



HARDALPITOUR 2014

di Mario Ciaccia

(moto-giornalista e profeta dell'avventuring)



***Non è un viaggio, non è una gara.
La Hardalpitour è un'avventura, una prova di resistenza
che viene vissuta in maniera molto personale.
Per questo ve la raccontiamo scritta da tre partecipanti***

HARDALPITOUR 2014

Non è un viaggio, non è una gara: la Hardalpitour è un'avventura, una prova di resistenza che viene vissuta in maniera molto personale. Per questo ve la raccontiamo scritta da tre partecipanti: Mario Ciaccia, che ne ha fatto sei e la conosce bene; Dario Fiumicello, arrivato apposta dalla Sicilia, senza conoscere la zona ma spinto da grande curiosità; ed il laziale Fabrizio Brizi, che era scettico... e che forse continua ad esserlo.

PRIMA PARTE: I PRELIMINARI

Mario Ciaccia: Una delle cose che eccita di più i motociclisti è la traversata fatta di gran fretta. Non è molto turistica e non ti fa assaporare i luoghi in maniera profonda (e questa è una colpa gravissima) ma tira fuori dentro di te qualcosa di ancestrale, che risale alla notte dei tempi. Forse ha a che fare con la lotta per la sopravvivenza dei nostri antenati: "Devi superare il Passo prima che la glaciazione lo ricopra di neve per sempre. Ti ci vorranno almeno quattro giorni. Vai, spicciati". Vengono in mente i cow-boy che devono cavalcare per tre giorni e tre notti attraverso deserti e montagne per portare un dispaccio urgentissimo; o l'origine della Iditarod, ovvero la più famosa gara di slitte trainate da cani. Era il 1925, a Nome (Alaska) i bambini morivano di difterite e non si poteva mandare il vaccino via nave perché il mare era gelato: l'unica soluzione si rivelarono le slitte trainate da cani. Bisognava portare il vaccino nel più breve tempo possibile e la distanza da coprire era di 1.078 km (in realtà venne effettuato, in parallelo, un tentativo con gli aerei, che però fallirono perché non erano in grado di volare a lungo immersi in quell'aria fredda).

Quell'impresa eccitò talmente gli animi che quasi 50 anni dopo, nel 1973, venne organizzata una gara per cani da slitta, sullo stesso percorso, da disputarsi ogni anno. Da questa gara ne sono derivate tante altre, che si corrono anche in Italia; e sullo stesso percorso ne sono state organizzate anche le versioni per sci, racchette da neve e biciclette, anche se su una distanza di circa 700 km (la versione per biciclette, Iditabike, è la responsabile dell'attuale moda delle cosiddette fatbike, ovvero mountain bike con copertoni da 4 o persino 5 pollici di sezione). E cosa dire della Race Across America, ovvero il coast to coast da 5.000 km che i ciclisti affrontano dormendo il minimo indispensabile?

Ovviamente anche in motocicletta ha sempre fatto presa il concetto di traversata senza soste, guidando di notte e di giorno, come se un demone stesse inseguendo i centauri. Pensate alla Milano-Taranto, lunga ben 1.300 km, che si disputò tra il 1937 e il 1956. O alla traversata nord-sud dell'intera penisola della Baja California, in Messico: 1.530 km di sterrati, da Ensenada a La Paz, attraverso un deserto di terra, sabbia, cactus e golfi bagnati dal mare blu. In diversi avevano percorso tutta quella distanza cercando di metterci poco tempo, in tre o quattro giorni. Ma la Honda, per lanciare la sua CL72 (una scrambler bicilindrica da 250cc che di fuoristrada aveva poco o nulla, per gli standard attuali), organizzò una traversata senza soste, con partenza alla mezzanotte, con l'intenzione di ottenere un record. I piloti che ci provarono furono Dave Ekins (fratello del Bud che aveva fatto la controfigura a Steve McQueen nel famoso salto della rete, con una Triumph, nel film "La Grande Fuga" del 1963) e Billy Robertson Junior e riuscirono a coprire tutta la distanza in 40 ore.

Gli effetti che questa impresa ebbe sul cervello dei fuoristradisti di tutto il mondo furono letali, perché queste traversate eccitavano gli animi soprattutto se fatte in fuoristrada, dove la guida era più epica e i paesaggi più spettacolari. I francesi si misero a organizzare gare di moto che prevedevano la traversata



di zone selvagge del Centro Africa: furono le origini della Abidjan-Nizza del 1976 e della Parigi-Dakar del 1979. Quest'ultima ha portato il concetto del "da A a B" alla massima esasperazione: oltre 10.000 km in venti giorni, tappe durissime, inconvenienti a gogò. Oggi tutti conoscono la Dakar e sanno che esistono due corse parallele: quella degli ufficiali che terminano le tappe in tempo per riposarsi con calma e quella dei privatoni che terminano sempre a notte fonda, dormendo pochissimo e combattendo contro i demoni del sonno, della stanchezza, della demotivazione, della paura del ritrovarsi da soli e di notte in mezzo al nulla. Questo aspetto romantico rappresenta il principale motivo per cui la Dakar è diventata un mito.

Tutta questa spattafiata per dire che, quando nel 2009 abbiamo saputo della Hardalpitour, ci abbiamo visto subito la versione italiana della Baja 1000 e della Dakar (soprattutto dal punto di vista delle sensazioni psicologiche, se la cosa viene vista dal punto di vista del viaggiare a oltranza anche di notte in posti selvaggi). La Hardalpitour, che tutti chiamano Hat per fare prima, attraversa le Alpi Occidentali da sud a nord, in tappa unica, per 530/550 km a seconda delle edizioni, superando una ventina di passi sterrati, alti tra i 1.300 e i 2.540 m. A seconda del manico, delle soste e delle sfighe ci vogliono tra le 19 e le 26 ore di guida consecutiva per arrivare al traguardo. Ne abbiamo parlato spessissimo, su tutti i nostri supporti: Motociclismo FUORISTRADA, Motociclismo, www.motociclismo.it, Facebook All Travellers...

Perché tanta attenzione? Perché ci entusiasma: la chiamiamo "Dakar dei poveri" ma non in senso dispregiativo; vi partecipiamo ogni anno e ogni anno è una storia diversa, succede sempre qualcosa di divertente, che rende l'esperienza succosa. Quest'anno, ad esempio, ha debuttato l'edizione Extreme, che a quei 530 km ne aggiunge altri 270, da farsi nella notte successiva all'arrivo, per un totale di circa 36 ore (per quelli veloci: io ce ne ho messe quasi 44) spezzate da un sonnellino pomeridiano.

Così, in questa occasione, voglio proporvi un racconto scritto da tre partecipanti. Io, cioè Mario Ciaccia, sono di Milano, ho fatto tutte e sei le edizioni, adoro questa manifestazione e la farò finché la troverò divertente, perché la sua ricetta contiene tutti gli ingredienti che mi fanno amare la moto: gli sterrati, i paesaggi mozzafiato (godibili anche di notte, checché ne dicano i detrattori), lo spirito di corpo, il trovare energie con la mente quando il corpo sembra non averne più.

Fabrizio Brizi è di Viterbo e rappresenta lo scettico: ha mostrato una grande apertura mentale nell'isciversi e nel partecipare, visto che apparteneva al partito dei "Che senso ha" (ma non credo che abbia cambiato idea).

Dario Fiumicello, invece, viene da Messina e s'è attraversato tutta l'Italia per arrivare alla partenza di Garessio.

Iniziamo con Fabrizio, lo Scettico.

.-.-.-.-.

Fabrizio. Tiepida serata di fine estate 2014. Sorseggio mestamente una rossa alla birreria dei ducati romani, a Porta Portese. Lo sguardo va invidioso a quel pezzo di carta in mano a Stew, che recita qualcosa come: "...per aver percorso integralmente la Hardalpitour 2014...". Se lo sono guadagnato in due, Stew e il novellino Giulio, della squadra di punta "Gli Sconosciuti #1". Il loro terzo, Mauro, ha ceduto all'alba al secondo ristoro. Che fossero la squadra di eccellenza lo si capiva da vari particolari: KTM 690 e Suzuki DR-Z 400 carrellate, Beta RR525 da enduro noleggiata dalle parti di Garessio, tutte con

tasselli nuovi di zecca. Della mia squadra, "Gli Sconosciuti #2", su moto improbabili, nessuno è arrivato in fondo: il più pirla sono stato io, presuntuoso tanto da partire da Monterosi con la Transalp vecchia di 15 anni, originale fin nell'olio della forcella e con le semitassellate a fine vita. Ritirato al primo ristoro, a un quarto del percorso. Una debacle. Eppure era iniziata meglio... Quando, alla Prima Tendata di All Travellers, in maggio, il buon Ciaccia mi ha mortificato, accusandomi di dare giudizi negativi sulla Hat senza conoscerla, non ho potuto che dargli ragione: Stew creava così una pagina su Facebook, segreta ché fa più fico, dal nome "I Carbonari della Hat", nella quale chiamava amici e nemici a formare squadre di tre per partecipare, appunto, alla Hat di settembre.



Fabrizio Brizi, lo Scettico, 54 anni, di Monterosi (VT), ha affrontato la Hat poco convinto, quasi per scommessa, con la sua Honda Transalp 600.

Mario. Se lo chiamo Scettico, è in seguito a quella discussione. Eravamo a tavola, il sabato a pranzo, quando qualcuno mi ha chiesto qualcosa sulla Hat. E Fabrizio è intervenuto, sostenendo che una manifestazione in cui è previsto di guidare di notte non aveva senso, perché non si vede nulla. Quando qualcuno mi dice così, me la prendo. Posso capire la frase "So che la Hat attraversa panorami meravigliosi e trovo un peccato passarci di notte perché non li vedo" ma non che, in senso assoluto, fare fuoristrada di notte sia una cosa stupida "perché non si vede nulla". Ma ho anche difficoltà a spiegare il fascino della cosa perché è come se acquisissi un sesto senso, per cui apprezzo cose che non vedo. Ne sono affascinato e sono felice di stare lì, ma non so perché. Di solito, chi denigra le notturne non le ha mai fatte (eppure scoprirò che Fabrizio le ha fatte!); ma basta avere un animo un minimo poetico per trovare un grande fascino nel percorrere una sterrata di notte. C'è chi dice che si mettano in moto gli stimoli del pericolo, ereditati dai nostri avi preistorici, che di notte rischiavano agguati da animali e persone; ma, essendo nella civiltà del ventunesimo secolo, quella sensazione di pericolo viene convertita in piacere, come quando fai bunjee jumping: godi perché la percezione di stare per sfracellarsi al suolo viene convertita in divertimento. Io di notte, a 2.500 m, mi sento felice, non sto percependo alcuna sensazione di pericolo. Semplicemente, provo piacere a stare di notte in posti fuori dal mondo e a seguire il cono di luce del mio faro, che ai lati mi fa immaginare chissà cosa. Certo, se poi a 2.500 m ci arrivi con la luna piena, come alle Hat 2011 e 2014, allora la frase "Ma tanto non vedi nulla" decade completamente. Quest'anno si vedevano i profili delle montagne in alto, le nuvole argentate che svolazzavano, la luna bella piena e le luci delle tre moto per squadra che bucalano il mare nero là sotto. Divino.

Fatto sta che Fabrizio, anziché mandarmi al diavolo dicendomi "Fatti gli affari tuoi, sarò libero di pensarla come mi pare o no?" ci ha pensato tre minuti e mi ha detto: "Va bene, ci provo, mi iscrivo alla Hat e così vedo se è come dici tu". In realtà gli sarebbe bastato farsi una notturna nel viterbese, per capire il fascino dei giri "on the dark side". Anche perché la Hat, tra iscrizione e viaggio per arrivarci, costa dei bei soldini. Ma non sapevo che lui le Alpi Occidentali le conosceva già e le apprezzava parecchio.

Fabrizio. Ho un vago ricordo delle mie prime Alpi Occidentali... Era il 1978, avevo 18 anni, la mia sorellina mi aveva regalato una mitica tenda Ferrino, una canadese a due posti. Seccare l'erba del giardino mi cominciava a stare stretto, così dissi a papà: "Ti dispiace se mi faccio un giretto qui intorno per provare meglio la tendina?". Ci misi tre giorni ad arrivare per statali al Col du Sommeiller da Fregene, il mare di Roma dove eravamo in villeggiatura quell'estate. Il Moto Morini 125 H, dalla proverbiale affidabilità superata solo dalla nitroglicerina, non mi tradì e mi cullò per i saliscendi liguri dell'Aurelia, i cui panorami sul mare, all'uscita di curve da urlo, ancora mi commuovono. Colpevole di tale "azzardo" fu Motociclismo, che raccontava di un epico raduno, la Stella Alpina.

Mario. Vengono fuori i trascorsi comuni. Io puntavo alla Morini Tre e Mezzo (negli anni 80 una 350 bastava e avanzava per una vita e per qualsiasi viaggio), ma avevo 16 anni e, quindi, come 125 sognavo la Morini H. Rossa. Ma non avevo i soldi, per cui ripiegai su una Gilera Arcore. Ma qua siamo già nel 1984. Prima, a fine Anni Settanta, mio padre dovette andare a un sanatorio di Cortina d'Ampezzo, ci andò in auto e mi chiese di accompagnarlo. Io andavo alle scuole medie, ma già avevo scoperto la droga di studiare percorsi di montagna sulla mappa del TCI al 200.000. Così gli chiesi se mi portava sul Passo Giau e fu una rivelazione vedere dal vivo ciò che mi ero immaginato studiando la mappa del Touring Club Italiano. Ma, studiando quelle mappe, avevo scoperto l'esistenza delle sterrate (segnate in bianco e giallo alternati) e delle sterrate "di difficile percorribilità", le migliori (segnate in bianco, un lato continuo, l'altro tratteggiato). Si vedeva bene che esisteva una rete di strade sterrate infinite tra Ventimiglia e la Valle di Susa e che raggiungevano quote pazzesche, come i 3.130 m del Monte Chaberton. E che successe? Che, nei primissimi anni 80, mi appassionai alle moto, comprai Motociclismo e lessi come un drogato servizi di gente chiamata Marco Valmori o Mario Artusio che andava sul Monte Chaberton (in assoluto la meta più affascinante), sull'Assietta, sulla Via del Sale del Colle di Tenda... Diventò un grande desiderio andarci anche per me, ma nel 1980 avevo solo 14 anni e un monomarcia Guzzi Trotter che grippava sempre...

Fabrizio. Per non dare nell'occhio in famiglia, quando decisi la fuga sul Sommeiller, non chiesi soldi, ma la scelta fu se nutrire la "bestia" o mangiare. Scelsi altruisticamente la benzina e, al terzo giorno di digiuno, svenni uscendo dalla cabina telefonica dalla quale avevo assicurato i miei, sprecando ulteriori risorse in gettoni telefonici... Fra i pochi flash di cui l'alzheimer mi ha graziato ricordo un tedesco su boxer BMW, infilato fino ai cilindri nel muro di neve ai margini di un tornante non riuscito e tanto teutonico da rifiutare il mio aiuto con un nein sprezzante. Piantai così la mia tendina insieme a tutti questi motociclisti navigati e riuscii a tornare a casa in un giorno in meno, con l'ebbrezza della guida notturna.

Mario. "L'ebbrezza della guida notturna?". Ma allora la conosci... Vabbe'. Anche io avevo la cattiva abitudine di dire ai miei che andavo a dormire da un amico a Milano... mentre poi andavo sul Gavia, o sul Bernina d'inverno, con la mia Gilerina 125. Dovetti però aspettare fino al 1987 per andare a scoprire quelle sterrate meravigliose che vedevo sulla TCI al 200.000. Mi ero comprato una Honda XL200R e mio

fratello una XL125SD. Anche noi, quindi, viaggiavamo solo per statali. In tre giorni facemmo il Colle del Nivolet, il Vallone di Piantonetto, il Colle del Collombardo, il Col du Sommeiller, il Monte Chaberton, tutta la strada dell'Assietta e il Monte Jafferou. Fu talmente bello che, per i successivi 27 anni, non ho fatto che ritornare sulle sterrate militari delle Alpi Occidentali... Inevitabile, quindi, desiderare di cucire insieme tutte queste strade, dal mare fino almeno alla Valle di Susa, in un viaggio unico, piantando la tenda in cima ai passi. Ma non l'ho mai fatto. Non tutta la traversata, intendo. Solo spizzichi e bocconi, una volta qua, una là.

E che ti succede, cinque anni fa? Che Corrado Capra di Over 2000 Riders, che organizza viaggi stupendi per bicilindrici, telefona alla redazione di Motociclismo FUORISTRADA e dice: "Ho ideato una cosa folle, tutte le Alpi Occidentali in botta unica, oltre 500 km senza fermarsi a dormire, in 24 ore. Squadre da tre. Tappe intermedie, con bivacchi dove mangiare e riposarsi al massimo per un'ora. Navigazione solo col Gps. Che ne dite?". Pensai subito alla Baja 1000. Alle tappe della Dakar con la gente che si trascina fino all'alba. Dissi: "Eccezionale, è un'idea geniale. Ma chi diavolo sarà in grado di fare una cosa simile? Io no di sicuro".

La redazione mandò me.



Un gruppo di fedelissimi seguaci di Corrado Capra dona a Mario Ciaccia una maglietta inneggiante a Corrado... e a un'altra cosa.

Fabrizio. Tanti, ma proprio tanti anni dopo quella Stella Alpina fatta di nascosto, mi innamorai del fuoristrada, complici FUORISTRADA (la costola di Motociclismo) e l'epopea della Dakar, che avevo subito inerte per carenze finanziarie. Nell'estate del 2012 decisi così di sfuggire alla canicola passando le ferie in quota, ovvero salendo da Roma verso nord sempre "in coppa" agli Appennini. Avevo una Yamaha TT600R ed ero in compagnia di Raffaella, la mia compagna di avventure con la sua Yamaha WR250R e, incidentalmente, mia moglie. L'idea era di trascinarla zitto zitto fino alle strade militari della Via del Sale, che la intimorivano un po', scegliendo direzioni fintamente casuali nella nostra scorribanda. Arrivammo così di pomeriggio a Triora, un paese delizioso tutto dedicato alle streghe in memoria di un processo che vi si è svolto secoli fa.

Mario. Sarebbe la "Salem italiana". Il processo iniziò nel 1587 e durò oltre due anni, coinvolgendo una trentina di donne accusate di avere provocato una carestia e di nutrirsi di bambini.

Fabrizio. Ci venne indicato Augusto, il proprietario di un succulento negozio di specialità alimentari locali e superappassionato della Via del Sale, che ci propose una sua interpretazione di questa, buttando giù una piantina a penna su un foglio A4. Con questo percorso ad anello di 155 km, che partiva da un bivio accanto al suo negozio, percorremmo circa 100 km di sterrato prima di ritrovare l'asfalto in Francia: passo Guardia, Tanarello, poi sempre sopra i 2.000 metri, panorami incredibili dalla cima del monte Saccarello, i boschi della riserva Navette. Spaghettono al rifugio Don Barbera e la Francia ormai era a un passo, benché la pista fosse ufficialmente chiusa: a fianco della sbarra si vedeva dove passavano le moto, scendendo e risalendo un fossatello. Lo spazio era poco ma il gestore del Don Barbera giurava di esserci passato con un Doblò. Misteri della fisica. Quindi di straforo percorremmo la parte diventata francese, arrivando alle bellissime fortificazioni, quindi verso Casterino optando inopinatamente per la vecchia via non asfaltata, ripida, a tornanti e pavimentata con ciottoli di fiume. Pavimentata in passato, cioè. Allora era distrutta. Questo mi costò caro: porta giù per un tratto la mia moto, torna su a piedi e porta giù quella di Raffaella che non ci pensava per niente e così via. Dalla Brigue risalimmo quindi alla Colla di Sanson, sulla stessa sterrata percorsa dalla Hat 2014, per poi chiudere l'anello a Triora. La ragnatela di strade militari ci era rimasta nel cuore, conquistando anche Raffaella: dovevamo tornarci con calma alla prima occasione per uno slow ride di qualche giorno. Poi ho pranzato con Ciaccia alla Tendata di Forca della Spina e gli eventi sono precipitati, passando da uno slow ride (cui ambivo) alla Hat (che detestavo).

Dario. Io sono un siciliano atipico. Mi brucio al sole, non mangio melanzane, adoro la neve e vorrei fare il Fintentreffen! Perché mai un uomo della terra dei fichi d'india, dall'indole pigra e dalla mole diversamente esile decide di rischiare l'osso del collo per partecipare ad una maratona estrema come la Hat, per giunta nella sua versione Extreme? Perché prendersi una settimana di ferie, noleggiare un furgone, spararsi 3.000 km di autostrada e 1.000 km di moto solo per scorrazzare lungo le strade militari delle Alpi Occidentali per 36 ore su 48? Io quelle strade, tra l'altro, non le conoscevo nemmeno, ne avevo sempre solo sentito parlare in centinaia di report e storielle di fuoristuristi e fuoristradisti vari che raccontavano l'emozione di arrivare in quota circondati da quei fantastici panettoni di roccia che sono le Alpi. Io però quei nomi, che in tanti evocavano passione e ammirazione (Jafferou, Assietta, Via del Sale...) non riuscivo neanche ad inquadrali geograficamente. Della Hat poi sapevo ancora meno; la sigla spuntava qua e là nei forum di enduro e mototurismo dove si parlava di sterrate d'alta quota ma quello che leggevo superficialmente, sebbene stuzzicasse la mia curiosità, veniva per forza di cose relegato in un cassetto chiuso a chiave con 3 mandate, di cui posso dirvi nome e cognome. La prima mandata si chiamava "Non potrei mai farcela", 550 km di guida principalmente notturna non fanno per me e per il mio fisico da ingegnere, scoppierei in lacrime sotto il peso del mio adipe dopo qualche ora di pietre e fango. La seconda si chiamava "Non troverò mai qualcuno con cui fare squadra" perché, dalle mie parti, gli amanti delle "maratone fuoristuristiche" sono pochi: trovi o enduristi tutti manetta e scarico aperto o stradisti tutti pieghe e slick. La terza si chiamava "Non troverò mai il tempo": le Alpi, viste dal Nord-Nord-Africa, sono meno di un puntino all'orizzonte e arrivarci richiede ore e ore di navigazione o di sardostrada. Figurarsi poi spararsi tutta quella strada in notturna, senza vedere nulla e ritornare indietro sino alla terra dei Borbone. A che pro? Che mi sarebbe rimasto? Insomma, restò tutto confinato in uno dei tanti cassette di un'enorme cassetiera che spero col tempo di svuotare sino a quando Marco, pilota di aerei ed accanito motociclista conosciuto durante un bagnatissimo giro settembrino sui Nebrodi, non se n'è venuto fuori con questa idea della Hat, coinvolgendo anche Emiliano, colui a cui devo l'acquisto della mia moto nonché tante altre cose e Arturo, l'uomo dalla doppia anima asfalto-sterrato. Se ne parla sempre di più e le varie ipotesi di viaggio che mano a mano vengono a galla iniziano a girare la chiave di

quel cassetto, togliendo le mandate una dopo l'altra, sino ad liberarlo e a consentirmi di aprirlo. E alla fine, nonostante l'abbuffata di strada, polvere, sonno e fatica, qualcosa di unico è rimasto, alla faccia dei detrattori, della sfiga e della panza!



*Dario Fiumicello, 32 anni di Pace del Mela (ME). Mai stato nelle Alpi Occidentali, ma convintissimo.
Ha la stessa moto di Fabrizio.*

Fabrizio. Dopo vari rimaneggiamenti si partorivano due gruppi, uno su monocilindriche cazzute, l'altro su meste vaccone e, poiché non ci conoscevamo tutti, i gruppi sarebbero stati: "Gli Sconosciuti #1" (Stew, Giulio e Mauro) sulle mono già menzionate, ovvero una squadra in grado di tenere alta la bandiera" e "Gli Sconosciuti #2", ovvero Titto (io) sulla vecchia Transalp; Francesco Martini "TTR" su una Transalp 700, con ruota anteriore da 19" ma con paracoppa, dei buoni tasselli e le sospensioni "truccate"; e infine Luca L-engine, pischello universitario su Cagiva Gran Canyon 900 con gomma anteriore a 0,75 e posteriore a 2,6 perché "così la sento meglio". Per avere una blanda idea di cosa ci attendesse, decisi a fine primavera di proporre una Mini HardAppenninTour, ai primi di giugno 2014, con il Gran Sasso come meta. La prima delle mille cadute di Luca si verificava in cima a un orrido discesone pietroso all'incrocio del percorso con la Salaria. Noi eravamo già in fondo e siamo risaliti a piedi per aiutarlo, con quaranta gradi o giù di lì. Stefano, quarantenne, ansimava come un mantice, ma io e Mauro, over 50, siamo andati vicini al colpo di calore, mentre Luca iniziava un calvario di crampi alle gambe per disidratazione. Mauro perdeva invece i bagagli, per ribellione di una borsa che non ne poteva più di portare a sobbalzi tutte quelle stronzate. La media era determinata dalle bicilindriche, quindi bassina, così arrivava la notte. Tutta la montagna ce la facevamo in notturna, una vera meraviglia: abbiamo incontrato due lepri e un cinghiale, ci hanno inseguito i pastori abruzzesi (quelli che mordono, non i proprietari), dovevamo evitare le ranocchie che a centinaia affollavano le pozze delle strade. Almeno io che le vedevo, cioè, perché per esempio il Capo aveva montato una lampadina a led che sparava la luce solo dove non serviva. Approfitando di una pausa del Capo (il Capo non cade, si siede a riposare sull'erba umida con solchi profondi), abbiamo goduto di una stellata con stelle cadenti e via lattea in un silenzio surreale. Almeno fino a che Luca non ha deciso di far luce, accendendo il suo caterpillar, per riparare più facilmente la leva del freno posteriore del Capo, diventata piuttosto rococò. Insomma, a forza di cadute, di spinte in mulattiera, di caracche al sottocoppa della Transalp, alle tre di notte piantavamo le nostre tendine nel buio totale del prato antistante il rifugio, col generatore spento. Il contachilometri segnava 306 (mila bestemmie tirate), eravamo decotti ma soddisfatti. "Anche noi abbiamo le palle", ci siamo detti. E invece...

Mario. Io quest'anno ero alla sesta Hat. Al momento sono l'unico ad averle fatte tutte e sei e questa cosa mi fa sentire particolarmente pirla. Ogni anno faccio fatica sia a trovare i compagni adatti, sia a trovare le motivazioni per rifare una fatica simile sempre sullo stesso percorso. Lo so a memoria, so dove mi diverte e dove mi annoia. Il mio sogno è che questa cosa ogni anno cambi tracciato, come la Dakar. Mi sono pure messo a tracciare, incrociando tra loro Google Earth, Garmin Map Source e Open Mtb Map, delle ipotetiche Hat, ovvero delle traversate che uniscano svariati passi sterrati, su distanze di almeno 500 km. Ne ho tracciate almeno tre: una tra Lombardia e Trentino, una in Carnia e una tra Emilia e Toscana. Ma so benissimo che chiedere i permessi per organizzare delle maratone notturne su tali passi sarebbe un delirio ed è per questo che Corrado Capra, l'organizzatore della Hat, non si azzarda a cambiare zona.

Invece trovare i compagni è difficile perché non solo ci si trova a condividere momenti di stress enorme, ma la fatica aumenta se ci si deve adattare a passi diversi. Se un gruppo non è omogeneo, i veloci si annoiano e sollecitano i lenti, che si irritano. In sei Hat, io ho "corso" con otto compagni diversi e mi sono trovato in sintonia totale solo con tre di loro. Con i due della prima edizione finì che ci mandammo al diavolo già a metà Hat!

Quest'anno avevo la squadra ideale: con me c'erano Luca Nagini (Honda Africa Twin 750 RD07A) e Danilka Livieri (Yamaha XT600Z Ténéré prima serie). Siamo in sintonia totale, amiamo soffrire allo stesso modo, siamo sereni anche quando il destino s'accanisce. Infatti, in quanto compagni ideali di gita, compaiono fino alla nausea nei miei articoli di turismo su FUORI, insieme al terzo Uomo Ideale, Carlo Acquistapace (col quale ho fatto due Hat senza alcun problema). In realtà, però, come squadra siamo un disastro totale, se ci si analizza dal punto di vista della velocità. Io non sono un fulmine, ma riuscirei a mantenere un passo costante dall'inizio alla fine, facendo poche soste... se girassi da solo. Gli altri due sono più veloci di me ed altrettanto costanti nella capacità di mantenere lo stesso ritmo per ore. Ma siamo un disastro totale, perché ci manca il senso del tempo e non solo perché siamo sempre fermi a scattare fotografie. Basta che uno si fermi per fare pipì che gli altri due si levano i caschi e si mettono a parlare di qualsiasi argomento. Il terzo, finito di fare pipì, si aggiunge alla conversazione. La traccia Gps delle mie Hat è costellata di soste di 20-30 minuti causate da chiacchiere, ovunque capiti. Nagini spiega bene questa cosa: "Non ci vediamo mai e, quando ci vediamo, guidiamo le moto come degli imbecilli, isolati dentro i caschi. E allora io, nelle soste, chiacchiero".



Luca Nagini, 27 anni, di Domodossola, compagno di squadra di Mario Ciaccia, con la Honda Africa Twin 750 RD07A acquistata la stessa settimana della Hat e inaugurata durante la medesima.



Danilka Livieri, 40 anni, di San Giorgio di Pesaro, terzo compagno della squadra di Ciaccia, su Yamaha XT600Z Ténéré di trenta anni fa. Ma perché un piumino verde in moto ?!

Il problema della Hat 2014, però, era che arrivati in fondo ai 530 km non avremmo trovato un cartello con la parola FINE: c'era la Extreme che ci aspettava. Dopo che uno aveva guidato per 24 ore di fila avrebbe fatto bene a dormire un po', prima di ripartire per altre 12 ore. La formula Extreme prevedeva una cena alle 19. Di solito noi arriviamo intorno alle 14, quindi questa volta sarebbe stato bene arrivare alle 11 e dormire dalle 12 alle 19. 7 ore ci avrebbero aiutato a riprendere le energie spese in una 24 ore? Forse sì, forse no. Era basilare non avere sfighe e fare soste brevi. Ma le sfighe, alla Hat, sono all'ordine del giorno, anzi, dell'ora. Non puoi pensare di fare 800 km di sterrati scassati senza forare, senza rompere il motore, senza sfondare un carter. O senza cadere. Ogni anno però io non spacco, non cado, non buco. Ma non potrà finire sempre bene, no? Così sono partito rassegnato ad avere della grossa sfiga, che compensasse la fortuna delle cinque edizioni precedenti.

Poi c'è la questione logistica del come arrivare alla Hat e del come andarsene. Il via è a Garessio (CN), a ridosso del crinale montano che separa il Piemonte dalla Liguria e l'arrivo è in Val di Susa, 200 km più a nord (in linea d'aria, ovviamente). Io adotto una soluzione estrema: parto da Milano in moto, mi faccio in sella i 200 km di trasferimento, dormo in tenda in un passo sopra Garessio, il San Bernardo, quindi carico tenda e sacco a pelo sulla moto e mi faccio tutta la Hat con la moto bagagliata. C'è un servizio a pagamento che ti porta i bagagli a Cesana, ma in caso di ritiro sarebbe una fregatura bestiale, avresti le tue cose da recuperare a Cesana, per cui non rischio e mi tengo le borse sulla moto. Fabrizio ha deciso di farsela tutta in sella fin da Viterbo. Ma una buona parte arriva a Garessio con la moto carrellata o furgonata e, quindi, una volta arrivata alla fine deve poi tornare a Garessio. Oppure posteggia il furgone a Cesana e i 200 km di trasferimento-purga se li fa il venerdì sera, o il sabato all'alba. Altra soluzione: trovi uno schiavo che ti porti il furgone seguendoti tappa per tappa. Dario, dovendo farsela da Messina, s'è spaccato la testa su quale potesse essere la soluzione migliore, escludendo la soluzione più comoda ma costosa, cioè la nave da Palermo a Genova, per varie questioni (orari difficili da rispettare, specie in caso di guasti delle moto). Con i suoi amici si bombardavano di sms al riguardo...

Dario. "... oppure prendiamo due pickup e carichiamo le moto lassù, o sennò uno in nave sino a Genova e gli altri in nave sino a Napoli e poi furgone a tre posti sino a Garessio, o anche uno in motoslitte, uno a nuoto e due in deltaplano..." e mentre leggevo tutto ciò sul telefonino, a tre giorni dalla partenza, mi venivano in mente solo epiteti poco lusinghieri verso le alte sfere celesti. Perché portare quattro moto tassellate dalla Sicilia a Cuneo, far fare loro 800 km e riportarle giù in tempi compatibili con le ferie di

tutti non è cosa da poco; se poi, a tre giorni dal via, ti dicono che il furgone a quattro posti non è più disponibile e non riesci a trovarne in tutto il Sud Italia allora capisci che il Fato ti sta lanciando un segnale chiaro: "V'at'a stari a casa"!

Ma noi abbiamo la testa più dura della base delle corna e, pur di non gettare la spugna, siamo decisi anche a farci tutto il viaggio "by riding", a costo di arrivare a Garessio senza tasselli e con le chiappe fuse insieme da 1.500 km di autostrada. Al ritorno, se ci sarà, penseremo dopo.

Sarà stato in questo impeto di determinazione che il Destino ha deciso di premiarci ricordandoci che un autonoleggio poco conosciuto ci aveva dato in passato la disponibilità di un furgone cassonato a 7 posti. Bingo, per 700 euro sarebbe stato tutto nostro per una settimana!

Mario. Adesso passiamo al tempo presente, la Hat è cominciata!

Il venerdì sera, sotto una pioggerella fine fine, punto ad arrivare alla Colla San Bernardo, il passo che conduce da Albenga a Garessio. Ho trovato una conca nascosta nel bosco, ai piedi di una pala eolica, ideale per montare le tende. Usiamo questa radura fin dalla Hat del 2011. Diversi amici che partecipano vogliono piantare la tenda lì e si fanno dare le coordinate Gps, ma qualcosa va storto. Io e Danilka arriviamo al passo facendo una notturnina in fuoristrada da Bardinetto e, quando arriviamo in loco, scopriamo che le tende sono state montate ovunque, tranne che nella conca da me indicata; peggio, qualcuno in detta conca ci ha pure fatto la cacca!

Dario. Diversi gradi di latitudine più su di Messina arriviamo in quel di Garessio (CN), il pomeriggio della vigilia. Inizia ad esserci un po' di movimento ma il bello arriverà solo il giorno dopo, come vedremo da una rapida passeggiata nel parco chiuso: bellissime special da rally su base delle più blasonate endurone anni 90, vaccone bavaresi dotate di qualsiasi accessorio concepibile dall'umana mente, gazzelle arancioni che impennano anche in folle... e in fondo a questa orgia di metallo nobile, quasi nascoste da cotanta trabondanza di testosterone, quattro anziani ferracci: una goffa Transalp nel fiore dell'adolescenza, un'Africa Twin in piena crisi d'identità che ha superato i 100mila da tempi immemori, una vecchia KTM specialistica ormai alla soglia della pubertà e un'altra Transalp già maggiorenne, alleggerita dal sadico proprietario a colpi di machete. E i piloti? Vogliamo parlare dei piloti? Dakariani di vecchia data, specialisti dei motorally, giornalisti di importanti testate straniere... e poi noi, quattro mosche in un alveare. L'espressione dei nostri volti persi ad osservare tanta meraviglia è unica ed unanime: "Unn'am'a gghiri iennu???" (Letteralmente: "Dove dobbiamo andare andando?").



Garessio, il parco chiuso dei partecipanti alla Hat "semplice", quella da 530 km.

Ma ormai siamo qua, l'iscrizione l'abbiamo pagata e dobbiamo "consumarla" a tutti i costi. Siamo partiti senza aver mai fatto un allenamento serio (esclusi un centinaio di km tra Peloritani e Nebrodi), senza aver dato una vera controllata alle moto e senza avere la minima idea di quello che ci aspetterà e, nonostante ciò, siamo tutti e quattro più o meno convinti di riuscire a farla tutta, senza tagli e nei tempi previsti dall'organizzazione. Ma tutto questo non ci basta: "Visto che dovremmo Hat-traversare tutta l'Italia per partecipare perché limitarci solo al percorso normale? Perché non fare anche la Extreme? In fondo, fatto 500, facciamo anche 800! Ma sì dai, che Extreme sia!". Chissà perché, però, tutta questa baldanza ha iniziato a scricchiolare dalle fondamenta dopo aver visto il parco chiuso, dopo avere capito chi sono i personaggi che partecipano e dopo avere ascoltato qualche aneddoto dai "veterani" della Hat. Una goccia di sudore freddo inizia a scendermi giù dalla fronte, subito asciugata dal casco, come in un goffo tentativo di scacciare l'angoscia; dal parco chiuso ci chiamano, è ora di andare in pedana per la partenza. Come disse Cesare dopo un guado di successo: "Alea iacta est"!

Fabrizio. Sei settembre, mattina. Il primo segnale di cattivi auspici è il rumore di lamiere offese che sento dal benzinaio di Garessio: ah, no, è solo Luca che inizia a sdraiare il Cagivone anzitempo, ha energie da vendere il ragazzo. Siamo arrivati in moto il giorno prima e solo ora cominciamo a capire in che guaio ci siamo ficcati. Pensavo di trovare dei grulli come me, gentlemen pronti a una passeggiata di 24 ore, invece incontro solo dakariani su special arrabbiatissime, con tanti fanali da sciogliere un alternatore, tassellature da Erzberg, cataloghi interi della Touratech su due ruote solamente. I fuori di ciocca di tutta Europa sono confluiti in questo posto. Il paddock comprende anche pezzi di assoluto pregio, per esempio una Transalp rivestita di moquette nera come il bagagliaio del mio Doblò.



Questo è un genio. Una Honda Transalp interamente rivestita di moquette!

Mario. Sì, quella Transalp è pazzesca, viene voglia di accarezzarla per otto ore di fila. In effetti la partenza è il solito delirio e a me esalta perché sembra la Dakar (non ci sono mai stato, ma ho assistito alla partenza in Place de la Concorde nel 1984 e ancora me la ricordo). Ovunque vedo moto che mi piacciono, da viaggio. Targhe straniere ovunque: gli italiani sono oltre 150, ma ci sono anche una settantina di tedeschi, una quarantina di francesi e britannici e poi piloti di altre 15 nazioni, compresi gli USA, per un totale di poco inferiore ai 400 partenti, dei quali solo 70 intenzionati (per ora) a infliggersi anche la purga della ulteriore, seconda notte.

Tra i partenti c'è la squadra CCM e io soffro, perché avevo chiesto loro se potevano darmi una quarta moto per provarla in condizioni così estreme. Hanno detto che non era prevista una quarta moto, invece vedo che c'era, ma la hanno data ai giornalisti inglesi di MCN. Rosico.

CCM è una Casa artigianale inglese che realizza dual sport utilizzando motori già esistenti. La mia preferita è la Dual Sport 644, su base Suzuki DR650SE: motore resistente su ciclistica da fuoristrada spinto, con sospensioni WP e serbatoio da 14 litri. Ci hanno corso pure alcune Dakar, con questa 644. Hanno fatto pure una dual sport col motore della mia Suzuki DR-Z400. Ma quella con cui partecipano alla Hat ha il motore della BMW G 450 X: si chiama GP450 e mi fa sbavare, perché il mio sogno è una Adventure su base monocilindrica di media cilindrata. Che poi sarebbe il mio DR-Z paro paro, per come l'ho equipaggiato. A quel motore hanno tolto 10 CV per renderlo più affidabile (ma, purtroppo, non hanno aumentato la quantità d'olio), gli hanno creato un telaio apposta, ha un serbatoio da 20 litri, un cupolino, può montare il navigatore, può avere le manopole riscaldate e l'alternatore potenziato per montare accessori elettrici tipo l'abbigliamento riscaldato o fari potentissimi. Ha la sella lunga e larga, sospensioni a lunga escursione, un bel portapacchi con la possibilità di montare i telaietti per borse laterali dedicate, morbide o rigide in alluminio. Mi piace di estetica, di colore e di concetto, ma non capisco perché montare un motore che non solo è un racing esasperato, ma ha anche soluzioni tecniche bizzarre. In CCM dicono che invece quel motore, se addolcito, ha un pregio dopo l'altro. Boh! Vediamo se questi 800 km riusciranno a farli...



*Le tre CCM GP450 schierate a Garessio.
Si tratta di un coraggioso tentativo di realizzare la "moto totale".*

Per quanto riguarda MCN, si tratta di un'importantissima testata britannica e un anno fa fece scalpore perché tra i tre tester che provavano altrettante moto, qui alla Hat, c'era anche Mark Richardson, il batterista degli Skunk Anansie. I tre inglesi erano qui per provare le moto, non erano motivati, non avevano la "carogna" che ci vuole per guidare 24 ore di fila sulle pietre smosse. Così a metà Hat entrarono in crisi, soprattutto Mark, che non sapeva navigare bene e iniziò a prendere qualunque direzione fuorché quella giusta, innervosendosi e litigando con gli altri. Il gruppetto decise di finirla lì e di andarsene. Non pensavo di rivederli anche quest'anno. Lì per lì si erano ritirati senza alcun rimorso, perché il loro scopo era provare le moto. Ma poi, durante l'anno, devono averci pensato su. Devono avere iniziato ad avere il "mal di Hat" e hanno deciso di fare un'altra comparativa, che comprende anche la CCM e di iscriversi alla Extreme. Quindi, Extreme compresa, se facessero tutto sarebbe una fatica



quasi tre volte superiore a quella che hanno fatto nel 2013, visto che si sono ritirati intorno al trecentesimo km.

A parte me, che ho fatto sei Hat, ci sono Danilka Livieri (mio compagno) e Vlasta Gregis che ne hanno fatte cinque. Mi verrebbe da dire, però, che la gente veramente appassionata a questa galoppata, ma normale e non demente, riesca a farne tre, prima di rompersi le palle. Però stanno arrivando anche i Dakariani, quelli veri. Su tutti spicca Bruno Birbes, reduce degli anni 80, qui per la terza volta, con una impressionante Moto Guzzi Stelvio preparata per l'occasione. Ne ha preparate due: una per sé e una per Christian Bettini, che in passato ha tentato di arrivare a Capo Nord in pieno inverno. Bruno non è nuovo a lavori simili: nel 1986, insieme al suocero Fatichi, aveva realizzato una BMW R 100 GS ispirata a quelle ufficiali di Auriol e Rahier, ma migliorata in alcuni particolari. Lui era uno dei migliori privati che correva alla Dakar in quel periodo e ama la Hardalpitour, perché in piccolo gli ricorda qualcosa di quella maratona. Tra l'altro lui, dakariano puro, ha sempre corso col road book e rifiuta il Gps, così non lo usa e si fa guidare da Marco Varini, un esperto viaggiatore africano. Abbiamo fatto una gaffe, con Birbes: quando Danilka gli ha detto "Lei ha un suocero molto in gamba", lui si è commosso ed è scoppiato a piangere, perché Fatichi è scomparso pochi mesi fa e noi non lo sapevamo.

Fabrizio. Qualcuno bara, schierandosi alla partenza con KTM Freeride e Scorpa T-Ride, difficilmente sopra i 150 kg regolamentari. Moto da enduro racing, Aprilia bicilindriche da rally, vaccone anabolizzatissime... Quasi quasi me ne vado...

Mario. È vero, fin dalla prima edizione Corrado Capra ha sempre detto che erano ammesse solo moto pesanti oltre i 150 kg. Alla prima edizione c'erano appena quattro squadre, quindi dodici moto: erano tutte bicilindriche comprese tra gli 800 e i 1.200 cc. Ma, mentre percorrevamo la strada dei Cannoni, io andai in crisi e i miei due compagni, stufo di aspettarmi, mi lasciarono solo come un deficiente. Io ero bollito: erano le tre di notte, ero tutto solo a 2.300 m di quota, stavo facendo fuoristrada da 300 km di fila con una moto da oltre 200 kg, mi girava la testa, non riuscivo a stare bene in equilibrio, sentivo dolori ovunque. Il fondo "stradale" era sassosissimo e sentivo che sarei caduto. Ed ero seriamente convinto che non sarei riuscito a rialzare una moto così grossa, se mi fossi trovato col manubrio a valle, da solo e senza forze com'ero in quel momento. Lassù non c'era campo per telefonare. Nessuno mi avrebbe aiutato. Ma riuscii a restare in piedi, arrivai al punto di ristoro di Melle, fanculizzai i miei compagni, riposai mezz'ora, mi ripresi magicamente e ripartii con altri due, che però persi sull'Infernotto e così i restanti 200 km me li feci tutto solo, col timore costante di non riuscire a rialzare la moto in caso di caduta. Così, all'arrivo, a Capra lo dissi: "Non pensavo di riuscire a finire. Adesso so che è possibile, ma so anche che ho la spinta ad andare avanti pure quando resto da solo, per cui ti avviso: nel 2010 la rifarò, ma con una moto leggera. Si rischia davvero di ritrovarsi da soli a rialzare una moto troppo grossa, in posti pericolosi". Capra mi spiegò che il limite dei 150 kg era per tenere lontani gli smanettoni con le enduro racing, che non avrebbero capito lo spirito della Hat. Per cui, che venissi pure con la mia Suzuki DR-Z400. Questo io feci, ma diverse persone mi criticarono, dicendo che baravo. Me lo dissero anche quelli che arrivavano ad Ormea (sede della partenza, nel 2010) con le bicilindriche sul carrello. Dal mio punto di vista, non mi sembrava di farmi chissà che sconto a fare sia la Hat sia l'autostrada con una monocilindrica da 400 cc e con la sella scomoda, per un totale di 1.000 km di fila. Perché avrebbe dovuto avere lo spirito giusto uno che carrellava una bicilindrica anche per fare 200 km e io invece no?

Nel 2011, però, in vista della terza Hat, per trovare stimoli nuovi decisi di iscrivermi con la mia Honda Africa Twin. E scoprii che sui percorsi globalmente scorrevoli della Hat l'Africono era meglio della DR-Z,

perché più comoda (io guido sempre seduto) e più stabile sulle pietraie. Così decisi di usare l'Africona anche per la mia quarta Hat, ovvero quella del 2012. Ma poi ho cambiato idea e nel 2013 e 2014 ho usato la Suzuki 400, per pure questioni affettive. La considero una vera moto totale, con la quale condividere le esperienze più belle, mentre nell'Africona vedo una moto molto comoda da percorsi scorrevoli, ma non riesco a volerle bene quanto a quell'altra. Per me, le mono NON RACING di media cilindrata sono i veri cavalli dei cow boy, mentre le maxi enduro sono le diligenze. E chi è più avventuroso, il cavallo o la diligenza? Però capisco il disappunto di Fabrizio, che si trova con una diligenza in mezzo a tanti cavalli.

Fabrizio. Per di più partiamo fra i primi, subito dopo i matti della Extreme, da un palco con quattro signorine con ombrellino e minigonna. Il povero Capra, l'organizzatore, si sforza di dire al microfono qualcosa di simpatico sui cessi che cavalchiamo, ma fa fatica persino a riconoscere l'ammasso di nastro americano sul quale è seduto Luca, così ci liquida augurandoci buon viaggio.

Mario. Del resto è difficile volere bene alla Cagiva Gran Canyon, rea di avere preso il posto della mitica Cagiva Elephant. Invece le ombrelline si fanno volere molto bene, per lo meno dagli amanti del genere anoressica. Cerco di non guardarle: devo fare la Hat, lo.

Dario. Siamo in fila per salire sulla pedana della partenza, l'adrenalina inizia a ribollire e il cuore a prendere giri, ma non so perché in quel momento la mia unica preoccupazione è evitare di cadere da fermo da quelle quattro assi di legno! Quattro moto ci entrano a stento e io sono quello più a destra; basta un niente a mettere il piede in fallo e rovinare clamorosamente a terra! Data la tensione del momento le probabilità di produrre tale colossale figura di cacca si avvicinano pericolosamente ad 1 su 1 e io voglio evitare a tutti i costi di battere il record della minore distanza dalla prima caduta.

Fortunatamente non accadde nulla di tutto ciò anzi, una volta arrivato sulla pedana mi sento improvvisamente "ganzo"! Ombrelline a destra e sinistra, Corrado che ci introduce al pubblico, tutta l'attenzione per noi, cibo per l'immaginazione! Mi sento come se fossi un vero pilota di rally, uno di quelli che in TV si vedono salire sulle pedane all'inizio delle varie Dakar. Atletico, muscoloso, capelli lunghi e biondi, occhi azzurri penetranti, su quella pedana sembriamo quattro assi del rally pronti a dare spettacolo in sella alle loro belve iperspecialistiche da 200 e più cavalli assetate di polvere e ghiaia!



E vai! Anzi, e via! Si parte dalla pedana di legno di Garessio (CN), come se fosse un rally

HARDALPITOUR 2014

SECONDA PARTE: LA VIA DEL SALE

In questa seconda parte parliamo della prima frazione della prima tappa della Hat: tutto chiaro, no? Perché il racconto è a puntate, la Hat è a tappe (due) ed è divisa in frazioni (sei, lunghe mediamente 150 km ciascuna). La prima dovrebbe scorrere liscia come l'olio, visto che si è tutti freschi, invece succede già di tutto: compagni non previsti che rischiano l'infarto, moto che volano dai burroni, motivazioni che crollano...

Mario. Siamo a Garessio, sulla pedana di legno della partenza, con Corrado Capra che ci fa da speaker e le fanciulle taglia 40 che ci fanno da ombrelline. Ogni volta io penso che siamo all'inizio di una storia infinita, 24 ore che sembrano 400, che potrebbe succederci di tutto, che questa volta a quelle 24 ore ne vanno aggiunte altre 12... Ma sono contento, non è come quando in bicicletta inizio a scalare qualche passo alpino e mi sento schiacciato da tutta la fatica che devo affrontare. Qua sono contento, come se la Hat fosse una cosa divertente, ahahahahah.

Fabrizio. Finalmente si parte. Imbocco il primo sterrato e subito si palesa il lento ma inesorabile sviluppo della tecnica. Le tanto canzonate GS 1200 hanno un passo ben più sicuro e mi superano, per poi fermarsi e ripetere continuamente la manovra. In pratica vedo solo la loro polvere e non ho idea di dove stia poggiando le mie ruote. Però lo sento perché, a ogni scolo dell'acqua in cui precipito, la Transalp si lamenta come un vecchio veliero in legno.

Mario. Questa cosa degli scoli dell'acqua è l'incubo della Hat. Finché sei fresco è divertente farci i salti come se fossero trampolini, ma questa attività è faticosa e, dopo un po', cosce e ginocchia chiedono pietà. E le canalette ci saranno fino alla fine...

Fabrizio. Poco male, non è il momento per fare l'appello dei pezzi di carena. Il vero problema è che ho proprio preso sotto gamba 'sta cosa. La vaccona non mi permette di stare in piedi e le gonadi contro il serbatoio sento che cederanno prima della schiena. La forcella troppo in piedi e cedevole non mi permette di andare più velocemente: cerco di convincermi di questo per non ammettere di essere un paracarro. Già a queste andature non posso godermi il panorama, e sì che meriterebbe.

Mario. Stiamo salendo sul Colle San Bartolomeo, un 1.400 m sterrato che si raggiunge da Ormea e dal quale si vede la costa ligure. Per due anni la Hat ha dovuto saltarlo: il primo anno perché ci stavano tracciando il percorso di una gara da enduro e il secondo anno perché ci hanno costruito delle pale eoliche. A seguito di ciò, purtroppo, la strada sterrata è stata rimessa a posto e ripulita dai sassi: adesso è più scorrevole e meno divertente. Lo dico perché ho la monocilindrica; per Fabrizio è tosta anche adesso che è stata "pettinata". A dire il vero, tutto il percorso della Hat ogni anno diventa più facile e scorrevole, sia perché c'è sempre qualche sterrato che viene tolto dal percorso (come il Lavina-San Bernardo di Conio, il ramo est della Via del Sale con il Colle della Boaria, il Sant'Antonio, l'Ancocchia, il Colletto Canosio, il Sentiero Balcone sopra Pian Pra, la salita al Vaccera), sia perché alcuni tra quelli rimasti vengono messi a posto (il San Bartolomeo, la via dei Cannoni, il Gilba). Per questo io parto sereno con delle gomme tassellate vecchie di 5.000 km (Dunlop Geomax), anche se ciò mi costa le prese per i fondelli di un sacco di gente che pensa che ai giornalisti le gomme le regalino. Fabrizio compreso.



Il primo passo sterrato di un'infinita serie (oltre trenta!) è il San Bartolomeo, a 26 km dal via, da cui si vede il Mar Ligure. In foto passa una squadra formata da tre Triumph Tiger 800: fa impressione sentire il suono dei tre cilindri in sterrato.

Dario. Al via sono così esaltato che parto prima di tutti col gas a manetta, convinto di voler impennare e percorrere i primi decimetri in monoruota, salutando con malcelata sufficienza il pubblico in delirio. Ci pensa il motore a riportarmi alla cruda realtà, ricordandomi che 50 cavalli scarsi e azzoppati non sono sufficienti a sollevare la ruota anteriore di quella massa uomo-mezzo che gravita intorno ai 3 quintali! Dai retrovisori noto che i miei capelli folti e dorati sono rimasti sulla pedana di partenza, da dove i miei compagni mi guardano in malo modo in sella ai loro vecchi ferracci borbottanti; improvvisamente quei quattro assi mi sono sembrati quattro "sassi" e più che un rallysta di lungo corso ho notato che somigliavo ad un panciuto teletubbie amante della buona cucina: Stipsi!

Pochi chilometri di bitume ci separano dalla prima divagazione sassosa, il colle di San Bartolomeo. Nonostante la pioggia del giorno prima, la polvere la fa da padrona e bastano pochi minuti di sterrato in gruppo per ritrovarci incipriati dalla testa ai piedi. Il percorso è abbastanza semplice ma già si vedono le prime forature, il che mi fa temere per il peggio: non ho mai cambiato una ruota "on-the-road" e l'idea di farlo durante una cavalcata di 36 ore, magari al buio, sopra i 2.000 metri e con un grosso debito di sonno mi fa abbastanza paura.

Mario. Anche a me.

Fabrizio. I miei compagni incalzano ma, per ora, rispettano la differenza di età. Ho 54 anni, è pericolosamente vicino il momento in cui mi cederanno il posto a sedere sull'autobus. Passata Pornassio finalmente finiamo su un tratto guidato su asfalto che mi permette di rialzare un po' la media, in fondo nasco stradista. Ma poi si ricomincia con lo sterrato e dopo ore di stillicidio entriamo nel Bosco di Rezzo (inizio Via del Sale) e finisco in una trappola per vaccone: la traccia sembra passare per un sentiero in cui il ruscellamento dell'acqua ha eroso il fondo. In un empito d'orgoglio porto su la Hondina per un tratto, lasciando i miei colleghi al palo, ma Stew mi telefona per avvertirmi che la trappola è bypassabile. Fatica inutile, ma che soddisfazione! Arriviamo al primo controllo accolti da due somari che sembrano volermi dire qualcosa. Non siamo gli ultimi, ancora, persino il Ciaccia è ancora lì ma non sembra sfatto come me.

Mario. Fabrizio è arrivato al primo controllo timbro, quello della Galleria di Garezzo, sulla Via del Sale, a circa 1.700 m di quota. E non dovrebbe trovarmi lì, perché sono partito molto prima di lui. Non sono sfatto, è solo l'ottantacinquesimo km, un decimo della Extreme, per cui essere sfatti qui sarebbe un grosso problema, ma sono depresso. Nell'anno in cui dovrei fare in frettissima, per poter dormire un po' nella pausa tra Hat Base e Hat Extreme, sono già in ritardo marcio. La causa non ha a che fare con guasti o cadute, ma risale ad una e-mail che m'è arrivata qualche giorno prima del via. Carlo Bagalini, un veterano della carta stampata specializzata francese (ha lavorato per anni a Moto Journal), ha scritto a Corrado Capra: "Vorrei fare un servizio sulla Hat, ma non so come muovermi". Capra, per tutta risposta, gli ha dato il mio indirizzo e-mail. Non so per quale motivo: lui cerca sempre di mettermi in squadra con sconosciuti, quando gli ho spiegato più volte quanto sia necessario fare la Hat con persone in sintonia tra loro. S'è così creato un equivoco: il francese ha capito che io fossi uno dell'organizzazione e voleva fare la Hat con me, per farsi portare nei posti salienti; io gli spiegavo che ero un partecipante e che non potevo fare la Hat con lui. Ci siamo intesi alla perfezione, visto che al via s'è presentato vestito di tutto punto, con un mega zaino fotografico sulla schiena e una Yamaha 660 Ténéré con gomme stradalissime: "Vengo con voi", mi ha detto. M'è venuta la bocca a uovo dallo stupore.

Bando alle ciance, si parta! Garessio centro, in attesa di salire sulla pedana.

58 anni, piccolo di statura (non lo dico per prenderlo in giro, ma perché è una nota tecnica importante: può guidare solo in piedi, non tocca terra), guida bene ma non è allenato. Non ha il Gps, che qui è indispensabile, quindi deve per forza seguirci, non solo per fare il servizio insieme a noi, ma perché non sa dove andare. Passiamo il San Bartolomeo senza problemi, finiamo sull'asfalto del Colle Caprauna, affrontiamo il lungo sterrato che scende a Pornassio passando per Trovasta. Credo che rappresenti la tratta più divertente per gli amanti dei "salti da canaletta", dato che le canalette sono alte mezzo metro ciascuna. Ma è al termine di questa tratta che ci accorgiamo che il nostro nuovo compagno non sta bene. Il viso è paonazzo ed ansima, eppure siamo solo all'inizio. Penso che sia perché è troppo coperto, eppure fino a pochi km prima non aveva questo aspetto stanco. Ed ecco che ci infiliamo in pieno in una Ciaccia Situation.

Poiché l'eliminazione dello sterrato da Lavina a San Bernardo di Conio ha reso quella tratta noiosa – 21 km di asfalto e 10 di sterrato fino al Pian del Latte – noi abbiamo deciso di fare una variante: direttamente da Pornassio al Pian del Latte per una via alternativa, che presenta un solo km di asfalto in cambio di 12 di sterrato. Questi sono meno facili rispetto alla media della Hat: sassi smossi, pendenze elevate, canalette ad angolo acuto e diverse fangaie. Intendiamoci, non è roba da monocilindrici, con l'Africa Twin tassellata sono uno spasso. Ma sono una tragedia per il nostro amico francese, che non è allenato, è piccolo, ha una moto da 200 kg e gomme da strada.

All'inizio fa "solo" fatica, poi entra nel tunnel delle cadute. Non può zampettare perché non tocca terra, allora cerca di fare tutto in piedi, ma ha le gomme slick che perdono aderenza di colpo e lo lanciano nel cosmo. Quando scoppia definitivamente io sono un tornante sopra per scattare le foto e non vedo arrivare gli altri tre. Al loro posto arrivano dei ragazzi di Savona/Varazze/Celle Ligure, che conosco bene perché con loro ho fatto un articolo di un viaggio da Celle ad Ormea, in sterrato. Loro hanno trovato Carlo per terra, rannicchiato in posizione fetale, con gli occhi chiusi, apparentemente senza vita e si sono spaventati. Anche Danilka e Nagio, vedendolo così, hanno temuto il peggio. "Non riusciva a rialzarsi, non riusciva a camminare e a parlare, non teneva gli occhi aperti. Abbiamo pensato che stesse avendo un infarto. Invece sai cosa è successo?". "No". "Si è risvegliato e s'è messo a fumare". Carlo però non è in

grado di guidare, è senza forze. Inizia così una penosa fase in cui lo portiamo su per un pezzo con l'Africa Twin, poi torniamo giù a riprendere la sua Ténéré. E siamo solo al sessantesimo km. Dopo due ore in questo modo abbiamo percorso appena 5 km. Mi viene da piangere e ho l'ennesima conferma che fare la Hat tra sconosciuti sia un rischio enorme. A un certo punto lui si riprende, il percorso è più facile, ma ci ferma più volte per fotografarci: è qui per fare un articolo e noi siamo "fuoripista", in un certo senso, sicché non ha che noi da fotografare (quelli della Celle-Ormea sono passati di qua perché anche loro conoscevano questo taglio). Arriviamo al controllo timbro di Colle Garezzo nello stesso momento in cui arriva Fabrizio. I due somari di cui parla sono due asinelli che prendono l'ombra dentro la galleria, indifferenti al passaggio delle moto. Carlo decide di fermarsi qui. Grazie al taglio, ha fatto 65 km contro gli 85 degli altri concorrenti ma è chiaro che, se non avessimo tagliato, sarebbe arrivato molto prima e molto più in salute. I giorni successivi, mi ha raccontato, li ha passati a letto, spossato. E' la prima volta che vedo uno mollare dopo neanche 70 km per sfinimento fisico, ma va detto che non era venuto qui con le idee chiare su cosa fare. Di solito la gente crolla intorno al trecentesimo km.

Dario. Noi, logicamente, non tagliamo alcun pezzo, non conoscendo il percorso. Raggiungere nuovamente l'asfalto, dopo Pornassio, scaccia per un po' i cattivi pensieri e il fatto di non essere gli ultimi mi infonde piccole dosi di prematuro coraggio. Qualche tornante dopo siamo nuovamente sulla terra, stavolta per salire verso il Passo di Mezzaluna e la galleria di Garezzo, che raggiungeremo attraverso una piccola divagazione dalla traccia originale. Il Gps infatti insisteva per farci passare da una salita ripida e fangosa che in tanti hanno affrontato ma solo in pochi hanno conquistato. La paura... saggezza ci fa dire di lasciar perdere perché ancora non abbiamo fatto neanche cento chilometri e avremo sicuramente tante altre occasioni per rischiare l'osso del collo; ma se il Destino decide che devi cadere non puoi farci molto, ed ecco allora che mi sdraio praticamente da fermo mentre tento di girare la moto per tornare sui miei passi. Dario 0, Hat 1 e la strada è ancora lunga!



87° km. La galleria di Colle Garezzo, 1.700 m, dove si trova il primo controllo a timbro.

Mario. Per noi è ancora lunghissima: abbiamo appena salutato Carlo Bagalini, che siamo di nuovo fermi, per una cosa raccapricciante. Dopo la Galleria di Colle Garezzo inizia un tratto sterrato che costeggia un burrone spaventoso. Non è verticale, ma quasi. Non ci sono parapetti, ma questa è una costante della Hat. Ogni anno mi domando come sia possibile che nessuno finisca di sotto: i burroni, il buio, la stanchezza... Questa volta ho la risposta: no, non è possibile. Qualcuno che finisce di sotto c'è. Succede che io supero due moto, quindi passando a sinistra, cioè a filo del burrone, senza alcun problema; ma,

poco dopo, dietro una gobba finisco su un pezzo con dei sassi belli grossi. Sono a destra, lontano dal burrone, ma l'avantreno centra un grosso sasso e mi devia a sinistra, verso l'abisso. Riesco subito a correggere la traiettoria, ma mi vedo sverniciare da una KTM 660 Rally che, procedendo sdraiata, si tuffa nel vuoto alla mia sinistra. E' un'immagine horror, un flash di una frazione di secondo che mi fa rizzare i capelli sulla testa. Mi fermo, ma siamo in mezzo a un polverone e i miei amici, dietro di me, non hanno visto nulla. "Perché ti sei fermato?". "Ma non avete visto?". "Visto cosa?". "Un tizio è volato di sotto". "Sotto dove?". "Giù di lì! Dal burrone!". "Ma no, non abbiamo visto nulla, sei sicuro?". A quel punto non sono sicuro. Ho avuto un flash di una frazione di secondo in cui m'è sembrato di vedere uno uscire di strada, ma sono sicuro di averlo visto? Non ho il coraggio di affacciarmi. Ma lo faccio. Vedo due fari accesi che mi puntano, tre metri sotto di me e poi basta. Il pilota non c'è. Sembra la moto fantasma: mi supera sdraiata, tutta sola e adesso è qua sotto che aspetta di essere tirata su. Ma il pilota? Guardiamo più giù e a una cinquantina di metri di distanza vediamo un omino appeso a un albero. C'è finito sopra rotolando ed è riuscito ad abbracciare un ramo. Essendo questo spinoso, ha stracciato i guanti e s'è ferito le mani. Si vede tutto il percorso: la moto è uscita in diagonale ed è passata attraverso un albero facendolo esplodere. Sembra una situazione disperata, invece nel giro di mezz'ora, grazie a un certo Paolo Rossi, alla sua corda e a un gruppo chiamato Elefanti, moto e pilota tornano su. Il pilota è ferito ma non in modo grave, ha botte dappertutto, la moto sta benissimo (è una pronto-Dakar, è la mamma della 690), la Hat riprende anche per lui. Ha avuto la gran fortuna di precipitare in un tratto con degli alberi... In realtà non è un omino: è il gigantesco Stefano Trovanelli e fa parte del team di Azzurro Rosa.

Nel frattempo, le ore perse dalla mia squadra salgono a due e mezza. Che sono due ore e mezza di sonno in meno una volta arrivati a Sestriere... Ripartiamo ma siamo sfiduciati, come Jorge Lorenzo quando a Valencia monta le gomme rain e smette di piovere. Quasi tre ore di ritardo e non per colpa nostra... Ci passa la voglia di insistere, ci sembra di essere i bambini estromessi dalla festa senza avere fatto nulla di male. Quando passiamo il confine con la Francia e iniziamo a scendere verso Briga sta già tramontando il sole, cosa che aumenta la nostra depressione.

Fabrizio. Riconosco che sto entrando in Francia dalla gita del 2012 sulla Via del Sale, fatta con mia moglie Raffaella, su moto più consone. Ci fermiamo per le foto di rito e per uno spuntino sul vecchio Pont du Coq a la Brigue, poi benzina e i tornanti del Col di Tenda col primo buio. Il sudore mi si sta gelando addosso, spero si asciughi per poter aggiungere una felpa al mio abbigliamento. Non porto quasi mai i guanti, quindi accendo zitto zitto le manopole riscaldate, ma queste vanno a tratti, forse per i mille sobbalzi cui ho sottoposto la moto. Mi sta venendo anche mal di pancia e mal di testa e a Vernante supero senza accorgermene il primo ristoro, dobbiamo tornare indietro di qualche chilometro.

Dario. Dopo aver punzonato la tabella al primo controllo iniziamo la discesa verso il fronte francese, che avviene in maniera così morbida da darmi quasi fastidio... Sarò anacronistico ma mi sono sempre piaciute le frontiere nette, quelle dove vedi chiaramente che sei entrato in un altro Stato, dove il paesaggio intorno a te cambia drasticamente e ti sembra già di respirare un'aria diversa; il taglio netto ti fa capire in maniera decisa che non sei più un locale ma uno straniero, figlio di un altro popolo e di un'altra cultura, ti rafforza la sensazione di essere lontano da casa, ti contorna meglio l'esperienza del "viaggio". Qua invece non si vede neanche una linea, un'indicazione, un cartello "Bienvenue en France", una banda di benvenuto... Solo quando torniamo sul bitume ci rendiamo conto di essere in un altro Stato, quando le indicazioni cambiano forma, colore e lingua. Arriviamo a Tenda che è quasi il tramonto, approfittiamo per fare un pieno economico e punziamo nuovamente la tabella dei controlli prima di salire nuovamente in alto, sull'omonimo "Col", ovviamente in fuoristrada. Il percorso acquista quota

molto rapidamente, regalando una visuale vertiginosa sulla valle sottostante mentre il sole va giù veloce, lasciando in ombra porzioni sempre più ampie di montagna. Quando siamo in cima il tramonto è già andato e il freddo inizia a reclamare attenzioni. Salutiamo il Col di Tenda con uno scatto d'obbligo e proseguiamo ad andatura tranquilla verso Limone Piemonte ed il primo punto di ristoro. Durante la strada scorgo con la coda dell'occhio una pietra miliare con su scritto "F"; non so se rappresenta la frontiera ma nel dubbio una foto me la faccio lo stesso, almeno avrò portato a casa la mia "linea di confine".

Mario. Dovrebbe essere un cippo di confine. Siamo sulla Baisse d'Ourne, a oltre 2.000 m di quota. Quando ci arriviamo, io e i miei due compari, siamo nella bellissima situazione in cui in basso è buio, mentre il cielo è tra il blu scuro della notte imminente e il rosso del tramonto. Così si vedono distintamente i profili delle montagne in alto, mentre in basso è tutto nero, a parte le luci rosse e bianche delle moto. Fantastico. Questo rende meno drammatico il passaggio dal giorno alla notte, che soffriamo psicologicamente perché discendiamo da uomini delle caverne che temevano l'arrivo del buio. A me succede sempre: quando vedo le ombre allungarsi e il buio farsi avanti provo un timore istintivo. Che poi è quello che provano tantissimi enduristi, quelli che vogliono essere a casa un'ora prima del tramonto. Poi, quando la notte mi ghermisce e ormai mi rassegnano al fatto che la luce non ci sarà più, sembra di essermi appena svegliato e di vivere una giornata in un pianeta dove le cose funzionano al contrario.

Dario. Il parziale supera i 150 km e, in maniera del tutto irrazionale, inizio a credere di potercela fare... "In fondo dobbiamo solo percorrere la stessa distanza per altre quattro volte prima di arrivare al riposo del Sestriere, ho fatto uno farò anche due, tre, quattro e cinque... Facile no?". È davvero curioso come a volte la mente umana sia capace di autoilludersi concependo pensieri "tronchi" ed illogici, finì soltanto a dare un falso senso di conforto! Volendo filosofeggiare un po' si potrebbe dire che questa forma di autoillusione è contemporaneamente fonte di grande forza e di grande debolezza per l'uomo, ma ormai siamo al primo punto di ristoro ed è giunto il momento di abbandonare le disquisizioni auliche per riempire panze e svuotare vesciche; abbiamo una HAT da finire e fuori è già buio. La vera battaglia dei quattro assi di legno inizia adesso, nel nero mantello della notte!

Mario. Queste forme di autoillusione sono la benzina per andare avanti. Purtroppo per ogni forma di autoillusione ci sono altrettante forme di autodepressione che ti spingono a mollare. A seconda di quale vince, la Hat la finisci o la molli per strada.

Fabrizio. Al ristoro di Vernante mi si presenta di nuovo Ciaccia fresco come una rosa. Mi rendo conto che non arriverò mai in fondo e che mi sento troppo una chiavica per proseguire decoubertianamente e... mollo! Non ceno, sorseggio solo un tè, cedo il mio Gps a Luca e Francesco, che hanno solo un I-pad mini senza alimentazione, incrocio il Ciaccia che sta ripartendo, abbasso lo sguardo per la vergogna e mi defilo per cercare un alberghetto in paese. Saprà poi che un altro pellegrino, su KTM 690, giungerà alla medesima magione all'una e mezza di notte, dopo aver ritrovato la traccia Gps perduta.

Mario. Il suo ritiro mi stupisce, perché in genere a 150 km, ad appena un quarto della Hat (e un sesto della Extreme) non molla mai nessuno. Inoltre la Honda Transalp, a questa manifestazione, è molto gettonata, perché è comoda e non troppo pesante. Non voglio fare il secchioncello o prenderlo in giro. Sono affascinato da ciò che la nostra mente ci spinge a fare e non mi stupirei se gli avesse detto che era più stanco di quel che fosse veramente. Come disse Giada Beccari, mia compagna di ben tre Hat: "E' incredibile quanti milioni di scuse si inventi il tuo cervello per convincerti che andare avanti non ha alcun

senso". Il ragionamento più comune è: "Sto facendo troppa fatica, non mi sto divertendo e tutto questo per cosa? Per dire che ho fatto tutta la Hat. E chi se ne frega?". Allora molli. Sono cose irrazionali. C'è un sottilissimo filo di rasoio che separa il pensare "Non ha senso, se mi fermo sarò sicuramente più felice che se andassi avanti", dal "Devo farcela a tutti i costi, sarà una soddisfazione enorme". In genere, quando uno la Hat la finisce è felice, ma felice per davvero. Non dice "Bah, tanto valeva fermarmi prima".

Dario. Un pasto caldo e un buon riposo, cosa c'è di meglio dopo un intenso pomeriggio di fuoristrada alpino? Forse solo un buon bicchiere di vino per riscaldare definitivamente il corpo ed accompagnarlo tra le braccia di Morfeo, ma noi questo lusso non ce lo possiamo permettere dato che siamo ancora a 400 chilometri dall'arrivo! La sosta spezza-ritmo ed il principio di digestione stanno iniziando ad appesantire le palpebre e a rammollire le gambe: dobbiamo riprendere il passo al più presto per evitare di cedere alla tentazione del riposo. Prima dentro, frizione su e via, alla conquista dell'altopiano della Gardetta!



*164° km. Vernante, di nuovo in Italia, termine della prima tappa.
Ma non si va a nanna: inizia la parte notturna.*

.....

HARDALPITOUR 2014.

TERZA PARTE: GARDETTA E CANNONI

La seconda tappa della Hardalpitour è quella cosiddetta della depressione, perché si svolge nel cuore della notte ed è quella in cui è facile che la motivazione venga meno. Basta poco per sentirsi depressi e mollare, specie quando arrivi al secondo punto di ristoro e trovi tutte quelle persone gettate a terra, quasi senza vita...

La puntata precedente terminava al punto di ristoro di Vernante, dopo i primi 150 km. Anzi, 160, per essere precisi. Qui si fa una lauta cena a base di pasta e poi si riparte, con tutta la notte davanti.

Mario. Abbiamo perso quasi tre ore ma, con tutti questi partecipanti, troviamo il ristoro ancora pieno di gente: hanno avuto le loro sfighe anche loro. Mi scappa tanta cacca, ma c'è troppa coda ai bagni e rinuncio. Ripartiamo, ma gli altri due mi maledicono perché è sulla Colla di Parasso (detta anche Colla Goderie, 1.270 m) che faccio la sosta cacca. E non è male farla su un prato sotto la luna piena, altro che coda al ristoro! Qui conosco il percorso a memoria, ma abbiamo deciso di tenere davanti Luca Nagini, detto Il Nagio, perché se faccio strada io tendo a rilassarmi e a rallentare, cosa che fa venire sonno sia a me sia a quelli dietro, mentre se sta davanti lui il passo è più elevato e tiene tutti svegli. Ma il Nagio vede due tipi davanti a noi andare a sinistra a un bivio e li segue, così devo rincorrerlo e dirgli di tornare indietro. Quando lo raggiungo anche i due che ci precedono capiscono l'errore e tornano indietro; e scopro così che sono Luca Missineo e Francesco Martini, compari di Fabrizio (di Cagiva Gran Canyon mica se ne vedono molte...). Li perdiamo subito, per colpa della mia sosta-cacca.

Lo sterrato successivo dovrebbe essere quello che scavalca il Monte di Sant'Antonio, che è uno dei più divertenti perché presenta tratti ripidi, tornanti strettissimi, solchi con le pietre e una navigazione difficile, dovendo identificare due sentieri nascosti tra i cespugli e invisibili di notte (perché le moto illuminano dritto e non di lato). Ma, già dopo la quarta Hat, questo sterrato è stato eliminato perché la gente delle frazioni alla base della montagna non gradiva il passaggio delle moto di notte. Hanno ragione, niente da dire. Così si raggiunge Demonte su asfalto e si attacca la lunghissima salita dell'Altopiano della Gardetta, alto ben 2.500 m sul mare.

Dario. La Gardetta: in cielo la luna, in lontananza le luci delle moto, negli specchietti i fari dei miei compagni e ancora più in fondo quelli degli altri gruppi ripartiti dopo di noi... Immaginate che spettacolo dev'essere guardare tutto questo da una delle tante cime che sovrastano l'altopiano: una serie di piccole lucciole che vagano per le oscure montagne in cerca di un varco verso valle. Mi ritrovo a fantasticare su che foto verrebbe fuori se si piazzasse una macchina fotografica con l'otturatore aperto su uno dei picchi più alti; una cupa tela scura con i profili delle montagne ben delineati, le stelle che accennano a filare in maniera circolare e una lama luminosa che taglia tutto l'altopiano seguendo più o meno il profilo della pista.

Mario. Bravo Dario, stai parlando bene. Arriviamo al Colle Valcavera e andiamo in estasi per questa visione celestiale delle moto "in fondo al mare nero", come pesci, mentre sopra di loro la luna illumina le montagne. E restiamo fermi per quasi un'ora a tentare di fare la foto che dici tu. Mi mangio le mani: ho dimenticato il grandangolo della reflex e devo fare la foto con la mirrorless, che però ha un autofocus scarso. Tanto per fare nomi: la vecchia Canon Eos 40D, una reflex vecchia di 7 anni, ha un autofocus che di notte lavora bene, mentre la Sony Nex6, che ha solo due anni, di notte è un disastro. Anche con la

messa a fuoco manuale. Così devo fare un sacco di tentativi e 40 minuti se ne vanno. E fa pure freddo, perché siamo a 2.500 m.

Ma Luca Nagini, che è incazzato perché per iscriversi ha speso 260 euro e non ha capito perché debba spendere così tanto, quando vede lo spettacolo della luna, delle vette e delle lucine delle moto esclama: "Ecco il primo motivo per cui sono contento di avere speso 260 euro!". Si potrebbe dire: vi incazzate perché perdetevi tempo per colpa degli altri e poi sprecate 40 minuti a tentare di fare foto su un passo. Sì, è vero. Ma qua siamo tutti felici di perdere tempo. Si tratta di un posto magico in un momento magico e siamo felici di starci così tanto. Dovessimo guidare come in prova speciale, la Hat non la faremmo neanche.



Km 229, le caserme della Bandia (2.412 m) sull'Altopiano della Gardetta.

Dario. Ammiro tutto questo, ma è proprio la pista a riportarmi alla fredda realtà, intralciando le ruote della moto e costringendomi a sollevarmi sulle pedane per evitare di essere disarcionato dal nervoso destriero a motore. Accade però qualcosa di strano: il cervello impartisce alle gambe il comando "sollevatevi" ma le gambe rispondono con un ritardo decisamente marcato, un po' come quando cliccate "play" su un video in internet e invece di vedere subito le ballerine di zumba che sculettano appare il messaggio "buffering". Le mie gambe hanno bisogno di "bufferizzare" il comando prima di eseguirlo, sollevando il corpo qualche decimo di secondo dopo la mia reale volontà di farlo. Corpo e mente stanno cominciando a disallinearsi e, nonostante mi senta relativamente sveglio, inizio ad avvertire quella sorta di "torpore" tipico di un debito da sonno mixato ad un eccesso di stanchezza. Fortunatamente la cosa sembra essere solo un crollo momentaneo e, non appena riacquistiamo l'asfalto, sento che la connessione tra testa e fisico sta diventando più stabile, ma non durerà a lungo.

Mario. Dario sta ragionando da veterano della Hat (o da persona abituata a fare cose lunghe e faticose), che sa che la stanchezza non è eterna, ma ci sono alti e bassi. Non è escluso che Fabrizio si sia rifiutato di reagire a un momento basso e che magari dopo avrebbe avuto un momento di pura euforia (perché accade pure quello: di essere euforici). Fatto sta che dopo il Gardetta tocca a un'altra sterrata bella alta, la cosiddetta Strada dei Cannoni, che dai 2.300 m del Colle di Sampeyre plana fino al fondovalle della Val

Chisone. Facciamo una sosta per riposare a Ponte Marmora e non crediamo a quello che sentiamo: c'è un rave party con musica techno a manetta nel bosco.

Dario. Questa nuova sterrata ci porta verso il quarto punto di controllo, ancora sopra i 2.000 metri ma, dopo un inizio relativamente semplice, cominciamo ad avere i primi problemi di orientamento e non siamo i soli. Sbagliare strada può anche essere divertente, ma farlo in piena notte, sulle Alpi, con un considerevole debito di sonno e di stanchezza e con la consapevolezza di non essere nemmeno a metà itinerario può seriamente debilitare corpo e psiche.

Mario. Fa impressione essere sulla strada giusta per il Colle Birrone e vedere le luci sotto di te delle moto che hanno preso uno sterrato sbagliato... E non puoi neanche farti sentire, se urli. Qui siamo verso il trecentesimo km e intorno alle tre della mattina. E' il momento peggiore. La Cannoni ha il fondo scassato, pericolosi burroni e diversi punti dove è facile perdersi. E' qui che, nel 2009, ebbi una crisi di stanchezza pazzesca: non era sonno, era spossatezza fisica. Giramenti di testa, dolori di ossa e muscoli... E fu qui che i miei due compari mi abbandonarono, facendomi incazzare nero. Fu qui che, nel 2010, un gruppo di gente esausta decise di tagliare per asfalto e di scendere direttamente in Val Chisone, ma era talmente in pallone che prima prese per errore quella stessa Strada dei Cannoni che volevano evitare poi, al Colle Birrone, al posto di andare a sinistra presero la destra, tornando nella stessa valle dalla quale stavano tentando di fuggire. Un errore pazzesco, del quale si accorsero subito – il Gps te lo dice, se stai uscendo dalla traccia – ma cui non rimediarono, presi da una sorta di panico collettivo. Fu qui che, nel 2011, convinsi sei amici a prendere una via alternativa, più tecnica, suggeritami da Capra e finimmo in una Ciaccia Shituation, perché sbagliammo strada e finimmo in una mulattiera per monocilindrici, restandoci tra le tre e le cinque della mattina, spingendo e imprecaando. E in quattro mi mandarono al diavolo. Fu qui che, nel 2012, uno della squadra di Bruno Birbes uscì di testa per la stanchezza e decise di calare in fondovalle spingendo la sua Transalp a mano in discesa, perché non ne poteva più di stare in sella.

Quest'anno, mentre saliamo al Sampeyre, su una sterrata fangosella, vediamo tre enormi BMW R 1200 GS Adventure ferme, con le doppie frecce accese. Due sono senza piloti. La terza ha, accanto a sé, un biondino, olandese se ricordo bene, che mi spiega che ha finito le forze e che ha deciso di fermarsi a riposare. Cavolo, non è facile fare questo pezzo, in queste condizioni psicofisiche, con una Adventure...

Dario. Anche io non me la passo bene quassù. Dopo l'ennesimo errore di rotta veniamo avvolti da una fittissima nebbia e inizio a sentire un fastidioso senso di malessere che, probabilmente, non è altro che pura e genuina "paura del buio". È allora che, come per reagire al disagio, sento che la testa diventa sempre più leggera, come se fluttuasse qualche centimetro sopra il collo. I rumori e gli scossoni della moto mi arrivavano come ovattati e, nonostante io avanzi abbastanza bene, è come se mi fossi distaccato dalla situazione, come se stessi guidando in terza persona.

Mario. Anche a me succede questa cosa. La chiamo "guidare dentro una bolla di gas", ma nel mio caso la sensazione psichedelica è accompagnata, purtroppo, da un peggioramento del senso dell'equilibrio. Devo però confessare che, dopo la prima volta, nelle successive cinque edizioni non ho più avuto questo problema. Ho capito che appena sento arrivare la "bolla di gas" devo fermarmi, scendere e fare una camminatina intorno alla moto. Ma sulla Cannoni perdiamo un'altra ora, semplicemente per ammirare il panorama illuminato dalla luna piena e per tentare di fotografarlo. Adoriamo la notte in montagna, specie con la luna piena e quindi ci prendiamo tutto il tempo che vogliamo per godercela. Anche se ciò ci farà dormire molto poco, una volta a Sestriere...



Km 274, poco oltre il Colle di Sampeyre, la sterrata cosiddetta dei Cannoni sale fino a 2.314 m e poi inizia la sua tortuosa discesa verso il Colle Birrone, affacciata sulla Valle Maira, come da un balcone. Con la luna piena, l'effetto è quello.

Dario. Riesco ad imboccare la pista corretta e tutti gli altri si accodano dietro di me; davanti ho solo la mia ombra, proiettata su quel muro di nebbia dai fari di chi mi precede. Ho raggiunto una sorta di equilibrio e, seppur lentamente, riesco ad andare avanti senza ulteriori sbagli ed incertezze. Improvvisamente, nella notte, compaiono una serie di luci rosse che rompono questo equilibrio: siamo arrivati al quarto punto di controllo e io, invece di fermarmi di fronte all'omino per la punzonatura della tabella, tiro clamorosamente dritto, arrestandomi solo qualche metro più avanti. Eppure ricordo bene di aver dato alla mano e al piede l'ordine di frenare...

Via la nebbia, giù di quota, un po' di asfalto, un po' di off, di nuovo asfalto, di nuovo off, poi di nuovo asfalto, poi un rifornimento con due moto parcheggiate e due piloti intenti a dormire abusivamente sul dondolo del benzinaio.

Mario. Che scena pazzesca, a guardarli in faccia sembrano morti! Uno dei due lo conosco, si chiama Stefano e viene da Brescia: è stato centrato da un'auto sulla sua Transalp, s'è fatto male a una gamba e gli è passata la voglia di andare avanti. L'altro ha fottuto i fari della sua KTM LC4 625 e sta aspettando l'alba per tornare a casa. Dai nostri racconti si evince che voi siciliani e noi... misti (Lombardia, Piemonte e Marche) abbiamo viaggiato staccati sempre di tre o quatt'ore, per cui è impressionante che sia noi sia voi abbiamo trovato i due dormienti sul dondolo. Devono averci fatto una signora dormita, lì sopra!

Dario. Un rapido pieno e, finalmente, raggiungiamo il secondo ristoro in quel di Becetto. L'alba è ancora lontana e il tratto successivo, l'Infernotto, si rivelerà uno dei pezzi più duri di tutta la Hat, non tanto per l'oggettiva difficoltà del percorso, quanto per il mix di condizioni psicofisiche con le quali ci apprestiamo ad affrontarlo. Ma noi ancora non lo sappiamo... Mi rendo conto che, man mano che la notte avanza, sto passando dal filosofico al drammatico...

Mario. Da quando faccio la Hat io considero, al pari dei miei compagni, il secondo ristoro come uno dei luoghi sacri della Hat. Una fase imperdibile, perché a Becetto si ritrovano gli sbandati che sono sopravvissuti alla parte più impegnativa, ovvero la sassosissima Cannoni alle tre della mattina. E' qui che

viene da pensare alla Dakar dei poveri, con la gente distrutta che si piazza a dormire sotto i tavoli del ristorante, divisi tra chi dorme con gli stivali ai piedi e chi se li toglie. Ogni anno, questo spettacolo si fa sempre più demenziale. Il primo anno eravamo solo 12 ed era prevista una sosta di un'ora; nessuno si mise a dormire. Col passare del tempo la gente è aumentata sempre di più e inoltre sono aumentati anche coloro che decidono di saltare la terza tappa, di dormire qualche ora e di tagliare su asfalto tutta la parte tra il Colle di Gilba e la Strada dell'Assietta, che misura circa 150 km. Non ci sarebbe nulla di male, se poi molti di loro non millantassero di avere fatto tutta la Hat. Non è una gara e guidare stanchi di notte è pericoloso, per cui è capibile che si decida di fare questo taglio. Io e i miei compari però siamo tra quelli che, piuttosto che tagliare, si farebbero segare le gambe, per cui a Becetto ci limitiamo a mangiare qualcosa e a ripartire dopo una mezzoretta.



Km 326, Becetto, l'agognato arrivo al secondo punto di sosta. Ovvero la cosiddetta Zombieland. Si notino i vari stili di dormita: con stivali o senza, usando la giacca come materassino o direttamente sul pavimento..

.....

HARDALPITOUR 2014.

QUARTA PARTE: OVVERO LA TERZA TAPPA

Dopo il ristoro, quello con gli zombie, ripartire è un vero atto contronatura. Non ne hai alcuna voglia, infatti i più la terza tappa la saltano! Ma qualcuno dovrà pur farla, no?

Mario. Sicché, siamo al ristoro ma bisogna ripartire, se non si vuole entrare nel Tunnel del Sonno.

Dario. Ripartiamo anche noi. Mi è capitato più volte di fare nottate per lavoro, svago o viaggio e tutte le volte ho notato che accuso un momento di forte crollo da stanchezza circa una o due ore dopo l'orario in cui abitualmente vado a letto. Se in questo momento mi abbandono riesco a dormire come un neonato dopo la poppata, ma se lo supero allora posso tirare avanti sino alla mattina senza ulteriori crolli. La sosta a Becetto però cade esattamente durante l'apice del mio crollo fisico, quindi la lotta per restare sveglio è davvero dura. In genere non bevo molto caffè ma questa notte svuoto mezzo thermos, ottenendo come risultato principale un'ustione di terzo grado sulla lingua... Anche i miei compagni iniziano ad accusare il colpo e un pisolino se lo farebbero volentieri, ma decidiamo comunque di fare gli uomini duri e di continuare imperterriti ad andare avanti senza dare alcuna confidenza a Morfeo, che inizia a chiedere seriamente attenzioni.

Mario. Siete nel pieno della crisi da depressione della notte. Per noi tre, però, questa tratta rappresenta un discorso opposto, perché la percorriamo al sorgere del sole, il che ci dà fiducia, euforia e ci fa sparire il sonno. Studio il tracciato del Colle del Prete domandandomi se sarebbe fattibile in moto da strada, perché poi si scende sul Gilba che sarebbe un posto ideale per una Tendata All Travellers. Ma perdiamo un botto di tempo, sul Gilba, per spogliarci, fare la cacca e chiacchierare.

Devo però dire la verità: io la terza tappa la odio. Non ha passi particolarmente alti o belli, in compenso è piena di pietraie che troverei divertente se fossi fresco, non dopo 18 ore di guida. Considero questa tappa, con la sfilza di passi uno dopo l'altro (ben 7), uno stillicidio. Sì, ogni tanto l'idea di fermarmi a dormire a Becetto e di saltare questi 7 passi mi si fa strada nella mente.



Km 333, discesa del Colle del Prete, 1.714 m.
Per il Gruppo Ciaccia, è il passo dove la notte cede il posto al giorno.

Dario. Pietre, pietre ed ancora pietre... E se non sono pietre sono scalini di roccia, e se non sono né pietre né roccia sono canali scavati dall'acqua. Il corpo ormai è solo un ammasso molliccio di carne e ciccia che reagisce quasi passivamente alle "sassate" distribuite violentemente su ruote, sospensioni e paracoppa, il quale ormai ha assunto le sembianze del viso di un quattordicenne in piena esplosione ormonale.

Mario. Dario mi fa ricordare gli impressionanti "Cleng!" e "Clang!" delle pietre sparate contro il paracoppa, in quelle due edizioni in cui feci la Hat con l'Africa Twin. Invece la DR-Z ci passa sopra silenziosa, ha una luce a terra che l'Africonca può solo sognarsi. Anche quella rialzata che posseggo io.

Dario. Temo che da un momento all'altro le braccia o le gambe mi abbandonino definitivamente, staccandosi dal corpo e rovinando mestamente a terra, raggiunte qualche metro dopo dal busto e da quello che resterà della moto. I lupi e gli avvoltoi della notte, prima di banchettare con le mie povere membra, si faranno una sonora risata vedendo quello che resterà del mio corpo. Ma, nonostante tutto, vado avanti, lentamente, goffamente, ma vado avanti... In molti ci sorpassano, in molti si fermano a bordo strada, chi dolorante per una caduta, chi per sdraiarsi a schiacciare un fulmineo pisolino, ma noi continuiamo ad avanzare, lenti ma inesorabili.

Mario. Già. Sdraiarsi a terra per un fulmineo pisolino. Per la prima volta, in sei Hat, provo a fare così anche io. Ho sempre pensato che dovessi combattere il sonno per tutte e 24 le ore, timoroso di svegliare un cane che dorme (o meglio: far venire sonno a un cane che era sveglio!), ma questa volta sono influenzato dalle teorie della mia compagna (Paola Verani) e del Nagio sull'efficacia di un quarto d'ora di sonno in posizione scomoda. Paola dice: "Tutte le volte che in auto mi viene sonno faccio un quarto d'ora di dormitina all'autogrill e riparto fresca come una rosa". E il Nagio aggiunge: "Lo fanno quelli che pedalano alla Race Across America. Un quarto d'ora in posizione scomoda". Oh, ci provo mentre saliamo all'Infernotto. Funziona!

Dario. Sull'Infernotto la lucidità è ormai ai minimi termini e basterebbe un nulla a causare l'inevitabile... E, dato che è inevitabile, ad un certo punto accade davvero!

Km 325, lo ricordo bene perché la sonda del computer da bici montato sulla moto si rompe proprio in quell'occasione, fermando il parziale che ho azzerato sulla pedana di partenza. Dopo la discesa dell'Infernotto la pietraia, attraversata da un piccolo rigagnolo d'acqua, ha ricominciato a salire, verso la stazione sciistica di Rucas, il che è un bene perché le salite mi sono sempre riuscite meglio delle discese.

Mario. Mistero. Da come parli stai salendo verso Rucas, dove in effetti c'è una salita tutta scassata, ma a me risulta essere al km 365!

Dario. Penso di alzarmi in piedi sulle pedane per controllare meglio eventuali "scalciate" improvvise ma, nel momento stesso in cui le gambe iniziano a recepire il comando, la moto impatta con la pancia su un sasso grosso quanto un melone giallo, che fa da trampolino lanciandoci in aria (me e la moto), fortunatamente in direzioni opposte. L'atterraggio mi lascia senza fiato e rimango bloccato immobile per qualche istante, seduto su quel grosso sasso contro il quale ho impattato di schiena. Il compagno che mi segue e che ha assistito a tutta la scena, vedendomi fermo in quello stato, si preoccupa non poco, ma con un filo di voce gli assicuro che sto bene e che voglio solo riprendere un attimo fiato... Data la stanchezza, infatti, ogni occasione è buona per riposare, ma non possiamo trattenerci a lungo perché la moto, sdraiata poco più indietro sul fianco destro, ha impegnato quasi tutto il sentiero e alcune moto si

sono fermate subito dietro. Con un po' di preoccupazione e una fatica sovrumana la portiamo nuovamente in posizione verticale; miracolosamente non ha riportato alcun danno e il motore riparte subito. La botta, però, mi ha profondamente segnato, tanto nel fisico quanto soprattutto nell'animo. Inizio a pensare di non voler più finire la Hat e di voler solo tornare a casa... È così tardi che ormai è diventato presto e io, col mio fisico da videogiatore e una moto pesante quanto due lottatori di sumo, mi sento ridicolo a giocare a fare il pilota da motorally su e giù per le Alpi. Neanche la punzonatura dell'ultimo controllo e il sorgere del sole riescono a risollevare il mio umore, ormai compromesso dalla caduta e dalla stanchezza.

Mario. Essendo noi tre o quattr'ore dietro di voi, a quel controllo arriviamo col sole... e senza trovare alcun controllo. Se ne sono andati, si sono stufati di aspettare i concorrenti!

Fabrizio. Nel frattempo io mi sveglio, ben riposato, alle sei di mattina. Ogni malessere è scomparso. Telefono a Luca: "Dove siete?". Ogni risposta mi arriva come un'intercontinentale da Bora Bora, con due secondi di ritardo. Non è la linea, è Luca che ha i riflessi un po' rallentati. Si stanno ritirando al secondo ristoro, come Mauro della squadra #1, trovato a dormire su quattro sedie in fila. Stew e Giulio proseguono. Concluderanno eroicamente in 24 ore e 10 minuti, merito anche mio che non li ho più costretti ad aspettarmi di tanto in tanto. Io mi troverò in un dilemma: se mi iscrivessi a "Mucche dell'Appennino", di 500 km, con la Yamaha WR250R di mia moglie, avrei la mia rivincita o distruggerei definitivamente il mio ego?

Dario. Con quel poco di lucidità che mi è rimasta cerco di autoconvincermi che ormai il più è fatto, che il buio se n'è andato e che una volta a Sestriere potrò riposare qualche ora prima del trasferimento per l'Extreme... Già caspita, l'Extreme! Ma come potrò mai farcela a farla? Mancano meno di 200 km alla fine della Hat ma, se considero anche la Extreme, non sono neanche a metà di tutta l'avventura... Inizio a convincermi di non volerla più fare, sento che ho esagerato e che prima di farmi male veramente sarebbe meglio fermarsi. Però so anche che, se gettassi la spugna, i miei compagni non continuerebbero senza di me e rinuncerebbero a farla, nonostante la volontà di finirla e le condizioni decisamente migliori delle mie. Inizio ad avvitarci su questi pensieri negativi e a provare sensi di colpa per la prospettiva di rovinare a tutti l'avventura; inizio ad avere seriamente voglia di casa e di stare tra le braccia della mia Lei, che a malincuore mi ha lasciato andare e che aspetta preoccupata mie notizie... Mi sento un patetico idiota per aver egoisticamente preferito soddisfare questo mio capriccio sottraendo tempo a Lei e, ora che sono sul punto di rinunciare, mi sento ancora più coglione per aver sovrastimato le mie reali capacità e per la prospettiva di rovinare la vacanza a tutti. E ad un certo punto, consapevole del fatto di essere intrappolato in questa situazione, mi tolgo gli occhiali ed inizio a piangere sotto il casco, desiderando solo che tutto ciò finisca subito. E intanto l'ennesima stradina sterrata inizia a scorrere sotto le ruote, inerpandosi su per un'anonima montagnola... E la moto continua ad andare, quasi come se stesse viaggiando da sola.

Mario. Pietre, canalette, pietre, canalette... Siamo nella fase finale della terza frazione, con le sterrate di Pian Pra, del Colle Vaccera (cui Capra ha eliminato la divertentissima salita sterrata con le curve paraboliche, sempre perché la gente delle ville si lamentava) e del Colle Lazzarà. Qui c'è un netto scollamento tra me e i compagni di viaggio. Il nostro ritardo sulla tabella di marcia è arrivato a sei ore e stiamo rischiando di non riuscire a dormire abbastanza prima della seconda tappa. E loro cosa fanno? Siamo stati raggiunti da un'altra squadra di lazzaroni iscritti alla Extreme. Li conosciamo bene, sono amici carissimi, si chiamano Claudio Ranica, Angelo Ghirelli e Walter Barraja e hanno tutti e tre delle

Honda Africa Twin profondamente modificate. Anche loro hanno perso tantissimo tempo, per lo più perché sono dei chiacchieroni, come noi. Eppure anche loro sono iscritti alla Extreme... Mettere insieme queste sei persone è devastante. Il Nagio, che sta usando la sua Africa Twin per la prima volta (l'ha comprata e, senza neanche conoscerla, c'è andato da Boano a farla gommare il sabato mattina, prima di partire per la Hat!), vuole sapere come vanno quelle elaborate, così Vaccera e Lazzarà li affronterà facendo continui scambi e soste per commentare, come in una qualsiasi gita con gli amici, o comparativa di Motociclismo. Ma siamo alla Hat, per Iddio! Dobbiamo finire in fretta per dormire, perché nessuno di noi ha mai fatto 800 km di fuoristrada in 36 ore e non sappiamo se saremo in grado di superare anche questa prova oppure no. Finalmente arriviamo a Pomaretto, dove si trova il terzo ristoro.

Dario. "E se a questo ristoro tirassimo dritto?" propongo io. "Ma no dai, facciamo una buona colazione e poi chiudiamo in bellezza l'ultimo tratto!" rispondono loro. Purtroppo la mia proposta non funziona, vorrei evitare di togliermi occhiali, casco e sottocasco e mostrare ai miei compagni lo stato pietoso in cui sto versando. Non vorrei che iniziassero a preoccuparsi per me, che mi compatiscano e soprattutto che tirino fuori l'ipotesi di saltare la Extreme, viste le mie condizioni. Non ho la forza per reggere il discorso e, soprattutto, non voglio prendere una decisione in quello stato; data la mia stanchezza sarebbe più logico finirla lì, riposarsi e tornare mestamente al furgone (200 km di autostrada dopo!), ma non voglio costringere anche loro a rinunciare. Vorrei che continuassero senza di me, che mi abbandonassero in quel prato con la moto accanto, lasciando magari a terra il mio casco sottosopra con la speranza che qualche viandante lasci pochi spiccioli, impietosito dal mio stato. Ma loro non lo farebbero mai! Se io gettassi la spugna mollerebbero anche loro e non posso permetterlo. Per questo voglio continuare sino alla fine: per prendere tempo, tentare di metabolizzare la stanchezza e soprattutto evitare di spezzare il ritmo e crollare miseramente a terra una volta sceso dalla moto. Ma non funziona, arrivati a Pomaretto ci fermiamo per la colazione. Mi tolgo il casco e mi mostro in tutta la mia devastazione; sporco, con gli occhi piccoli e lucidi e gli occhiali storti a causa dell'astina spezzata durante la notte. Loro sono stanchi ma divertiti, io sono distrutto e disperato, galleggio in uno stato di semi-trance senza rispondere agli stimoli esterni...

Mario. Eppure al ristorante di Pomaretto uno stimolo c'era: la cameriera, una bella fanciulla con l'accento dell'Est Europa.



Km 428, Colle Lazzarà, circa 1.600 m. E' l'ultimo dei 7 passi della terza tappa.

HARDALPITOUR 2014.

QUINTA PARTE: ASSIETTA E ARGENTERA

Un tempo, quando la Hat durava "solo" 24 ore, l'Assietta era l'ultima, bellissima, riposante tappa finale. Adesso è solo la cerniera tra la parte finale della Hat classica e quella iniziale della Extreme.

Mario. Quando arrivi a Pomaretto sai che ce la farai. A finire la Hat "classica", per lo meno, perché alla Extreme non vuoi neanche pensarci. L'ultima tappa prima di Sestriere è la più facile, perché è la più corta (appena 63 km, 36 dei quali sterrati), la più scorrevole (sterrato facile dall'inizio alla fine) e hai anche un paesaggio talmente bello da far pesare poco la fatica. Quindi, per quel che mi riguarda, a Pomaretto faccio colazione sereno, perché sto per mettere in saccoccia la mia sesta Hat.

Dario. Mi isolo in un guscio di torpore nel tentativo di raccogliere dalle unghie dei piedi gli ultimi grammi di energia rimasti. I chilometri mancanti al Sestriere sono ormai a sole due cifre, l'ultimo ostacolo è la famosa strada dell'Assietta, una trentina di chilometri di sterrato quasi tutto sopra i 2.000 metri, fortunatamente abbastanza facile. Si rivelerà uno dei percorsi più belli che abbia mai fatto: in alcuni tratti sembra letteralmente di volare sopra le valli sottostanti, anche perché le protezioni a lato strada sono inesistenti. Vado talmente piano che mi sorpassano anche i pedoni fermi a guardare il panorama, ma non mi importa nulla: l'obiettivo unico e improcrastinabile è arrivare a Sestriere vivo, togliermi il casco e precipitare in un sonno lungo e profondo, nell'attesa di una decisione per la Extreme. L'ultima sosta è quella al Colle dell'Assietta (2.470 m) per una foto accanto al cartello che testimonia la meta raggiunta. A guardarla adesso quella foto sembrerebbe quasi una posa studiata, con me seduto a terra tra la moto ed il cartello, ma in realtà mi ero seduto solo per riuscire a recuperare qualche grammo di forza in più in vista del rush finale. Ripartiamo poco dopo per l'ultimissimo tratto sino al Sestriere, la meta del tanto agognato riposo. Continuo a ripetermi che ormai è finita e conto le decine di metri che scorrono sempre più lentamente sul Gps, mentre l'altimetro continua a decrescere. Intorno a me le montagne, le valli e le nuvole sono sparite e tutto si è trasformato in letti, cuscini, divani, materassi... Tutto è morbido, tutto è soffice, l'universo vuole che io mi fermi a dormire. Sono totalmente preda di devastanti allucinazioni mistiche della peggiore matrice fantozziana e, man mano che perdo quota, queste peggiorano. Ad un certo punto un piccolo cuscino sorridente si mette a correre spensierato accanto a me con le braccia aperte, ridendo giulivo mentre lo osservo come un ebete ubriaco. Lo guardo come in estasi e sono quasi pronto a buttarmi addosso per abbracciarlo ed addormentarmi tra le sue guanciotte paffute, ma improvvisamente tutto si fa buio, una stridente musica di violino inizia a suonare nell'aria e il soffice cuscino si trasforma in un mostro marrone dalle sembianze demoniache che inizia ad urlarmi con voce spettrale: "Fango, fango, FANGOOOO!!! BWAHAHAHAHA!". Inchiudo di colpo per lo spavento e guardo impaurito davanti a me: una fangaia di una decina di metri ha interrotto il fondo di terra battuta e pretende che chiunque voglia andare avanti la sfidi in singolar tenzone.

Mario. A Pomaretto, come ho già detto, ci viene da rilassarci, perché sappiamo che ormai manca poco... Ma questo è l'anno della Extreme. Dobbiamo dormire, dormire, dormire prima che la follia riprenda vita! Ci diciamo: "Siamo degli idioti, adesso si va a tutto gas, rischiamo di non riuscire a dormire abbastanza, la Extreme si avvicina e noi siamo ancora al di qua dell'Assietta". Così partiamo decisi... ma, sullo sterrato che passa in cima alla fortezza di Fenestrelle, mi vengono dei colpi di sonno così potenti che mi addormento in pieno tornante e mi sveglio mentre do una zampata per non cadere. Danilka

allora suggerisce una seconda sosta "quarto d'ora di sonno scomodo". "No – rispondo – tutti gli anni ho colpi di sonno in questa tratta e li risolvo immergendo la testa dentro una fontana d'acqua freddissima che si trova poco più avanti". Ed è questo che faccio. Il sonno sparisce all'istante e proseguo tutto bello pimpante. La strada si arrampica fino ai 2.470 m del Colle dell'Assietta. Da lì al Sestriere prosegue con continui saliscendi, orbitando tra i 2.035 e i 2.520 m. Arriviamo all'Assietta concentratissimi, decisi a bruciare gli ultimi km senza soste, quando il mio occhio cade su una Honda Gold Wing nera. 1.500 cc. Sei cilindri. Sex Cilindros. Ma io la conosco! Appartiene a Fabrizio, un tipo eccentrico che in rete si firma Blackwing e che negli anni 80 faceva queste sterrate insieme a Marco Valmori, cioè colui che mi ha ispirato, quando avevo 14 anni, con i suoi articoli su Motociclismo. Non dev'essere facile arrivare fin qui con una Gold Wing: lo sterrato è il più facile di tutta la Hat, ma quella cosa pesa più di 400 kg... Ho conosciuto Fabrizio due mesi prima, al Tragedy Tornant Training, un evento di Motociclismo All Travellers dove aveva girato in pista da cross con quella moto. Dice che è la SUA moto, che ci ha fatto di tutto, che le vuole bene, quindi ci fa anche le sterrate di montagna. Quando mi vede mi riconosce e mi dice che vorrebbe tentare i Fangoni, ma non da solo. "Mi aiutate?". I Fangoni sono un tratto della Via dell'Assietta perennemente bagnato, come se dal terreno filtrasse l'acqua di qualche sorgente sotterranea. Faccio l'Assietta fin dal 1987, non so quante volte sono stato qui, ma non ricordo una sola volta senza queste fangaie. Non presentano alcuna difficoltà per un fuoristradista abituale; ma l'Assietta è uno dei posti ideali per iniziare e i neofiti sono spaventati da questi canali scuri pieni di fango liquido, non perché siano difficili, ma perché incutono timore.. Un signore, arrivato qui con un grosso Suv (quindi non un 4x4 esplicitamente da fuoristrada, ma comunque un 4x4 con le ruote grosse e tanta luce a terra) sente Fabrizio farneticare sui fangoni e interviene: "Con questa moto te lo scordi di passare quelle fangaie. Io ci ho appena provato con questo Suv ma i solchi pieni di fango erano troppo profondi per noi. Guarda, forse ce la potresti fare con quella, roba che ti diverti pure" conclude indicando la mia Suzuki DR-Z. Ma Blackwing se ne fotte del terrorismo dei passanti. Vuole fare le fangaie e vuole che io gli dia una mano. Allora glielo spiego: "Le fangaie sono molto lontane da qui. 13 km di sterrato. Con questa motona ci arriverai tra un sacco di tempo e noi non possiamo permetterci di perderlo, dobbiamo dormire, dormire, dormire, dormire, ciao bello, ti salutiamo, stacci bene". Blackwing si indigna: "Ma io non ci arriverò tra un sacco di tempo. Guarda!". Monta in sella e parte a razzo, come se avesse una enduro e non una limousine. Io gli vado dietro e non credo a ciò che vedo: corre come un pazzo, seduto sul trono, con gli scarichi che sfiorano il terreno senza colpirlo. Non so come faccia a correre così, senza massacrare il "sottopancia" della moto! Ogni tanto si alza pure in piedi sulle pedane. Lo supero, in modo da precederlo sulle Fangaie e poterlo fotografare con comodo, ma come mi metto davanti mi viene il terrore che questo mi stia incollato. Avete in mente quando pensate di avere uno dietro e vi convincete di sentire il suo rumore, quando invece siete soli? Per me va così. Vado più forte del mio solito per staccarlo, ma mi sembra di sentire il suo sei cilindri venti centimetri dietro la mia targa. Dio, che umiliazione! Una DR-Z che in sterrato non riesce a seminare una Gold Wing... Ma poi mi giro e vedo che sono solo. Meno male, che scena che sarebbe stata altrimenti?

Dario. Ci fermiamo tutti e quattro a scrutare il punto migliore dove passare le Fangaie ma io, con gli occhi nuovamente gonfi di lacrime e senza aver fatto alcuna analisi dell'ostacolo, metto la prima, spalanco il gas e mollo la frizione, fiondandomi in quella pozza maleodorante con la consapevolezza che al primo scarto della ruota anteriore finirei a mollo e non rialzerei più se non dopo una decina di ore di sonno. Passo restando miracolosamente in piedi e lo stesso fanno i miei compagni, seppur con qualche difficoltà. Sputo con rabbia contro quella pozza maledetta rendendomi conto troppo tardi di stare sputando dentro il casco integrale. Risalgo in moto e continuo la mia discesa verso il traguardo,

passando attraverso altre piccole fangaie senza particolari problemi. Materassi e cuscini sono spariti e valli e montagne hanno ripreso il loro posto.

Mario. Arriviamo alle Fangaie e ci diciamo: "Quando ci ricapita di vedere una Gold Wing in questo pantano?", così decidiamo di fermarci per vedere come passa. C'è già gente qui. Ci sono due tipi con delle monocilindriche anni 90, ovvero una Honda XR400R e una Yamaha TT600S. Quello con la XR mostra all'amico con la TT come passare. Ci sono due tipi con delle BMW R 1200 GS Adventure. Passano bene e si vede che sono fieri. Ma tutte queste persone restano basite quando arriva Blackwing con la sua immensa motona... e passa, tranquillamente, senza problemi, come un galeone spagnolo dentro una vasca da bagno. La cosa assurda è che guida sorridendo e ascoltando della buffissima musica ska di trent'anni fa. Cioè, lui dice che è ska. Io, per ska, avevo in mente i Madness, ma mi sa che dello ska erano un'emanazione commerciale.

Ok, oggi abbiamo imparato una cosa nuova. Che abbiamo le fisse sulle moto da enduro ideali, ma poi c'è gente con la Gold Wing che ci fa sentire dei gran pirla. Va bene, adesso finiamo questa Hat.



Km 493, le famose Fangaie dell'Assietta. Con le enduro non sono niente di che, ma con la Gold Wing... Le assi di legno si usano quando il solco diventa troppo profondo.

Dario. L'adrenalina sprigionata mi ha ridato un briciolo di lucidità e continuo a scendere sino all'asfalto, in maniera relativamente spedita. Una volta al Sestriere, a mezzogiorno, giriamo intorno all'arrivo per un paio di volte prima di trovarlo, fermandoci anche nel bel mezzo di una rotonda e facendoci sgridare da un vigile che, evidentemente, non è conscio del nostro stato psicofisico.

Mario. E che farebbe bene a continuare a non esserlo! Noi a Sestriere ci arriviamo alle 16: è il nostro nuovo record di ritardo. Ci abbiamo messo 26 ore, porca miseria! Quando in realtà avremmo dovuto arrivare alle 11.

Dario. Lasciamo le moto davanti al banchetto dell'arrivo e timbriamo la scheda FMI poi, mentre i miei compagni cercano un posto per riposare, mi sdraio a terra appoggiato alla ruota di un fuoristrada dell'organizzazione, nel disperato tentativo di trovare un po' d'ombra. Sto quasi per srotolare il sacco a pelo quando l'intestino reclama un po' di attenzioni: è giunto il momento di prendere un bel caffè decaffeinato al bar di fronte. Appena entro nel bar ho la sensazione di essere un talebano dentro una convention del partito repubblicano americano: sporco, puzzoso e devastato faccio diligentemente la

fila alla cassa tra villeggianti di montagna e motociclisti intutati giunti sin lì con le loro lustre millèddue. Probabilmente se urlassi "Morte alle Slick!" fuggirebbero immediatamente in preda al panico e qualcuno magari mi sparerebbe persino. Ovviamente il caffè è solo una scusa per devastare il povero bagno del bar, che lascio letteralmente in lacrime dopo la mia performance, preparata con cura nel corso delle precedenti 31 ore senza sonno. Uscito dal bar mi dirigo verso un capanno che, durante l'inverno, è adibito a noleggio sci ma che al momento è chiuso ed è dotato di una deliziosa veranda sotto la quale appisolarsi. I miei compagni sono già in coma profondo e, per la stanchezza, si sono addormentati addirittura sopra ad una grata di metallo! Io ho la forza di mangiare un mezzo panino che mi è rimasto, sistemare il sacco a pelo su un massetto di cemento e chiudere la cerniera. Il rumore della zip è l'ultima cosa che ricordo, poi solo silenzio e pace.

Mario. Tardi, è tardi, è maledettamente tardi. Non ho mai fatto una Extreme, non l'ha mai fatta nessuno, davo per scontato che si dovesse dormire almeno sette-otto ore prima di spararsi un'altra notturna! All'arrivo spero di trovare Corrado Capra ma non Salice, che è uno dei suoi bracci destri. Salice mi vuole bene, ma ha un modo di sfottere che non saprei reggere adesso. Si basa sempre su quelle che io chiamo "battute da secchioncello": "Ma come tratti male la moto", "Ma quanta ruggine", "Ma che gomme consumate" e, soprattutto, "Ma quanto sei lento" e "Siete in ritardo". Beh, quando arriviamo ci sono giusto giusto lui e Capra. Arrivare alle 16, quando si è iscritti alla Extreme, è da imbecilli e Salice me lo fa notare con un bel po' di battute. Devo trattenermi dal rompergli la testa, ma lui va oltre: "Adesso andate a dormire ma, mi raccomando, alle 19 siate puntuali per la cena". No, cavolo, quest'uomo non ha alcuna pietà! "Ma se la partenza è tra le 22 e le 23, non possiamo cenare alle 22.30?". "No. Lassù non servono la cena dopo le 21". "D'accordo. Allora dormiremo fino alle 20.30, ok?". Interviene Corrado Capra, con un'alzata di occhi al cielo che significa: "Ma che palle, sempre in ritardo, sempre gli ultimi: e va bene, dormite fino alle 20.30". Ma dove andare a dormire? Nei 260 euro di iscrizione, che non sono pochi, non è previsto un posto dove dormire. Come avete appena letto, i siciliani si sono piazzati sotto una veranda. Noi pensiamo di salire in Valle Argentera fino ai 2.100 m di quota e di sdraiarci sui prati immediatamente a monte del Rifugio Alpe Piane, quota 2.080 m, da cui partirà la seconda parte della mostruosa Hat 2014. Tra una cosa e l'altra, compreso un selfie sul ponte dove, lo scorso febbraio, abbiamo piantato le tende durante la seconda tappa del Fintentreffen 2014, arriviamo su alle 17. Aiuto, qua ci fottiamo la Extreme...



Km 510. Il gruppo Ciaccia (Luca Nagini, Mario Ciaccia e Danilka Livieri) si fa un autoscatto sul ponte sul fiume Ripa, in valle Argentera, per festeggiare la fine della Hat "classica".

Troviamo un prato che ha tre difetti: erba alta mezzo metro, milioni di cavallette che ci saltano sopra e una certa pendenza. Luca Nagini, il perfezionista del gruppo, vorrebbe cercare alternative, ma stiamo veramente facendo i Fantozzi, adesso dobbiamo dormire e basta! Ci sdraiamo sul prato, assordati dal rumore delle cavallette. Io sono il più spiccio: uso la giacca da moto come materassino e mi tengo gli stivali ai piedi. Nagini sembra morto, quando dorme per terra, ma usa la mascherina per gli occhi, un telo, si fa un cuscino e si leva gli stivali. Anche Danilka si leva gli stivali, in più gonfia il materassino da campeggio. Sono le 17, mettiamo la sveglia per le 20.30. Tre ore di sonno dopo 26 ore di guida e prima di altre 12 (ma tanto noi ce ne metteremo di più, lo so benissimo) basteranno?

Non lo sapremo mai. Perché alle 18 ci svegliamo sotto la pioggia battente. Fa un freddo cane, io sono in maniche corte, lì per lì non capisco niente. Abbiamo dormito solo un'ora! Maledizione! E ora che si fa? Potremmo montare le tende al volo ma, tra monta e smonta, il tempo volerebbe e abbiamo appena due ore e mezza di tempo. No, dai, corriamo al rifugio e vediamo se hanno un posto dove metterci a dormire. Io sono stanchissimo e infreddolito, mi sembra impossibile poter ripartire, tra tre ore, per un'altra mezza Hat.

Dario. Al nostro risveglio nel piazzale non è rimasto più nessuno. I miei compagni sono già in piedi e scrutano il cielo con apprensione; pochi istanti dopo si scatena un temporale e io, sotto sotto, sono vigliaccamente contento perché so che, con la pioggia, non partiremo per la Extreme e la colpa non sarà mia!

Mario. Io invece sono depresso. Io vorrei partire comunque, anche con la pioggia, ma questa cosa mi deprime. Sono già stanchissimo, non sto riuscendo a recuperare e adesso piove pure?

Dario. In realtà no, neanche io sono contento. Il meteo ci distrugge definitivamente gli animi; dopo 22 ore di guida ed un pomeriggio di sonno disturbato, ci ritroviamo soli, in un piazzale semideserto, sotto una fitta pioggia autunnale che sta lentamente annegando le nostre deboli smanie di affrontare l'Extreme. Io sono il più devastato di tutti e non sono in grado nemmeno di premere il pulsante di avviamento, figurarsi montare in moto e passare la nottata tra più di 250 km di mulattiere e sterrate. Anche l'ipotesi della ritirata sembra poco praticabile; nessuno di noi ha la forza e la lucidità per affrontare più di 200 km di autostrada sino al furgone. Appare chiaro a tutti che andarsene subito da quel luogo è pressoché impossibile, così decidiamo di attuare la tattica "Forrest Gump": ricordate quando Tom Hanks, nella sua celebre interpretazione, inizia a correre dapprima verso la fine del vialetto, poi verso la fine della strada e così via sino a percorrere più volte gli Stati Uniti da una costa all'altra? Parte da casa senza alcuna pretesa e senza uno scopo preciso (a parte la voglia di correre) e si ferma più di tre anni dopo, soltanto quando si sente veramente stanco. Noi, a dire il vero, non abbiamo neanche voglia di correre, ma abbiamo deciso di andare avanti finché potremo, lasciando che tutto scorra trascinandoci passivamente nel corso degli eventi. Ed è così che dal sacco a pelo saliamo in moto e, visto che siamo lì, decidiamo di andare a fare benzina a Cesana Torinese e, una volta lì, decidiamo di andare al rifugio Alpe Plane, dove ci dovrebbe essere la cena e la partenza per la Extreme, alla quale non è ancora detto che intendiamo partecipare.



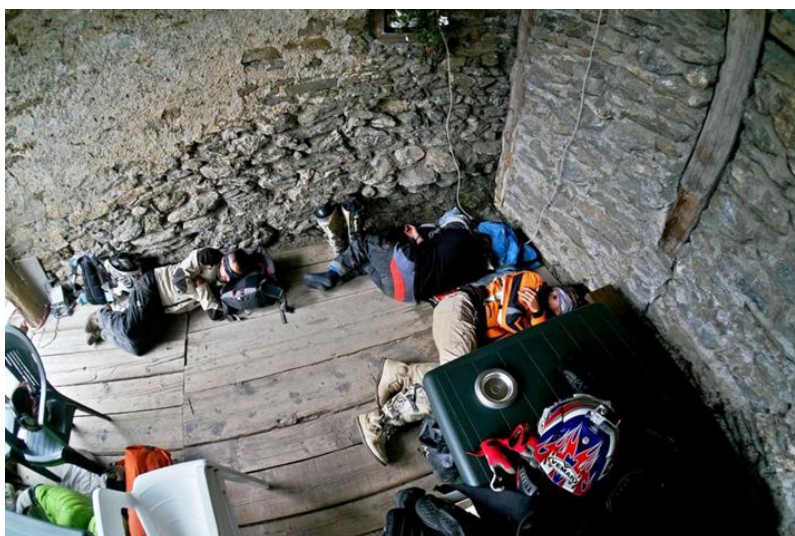
Km 520. Là in fondo si vede il rifugio Alpe Plane, 2.080 m.

La Hat "classica" finisce qua, adesso dobbiamo dormire e poi fare la Extreme

Mario. A Sestriere c'è un distributore, ma ha finito la benzina. Noi non lo sappiamo e questa cosa ci penalizzerà in seguito. Ma anche a Bruno Birbes, il dakariano, fare benzina a Cesana non porterà bene. Me lo racconta il suo amico Marco Varini: loro hanno finito la Hat alle 14.30 e hanno prenotato un albergo dove dormire e farsi una doccia prima di partire per la Extreme. Ma i due con le Guzzi Stelvio stra-modificate, ovvero Birbes e Bettini, decidono di scendere a Cesana per fare benzina. Le due Guzzi vanno bene, ma hanno un portatarga troppo delicato, che s'è rotto prima ancora di arrivare alla galleria di Colle Garezzo. A Cesana ci vanno senza targa e pure senza documenti e finiscono per venire fermati dai Carabinieri. Immaginate lo stupore di questi nel vedere delle moto così strane e pure senza la targa! Roba da sequestro, ma i due se la cavano con 225 euro di multa in due e vengono lasciati andare. Solo che la cosa va ovviamente per le lunghe e i due tornano a Sestriere solo per le 18.30. Bettini manda al diavolo la Hat, è stravolto e non ha alcuna voglia di ripartire senza avere dormito; Birbes invece si fa una doccia e riparte subito per il rifugio Alpe Plane. Lui affronterà la Hat con zero ore di sonno!

Quanto a noi, al rifugio ci indicano un posto dove poter dormire mentre piove. Si tratta di una specie di veranda con due pareti in muratura e due pareti fatte con un telone di plastica. Lì sotto ci sono dei tavoli e c'è già gente vestita da cross che dorme. C'è anche Corrado Capra, che mi dice che avrebbe 80 iscritti a questa seconda parte, ma una quarantina gli hanno già detto che lasciano perdere. I più si sono organizzati prenotando stanze d'albergo a Sestriere dove dormire nel pomeriggio, ma parecchi si sono piazzati nelle stanze da letto dell'Alpe Plane. Noi troviamo un buco a testa dentro la veranda e ci sdraiamo sui materassini e senza gli stivali. Ma è impossibile dormire. Ho già scritto su FUORI cosa è successo e non vorrei ripetermi, invece mi sa che lo farò: io sono bravo a dormire in posti scomodi e rumorosi, ma qua è davvero troppo. Sto sdraiato con gli occhi chiusi, ma sono frastornato da suoni fortissimi: cani che abbaiano, voci umane che li sgridano o che urlano di mucche in fuga, che parlano di cose loro, che commentano noi che cerchiamo di dormire (e che auguriamo loro una morte lenta e dolorosa); due che sbattono una trovaglia di plastica, facendo un rumore bestiale; mandrie di mucche o pecore che mi passano a un centimetro coi campanacci; maiali che grugniscono; infine, il rombo di milioni di moto che salgono al rifugio per cenare. Quando sento la voce di Salice che ci urla di venire a

cena, con un sottofondo di sadismo, capisco che la mia situazione è disperata. Sono le 19, non sono riuscito ad addormentarmi e non ci riuscirò. Mi alzo, sgonfio il materassino, metto gli stivali e penso: "Sarà un disastro". E piove pure.



521° km. Diluvia. Si cerca di dormire in una veranda del rifugio Alpe Piane, ma c'è una somma di rumori come a un bivacco della Dakar. E non tutti riescono a dormire.

Dario. Per arrivare al rifugio bisogna percorrere una semplice sterrata che taglia tutta la Valle Argentera, su un percorso che sembra quasi fatato, reso ancora più affascinante dal clima plumbeo e da una sottile pioggerellina. L'ultimo tratto però riserva delle sorprese: se si proseguisse sulla destra, come indicato dalla traccia, si arriverebbe al rifugio salendo per una ripida strada fangosa che sparisce nei boschi, probabilmente per poi ridiscendere verso la destinazione finale; se invece si va a sinistra si arriva direttamente al rifugio, ma bisogna percorrere una mulattiera da capre (una "caprettiera"?) che non è sicuramente fatta per una pesante bicilindrica, soprattutto se guidata da un sedentario programmatore in preda ai fumi del sonno (tanto che gli organizzatori l'hanno esclusa). Ovviamente imbocco per errore quella strada, seguito da uno dei miei compagni che ormai mi controlla a distanza, preoccupato per le mie condizioni. Quando mi rendo conto dell'errore madornale è troppo tardi per tornare indietro; il rifugio sta a poche centinaia di metri di sassi e dirupi e io ho troppa voglia di raggiungerlo per impantanarmi o cascare di sotto. Con la prima dentro, gli occhi chiusi e i piedi a terra do alla moto un filo di gas, il minimo sufficiente per farla salire con la giusta trazione. Quando li riapro mi trovo al rifugio, tra lo stupore degli astanti che mi vedono apparire da quella direzione. Non chiedetemi come abbia fatto ad arrivare lì incolume perché non lo so, probabilmente l'unica spiegazione razionale è identificabile nella parte del corpo utilizzata per sedersi.

La pattuglia Extreme è quasi dimezzata: degli ottanta partecipanti che devono prendere parte al secondo atto della maratona ne sono giunti al rifugio solo una quarantina, di cui la maggior parte in condizioni pietose. Ci sediamo tutti al tavolo e cerchiamo una posizione che ci consenta di riposare un po' gli occhi pur mantenendo un briciolo di dignità.

Mario. Entro nella rustica sala da pranzo di questo rifugio spartanissimo e mi rendo conto che sto male. Credo che avere dormito in maniche corte sotto la pioggia mi abbia fatto venire la febbre. Ho freddo, ho i brividi, ho un mal di testa pazzesco, mi gira la testa, sono spossato e ho un sonno micidiale, da non stare in piedi. Potrei semplicemente chiedere una stanza e dormire qui. Chi mi obbliga a fare la Hat? Lo

so bene chi è: io. Il cuore mi dice "Va' a letto", la testa "Parti, parti, parti". Non ce la farei mai a non partire. Il mio motto è: "Anche se non ho voglia, parto lo stesso. Qualcosa succederà". Inoltre so che è facile avere alti e bassi. Solo che non ho mai fatto una cosa simile in vita mia: sei Hat non mi hanno mai preparato a una Extreme. Ho un pensiero: "Vedrai che se mangi qualcosa ti riprendi". Ma la cena è di una cattiveria incredibile, come diavolo cucinano quassù? Non riesco neanche a finire la pasta!

Dario. Poco prima che io crolli entrano in sala le gentili donzelle del rifugio con in mano una serie di taglieri di salumi, tra le ovazioni e i sorrisi di tutti. Alzo lo sguardo e sobbalzo quando vedo che, al mio stesso tavolo, è seduto un enorme orso barbuto e sorridente, che sta facendo man bassa di tutto quel ben di dio... Stropiccio gli occhi e tutto diventa più nitido: il peloso Yoghi non è altro che il buon Mario Ciaccia, che alterna aneddoti motociclistici a momenti di assenza, nel tentativo anche lui di recuperare qualche grammo di energia.

Mario. Sorridente io? Sto male e non riesco a riprendermi. Nagini mi passa una medicina per tirarmi su. Danilka, come sempre, è sereno. Lui non ha mai sonno, ma sfrutta ogni momento per riposare, è molto lucido e tattico nelle cose che fa. Io invece non sono lucido per niente e infatti impiego metà pasto per rendermi conto che sono seduto di fronte a Dario Fiumicello. Finalmente due dei protagonisti di questo racconto si incrociano (il paradosso è che Fabrizio Brizi racconta di avermi incrociato tre volte, ma io non me ne sono mai accorto... Ha detto che non s'è fatto notare per discrezione, è pazzo...). Quando, a maggio 2014, abbiamo organizzato la prima Tendata di Motociclismo All Travellers, sulla Forca della Spina presso Spoleto (PG), Dario aveva vinto il premio per chi arrivava da più lontano, Messina (mentre qua non può competere con gente che viene dal Colorado). Ovviamente non posso che volere un mucchio di bene a uno che si è scioppato un viaggio così lungo perché ha dato fiducia alla nostra iniziativa. Inoltre è simpatico e non se la tira. E vorrebbe persino fare il Fintentreffen! Vorrei fargli festa, invece entrambi ci limitiamo a guardarci con gli occhi appannati. Il suo aspetto è spaventoso. È come se avesse appena finito una Hat e stesse partendo per farne un'altra, non si può capire quanta devastazione traspaia dal suo volto. Ma è evidente che lui, guardando me, sta pensando la stessa cosa, perché anche io sono messo male. E mi parla: "Un casino, siamo riusciti a dormire solo sei ore". Sei ore... Ma è un sogno! Io solo una... Un'ora di sonno. Sto per suicidarmi? Arriva Birbes, che ha dormito zero ore. Ma è un dakariano anni Ottanta, a fare queste cose si sente tornare a quei tempi. Sorride. Fa commenti spiritosi su quanto ci piaccia fare queste cose. Gli rispondo che ripartire è l'ultima cosa che vorrei fare, ma la farò. E mi rendo conto che, in tutta la sala, gli unici sorridenti sono lui e Danilka, mentre gli altri sembrano dei cadaveri messi in posizione seduta. Danilka è esaltato: lui ha seguito alcune Dakar in auto, riuscendo a dormire nei bivacchi e dice che qua è uguale: "Anche alla Dakar c'era gente che dormiva per un'ora a tappa, in mezzo a generatori che andavano e meccanici che sgasavano per tutta la notte... Mentre cercavamo di dormire, con tutti quei rumori di cani, mucche, maiali, campanacci, moto e persone che urlavano, ero convinto di essere alla Dakar!".

Accanto a Dario c'è Silvio Coggiola, un personaggio leggendario di queste cavalcate a lunga gittata. Ci conosciamo da anni e il nostro rapporto è bizzarro: in certe cose ci stimiamo e in certe altre ci prendiamo per i fondelli. Entrambi amiamo fare queste cose faticose e non molliamo mai, per cui ci stimiamo a vicenda. Ci sentiamo fratelli, in questo. Ma io vado molto più piano di lui, per cui mi prende in giro. Io sono sempre fermo a fare foto, lui tira dritto come in prova speciale. Io lo sfitto per le sue doti di navigatore, che ne hanno fatto una leggenda. Lo so che navigare col Gps sembra facilissimo: se sei sulla traccia bene, se ne sei fuori devi semplicemente cercare di tornare lì sopra. Non è come nei rally con road book, che se i conti non ti tornano è un casino rientrare nel percorso. Eppure, anche col Gps è

possibile fare delle castronate micidiali e Silvio è l'imperatore delle interpretazioni folli. Una delle cause dei suoi errori è che va a cannone, senza fare soste, per cui guarda più la strada che il Gps. Ma poi sembra programmato per interpretare la traccia sempre nella maniera sbagliata, nel caso che ci possa essere questa possibilità. Esempio: alla Hat del 2010 lui finì nella traccia-taglio, quella che Capra ti mette per farti tagliare pezzi su asfalto. Finì per fare il tunnel di Tenda, anziché affrontare la Via del Sale nella tratta più bella, quella del Colle dei Signori e del Colle della Boaria. Ancora oggi sostiene che quello fosse il percorso giusto.

Alla Hat del 2011 erano previste diverse varianti, più tecniche e divertenti rispetto al tracciato principale. Beh, Dio solo sa perché lui tutte le volte arrivava al bivio di entrata nella variante e restava sul percorso principale, ma poi arrivava al bivio di uscita variante e lo prendeva al contrario, facendosi quindi tutta la variante nella direzione opposta a quella giusta. Riuscì pure a fare il Colle San Bartolomeo al contrario e a tornare ad Ormea, nonostante quell'anno non facesse parte del percorso. Ma era stato escluso solo dopo che ci avevano già dato le tracce. Quell'anno, al posto di 530 km, lui ne fece oltre 700, arrivando comunque ore ed ore prima di me. Alla Cow in The White Night del 2012 la traccia era un anello di 250 km intorno a Sergnano (CR) e lui fece tutto il giro al contrario. Capì che era contromano solo dopo il 120° km, quando gli arrivarono in faccia i più veloci tra coloro che stavano facendo il giro dalla parte giusta. Cosa combinerà questa volta?

Dario. Saranno la cena o i venti minuti di riposo sulla panca della sala, fatto sta che mi sento decisamente meglio e decido che, dato che sono arrivato sin lì, è il caso di provarci, di partire anche per la Extreme, per la gioia dei miei compagni! Un'occhiata alla traccia e quattro chiacchiere con Corrado Capra, l'organizzatore maximo di tutta la carneficina, ci rassicurano sul fatto che in ogni momento, se proprio non ce la dovessimo fare, potremmo abbandonare con facilità la tappa, dato che il percorso offroad correrà sempre vicino a una strada asfaltata.

Mario. Sì, è vero. Ho già affrontato questo percorso lo scorso luglio: era una notturna da 270 km dedicata alle vecchie BMW boxer, organizzata sempre da Capra e, dato che in quella occasione avevo già percorso 150 km di sterrati prima della partenza in notturna, in realtà io mi sento come se avessi fatto sette Hat. Tutto il percorso gira intorno al massiccio dell'Assietta, per cui in realtà si è sempre a pochi km da Cesana Torinese, sede dell'arrivo. Comunque, ormai è ora di partire. Mi faccio il lavaggio del cervello: "Devo Partire Devo Partire Devo Partire". Ma poi esco dal rifugio e quello che vedo mi fa passare di colpo la depressione. Questa seconda partenza è roba epica! Ha smesso di piovere. È notte, ma folate di nebbia lasciano il posto a squarci che lasciano vedere la luna piena. Fa freddo, ma è quel freddo frizzante che invoglia, che rende più mitico il tutto. Le moto sono pronte per partire, coi fari accesi. Intorno si iniziano a vedere le montagne. Dio, che bello. I partecipanti partono tre a tre e subito iniziano a perdere quota. Sotto di noi si vede il solito effetto del mare nero con le luci delle tre moto che scivolano verso il fondo, in fila indiana, fino a sparire, inghiottite dagli abissi.

.....

Hardalpitour 2014

Sesta parte: ovvero la Extreme, l'anello finale

Manca "solo" l'anello finale: 270 km dichiarati, 250 effettivi e la seconda notturna della Hat, durante la quale affrontiamo il più bel passaggio mai visto in sei anni di Hat.

Mario. Siamo alla partenza della Extreme, ovvero una notturna lunga 270 km. Ho dormito solo un'ora, sono curioso di vedere quanto reggerò. Ma la partenza da duemila metri, sospesi a metà tra le montagne illuminate dalla luna piena e il fondovalle nero come il fondo degli oceani, è talmente emozionante che mi dimentico persino di avere sonno.



Km 521, la seconda partenza della Hat. Nebbia e luna in alternanza.

Dario. Niente pedana e niente ombrelline questa volta, solo tanta nebbia e tanto buio, ma fortunatamente niente pioggia. Le luci del gruppo davanti a noi spariscono nella notte umida e l'organizzazione ci dà il via; abbiamo lasciato che tutto scorra e siamo riusciti ad arrivare sino a questo punto, ora l'obiettivo ultimo è continuare a cavalcare la corrente e fare in modo di arrivare sino alla fine la mattina dopo, un passo alla volta, più sani e più salvi possibile.

Mario. Siamo pronti per partire. Al via vedo che le tre CCM ci sono ancora tutte. Sono guidate da tre inglesi piuttosto avanti con l'età: uno di loro è il titolare in persona, Austin Clews; poi ci sono Steve Hague, che ha partecipato a due Dakar circa dieci anni fa e Robert Bentham, che è stato campione europeo di cross negli anni Settanta. Le moto sono ancora intatte. Invece della squadra di MCN è rimasto solo uno. Gli altri due, tra i quali c'è Mark Richardson degli Skunk Anansie, hanno concluso la Hat completamente sfiniti e con enormi vesciche alle mani, per cui hanno deciso di fermarsi. Vedo anche facce note nel giro degli amanti di queste lunghe traversate, come Maci e Walla Walla del club italiano delle Yamaha Ténéré. Mi domandano ridendo del tipo finito nel burrone, finché non capisco che io parlo di quello che è finito di sotto con la KTM 660, mentre loro parlano di uno, credo tedesco, a cui è finita di sotto la moto mentre faceva pipì. "Twenty years together... and now it's all finished..." pare che dicesse come una litania. Dicono che la sua moto sia esplosa, precipitando per un bel pezzo, ma che lui sia tornato in seguito con una squadra per recuperarla. Della squadra Azzurro Rosa manca solo Stefano Trovanelli, quello che è volato di sotto davanti ai miei occhi: non so il motivo ma, ovviamente, penso che le botte rimate con quel tuffo si siano fatte sentire, nelle 24 ore successive.

Dario. La discesa dal rifugio è così lenta che mi sorpassano altri due gruppi partiti dopo di noi, ma non me ne frega nulla... Se cadessi in questo fango a pochi metri dalla partenza mi rialzerei solo domani mattina, dopo svariate ore di sonno, quindi prudenza è la parola d'ordine. A Sestriere facciamo una brevissima sosta per avvisare mogli e fidanzate della nostra decisione, anche se forse non le tranquillizziamo proprio del tutto. Staccati i telefoni ripartiamo per l'Assietta, stavolta da percorrere al contrario e di notte, sino al Colle delle Finestre.

Mario. Adesso sono bello carico. Spiego ai compagni che questa è un'occasione per riscattare le varie sfighe che ci hanno colpito nella prima tappa. "Partiamo regolari, facciamo poche soste fotografiche. L'importante è riuscire a vedere l'alba dalla vetta dello Jafferau". "Mario, ma ti rendi conto che non abbiamo ancora fatto benzina e che a Sestriere il distributore è chiuso?". Mi cade la mascella. Siamo al via... e già stiamo buttando via tempo, perché ci tocca deviare per Cesana Torinese a fare benzina. Iniziamo a scendere, ma questa cosa già mi devasta il morale. Nel buio del bosco di notte, all'improvviso, veniamo illuminati da una luce aliena che ci piomba alle spalle. Sono le tre CCM, equipaggiate coi faretto aggiuntivi. Rispetto al mio faro Trial Tech, che ha 70 Watt ma non li dimostra, quei faretto stanno come una cometa a una candela. Ci superano con eleganza, salutano con la gamba tesa, con queste moto bellissime che fanno una luce da astronave. I tre guidano in piedi sulle pedane, con molta naturalezza e in pochi secondi ci hanno già staccato.

A Cesana perdiamo un sacco di tempo. Anche qui il distributore ha finito la benzina e dobbiamo andare verso Oulx a cercarne un altro. Io poi cerco sempre di tenere aggiornato l'All Travellers di Facebook, inviando foto in tempo reale, ma è una cosa lunga. Passo la foto dalla fotocamera al telefono, ma ci mette tempo. Danilka e Nagio, giustamente, si scocciano ma rispettano questa cosa, sanno che per me è lavoro. Insomma, siamo partiti alle 22 ma solo alle 23.30 riusciamo ad affrontare la salita per il Colle Basset, che è il primo per chi fa la Strada dell'Assietta al contrario. L'abbiamo percorsa nel pomeriggio, adesso la rifacciamo. Ma al buio è tutto diverso. A quest'ora li abbiamo tutti davanti, siamo ultimissimi, come al solito. C'è un punto, alto verso i 2.500 m, dove si riesce a vedere la strada molti km più avanti. Ed è deserta. Solo a un certo punto vediamo il bagliore di tre luci: sono i penultimi in classifica, anche se qui una classifica non c'è. Ma fa comunque impressione sapere di essere gli ultimissimi di una transumanza a due ruote.



Dario. La fangaia della mattina si rivela meno tragica dell'andata e, in generale, tutto il percorso mi sembra più facile e scorrevole, ma è chiaro che dipende da quel poco di riposo che sono riuscito ad



accumulare. Facciamo la prima sosta proprio al Colle delle Finestre e ci godiamo un po' di silenzio alpino, mentre la nebbia sale dalla valle sottostante.

Mario. Ci diamo la carica: "Adesso si tira. Zero soste". Ma ne facciamo una sul valico dell'Assietta: "Dai, ci sta la foto notturna sul passo". Poi iniziamo a scendere... e andiamo in vacca. Perché vediamo tutto un pezzo di strada che si arrotola sotto di noi, con la luna piena. "Come facciamo a non fotografarlo?". Ma la messa a fuoco notturna delle Sony Nex, manuale o autofocus che sia, fa schifo. Per fare quella foto, con la scia di Nagini che scende, ci metto mezz'ora. E non viene bene: sembra che la strada abbia preso fuoco. Durante questa mezz'ora veniamo attaccati da due grossi cani, presenze inquietanti a 2.200 m verso l'una di notte. Elaboriamo il Postulato del Cazzaro: "Se sei ultimo e perdi mezz'ora per fare una sola foto, non arrivi primo".

Dario. Prima di essere fagocitati dalle nuvole decidiamo di riprendere la strada e ripartire verso la valle di Susa; una giostra di tornanti asfaltati ci accompagna sino in valle, regalandoci un po' di buonumore e di energia mentale...

Mario. Io e Dario non siamo sintonizzati. Al contrario suo, buonumore ed energia mentale mi abbandonano mentre saliamo al Colle delle Finestre, a quota 2.170 m. Ho freddo e ho dei colpi di sonno pazzeschi, per cui Danilka mi suggerisce di fermarmi per il canonico "quarto d'ora di sonno scomodo". Rispondo di no: siamo a quasi 2.200 m e ho molto freddo, per cui annuncio che andrò a dormire più a valle, a quota 1.500 m, accanto alla casetta che segna la fine dello sterrato e l'inizio dell'asfalto. Gli altri si fermano a cambiare un pistone e mi dicono ciao. No, scherzo, si fermano per fare qualcosa e mi dicono "Va' pure, che ti raggiungiamo". Ma questa cosa è pericolosissima: faccio tutta la discesa in preda ai colpi di sonno e si tratta di una sterrata con tornanti stretti, burroni e zero parapetti. Se finissi di sotto, non se ne accorgerebbe nessuno. Inoltre devo essere veramente bollito, se penso che a 1.500 m farà molto meno freddo che a 2.170.

Invece quando arrivo alla casetta fa effettivamente meno freddo, forse perché adesso sono dentro un bosco. Mi sdraio su un muretto, metto la borsa fotografica sotto la testa (come patetico cuscino-antifurto) e mi addormento all'istante. Gli altri non mi hanno ancora raggiunto: che ci siano finiti loro, giù dal burrone?

Il quarto d'ora scomodo si dilata verso alcuni suoi multipli. Mi sveglio un'ora e un quarto più tardi. Ho sempre sonno, ma mi sono svegliato da solo. Accanto a me ci sono Danilka e Nagio. Danilka dorme col casco in testa, che gli fa da cuscino. Ripartiamo, ma non mi sembra di stare messo molto meglio. Sto imparando una cosa fondamentale: "Tra una Hat e una Extreme, sarebbe meglio dormire".

Dario. Ho acquistato solo energia mentale e non fisica però, infatti dopo aver sbagliato un bivio prima di riprendere nuovamente la strada sterrata, mi sdraio da fermo mentre tento di girare la moto: la causa? Volevo mettere il piede a terra ma non sono riuscito a muovere la gamba!

Le sterrate di questa Extreme si rivelano larghe e scorrevoli e ci divertiamo come matti a percorrerle a velocità che richiederebbero uno stato fisico e mentale migliore del nostro, ma le uniche cadute che continuiamo a collezionare sono quelle che avvengono da fermo, come se ogni volta che arrestiamo la moto le gambe non vogliono staccarsi dalla loro posizione di riposo e fare da sostegno. Per fortuna che almeno il morale è alto e riusciamo ad andare avanti senza troppe difficoltà, superando il primo punto di controllo ed immettendoci sulla statale per Bardonecchia, direzione Francia, dove però non arriveremo

perché qualche chilometro prima devieremo per l'ultima vera e grande ascesa di tutta la Hat, la salita del Monte Jafferau.

Mario. Rispetto a Dario e a tutti gli altri, stiamo perdendo una marea di tempo. Almeno un'ora a Cesana, mezz'ora sull'Assietta, un'ora e un quarto giù dalle Finestre... Ma non è finita. Prendiamo lo sterrato per il Pian Gelassa, quota 1.500 m, che è uno dei luoghi più inquietanti della Hat. Una stazione sciistica costruita negli Anni 60 e mai decollata, perché le valanghe la distrussero. Oggi ci si arriva solo in sterrato e ci sono qua e là edifici mangiati dalla vegetazione, come in Cambogia. Arrivarci di notte è spaventoso, per cui come non fermarci ad esplorare qualcuno di questi edifici? E, già che ci siamo, perché non fare la caccia, visto che ci scappa? Danilka ne approfitta per rimettersi a dormire. Un'altra mezz'ora se ne va. Quando ripartiamo, Nagini è completamente cotto e rischia di cadere più volte. Niente, è evidente, abbiamo dormito troppo poco. Abbiamo superato il limite della resistenza. Dobbiamo fare un'altra sosta sonno. Il Nagio si mette in testa alla ricerca di un buon posto per sdraiarsi per terra, ma sembra che si sia ripreso. Passiamo un'altra località turistica, Frais, dove dovrebbe trovarsi il controllo di passaggio. Ma se ne sono già andati, temo da un pezzo, quindi raggiungiamo l'asfalto che collega Susa al Monginevro. E troviamo una fabbrica con una tettoia. Mentre ci dirigiamo sotto quella tettoia per andare a schiacciare un pisolino, scopriamo che lì accanto c'è il furgone di Tacita, una ditta che produce un'interessantissima moto da rally completamente elettrica. Sembra una dakariana, perché ha quattro enormi batterie appese davanti e dietro, che ricordano i serbatoi maggiorati. Ha il cambio e la frizione, come i motori a scoppio. E pesa quasi 200 kg. Quelli di Tacita stanno facendo tutta la Hat fermandosi ogni 60-70 km a cambiare le pile, metterle in carica e dormire con tanto di sacchi a pelo e brandine. Questa cosa li rende ovviamente lentissimi ma, evidentemente, più lenti di noi è impossibile, infatti sono arrivati qui prima di noi. Mettiamo la sveglia per dormire un solo quarto d'ora ma, dopo la sveglia, perderemo un secondo quarto d'ora in chiacchiere. Insomma, quando affrontiamo la salita per lo Jafferau sono già le cinque e mezza e sta sorgendo il sole. Avessimo avuto un passo regolare, senza soste-foto e soste-sonno, saremmo passati in vetta allo Jafferau col buio pesto. Quindi, va bene così! Se fossimo stati regolari non l'avremmo vista l'alba dallo Jafferau. Solo che adesso stiamo rischiando di fare persino tardi... La cosa stranissima è che, d'ora in poi, non avremo più sonno. Neanche durante il ritorno alle nostre case.

Dario. La strada è ripida ma scorrevole, l'unica vera seccatura sono quei maledetti solchi trasversali scavati dall'acqua che distruggono sospensioni e testicoli, soprattutto se la moto è un pesante bisonte da due quintali guidata da un pesante bisonte da quasi un quintale. Superati i duemila metri la strada abbandona il bosco e si immerge in un paesaggio brullo e spettrale incorniciato dalla sagoma delle Alpi e dai bagliori della luna, delle stelle e della città di Bardonecchia.

Mario. Lo Jafferau è il posto più bello mai toccato dalla Hat. Una strada sassosa che sale in cima a un monte alto 2.800 m, sulla cui vetta sorge un fortino che fa pensare alla Fortezza Bastiani de "Il deserto dei Tartari" di Dino Buzzati. Per questo ci teniamo a vedere l'alba dalla vetta.



Km 674: ecco il momento che aspettavamo con ansia. L'alba sullo Jafferau. Dipinti di rosa dal sole, a destra la Barre des Ecrins (4.102 m) e a sinistra il Pelvoux (3.946 m). Questo è stato il momento più bello su sei Hardalpitour.

Dario. In alcuni tratti il motore fa seriamente fatica a respirare e non riesce ad avanzare se non con la prima marcia e con la manetta spalancata; è come se la maggior parte dei pochi cavalli a disposizione fossero rimasti a valle al calduccio.

Mario. Una Transalp non dovrebbe fare tutta questa fatica! Devi avere la carburazione balorda, o il filtro zozzo. La mia Africa Twin, quando ha il filtro zozzo, oltre i 2.500 m è scarburatissima.

Dario. Sul punto più alto deviamo brevemente dal percorso per raggiungere il Forte Jafferau, dove il navigatore segna 2.805 metri e il termometro poco più di 5 gradi. Spenti i motori rimaniamo letteralmente senza fiato, ma non è solo colpa dell'aria rarefatta... Tutto intorno è silenzio e pace e la maggior parte delle vette che si vedono sono al di sotto di noi. Forse la fatica, le lacrime, la lontananza da casa e i debiti di sonno sono serviti a conquistarsi momentaneamente questa posizione privilegiata nell'universo... Forse tutto questo un po' di senso ce l'ha.

Mario. Anzi, ce l'hat.

Dario. Le soste a quest'ora hanno il deleterio effetto di spezzare il ritmo e far tornare a galla prepotentemente il sonno, ma il navigatore segna solo 4.62 km dal ristoro e posso permettermi di rimanere fermo qualche secondo ancora per scattare una delle più belle foto notturne che abbia mai fatto, con la sagoma della moto in primo piano e le luci di Bardonecchia sotto, mentre le Alpi tutto intorno riempiono il quadro. Quello che non sapevo ancora era che quei cinque chilometri scarsi dal rifugio si sviluppavano in un dislivello di 800 metri, la peggiore discesa che avessi mai affrontato!



Km 667: mentre il gruppo Fiumicello ha passato lo Jafferau nel cuore della notte, il gruppo Ciaccia è talmente indietro che ci arriva al sorgere del sole.

Mario. Mentre saliamo veniamo superati da Silvio Coggiola, che passa a manetta. Io sobbalzo: è uno smanettone e non fa soste, non può essere così indietro, da dove diavolo sbucca? Che ci faceva dietro un gruppo di perdinotte che hanno buttato via quasi quattr'ore in soste di ogni genere? Mi viene un pensiero: c'è un tratto dove la traccia che sale verso Bardonecchia si sovrappone a quella che scende da Punta Colomion, che è la salita che ci aspetta dopo lo Jafferau. Un Coggiola potrebbe tranquillamente essersi sparato la Colomion al contrario, perdendo una marea di tempo... Questa cosa lo renderebbe ancora più legendario. Ovviamente non posso chiederglielo: lo vedo davanti a me che scala lo Jafferau fino in vetta e, nonostante il panorama sia bello da svenire, lui non rallenta neanche: si tuffa dall'altra parte, sparendo dalla nostra vista.

Invece noi, sulla vetta, ci restiamo per ben 40 minuti, ma è per posti come questo che vale la pena vivere. In particolare ci godiamo il sole delle 7 che illumina di rosa la Barre des Ecrins (4.102 m) e il Pelvoux (3.946 m), due montagne francesi ricoperte di ghiaccio. Si vedono bene anche il Monte Chaberton (3.130 m, la mia mulattiera preferita) e il Monviso (3.842 m), entrambi piramidali e senza ghiacciai. In vetta arrivano anche quelli di Tacita. Non sono tranquillissimi, in salita e con forti dislivelli le moto elettriche consumano tanta batteria. Si fermano anche loro, scattano un sacco di foto. Come noi. Siamo felici. Senza soste saremmo passati di qui alle tre di notte e ciao alba dal punto più alto e bello!



*Km 675, l'ultimo km prima della vetta: lassù si vede la Fortezza Bastiani...
Oops, si vede il forte dello Jafferau.*

Adesso sono emozionato, perché inizia la discesa sull'altro versante ed è da una vita che desidero farla. La prima volta che sono salito qui è stato nel 1987, con una Honda XL200R Paris-Dakar. Ma non scesi su questo versante perché c'era un bel cartello di divieto e in più le ruspe avevano creato una montagna di terra per impedire alle moto di passare. Da allora la discesa è sempre stata vietata. Nel 2001 incontrai dei tedeschi che, subito dopo avere violato il cartello di divieto, erano stati aggrediti da un pazzo armato di mazza, che ruppe loro i fari, tanto che tornarono subito in vetta e scesero da dove erano saliti, ma poi denunciarono il tipo alla Polizia. Sono sempre stato ligio al divieto, ma dalla Hat 2014 hanno deciso di eliminare il divieto. E io ne sono felice: dopo 27 anni, finalmente, posso fare questa discesa. È una sterrata bella rotta, che segue le linee del pendio facendo pochi tornanti. Il pezzo clou è lungo 4 km e supera un dislivello di 810 m, per una pendenza media del 20,3% e punte che passano il 26%.

Dario. Guardo più volte incredulo il GPS nella vana speranza di rendermi conto di aver sbagliato percorso, ma tutto è maledettamente corretto: dritto devo andare, per l'unica strada che scende verso valle, anche se il verbo più corretto sarebbe "precipita". Ho sempre avuto paura delle discese, probabilmente da quando da piccolo mi spiaccicai a terra nel vano tentativo di frenare la corsa della bicicletta prima di una curva a destra, l'ultima curva prima di casa. La pinzata fu troppo vigorosa e la ruota anteriore non poté fare altro che bloccarsi su un sottile velo di brecciolino, proiettandomi a terra e lasciando che finissi la frenata col mento sull'asfalto. Era il giorno del compleanno di mia madre e lo passammo con i medici e gli infermieri del pronto soccorso, dal quale uscii con una benda su ogni articolazione (ero in canottiera e pantaloncini) e 8 punti freschi freschi sul mento. La discesa dal Forte Jafferau sembra fatta apposta per risvegliare tutte le mie più profonde e fanciullesche paure: tratti con pendenza mostruosa che terminano su curve a gomito oltre le quali c'è solo il baratro! Il fondo è ovviamente sterrato e frenare solo col posteriore è pressoché inutile, ancora più inutile sperare nel freno motore... Bisogna aggrapparsi con delicatezza al freno anteriore e sperare che le pinze non blocchino la ruota, altrimenti la moto partirebbe a velocità siderale verso il vuoto, senza possibilità alcuna di arrestare la sua corsa. Fa un freddo boia ma io sudo come in una sauna finlandese e, ogni volta che la posteriore si blocca, tentando di arrivare a valle per prima, il sudore si gela istantaneamente, per

poi scongelarsi una volta che l'assetto torna ad essere quello corretto. Continuo a ripetermi: "Sta terminando, coraggio, tra poco c'è il ristoro, coraggio... Azz, scivola ancora, tienila, tienila, cazzocazzocazzocazzocazzo..." come in un anello continuo che ricomincia ogni volta che il contachilometri del GPS segna dieci metri in meno dal ristoro.

Mario. Questa discesa mi stupisce, per le sue pendenze, dato che è una strada, non un fuoripista. Come hanno potuto progettare una cosa così ripida? Ma davvero la fanno in salita con i mezzi di manutenzione degli impianti? Spero che, come spesso succede, non venga scoperta da quelli del Giro d'Italia, che potrebbero decidere di asfaltarla come hanno già fatto sul Mortirolo e sulla Stentaria. Da fare in moto è una goduria, perché il fondo tiene bene, per cui si può frenare molto con l'anteriore e fare le curve col retrotreno che derapa leggermente. Così, in 4 km ci spariamo la bellezza di oltre 800 m di dislivello.

Dario. Quando manca meno di un chilometro dal rifugio l'olio del freno di dietro getta la spugna, lasciando cadere a vuoto il comando a pedale. Un brivido di terrore mi attraversa la schiena ed inizio a pregare San Brembo affinché non faccia seguire la stessa sorte al freno anteriore, nonostante i dischi siano Kyoto, le pastiglie Newfren e le pinze Nissin!

Mario. Alla Hat ci sono parecchie discese ripide, per cui questa cosa del freno posteriore che bolle succede spesso. A me due volte, una nel 2010 e una nel 2012. Così ogni volta parto con l'olio dei freni nuovo di pacca.

Dario. Ad un certo punto l'oscurità della notte è rotta da bagliori che fortunatamente non provengono dai miei dischi, ma dal punto di ristoro dello Jafferau. Messa la moto sul cavalletto ho un crollo totale di energie e, in maniera del tutto automatica, inizio a prepararmi un modesto giaciglio dentro una specie di capanno attrezzato a barbecue. È l'ora più fredda della notte ma mi addormento pressoché all'istante, cullato dal calore residuo che il mio corpo in parte ancora sprigiona per la tensione emotiva della discesa, ma non durerà a lungo.

Mi sveglio pochi minuti prima dell'alba, con la schiena completamente bloccata e senza sentire più i piedi; provo ad impartire loro comandi semplici tipo "muovi l'allucione" oppure "ruota la caviglia", ma loro non rispondono, bloccati come sono dalla morsa del freddo. Spendo diversi minuti a massaggiarli prima di riuscire ad acquistare nuovamente un po' di mobilità, mi rivesto ed entro nel rifugio per fare colazione e vedere in che stato sono i miei compagni: uno è sveglio e cerca di combattere il freddo camminando avanti e indietro, gli altri due sono seduti con la testa poggiata sul tavolo, completamente in preda a Morfeo che li culla assieme al calduccio del rifugio.

Mario. Arriviamo al rifugio alle otto di mattina, quindi col sole che inizia a scaldare. Troviamo un gruppo di amici, gli stessi delle Africa Twin coi quali Nagini aveva giocato a scambiarsi le moto giù dal Vaccera. Invece quelli di Tacita saltano a piedi pari il ristoro e scendono diretti a Bardonecchia. Al rifugio ci sono anche Capra e Salice, ma ci salutano per salire in vetta allo Jafferau con una Toyota 4x4. Nonostante sia tardissimo i gestori hanno ancora qualcosa da mangiare per noi. Non abbiamo sonno, non facciamo pisolini ma un'ora e mezza ce la passiamo lo stesso perché non è una gara e non c'è fretta, ci godiamo tutto il percorso.

Dario. Ripartiamo con la luce dell'alba che proietta un intenso colore rosa/arancio sulle montagne circostanti in uno scenario ancora una volta incantato. Il morale è nuovamente alto perché so che

abbiamo superato il punto più difficile e che ormai ci aspetta solo una passerella sino all'arrivo di Cesana Torinese, un centinaio di chilometri dopo... Ovviamente mi sbaglio.

Come la mattina precedente, nell'ultimo tratto della prima parte della Hat, è tutto un susseguirsi di asfalto e sterrati, il più delle volte semplici, qualche volta un po' più complicati per via di alcune pietraie in forte pendenza.



Mario. A Bardonecchia ritroviamo quelli della Tacita. La moto è attaccata al furgone, in ricarica, mentre i piloti dormono sulle brandine. Però credo che l'abbiano finita qui, perché non ci hanno più raggiunto, nonostante le nostre continue soste. Dopo Bardonecchia c'è la salita alla Punta Colomion, su un divertente sterrato con le curve paraboliche dove s'è svolta, per anni, la cronoscalata in fuoristrada più famosa d'Italia. Una volta in cima (2.030 m) facciamo una sosta di 45 minuti per ammirare il panorama: si vede bene lo Jafferau, non si vede il Col du Sommeiller (2.991 m) e rimaniamo incantati per come si vede bene lo sterrato in salita del Colle della Rho (2.540 m).

Segue uno sterrato facile e scorrevole per il delizioso villaggio di Borgata Chateau (1.360 m), quindi scendiamo a fare benzina a Oulx. Qui arrivano dei ragazzi con dei BMW GS e ci domandano: "Ma poi l'avete fatta la Extreme?". "La stiamo facendo!". "Ancora? Pensavamo che fosse già finita". Già, in effetti... Loro hanno fatto la Hat, quindi hanno dormito in albergo e adesso stanno tornando a casa. Per noi, invece, arriva la salita più difficile di tutta la Hat, quella che da Solomiac porta a Sansicario passando per i suggestivi ruderi di Autagne. La difficoltà sta in alcuni tornanti, che sono stretti, ripidi e con gradini: per niente facili con le bicilindriche.

Dario. Proprio qui ci si mette pure la moto, piantandomi in asso in uno dei punti più complicati di una pietraia a causa dell'entrata in riserva. Stavolta però il morale è decisamente più alto e, nonostante la stanchezza accumulata, proseguiamo spediti, consapevoli che tra poche decine di chilometri arriveremo alla fine di questa colossale impresa. Ad un certo punto superiamo il cartello "Cesana Torinese", ma il Gps segna ancora più di 30 km all'arrivo.

Mario. Sì, è un colpo basso. Ormai siamo arrivati, pensi, invece manca tutto l'anello dei cosiddetti Monti della Luna.

Dario. Guardo la traccia e vedo che la parte finale disegna un grosso anello intorno all'arrivo, che si inerpica su per i monti della Luna, a ridosso del confine francese. Non mi sono mai piaciuti i percorsi in cui parti ed arrivi nello stesso punto, preferisco di gran lunga le tappe in cui parti da un punto A ed arrivi ad un punto B, magari passando dalle piste più improbabili e scomode, ma senza mai avere la sensazione di tornare indietro. In questo momento mi sembra anche piuttosto sadico farci arrivare al paese dell'arrivo e poi deviarci verso un ultimo percorso in fuoristrada... È come se il buon Capra ci stesse dicendo: "Vi sembrava di essere arrivati, eh? E invece NO! BWAHAHAHAH!"... Sarà anche che ormai ho solo voglia di arrivare, ma il sapere di essere sì a pochi passi dal traguardo, ma di doverlo raggiungere attraverso un anello di trenta chilometri dà un bel colpo al mio umore. "Potresti tagliare verso il traguardo" direte voi ma, dopo aver fatto tutto quello che ho fatto, mi rimarrebbe l'amaro in bocca se tagliassi proprio l'ultimo pezzo... Ormai dev'essere percorso completo a tutti i costi!

Mario. Giusto!

Dario. Ci arrampichiamo così sui monti della Luna e, col senno di poi, devo dire che è proprio un bellissimo percorso... Sul momento invece non riesco a godermelo, sia perché la stanchezza torna tutta in una volta, decisa a farmi desistere a tutti i costi, sia perché l'intestino reclama nuovamente attenzioni tanto che, mentre i miei compagni si godono un po' di relax al Colle Bercia, io cerco disperatamente un posto appartato tra la rada vegetazione. Quando ripartiamo desidero solo che la strada inizi a scendere e, quando inizia a farlo, desidero solo che le pietraie finiscano e che finalmente sotto le ruote torni l'asfalto, così da potermi finalmente rilassare un attimo nella guida.

Mario. Si arriva in cima al Bercia (2.250 m) abbastanza in fretta, ma Capra è sadico e in discesa ci fa passare per Chabaud e la Val di Thures: sono 15 km di pietraie che uno non si aspetta ed è facile essere psicologicamente sfiniti, visto che ti aspetti di finire la Hat da un momento all'altro.



*Km 749, il Colle Bercia, quota 2.246 m. L'ultimo passo di un'estenuante serie, iniziata quasi 48 ore prima.
I siciliani ci arrivano alle 11 di mattina.*

Dario. Gli ultimi tratti in discesa sono un vero castigo divino e ogni volta che, dopo una curva, compare una pietraia urlo disperatamente: "Ancora pietre? Basta pietre, BAAAAASTA!". Il contachilometri del Gps sembra non voler più diminuire la quota, o forse sono io che lo guardo troppo spesso perché lo

faccia, anche perché ormai vado talmente piano che gli avvoltoi iniziano a roteare sopra la mia testa, convinti che da un momento all'altro avranno di che cibarsi. Fanculo gli avvoltoi, un ponte appare all'improvviso e, subito dopo, le pietre spariscono e la moto smette di soffrire. Le ruote iniziano a rotolare senza sobbalzi mentre il paese compare piano piano all'orizzonte, come una visione mistica... Ormai è fatta, abbiamo completato tutta la Hat, Extreme inclusa e senza tagliare neanche un pezzo di percorso!

Mario. Dopo il paese di Thures ritroviamo l'asfalto ed è quello per Cesana Torinese. Mancano solo 3 km e solo ora mi rendo conto che stiamo chiudendo anche la Extreme. Ogni volta parto pensando che potrebbe succedere qualcosa: un guasto alla moto o una caduta. L'Extreme era una cosa nuova per tutti e non sapevo se sarei stato in grado di farla. Adesso so che si può fare, dormendo in tutto due ore e quarantacinque minuti, frazionati in quattro minisoste all'interno di 43 ore e mezza di guida. Ma mi domando come sia possibile che, in sei Hat (che per me è come se fossero sette, avendo fatto anche quella di luglio), io non sia caduto una sola volta, o non abbia mai rotto le moto (ne ho usate quattro: per tre volte la Suzuki DR-Z400, per due la Honda Africa Twin e una ciascuna una BMW F 800 GS e una BMW R 80 G/S preparata). Poiché intendo farla anche nel 2015, ho paura che la sfortuna mi presenterà il conto in una botta unica.

Arriviamo alle tre del pomeriggio e il ristorante ha finito quasi tutto. Siamo ultimissimi, ma guarda che strano. Troviamo Corrado Capra, che è stremato ma non lo dà a vedere. Non dev'essere facile fare organizzare una cosa simile e non dormire per due notti col terrore che a qualcuno succeda qualcosa di grosso. Ci saluta, quindi se ne torna a casa: è quasi un rito, sa che dopo di noi in genere non arriva più nessuno!



Km 767, il Gruppo Ciaccia arriva alle tre del pomeriggio, ultimissimo tra gli ultimissimi. Corrado Capra (a destra) è contento: adesso può andare a casa, finalmente. Al centro Luca Nagini, a sinistra Danilka Livieri, perfetti compagni di viaggio.

Dario. Quello al tavolo del ristorante, in mezzo a tutti i reduci dell'impresa e agli organizzatori, è sicuramente tra i brindisi più belli e significativi che abbia mai fatto; ormai aspetto solo il tanto ambito premio, ovvero un buon riposo profondo e tranquillo in un caldo e morbido giaciglio, ma la dura realtà bussa nuovamente alle porte della mia immaginazione, sradicandole brutalmente: dobbiamo tornare a

Garessio a recuperare tende e furgone, dobbiamo caricare le moto e ripartire prima di sera, perché l'Italia è lunga e noi dobbiamo attraversarla quasi tutta.

Mario. Alle 15 c'è ancora parecchia gente. Le tre CCM sono arrivate in fondo, con qualche acciaccio. Chi cerca di dormire nel prato viene scacciato dalla pioggerella che inizia a cadere appena arrivato. Noi non sappiamo cosa fare, se dormire un po' o tornare a casa. Poi decidiamo: rimontiamo in sella e torniamo a casa. Io me la cavo con 210 km, durante i quali non ho sonno. Arrivo a casa e non ho sonno. Nelle due notti successive dormirò solo tre ore per notte, svegliandomi di continuo. Come se avessi costretto il mio corpo a resettarsi e a rifiutare la sensazione del sonno! Solo dal giovedì successivo sono tornato ad avere sonno, dopo l'una di notte. Nagini percorre 260 km fino a Domodossola. E il povero Danilka? Per lui i km sono 590 km, perché vive a San Giorgio di Pesaro. Li farà con molta calma e molte soste, arrivando alle sei di mattina.



All'arrivo della Extreme, per Mario Ciaccia è doveroso posteggiare la sua dual sport accanto alla CCM GP450. I concetti sono gli stessi: tentare di essere una moto totale. La Suzuki ha sofferto di meno, ma la CCM ha ben altro sex appeal!

Dario. Quei duecento chilometri di piattume autostradale sono più terribili di tutta la Hat! Ho un sonno bestiale e, pur di non addormentarmi alla guida, tento di cantare a squarciagola qualsiasi canzone mi venga in mente, da "Mila e Shiro" a Toto Cutugno! Man mano che scendiamo verso Torino il caldo si fa sempre più asfissiante, amplificando terribilmente sonno e stanchezza. Quando arriviamo a Garessio non ho quasi più voce e, una volta sul campo dove era parcheggiato il furgone, vorrei buttare la moto per terra e sdraiarmi dentro la tenda che, fortunatamente, giace ancora lì. Decidiamo però con tutti che la cosa migliore sia continuare a muoversi, a fare cose, perché se ci fermassimo finirebbe lì, crolleremmo a terra come case abusive dopo una scossa del primo grado. Così carichiamo le moto e ci prepariamo a partire ma, prima di metterci in viaggio, decidiamo che è il caso di darsi una lavata, anche se l'unica fonte d'acqua è una fredda fontanella situata vicino al parcheggio. Quella doccia improvvisata è davvero miracolosa: oltre a togliermi di dosso due giorni di sudore e polvere mi dà un'ultima sferzata di energia che mi consente di guidare il furgone sino a dopo Genova. Decidiamo che, mentre due dormono, uno guidi e un altro resti sveglio accanto a lui, per evitare che si addormenti. Non appena imbocchiamo

l'autostrada i primi due vanno immediatamente KO mentre il terzo, che dovrebbe teoricamente farmi compagnia, crolla pochi chilometri dopo.

Superata Genova sento che è veramente finita e che materialmente non ho più la forza di tenere gli occhi aperti. Chiamo i miei compagni e mi sdraio sul sedile posteriore, poi le tenebre mi avvolgono.

Mi sveglio a Grosseto in piena notte, mentre siamo fermi ad un distributore. Sul furgone non c'è nessuno e così mi affaccio dal finestrino, per vedere cosa sta succedendo. Noto una BMW azzurra ferma accanto a noi e, prima che possa rendermene conto, un agente della Polizia mi intima di scendere e di mostrargli i documenti: evidentemente un furgone targato Messina che viaggia in piena notte sulla via Aurelia carico di motociclette deve destare un certo sospetto, tanto che pochi chilometri dopo essere ripartiti ci fermeranno nuovamente i Carabinieri, per lo stesso motivo.

Fortunatamente quella è l'ultima sosta forzata che dobbiamo affrontare e l'Italia continua a scorrere liscia sotto le nostre ruote, sino a che il mare non interrompe il nostro viaggio nel primo pomeriggio. Ormai è fatta, soltanto lo Stretto ci separa dall'arrivo. Una volta sotto casa mia scarichiamo con serie difficoltà le moto e ci salutiamo; i ragazzi devono proseguire sino a Catania, mentre io devo riconsegnare il furgone vicino a casa mia. Ci metterò diversi giorni a saldare il debito di sonno accumulato e a sincronizzarmi nuovamente con i corretti ritmi giorno / notte; la prima sera dormo profondamente per più di dodici ore, risvegliandomi pieno di dolori e ripensando alle parole che uno dei miei compagni mi aveva detto giusto un paio di sere prima: "È come se avessimo fatto un anno di palestra tutto in una notte"... Nel mio caso però quelle parole suonano come "È come se mi avessero picchiato per un anno intero, tutto in una notte!". Ancora oggi il mio pensiero è lo stesso ma, quando passo dal salotto e vedo quel foglietto giallo con scritto "Dario Fiumicello ha portato a termine la Hat Extreme", non posso fare a meno di sorridere.



Mario Ciaccia, 48 anni di Cisliano (MI), sei Hardalpitour all'attivo. Tutte.