



Il giorno 18 aprile si è conclusa sull'isola di Djerba in Tunisia la mia prima competizione in terra africana, da tanto tempo sognata e finalmente realizzata dopo anni di progetti.

La conquista del quarantasettesimo posto assoluto mi ha pienamente soddisfatto, e va oltre le mie più rosee aspettative, visto che mi presentavo come esordiente in una gara di campionato del mondo e data la mia completa



inesperienza in competizioni nel deserto, che mi ha penalizzato dal punto di vista della gestione generale della competizione.

L'impegno è di fatto cominciato per me tempo prima, sia per la ricerca degli sponsors necessari per potere sostenere le spese, che sono per questo tipo di gare abbastanza rilevanti, concretizzatisi nelle ditte PASTORI Macchine per cucire di Provaglio di Iseo, SABADINI AUTOTRASPORTI SNC

di Rovato e ALLIANZ SUBALPINA Agenzia di Chiari di Maffezzoni e Versari sia per la preparazione della motocicletta, che come mia abitudine preferisco fare da solo, con l'aiuto di amici sempre disponibili e pazienti.

Inoltre come sponsors tecnici ho avuto l'appoggio delle ditte PRO GRIP per l'abbigliamento da gara, NOVO GAR per gli stivali e BIG STAR che mi ha fornito le catene IRIS e le pastiglie dei freni ICER.

La scelta della moto è caduta su una Suzuki 350 DR, ed è stata fatta privilegiando l'affidabilità alle prestazioni, come consigliatomi anche dai miei compagni di team Lorenzelli e Fumagalli che con la medesima moto sono giunti al traguardo della Dakar. Purtroppo, il rally di Tunisia che si disputa in meno giorni di gara, viene gestito da tutti i piloti in maniera più nervosa, dando sempre il massimo per tutta la gara, privilegiando motocicli estremamente veloci e agili, pertanto per tutta la competizione, ho dovuto cercare di compensare la mia minore stabilità e potenza, dando il massimo nei tratti tortuosi di montagna e nelle mulattiere, non riuscendo però ad annullare il divario tecnico, che diventava abissale nei tratti di sabbia, dove la potenza a mia disposizione era troppo poca e pertanto la differenza di velocità era anche di oltre 50 km/ora.

Passo ora al resoconto vero e proprio della gara, che è cominciata nel porto di Nizza, dove si sono svolte le operazioni preliminari e le punzonature delle motociclette, ed è qui che mi sono reso conto di essere in un mondo nuovo, dove tutto era organizzato in maniera faraonica e tutte le squadre si presentavano come ad una gara di formula uno con vari camion di assistenza, meccanici in divisa perfetta e mezzi estremamente curati al



massimo della tecnologia attuale.

Presentatomi con il mio solito furgone da lavoro ed una motocicletta da turismo, mi sono sentito un po' fuori luogo, comunque dopo il prologo che si è svolto la sera mi sono rincorato scorrendo le classifiche, vedendo che mi ero classificato 67° assoluto su 214 partenti, il che mi faceva supporre che la mia motocicletta, per quanto tranquilla, poteva stare al passo delle altre.

Durante la notte, a bordo della nave da crociera Napoleon Bonaparte, tutta la carovana del Rally ha effettuato la prima trasferta da Nizza a Oristano, da dove partiva la prima tappa della gara, di 139 km, caratterizzata dalle insidiose e veloci pietraie dell'entroterra sardo, dove il controllo del mezzo era sempre critico e le cadute nei burroni e crepacci che delimitano le piste sempre in agguato.

Grazie alle precedenti esperienze su questo tipo di terreno, accumulate in varie edizioni del rally di Sardegna mi sono classificato sessantaduesimo danneggiando però un disco freno posteriore rendendolo inutilizzabile.

Dopo esserci reinbarcati sulla Napoleon Bonaparte ad Oristano, abbiamo, durante la notte, effettuato la traversata che ci ha portato a Tunisi ed il mattino, appena sbarcati siamo immediatamente partiti per la prova speciale di 67 km che ci ha portato a Tabarka sulla costa nord.

Questa tappa era molto tecnica ed ha privilegiato le moto maneggevoli, consentendomi di giungere al 33° posto nella classifica assoluta di tappa, ed a risalire in classifica generale fino al 36° posto assoluto, ma al controllo della moto durante la notte avevo la sorpresa di scoprire che la ruota posteriore era letteralmente esplosa e che ero giunto per miracolo all'arrivo.

Il giorno successivo dopo avere montato la ruota di ricambio, ho affrontato la tappa da Tabarka all'oasi di montagna di Tamerza, caratterizzata da fondo duro e molto veloce, con molti tratti di montagna e oued secchi da attraversare, anche in questa tappa sono riuscito a tenere il passo di piloti molto famosi quali Gaston Rahier, vincitore di Parigi Dakar e di Brucy, pilota ufficiale BMW, purtroppo però, a causa della stanchezza accumulata, a circa 50 chilometri dall'arrivo della tappa, ho affrontato una curva a velocità eccessiva, cadendo rovinosamente in un dirupo, danneggiando i supporti del road book e del GPS, ovvero gli strumenti necessari alla navigazione nel deserto e quel che è peggio, urtando in maniera violenta la coscia sinistra che a causa della contusione si è gonfiata impedendomi di stare seduto sulla moto.

Dopo avere recuperato la moto con l'aiuto di piloti che mi seguivano, mi sono rimesso in sella per giungere all'arrivo con i miei mezzi, quando, dopo pochi chilometri ho visto una motocicletta oltre una curva in un dirupo, con un pilota sdraiato in terra a distanza.

Immediatamente mi sono fermato e mi sono reso conto dalla tenuta di gara che il pilota in questione era sicuramente italiano, in quel mentre è giunto un'elicottero dell'assistenza medica che ci ha fatto segno di proseguire.

All'arrivo a Tamerza mentre ero in infermeria a farmi medicare la gamba, ho purtroppo saputo che il pilota caduto era Flavio Agradi, che era in lotta per le prime posizioni e che per lui non c'era stato nulla da fare ed era morto immediatamente, probabilmente colpito dalla propria moto.

Alla notizia, tutti i piloti, ed ovviamente più di tutti noi italiani, che conoscevamo personalmente Flavio e lo stimavamo in quanto persona veramente amabile e disponibile, siamo rimasti profondamente impressionati e costernati, non sapendo più cosa fare.

Per tutta la serata abbiamo tentato di rincuorarci a vicenda, decidendo di continuare la gara, mentre i compagni di squadra di Flavio si sono ovviamente ritirati in segno di rispetto.

Avendo una gamba praticamente fuori uso, sono stato aiutato da altri piloti italiani a recuperare la cassa dei ricambi dal camion di assistenza, sostituire i pneumatici e rimettere in ordine la motocicletta e solo grazie alla loro solidarietà sono riuscito a continuare.

Il giorno dopo ci aspettava la prima tappa veramente "africana", che ci avrebbe portato a Sabria, con dune di sabbia e chott da attraversare, i laghi salati dove la moto tenta di sprofondare ogni qualvolta la velocità diminuisca e qui la mancanza di potenza ha

cominciato ad essere un problema in quanto non riuscivo a tenere il passo degli altri concorrenti che mi superavano con estrema facilità.

All'arrivo di tappa ero solo 59°, posizione che rispetto ai giorni precedenti era negativa, comunque tutto sommato non del tutto, essendo ancora in gara 178 piloti; tra i consueti problemi tecnici che si sono accaduti giornalmente, in questa frazione si è verificata la rottura dell'ammortizzatore posteriore ed inoltre, conclusa la gara, per riuscire a trovare la benzina per potere ripartire il giorno successivo, ho dovuto percorrere la sera circa un centinaio di chilometri.

La quinta tappa è stata forse la più impegnativa, con 450 chilometri da percorrere, di cui 311 di prova speciale per la maggior parte nelle dune di sabbia morbidissima, dove era impossibile mantenere la velocità ed inoltre la navigazione era estremamente impegnativa data la mancanza di qualsiasi riferimento nel mare di dune.

Dopo pochi chilometri dalla partenza della prova speciale da Sabria a El Borma, sperduta località ai confini dell'Algeria dove esistono solo pozzi di petrolio e null'altro, la mia motocicletta ha cominciato a perdere potenza, al punto da non riuscire a superare le dune più insidiose, costringendomi a spingere nonostante la mia gamba dolorante per riuscire a superare l'ostacolo.

Più volte ho smontato la moto per cercare eventuali guasti di carattere elettrico, oppure di alimentazione, lavando anche il filtro aria con la benzina, pensando che potesse essere otturato, ma purtroppo non sono riuscito a trovare il problema e più procedevo, più la potenza a mia disposizione diminuiva.

Ormai ero rassegnato a ritirarmi, sia per la stanchezza fisica a cui ero stato costretto per spingere la moto, sia per il fatto che ormai la velocità di punta era di 40-50 chilometri orari però ho deciso di tenere duro e di procedere fino a che la moto avesse tenuto.

Miracolosamente sono riuscito ad arrivare all'arrivo, con circa due ore di ritardo dal tempo previsto, nel frattempo si era levata una tempesta di sabbia che ci ha costretto a rifugiarci sui camion di assistenza impedendoci di riparare le moto e montare le tende, nonché di potere mangiare e svolgere le attività più elementari.

Uscite le classifiche alla sera sono risultato comunque 77°, perché circa un centinaio di piloti si erano persi nel deserto, perdendo molte ore, oppure peggio ritirandosi, creando molti problemi all'organizzazione, che a causa della tempesta di sabbia non poteva impiegare gli elicotteri nella ricerca dei dispersi.

I problemi causati dalla tempesta di sabbia sono aumentati alla sera, quando la forza del vento si è intensificata, strappando il telone che fungeva da ristorante per tutti i partecipanti e travolgendo alcuni piloti che vi erano rifugiati, provocando molti feriti, tra cui l'italiano Mori che ha subito la frattura di alcune costole, e il francese Schlessler che ha riportato la frattura del naso e vari punti di sutura al volto, cosa che non gli ha impedito il giorno successivo di vincere la tappa tra le auto.

Verso mezzanotte il vento è calato, e con l'aiuto di Michele, un amico meccanico in forza ad un'altra squadra abbiamo individuato il problema che assillava il mio Suzuki, ovvero una membrana all'interno del carburatore che si era danneggiata, forse a causa della sabbia, inoltre la mousse anteriore, che sarebbe una spugna che sostituisce la camera d'aria nella copertura, si era distrutta.

Sempre con l'aiuto di Michele Zamattia siamo riusciti a "corrompere" un meccanico della KTM che nella notte ci ha donato una mousse usata per potere proseguire la gara, che il giorno successivo prevedeva un'anello di circa 300 km intorno a El Borma con il superamento di cordoni di dune altissime ed il ritorno al campo di partenza a fine tappa.

Purtroppo alla mattina ha ripreso ad imperversare la tempesta di sabbia, che ha imposto agli organizzatori il taglio della zona di dune alte per motivi di sicurezza, in quanto non avrebbero potuto ricercare i piloti persi con gli elicotteri.

In ogni caso la tappa è stata durissima, a causa della visibilità praticamente azzerata e delle difficoltà di respirare, con la sabbia che si infiltrava ovunque, in classifica mi sono piazzato 47° e sono risalito al 51° in classifica provvisoria.

Con la tappa successiva, risalendo a nord, siamo usciti dal deserto, portandoci nuovamente sulle piste di pietre che caratterizzano le montagne tunisine ed arrivando dopo una tappa di 350 km a Ras el Oued nei pressi della nota Tataouine, dove abbiamo ritrovato la civiltà dopo giorni di deserto.

Questa frazione ha messo a dura prova soprattutto le ruote e le braccia, che erano costantemente sollecitate dai sassi ed infatti uno di essi percorrendo una pietraia in salita, ha piegato il mio freno a disco posteriore, costringendomi a staccare la pinza per potere proseguire e percorrere gli ultimi 100 chilometri senza di poterlo usare.

Arrivato al bivacco della penultima tappa, la gioia è stata grande, perché ormai sentivo vicina la possibilità di giungere al traguardo di Djerba, anche se avevo il timore che durante la tappa conclusiva potesse succedere ancora qualcosa che potesse indurmi al ritiro, e soprattutto dovevo ancora trovare il modo di riparare il freno posteriore, che a causa dello spannamento delle viti, non si poteva più smontare.

Fortunatamente, un meccanico austriaco della KTM, finito di riparare la moto di Fabrizio Meoni, vedendomi in difficoltà, si è offerto di aiutarmi e con i maggiori mezzi a sua disposizione e la sua esperienza, è riuscito in qualche modo a raddrizzare il disco e ripararlo provvisoriamente, stupendomi quando, ha rifiutato qualsiasi compenso per il suo lavoro, facendomi capire in tedesco, che anche lui ha corso molte gare nel deserto come pilota privato, e capiva le difficoltà dei piloti che dopo la gara dovevano ancora riparare la moto e montare la tenda, a differenza di quelli con più possibilità che potevano subito riposarsi ed andare a mangiare, lasciando le incombenze alla squadra.

Questa esperienza mi ha fatto molto piacere, dimostrandomi che esiste ancora solidarietà e amicizia in queste gare, cosa che purtroppo ultimamente nelle competizioni in Italia sta lentamente perdendosi.

L'ultima notte in bivacco con tutta la carovana del rally è stata vissuta da tutti con euforia, allietata da un gruppo musicale e tutti di lasciavano andare a canti e danze per festeggiare il prossimo traguardo.

La tappa finale da Ras el oued a Djerba è stata molto veloce, con attraversamenti di paesi e passaggi negli uliveti, che dopo giorni di piste e percorsi estremamente sgombri mi sembravano oltremodo angusti e mi davano l'impressione di andare addosso da un momento all'altro alle piante.

Ogni chilometro percorso mi portava a fare il conto di quanto ancora mi mancava all'arrivo, ed ogni volta che vedevo un pilota fermo per rottura del proprio mezzo, pensavo che avrebbe potuto accadere anche a me, facendomi distrarre dalla guida, inoltre avevo sempre paura di sbagliare la lettura del road book che avrebbe potuto farmi perdere.

Ancora adesso mi viene in mente un pilota che a non più di due chilometri dall'arrivo stava cercando di rimettere in sesto la moto alla quale si era tranciato il forcellone della ruota posteriore, e la mia gioia nell'arrivare nel tratto di spiaggia finale, dove all'orizzonte si vedeva lo striscione di arrivo e le ali di folla che assistevano alla fine della gara.

Passando fra tutta quella gente e tagliato il traguardo, ho provato una sensazione incredibile e mi ricordo di tutti coloro che venivano a complimentarsi, amici, altri piloti italiani che erano arrivati prima di me, con i quali avevamo diviso i quindici giorni precedenti aiutandoci a vicenda, giornalisti e organizzatori, tutti euforici per essere riusciti a portare a termine quella che per tutti noi è stata una meta a lungo desiderata e alcune volte sofferta.

Al di là della gioia, rimarrà a tutti noi impresso il ricordo di Flavio, l'averlo visto partire per quell'ultima tappa e non avere poi potuto con lui condividere la gioia dell'arrivo è stato terribile.

In un grande e modernissimo casinò a Djerba è stato allestito il parco chiuso dei mezzi giunti all'arrivo e la sera sono state esposte le classifiche e fatte le premiazioni, con un rinfresco e spettacoli vari, alla fine della gara mi sono classificato 47°, e dei 227 partenti da Nizza solo 120 sono giunti all'arrivo di cui meno di un centinaio senza penalità per ritiri di tappa.

L'avventura non è finita con la fine della gara, in quanto la mattina alle 8 ci si doveva imbarcare a Tunisi che era distante 500 chilometri e durante la notte avremmo dovuto guidare per coprire questa distanza, cosa che con la moto a pezzi e con l'impianto elettrico fuori uso era impossibile per la maggior parte dei piloti già provati da oltre 3000 chilometri di pietraie e sabbia.



Siamo pertanto riusciti a noleggiare un camion locale che ci ha trasportato le moto a Tunisi, e noi piloti abbiamo approfittato di passaggi di fortuna su mezzi di assistenza che andavano ad imbarcarsi.

Ci aspettavano altre 24 ore di nave per rientrare in Francia a Marsiglia ed altre piccole avventure per rientrare a casa tra passaggi su mezzi di fortuna e tratti sulla moto, percorsi in compagnia degli altri piloti che hanno condiviso questa esperienza unica, che se anche in futuro si ripeterà, essendo stata la prima, rimarrà impressa dentro di me indelebilmente.