

AVVENTURA

Una sfida esaltante

Venite con noi nel mondo del rally

Non solo Gran Fondo, Marathon, prove di Enduro o al contrario cicloturistiche e "semplici" randonné. Tra i tanti format per divertirsi in mountain bike c'è anche quello del rally, che mescola la competizione con lo spirito selvaggio e la voglia di scoperta. Percorsi lunghi, solitamente tosti, tratti di portage prove speciali, trasferimenti e persino orienteering. C'è veramente di tutto

Dal nostro inviato **Filippo Lorenzon**

ARZANA - Prendete un percorso, prendete un cronometro, prendete degli arrivi intermedi (e magari chiamateli pure prove speciali). Poi assegnate un tempo imposto ed un tempo massimo, infine metteteci una Mtb ed il suo biker ed avrete ottenuto un "rally". Sono questi gli ingredienti principali di questo tipo di gara, il rally appunto, che è un po' di regolarità e un po' di velocità.

Dalla Dakar alle bici

Quello più noto al mondo è senza dubbio la Parigi-Dakar, anche se oggi si svolge in tutt'altra zona del pianeta, in

**Graniti, calcari
ferrovie
arbusti, foreste
in un rally
c'è di tutto**



questa formula e a pensarci bene anche l'Enduro non è poi tanto diverso. Solo che lì le Ps sono tutte in discesa e il tempo massimo è una bozza per far sì che non ci si lasci troppo andare durante i trasferimenti. Il che non vuol dire che sia una passeggiata di salute.

Lo stesso Rally di Sardegna deriva da quello su moto. Solo che vista la particolare situazione culturale sarda quello motociclistico col tempo ha dovuto alzare bandiera bianca. Bisogna sapere infatti che in Sardegna, e in Ogliastra in particolare, la pastorizia non è solo una fonte economica primaria ma fa parte del tessuto sociale di questa gen-

te. Veder sfrecciare i bolidi tra le mandrie non era visto di buon occhio dai pastori: le bestie producevano meno latte, se scappavano potevano farsi male, senza contare che le ruote potevano rovinare il terreno. Quando si è parlato ai pastori e anche agli Enti di un rally in bicicletta, le cose sono cambiate. L'unica cosa richiesta in cambio, il rispetto per le bestie e per l'ambiente. In un briefing pre-tappa, uno degli organizzatori ha detto: «Abbiate massima tutela del territorio dove siamo. Qui gli ospiti siamo noi. Un cancello da oltrepassare o una mandria vanno rispettate. E lo stesso vale per le cartace

lasciate a terra o comportamenti irrispettosi». "Regole" che vanno bene ovunque, ma soprattutto qui in Sardegna e in Ogliastra.

Occhio ai tempi

Regolarità e velocità rendono il mix molto interessante e divertente. Non è una cicloturistica o una randonnée nella quale basta arrivare entro un (largo) tempo massimo, ma neanche una gara classica nella quale si parte e si arriva "pancia a terra". In un rally, almeno di quelli in bici, ci s'incontra dentro e fuori la gara, si pedala fianco a fianco, si par-

Prove speciali sotto il controllo dei giudici

In alto a sinistra, il percorso di una ferrovia tra i monti, potrebbe capitare di pedalare anche su tracciati simili.

Sotto, il foglio sul quale i giudici annotano i tempi delle prove speciali.

Da notare le gocce d'acqua sul foglio stesso portate dalla pioggia e dal vento: in certi casi anche i giudici incarnano lo spirito rallistico! In basso

l'immagine di un'auto da rally impegnata alla Parigi-Dakar, è da qui che questo format di gara prende origine.



Sud America. Una lunga gara a tappe che vede auto, moto, camion e più recentemente anche Utv e quad, sfidarsi per giorni e notti su tracciati di centinaia di chilometri per frazione. Lo spirito è sì la competizione, ma anche l'avventura, il farcela in autonomia una volta che ci si ritrova da soli in natura. E farcela significa saper intervenire da soli in caso di guasti, saper trovare la rotta giusta, saper superare le intemperie che impone il percorso e soprattutto superare le insidie del terreno.

Oggi le bici sembrano essere le eredi naturali di questa disciplina, ma anche alcune gare di scialpinismo ricalcano



te in coppia e perché no, ci si aspetta anche.

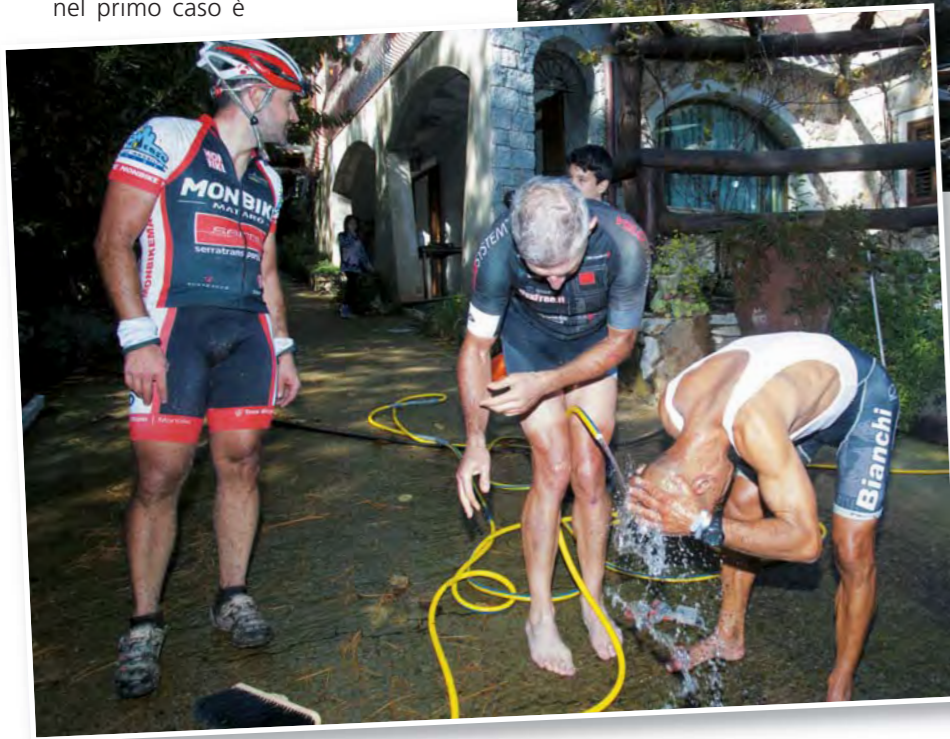
Facciamo un esempio: una tappa misura 100 chilometri, ma la ps, la prova speciale, va dal chilometro 27 al chilometro 77. I primi 27 chilometri sono quindi di trasferimento, ma intanto il cronometro è partito nel momento in cui si è iniziato il percorso. Il giudice chiama il biker in partenza in base all'orario stabilito in precedenza (di solito viene stabilito la sera prima e comunque in ordine inverso di classifica dopo la prima tappa) e si parte. Arrivati all'inizio della Ps, solitamente ci si ferma un attimo magari per stringersi le scarpe e o per agguantare qualcosa dal banco del ristoro, o sfilarsi i gambali perché si era partiti col fresco... Non appena si è pronti si scatta per i 50 chilometri (dal chilometro 27 al 77) di prova speciale, ed è una gara vera e propria.

Al termine della Ps, stessa cosa. Può capitare che ci si fermi a respirare un po'. A riempire la borraccia, a mangiare qualcosa e magari ad infilarsi una mantellina in vista della discesa successiva.

E' la Ps, la parte che assegna punti importanti, che contribuisce a determinare la classifica in modo sostanziale. Ha il maggior peso sulla classifica generale. E infatti succede spesso che al termine delle prove speciali se si è superato un biker da poco tempo lo si aspetti per continuare il tragitto in compagnia, nel nostro caso il trasferimento fino al chilometro 100.

Certo, dipende anche da come si è messi coi due timer, quello imposto e quello massimo. Se si vede che si può stare sotto il primo magari si continua di buon passo e ancora di più se si sta lottando per quello massimo. L'obiettivo nel primo caso è

Bici in spalla a Perda Liana Tratti così sono l'essenza del rally



di non incorrere in nessuna penalità e nel secondo di non perdere quella maggiore, di solito una penalità forfettaria molto salata che aggiunge tempo (o punteggio) alla propria classifica generale. Facciamo ancora un esempio. Il tempo imposto è di cinque ore dal momento dello start generale (cioè chilometro zero) e quello massimo di sette ore. Se termino l'intero percorso in 4 ore e 57' non incapperò in nessuna penalità. Se lo completo in 6 ore e 23' prenderò una penalità in proporzione rispetto al limite delle cinque ore. Se invece la completo il percorso in 7 ore 10' prenderò la penalità massima forfettaria. E a quel

punto che impieghi 7 ore 10' o 9 ore è la stessa cosa. La penalità forfettaria nel Rally di Sardegna era ad esempio di 10.000 punti. Mentre era di 10 punti, ogni minuto in più rispetto al tempo imposto e di un 1 punto ogni secondo di ritardo rispetto al miglior tempo nella prova speciale. Quindi se in Ps si era impiegato 1'13" in più del primo la penalità era di 73 punti. Mentre sarebbe stato di 20 punti nel tempo totale.

Convivialità

Nei giorni di un rally si passa molto tempo insieme. E non solo in corsa.



All'avventura... nei posti più selvaggi

A sinistra (in basso) un lavaggio di fortuna al termine di una tappa. Arrivando in località spesso piccole e isolate capita di doversi arrangiare con gli strumenti che si hanno a disposizione. E lo stesso vale per gli incontri che si possono fare, come il gregge di capre nella foto sopra. In alto, una tipica serata da rally: tutta la carovana è riunita attorno ad un tavolo e in modo molto semplice si assegnano le varie maglie di leader.

rifugi o dove capiti. Quindi spesso nei regolamenti si legge anche di un limite di peso del bagaglio al seguito. Quel bagaglio che l'organizzazione provvede a trasportare all'arrivo della tappa successiva. Questo non era il caso del Rally di Sardegna, nel quale si dormiva in albergo (per di più lo stesso) per tutte e tre le frazioni, ma accade in altre gare a tappe che seguono questa formula, su tutti viene in mente la mitica Iron Bike. Serve quindi un certo spirito di adattamento prima tutto. Voglia di mettersi in gioco e di non arrendersi.

Filippo Lorenzon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rally/L'equipaggiamento

L'obbligo del kit Poi, scelte mirate...

Fischietto, telo termico, telefono e antipioggia si devono avere per regolamento. Ma meritano grande attenzione anche scarpe e ruote, entrambe devono puntare alla "comodità" e alla robustezza. E se c'è il trasporto bagagli occhio alla "valigia" (c'è un limite di peso)

ARZANA - a cosa serve per affrontare un rally? Prima di tutto bisogna sapere c'è una dotazione d'obbligo mirata principalmente alla sicurezza: si tratta di fischietto, telo termico, telefono cellulare e mantellina antipioggia, mentre non ci sono vincoli sulla bici, ognuno sceglie quella più adatta al percorso e ai propri gusti di guida.

Prima di tutto va detto che lo zainetto non è d'obbligo, ma certo è alquanto consigliato. Il telefono può essere usato in vari modi e di solito è l'organizzazione, durante il briefing serale che detta le indicazioni. Si può usare con il Gps che trasmette continuamente la posizione oppure come un normale telefono e trasmettere la posizione alla bisogna. Dipende anche dalla durata della batteria. Molto comunque dipende dal percorso. Quanto è lungo? Quanto è estremo? Quanto è isolato? Perché spesso si opta per una batteria messa in modalità "risparmio

energetico" (un segnale meno potente) ma con maggior durata. Quindi trasmettere la posizione con regolarità o al bisogno, di solito è indicato dall'organizzazione. Tra le capacità richieste nel rally c'è anche quella di sapersi orientare e quindi il Gps non si usa per navigare, ma per farsi eventualmente trovare.

La mappa. Altra cosa che va sulla bici (o è direttamente stampata sul numero) è l'altimetria del percorso. Vi sono indicate le distanze, i punti di start e di finish delle prove speciali e anche i numeri di emergenza da contattare. Per tutto il resto, a partire dai componenti di ricambio e i vari kit di riparazione la scelta spetta al biker. In alcuni eventi si deve provvedere anche



Il telo termico può essere usato anche mentre si pedala



al trasporto bagaglio da tappa a tappa e spesso si ha un limite di peso: bisogna pertanto essere abili anche nel costituire il proprio set di supporto. Okay indumenti e accessori per la bici, ma in certi casi bisogna valutare nel limite massimo dei 30 chili (se non 20) anche la tenda, il sacco a pelo... quindi ruote di scorta, pedali, un paio di scarpe di ricambio... Arrivare al limite è davvero un attimo.



Scarpe più morbide per poter camminare

Sopra, un telo termico arrotolato tra le guaine. Questo si usa nei momenti di sosta o di emergenza, ma a volte si può infilare anche sotto la maglia (un po' come si faceva col vecchio foglio di giornale) e magari lasciarlo fuoriuscire dalla maglia stessa per proteggere le cosce dal freddo e dalla pioggia. A sinistra, una pompa di quelle vecchio stile, non bellissima, ma di certo efficace. A fianco, una scarpa che va bene anche per camminare. A destra, il kit obbligatorio per il rally.

E a proposito di scarpe e ruote, le due componenti che hanno a che fare in maniera diretta col terreno giocano un ruolo centrale. Dovendo pensare ad una gara di durata in cui l'affidabilità prevale sulla prestazione, gomme e ruote robuste sono scontate. Non si può pensare di montare ruote da 1,1 chili, non avrebbe senso. E lo stesso vale per le coperture super leggere. Spesso nei tratti di portage può succedere che la bici sbatta contro rocce appuntite o spine. Non immaginate quante volte capita di forare sulla spalla della gomma.

Per la tipologia di copertura da scegliere vanno valutati bene i percorsi e le condizioni meteo. In Sardegna per esempio, nella seconda tappa, al termine della Ps c'era un tratto in discesa ricco di sassi aguzzi e smossi. Non troppo tecnico ma comunque un letto di pietre insidioso. Ebbene dopo aver superato boschi, pioggia, fango e altri tratti su scoglio ecco che qualcuno ha letteralmente squarciato il copertone nella spalla. Uno squarcio che ha reso impossibile anche il montaggio di una camera d'aria. Bisogna pertanto essere sempre molto attenti alla scelta tecnica che si fa.

Per quel che concerne le scarpe, la prima cosa che verrebbe da dire è di evitare quelle con suola in carbonio. Se si pensa ai tratti di portage questa tipologia non solo è troppo rigida (non consente al piede neanche un millimetro di distorsione della suola che favorisca l'articolazione delle dita del piede) ma è anche più scivolosa. I tasselli di gomma sono piccoli e non sono pensati per camminare. Okay qualche passo a piedi per superare piccoli ostacoli, ma non certo per camminare in



montagna con la bici in spalla. Pertanto meglio le scarpe con la suola in nylon caricato più flessibile e con tasselli più grossi. Se poi volete ci sono le scarpe da Enduro con le quali si cammina decisamente meglio però si perde anche un bel po' in fase di pedalata. Il massimo sarebbe portarle entrambi e decidere tappa per tappa.

Rally/L'identikit

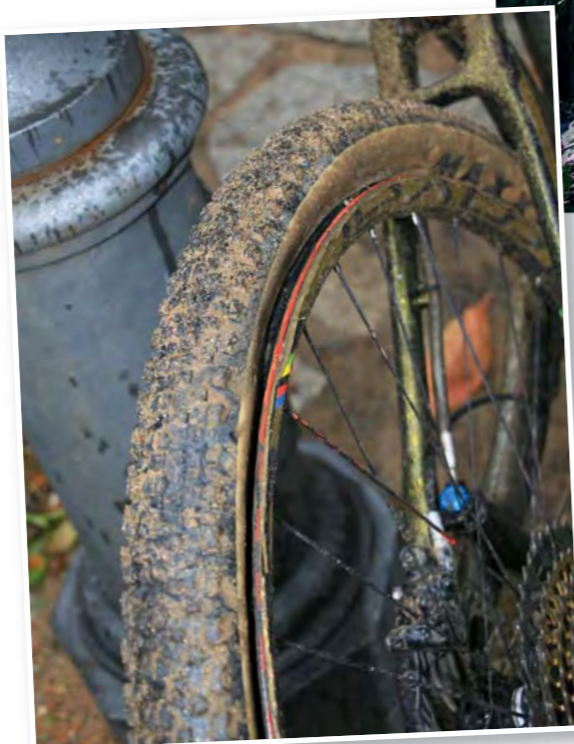
Che razza di biker è questo rallista?

Non serve essere super uomini per affrontare una gara "estrema" o quantomeno avventurosa. Serve però lo spirito giusto (prima di tutto sapersi adattare) non andare nel panico e avere un po' di esperienza e in tal senso Marathon e Gran Fondo sono perfette

ARZANA - Ma chi è un rallista? Se si pensa alle distanze da affrontare, ai percorsi spesso estremi, al dovercela fare in autonomia verrebbe da pensare ad un super uomo, uno di quelli esperti che se li lasci da soli in natura sono in grado di vivere nutrendosi di insetti, radici e sa cavare acqua dai tronchi! In realtà non serve un Rambo del genere... per fortuna!

Passione prima di tutto

Tuttavia va detto che chi si schiera alla partenza di un rally è un biker a 360 gradi, un vero appassionato della mountain bike prima ancora che uno specialista. Anche perché, bisogna dirlo, lo specialista visto il ridotto numero di eventi simili forse neanche esiste. Poi chiaramente c'è chi è più portato e chi è molto esperto, ma se cercate un biker che fa solo rally probabilmente (an-



**Prove speciali
Non sempre
si riesce
a rimanere
in sella**

zi, sicuramente) non lo troverete.

Dicevamo biker a 360 gradi, ma cosa significa?

Significa che è un ciclista prima di tutto. Un biker che ama pedalare e magari gareggiare con la sua Mtb. Certamente fa le Marathon, ma non rinuncia ai Cross Country, d'inverno è pronto ad inforcare la bici da ciclocross e se c'è un brevetto o una gara di lunga distanza lo troverete al via anche di quell'evento. Ma potreste anche

incontrare l'endurista che vuole aggiungere un po' di fatica in più alla sua normale attività agonistica. Tutti questi profili inoltre non rinunciano alla bici da strada per allenarsi (e qualcuno anche per gareggiare).

Quindi prima di tutto un rallista è un ciclista. E se ci si pensa non è poi così sbagliato visto che la tipologia di gara richiede una certa versatilità. Bisogna saper tenere alla distanza, saper guidare, non andare nel panico magari quando si perde la traccia, saper sopportare i tratti di portage e tutti quei continui sali e scendi dalla bici che

Non sarà un copertone squarciato a fermarli

A sinistra, un copertone forato, ormai staccato dal cerchio. Il biker, in questo caso, non potendolo riparare (neanche con la camera d'aria poiché lo squarcio è grande) potrebbe essere costretto a superare i tratti più impervi a piedi e a pedalare in quelli più compatti del sottobosco o comunque in quelli meno sconnessi. Come si può vedere il rallista non si arrende e non va nel panico. Non sempre l'assistenza nei rally è a portata di mano e quindi più si è autonomi e meglio è.

spesso capitano lungo il percorso accidentato. Insomma più esperienze "formative" si hanno e meglio è.

Come camaleonti

La parola d'ordine è sapersi adattare all'ambiente un po' come fa il camaleonte per mimetizzarsi: il fondo delle lunghe distanze in bici da strada, la guida su fango e la rapidità di movimenti dati dal ciclocross. E ancora, la scaltrezza e i picchi di potenza dei Cross Country, necessari magari per superare un ostacolo in salita, il colpo d'occhio e la guida nei tratti di discesa



più tecnici che dà l'Enduro. Tutto questo costituisce il bagaglio dal quale si tira fuori quella precisa skill al momento opportuno. E si va avanti, si supera ogni difficoltà e quanto fatto in precedenza diventa una sorta di "corso di sopravvivenza".

E comunque non ci sono solo difficoltà, mettiamola in chiave positiva, ma anche e soprattutto momenti di divertimento. Se si dispone di tutto ciò ci si diverte di più. Sicuro!

Il maratoneta vince sempre

Abbiamo parlato di specialisti, forse sarebbe più corretto dire agonisti esperti oppure agonisti "inside" a prescindere dai risultati.

Chi parte per vincere un rally di solito è un biker molto forte dal punto di vista della tenuta fisica in primis e della guida in secundis. E' un biker che partecipa alle corse a tappe più avventurose ed estreme, gare come la Transpyr, Titan Desert, l'IronBike, o brevetti più tosti con l'idea di "fare il tempo". Un biker del genere potreste trovarlo anche nella top 20 di una Marathon internazionale molto impegnativa. Insomma ha un "motore" importante.

In Italia, la colonna centrale della mountain bike amatoriale sono proprio le Marathon (e le Gran Fondo). La maggior parte dei rallisti proviene da lì. Quindi il maratoneta in qualche modo decide di mettersi alla prova anche in una gara del genere. In questo caso, come si può notare, ritorna quello spirito di curiosità e di avventura insito nel ciclista offroad. Tra questi c'è chi lo fa con verve agonistica e chi invece col puro piacere di farcela e pedalare in luoghi che mai avrebbe raggiunto da solo o in una gara della domenica. In fin dei conti certe situazioni un po' più

difficili capita di viverle anche in una Marathon: basta un tratto tecnico, una giornata di forte pioggia ed ecco che ci si deve adattare e cavarsela da soli. La scuola Mx-GF pertanto resta centrale. Le situazioni che possono presentarsi in una tappa di un rally non possono discostarsi troppo da quelle di una normale gara della domenica. Poi è chiaro che ci sono passaggi più specifici, momenti nei quali per esempio bisogna essere abili nel ritrovare la traccia, nei quali avere altre conoscenze ed esperienze aiuta molto, ma di base un maratoneta è pronto per poter prendere parte ad un rally.

A chiunque, per esempio, è capitato di pedalare in una gara nella quale il meteo è cambiato all'improvviso. Gli indumenti indossati in partenza non erano più quelli giusti con tanto freddo e tanta pioggia... Eppure in qualche modo si è conclusa la propria fatica, si è tagliato il traguardo. Magari si è preso un sacco dell'immondizia bussando alla porta di una casa, si è fatto due buchi per passare le braccia ed ecco una mantellina d'emergenza. Oppure una doppia foratura ci ha costretto a camminare per diversi chilometri, il panico non ti prende: sai come devi comportarti.



Guadi e torrenti gonfi non fermano il rallista

In alto a sinistra, si pedala sotto le foreste. Non tutte le sezioni però erano così "facili". Sopra, un rallista scatta una foto panoramica, in questo caso col mare sullo sfondo. Il bello di una formula simile è che non si sta sempre a tutta e in qualche tratto ci si può concedere momenti di "relax". Al contrario della foto a fianco, dove nel bel mezzo di un guado la concentrazione non deve mai venire meno. A destra, un ginocchio fasciato: per continuare così serve coraggio.



Viaggiare informati...

Lo specialista dei rally rispetto a chi ha meno esperienza una cosa di sicuro la fa: s'informa. Studia bene la tappa la sera prima (o comunque prima del via). Guarda e riguarda l'altimetria e lo stesso vale per la planimetria. Anzi, per questa forse è ancora di più scrupoloso. Cerca di prendere punti di riferimento sulla mappa, magari consulta anche Google Map, perché non si sa mai. Le tabelle dei chilometraggi non ci sono, ci si potrebbe perdere e in quel caso neanche il

E non si molla neanche così.. Fasciatura denti stretti e... pedalare



computerino sarebbe più di aiuto. Inoltre non tutte queste gare consentono l'utilizzo del Gps. Avere dei riferimenti e un'infarinata della zona pertanto è un qualcosa in più. Un esempio? Raccontò un certo Reinhold Messner che a salvargli la vita sul Nanga Parbat fu il suo grado d'informazione su quella montagna. Già mesi prima di partire, aveva studiato fotografie, mappe, letto i racconti dei precedenti alpinisti e quando si ritrovò nel versante opposto della montagna (dove non doveva essere) riconobbe quei passaggi e si ricordò come affrontarli. Certo non siamo su un Ottomila, la cosa è molto più semplice, però il concetto di conoscere il territorio affrontato e di orienteering, non è sbagliato. E' un "attrezzo" in più da portarsi dietro. Un attrezzo che tra l'altro non pesa e neanche occupa spazio nelle tasche!

Semmai vi doveste sedere poi al tavolo con un rallista scoprirete che ci si può parlare di tutto. Probabilmente conosce altri sport come lo scialpinismo, il trail running, il windsurf... mentre in ambito Mtb, in virtù del suo essere ciclista a 360 gradi, conoscerà ogni novità tecnica, è ferratissimo sui prodotti nuovi e vecchi e anche sui campioni, da Nino Schurter a Loic Bruni, passando per Kerschbaumer e Samuele Porro. Con questi immensi bagagli e passione si è pronti per schierarsi al via di un rally.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rally di Sardegna

E adesso ci tuffiamo nella mischia selvaggia

Dopo essere entrati nel mondo del rally, aver scoperto i segreti dell'equipaggiamento e l'identikit del vero rallista, viviamo l'esperienza del Rally di Sardegna, tornato dopo uno stop di 5 anni. Una sorta di "ri-edizione zero". Si è pedalato dai monti al mare nel cuore dell'Ogliastra, zona verdissima ricca di storia e di trail tecnici. Con una carovana che è diventata una famiglia

**Affrontati
tratti incredibili
In questa gara
tutta la magia
della Mtb**

GROTTA

ARZANA - Dalla piazza si vede il mare ma si vedono anche le bandiere del Rally di Sardegna. Sono passati cinque anni e finalmente tornano a sventolare per questo evento di pura Mtb. Sventolano contenti così come sono contenti gli organizzatori che in meno di due mesi sono riusciti a ritirare su la gara. Novembre è un periodo insolito, anche difficile se vogliamo: un numero d'iscritti che non è certo da capogiro ma

giunti per godersi l'avventura. Si bisbiglia sul favorito. «Ma quello è **Ismael Ventura**. E' 13° nel ranking Uci Marathon». Però il catalano (guai a dirgli spagnolo!) non è visto con invidia anzi... E'

un punto di riferimento e anche lui si fa voler bene quando per esempio nelle tappe successive farà il trasferimento insieme al compagno di partenza. Sono tutti qui per

Prima tappa Arzana - Gairo Taquisara



una voglia incredibile. Una voglia da parte di tutti, dal sindaco, **Marco Melis**, all'organizzatore, **Gian Domenico Nieddu**, ma soprattutto da parte dei partecipanti.

Da tanti abbiamo sentito questa frase: «Appena ho saputo che tornava il rally ho cercato un amico e mi sono iscritto»: quindi ecco arrivare biker dalla Spagna, dalle zone del Lago di Garda, dalla Toscana e ovviamente dalla Sardegna.

Rinasce così questa amata corsa. E' la settima edizione, ma in realtà è come se fosse una "riedizione zero", una sorta di grande prova generale in vista del grande ritorno del 2019 a giugno. Le tappe? Tre ma tutte da paura. L'Ogliastra è un paradiso per i biker, ci sono percorsi infiniti e di tutti i tipi.

Come a scuola

La sera prima del via ci si raduna. I biker sembrano studenti che arrivano in classe alla spicciolata. L'aula è una grande stanza dell'Hotel Murru che sarà il quartier generale dell'intera avventura. Il briefing la lezione da ascoltare. Come al primo giorno di scuola ci si conosce o riconosce, almeno per i sardi che si ritrovano solitamente nelle gare isolate. Le spiegazioni e poi tutti a cena insieme... Il clima è subito molto rilassato, conviviale, di amici e appassionati



divertirsi, ma l'indomani se fino ad un secondo dal via della prima Ps si era tutti insieme e si scherzava un metro dopo era già corsa vera. Tre, due, uno, via... ed ecco che scattava la cavalleria, come la caccia alla volpe!

Perda Liana e nuraghi

La sera prima la pioggia era stata abbondante ma il sole aveva baciato la prima tappa che andava da Arzana a



Gairo Taquisara, 51 chilometri (47 di prova speciale) e altri 22 per ritornare alla base. Un percorso magnifico, duro. Più pedalabile nella prima metà, molto tecnico nella seconda. La pioggia della notte se da una parte faceva bagnare i biker con l'acqua che si sollevava da terra dall'altra rendeva le strade forestali davvero compatte. La tenuta era eccezionale e gli aghi di pino a terra sembrano un tappeto

La frazione d'apertura breve ma molto tecnica

Questo il percorso della prima frazione, (51 chilometri) ai quali ne vanno aggiunti 22 (fuori gara) per rientrare ad Arzana. Nel centro della pagina, la partenza mass start della prima ps e un tratto nella foresta. Queste strade sono mantenute dai forestali (foto in alto a sinistra) che osservano il passaggio del Rally. In alto un tratto che la dice lunga sul grado tecnico del percorso (la pendenza è molto elevata) ed è difficile anche individuare una traccia. A destra, infine, uno dei tanti guadi affrontati.



grippante. Piuttosto nel mezzo era un guado continuo e nei cambi di direzione da una parte all'altra della carreggiata ci si bagnava sempre. Però lo scenario era unico.

Nella mente si avevano le immagini estive del Rally di Sardegna tra paesaggi giallastri e spogli, invece ora tutto è verde. Sia perché è novembre sia perché di acqua nei mesi e nei giorni precedenti ne è scesa davvero tanta. Capita anche di ritrovarsi di fronte vere e proprie cascate.

Quando si esce dal bosco all'improvviso ci si ritrova davanti una rupe, un Cerro Torre in miniatura. E' Perda Liana, una roccia verticale simbolo dell'Ogliastra. E' il punto più alto della frazione Per arrivare lassù si sale parecchio e ad un tratto anche per mezzo di scalini più o meno naturali ricavati sulla roccia viva e tra i cespugli. Il paesaggio è unico, così come unica e magnetica è questa roccia. Ma da qui cambia anche la musica. Il percorso man mano diventa sempre più tecnico. La discesa è su sassi instabili. E il sentiero neanche si vede bene. Bisogna fare molta attenzione alle fettucce arancioni che segnano la traccia. Ogni tanto qualche rametto di alberi e cespugli reso color bronzo dall'autunno confonde le idee.

Ricomincia poi la strada forestale, salì e scendì a non finire. Si scende di quota e si pedala in fitti boschi di leccio, talmente fitti che è quasi buio e l'umidità a terra è pazzesca. Una strada ciottolata diventa una saponetta nella quale la posteriore slitta che è una bellezza.

Mucche, cavalli e aquile accompagnano i rallisti. Capita di oltrepassare cancelli di proprietà terriere e zone archeologiche. Fiumi in piena e rocce completamente ricoperte da muschio. Di tanto

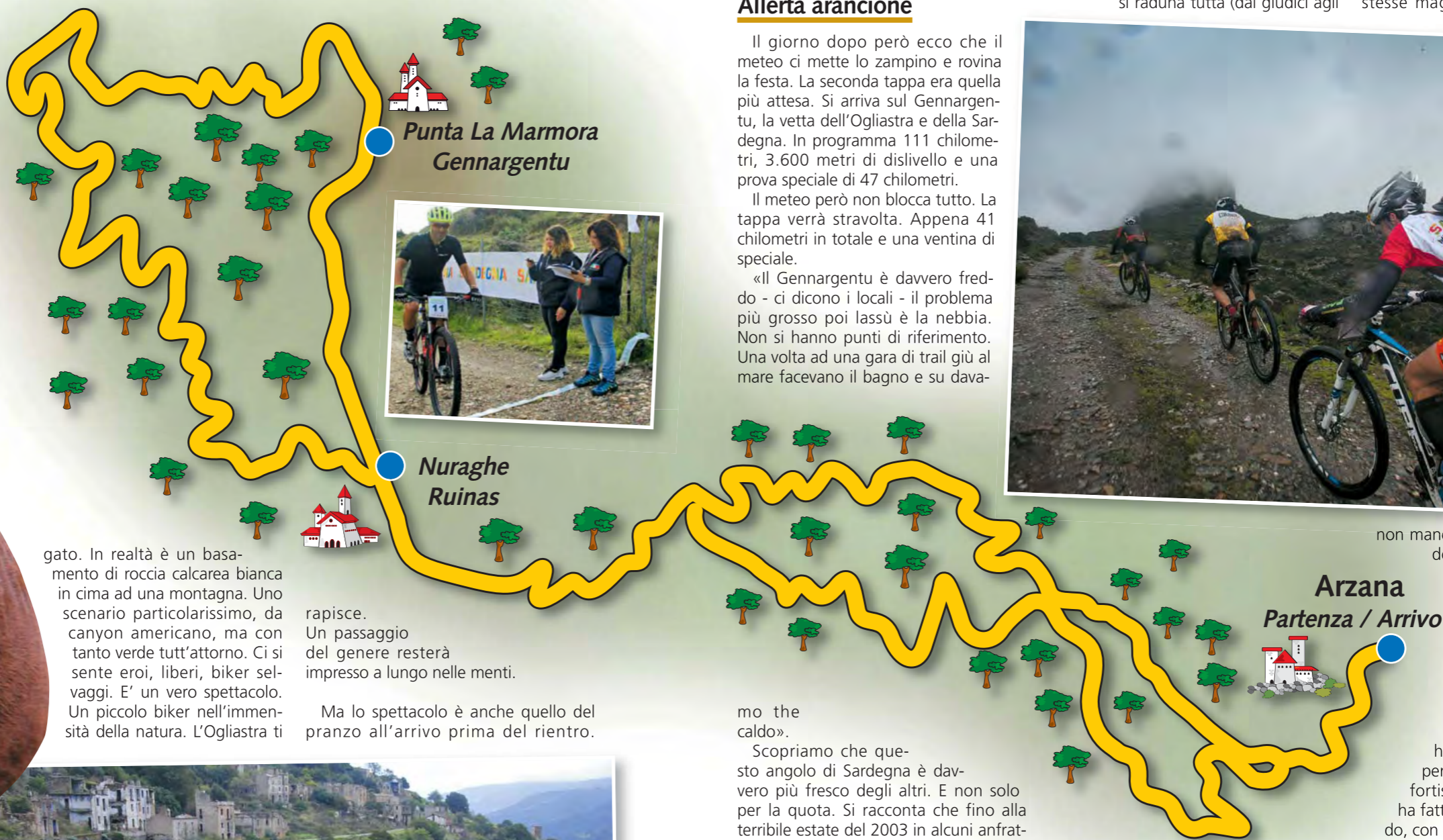
in tanto s'incrocia una vecchia (credevamo) ferrovia. In realtà un treno ogni tanto, ci dicono, ancora passa. Il fondo cambia in continuazione. Dopo un cancello si pedala su strada bianca, con sotto tanto scoglio e sassi più appuntiti, il rischio di forature aumenta e infatti più di qualcuno è costretto a fermarsi. Inoltre ci sono delle spine attaccate ad una piantina rotonda che non sono affatto invitanti.

Gli ultimi chilometri di speciale sono rally puro con un tratto di portage che sarà stato di un paio di chilometri. In qualche tratto è arrampicata vera.

Il silenzio regna. Tutti sono sgranati. Si è soli con la propria Mtb e la natura. Prima della planata su Gairo si attraversa un immenso balcone a picco sulla strada che scorre almeno 300 metri più in basso. Si potrebbe quasi parlare di "asfalto" tanto il fondo è levi-



Seconda tappa Arzana - Arzana



Punta La Marmora
Gennargentu



Nuraghe
Ruinas

gato. In realtà è un basamento di roccia calcarea bianca in cima ad una montagna. Uno scenario particolarissimo, da canyon americano, ma con tanto verde tutt'attorno. Ci si sente eroi, liberi, biker selvaggi. E' un vero spettacolo. Un piccolo biker nell'immensità della natura. L'Ogliastra ti

rapisce. Un passaggio del genere resterà impresso a lungo nelle menti.

Ma lo spettacolo è anche quello del pranzo all'arrivo prima del rientro.



Gnocchetti sardi e salsiccia. Oro puro dopo ore ed ore di gara, uno shock per le papille gustative. Ovviamente tutti a pranzo insieme. Tutti nella casa privata di una signora che ha ospitato il rally nel suo rustico.

Allerta arancione

Il giorno dopo però ecco che il meteo ci mette lo zampino e rovina la festa. La seconda tappa era quella più attesa. Si arriva sul Gennargentu, la vetta dell'Ogliastra e della Sardegna. In programma 111 chilometri, 3.600 metri di dislivello e una prova speciale di 47 chilometri.

Il meteo però non blocca tutto. La tappa verrà stravolta. Appena 41 chilometri in totale e una ventina di speciale.

«Il Gennargentu è davvero freddo - ci dicono i locali - il problema più grosso poi lassù è la nebbia. Non si hanno punti di riferimento. Una volta ad una gara di trail giù al mare facevano il bagno e su dava-

mo the caldo».

Scopriamo che questo angolo di Sardegna è davvero più fresco degli altri. E non solo per la quota. Si racconta che fino alla terribile estate del 2003 in alcuni anfratti di questa montagna la neve durasse tutto l'anno. Piccoli accumuli di ghiaccio che erano una manna per i pastori. Si potevano conservare i cibi, i formaggi e addirittura si faceva una sorta di gelato al limone, la carapigna, con quel ghiaccio. Insomma col Gennargentu è meglio non scherzare. Un vero peccato.

La tappa è comunque bella. Si attraversano paesi abbandonati, guadi, un osservatorio e ancora una zona archeologica. Metà gara è trasferimento, l'altra metà di Ps. Il grado tecnico non è alto come il giorno precedente anche se intorno ai due terzi di gara una pietraia mette a dura prova biker e gomme.

Almeno però con lo stravolgimento del percorso si è evitato il nubifragio e non appena l'ultimo taglia il traguardo ecco che inizia il putiferio. Ci sono otto gradi a 900 metri di quota, chissà cosa starà facendo in cima al Gennargentu?

La sera a cena si scherza. La carovana si raduna tutta (dai giudici agli

organizzatori, dai biker ai videomaker) nella grande sala polifunzionale del Comune di Arzana. I tavoli della festa del paese, un fornello da campeggio e tante pietanze tipiche. Si assegnano le maglie di leader e puntualmente si stappano le bottiglie che accompagnano le stesse maglie. I commenti sulla gara



non mancano, così come gli aneddoti del passato. E allora capita di ritrovarsi vicino a **Vittorio Serra**, un mito della Mtb sarda. Lui è uno sportivo a tutto tondo e un biker a 360 gradi, come abbiamo visto: spazia dalle gare di Cross Country alle ultradistance, dal ciclocross all'IronBike (che ha vinto due volte). Oggi lo fa per divertirsi, ma va comunque fortissimo. I Rally di Sardegna li ha fatti e finiti tutti. Anche il secondo, con un dito fratturato.

«Caddi in prossimità di un burrone - racconta - e sentii subito un dolore alla mano, ma la preoccupazione maggiore in quel momento non era tanto per il fisico quanto piuttosto perché non ritrovavo la mia bici. L'ho cercata per un po' e alla fine l'ho ritrovata. Così sono ripartito e sono arrivato al traguardo. Sono un medico e avevo capito che avevo una frattura scomposta al dito, bisognava steccarlo. Ricordo che avevo voglia di gelato e allora entrai in un bar comprai un Magnum e dopo averlo finito mi steccai il dito col bastoncino del gelato!».

Tra chiacchiere del genere, risate, e scherzi la serata scorre tutti insieme, ma

Freddo e pioggia niente Gennargentu

La planimetria in foto è quella della seconda frazione, tuttavia questa non è stata affrontata per intero poiché era stata lanciata un allerta meteo (allerta arancione) ed è quindi stata fortemente ridotta. Un vero peccato perché si sarebbe toccato Punta La Marmora, sul Gennargentu, vetta della Sardegna. Nel centro, la partenza della ps. A sinistra, il paese di Gairo Vecchio, abbandonato nel 1951 a seguito di una grande frana. A destra, le piogge che hanno flagellato le ultime due tappe.

con la pioggia che scende un occhio è sempre rivolto all'indomani.

Pioggia e mare

La tappa, la Arzana-Barisardo di 102 chilometri, 2.100 di dislivello positivo (e 2.800 di dislivello negativo) è confermata ma è confermata anche la pioggia bat-



tente. E' allerta gialla stavolta, il percorso dopo una prima parte in salita è un continuo perdere quota fino alla baia di Bari Sardo e alla sua torre. Si va... ma che freddo.

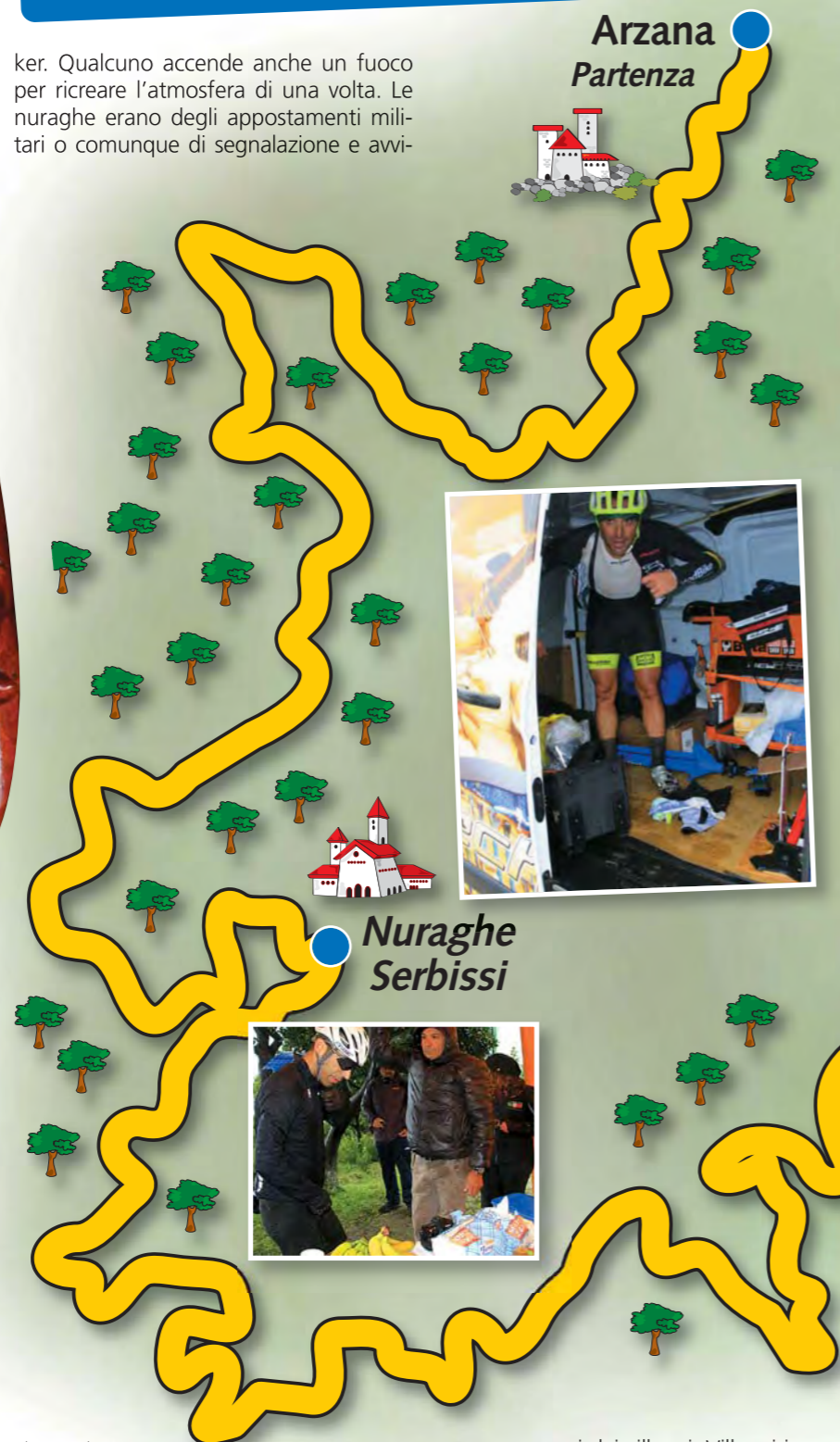
I primi quattro fanno il trasferimento tutti assieme, meglio stare vicini e farsi "coraggio" a vicenda. Poi per 39 chilometri di speciale sarà "guerra" come al solito, ma intanto...

Il freddo si fa man mano più pungente. Nebbia e vento ci mettono del loro. Però come per il basamento di calcare nella prima frazione ecco un altro passaggio che resterà nel cuore: la grotta di Serbissi. Si passa sotto lo stesso nuraghe e si esce poi per proseguire tra strade sterrate e qualche passaggio su scoglio. L'ingresso nella grotta è un tuffo nel buio. Qualche lucina si segnalazione alle pareti della grotta e nient'altro. Le gocce che cadono dalla volta di roccia e la faticosa "luce in fondo al tunnel" da raggiungere. E' un vero spettacolo. Non si vede nulla, si va a tentoni seguendo le voci del personale all'interno della grotta. E' di nuovo avventura.

Qui dove una volta i pastori venivano a rimettere il bestiame oggi passano i bi-

ker. Qualcuno accende anche un fuoco per ricreare l'atmosfera di una volta. Le nuraghe erano degli appostamenti militari o comunque di segnalazione e avi-

Terza tappa Arzana - Bari Sardo



Arzana
Partenza

Nuraghe
Serbissi

Bari Sardo
Arrivo

stamento.

Si dice che ogni nuraghe potesse comunicare con altri due con segnali di fumo, un po' come nella mitica scena del Signore degli Anelli quando si chiedeva l'aiuto dell'esercito da una parte molto lontana. Ebbene intorno a queste fortificazioni sorgevano

poi dei villaggi. Villaggi inevitabilmente di pastori. E qui questa attività è ancora forte. Alla sera stessa del primo briefing **Francesco Primavera**, dello staff, aveva detto. «Abbiate rispetto del territorio che ci ospita. Qui la pastorizia è ancora seria e molto sentita. Uno sgarbo ad un cancello, ad animale o



semplicemente all'ambiente è preso molto sul serio».

Il termine della prova speciale avviene a Punta Corongiu. La tenda del ristoro è una vela che tutti tengono. Le folate di vento ed acqua sono micidiali. Il termometro segna 5 gradi. Tutti coprono il foraggio e il pane carasau, il bene più prezioso sulla tavola. Le tre giudici sono inzuppate, ma restano imperturbate ad attendere tutti. Il foglio su cui annotano gli arrivati è bagnato. Qualcuno tra i più esperti ha caricato un sacchetto con qualche panno asciutto nel furgone del

Quello "spogliarello" di fortuna nel furgone

Ancora pioggia nella tappa finale che però, perdendo progressivamente quota, era meno esposta a rischio. Tuttavia al termine della ps, più di qualcuno si è cambiato nel furgone di assistenza meccanica dove prima del via aveva lasciato un sacchetto con indumenti di ricambio. Nella foto più piccola, il primo della generale, Ventura, al ristoro a fine ps. La maschera è stato il premio andato ai vincitori: è un tipico prodotto dell'artigianato isolano. In grande, l'arrivo sulla spiaggia di Bari Sardo.

Sul podio uno spagnolo e due isolani

La 7ª edizione del Rally di Sardegna (l'ultima si disputò nel 2013) va allo spagnolo Ismael Ventura che, nonostante un problema al ginocchio a seguito di una caduta nella prima tappa, ha portato a termine i tre giorni di fatica. Alle sue spalle due isolani coriacei, Paolo Baduena e Davide Uras, quest'ultimo autore



di una rimonta nell'ultima frazione grazie alla quale si è ripreso il podio ai danni del belga Martin Camille. Tra le donne (unica partecipante) Andrea Marion Roeckl alla quale va il merito di aver concluso la gara. Alla fine, a causa dell'accorciamento della seconda tappa, si sono affrontati 201 dei 265 chilometri previsti.

LA CLASSIFICA

1° Ismael Ventura (Spagna) 0 punti; 2° Paolo Baduena (Italia) 1.370; 3° Davide Uras (Italia) 2.266.

meccanico e non appena termina la Ps si rifugia là dentro per cambiarsi. Da qui infatti fino al termine è una lunga discesa. Ma per tutti nonostante fosse quasi tutto asfalto è forse il momento più duro di tutto il Rally di Sardegna. Si vedono braccia che tremano, manubri svirgolare, c'è persino chi pensa di ritirarsi... Ma è solo un'istante. Poi come la strada tornare a spianare si spinge sui pedali ma non tanto per andare forte quanto per scaldarsi e d ecco che automaticamente torna il sorriso. Un sorriso che ha accompagnato l'intera carovana per tre giorni e tutta l'Ogliastra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rally/Parla il sindaco

«Turismo in crescita formula vincente»

Marco Melis spiega le potenzialità di questo evento un volano per il turismo in Mtb. Già si è al lavoro per il 2019 (aperta la prima tranche d'iscrizioni) per offrire un evento più lungo e curato. Ma si può venire anche senza gara. Le guide locali non mancano

ARZANA - Il Rally di Sardegna più che nel numero dei partecipanti trova la sua forza nell'effetto volano che innesca per il territorio. Evento unico nel suo genere, ha una cassa di risonanza alquanto ampia ed è conosciuto in tutto il mondo. Ne abbiamo parlato col sindaco di Arzana, Marco Melis, durante i giorni della gara.

- Sindaco, quanto aiuta il Rally?

- Molto. Ogni volta che lo abbiamo fatto abbiamo notato un aumento delle presenze di biker durante l'anno. E nei cinque anni che la manifestazione è rimasta ferma queste presenze sono andate a diminuire. Il nostro obiettivo è quello di promuovere un turismo attivo, vista la bellezza dell'Ogliastra.

- E come mai avete scelto proprio la formula del Rally?

- Perché c'è un clima giovanile e conviviale che ben si sposa con l'idea di tur-



simo attivo che vogliamo. Il clima semi-agonistico aiuta molto secondo noi e privilegia la parte ludica e turistica. Inoltre il Rally è stato uno sprone anche per l'attività in generale. Dieci

anni fa ad Arzana nessuno o quasi andava in Mtb, adesso quattro bambini su cinque ne hanno una.

- Da quel che abbiamo visto ci sono ampi margini...

Sentieri ideali anche per gli escursionisti I mille volti della Sardegna



trezzo, una pompa e magari delle camere d'aria e si fa un bel salto di qualità.

- Ha parlato di cicloturismo, non solo Mtb dunque...

- Esatto, visto quanto poco traffico c'è? Anche con la bici da corsa ci si diverte tanto qui in Ogliastra. Insomma in Sardegna non c'è solo il turismo balneare.

- Quali possono essere i soggetti per accompagnare i turisti? Oltre a GLE (la società organizzatrice), proprio qui ad Arzana c'è Mtb Sardegna di Michele Pinna, creatore di tour e brevetti famosi come la Via dei Sassi...

- Sono loro che possono fare molto. Michele si avvicinò anni fa alla Mtb proprio con il Rally di Sardegna. GLE anche può fornire servizi di accompagnamento. Senza contare che ci piacerebbe mettere le tracce dei percorsi sul sito del Comune di Arzana. Mentre ci resta più difficile fare una tabellatura permanente: il territorio è ampio e spesso troppo isolato.

- Quindi si va già a grandi passi verso il 2019?

- Esatto. Vogliamo crescere, ci crediamo e il prossimo anno torneremo a giugno con cinque tappe più il prologo e andremo ancora di più nel cuore di questa terra. Senza contare che d'estate molti

potranno venire con la famiglia e affiancare le vacanze al Rally. Ci sono stati casi di biker che affittavano la casa lungo la costa e la mattina si recavano alla partenza.

Un sindaco così attivo e vicino ad un evento farebbe la fortuna di molte manifestazioni. Anche lui è un biker e si vede.

A tutto questo vorremmo aggiungere che l'Ogliastra e la Sardegna in generale possono offrire moltissimo oltre al mare. Nei percorsi sui quali abbiamo pedalato avremmo inanellato una dozzina di siti archeologici, abbiamo assaggiato formaggi, vini e piatti da leccarsi i baffi, e soprattutto abbiamo affrontato ogni tipologia di percorso. Si può pedalare dai quasi 1.900 metri del Gennargentu al bagnasciuga di Bari Sardo. Tirate voi le somme, soprattutto pensando che a giugno il clima sarà ben diverso...

- Se penso che abbiamo ripreso il Rally in un mese e mezzo, con poca pubblicità, e ora siamo qui non è poco. Dobbiamo crescere e lavorare, soprattutto dal punto di vista della comunicazione. Sappiamo che non avremmo mai grandi numeri, ma sarebbe importante che coloro che vengono siano essi stessi dei promoter, che si divertano e che col passaparola possano tornare in Sardegna. Anche dal punto di vista delle ricettività dobbiamo fare grandi passi. Gli albergatori a mio avviso ancora non hanno capito il potenziale del turismo in Mtb e che loro stessi possono fare di più. Basta già mettere a disposizione del biker qualche at-

Prossima edizione dal 16 al 21 giugno

A sinistra, tutti a tenere il gazebo: il forte vento e la pioggia lo rendono instabile. Tra loro anche il sindaco Melis (il secondo da sinistra). Il prossimo anno il Rally di Sardegna andrà in scena dal 16 al 21 giugno. Sarà di cinque tappe più un prologo. Le registrazioni si sono aperte il 20 novembre. Previste delle agevolazioni anche per gli accompagnatori. Per info: www.rallydisardegnaibike.it
Sopra, un tipico tagliere sardo composto da pane carasau e pecorino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA