

UN PO' DI DESERTO NELL'ANIMA

di MARCO VILLANI



SILENZIO NUDO, APPAGANTE, AVVOLGENTE, IMMENSO. È QUESTO CHE TROVO NEL DESERTO: IL SILENZIO CHE NON È ASSENZA DI PAROLA, MA DURATA INFINITA DI UNA VOCALE, DI UNA CONSONANTE, ECO IMPROBABILE LUNGA UN'ETERNITÀ. È PER QUESTO CHE SONO TORNATO...





La prima volta, in Libia, è stato un andare verso il vuoto, un andare per andare come nella vita, l'andare per l'impossibilità di non andare, il vedere perché non si può che vedere, l'ascoltare perché non si può che ascoltare e neppure se mi tappassi le orecchie come Ulisse temendo il canto delle sirene, ci riuscirei, perché non è con le orecchie che si ascolta il silenzio. Ma stavolta la location è leggermente più rumorosa: 200 quad che provano a scavalcare una serie infinita di dune di svariate forme, altezze e consistenze. Siamo in quel di Douz, alle porte del deserto tunisino, per partecipare alla Transfennec che, giunta alla 13^a edizione, si è svolta

dal 7 al 14 novembre. Il raid è programmato in sei tappe che ci condurranno verso la punta estrema della Tunisia, racchiusa tra l'Algeria e la Libia. È una zona interdetta al turismo e saremo scortati dai militari a bordo di Hummer. Il regolamento prevede di seguire un itinerario tramite un road book, disseminato di svariati waypoint da individuare con il navigatore GPS, in dotazione a ogni pilota. Una volta arrivati in uno dei punti presunti, si invia tramite uno spot satellitare la posizione con relativo orario al computer della direzione gara. In questo modo controllano i corretti passaggi e nel caso applicano la penalità. Le squadre sono formate da un



LA TRANSFENNEC È 200 QUAD CHE PROVANO A SCAVALCARE UNA SERIE INFINITA DI DUNE DI SVARIATE FORME, ALTEZZE E CONSISTENZE





Nell'oasi Lac Houidatrechad abbiamo la fortuna di vedere dei fenicotteri.



LA NOSTRA TRANSFENNEC IN CIFRE

In sei tappe abbiamo percorso 808 km con una media di 135 km al giorno a bordo dei Yamaha Grizzly 700 EPS. I motori hanno sempre funzionato benissimo e non è stato necessario nessun rabbocco di olio; abbiamo solo pulito il filtro dell'aria a metà percorso. Guasti: due ammortizzatori anteriori, un semiasse e tre forature.

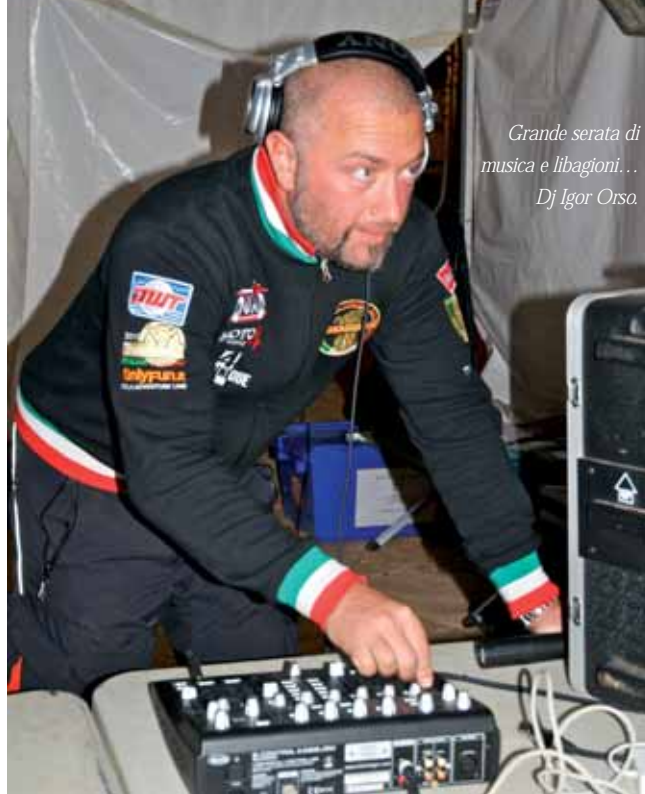
I medici li abbiamo lasciati riposare, solo qualche antidolorifico per un dolore alla mia spalla in seguito a una caduta del primo giorno.

minimo di 4 piloti a un massimo di 10. La delegazione italiana della Federquad, di 28 partecipanti, è suddivisa in 5 squadre che apparentemente esternano una sopita tranquillità e invece sono tutti "incarnogniti" e con il coltello tra i denti!

È un enorme contrasto tra i frammenti sparsi della mia anima e la rumorosa quotidianità di questo evento che al suo passaggio lascia tracce che il vento cancellerà. Le presenze che ritrovo nell'assenza mi consentono di ascoltare la voce delle pietre, della sabbia, delle tamerici, dell'erba dei dromedari e tutte mi parlano con la voce della pazienza. La meraviglia dinanzi all'attesa degli altri: accovacciati sotto un albero secco, seduti per terra davanti a un muretto su una pista dove non sarebbe passato nessuno. È la mattina della partenza... un celato nervosismo serpeggia tra le squadre ma l'apparenza è festosa e gioviale, salvo qualche occhiata di manifesta superiorità dettata dall'appartenenza a squadre ufficiali supportate da un'assistenza degna di un motomondiale. La nostra dotazione è una cinghia di ricambio, il kit per le forature, un compressore, qualche fusibile e poco altro. I compiti in seno alla

nostra squadra sono suddivisi in maniera da formare due coppie a vista: Igor, addetto alla navigazione, seguito dal sottoscritto con funzioni di fotoreporter e cineasta (parola esagerata per una piccola cinepresa full HD) e supporto medico estemporaneo, mentre Francesco e Michele ci affiancheranno correggendo la rotta che eventualmente Igor devia. Il che succede qualche volta, ma il Comandante non vuol senti-

re ragioni! Ha diverse espressioni l'attesa. Quella di un vecchio avvolto in una mantella bianca, infradito di corda ai piedi, cappello di paglia legato sotto il mento, è un'attesa piena di domande. Quella di un uomo seduto su una sedia, a braccia conserte, è un'attesa senza risposte. Quella dei giovani nelle oasi, sotto le arcate di terra rossa, è un'attesa muta che si anima e diventa baldanzosa alla vista di un gruppo come noi. E poi c'è




*Grande serata di musica e libagioni...
Dj Igor Orso.*



Ksar Ghilane sorge alle porte del Grande Erg Orientale, ricco di dune, che si estende a perdita d'occhio all'interno della vicina Algeria. È considerata una delle oasi più belle del Nord Africa.

La sabbia in bocca tutta la settimana provoca parecchio fastidio. Unico vantaggio lo "smerigliamento", con relativo sbiancamento, dei denti.



A vertical photograph capturing a dramatic scene in a desert at sunset. At the top, a helicopter is silhouetted against the clear blue sky. A long, thin rope extends vertically from the helicopter down to a person rappelling. The person is also silhouetted, appearing as a small figure against the vast sky. The lower half of the image is dominated by a bright, glowing sunset, with the sun as a distinct yellow-orange orb just above the horizon. The horizon line shows the dark, undulating silhouette of desert hills. The overall mood is one of quiet anticipation and solitude.

È NEL DESERTO
CHE HO IMPARA-
TO AD ATTENDE-
RE. IL MOMENTO
DELL'ALBA, DEL
TRAMONTO,
DELLA PARTENZA,
DELL'ARRIVO



l'attesa dei luoghi che si tinge di sarcasmo, l'attesa minerale che si prende gioco di tutti, anche di una fotografia... Si parte per una serie infinita di piccole dune che presentano gradini molto secchi che mettono a dura prova le nostre spalle e gli ammortizzatori dei quad. Segue un esteso tratto pianeggiante disseminato di cespugli, sassi ed erba di dromedario. Arrivano poi le dune più alte, fino a 100/150 metri, e si prosegue così, alternando le varie tipologie di terreno, fino all'arrivo situato a Bir Abdallah. Ti giri attorno, a 360°, e vedi oltre il nulla solo l'attendamento dell'organizzazione e, a mezzo chilometro, l'accampamento dei militari. Oggi primo incidente a un ragazzo francese: rottura della clavicola. E l'elicottero comincia a lavorare... L'indomani dobbiamo partire carichi di viveri, sacco a pelo e tenda, poiché dovremo bivaccare in autonomia. La tappa si presenta subito ardua. Bisogna attraversare svariati anfiteatri di forma ovoidale contornati da alte dune in mezzo alle quali bisogna trovare il passaggio nei punti più vulnerabili, chiamate "porte". Passiamo dall'oasi Lac Houidatrechad. Prima dell'arrivo veniamo investiti da una tempesta

IL VUOTO DEL DESERTO MI COGLIE DI SORPRESA. E PIÙ MI PERDO IN ROCCE, CUSPIDI, BASALTO, DUNE, SABBIA, CIELO, STELLE E INFINITO, PIÙ MI RITROVO...

di sabbia. Occhi in festa... collirio a litri! Arriviamo alle 15, e dopo ben sette ore senza soste, Thierry ci chiede di andare a recuperare il camion del carburante a circa 10 km. Gli arrivi si susseguono fino a tarda notte; all'appello mancheranno 10 squadre che bivaccheranno lungo il percorso. Il terzo giorno ci porta nel punto più meridionale del percorso, presso El Borma. Al giro di boa troviamo un fatiscente impianto per l'estrazione del petrolio dove sgorga un getto di acqua calda. Michele e Francesco ne approfittano per fare una doccia,

Igor mangia una scatoletta di tonno per non andare in depressione per mancanza di cibo e il sottoscritto fotografa e filma. Un inconveniente meccanico rallenta la marcia di Michele: scoppiano gli ammortizzatori anteriori, prima uno e poco dopo l'altro. Arriverà al traguardo con le sole molle. Durante la notte, in modo rocambolesco, riusciamo a sostituirli. Siamo a Bir Houin e abbiamo guidato per sei ore; forse è la tappa più dura, anche per l'accumulo della stanchezza delle giornate precedenti. Oggi c'è stato un grave incidente. Un

SPONSOR UFFICIALI

Tosingraf
Alphatex
Airoh
Moto4
Warn
4Technique
Onlyfun.it
DWT





Partendo da sinistra: Marco Villani, 64 anni, Francesco Ariani, 45 anni, Thierry Jacob, presidente Transfennec, Igor Orso, 36 anni, e Michele Ferrari, 40 anni.

pilota che ha fratturato la spalla, rotto cinque costole e riportato un edema polmonare, viene soccorso dal medico, Aurelio, e portato via in elicottero. Per la quarta tappa arriviamo in una grande oasi, dove approfittiamo per una doccia, prima della tappa successiva a Tataouine e ritorno. Questa si svolge quasi esclusivamente su pista, ma sono 190 km con lunghissimi tratti sassosi. Non tarda ad arrivare una brutta foratura con lacerazione del pneumatico di Francesco. Michele sistema il danno e si riparte in fretta. Al rientro all'oasi Ksar Ghilane, io e Francesco ci concediamo un'ora di bagno nel laghetto di acqua calda sulfurea che sgorga dal sottosuolo. Siamo all'ultima tappa per il rientro a Douz. Ci attendono altri 90 km di dune e 30 di pista. Verso la fine della tappa, un semiasse posteriore di Michele va in tilt e Francesco lo traina fino all'arrivo. Le porte di Douz vengono varcate a ritroso e arriviamo all'hotel. È nel deserto che ho imparato ad amare, non qualcuno o qualcosa. È l'ascolto del silenzio, in sé estremo e paradossale, che mi prende oggi. Il deserto non ama che poche parole.

MEDAGLIA D'ORO CHALLENGE DU FENNEC 2010

DI IGOR ORSO

Si è conclusa la Transfennec 2010 per il gruppo di azzurri che ha vinto il titolo di medaglia d'oro Challenge Du Fenec 2010.

1° gruppo classificato: FEDERQUAD, Italia

2° gruppo classificato: VIP AIR, Francia

3° gruppo classificato: CAM QUAD, Francia

In particolare va un grande merito a Marco Villani di Thiene (VI), che era nel primo gruppo e che, anche se con due cadute notevoli, un rotolamento da un erg di 150 metri e capottamento per sette volte, si è rialzato e ha continuato la gara vincendo con noi la medaglia d'oro. Marco Villani, guida alpina, maratona e skipper, ha dimostrato che anche a 64 anni si può vincere contro i ragazzi giovani ben allenati.

Un ringraziamento a Vincenzo Luongo e Marisa Panella del 2° gruppo, che hanno fatto ottimi tempi pur avendo due piloti con poca conoscenza del deserto, e a Marco Balboni di Tecnoracing Cantù che ha saputo gestire il resto dei gruppi in modo eccellente.

Un ringraziamento particolare al dottor Aurelio Tommasi (direttore sanitario e medico federale) che ha salvato la vita a un pilota francese con gravi lesioni in tutto il corpo in seguito a una caduta (clavicola, scapola, cinque vertebre fratturate) piantandogli una siringa nel petto per fare in modo di espellere l'aria.

Appuntamento quindi a Douz (Tunisia) dal 6 al 13 novembre 2011 per la partenza della 14^a edizione della Transfennec, come sempre "lasciandosi scorrere la sabbia tra le dita..."