

# Verso la meta, ma che

La grande maratona africana vissuta in prima persona da una giornalista di *Tuttotrasporti*, su un MAN M2000. Quante soddisfazioni e fatiche!

↓  
**Massimo Capoferri**, pilota, Elisabetta Caracciolo, copilota e Luigi Algeri, secondo pilota. Questo l'equipaggio del MAN n° 567, 25° assoluto alla Dakar 2007, decimo della classe sotto i 10 litri.





Da Lisbona a Dakar

# fatica!



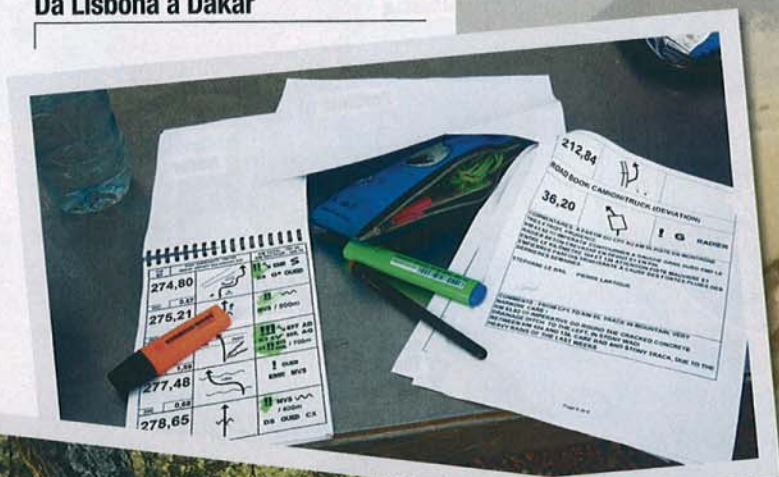
## Venticinquesimi

al traguardo e decimi della classe sotto i 10 litri di cilindrata. Non male come prima volta. Per me naturalmente, visto che per Massimo Capoferri si trattava della terza Dakar in camion. Negli anni precedenti aveva ottenuto risultati migliori, ma mai prima d'ora c'era stato un parco partenti, nella categoria T4 dei camion in gara, di questa portata. Ottimi equipaggi, mezzi eccezionali. Combattere contro Kamaz, Tatra, Ginaf, MAN TGA e Iveco è stato per noi un onore e un piacere, così come, ammettiamolo, superarli in pista o vederli fermi a riparare. La Dakar è fatta di piccole soddisfazioni e di tante fatiche: per fortuna le une ripagano le altre; altrimenti davvero dopo pochi giorni uno si chiederebbe perché sei lì e chi te lo fa fare. Correre alla Dakar non è più un'avventura, perché tutto l'aspetto leggendario di questa corsa epica è scomparso, sostituito dal business, ma resta sempre un'esperienza bellissima, da fare e da sperimentare, per misurare se stessi, per trovare un limite fisico e mentale.

**È SICURAMENTE** una competizione che ti mette alla prova e che alla fine ti premia, se hai saputo usare il cervello, se non l'hai spento, come molti fanno, una volta infilato il casco. La strategia esiste in Africa e vince chi la sa applicare e non chi corre di più: quest'anno è stato dimostrato abbondantemente, viste la sconfitta, clamorosa, dei Kamaz e la bella ➔







## Percorso segreto

È grazie al "road book" che si scopre la strada da percorrere ogni giorno. Il percorso delle gare nel deserto è segreto fino all'ultimo momento e per questo preparare con attenzione il "road book", per vedere bene le note più importanti e pericolose, è fondamentale. Grazie a tale "libretto" il copilota può segnalare al pilota quando rallentare per una buca, in che direzione andare, il cap - nel senso di gradi della bussola - da seguire, le insidie nascoste nel terreno, a volte sotto la sabbia, come scalini o dossi. Ogni sera poi al bivacco vengono dati agli equipaggi i fogli delle modifiche da apportare al "road book". Un apripista, in anticipo di due giorni rispetto alla gara, segnala in che modo si è modificato il percorso (a volte per la pioggia, come quest'anno, o per il vento di sabbia, la morfologia del terreno cambia moltissimo) e ogni copilota deve lavorare e aggiornare i fogli delle note. Impegno che spesso richiede anche più di un'ora.



### La prima prova speciale,

in Portogallo, è stata una delle più difficili degli ultimi anni: le corsie scavate nella sabbia dai concorrenti erano profonde e insidiose, così come gli alberi ai lati della pista.

vittoria della MAN che in due anni ha costruito e messo a punto un camion con la C maiuscola. Se si esclude la gara dei primi dieci, che tengono velocità per noi impensabili, la vera Dakar diventa quella che si combatte dietro, spesso al buio, su terreni scavati e insidiosi che nascondono scalini, ceppi, rocce. Il tempo, in camion, durante le prove speciali, passa veloce: le medie spesso sono basse, a volte non superano i 30 km/orari e schiena e collo sono sottoposti a sforzi pesanti, specie quando, dopo tante ore, gli ammortizzatori, ormai caldi, non lavorano più come dovrebbero. È durante la gara che ti accorgi se il tuo camion è stato preparato bene. Ti rendi conto subito che la cosa più importante sono sì il motore, la potenza, la coppia, ma più di tutto contano gli ammortizzatori e le sospensioni. La preparazione insomma, è fondamentale: sbagliare le balestre, com'è successo a qualcuno, può cambiare le tue sorti in classifica anche di dieci posizioni. →





←  
**Dall'abitacolo  
 le dune fanno  
 un certo effetto  
 ma in realtà sono  
 ben diverse da  
 quelle rotonde  
 che immaginiamo  
 nella nostra  
 fantasia. Sullo  
 sfondo due  
 camion  
 d'assistenza  
 trainano un'auto.**



## Ma noi avevamo anche uno scopo speciale

La nostra Dakar aveva anche un obiettivo sociale. Grazie infatti all'aiuto del Centro Protesi Inail di Vigoroso di Budrio (Bo) abbiamo portato in Mauritania una carrozzina per disabili a cui ne faranno presto seguito altre tre. La sedia è stata donata a Mariam Sidi Mohamed, 14 anni, che da quando aveva sei anni non ha più l'uso delle gambe e non avendo più una carrozzina – la vecchia l'ho vista buttata in un angolo del cortile di casa sua, tutta rotta – non poteva neanche più uscire. Abbiamo trovato Mariam, e altri tre bambini a cui spediremo con un camion umanitario le altre carrozzine, grazie all'interessamento di Suor Isolina, una splendida suora cilena che da otto anni vive in Mauritania, dove aiuta queste persone. Suor Isolina ha fondato un centro di formazione femminile in una cittadina e assiste le ragazze e i loro bambini. Nel suo centro – che dista poche centinaia di metri dalla missione – ha creato due aule per le lezioni, con tanto di banchi e lavagna, un piccolo laboratorio informatico con due computer un po' scassati,



che fanno comunque il loro lavoro, e un altro laboratorio con quattro macchine da cucire per insegnare un mestiere alle donne che frequentano il centro. Accanto alle aule ci sono un asilo per i bambini della scuola materna, con banchi e giocattoli, e un'altra saletta per i più grandicelli che passano lì dentro il loro tempo libero, mentre le mamme imparano a fare qualcosa di utile. Di certo non si può che continuare ad avere rapporti con Suor Isolina, mandando giù ogni tipo di aiuto – non soldi ma materiale - a una donna che ha preso una decisione coraggiosa e assiste la popolazione in modo costruttivo e realista.







↑  
**Alex Loprais, figlio**

del famoso Karel, alla sua prima Dakar ha portato il Tatra del papà sul terzo gradino del podio. Come dire, tale padre, tale figlio.

→  
**Anche quest'anno**

Giacomo Vismara su Iveco Trakker (a destra) è il migliore degli italiani, con il 12° posto in classifica. Vincitore assoluto invece (in basso) Hans Stacey su MAN TGA.



**LA NAVIGAZIONE** invece oggi, non è più fondamentale: quando arrivano i camion le tracce son fin troppo evidenti, ma il "road book" va seguito comunque e sempre, specie quest'anno, perché segnala tutti i pericoli, che sono più o meno a ogni chilometro. E poi c'è il Gps che richiede concentrazione, il Cap (i gradi da seguire) e i limiti di velocità perché oggi la gara è fatta soprattutto di penale. Entrare troppo forte in un villaggio o in una città dove ci sono i 30 km all'ora imposti può costarti ore di penalità e allora vanifichi tutti gli sforzi fatti in speciale. Se la classifica ti soddisfa allora sopporti tutto più facilmente, anche la mancanza di sonno, quello che si perde e non si recupera più fino al rientro a casa. Le prime giornate quest'anno sono state lunghissime, più di 600 chilometri fra speciali e trasferimenti su stradine di montagna, strette e piene di curve. Al bivacco non arrivi mai prima delle dieci di sera, e fra manutenzione, un pasto caldo, il pieno di gasolio, due cose da sistemare, non si va mai a letto prima dell'una di notte. Però





## Due solo problemi in 20 giorni

Il nostro MAN M2000 se l'è cavata alla grande, nonostante avesse sulle spalle già due Dakar. A parte un piccolissimo riscaldamento dell'acqua, risolto eliminando la valvola termostatica proprio a inizio gara, il MAN poi si è sempre cavato d'impaccio senza fatica. Le brutte tappe del Marocco però l'hanno un po' sfiancato e così al bivacco di Tan Tan siamo arrivati con un supporto anteriore della balestra crepato. Trovato il pezzo da un team spagnolo, i meccanici dell'assistenza ufficiale MAN lo hanno sostituito lavorando quasi tutta la notte. A una sola tappa dalla fine poi, nella speciale per Tambacounda, abbiamo forato una gomma, l'anteriore destra: un taglio brutto, laterale, dovuto probabilmente a uno dei tanti ceppi d'albero nascosti in mezzo alla sabbia e all'erba della pista.



➔ **A quasi fine gara abbiamo forato l'unica gomma di tutta la Dakar, mentre nelle brutte tappe del Marocco si è strappato un supporto anteriore della balestra.**



↓ **Le donne sui camion: da sinistra Elisabeta Jacinto, 21<sup>a</sup> assoluta su MAN; Luisa Trucco, 24<sup>a</sup> su Iveco EuroCargo; Elisabetta Caracciolo; Erika Pajer, copilota, su un Unimog.**

tutto questo ti insegna ad apprezzare piccole cose, i minuscoli piaceri della vita: una bevanda fresca trovata in un villaggio ai margini della strada, fatto di capanne di fango e paglia, è una gioia inspiegabile. Così come è bellissimo scoprire che al bivacco ti puoi lavare anche se tutto quello che hai a disposizione sono un secchio d'acqua e una brocca ai tuoi piedi. Dopo 10 minuti sei di nuovo sporco come prima, perché tira un vento di sabbia che ti infarina come una cotoletta, ma è stato talmente bello lavarsi con l'acqua pulita che quasi non ci fai caso. Alla fine è tutto routine: sveglia, colazione, ultimi controlli, partenza, gara, arrivo, trasferimento, rientro al bivacco, manutenzione, cena, dormire. Per quindici giorni, sempre uguale, fino all'ultima speciale, sul Lago Rosa, quella che ti regala le emozioni più intense. Oceano, sabbia, i riflessi rosa del Lago, la partenza a coppie. Finisce così e lo conferma la pesante medaglia che stringo fra le mani, e che sta a significare che quest'anno, all'arrivo a Dakar, c'ero anch'io.

**Elisabetta Caracciolo**

