

RACCONTI

serie

# DESERT LOGIC



MASSIMO POLPO NERIOTTI

# DESERT LOGIC

2005

## 1

---

### GIOCHI SENZA FRONTIERE.

“Trois, deux, un: Priiiiiit!”

L'idea l'avevano avuta insieme, Fabrizio Meoni e Fabio Fasola. Organizzare un Rally “umano” nel deserto in totale sicurezza ma col “mordente” della classifica.

Poi Fabrizio ci ha lasciati e Fabio ha proseguito.

Il progetto si chiama Desert Logic. Una gara “sui generis”, fatta di tappe di trasferimento, road book, controlli di passaggio, speciali cronometrate, fatica, sudore, classifica ufficiale, cappottoni nella sabbia, piste dure, punti GPS, vento, sabbia, moltissima sabbia, dune e la possibilità di vedere tutto quello che il deserto ti offre. Una gara più semplice dei Rally africani veri che ti costringono a tappe

forzate estenuanti e alla fine non si hanno ricordi lucidi su quello che si è visto. Il Desert Logic vorrebbe stare esattamente a metà tra un Rally classico e un viaggio a tappe.

Noi siamo stati all'edizione numero zero, in Tunisia.

Una sorta di prova generale.

Fabio Fasola l'abbiamo visto molte volte dare il via alle speciali armato di fischietto in bocca come i conduttori francesi dei famosi giochi. In cima a una duna, con la pelata che luccica al sole, spronava i piloti a dare il meglio.

In realtà la prima speciale del Desert Logic, la fai a casa, in solitaria, ancora prima di partire. Quando ti iscrivi, l'organizzazione ti fa avere una borsa per metterci dentro tutto il bagaglio. Corrisponderebbe alla mitica "cassa" della Dakar.

Sono tassativi: Non ti viene concesso altro spazio. E cominci la speciale: Stivali, corazza, casco, preservativi, maglie. Non ci stanno. Allora riprovi. Lasci fuori gli stivali, aggiungi le mutande e il sapone. Niente. La borsa è piccola, un rallista "Africano" non ha bisogno di tanti fronzoli, questo è il messaggio che arriva.

Allora il pilota riprova: Stivali, sapone, maglie, preservativi, il casco non ci entra. Vabbè, lo terrò in mano. Metà della roba è ancora fuori.

Alla diciottesima combinazione, sudato come un orso, riesco a chiudere la borsa con l'essenziale. Ho appeso fuori dalla borsa metà del bagaglio e i preservativi li ho indossati, tutti, anche alle dita dei piedi. Prima speciale conclusa. I Rally nel deserto sono roba tosta.

PRONTI, VIA!

Al porto di Genova, sotto la nave Carthage, pare di essere alla partenza di una piccolissima Dakar. C'è un enorme camion, fuoristrada spaziali, moto in abbondanza, un carrello gigantesco che fa da officina e da trasporto delle moto a noleggio.

Siamo molto impressionati.

Durante la traversata in nave c'è tempo per le presentazioni e per il primo briefing.

Fabio Fasola introduce le squadre. Sono dieci, composte da tre piloti ognuna.

Ci sono sette squadre italiane, una di francesi, una di svizzeri e una di tedeschi.

C'è anche un quaddista, rimasto solo, tutti gli altri suoi colleghi all'ultimo hanno rinunciato. Dopo pochi minuti ho la conferma che Lombroso proponeva delle teorie ancora oggi attuali. Il quaddista, originario della provincia di Milano, dichiara che non mangia nulla che non sia gastronomia meneghina. Allo scopo ha portato con se una sporta di barrette energetiche. Si alimenterà solo di quelle a tutti i pasti.

Durante la navigazione vengono caricati i punti sui GPS, viene descritto a grandi linee il road book e si parla della sicurezza nel deserto. Mentre curioso tra i piloti, mi imbatto in una squadra vestita tutta di nero. Tra di loro c'è un tale che ha l'aria del pilota ufficiale. Ha un fare molto professionale, vestito da ufficiale e ricoperto di patchs degli sponsor ufficiali. Da qui in avanti sarà l' "Ufficiale". Ascolto non visto una

discussione tra lui e i suoi compagni su come funziona il GPS. Tiene in mano il libro delle istruzioni e litiga con i suoi colleghi sulle nozioni di base dell'uso del diabolico strumento. Il livello era di questo tipo: “ Maaaa, si accende con ON o con ENTER? OFF vuol dire fuori? Oppure OFFinito?

QUIT è il verso che fa il mouse?” Tra due giorni questo pilota si troverà in the middle of the fucking nowhere! Molto inquietante. Mah!

All'arrivo a Tunisi, ci sorbiamo un trasferimento piuttosto lungo in asfalto fino a Gabes, la notte sarà breve, la partenza è domani molto presto.

Primo Giorno.

La partenza avviene dall'albergo, dopo il montaggio dei Road Book e gli ultimi controlli alle moto. Tutti sono molto eccitati.

Dopo trenta chilometri di asfalto il road book indica una deviazione secca a destra e inizia la prima pista. Per alcuni è la prima volta in Africa. Nel convoglio ci sono anche tre KTM LC8 da oltre duecento chili. Di serie. I piloti avranno il coraggio leonino di scaraventarle su e giù per le dune per cinque giorni. Equivale a presentarsi ai campionati di sollevamento pesi dopo una lunga dieta dimagrante. Un massacro.

Questi piloti sono dei valorosi.

Le squadre viaggiano in modo autonomo. La direzione è quella di Ksar Ghilane, 140 chilometri più a sud. La pista lascia gli ultimi villaggi ed entriamo nel deserto. Le andature

sono diverse. Per chi ci prova per la prima volta è una sensazione strana, all'inizio guida titubante.

Gli svezzati hanno un atteggiamento più professionale. Il fondo alterna pietre a sabbia a enormi pozze d'acqua piovana. La scorsa settimana ha piovuto come non si ricordava negli ultimi cinquant'anni. Poi attacca la Tôle Ondulée. Vibra tutto. Mi vibrano anche gli occhi al punto che devo scegliere se andare molto lento o molto veloce. Scelgo per la seconda e continuano a passarmi tutti, anche i principianti. Anche qui sono il più scarso di tutti. Alcuni porta road book vanno in pezzi per le troppe vibrazioni. Alla fine della pista, si allunga sulla sabbia la Palmerie di Ksar Ghilane. Il gruppo si ricompone e dopo una sosta c'è il trasferimento al Fortino abbandonato. Dall'oasi lo si vede, arrivarci a volte è una pena. Tra l'oasi e il Fortino in cima a una collinetta c'è un totale disordine di dune piccole rivolte in ogni verso possibile, anche capovolte.

Alla fine all'appello non manca nessuno. Per un paio d'ore ci sarà la scuola di guida su sabbia tenuta da Fabio Fasola. Tutti provano tutte le situazioni possibili. Insabbiamenti, partenze da fermo, sabbia in bocca, curve da capogiro, cappottamenti. Uno che mi pare strano è l' "Ufficiale". Parte e dopo un paio di metri è già messo per lungo su una duna.

La moto è sottosopra. Eppure sulla nave mi pareva un dakariano! Penso che voglia tenere tutti allegri con un po' di clownerie.

Fabio Fasola ha impartito a tutti abbondanti lezioni di guida. Tutti i piloti dopo un paio d'ore hanno una buona infarinatura( in tutti i sensi) su come si guida nel deserto.

Prima regola: non sentirsi dei pilotoni da podio. Farsi male nel deserto comporta maggiori complicazioni che a casa. Fasola lo ripeterà fino alla noia.

La prima speciale è un'enorme staffetta. I piloti di ogni squadra partono con un cartellino in tasca, si scaraventano giù dalla collina del fortino di corsa, salgono sulle moto e cercano di raggiungere un paio di "boe" che dal basso non si vedono. Noi dall'alto abbiamo una vista privilegiata. Nella foga un pilota sbaglia moto e prende quella di un altro.

Incredibile il fatto che il pilota scippato non sia saltato sulla moto rimasta. Lo scippatore, al traguardo ha fatto anche delle pesanti critiche sulla forcella della moto non sua. Incredibile due volte!

Alla fine i piloti sono provati ma contenti. Raccolgo le prime dichiarazioni a caldo e con i denti impastati di sabbia: "...voglio iscrivermi al Rally del Dubai!" Un altro pilota si informava sul costo dell'iscrizione alla Dakar! Molti piloti dopo questa speciale apparivano candidi.

L'Ufficiale boccheggiava peggio degli altri. Té alla menta per tutti e bagno nella pozza di acqua calda dell'Oasi. A cena avremo la Chorba, che sarebbe la minestra nazionale Tunisina, Cous-Cous di agnello con verdure, barrette energetiche alla carbonara per il quaddista...

Dopo cena, speciale "crono" notturna. Ogni squadra traina a piedi, su sabbia dura, una Land Rover bella carica su un percorsino ad anello. Prova valevole per la classifica generale. Fiatone per tutti, occhio venato e imprecazioni. Mortale.

Secondo giorno.

Forse abbiamo assistito a una prima mondiale, non siamo certi ma quasi.

Ieri abbiamo navigato con road book e tracce disegnate. Da oggi si viaggia solo con waypoints e GPS. La tappa di trasferimento ci porta alla speciale uno. Tenetevi forte: un fettucciato nel mezzo del deserto! Fa impressione vederlo. Fatto benissimo, montato di fresco alla mattina e dopo quattro ore non ne rimarrà traccia.

Ogni squadra deve percorrerlo due volte in un senso e due nel senso opposto, tutti insieme. Il tempo viene preso sull'ultimo pilota che taglia il traguardo. Piuttosto complicato. Fasola e i suoi ragazzi hanno posizionato delle curve in contropendenza che mettono in seria difficoltà i piloti. La sabbia, per volere delle potenze superiori, è piuttosto dura. Ha piovuto davvero molto nei giorni precedenti. Assistiamo a qualsiasi cosa si possa immaginare. L'ufficiale arranca mentre i suoi compagni vanno come dei treni. Alcuni piloti rimangono intrappolati dalla sabbia, occorre tirarli fuori a braccia, e qui servono braccia da fabbro ferraio.

Bellissima questa atmosfera, costringe a scrivere di pancia.

Sopra di noi il sole splende. In Italia adesso c'è la neve.

La seconda speciale prevede uno slalom tra i paletti. Gli stessi paletti che si usano sulla neve. Sorge un problema. Uno slalom sulla sabbia non si può fare come sugli sci. Occorre fare curve molto ampie e i paletti sono distanti circa un metro uno dall'altro. Faticosissimo. Vale per la classifica generale. Il pranzo lo facciamo attorno all'Unimog di "Latitudini" l'organizzazione che ha fornito il supporto logistico.



Il ritorno a Ksar Ghilane è rilassante. Il sole colora le nuvole di rosa e viola. Mi fermo e aspetto le squadre che viaggiano verso l'oasi. Li seguo per un po', li lascio e ne aspetto un'altra.

Piccoli trenini nel mezzo del nulla. Rendono un'immagine che abbiamo già visto in gare più blasonate. Questa gara è più piccola, di molto ma lo spirito che sta crescendo è quello giusto. All'oasi bagno nella pozza di acqua calda e tè per tutti.

A cena Chorba buonissima e Cous-Cous e barrette energetiche alla cacciatore...

Alla sera apre l'officina di Massimiliano che dà una ripassata a tutte le moto che ne hanno bisogno. Tutti i curiosi stanno infagottati dentro le loro giacche mentre lui saltella da una moto all'altra in bermuda. C'è un generatore che ronza e fa luce al meccanico. Pare di essere ai bivacchi delle gare importanti. C'è anche una LC8 mezza aperta: è piena zeppa di roba!

Di notte la temperatura scende molto vicino allo zero. Dormiamo nelle tendone militari del campeggio Le Paradise chiusi nei sacchi a pelo, col cappello in testa. Vita semplice.

Terzo Giorno.

Avanti signori, altro giro altra corsa!

La partenza viene data ogni minuto dall'interno dell'Oasi. Li vediamo uscire. Ogni squadra decide per un percorso. Il GPS punta verso dei cordoni di dune che in poco spazio si incasinano per bene. Alcune squadre tentano di aggirarle, altri ci si buttano dentro e passano. La squadra dei neri, guidata dall'Ufficiale, si ficca nel peggio del peggio. Da lontano

sentiamo motori che ruggiscono e maledizioni in dialetto bresciano.

Dopo una cinquantina di chilometri arriviamo alla speciale. Si tratta di un percorso a staffetta. Da una zona in piano si deve raggiungere la cima di un complesso di dune che formano una collina piuttosto alta. Si tratta di guidare in salita, sulla sabbia e col problema di entrare e uscire dai catini. Niente di facile. Giro di boa e ritorno per la via più breve, il cambio lo si dà al tocco. Ormai i piloti hanno preso confidenza con la sabbia e alcuni si muovono con gran classe. L'Ufficiale si pianta due volte. Normale.

Altra tappa di trasferimento attraversando zone meravigliose. L'appuntamento è di nuovo in cima alla collina del forte di Ksar Ghilane. Anche in questo trasferimento osserviamo le diverse tecniche di navigazione delle squadre. Arrivano tutti in orario.

La seconda speciale della giornata si svolge con forte vento che rende tutto più avventuroso e drammatico.

Il fettucciato questa volta è davvero bastardo come chi l'ha ideato. Si usa una sola moto per squadra. La partenza viene data con la moto ferma davanti alla salita di sabbia. Non c'è rincorsa in piano. Il sole crea dei forti controluce, il vento alza la sabbia.

Tutto il fettucciato è posto sulla rampa della collina. A guardarlo dal basso fa impressione.

un pilota guida e gli altri lo devono spingere. Ne ho visti che spingevano come forsennati e altri che salivano in scioltezza. Miglior tempo 36 secondi, il più lungo 4 minuti e 10. Il tempo massimo era di cinque minuti. Alla fine tutti

erano contenti e sorridenti. l'Ufficiale ansimava come se avesse portato tutte le moto sulla schiena. Tè caldo alla menta per tutti e inevitabile bagnetto nella pozza.

A cena Chorba con Harissa (una salsa piccantissima), Cous-Cous con agnello e barrette energetiche allo scoglio...

Quarto giorno.

Il Circo del Desert Logic lascia l'oasi e si dirige verso Matmata.

La speciale uno è una "linea" ma non è una linea classica.

La partenza è tipo Le Mans. Le squadre guadagnano punti solo se viaggiano e navigano insieme e il tempo viene preso sull'ultimo componente. Se la squadra si dovesse smembrare verrebbe squalificata. In questo modo si riduce al minimo il rischio di danni ai piloti e alle moto.

Il momento è drammatico. Il vento spinge forte e alza la sabbia dalle dune. Alla partenza le squadre partono a razzo e in meno di un minuto sono già sparite dentro le dune.

Io seguo i ragazzi delle LC8 di serie. Duecento chili a secco! Questi tre ragazzi sono degli eroi. Oggi la sabbia comincia a essere davvero molle. Il sole e il vento l'hanno asciugata e capita a tutti di essere di vedersi inghiottiti all'improvviso da un buco ripieno di sabbia molle. Al controllo timbro riceviamo acqua e informazioni dai ragazzi del supporto logistico.

La seconda speciale è un nuovo fettucciatto ancora più largo e complicato.

L'Ufficiale fa un volo dentro un muro di sabbia e annuncia la rottura della spalla.

Davanti agli obiettivi si comporta da vero dakariano che vuole continuare il viaggio con la spalla rotta. I suoi compagni lo avvisano che la moto è fuori uso. Lui guarda il vento che arriva dall'orizzonte e un po' guarda anche dentro la macchina da presa. Porta lo sguardo verso il domani e annuncia "Io continuo in moto..." tossisce leggermente.

I suoi compagni: "La moto è rotta, rot-ta, cassè, broken! Sali sul camion!" Lui: "No...io continuo in moto..." tira su col naso mentre guarda, crede lui, verso Dakar, in realtà guardava verso Casalpusterlengo... Alla fine lo mandano a quel paese e gli caricano la moto sul camion.

Il medico dell'organizzazione la spalla gliela immobilizza comunque e gli propina dell'antidolorifico.

In realtà la spalla non era rotta. Alla sera l'ho visto fare a braccio di ferro con un giornalista alto e pelato che seguiva la gara. Il giornalista ha perso!

A cena Chorba e Cous-Cous con agnello e barrette impanate alla milanese...

Verso casa.

Il Desert Logic torna verso casa. La tappa del quarto giorno finisce sull'asfalto di Matmata passando per la pista di Bir Soltane.

La pista attraversa luoghi stupendi. Mi arrampico sulla cima di una collina pietrosa. Guardo i piloti che passano sotto di me. Lontanissimi, piccolissimi. Ogni tanto tre piloti arrivano da lontano seguiti da una nuvola di polvere. Credo che siano contenti, è stata la loro piccolissima Dakar. Alla loro

destra le colline sono montate su enormi mammelloni di roccia marrone. Un paesaggio che pare Marte.

Improvvisamente finisco la benzina. Nessun problema. Quella vecchia volpe di Fasola aveva previsto anche questa evenienza. Davanti al manubrio ho una tanica da tre litri e in tasca un tubo per il travaso che mi era stato dato alla partenza. Tocca ciucciare dal tubo e la potenza che ci metto è tale che un golata me la bevo tutta. È amarissima. C'est l'Afrique! direbbero gli esperti.

Il Desert Logic finisce con le premiazioni e i sorrisi di tutti. Questa edizione l'hanno vinta i francesi. Tra loro avevano anche una KTM 125 che si è sparata tutto il deserto!!!! Autentici artisti!

È stata una bella cosa, questo Desert Logic. Nessuno si fatto male, le moto non si sono rotte in modo serio e tra noi c'è sempre stato un pensiero per Fabrizio.

Il cielo è sempre stato celeste. C'erano piccole nuvole bianche.

## BOX ORGANIZZAZIONE

Costi: 1600 euro tutto compreso, 2450 con una KTM 450 in noleggio.

L'organizzazione del Desert Logic è stata molto efficace.

La logistica era gestita da "Latitudini" che ha fornito un camino Unimog e sei auto preparate per il deserto, due

furgoni e un carrellone per il trasporto delle moto e che fungeva da officina mobile. Cinque moto di servizio.

Ogni pilota è stato assicurato con tre assicurazioni diverse, la Guardia Nazionale Tunisina

è stata allertata e sapeva ogni giorno dove esattamente si trovava tutto il gruppo.

Un elicottero è stato a disposizione durante la nostra permanenza per qualsiasi evenienza.

FUN OFF ROAD

Via Pietrasanta 12

20141 Milano

[fabio@fasola.com](mailto:fabio@fasola.com)

**IN COPERTINA**

opera di Lola Dupré  
<https://barbarapicci.com/2013/10/21/arte-e-curiosita-dal-mondo-il-collage-irriverente-di-lola-dupre/lola-dupre-17/>