, praticamente una passerella: solo 67 chilometri. «Vail è il sesto giorno e sono ancora qui con Wolsink a destra a Witthof a sinistra! Una settimana fa non ci avrei scommesso nemmeno cento lire (la redazione invece ci aveva puntato molto di più...). Mi rimane solo la mulattiera in salita del secondo giorno: mulattiera?!? Quella che tre giorni prima mi era sembrata impegnativa, ora era uno scherzo! Cinque tornanti, pochi gradoni e quattro chilometri contro i quattordici lunghi chilometri del giorno prima!».

Dopo essere partiti da Porto Ferraio i piloti si dirigono verso Bagnaia, Rio nell'Elba, Capoliveri per arrivare all'Aeroporto nei pressi di Marina di Campo. Qui si svolgerà la Prova Speciale Finale, in pratica una gara di motocross su un tracciato ricavato dal campo di aviazione. Unico lato decisamente negativo l'attesa: Federico è arrivato intorno alle 10,30 ed ha dovuto aspettare fino alle 16,30 per prendere il via. Per fortuna c'è stata l'equipe statunitense che aveva messo le tende vicino al nostro pulmino e che ha fornito vari «fuori programma» con esibizioni estemporanee di cross.

Quando i piloti vengono chiamati, Federico è un po' teso, ma alla via riesce ad essere sorridente. La prova consiste in venti minuti di cross nei quali bisogna coprire sette giri. Inutile dire che Wolsink e Boano sono i candidati alle prime due piazze. Federico riesce a partire con i primi, ma poi la mancanza della seconda lo attarda e con l'incitamento di tutti riesce a portare a termine, solitario, la sua fatica.

Quando riconsegna la 373 a Tino Ventura, Federico ha un attimo di incertezza: questa sua Yamaha in realtà ha tenuto molto bene sino alla fine e gli ha consentito di coronare questo sogno che più volte era stato sul punto di svanire.





UN SOGNO REALIZZATO

di Federico Giorgi

■ **Sei Giorni Internazionale:** un sogno realizzato. A quale degli appassionati di fuoristrada non è capitato di trovarsi a fantasticare leggendo il resoconto di un giornale, a sognare di essere lì, in mezzo ai più forti corridori del mondo italiani e stranieri, su di una moto «ufficiale», con i meccanici che ti fanno il pieno mentre tu controlli il mezzo, inghiotti un po' di zucchero, the e via di nuovo, C.O. dopo C.O. per sei giorni!

Ed ecco che, quasi per scherzo, la cosa nasce e va in porto. Sulle prime mi ritrovo a fare i salti di gioia: «non è possibile, è troppo bello». Poi rientro un attimo in me stesso e mi domando: «ma sarò all'altezza di una cosa del genere, un campionato del mondo, sei giorni di gara, uno dopo l'altro?» Certo, i campioni sono dei marziani, ma ci sono anche dei bravi, onesti piloti che finiscono la ISDT. E poi correrei solo per arrivare in fondo, per vivere da dentro questa meravigliosa avventura, per raccontarla ai nostri lettori. Ma sì! In fondo, credo di potercela fare, o

almeno spero e poi di fronte ad una occasione così non ci si può tirare indietro. In fondo di gare ne ho fatte parecchie e questa è «una per sei».

Eccomi qui, sono all'Elba. Prima che possa riprendermi dalla soggezione nel vedere tutte le squadre ufficiali, i «campioni veri», un apparato maestoso, mi ritrovo a fare il pilota-meccanico come al solito. Ho un sacco di cose da fare ed a cui pensare.

Mentre sono lì che dò i calci al copertone di una ruota, la solita orda di ragazzini petulanti mi chiede adesivi e faccio il gravissimo errore di darglieli. Di lì a poco è una processione continua! Faccio uno strillo, finto arrabbiato, e per un po' me ne libero.

Il primo giorno eccomi lì con due dei più grossi campioni di cross e regolarità a farmi da angeli custodi, padrini di battesimo. E tra me e me penso: «chissà se sarò qui per tutti i sei giorni». Non c'è più tempo per pensare, è il momento solo di correre con la maggiore attenzione possibile. Ho paura di essere solo ma ad un C.O. dopo

l'altro trovo i D.S. delle varie squadre italiane che mi fanno cenni, che mi tengono i tempi, che mi incitano. Sulle mulattiere più impegnative è inevitabile che i piloti che partono dopo di me mi superino: li sento arrivare abbastanza distintamente, qualcuno mi dà una voce, mi volto e li faccio passare, mi ringraziano ora in inglese, ora in tedesco, ora in italiano oppure con un cenno di capo o della mano. Sul più bello sento un cortese fischiotto dietro di me, mi giro ed il possente Perez con la BMW mi sorpassa silenziosamente con un educatissimo «danke». E così sarà per sei giorni.

Il percorso non è durissimo (almeno così dicono i più) ma il mio allenamento non è dei più eccezionali e poi la sfortuna non scherza. Mentre i giorni passano, la stanchezza si accumula, ma nello stesso tempo recupero abbastanza e poi mi abituo ad un certo passo; il percorso è studiato con difficoltà crescenti dal primo al sesto giorno e con tratti di recupero. Molto importante risulta, inoltre, la spinta psicologica, la «gasatura» man mano che passano i giorni e mi ritrovo ogni mattina al via sempre con Wolsink a destra e Witthof a sinistra. E poi, finalmente, l'alba del sesto giorno: ce l'ho fatta. Ancora non ci credo. È fantastico, eccomi qui sul campo di aviazione per la prova finale di velocità su prato; sono gli ultimi sforzi ma non ce la faccio più. Ad ogni buca il braccio destro mi fa male, le numerose chicanes le devo fare in terza col motore che strappa o in prima con il motore tutto imballato. Lungo il percorso, ripetuto sette volte, diversi gruppetti mi incitano; alcuni sono i miei amici romani, altri quelli bergamaschi, la redazione, ma qualcuno non lo riconosco affatto e non sembra che lo faccia con aria di scherno: forse ha capito lo spirito della mia Sei Giorni, ha visto un pilota ed una moto «non professionisti» soffrire e finire la più bella corsa di enduro del mondo. ■

Classe oltre 500 cc 4 tempi		1° Giorno	2° Giorno	3° Giorno	4° Giorno	5° Giorno	6° Giorno	Totale	Medaglia		
1	Wolsink Gerrit	NL	Honda	886.58	862.74	877.14	874.10	892.40	976.65	5369.61	Oro
2	Boano Roberto	I	Honda	877.35	883.75	920.38	898.39	906.71	990.50	5477.08	Oro
3	Valentini Massimiliano	I	Morini	893.16	891.25	900.70	903.05	912.81	988.05	5489.00	Oro
4	Pohl Hans-W	D	Honda	865.96	890.59	829.03	898.81	931.20	1017.59	5496.18	Oro
5	Tell Steve	S	Yamaha	909.24	915.11	906.83	918.44	911.02	1029.94	5590.58	Oro
6	Witthof Rolf	D	Kawasaki	899.39	906.24	969.07	918.50	963.50	1019.87	5676.57	Oro
7	Pieron Giovanni	I	Yamaha	897.59	899.62	913.13	921.77	927.00	1136.99	5696.10	Oro
8	Distler Kurt	D	Yamaha	915.34	928.24	985.16	942.29	957.52	1029.53	5758.08	Oro
9	Perez Laszlo	D	BMW	926.60	953.13	991.90	981.76	1001.38	1055.98	5910.75	Argento
10	Schek Herbert	D	BMW	1027.01	1016.39	1295.70	1203.59	1058.64	1122.42	6723.75	Argento
11	Kriner Hans-J	D	Honda	926.37	904.79	4193.43	957.22	1303.19	1061.03	9346.03	Bronzo
12	Noè Nardo	I	Morini	1076.40	995.16	1583.64	1893.22	2337.36	1570.00	9455.78	Bronzo
13	Giorgi Federico	I	Yamaha	1556.19	1598.92	3750.14	2255.69	2321.04	1253.66	12735.64	Bronzo

NON CLASSIFICATI

Leitgeb Walter	A	Puch	non arrivato alla 5ª giornata	Witzel Fritz	D	Yamaha	non arrivato alla 1ª giornata
Danielsson Dan	S	Yamaha	non arrivato alla 1ª giornata	Pratesi Roberto	I	Yamaha	non arrivato alla 4ª giornata
Elmi Marco	I	Morini	non arrivato alla 4ª giornata	Herbertz Reiner	D	Honda	non arrivato alla 4ª giornata
				Back Bjorn	S	Suzuki	non arrivato alla 2ª giornata