



SFIDE
da
ENDURISTA



Testo: Stefano Chiussi
Foto: Alessio Corradini e
Alain Rassignol

AFRICA ECORACE® 2016

:: START: MONTECARLO

La location mette soggezione e ti fa sentire un pilota, anche se non guidi una F1. Quest'anno le rally factory la fanno da padrone: sono il 70% delle moto con 32 piloti da tutta Europa ma anche dagli USA, Russia e Kazakistan.

:: STAGE 1: NADOR-JORF EL HAMAM

SS: 100 Km, Transf: 513 Km

La nave ritarda e la speciale è annullata: 600 km tutti di trasferimento su asfalto con 15°C e strada piacevole.

Con gli inglesi ci fermiamo pure a mangiare pollo e patatine in uno scassatissimo bar, ma appena cala il sole ecco che la temperatura precipita di botto. Diventa buio in un attimo, non si vede nulla e sbagliare un bivio diventa semplicissimo.

Arrivo al bivacco battendo i denti dal freddo, siamo a 0°C: in tenda mi ci infilo con sottotuta, calzettoni, tuta, felpa, cappello, due sacchi a pelo e crepo di freddo tutta la notte!

:: STAGE 2: JORF EL HAMAM-TAGOUNITE

SS: 313 Km, Transf: 90 Km

In un solo giorno siamo già a Merzuga per il via di stage 2: partiamo tutti un po' ab-

bottonati sia per il freddo che per la tensione del primo giorno vero di gara.

Lo stage è davvero bello, continui cambi di ritmo tra pietraie, passi di montagna, dune, piste sabbiose, fesh fesh, chott e vallate, una libidine pazzesca con le note perfette al metro ma difficilissime da leggere: questa è l'Africa, non ci sono spettatori, non passa anima viva per mesi e la navigazione fa la vera differenza.

Pelloni è in palla e mi riprende al rifornimento: va forte, troppo forte e difatti **va a prendere anche Ullevalseter!**

Ma a un solo chilometro dall'arrivo, nell'avvallamento di una duna trovo Stefano raggomitolato e dolorante.

L'Africa ha già colpito duramente: mano, spalla e bacino rotti, un verdetto terribile per il povero Stefano che si era preparato per un anno intero.

:: STAGE 3: TAGOUNITE-ASSA

SS: 451 Km, Transf: 107 Km

Inutile nascondere, presentarsi al via all'Africa Race in coda ad **Ullevalseter** fa davvero impressione: **Pal Anders** è gentile, ti saluta, due parole sul gelo e poi si isola coi tappi ad aspettare lo start.

Non volevo essere lì davanti, so che queste

cose hanno un bruttissimo effetto su un amatore come me, ti danno troppa spinta emotiva; parto tranquillo ma dopo 20 km la traccia davanti a me sparisce nel nulla. Non c'è più e l'elicottero della TV inizia a sorvolarmi con insistenza: sono in testa!

E va bene, **questa è l'ultima avventura moderna:** 2a marcia dentro, cap 275° e mi infilo da solo nelle dune illibate.

Lo sbalzo non dura molto, dopo una decina di chilometri Pal Anders mi riprende e vola via come una libellula. **Dai, lo ammetto, è stato bello, ma bello davvero!**

La tappa si infila in un oved di sabbia lungo 30 km: curvoni a bomba sulla sabbia vergine e poi dune enormi alla sua uscita. Si forma un gruppetto con **Ago-shkov, Newland** e la bravissima **Nifontova**.

Proseguiamo tutti assieme su sterrati velocissimi: un guado di un fiume gelido come il mar Baltico e poi via su pietraie spacca avambracci fino a che mi si sradica letteralmente il paramotore.

Resto da solo e mi deconcentro, **piantando una mina colossale a più di 100 km/h** su whoops pietrose, **spaccando tutta la torre:** trip, ripetitore, roadbook e forche esplose.

Ancora 150 km di speciale da fare nel nul-



Africa Eco Race

La vera Paris Dakar e' tornata

la più assoluto: avanzo cercando le tracce per terra, ogni tanto mi sfilano un concorrente ma sono tutti troppo veloci, li perdo subito. **Che capodanno inglorioso:** arrivo al bivacco tutto sfasciato e per fortuna l'organizzazione mette a disposizione medici e massaggiatori gratis.

Vado a letto alle 23 quando in giro non c'è già più nessuno. Via dentro la tenda, il piccolo mondo del pilota dove ti senti comunque felice come un criceto nel cotone!

:: STAGE 4: ASSA-REMZ EL QUEBIR SS 409 Km

Si parte sul duro e **Gandini** si stampa alla prima curva perdendo conoscenza. Quando si riprende riparte tutto dolorante e si spara tutta la tappa su asfalto pur di rimanere in gara: un grande!

I 409 km di speciale sono tutti di pietra smossa, è chiaro che ci stanno consumando un poco alla volta: non servono le sveglie alle 3 di mattina o 800 km di asfalto, in Africa basta metterti in speciale dal via all'arrivo. In classifica Ullevalseter ha preso il largo con quasi due ore sui russi Agoskhov e **Nifontova** che, incrociata sul duro, **mi svernica a più di 160 km/h**. Vero che corre con motore factory ma per tenere il gas così aperto ci vuole il manico e **la bella moretta russa ne ha da vendere!**

:: STAGE 5: REMZ EL QUEBIR-DAKHLA SS 453 Km, Transf: 242 Km

La partenza è su un drittone infinito e presto le piste polverose lasciano spazio a quelle pietrose. **Gandini fa tombola fraccassandosi la spalla destra** nel girare il roadbook rotto a mano. E, incredibile ma vero, pure l'indistruttibile fotografo **Corradini** si cappotta aprendosi in due il bacino e la spalla. **Un massacro.**

A metà tappa la visione forse più mistica mai provata in un rally: entriamo in un chott piattissimo e **il colore diventa improvvisamente rosa** col calore che sfuma l'orizzonte in miraggi di acqua argentata. È una visione allucinante, la superficie è così liscia che non capisci più se stai volando o cosa, la moto fila in sesta piena nel nulla più assoluto a 360°.

Arrivano di nuovo oued sabbiosi e passi fra le montagne che continuano a cambiare il ritmo; passiamo fra pianta-

A destra: polso da campionessa e unghie laccate: la Nifontova affronta le pratiche burocratiche di inizio gara che la porteranno a Dakar

gioni e una palude fittissima in mezzo al deserto, poi altipiani di solo cap quando arrivo all'ultimo CP, 90 km all'arrivo e resto di sasso: il commissario mi fa cenno "uno" col dito. "Sì, Ullevalseter è appena laggiù, sei in testa!". **Riparto a bomba con i chilometri che scorrono velocissimi**, le note tornano ma la testa continua a volare via fino a che le pietre che segnalano la pista scompaiono di botto. Mi volto e sono in mezzo al nulla, ma laggiù arrivano veloci due Kamaz: sono salvo, quelli non sbagliano mai, ora mi metto in coda e mi faccio tirare fino alla fine, tanto ormai ci siamo! 10, 20, 30 km: nel roadbook non torna più nulla! Mi si accoda anche la Nifontova quando un Kamaz piega a destra, l'altro a sinistra, lei è a corto di benzina ed **io non ho la minima idea di dove siamo**. Anastasiya è disperata, la sua moto inizia anche a perdere colpi e si ferma col filtro senza intasato. Poi all'orizzonte intravediamo della polvere ma purtroppo è quella del gruppone di piloti di centro classifica, un disastro. Arriva anche Gandini che, per non farsi mancare nulla, ha la moto che va a fuoco a causa dello sfiato senza che piscia sulla marmitta. Per fortuna riesce a domare le fiamme con la sabbia, un calvario il suo.

:: DAKHLA, riposo

Il **Team EAO** è dotato di un camion spaziale e **Martin** (il capo, già vincitore nel 2013), sforna patatine fritte, pasta al forno, con la tv al plasma che rilancia i filmati live di Motors TV e mezzo accampamento si ferma a bere una birra e a riguardarsi, tra risate, battute, commenti in ogni lingua. La mia tendina è in riva al mare, la moto fra tenda e camion, una scena epica; la giornata la passo a lavare e riordinare il tutto e finisco quando ormai il sole cala dietro le onde.

:: STAGE 6: DAKHLA-CHAMI SS 174 Km, Transf: 443 Km

Sveglia alle 4 con un freddo becco, 400 e passa km con tutte le moto in trenino nel buio pesto, direzione sud.

L'organizzazione è stata bravissima e ha predisposto tutte le procedure per farci passare la frontiera in mezz'ora.

Entriamo in Mauritania attraverso la "terra di nessuno", 10 km di scarica d'auto e tv abbandonate ed inizia uno stato di po-



vertà impressionante: baracche di fango al posto delle povere ma decorose casette marocchine. La speciale è solo un grande sparo di **170 km tutti dritti** (una sola curva) dove le rally factory sverniano senza pietà le poche enduro kittate. La tappa faceva veramente schifo, ma capisco che l'organizzazione l'ha studiata apposta per portarci il più a sud possibile sapendo che la burocrazia alle frontiere africane rimane comunque un terrore al lotto. L'unica nota degna di menzione: il coniglio (sembra fosse l'ultimo ancora in vita in Mauritania) disintegrato a 140 km/h dall'incredulo Andrea Fesani.

:: STAGE 7: CHAMI-AMODJAR SS: 414 Km, Transf: 30 Km

Altra partenza con drittone da 60 km e finalmente ecco un lungo set di dunette: sono piccole, con vegetazione sparsa, ma sono bastardissime. Il motore va subito in ebollizione e qua e là scovo piloti insabbiati o semplicemente esausti. Sono solo 40 km, ma li faccio praticamente tutti in prima, consumando una quantità oscena di benzina. CP1 ci aspetta subito fuori dalle dune: le piste diventano dei toboga sabbiosi velocissimi, ora il gas è di nuovo tutto aperto in quinta-sesta, quando stranamente al km 200 si accende la riserva: ho 3 litri al massimo e il rifornimento è a 50 km da fare a fuoco.

Tifosi in giro ad aiutarmi? **Neanche un cammello**, ovviamente. Capisco subito di essere nei guai, iniziando a sbatacchiare la moto alla ricerca delle ultime gocce, fino a che il motore si ammutolisce a 8 km dal rifornimento. Per fortuna arriva il norvegese **Lundby** che si fa convincere a tirarmi fino



Ullevalseter il fuoriclasse



Sopra: il meraviglioso bivacco sulla spiaggia di Dakhla: moto, tenda e tavolata vista oceano, impagabile!

A destra: Marco Gandini detto "il Passero" tira fuori tutta la sua tenacia volando "letteralmente" in speciale

Sotto: capodanno a Dakhla. I Russi vestono Anastasiya da angelo custode dei piloti, simpaticissimi!



Il veloce Stefano Pelloni, ha nel polso la manetta per il podio ma deve lottare contro la sfortuna.



Sotto: il fesh fesh della Mauritania mette a dura prova la "leonesa" Nifontova



Chiussi su una ruota ripreso dall'elicottero



Ullevalseter, l'unico pro all'Africa Race: 6 ore al secondo classificato!



Indigestione di dune in Mauritania: non finivano mai, l'apoteosi della navigazione!

all'autobotte. La tappa finisce senza particolari difficoltà, ma una novità c'è: **vince Newland** con Ullevalseter terzo.

:: STAGE 8: AMODJAR-AMODJAR

SS 377 Km, Transf: 121 Km

Oggi partenza dalla mitica **Cinguetti**: stranamente la sabbia è bagnata, non è facile tenere dritta la moto.

Aggancio Benko con cui mi butto giù da un discesone sabbioso ma subito il cuore ci si ferma in gola.

Laggiù c'è il KTM di Blanpain distrutto e Jean Louis è raggomitolato con la faccia insanguinata e le gambe orribilmente girate al contrario. Non respira, panico assoluto, Benko prova a rianimarlo, io risalto in moto e percorro al contrario il salitone di sabbia: lassù c'era l'elicottero medicale che in pochi secondi parte sfiorando pietre e piante, salvando il povero pilota belga da morte sicura.

Alla ripartenza la tappa diventa la più dura mai corsa in vita mia. Il caldo è ormai atroce, i sentieri sono stretti e pietrosi: su e giù, pozze di sabbia, pietroni e scaloni ciclopici. Prima, seconda, ebollizione. Prima, per terra.

Prima, ebollizione, bava alla bocca. **In cinque ore faccio 150 km**, tutti da solo e quando guardo l'orologio mi spavento davvero: **sono le 15, ho ancora 180 km da fare.**

Intuisco che finirò la speciale al buio, fra le dune mauritane. Quando le pietre finiscono ecco il duro con le solite piste invisibili a giocare scherzi anche ai più esperti. Finalmente si vola di nuovo arrivando alle dune che il sole

è appena calato, ma ancora c'è luce.

4° di giornata, uno stage incredibile ma la classifica non si allunga coi primi sei dietro all'imprevedibile Ullevalseter tutti ingarellati nel giro di un'ora.

:: STAGE 9: AMODJAR-AKJOUJT

SS: 445 Km, Transf: 48 Km

Tappona con partenza sul duro che sfilava fra alberi e bivi continui. Le moto vanno a razzo ma dopo 30 km inizia una pascolata collettiva. Un casino totale da cui ci salva l'elicottero che si piazza fermo a mezz'aria: tutti a manetta verso quel punto e gruppone che si infila nel primo set di dune. Tiriamo tutti di bestia, vogliamo sgranarci, **là in mezzo già è un casino andare dritti da soli**, figurati con un mandria attorno! **Ma i catini e il fesh fesh sono in agguato** e Dubois, 2° in generale, è il primo a veder la moto arrostirsi. La Nifontova sferra l'attacco e va via, deciso di non mollarla, arrivando assieme al refueling, dopo una discesa mozzafiato su una mulattiera pietrosa.

Alla ripartenza ci perdiamo di nuovo: passa mezz'ora fino a che ritroviamo le tracce, ma sono già sfilati in dieci e non li riprenderemo più. **Altro cambio di ritmo e dentro un nuovo set di dune.** Non sono dune terribili ma il caldo è asfissiante e ad un certo punto Ansatasiya si ferma di colpo: rompe la frizione e dice addio al 3° posto overall. Penso che la tappa disastro sia finita e, invece, colpo di scena, la moto rallenta e perde colpi, mi abbasso e sto

La Mauritania, dove da sempre "si fanno i giochi" in classifica: dune di ogni genere, vallate pietrose e fesh fesh, tutto con un fattor comune, nessuno, ma proprio nessuno per migliaia di Km ed i piloti restano soli con se stessi. Eccola qui l'ultima vera avventura moderna.

perdendo senza dal tubo esploso, incredibile. Svito, taglio, riavvito e passa anche Zatkan: finisco lo stage affranto nello spirito e disfatto nel fisico, ma al bivacco Martin mi sorride: "non ti preoccupare, domani arriva il bello...". E **Gandini finisce 4° conciato come un derelitto**, bravissimo!

:: STAGE 10: AKJOUJT-AKJOUJT

SS: 379 Km, Transf: 24 Km

Dune e ancora dune, oggi è l'apoteosi della sabbia e della navigazione, una tappa di quelle epiche; gli ingredienti ci sono tutti, **incluso il malefico fesh fesh** e un caldo che a mezzogiorno diventa da delirio puro. Sfiliamo diversi set di dune di sabbia via via più fine fino a che Zatkan mi si accoda, passiamo fra rocce nere scollinando in una pietraia infinita con un puntino all'orizzonte. È la famosa roccia col buco: ci arriviamo senza altre tracce davanti e le budella mi si torcono come mai prima d'ora: di nuovo in testa! Finalmente ecco il quarto set di dune, le più bastarde ovviamente alla fine, con annesso crollo fisico-mentale. Scende la velocità e cado da idiota con testata su duna, mi insabbio, il radiatore emette



Sopra: paesaggi mozzafiato, deserti infiniti, da brivido metter le ruote sulle tracce della mitica Paris-Dakar che ha fatto innamorare tutti noi dei rally Africani

Africa Eco Race

La vera Paris Dakar e' tornata

Sotto: bellissime le tappe in Marocco e Mauritania: piste sabbiose, sassi, chott, dune, vallate e passi di montagna dove non passa mai nessuno. Navigazione all'ennesima potenza!

Sotto: gli Italiani arrivati a Dakar: Gandini, Chiussi e Fesani festeggiano sulla mitica spiaggia dietro il Lago Rosa

Impeccabile lo stile di Andrea Fesani sull'Atlas Marocchino, l'unico italiano a tornare a casa tutto intero.



vapore a manetta. È lì però che il rallyista inizia a scavare dentro di sé alla ricerca dell'inesistente che alla fine però c'è: scavo sotto la ruota posteriore, rialzo la moto, bevo e respiro profondo.

Bottoncino rosso, seconda dentro e gas a palla. Coi giri pericolosamente a limitatore, la Husqy alza una colonna di sabbia arancione e inizia a muoversi.

La spingo urlando di rabbia pura fino a che si disinsabbia e via, con l'aria in faccia a darti altri 5 maledetti km di sopravvivenza. Via una duna, via un'altra ancora, fino a che arriva il duro veloce, ossigeno puro, la sopravvivenza. **Mi si spezza anche il telaio ma mancano 30 km all'arrivo,** me li faccio tutti in piedi col gas a palla: non me ne frega più nulla di niente, sono un animale da gara imbruttito, mi sdraio quasi sul roadbook in 6a marcia e arriva anche l'elicottero TV a 10 metri dal cupolino tutto di traverso. **Potrei toccarli, sono dei pazzi esaltati pure loro!**

Qui tutta l'organizzazione ti sorride e supporta: vivono la gara con la stessa eccitazione di chi pilota, bellissimo.

Chiudo incredibilmente 4°, con il retrotreno della moto che sbatacchia come il sedere di una brasiliana, ho le chiappe scorticate e le braccia percorse da formicolii continui, la sella sradicata, il serbatoio posteriore di traverso, il codino stracciato,

i cavi elettrici a penzolini, ma quando arrivo al bivacco **sono felice come un bimbo a Natale.**

:: STAGE 11: AKJOUJT-ST LOUIS

SS: 208 Km, Transf: 340 Km

"È una tappa facile, senza pericolo alcuno: vi vogliamo tutti a Dakar, la classifica è fatta, guidate sereni".

Start: 30 km di duro e poi avanti di cap sul solo gran cordone di dune. Seconda duna e sbang, dentro un buco di fesh fesh.

Ne esco a fatica ma la sabbia è finissima e, dopo altre due dune, il motore va in ebollizione. Sudo come un maiale, la moto puzza di bruciato, la gola si secca ogni 3', **alla faccia della tappa facile!** Finite le ultime dune della gara si entra su piste dritte e velocissime: alzo il ritmo a 140 km/h, lo so che dietro di me Zatkan e De Sousa padre/figlio col cavolo che mollano, sono 5° assoluto e li precedo di pochi minuti, c'è poco da stare sereni. Faccio 150 km tutti dritti, quando, a soli 18 km dall'arrivo, arriva una curva a 90° non segnalata.

Faccio solo in tempo ad aggrapparmi ai freni tirando una bestemmia epocale, quando centro in pieno un ciuffo di erba cammello che mi scaraventa a 15 metri di distanza. **Undici moto volano fuori tutte nello stesso punto,** un vero macello. Atterro con uno schiocco secco dalla

spalla che si spezza: una mina terribile, l'adrenalina mi fa rialzare subito, ma ricado all'indietro come un pugile suonato.

Arriva Hamard e mi rialzo la moto, arriverò a fine speciale in 1a marcia.

E poi la vera tortura: il trasferimento con bende di fortuna che mi segano la carne viva, è anche peggio della mina tirata, ma per nulla al mondo un rallyista si ferma a **600 km da Dakar.** La Nifontova vi arriva con una vertebra rotta, Zatkan con la spalla slogata, Dennison con trauma cranico, ma ci siamo tutti: **una banda di sbullonati!**

:: STAGE 12: SAINT LOUIS-DAKAR

SS: 24 Km, Transf: 271 Km

Siamo in Senegal, manca solo la speciale sulla spiaggia che non conta più per la classifica, ma che è obbligatoria; siamo in ventuno moto sulla spiaggia di Dakar, ma **solo i primi dieci hanno finito tutti gli stage.** Tanto per capirci sulla durezza della gara: **solo il 30% dei partenti avrebbe finito con le regole ASO,** a riprova della durezza estrema di questa gara, ma anche dell'intelligente scelta di lasciare ripartire il giorno dopo anche chi non chiude uno stage. La lunga strada bianca dell'ultimo trasferimento si riempie sempre più di sabbia fino a sbucare all'improvviso: **DAKAR!** Quando arrivo sulla linea dell'ultimo start riesco solo a levare il casco e crollare in

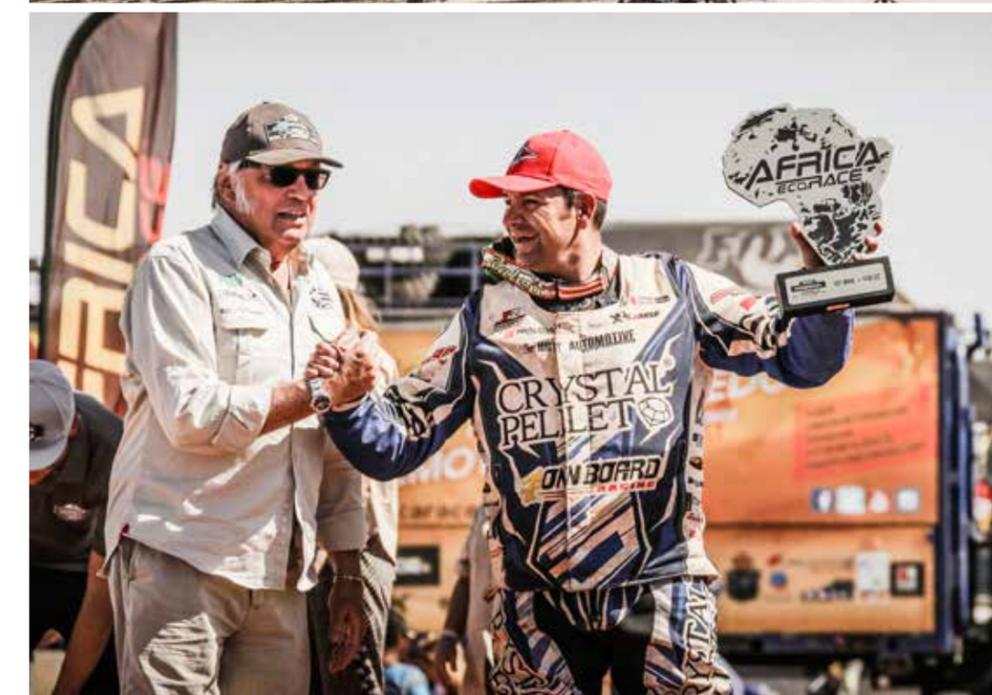
ginocchio davanti all'oceano, con gli altri piloti che arrivano alla spicciolata e **iniziano le urla di gioia,** le foto, gli abbracci, le pacche sulle spalle, una gioia pazzesca, indescrivibile.

La speciale è uno sparo sulla spiaggia di Dakar che gira poi attorno al **leggendario Lago Rosa;** ed ecco il palco sognato da una vita con l'Italia che si fa onore piazzando **Chiussi e Gandini al 1° e 2° posto nella 450+ (rispettivamente 5° e 15° assoluti), con Andrea Fesani,** unico ancora tutto intero, al 14° posto.

Vince Ullevalseter, 2° Newland e 3° Hamard (1° "malle").

Insomma, **eccola qui la vera Paris-Dakar,** durissima ma **"dalla parte del pilota", una gara che ti smonta chilometro dopo chilometro** ma con un livello di sicurezza veramente elevato, **costosa ma ancora affrontabile con qualunque moto** e un budget ragionevole per le complessità che affronta e dove l'amatore può ancora ritagliarsi scampoli di gloria: **la gara di una vita** ma pericolosissima se non preparata a dovere, sia per la moto che dal punto di vista fisico e mentale.

Una sfida assoluta ben descritta dalle mitiche parole del suo fondatore, **Thierry Sabine: "Io vi porterò fino alle porte dell'avventura, ma starà a voi sfidare il destino".** ||



Sopra: Chiussi dopo la delusione della rottura della moto allo scorso Pharaons Rally, nonostante i tanti inconvenienti arriva comunque a Dakar con un ottimo risultato: 1° classe over 450, 3° Veteran e 5° Assoluto.