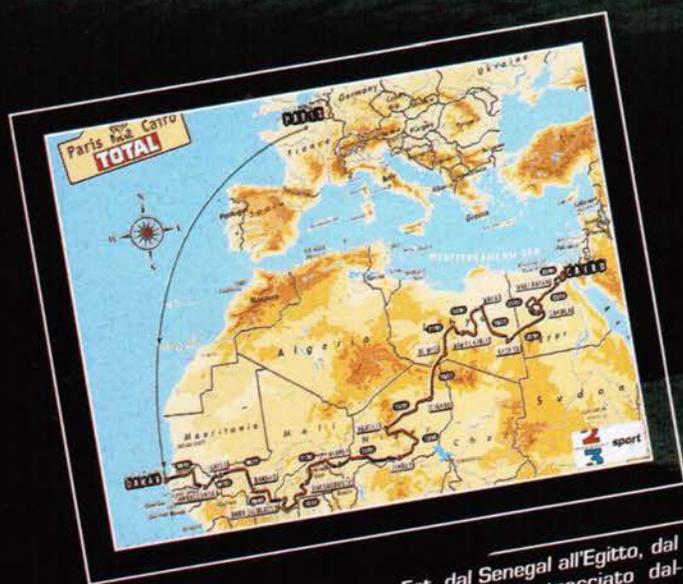


# L'uomo e il deserto

Da una parte la corsa contro il tempo, nelle gare e nei rally, dall'altra la sfida con sé stessi, accompagnati dalla propria ombra sulle dune... Il confronto col deserto ha il sapore dell'inesausta ricerca di sé nell'unico luogo dove lo spazio sembra non avere confini, dove la sabbia rimane il solo legame con una realtà che assume le forme più suggestive

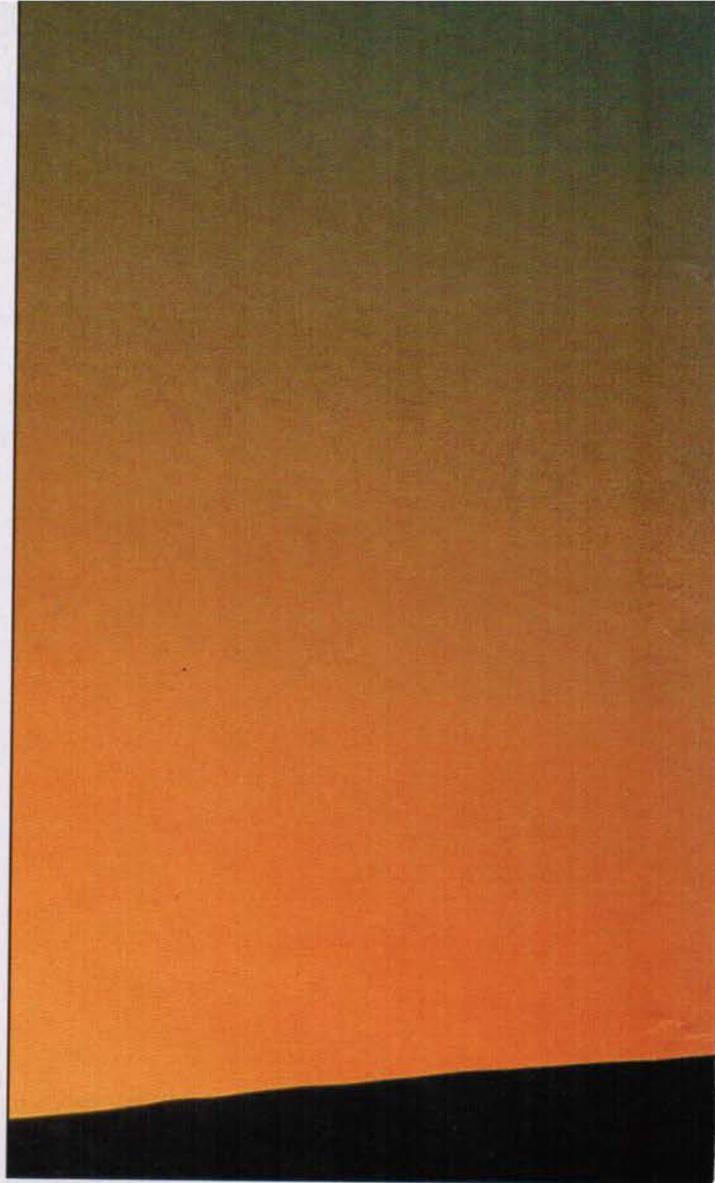


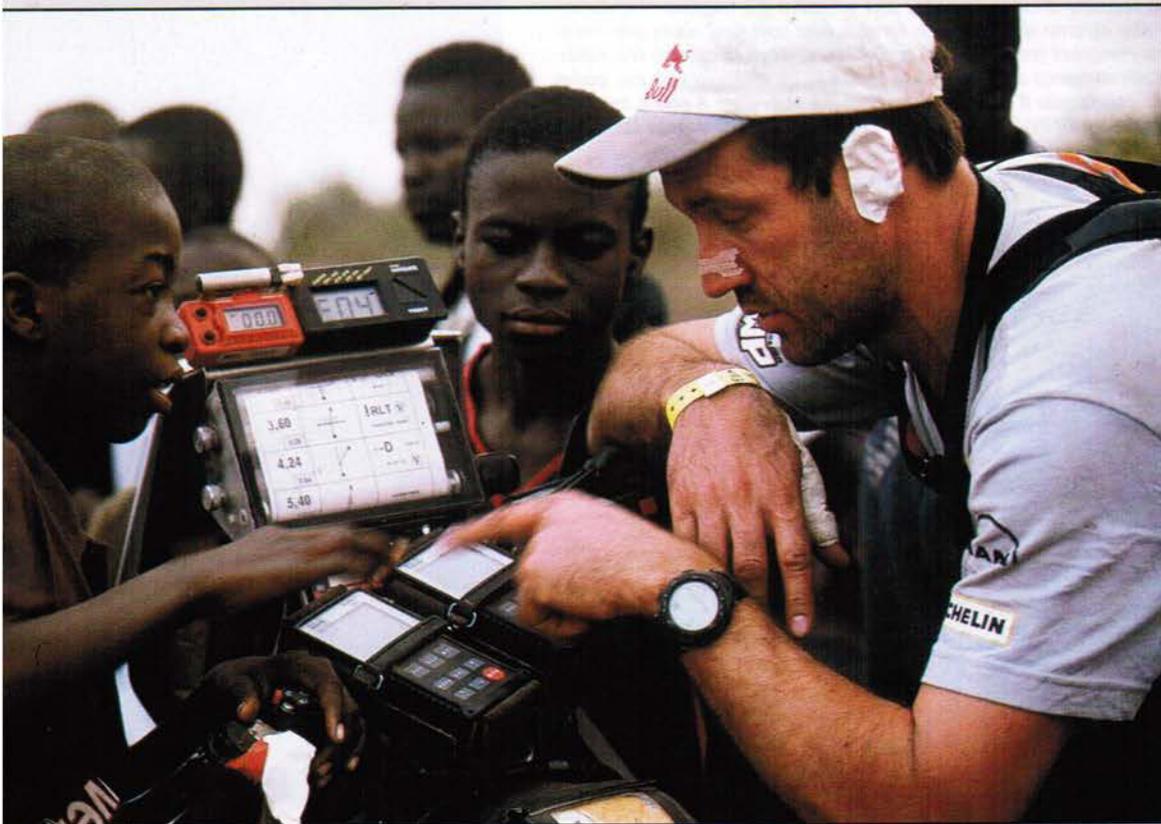
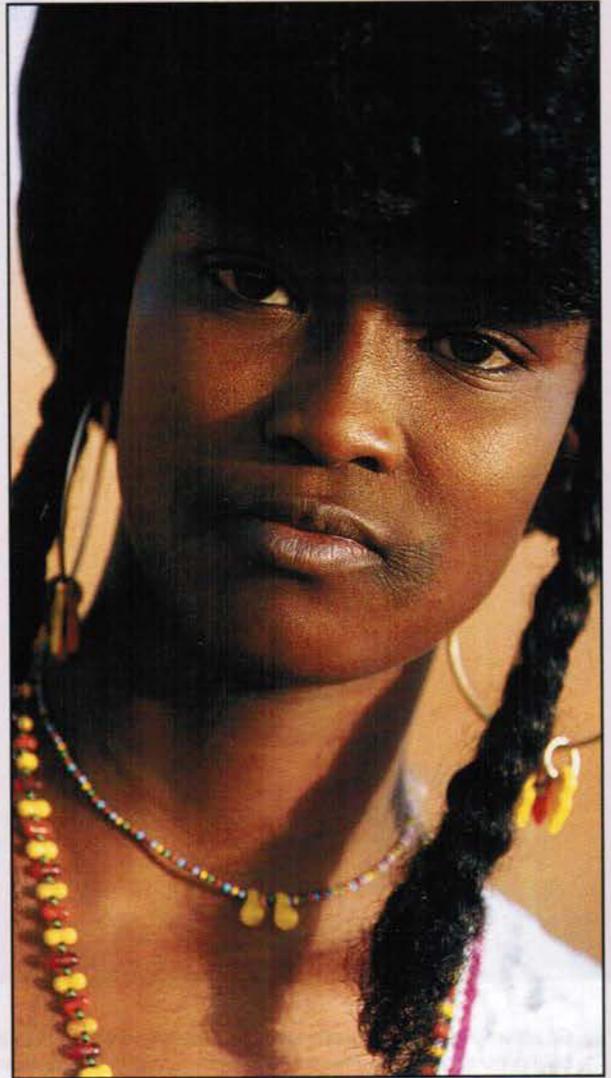
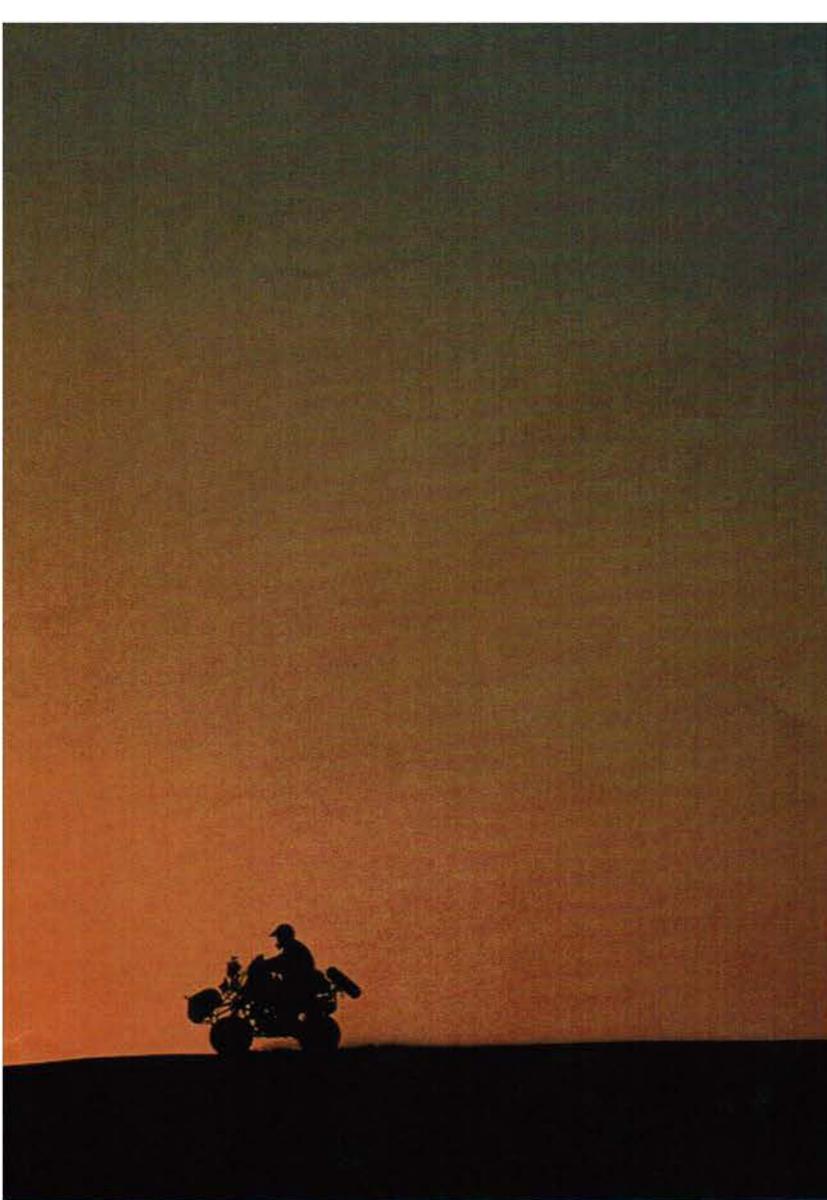
Attraverso l'Africa da Ovest a Est, dal Senegal all'Egitto, dal Lago Rosa alle Piramidi: questo il percorso tracciato dall'ultima Dakar. A questo durissimo rally sono dedicate le immagini che seguono, una corsa con tappe giornaliere sempre al di sopra dei 650 km e lunga oltre 10.000 chilometri, dove è sempre più difficile soffermarsi sul fascino del deserto e sulla straordinaria cultura delle sue popolazioni.



testo **Gabriele Belluz**  
foto **Gigi Soldano**



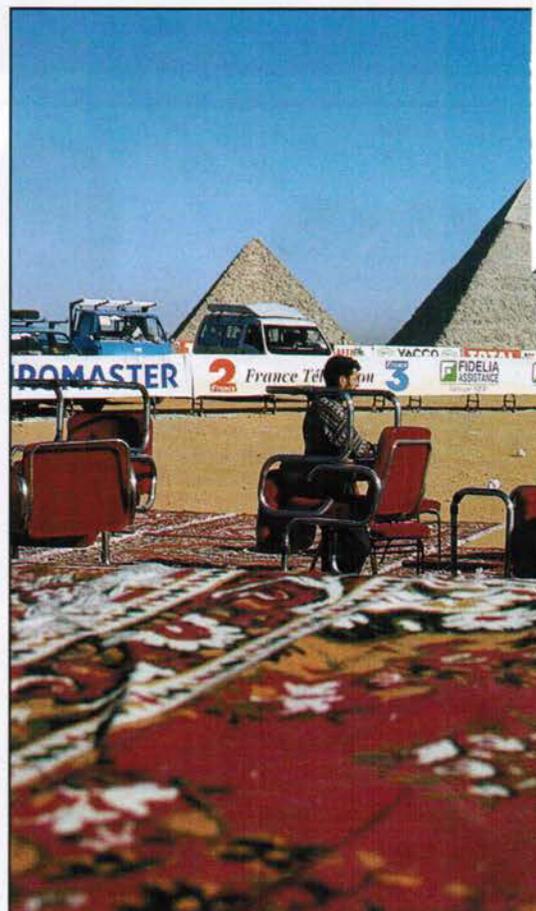


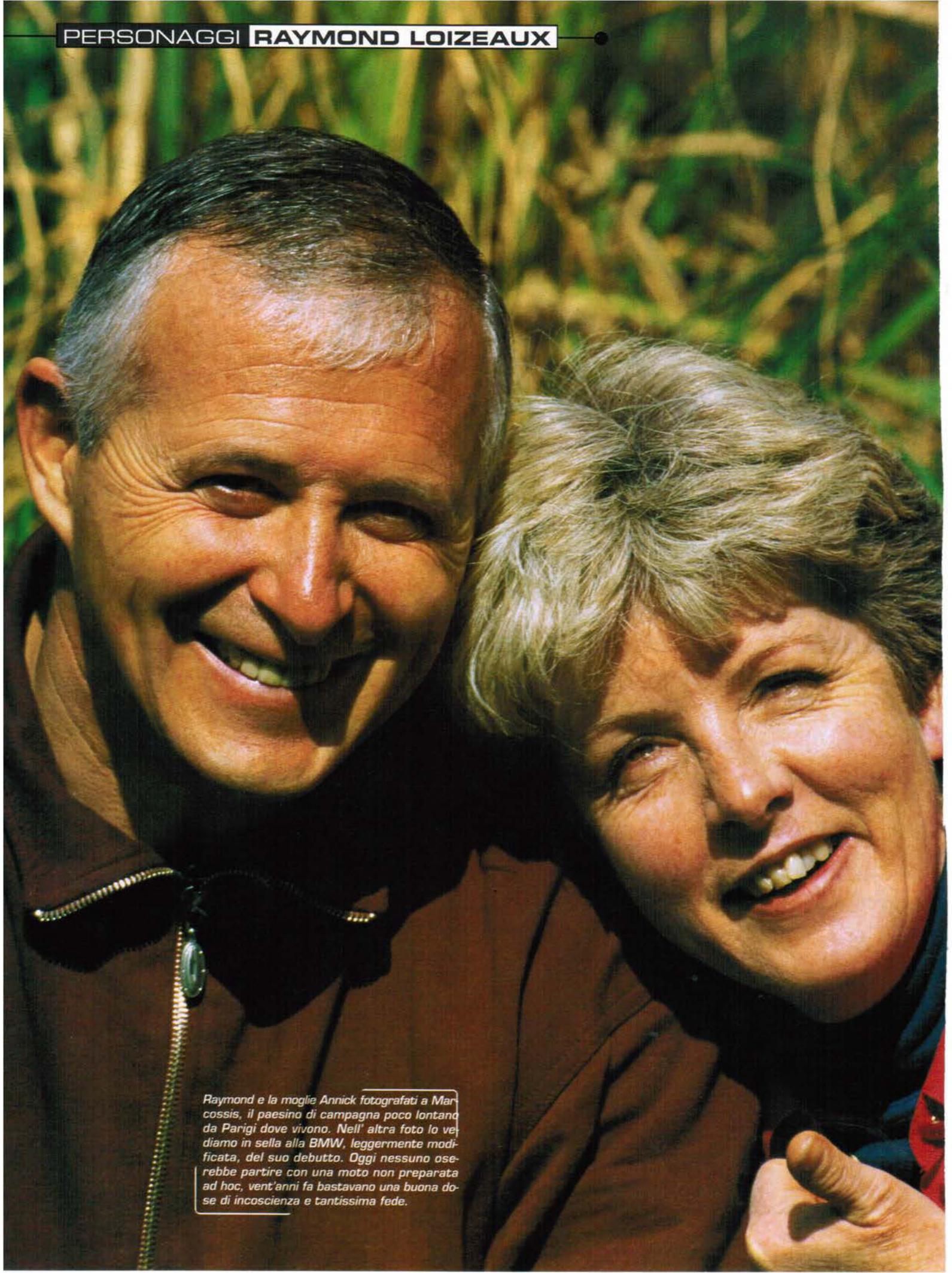


*Il fascino del Continente nero si riflette anche sul viso delle sue donne. Volti dai tratti raffinati manili semplici ed eleganti e capelli crespi e scuri; un'evocativa miscela di emozioni che contrasta fortemente con la ferezza e la mascolinità di Yamamura Reiko, 43 anni, una delle donne della Dakar. E se durante il giorno c'è tempo solo per la gara, per intervenire sulle moto non rimane che la notte. Quando i piloti si riposano inizia il lavoro dei meccanici: i mezzi devono essere pronti per il mattino successivo. L'uomo e la tecnologia si fondono in una sfida unica e il vecchio road-book è soppiantato da sofisticati strumenti di navigazione; le apparecchiature montate su una KTM, in foto qui a sinistra, destano grande curiosità nei bambini africani.*



*Gli attimi intensi ed insieme suggestivi della partenza di una tappa. Uno dei rari momenti in cui i piloti si trovano affiancati e in gran numero: con la mente fresca e riposata l'attenzione è soprattutto rivolta alla gestione ideale del percorso. Dall'alto sembrano piccoli insetti nell'immensità che li circonda. Al termine di una giornata, con all'attivo già migliaia di chilometri in sella, è facile ritrovarsi allo stremo delle proprie forze e con solo una notte per recuperare. Un impegno che lascia rarissimi momenti per socializzare, dove l'incontro tra culture diverse spesso si limita all'allestimento di un arrivo di tappa in un villaggio oppure, come si vede in foto, tra le piramidi... turbando il sonno dei faraoni. La speranza è che il momento della vittoria, quest'anno del team BMW, non rimanga l'unico ricordo di questa terra.*





*Raymond e la moglie Annick fotografati a Marcossis, il paesino di campagna poco lontano da Parigi dove vivono. Nell'altra foto lo vediamo in sella alla BMW, leggermente modificata, del suo debutto. Oggi nessuno oserbbe partire con una moto non preparata ad hoc, vent'anni fa bastavano una buona dose di incoscienza e tantissima fede.*

testo **Francesco Scuderi**,  
foto **Archivio Loizeaux**,  
traduzione **Alessandra Allegri**

# Il guardiano di Dakar



Fin dalla sua nascita, nel 1979, il raid africano più appassionante ed impegnativo ha visto centinaia di moto confrontarsi sul suo tracciato. Alla Dakar alcuni hanno conquistato la gloria, altri hanno perso la vita... Raymond Loizeaux, dopo venti edizioni senza interruzione, ha guadagnato in saggezza

## Storia di un poliziotto speciale

**R**aymond Loizeaux abita a Marcoussis, cittadina situata a una trentina di chilometri da Parigi. Arrivando nei pressi delle prime abitazioni, come a simboleggiare una presenza africana in questo angolo del nord della Francia, un cartello indica il gemellaggio tra Marcoussis e il villaggio di Beregadougou nel Burkina-Faso. Incontriamo Raymond nell'officina della sua casa, costruita in prossimità di una foresta, il luogo dove trascorre la maggior parte del suo tempo libero. Nell'incredibile confusione che vi regna, una sorta bazaar di pezzi meccanici, riconosciamo una bicicletta, una Montesa Cota, una BMW RS (che, scopriamo, ha più di 200.000 km al suo attivo) e una delle sue vecchie GS della Dakar. "Quella con cui

ho partecipato all'ultima Dakar non c'è, è stata esposta da qualche parte da uno dei miei sponsor".

È qui, nell'intimità della solitudine, che il nostro uomo prepara le sue moto prima di partire per terre lontane. Loizeaux, classe 1952, ha debuttato nel 1981 ed è al suo cinquantottesimo raid; oltre alla Dakar ha partecipato al raid dei Faraoni, alla Parigi-Pechino, all'Atlas, è stato in Mongolia e alle gare tipo Baja. Un personaggio dai trascorsi non certo comuni, che merita di essere conosciuto più da vicino. Dopo qualche anno di studio, all'età di ventun anni entra nella Polizia Nazionale. Forse per scappare alla dura vita della fattoria dov'era nato, ma soprattutto per l'alta considerazione che aveva e che tutt'ora ha per l'uniforme. Tre anni dopo averla indossata, già fortemente appassionato alle due ruote, entra nel corpo di polizia in moto per vivere quotidianamente la sua passione. Durante la settimana esercita il suo mestiere sulle strade, nei week-end partecipa a gare di regolarità come la Coppa dell'Armi-



Loizeaux nella sua divisa ufficiale. Fa parte della CRS1, l'unità della polizia francese che si occupa delle scorte presidenziali. Stare vicino a personaggi importantissimi ed affezionarsi alla gente dei Paesi più poveri non è l'unico paradossso di quest'uomo.



stizio e il Tour de France Moto. La sua passione per i rally arriverà più tardi.

*"Nel 1978 (edizione 1979 ndr) andai a Parigi per vedere la partenza della prima Parigi-Dakar. C'erano 90 moto e alcuni "scampati" ai rally Abijan-Nizza e al Côte-Côte, come i piloti Gilles Comte e Cyril Neveau. Vedere quei matti con le loro moto quasi nuove, per la maggior parte Yamaha XT500 e Honda XL250S, mi fece sognare così tanto da farmi decidere all'istante che presto vi avrei preso parte anch'io. La mia scelta cadde su di una boxer BMW: ne conoscevo a memoria la meccanica e un amico concessionario della Marca tedesca si offerse di aiutarmi. Mi ci vollero due anni per trovare i soldi necessari a portare a termine il progetto, d'altra parte a quel tempo ero un pilota senza palmarès".*

Raymond inizia così la sua epopea africana, con una moto poco modificata, un budget di soli 50.000 franchi e una incredibile voglia di vedere la spiaggia di

Dakar. Grazie alla determinazione, alle sue qualità fisiche e alle buone conoscenze meccaniche riesce a terminare la prova facendosi anche notare dalla BMW, che gli propone di diventare il "portatore d'acqua" della propria squadra nell'edizione successiva. Una collaborazione fruttuosa poiché la sua presenza per-

*La foto sopra è del 1983 e mostra Loizeaux che parte in testa da Djanet. Ha 31 anni ed è alla sua terza Dakar. La gara del 1988 è l'edizione più importante per la BMW, che guadagna la vittoria con Gaston Rahier (Le petit) e il secondo posto con Hubert Auriol. Raymond finisce quinto nonostante abbia dedicato tutto il suo tempo all'assistenza dei suoi due compagni. I tre sono stati immortalati nella foto a lato.*

metterà a Hubert Auriol di vincere l'edizione del 1983.

*"All'arrivo, Hubert mi ringraziò. Lo fece più come un amico che non un capitano di squadra che si felicitò del buon comportamento del suo equipaggio. Da quel giorno, tra me e lui si è stabilito qualcosa di forte. In seguito abbiamo seguito strade differenti, ma siamo molto legati ancora oggi".*

La collaborazione tra Loizeaux e la BMW continuerà per cinque anni. L'edizione dell'84 lo vede persino quinto all'arrivo, dietro a Rahier e Auriol. Nei vent'anni di partecipazione alla gara africana Raymond ha tradito una sola volta il Marchio bavarese, guidando un monocilindrico Suzuki nella squadra di Gaston Rahier. Oggi è il decano della Dakar. Di lui, tutti quelli che l'hanno conosciuto, dicono che è un tipo semplice, una "forza tranquilla" che non si accontenta di girare la manopola del gas, un tipo che ama l'Africa e i suoi abitanti.

*"L'esperienza acquisita sul suolo africano mi ha insegnato soprattutto la modestia e la semplicità. Una scuola fondamentale, che*



stizio e il Tour de France Moto. La sua passione per i rally arriverà più tardi.

*"Nel 1978 (edizione 1979 ndr) andai a Parigi per vedere la partenza della prima Parigi-Dakar. C'erano 90 moto e alcuni "scampati" ai rally Abijan-Nizza e al Côte-Côte, come i piloti Gilles Comte e Cyril Neveau. Vedere quei matti con le loro moto quasi nuove, per la maggior parte Yamaha XT500 e Honda XL250S, mi fece sognare così tanto da farmi decidere all'istante che presto vi avrei preso parte anch'io. La mia scelta cadde su di una boxer BMW: ne conoscevo a memoria la meccanica e un amico concessionario della Marca tedesca si offerse di aiutarmi. Mi ci vollero due anni per trovare i soldi necessari a portare a termine il progetto, d'altra parte a quel tempo ero un pilota senza palmarès".*

Raymond inizia così la sua epopea africana, con una moto poco modificata, un budget di soli 50.000 franchi e una incredibile voglia di vedere la spiaggia di

Dakar. Grazie alla determinazione, alle sue qualità fisiche e alle buone conoscenze meccaniche riesce a terminare la prova facendosi anche notare dalla BMW, che gli propone di diventare il "portatore d'acqua" della propria squadra nell'edizione successiva. Una collaborazione fruttuosa poiché la sua presenza per-

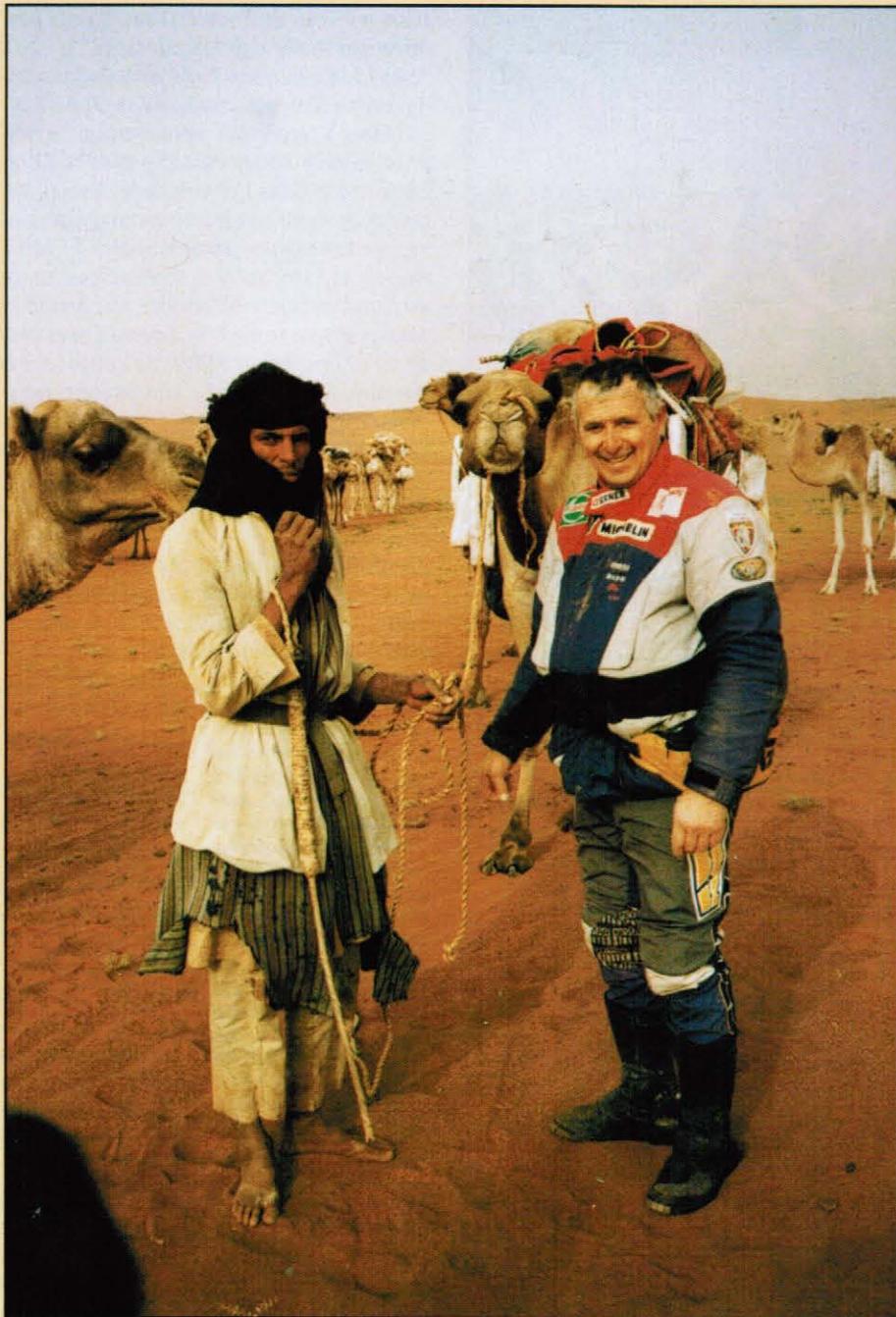
*La foto sopra è del 1983 e mostra Loizeaux che parte in testa da Djanet. Ha 31 anni ed è alla sua terza Dakar. La gara del 1988 è l'edizione più importante per la BMW, che guadagna la vittoria con Gaston Rahier (Le petit) e il secondo posto con Hubert Auriol. Raymond finisce quinto nonostante abbia dedicato tutto il suo tempo all'assistenza dei suoi due compagni. I tre sono stati immortalati nella foto a lato.*

metterà a Hubert Auriol di vincere l'edizione del 1983.

*"All'arrivo, Hubert mi ringraziò. Lo fece più come un amico che non un capitano di squadra che si felicitò del buon comportamento del suo equipaggio. Da quel giorno, tra me e lui si è stabilito qualcosa di forte. In seguito abbiamo seguito strade differenti, ma siamo molto legati ancora oggi".*

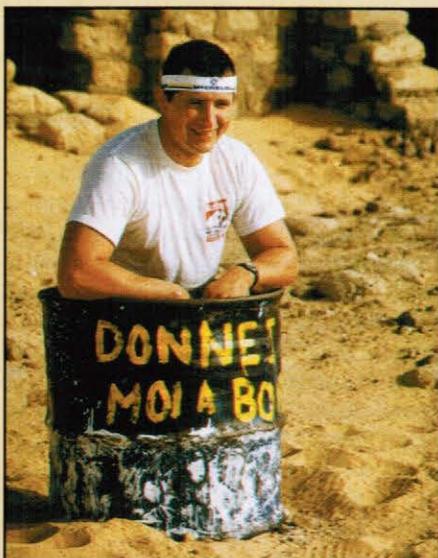
La collaborazione tra Loizeaux e la BMW continuerà per cinque anni. L'edizione dell'84 lo vede persino quinto all'arrivo, dietro a Rahier e Auriol. Nei vent'anni di partecipazione alla gara africana Raymond ha tradito una sola volta il Marchio bavarese, guidando un monocilindrico Suzuki nella squadra di Gaston Rahier. Oggi è il decano della Dakar. Di lui, tutti quelli che l'hanno conosciuto, dicono che è un tipo semplice, una "forza tranquilla" che non si accontenta di girare la manopola del gas, un tipo che ama l'Africa e i suoi abitanti.

*"L'esperienza acquisita sul suolo africano mi ha insegnato soprattutto la modestia e la semplicità. Una scuola fondamentale, che*



*Contrariamente ai partecipanti della Dakar di oggi, Loizeaux ha sempre privilegiato il rapporto con la gente. Identificarlo come il motociclista più famoso in Africa occidentale non sarebbe mentire.*

*A destra lo vediamo in attesa dell'assistenza dopo la rottura della ruota anteriore (Dakar 1990). Da notare, il disco smontato per perdere meno tempo nel rimontaggio del cerchio. La foto in basso mostra Loizeaux con Fabrizio Meoni.*



*mi ha dato un grosso aiuto nei miei progetti, nella preparazione della moto, nei miei incontri con la gente o, più semplicemente, nella vita quotidiana. Si è talmente piccoli paragonati all'immensità del deserto, c'è così tanto da imparare dalle persone che si incontrano lungo la strada..."*

*Capace di commuoversi al pensiero delle esperienze vissute, Raymond racconta alcune storie africane. "Nel 1983, una fuga di carburante mi bruciò letteralmente una coscia. Durante il giorno di riposo a Bamako, nel Mali, un uomo mi propose di accompa-*



gnarmi all'ospedale per curare la ferita e la sera stessa mi invitò a dividere il pasto con la sua famiglia. Per ringraziarlo, una volta tornato a Parigi gli mandai il mio numero di gara con qualche parola di ringraziamento. Qualche anno più tardi, invitato dalla televisione del Mali, incontrai un giovane del posto che partecipava al rally come me. Questo ragazzo non era altri che il figlio dell'uomo che mi aveva ospitato a Bamako nel 1983. Aveva conservato il numero 102 e aveva chiesto all'organizzazione di poterlo utilizzare in gara..." Non mancano racconti

più tristi. "Anche i brutti ricordi lasciano tracce incancellabili. Come quelli legati all'edizione del 1988, quella in cui guidai anche di notte, per assistere per quasi 900 km un compagno di squadra rimasto in panne. Ricordo con l'amaro in bocca anche la Dakar del 1986, l'anno in cui morì Thierry Sabine. Rimpiango molto la sua scomparsa perché anche Thierry, come me, era innamorato dell'Africa e dei suoi abitanti. Sapeva dialogare con loro, contrattare con equità senza trattarli con superiorità. Al contrario di suo padre Gilbert. Lui non amava né l'Africa né i

rally e nonostante ciò ha voluto conservare l'eredità di suo figlio. Gli ci è voluto del tempo per capire che questa eredità non era destinata a lui".

Quando si chiede a Raymond se non è stanco della Dakar e se ha intenzione di continuare ancora per molto, la risposta si fa attendere. Con un sospiro, quasi di rassegnazione, confessa una sorta di incertezza che la dice lunga sul suo pensiero riguardo al rally e alla sua organizzazione.

"In effetti, negli ultimi tempi mi pongo spesso una domanda: bisogna continuare in que-

sta direzione o cambiare rotta? I piloti utilizzano il telefono satellitare sono super-assistiti e la classifica, oramai, è una questione di minuti. Sono insomma lontani i tempi dell'avventura, quelli in cui dovevi preoccuparti di tutto, anche di chiedere la strada alla gente. Nel 1985 Gaston Rahier accumulò due ore di ritardo a metà percorso ma questo non gli impedì di vincere il rally. Oggi, tranne che in caso di grossi guasti o incidenti, sarebbe impossibile. Le somme in gioco sono troppo alte per lasciare qualcosa al caso. Si è arrivati al punto in cui i media si occupano più di quello che ruota intorno alla corsa che al ral-

ly stesso. Penso che la TSO dovrebbe riflettere su tutto ciò, anche in funzione delle difficoltà legate all'ultima edizione. Dico questo consapevole del fatto che Auriol ha già confermato l'edizione del 2001. Da parte mia, se continuerò, sarò ancora una volta con un boxer BMW e sempre con uno spirito amatoriale, preparandomi da solo la moto e occupandomene durante la gara".

Osiamo domandare di un'eventuale partecipazione di Raymond con la squadra ufficiale BMW (che il prossimo anno si presenterà alla partenza con i boxer GS), sia come pilota che all'interno dello staff tec-

nico. "Quando nel 1998 la BMW ritornò alla Dakar rifiutai l'offerta di integrare l'equipaggio ufficiale perché c'erano altri che avrebbero potuto fare assistenza meglio di me. Come Jean Brucy, che è un buon meccanico e un eccellente pilota. Ha dalla sua parte la gioventù e la voglia di riuscire. Quest'anno ho comunque beneficiato di un piccolo aiuto tecnico e finanziario da parte della BMW, in cambio provo alcune delle messe a punto delle nuove soluzioni. Non voglio insomma legarmi a nessuno. Intendo vivere la Dakar e gli altri rally con lo stesso approccio di un marinaio che parte per una navigazione in soli-





Sopra, uno dei momenti meno felici di Raymond: nel 1998, in attesa dell'assistenza, dovrà guidare per circa 900 km (di cui una buona parte di notte) al fianco di un compagno in panne. A sinistra, dall'alto delle dune il pilota osserva il passaggio dei suoi compagni di squadra. Questo tipo di paesaggio lo affascina ancora oggi, dopo vent'anni di rally.

tario intorno al mondo. La corsa è importante, ma lo è altrettanto il vivere bene con l'ambiente e con se stessi. La sola cosa che mi impongo sono le e-mail che tutte le sere invio dal bivacco agli alunni di una scuola parigina. Leggendo il resoconto della corsa sul loro computer, i ragazzi partecipano alla mia avventura e scoprono la geografia africana. Da qualche anno viaggio in nuovi Paesi, uno di questi è la Mongolia, un luogo magnifico... ma l'Africa ha un posto particolare nel mio cuore. Non so quello che il futuro ha in serbo ma di una cosa sono sicuro, ci tornerò con o senza la corsa. Posti come il Ténéré, Tombouctou, Bilma o Djanet continuano a farmi

sognare. E poi non posso invecchiare in pantofole davanti al caminetto."

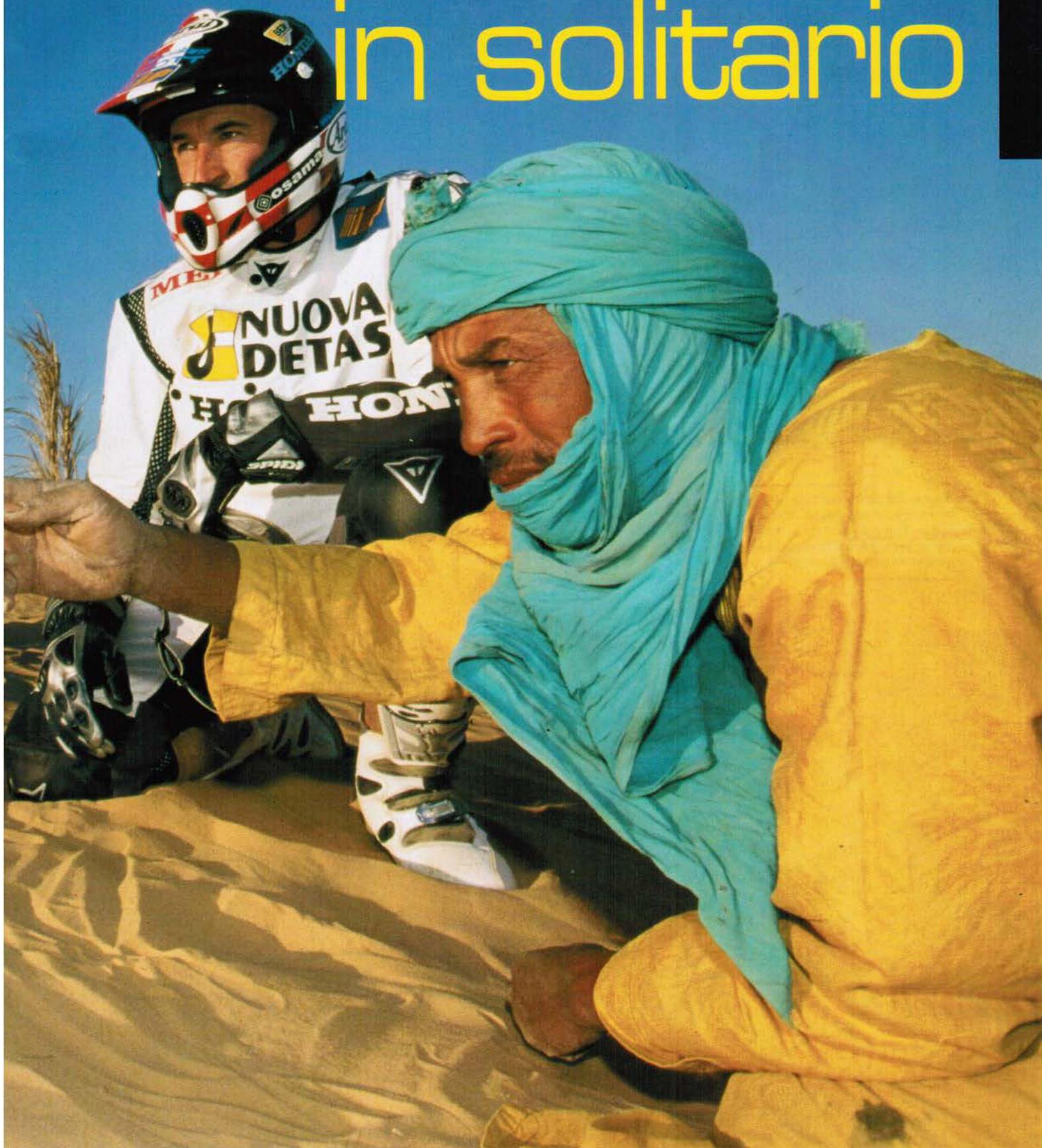
Mentre Raymond commenta gli innumerevoli album fotografici, la moglie Annick ascolta con attenzione i suoi racconti. Christelle, la loro figlia, è molto fiera di vedere che suo padre viene intervistato da un giornalista e Frank, dall'alto dei suoi 15 anni, non sogna che una cosa: seguire le tracce del padre. Ma il tempo pressa, il presidente di un Paese africano arriva questa sera a Parigi. Raymond deve indossare la sua divisa da poliziotto motociclista e far brillare la sua BMW ufficiale, quella con la quale effettua la scorta presidenziale. •



Misurarsi con la Madre di tutti i deserti per ricavarne nuove emozioni. Una sfida portata a termine da Edi Orioli, uno dei grandi protagonisti delle gare africane, in sella alla nuova Honda Transalp. Due tappe serrate, per un totale di oltre 1.000 km, inizialmente pensate come un record, poi riconvertite in qualcosa di più introspettivo e intenso

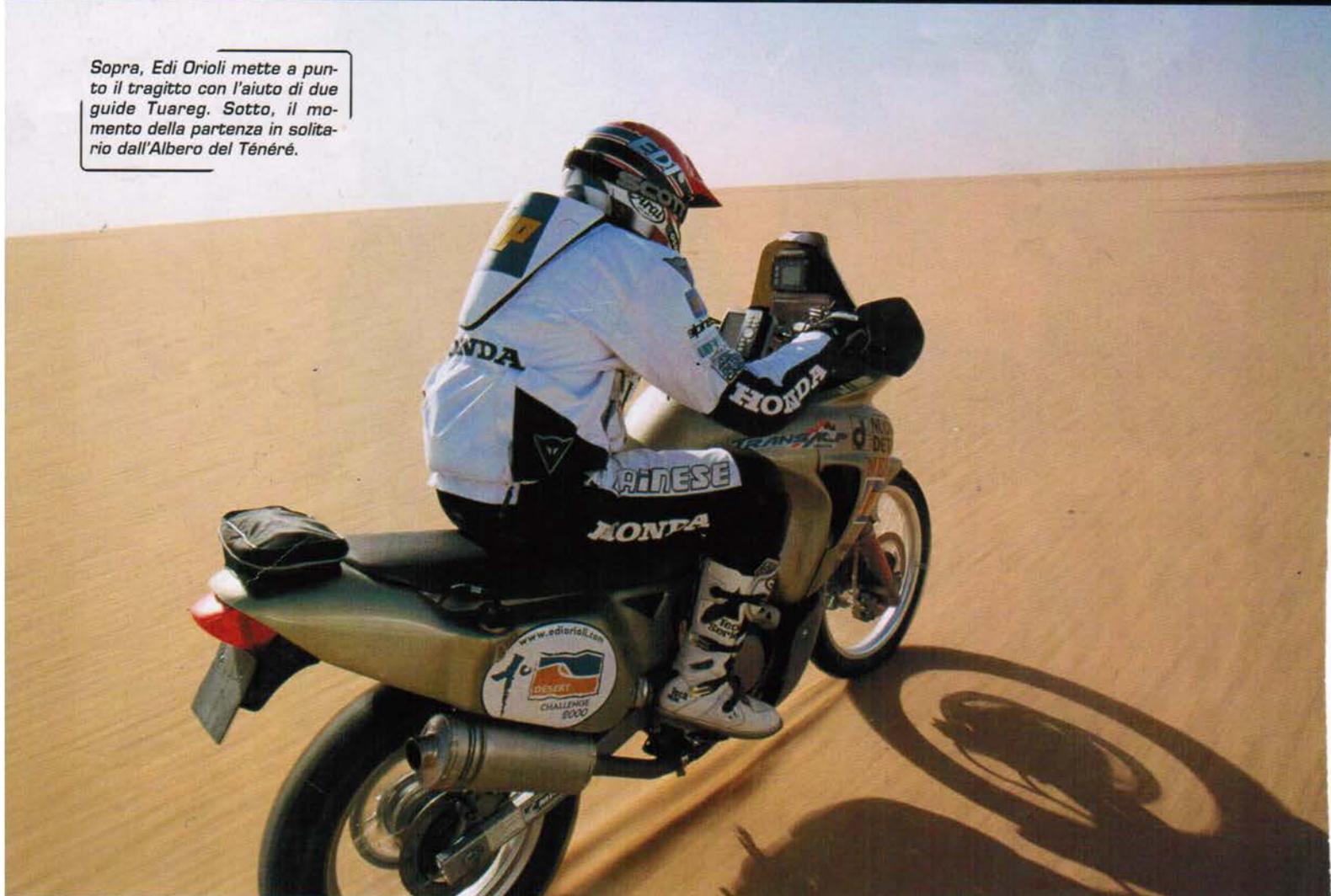
foto e foto di Gigi Soldano

# Il Ténéré in solitario





Sopra, Edi Orioli mette a punto il tragitto con l'aiuto di due guide Tuareg. Sotto, il momento della partenza in solitario dall'Albero del Ténéré.



**O**rioli aveva in testa questa avventura in solitario da molto tempo. Il pilota ha attraversato il Ténéré molte volte nella sua carriera, ma sempre col l'occhio attento al cronometro e all'avversario, nella continua ricerca di un tracciato più competitivo e senza mai potersi soffermare un momento sulle bellezze di questo straordinario deserto. "Ne sentivo il bisogno - ci racconta Orioli - *Quel pezzo di Sahara è magico e rappresenta sempre una grandissima sfida per l'uomo. E poi volevo godermi certe sensazioni che la gara non ti lascia vivere*". Ed ha portato a termine la sua prima "Desert Challenge" (e questo fa supporre che ce ne saranno altre) in due giorni, con due tappe secche, partendo dall'Albero del

Ténéré per arrivare all'Albero Perduto (il punto dove sono state sparse al vento le ceneri di Thierry Sabine, il padre della Dakar) e ritorno. La sfida era concentrata su quel particolare tratto di deserto ma ovviamente Edi ha dovuto affrontare in moto anche i 540 km di trasferimento da e per Agadez, la città più vicina al vero punto di partenza. L'impresa è sicuramente interessante anche dal punto di vista della moto utilizzata, la nuova Honda Transalp, preparata per l'occasione dal bravo Roberto Boano. Il tecnico è intervenuto sulla ciclistica, sulle sovrastrutture e sulla strumentazione (vedere il box dedicato). Il motore è rimasto quello di serie. Sempre nell'ambito di questa impresa è stata testata una tuta altamente tec-

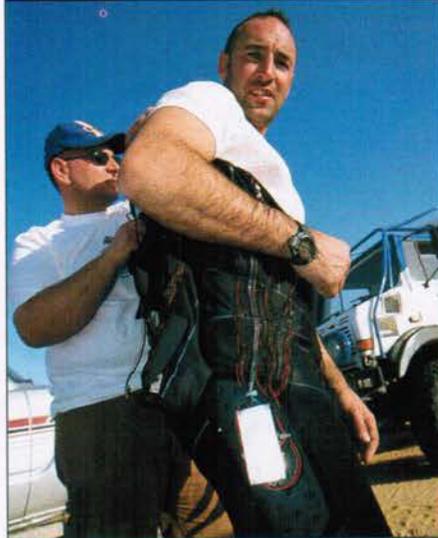
nologica sviluppata dalla Dainese (il progetto si chiama PROCOM), che il pilota ha accettato di indossare. Orioli ha dovuto necessariamente avvalersi di mezzi di supporto per il trasporto del carburante, posizionati nei due punti di rifornimento previsti lungo il percorso, studiati in funzione dell'autonomia offerta dai nuovi serbatoi montati sulla Transalp.

"È stata una splendida avventura. Per la prima volta ho potuto pianificare tutto senza essere legato ai ritmi di una gara. Ho vissuto in modo intensissimo le due tappe pure del Ténéré ed ho potuto prolungare la mia permanenza in Africa per godere del fascino unico di questa terra. La prima grande emozione è stato il fatto di essere solo in quel mare di sabbia, con le dune in conti-



*Come gli appassionati sanno, l'Albero del Ténéré non esiste più da tempo (è stato abbattuto da un camionista libico negli Anni 60 e i suoi rami secchi sono esposti al museo di Niamey). Al suo posto c'è un traliccio in ferro, non bello da vedere ma simbolico. Rappresenta il crocevia obbligato di tutte le spedizioni in questo deserto.*

## IL PROGETTO PROCOM



**O**vero lo studio di una tuta dotata di innumerevoli sensori elettronici (ben 56) portato avanti dalla Dainese, in collaborazione con il CNR di Milano e il TTS. Il prototipo è stato realizzato dalla Tecnopolis di Bari. In pratica, la tuta è in grado di rilevare dati riguardanti temperatura, umidità, frequenza cardiaca, ecc in condizioni di gara. Un Palm Pilot, inserito nella gobba della giacca riceve le informazioni dai sensori ogni 3,5 secondi. Alla fine di ogni sessione queste ultime vengono trasferite in un PC, dotato di un particolare software, che li restituisce a monitor sottoforma di modelli grafici e numerici. La finalità ultima di questo progetto è quella di ricavare informazioni atte a migliorare la produzione dei capi di abbigliamento tecnico.



nuo movimento. Certo, avevo il GPS e il telefono satellitare. Ma senza questi strumenti quale sportivo, navigatore o scalatore che sia, compirebbe oggi una impresa in solitario affidandosi alla bussola?"

Suonano strane le parole di Edi Orioli. Il pilota dovrebbe conoscere il Ténéré come le proprie tasche e invece ne parla come di un deserto ancora tutto da scoprire, di paesaggi che l'hanno coinvolto emotivamente per la prima volta.

"All'altezza della falesia di Achegour il panorama era bellissimo, pur con due soli elementi davanti agli occhi: la sabbia e il cielo di un azzurro che più intenso non si può. Ma il vero tonfo al cuore l'ho sentito quando ho visto profilarsi all'orizzonte la montagna di sabbia attraversata dalle radici

dell'Albero Perduto. Il luogo dove riposano le ceneri dell'inventore della Parigi-Dakar. La mia emozione è stata rilevata anche dai sensori della tuta, che hanno registrato un picco emotivo inusuale. Bellissimo è stato anche l'incontro con gli amici del mezzo di appoggio, con i quali ho passato la notte prima di riprendere la tappa di ritorno. È stato come incontrarsi al Polo o comunque in un luogo al di fuori dal mondo. E poi questa volta ho potuto spezzato la solitudine del tragitto, cosa impossibile in gara, fermandomi a parlare coi conducenti dei camion che attraversano il deserto. Forme indefinite all'orizzonte, talmente sono stracarichi di merci e persone aggrappate le une alle altre. Vengono chiamati "merchandise" e sono grossi 6x6 che corrono in fila india-

na tra il Niger e la Libia, dalla quale torneranno carichi di thé, tabacco e qualche fiammante fuoristrada comprata al mercato nero. Questi convogli impiegano dalle due alle tre settimane ad attraversare il deserto, ma se qualcosa va storto il viaggio può durare all'infinito. Come nel caso del camion senza il motore incontrato a nord di Achegour: era stato portato in Libia per la riparazione e da due mesi i Tuareg facevano la guardia al bestione ferito".

Sono proprio quei Tuareg a consigliare ad Orioli di tagliare le dune intorno all'Adrar Madet. Solo loro conoscono perfettamente gli spostamenti di ogni duna, una dote che è il frutto di millenni di scorribande. Purtroppo a pochi chilometri dall'arrivo il friulano cade. Del resto lo sape-

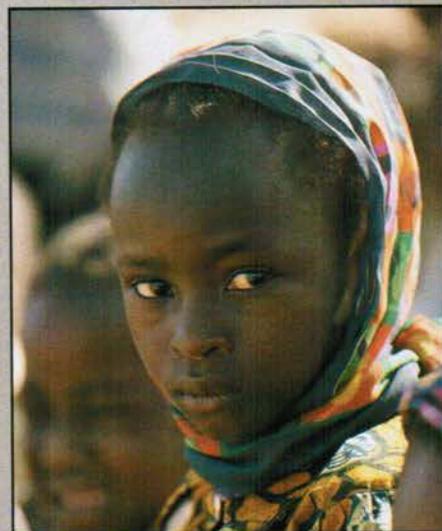
segue a pag. 110

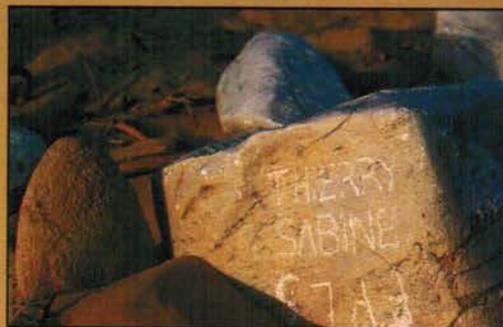
Due tappe serrate attraverso il deserto del Ténéré e le sue sabbie torride. Una avventura mai tentata prima, portata a termine da uno dei piloti che hanno fatto la storia delle corse africane. Quattro Dakar vinte e 200.000 km di piste percorse a tutto gas in un confronto al cronometro con gli avversari. Ci voleva un ritmo più naturale. Un giro di mille chilometri in due giorni, da aggiungere ai 500 km di trasferimento da e per Agadez.



### LE COORDINATE

<b>Albero del Ténééré</b>	17° 44'772 N - 10° 04'974 E
<b>Falesia di Achegour</b>	19° 02'700 N - 11° 10'000 E
<b>Dirkou</b>	19° 05'000 N - 12° 19'000 E
<b>Tiffa</b>	20° 21'500 N - 11° 51'500 E
<b>Albero Perduto</b> (detto di Thierry Sabine)	20° 38'081 N - 11° 14'953 E





Edi Orioli seduto ai piedi dell'Albero Perduto. Il posto ha un significato particolare per tutti i dakariani. Qui riposano infatti le ceneri di Thierry Sabine, l'inventore della più famosa gara africana. Il suo nome è stato inciso sopra una roccia (foto piccola).

## IL DIARIO DI BORDO

**4 Marzo 2000** - Breve briefing intorno alla cartografia al ristorante dell'amico Vittorio Gioni, ex bancario romano insediatosi ad Agadez nel 1971. Vengono decisi i punti di rifornimento carburante (due) e il tracciato, si provano il GPS e il telefono satellitare Iridium, strumenti indispensabili in ogni impresa in solitario. Oltre la "vecchia" e sacra Michelin 153 (poi diventata 953), la cartografia comprende vecchie carte impiegate da Orioli durante le Dakar, altre della IGN francese, una carta locale del Niger in scala 1:200.000. Si parte all'alba alla volta dell'Albero del Ténéré, una sorta di crocevia obbligato per tutte le spedizioni che attraversano questo deserto.

**5 marzo 2000** - Arrivo al punto di partenza della sfida. Sono presenti l'Unimog (un grosso camion) di Giacomo Vismara (uomo con 17 Dakar sulle spalle) con cibo e strutture per il bivacco, la Land Rover di Marco Piana carica di benzina e con le coordinate dei punti di rifornimento immesse nel GPS di bordo, la Toyota di Lucio Pezzotta, altro dakariano di razza, con a bordo il medico Enzo Ventura.

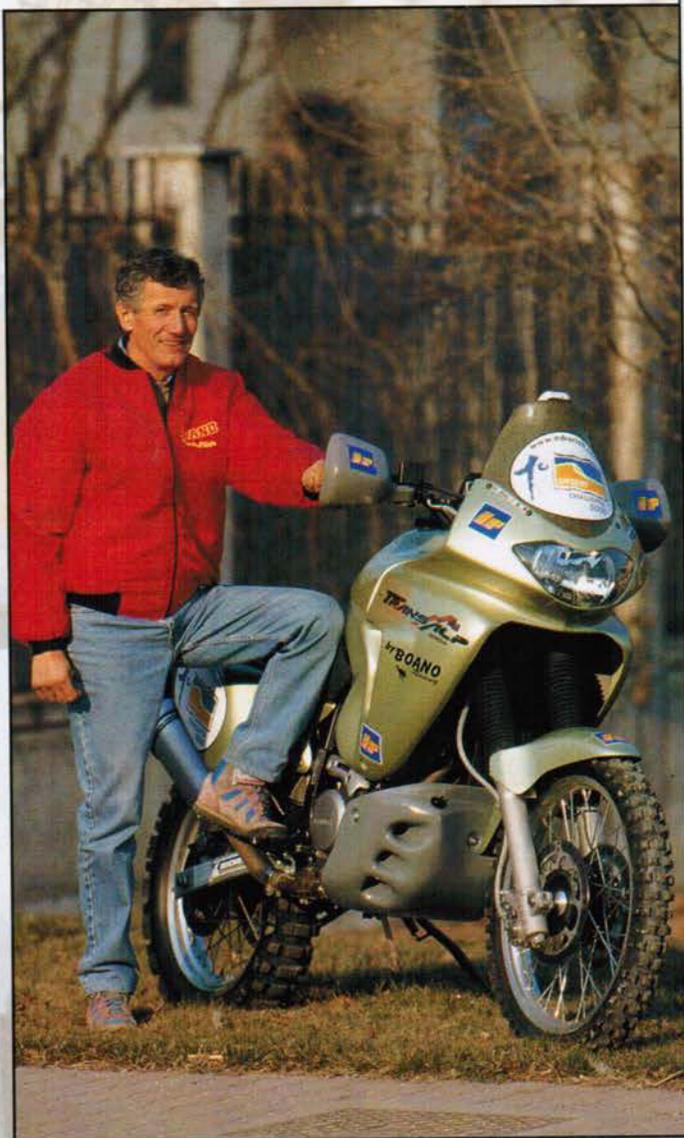
**6 marzo 2000, ore 07:17** - Edì lascia l'albero del Ténéré alla volta della falesia di Achegour, 231 km E-N-E, e di Dorkou. Tempo perfetto e sole basso sull'orizzonte, in controluce. La sabbia della pista è abbastanza consistente da permettere alla Honda 650 di correre veloce. Passata la falesia di Acheour, lasciata sulla sinistra, la rotta si sposta più ad est. Il termometro a mezzogiorno segna 38°, la falesia è 120 km alle spalle e pochi ne mancano per arrivare a Dirkou, dove attende la Toyota di Pezzotta-Ventura per il rifornimento alla moto. Breve sosta per mangiare qualcosa e per riempire di acqua la piccola sacca con integratori salini portata sotto la giacca della tuta e poi avan-

treno verso nord, in direzione Seguedine. Dopo 100 km Orioli arriva all'altezza di Yeggueba e poi piega verso Nord-Ovest, in direzione di Tiffa e dell'Albero Perduto, il punto di arrivo ideale per questa due giorni. Edì vi giunge alle ore 15:40 e resta in attesa dell'arrivo della Land con la benzina e la cena. Sosta per la notte.

**7 marzo 2000, ore 07:30** - In programma la tappa non-stop per ritornare al punto di partenza, l'Albero del Ténéré. La giornata è splendida ma non passa molto tempo prima che il vento cominci a soffiare da Est-Nord-Est. Il passaggio da brezza a tempesta di sabbia è repentino. E infatti Orioli deve guidare con la massima concentrazione. La solitudine del percorso è rotta dall'incontro con grossi camion, i "merchandise", che portano merci e persone tra Libia e Niger. Seguendo le indicazioni di alcuni Tuareg, Edì decide di sportare la rotta verso ovest, per tagliare le dune intorno all'Adrar Madet, dune che rendono difficile l'accesso alla pista "basilata". Superati i cordoni di dune, quando mancano solo 50 km all'arrivo, la rotta piega decisa verso sud. Il vento non concede tregue e sulla pista compaiono i primi cespugli di "herbe à chameaux". Si tratta di veri e propri ostacoli, che impegnano la guida. A 30 km dalla fine Edì cade, tradito proprio da uno di questi cespugli. Il pilota è tutto intero (o quasi, visto che riporterà diverse contusioni) mentre la moto sembra inutilizzabile. Il punto GPS è 18° 04'184 N - 10° 07'1'911 E. Orioli lo segnala ai mezzi di supporto utilizzando il telefono cellulare in dotazione e ne attende l'arrivo. La moto viene messa in condizioni di ripartire e, alle ore 16:35, lo striscione montato sul traliccio all'Albero del Ténéré appare all'orizzonte. In totale Edì ha percorso, tra andata e ritorno, 1.066 km.

## LA TRANSALP DELL'IMPRESA

La moto utilizzata da Edi Orioli è la nuovissima Honda XL 650V Transalp, con motore bicilindrico a V longitudinale da 650 cc. È stata preparata nell'officina di Roberto Boano (Caraglio - CN). La meccanica non è stata toccata. Gli interventi maggiori hanno riguardato le sovrastrutture, ripensate per essere idonee ad una impresa di questo tipo. In particolare sono stati montati tre nuovi serbatoi realizzati in fibra, Kevlar e carbonio, capaci di contenere 35 litri di carburante l'anteriore (diviso da una paratia in due parti) e 18 e 10 litri i posteriori, accoppiati. Anteriormente la moto è stata dotata di una forcella Marzocchi Magnum con steli da 50 mm a schema convenzionale, in questo modo si è portata l'escursione di lavoro dai 200 mm originali a 300 mm. Posteriormente Boano ha montato un ammortizzatore della WP aumentando l'escursione da 170 a 260 mm. Per potersi avvalere delle mousse, la ruota anteriore è rimasta quella originale, mentre la posteriore è stata sostituita da un nuovo cerchio da 18". Gomme Michelin Desert, ovviamente. Nuovo il paracoppa, realizzato in fibra, che in realtà funge anche da serbatoio per l'acqua (4 litri). Con lo stesso materiale sono stati costruiti la carenatura e le fiancatine. Tutto è stato realizzato seguendo il design originale della Transalp. Altri interventi hanno riguardato la batteria (più piccola), la marmitta (più leggera) e il rapporto finale (accorciato). La moto in assetto pesa 190 kg, cinque in meno del modello di serie, ed è stata provata su asfalto con gomme da deserto, fino a 176 km/h. La strumentazione è sostituita con una console che comprende un trip computer multifunzionale Touratech, un porta road-book della stessa marca e l'indispensabile GPS, un Garmin mod 128. Razzi ed una radio balise fornita da Tdcom fungono da dotazione di sicurezza. Boano, fin da ora, è in grado di fornire il kit africano replica a chi volesse impiegare la Honda Transalp nei rally.



In alto, Roberto Boano posa con la Transalp. Sopra, primo piano di uno dei due serbatoio carburante ricavati posteriormente ai lati della sella. A lato, la tecnologica strumentazione. Nella dotazione un trip computer multifunzionale Touratech e un GPS Garmin.

segue da pag. 106

va che non sarebbe stata una passeggiata. Sentiamo dalle sue parole come ha vissuto quel momento.

*"Le ruote faticavano a superare i durissimi cespugli di "herbe à chameaux". Non so come facciano i cammelli a riuscire a cibarsene. Sono disseminati a migliaia. La sabbia ondeggiante alzata dal vento li aveva resi ancora più insidiosi e in un istante, probabilmente mi ero soffermato un attimo in più sulla strumentazione, mi sono ritrovato catapultato a qualche metro dalla moto. Ri-sento ancora oggi degli effetti di quella caduta. Per fortuna il telefono satellitare e il mini GPS che portavo addosso non avevano subito danni e così ho potuto chiamare il mezzo d'appoggio e fornire le coordinate*

*sul punto. Per fortuna siamo riusciti a riparare la Honda Transalp e quindi al traguardo, pardon all'Albero del Ténéré, sono arrivato su due ruote".*

Edi esce da questa esperienza con qualcosa in più da aggiungere al suo incredibile patrimonio di esperienza. Qualcosa di molto importante e di personale. Il viaggio di rientro ad Agadez è una breve ma incantevole vacanza, con un bivacco alla foresta pietrificata e una sosta mozzafiato nella zona delle incisioni rupestri. Finale emozionante al ristorante di Vittorio Gioni, con la stretta di mano del Ministro del Turismo nigerino Rhissa ag Boula, e il giorno successivo visita di una scuola locale, dove Orioli ha distribuito materiale didattico, tra cui 2.000 penne e al-

trettanti quaderni.

*"Bisogna vivere certe situazioni per capire quanto questi piccoli aiuti siano importanti all'economia di certe realtà africane. Inoltre, una nuova ala della scuola verrà costruita a spese della spedizione e sarà pronta alla fine dell'estate"* conclude Edi.

Ma non è stato dichiarato, in occasione dell'ultima discussa Dakar, che questo territorio era altamente a rischio?

Caricato emotivamente dal risultato di questa bella impresa, Orioli sta già pensando di riprovarci. Magari sulle distese del Gobi, in Australia, nel deserto del Kalahari o ancora nel profondo e magico sud egiziano. Oppure di nuovo qui, nel ténéré, questa volta in un confronto col cronometro. ♦



Due momenti importanti. Sotto, l'incontro nel deserto coi grossi camion 6x6 che trasportano merci e persone dal Niger alla Libia. A destra, i festeggiamenti all'arrivo. La caduta a soli 30 km dalla meta non ha compromesso la buona riuscita dell'impresa.

