

LA VIA NEL DESERTO

*"Quando c'è una meta
anche il deserto
diventa una strada".*



:: Questa storia inizia qualche anno fa, dal forte desiderio di partecipare un giorno a un rally africano.

Ogni anno sembrava quello giusto, ma le incombenze lavorative e i vari problemi quotidiani mi portavano sempre a desistere e a dover rimandare questo desiderio che vedevo sempre più sbiadirsi.

Poi una sera, navigando in rete con i piedi davanti al camino, cado inavvertitamente sul sito del Tuareg Rallye.

Tra i vari rally internazionali mi è fin da subito sembrato quello più abbordabile, molto lontano dai costi spropositati

di una Dakar o di una più economica ma comunque impegnativa Africa Eco Race.

Il periodo, poi, dal 4 al 13 marzo sembrava proprio quello più adatto.

Il Tuareg Rallye si svolge da anni in Marocco (*a parte una parentesi in Tunisia di qualche anno fa*), uno dei pochi paesi ancora tranquilli, lontano dai sanguinari attentati terroristici degli ultimi tempi.

La cosa suscita la mia curiosità e scopro che la **Onlus** vicentina **Energia & Sorrisi** partecipa da undici anni con un affiatato gruppo di piloti italiani e volontari al seguito, capitanati


**SFIDE DA
ENDURISTA**

*Testo: Rodolfo Maraldi
Foto: Alessio Corradini*

da **Giampietro Dal Ben**.

Le cose sembrano incastrarsi, il budget è comunque importante per le mie tasche ma il desiderio latente che sembrava assopito si fa spazio e torna a galla prepotentemente.

"Forse è l'anno giusto", ripeto a me stesso forse... BAM!... faccio il bonifico, 1.690 euro sull'unghia.

"Ormai è fatta, adesso non mi resta che trovare il budget, preparare la moto, allenarmi un poco e risolvere una miriade di problematiche impensabili".

Ricaccio nel profondo i vari dubbi che mi affliggono ogni giorno e ripeto a me stesso, "in qualche modo farò".

Ho due mesi di tempo per preparare il tutto.

Non voglio annoiarvi in questo articolo sulle mie funamboliche capacità di guida, né tantomeno narrarvi di quanto sono stato bravo a smarrirmi nel deserto.

Quello che vorrei raccontarvi è come Mr. Nessuno si sia interstardito nel voler partecipare a quest'avventura, ignorando tutti quelli che hanno remato contro cercando di farmi desistere. Il karma ha girato a mio favore, ed è proprio vero che ognuno di noi nella vita raccoglie quello che semina ed **io, negli anni, devo aver seminato molto bene.**



Tuareg Rallye 2016

La via nel deserto

QUANTO COSTA

Veniamo alla nota dolente, i costi per partecipare a questa avventura.

Trasporto moto: con la Onlus Energia e Sorrisi € 1.200 che comprende anche lo spazio sul camion per una cassa con i ricambi, un cavalletto, due ruote complete di scorta e una grande borsa. Nella tariffa sono inclusi il pernottamento in albergo per tutta la settimana e i pasti preparati da un cuoco italiano (cosa da non sottovalutare).

Volo aereo per Ouarzazate (Marocco) con partenza, nel mio caso, da Bologna: € 350 acquistato una settimana prima della data di partenza, ma si possono risparmiare più di € 150 se lo si acquista qualche mese in anticipo.

Iscrizione alla gara: € 1.690.

LA MOTO

Un qualunque 450cc 4 tempi in buono stato è la moto ideale. Sono sufficienti un serbatoio maggiorato con circa **13 litri di capienza. Pneumatici e mousse Desert**, (a discapito delle prestazioni), con un treno ho tranquillamente fatto tutta la settimana di gara.

Un porta roadbook, un tripmaster e un GPS, nel mio caso l'economico Garmin C60 si è rivelato perfetto.

Aggiungiamo altri € 100 per un kit di emergenza obbligatorio che ho acquistato direttamente in loco dagli organizzatori tedeschi comprendente: due razzi segnalatori, un accendino, una bussola, una coperta termica e un kit di primo soccorso. Se avessi acquistato il kit a casa, probabilmente il prezzo sarebbe stato dimezzato. Affitto dello "spot", un segnalatore GPS che indica l'esatta posizione del pilota, altri € 120.

Siamo già attorno ai 3.200 €.

La cifra comincia a essere importante, senza contare che possedevo già la moto. Sommando altre piccole spese si arriva tranquillamente ai 4.000 €.

La cifra mi fa vacillare, qui urge uno o meglio più sponsor.

Per professione mi occupo di comunicazione, sono un grafico pubblicitario, quindi nei ritagli di tempo ho realizzato una brochure di 8 pagine, ben fatta dove ho raccontato di me e dei miei obiettivi.

Il sogno c'era, ora non mi restava che trovare dei sognatori che potessero

appoggiarmi.

Non è nelle mie corde chiedere supporto alle aziende per realizzare un desiderio personale, soprattutto in questo periodo di incertezza economica. Nella mia vita ho sempre lavorato sodo e raggiunto i miei obiettivi contando unicamente sulle mie forze. Questa volta però è stato diverso, mi sono sforzato e mi sono imposto di tentare. Non vi nascondo che la mia paura più grande è stata quella di un fiasco colossale con moto in panne alla prima tappa. **Dopo qualche porta sbattuta in faccia, sono arrivati con sorpresa le prime risposte positive.**

Autoplaya, concessionaria Opel di Cesenatico, nella figura di **Nicola e Riccardo Sacchetti**, ha appoggiato l'iniziativa.

Nils Oil mi ha fornito i lubrificanti per tutta la durata del rally. **Tos Design Usa**, di Stefano Cecchi, ha pensato all'abbigliamento tecnico completo.

La ruota ha cominciato a girare.

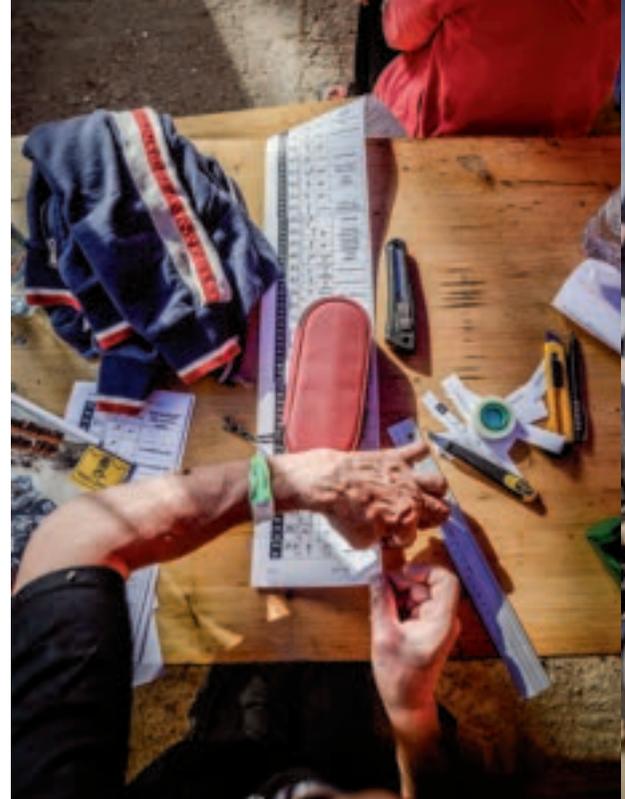
LopoDesign, di Matteo e Francesca, mi ha aiutato a realizzare le grafiche della moto con tutti i loghi degli sponsor impressi. **Alessandro Fabbri di Racetech**, abile meccanico, mi ha aiutato a ultimare la moto. L'amico **Pietro Biondi**, già compagno di avventure marocchine, si è privato per un mese della ruota posteriore della sua Honda pur di non lasciarmi partire scalzo. **La sensazione è stata che tutti i tasselli di questo complicato puzzle si siano incastrati alla perfezione.**

Preparare la moto e ultimarla in tempo è stato il lavoro più snervante e impegnativo. Si sono susseguiti i vari incartamenti, deleghe per il trasporto, la carta verde per la polizza assicurativa della moto, il carnet dettagliato sui ricambi da portare ecc. Non è mancata la saldatura al forcellone il giorno prima dell'imbarco della moto quando ho notato "un crepo" e altre centinaia di problemi che ho pazientemente risolto uno ad uno.

Come allenamento in preparazione della gara, una mezz'ora di corsa tutte le mattine con il mio personal trainer, il mio cane, con in testa un unico obiettivo, **partecipare al Tuareg Rally e portare a termine la mia avventura senza ambizioni di classifica.**

La mia pagina FB personale è diventata una vetrina, aggiornata costantemente sugli sviluppi del progetto.

Insomma, **cose semplici ma efficaci;** in un periodo storico cupo dove ci si è scor-



dati di sognare io non ho rinunciato.

La mia avventura ho voluto viverla a tutti i costi nonostante i pochi mezzi e i pochi soldi. Non sono sicuramente un eroe per questo, ma vi garantisco che se ci sono riuscito io ognuno di voi può farcela.

Un'esperienza incredibile e una grande crescita personale.

Dopo quest'avventura si è aperto un mondo incredibile di opportunità dove tutto ora mi sembra possibile.

LA GARA

La "strizza" è cominciata a salirmi circa una settimana prima. Nelle settimane antecedenti alla partenza non mi ero ancora focalizzato sulla gara, non ne avevo avuto il tempo, ma una volta imbarcata la moto ho iniziato ad approfondire quello che mi aspettava. Premetto che non ho familiarità con gli strumenti per la navigazione e ho un pessimo senso dell'orientamento. Ho negli anni imparato a non fidarmi del mio sesto senso perdendomi spesso nelle rotonde di Milano Marittima.

La prima sfida è il prologo.

Breve ma intenso dentro il letto di un fiume in secca, il prologo definirà la griglia di partenza della prova speciale.

La partenza è in stile Le Mans, tutti i piloti allineati a 20 metri dalle moto.

Come la bandiera si agita scatto bene, balzo sulla Honda che si avvia al primo colpo e parto tra i primi.

Decido di non rischiare nulla, doso il gas, mantengo la mia posizione per tutti i tre chilometri ed esco quarto.

Si parte affiancati a coppie per la pro-



A sinistra: il "politichese" Michele Sartori.

Sotto: Il team piloti **Energia & Sorrisi** al completo, con il bilico carico di aiuti umanitari.



L'inossidabile Maurizio Trovanelli, "RESPECT!".



Credevo fosse già da pazzi partecipare ad una gara in Africa, ma non avevo ancora visto questi due sulla "motocarrozzetta".



Sopra: Diego Marchesini sarà il miglior italiano di questa edizione 2016 con una quinta posizione nella categoria Profi.

A destra: un passaggio ostico in stile enduro tra le pietre dove le moto più pesanti hanno avuto un bel da fare.





Tuareg Rallye 2016

La via nel deserto



Sotto: se ami il fuoristrada, credo che almeno una volta nella vita bisognerebbe mettere le ruote qua dentro.

va speciale di circa 60 chilometri. Nell'attesa mi tornano alla mente i consigli del mio mentore e amico dakariano **Lorenzo Buratti**: "attento a non sbagliare la prima nota, se sbagli quella sarà un calvario per tutta la gara". Infatti, alla prima vado a destra e tutti a sinistra.

Dopo qualche chilometro mi sorgono i primi dubbi, eppure c'è un poveretto su Ktm che mi segue, ma in realtà forse sono io che seguo lui precedendolo.

Tra tutti i piloti in gara quel disgraziato ha scelto proprio di seguire me, sarà che con le grafiche nuove sembravo proprio figo, uno vero.

Quando inverto la rotta, lui rimane per un attimo spaesato, tutta la fiducia che aveva riposto in me crolla come un castello di carta. Tiro come un matto nel fumo di quelli davanti e faccio proprio quello che mi ero riproposto di non fare, ossia correre rischi inutili evitando all'ultimo i massi nascosti dalla polvere.

Verso fine speciale però riaggancio i primi.

La seconda speciale è molto più tecnica e non veloce, vado molto bene e mi sento a mio agio tra pietre e strade dissestate. Poi una piccola distrazione, il davanti mi va via in un tornante in contropendenza, scivolo e rompo l'ammortizzatore di sterzo che riversa olio copiosamente. La moto diventa strana, tende a portarmi sempre verso destra ma bilancia con la chiappa sinistra fuori. Alla curva successiva il freno anteriore non funziona, nella frenesia di ripartire non mi accorgo che il comando del gas è ruotato e non permette alla leva del freno di affondare. Il freno posteriore non è sufficiente e ne consegue un bel dritto con relativa carambola.

Riparto con la moto tutta storta. Chiudo comunque con un buon sesto posto, un ottimo risultato per uno che non sa dove andare.

La mia serata la passerò sotto il gazebo a raddrizzare la moto.

Il secondo giorno decido di dedicarmi esclusivamente alla navigazione.

Voglio fare scuola, mi concentrerò solo sulla lettura degli strumenti e ignorerò la classifica. Dopo 10 chilometri casco in un buco di sabbia e piego tutto il castello.

Il porta roadbook è accartocciato e il GPS defunto.

Il cerchio anteriore è torto e crepato. Sono alla cieca, mi attacco dietro ad "Apache", e faccio tutta la giornata nella sua polvere, grazie ancora Giorgio.

La sera porto la moto in un'officina locale e spero che i ragazzi "tuttofare" facciano il miracolo.

La ritiro la sera tardi con il cerchio anteriore saldato malamente e la strumentazione acciaccata ma funzionante. Si riparte!

Il terzo giorno di gara entro in un "piattone chilometrico" e pian piano prendo confidenza con la velocità.

Arrivo ai 130 orari e appena mi rilasso sento la moto scartare davanti. **Mi va via, sobbalza furiosamente, la stringo fra le gambe, la tengo.** Un para stelo si piega vertiginosamente, lo vedo agitarsi, ruotare su se stesso e saltare via. Cerco di mantenere la moto dritta e rallentare garbatamente senza movimenti bruschi.

Una piccola distrazione, il davanti mi va via in un tornante in contropendenza, scivolo e rompo l'ammortizzatore di sterzo che riversa olio copiosamente.

La moto diventa strana, tende a portarmi sempre verso destra ma bilancia guidando con la chiappa sinistra fuori.

Sotto: quello che sembrava un guaio irrimediabile, trasforma la giornata nella più divertente di tutta la gara. L'imprevedibilità dei rally.



Da sinistra: i ragazzi del Gara-ge Sahara Zagora, sanno dove mettere le mani, ormai abituati a lavorare sui mezzi di gara.

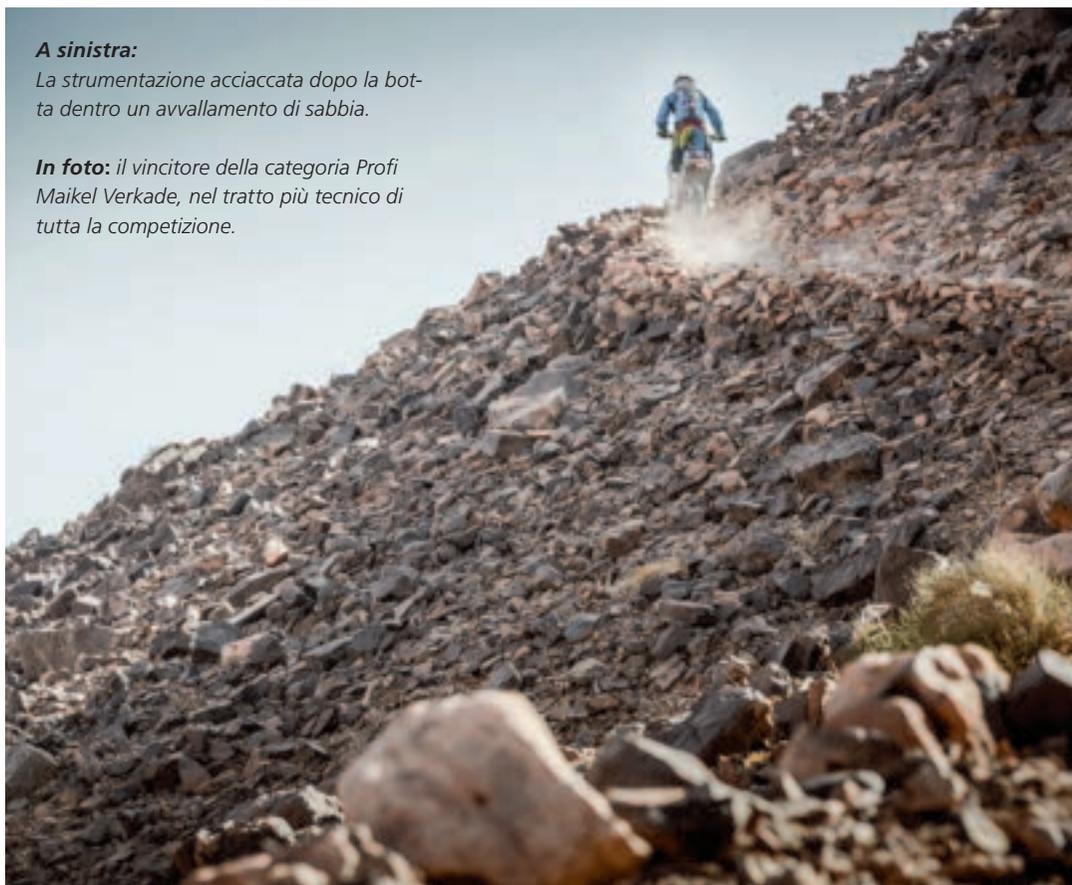
Giorgio Apostolo in un momento di sollievo dopo aver scalato con il suo KTM la grande duna.



A sinistra:

La strumentazione acciaccata dopo la botta dentro un avvallamento di sabbia.

In foto: il vincitore della categoria Profi Maikel Verkade, nel tratto più tecnico di tutta la competizione.



Mi fermo strisciando i piedi avvolto in una nube di fumo. Un attimo di silenzio, la polvere si posa e tutto si placa.

Attorno a me tutto tace, sono ancora in piedi ma che diavolo è successo?

Il pneumatico anteriore è uscito completamente da un lato e la mousse è completamente fuori dal cerchio.

Vedo la fine della mia giornata di gara a pochi chilometri dalla partenza.



In foto: io, in sella alla mia Honda CRF 450 X, in una foto di Bruno Appiani.

Chiamo il camion scopa col pulsante di emergenza dello spot e mi siedo ad aspettare che quelli dell'Orga vengano a recuperarmi.

Vedo sfilare tutti gli altri piloti uno a uno. Dopo mezz'ora di attesa, passo all'azione. Butto la moto a terra e ricaccio la mousse dentro il copertone.

Si fermano tre turisti tedeschi in passeggiata con le loro moto e insieme in un'ora, con attrezzi di fortuna, ri assembliamo la ruota. L'ultimo lembo di copertone proprio non voleva tornare in sede e spazientito lo finisco con una grossa pietra fra l'ilarità generale.

Sono pronto a ripartire a tutto gas e a recuperare il tempo perso.

Però è davvero scortese ripartire così in fretta e abbandonare i miei nuovi amici che tanto si sono prodigati per aiutarmi. Intanto loro approfittano della pausa per fumare e mangiare panini. Dopo 15 minuti, che mi sembrano un'eternità, proprio non posso più aspettare. Mi ribolle il sangue, sono sulla moto col casco in testa allacciato e il dito sullo start e loro si sfondano di crauti e formaggini raccontandosi aneddoti. Devo proprio andare, in fondo sono ancora in gara, li saluto garbatamente e sparisco all'orizzonte.

Così riparto per i 150 chilometri di speciale rimanenti, pianissimo ai 60 km all'ora,

sempre con un occhio sulla ruota anteriore con l'ansia che il copertone esca di nuovo e l'altro sul RB.

Ricorderò questa giornata come la più divertente di tutta la gara. Ai 60 orari e senza l'ansia della competizione sono particolarmente lucido.

Interpreto bene il RB e seguo il GPS.

Azzecco tutte le note e provo per la prima volta la soddisfazione e il piacere della navigazione.

Attraverso paesaggi mozzafiato, sono in mezzo al nulla su un piattone bianco a perdita d'occhio che sembra un lago salato. Sono solo con la mia moto, avvolto da una luce fantastica con le montagne rosse che si stagliano su un cielo turchese.

Ho risolto tutti i problemi che mi si sono presentati, me la sono cavata egregiamente, sono ancora in pista.

In questi chilometri si concentrano tutte le emozioni e i desideri di avventura degli ultimi anni e senza accorgermene arrivo a Merzouga, alle porte del Sahara.

Il quarto giorno è stata la tappa più dura, il King Stage.

La prima parte è andata bene poi sono arrivate le dune. Il sole era a picco e non proiettava le ombre. La sabbia molle.

Ho guidato malissimo, ero super teso.

Il GPS mi mandava sempre nelle vette,

avevo la nausea e le vertigini. A volte non capivo neanche se andavo o se ero fermo. Cercavo di non salire sulle cime ma alla fine ero sempre là. Mi sono insabbiato innumerevoli volte e disincagliare e rialzare la mia 450 è stato un delirio. Ero quasi sballato e non vedevo l'ora di uscire da quell'inferno. Il riflesso della luce sulla sabbia dorata rendeva tutto piatto. In alcuni frangenti ho sentito il vuoto sotto di me, mentre a volte una duna improvvisa mi faceva saltare. Ho mancato dei check point e ho preso ore e ore di penalità. Ho visto gente sdraiata sotto le moto e qualcuno che vomitava. Ho desiderato per anni di essere su quelle dune e ora non vedevo l'ora di uscirne. **Dante Corbari** fa sua la speciale e, **come suggeriva Dal Ben, nel King Stage si sono decise le sorti di gara.**

Il quinto giorno sempre dune, "Duna Race".

Un anello da percorrere per tre volte come fosse una manche di motocross.

Decisamente meglio, almeno per la psiche, saper di essere su un percorso prestabilito e non abbandonati nel nulla. Giornata impegnativa ma divertente, alla fine dei tre giri la grande duna da scalare. La mia Honda arriva a 20 metri dalla cima poi il motore si inabissa. Gli ultimi metri da fare



a piedi, a gattoni, ogni passo fatto indietro di tre. Sulla salita una moria di moto abbandonate.

Il sesto giorno una speciale da 180 chilometri.

Si torna su piste veloci in direzione Zagora. Mi attacco a **Giovanni Moretto**, velocissimo che con la sua Beta mi tira per un bel pezzo.

Poi **la sua mousse cede, si sbriciola completamente e Giovanni è costretto a fermarsi.**

Proseguo da solo, vado veloce, ho preso il ritmo e aggancio i primi. La sera però l'amara sentenza, mi sono dormito un altro CP e ho collezionato altre quattro ore di penalità. Vince la speciale di giornata il bravissimo **Mirco Bettini di Azzurro** col suo importante bicilindrico.

L'ultimo giorno, il settimo, è previsto il rientro da Zagora a Ouarzazate.

Una speciale semplice, i giochi sono fatti. All'arrivo festeggiamenti, musica e balli. Vince la categoria amatori, per il secondo anno consecutivo, Dante Corbari, su Husqvarna 450.

Giorgio Apostolo, dopo la rottura della catena il primo giorno che ha compromesso tutta la sua gara, è stato artefice di una grande rimonta fino alla quarta posizione a un soffio dalla terza piazza.

Diego Marchesini chiude con un bel 5° posto nella categoria Profi.

Il ferrarese **Claudio Berlato** porta a casa un secondo posto nella over 50 e Paolo Caprioni fa suo un primo nella categoria bicilindriche.

Il mio Tuareg Rallye è stato completato con un discreto 11esimo posto.

Ho coronato un piccolo sogno che devo sempre più lontano e per questo vorrei ringraziare tutti gli amici che mi hanno sostenuto anche solo con un semplice messaggio. ||



Amicizie e legami indissolubili che solo un rally puo' regalare.



Sopra: vince la categoria moto 450 Profi, Maikel Verkade, mentre nella categoria Amatori, per la seconda volta consecutiva, il nostro Dante Corbari.