

## Rally dei Faraoni 2002

racconto di Mirco Bettini, foto di Giorgio Noyrez ed Edoardo Bauer

Fotogallery

Finalmente una gara in Africa

Il sogno di tanti fuoristradisti appassionati d'Africa, specialmente il mio (Mirco Bettini), sulla soglia dei miei quarant'anni, proprio quando stavo per gettare la spugna dedicandomi ai Raid non competitivi per ovvie questioni economiche, ho finalmente trovato le persone giuste che hanno creduto in me e Miria e ci hanno permesso di partecipare al Rally of Egypt 2002.

E' ancora vivissima in me l'immagine della copertina del 1° numero di Motosprint con una moto che domina un campo di calcio e la monetina ricordo; e con essa le prime immagini della "Paris, Algeri, Dakar", un manipolo di pazzi scatenati che con mezzi approssimativi fantasticamente artigianali, sfidavano il deserto e loro stessi e creavano il mito della gara più affascinante del Mondo.

Così da allora ogni anno ho pensato che un giorno anche io sarei stato lì con "loro".

Non è la Dakar ma il Rally of Egypt, dal prossimo anno di nuovo Rally dei Faraoni, non ha nulla da invidiare alla sorella maggiore, anzi, il fascino delle Piramidi e della Sfinge, il percorso completamente fuoristrada (160 Km d'asfalto su 2600 Km totali) e le tappe "tutta speciale" senza gli estenuanti trasferimenti della Dakar (i Km. di speciale della Dakar sono quasi gli stessi, il resto è trasferimento); fanno oggi di questa gara la più ambita tecnicamente del panorama mondiale. Ma veniamo alla cronaca:

Le moto erano due Ktm 400 preparate dal Dakariano Massimo Montebelli per quanto riguarda i serbatoi le infrastrutture e la strumentazione; il supporto tecnico per i materiali ed abbigliamento è stato di Motorstore, concessionaria Ktm di San Marino e l'immagine gestita dallo Studio Cincue (cincue non è un'errore) sempre di San Marino.

Il 7 di settembre abbiamo presentato le moto nella sala consigliare del comune di Verucchio; una bellissima festa risuscita grazie alla partecipazione di tanti amici, coronata con una fantastica cena di pesce. Ancora una settimana di lavoro sulle moto e via per l'imbarco senza neppure percorrere un metro per collaudare il tutto, confidiamo nell'esperienza di Massimo.

29 settembre Cairo-Baharija 318 km "la piste des pilons" Siamo finalmente a Giza, è il 29 settembre e siamo ai piedi della Sfinge sul palco per la partenza del Rally, si parte a coppie ed io e Miria partiamo assieme per condividere fino in fondo questa avventura; un fatto questo su cui abbiamo tanto discusso visto che non abbiamo mai fatto una gara gomito a gomito e quando ci abbiamo provato abbiamo finito per litigare.

Dopo i primi 70 Km d'asfalto inizia la prova speciale di 318 Km che ci porta a Baharja.

Tutto fila liscio, le moto vanno benissimo, la strumentazione è perfetta e le strutture (serbatoi carena e traliccio portastrumenti) sono solidissime; solo due piccole soste una per serrare un bulloncino alla moto di Miria e l'altra per lasciare dell'acqua ad un amico Pesarese con la moto in panne.

Risultato egregio con il 27 e 28 posto assoluto su 82 partenti.

Al campo però apprendiamo dei primi ritiri causati dal caldo e dalla foga iniziale, Attilio Ginepro, nostro compagno di viaggio, cade con la sua nuova Ktm 660 Rally e rientra a casa con una spalla malandata e la moto distrutta; Ciro De Petri sviene a fine speciale dal caldo ma chi la passa peggio è Roberto Benasciutti che prende una brutta botta alla testa. 30 settembre Baharija-Farafra 352 Km "La Source Magique" E' una tappa impegnativa ma divertente&hellip;&hellip; queste le prime frasi stampate sullo Stage Information, il caldo la fa ancora da padrone ma non per questo diventa per noi il giorno più lungo.

A cinquanta Km dalla partenza le prime dune con una sabbia così soffice da pensare impossibile fare a quelle condizioni le tappe successive; un piccolo calvario di soli 15 Km che causa il ritiro di Gianluca Tassi.

I nostri problemi iniziano poco più avanti all'uscita dalle dune, su una pista dura Miria non vede una buca e davanti a me la vedo volare e cadere di schiena con la moto che rotola.

Fortunatissima !!!! il camel bag ancora pieno d'acqua funge da air bag (scusate il bisticcio) e Miria è ancora tutta sana, ma quando passiamo alla moto la troviamo inservibile, la strumentazione è letteralmente scoppiata e il traliccio portastrumenti ripiegato sul manubrio che risulta così bloccato, il telaietto posteriore storto e la marmitta staccata. Ripresi dallo shock decidiamo di provarci e trovata un'ombra di un'Acacia poco distante (altra grandissima fortuna..) ci siamo messi a smontare tutto ciò che impediva al manubrio di muoversi, rimontato la marmitta e dopo un'ora e mezza ripartiamo, facendo sosta ogni 10 Km per fare bere Miria dal mio camel bag. Già in ritardo marcio Miria finisce la benzina a 15 Km dal rifornimento in una conca a mezzogiorno; sicuramente a causa dei diversi minuti in cui la moto è stata rovesciata a terra nell'incidente del mattino.

Proviamo a prendere la decisione più logica, io parto per il rifornimento e Miria resta con la moto cercando di farsi ombra con il telo di sopravvivenza. Al rifornimento faccio il pieno e prendo altra benzina per Miria ma non riesco a ripartire, il caldo e lo stress mi avevano prosciugato, mi riposo all'ombra del camion benzina, e mi bagno

abbondantemente, siamo vicini a 50 gradi. Torno da Miria, trovo la moto ma non lei, immagino che sia salita su una macchina dei medici quindi metto benzina nella sua moto ed inverto di nuovo la rotta, tra l'altro i 15 Km fra la moto e il rifornimento sono segnati nel road book come "trial", tutta roccia nera incastonata da percorrere in prima e seconda dove Mario Rinaldi (campione del mondo enduro) ha addirittura rotto un cerchio. Miria nel frattempo è salita, come pensavo, su un'auto dei medici che visto il suo stato non hanno voluto che rimanesse lì ad aspettarmi e l'hanno portata al rifornimento seguendo una pista diversa da quella che ho percorso io. C'incrociamo mentre torniamo entrambe sui nostri passi, io dalla moto al rifornimento e Miria dal rifornimento alla moto, in macchina con Andrea Majer, la ragazza tedesca in gara in auto che poco prima di noi aveva capottato e stava tornando per recuperare l'auto. Cerco di guidare l'auto ed il camion d'Andrea al punto della nostra moto ma procedono molto lentamente sotto il sole incomincio a sentirmi male, mi dà il cambio Miria, arriviamo alla moto stremati dal caldo; Andrea Majer e il suo team se ne vanno ed ultima sorpresa le moto non si avviano elettricamente, la batteria si è esaurita a causa della ventolina di raffreddamento sempre accesa, proviamo a dare un paio di pedalate a testa con la forza di un bambino di tre anni e crolliamo poco prima di svenire; fuori i teli di sopravvivenza all'ombra delle moto attendiamo avviliti e sfiniti il camion scopa sicuri che la nostra avventura li finisce; sono già le tre del pomeriggio e tutta la carovana è ormai al bivacco. E' trascorsa forse un'ora e con grande nostra sorpresa arriva l'ultima auto dei medici, ci danno da bere e delle barrette energetiche e ci fanno riposare ancora un po' all'ombra dell'auto e con una zampata con scarpe da tennis ci accendono le moto (bella figura&hellip;.), una volta in sella l'aria ci rinfresca e ci riprendiamo quanto basta per non commettere errori e lentamente arriviamo al bivacco con il buio decisi a chiudere definitivamente con questa gara e con l'Africa. La sera mangiamo ed andiamo a dormire senza neppure guardare le moto o provare a riparare la moto di Miria, ma convinti da tutti gli amici a ripartire in ogni modo l'indomani. 01 ottobre Farafra-Baharija 374 Km "La Piste Oubliée" Come tutte le mattine sveglia alle 4,30 si smonta la tenda e si caricano le casse sul camion dell'organizzazione; alle sei prendiamo regolarmente la partenza per non essere squalificati ma dopo qualche Km deviamo e prendiamo l'asfalto per arrivare a fine tappa.

Alle dieci siamo già al campo ed approfittiamo per riposarci fino a tardo pomeriggio.

Abbiamo così usato la seconda penalità forfetaria delle tre a disposizione, sistemiamo la moto di Miria con traliccio e strumentazione di riserva che fortunatamente ci ha prestato un amico e riparo il mio trip master al quale il giorno prima si sono sciolte le guarnizioni per il calore oscurando il visore. Siamo pronti per riprendere regolarmente la gara. 02 ottobre Baharija-Siwa 431 Km "La Piste des Grand Lacs" Partiamo per ultimi; la piccola tempesta di sabbia della sera precedente ci regala una giornata limpidissima e fresca, superiamo diversi piloti ed arriviamo a fine tappa poco dopo l'una, senza intoppi e attraversando paesaggi magnifici. La prima parte di tappa è a fondo duro, scorrevole ma intervallata da tratti impegnativi per scalare e discendere delle falesie. La seconda parte è un trionfo di sabbia con dune lunghissime tipiche del Grande Mare di Sabbia. Riprendiamo anche il nostro posto nella classifica di tappa a ridosso dei primi venti. 03 ottobre Siwa-Siwa 407 Km "La Piste des 1000 Dunes" La Pista delle 1000 Dune, la tappa più temuta, viste le difficoltà ai partecipanti del Raid non competitivo è imposta una giornata di riposo. Alla partenza della speciale ci viene incontro un pilota tedesco, Rupp, che abbiamo superato il giorno precedente, ci fa i complimenti per la nostra guida e rassegnato afferma che ha dei problemi alla strumentazione e sta meditando il ritiro; gli propongo di seguirci e formare un terzetto, può essere utile darsi una mano in questa tappa. Così io faccio strada, Miria mi segue e Rupp chiude il trenino. Pronti via&hellip;, dopo un primo tratto (80Km) di vero enduro per salire una falesia e trovare il primo timbro, iniziano le grandi dune "cassè" (dune alte e tagliate), la collaborazione con Rupp si rivela ideale, in più di una situazione è necessario aiutarci a vicenda, ci prendiamo anche qualche minuto di sosta nella seconda parte della tappa per vedere una delle prime auto superare una gran duna indicandogli dall'alto la traiettoria migliore, lo spettacolo è mozzafiato un mare di dune a perdita d'occhio. Il giorno più temuto si conclude alle 14,30 con grandissima soddisfazione ed un po' di mal di mare. 04 ottobre Siwa-Baharija 438 Km "Sur les Traces des Cambise" Penultima tappa, inizia l'avvicinamento al traguardo, ancora tante dune nella prima parte, riformiamo il terzetto con Rupp, che si è rivelato un ottimo compagno e ci ha riempito di complimenti per la navigazione e la guida (ci stiamo gasando). Tutto perfetto, ci avviciniamo a metà tappa, siamo ancora in mezzo alle dune e mancano 25 Km al rifornimento e la mia moto d'un tratto perde potenza; mi supera Miria e mi ferma, la mia moto sta facendo un gran fumo bianco. Tombola&hellip;&hellip; sono senz'acqua nei radiatori va a capire da quando e sta bollendo l'olio, metto l'acqua del camel bag nei radiatori ma non ne vuole sapere di ripartire. Dopo qualche minuto che siamo fermi diamo via libera a Rupp, inutile perdere tempo in tre. Smonto i serbatoi per cambiare la candela ma niente da fare, la moto gira ma non si accende. Infine anche Miria parte per il C.O. di rifornimento che si trova sulla strada principale per dare il mio punto g.p.s. per il recupero, ormai è troppo tardi anche per lei per concludere la tappa e decide di venire a recuperarmi assieme ai ragazzi del camion benzina. Nel frattempo mi raggiungono i motociclisti del Raid non competitivo capitanati dal Dakariano Boano. Rifacciamo vari tentativi per verificare candela e corrente ma niente da fare, la moto non ha più compressione, è finita. Rimango con la moto e chiedo a Boano di raggiungere Miria al rifornimento e darle la triste notizia in modo che raggiunga fine tappa al più presto per asfalto e sistemi la sua moto per la sua ultima tappa. Così è fatto; Boano e company incrociano Miria sul camion che sta venendo a recuperarmi, la informano dei danni e la portano indietro dove ha lasciato la sua moto e vanno tutti a fine tappa. Con gran sorpresa vedo arrivare un camion per recuperarmi nel primo pomeriggio, quando mi

ero già rassegnato a stare con la mia moto fino a notte fonda per aspettare il camion scopa. Carichiamo la mia moto e mi comunicano affranti che devono recuperare anche un quad abbandonato senza benzina e che non potendolo caricare dovrò guidarlo io fino a fine tappa. Non mi sembra vero, un quad artigianale con il motore di una Suzuki 4 cilindri. Mi faccio fare il pieno e a tavoletta raggiungo fine tappa (200 Km di pista disastrosa) per le nove di sera in tempo per mangiare sistemarmi ed attendere il camion con la mia moto che arriva due ore dopo.

Miria è a posto per l'ultima tappa, gli amici piloti Tino Venturi, Riccardo Vitalia e Papa le hanno riparato i guasti elettrici che impedivano alla strumentazione di funzionare, mentre lei mi trovava un posto su un camion assistenza per la mia moto. 05 ottobre Baharija-Cairo 439 Km "Le Tobogan Infernal" Ultima tappa, assisto malinconicamente alla partenza di Miria e di tutti gli altri piloti. Non vedere l'arrivo mi brucia molto, ma molto meno di quanto potessi prevedere, tanti sono stati gli incidenti, talmente intense le esperienze vissute che mi sento lo stesso appagato; sono tutto intero, ho affrontato le tappe con disinvoltura e precisione di navigazione e nelle situazioni difficili ho sempre preso le decisioni giuste, mi sento pronto per la Dakar, se mai ne avrò la possibilità.

Veniamo a Miria; è la sua ultima tappa, le tre forfetarie a disposizione sono terminate, per rimanere in classifica deve assolutamente completare la tappa e dimostrare che non ha bisogno di viaggiare con me per fare un buon risultato (in Italia non corriamo mai in coppia). E' la tappa più lunga della gara e dal briefing della sera precedente si intende che ci potranno essere dei colpi di scena anche in alta classifica. Raggiungo il punto di rifornimento a metà tappa con il camion assistenza di un team veneto che si è offerto gentilmente a trasportare me e la mia moto fino Al Cairo, ed ecco le prime notizie; Roma è fuori gara, rimasto impantanato nell'oasi che doveva essere aggirata nei primi Km della tappa, tentando di tagliarla e guadagnare tempo è rimasto bloccato ed ha dovuto attendere un'auto per togliere la moto dal fango, nella stessa trappola è caduto Meoni anche se non è rimasto bloccato ha in ogni modo perso la gara. Molti piloti d'alta classifica arrivano al rifornimento in ritardo per problemi di navigazione nell'oasi incriminata e non sono mancati alcuni incidenti; incomincio a temere per Miria.

Sorpresa&hellip; in anticipo sulla tabella arriva Miria scortata dal fido Rupp che partiva dieci minuti prima di lei e come tanti altri si era perso, una volta raggiunto da Miria l'ha seguito fiducioso che l'avrebbe portato fuori dai guai e lui le ha fatto volentieri da scudiero per il resto del tragitto.

La seconda parte di tappa dice Miria che è stata infinita, la coscienza di essere ad un passo da fine gara ed il terrore di fermarsi per un qualsiasi banale incidente o rottura. Gli ultimi km sono sempre infiniti e tradiscono Fabio Fasola pilota espertissimo che cade in vista del traguardo e si frattura il bacino. Miria ce l'ha fatta, alla sua prima gara africana è al traguardo vincendo il challenge femminile, e il caro Rupp la vuole accanto nell'intervista che sta rilasciando ad una televisione tedesca a fine tappa per farle pubblicamente i suoi complimenti.

E' il 5 ottobre, compleanno di Miria che non poteva farsi regalo migliore che concludere vittoriosa la gara; da parte mia ho pensato ad un regalo molto "prezioso": una piccola pietra color ambra, raccolta alla fine dell'ultima prova speciale che oggi fa bella mostra al collo di Miria.

Si conclude qui il mio sogno di una vita. Mentre scrivo si sta disputando la Dakar 2003 che percorre tutti terreni a noi noti: dalla Tunisia alla Libia ed Egitto, un'edizione veramente bellissima con pochi trasferimenti e tanta sabbia, e come tutti gli anni penso che forse la prossima edizione sarò lì anch'io.

Torna all'inizio Fotogallery