

FORZA D'INERZIA

Non appena si prova a cambiare l'ordine prestabilito, non appena si vuole far progredire un progetto ambizioso bisogna affrontare senza tregua l'opposizione di coloro che vogliono che nulla cambi per interesse, ma anche e soprattutto di quanti preferiscono comunque lo status quo a qualsiasi alternativa. Per conformismo, per ristrettezza di spirito, per meschinità, per gelosia o semplicemente perché non essendo in grado di contribuire a un successo preferiscono trasformarlo in una sconfitta.

Thierry Sabine si sarebbe scontrato con questo genere di ostilità per tutta la vita. L'Enduro di Touquet esisteva dal 1975 e aveva visto il numero dei partecipanti crescere fino a superare il migliaio. La folla degli spettatori aveva seguito una curva di crescita simile, ma il numero in questo caso aveva superato la cifra di 300.000. Un risultato fantastico fino a quando purtroppo una spettatrice imprudente era stata uccisa da una moto in pieno rettilineo. Ho avuto occasione di partecipare all'Enduro di Touquet e sento di poter affermare che Thierry aveva saputo unire la spettacolarità dell'evento alla qualità sportiva, come del resto riusciva a fare in ogni sua iniziativa. Pigiato in mezzo a una moltitudine di altri piloti, aspettavo il colpo di cannone che avrebbe sciolto la tensione con la partenza, mentre in cielo volteggiava una nube di elicotteri degna di *Apocalypse Now*. Finalmente tutt'a un tratto la spiaggia si è coperta di un fumo blu soffiato dagli scarichi dei motori a due tempi ingolfati. Non si vedeva e non si sentiva più niente; ci siamo trovati in mezzo a una carica furiosa che ricordava quella della brigata

leggera¹ e si vedevano all'orizzonte solo caschi, caschi e ancora caschi e solo all'ultimo istante gli ostacoli da evitare: piloti che si stavano rialzando dopo una caduta oppure moto ferme e spente. Una carica eroica che dura qualche minuto nel corso di ciascun giro, prima che il la moltitudine delle moto torni a infilarsi tra le dune di sabbia e in in mezzo a quelli meno esperti che si sono insabbiati, che sono qui per partecipare, solo per poter dire «Io c'ero» e per aver provato l'emozione di stare al fianco dei campioni del cross e dell'enduro.

L'Enduro di Touquet è diventata la più importante corsa di moto fuoristrada del mondo, tanto che perfino gli americani ce la invidiano. Arrivano sempre più numerosi i piloti da paesi lontani che vogliono accalcarsi sulla spiaggia con gli europei. Ma nonostante il successo e anche se le dune di sabbia vengono ricomposte perfettamente dai bulldozer il giorno immediatamente successivo a questo grandioso fine settimana e i luoghi ritornano di proprietà dei pacifici villeggianti per tutto il resto dell'anno, alcuni malvagi, alcuni personaggi inaciditi attaccano in modo subdolo l'enduro solamente per tarpare le ali, per limitarne lo sviluppo. Thierry ha dovuto piegarsi per non rompersi, ha dovuto circoscrivere il percorso all'interno del Comune di Touquet. Così per qualche ora quelle persone grette avranno sospirato di sollievo e si saranno cullate sugli allori, senza però averli veramente conquistati, senza vera gloria.

Quest'anno, quando Thierry ha annunciato l'iniziativa *Paris-Dakar – Pari du Cœur*,² con la presidenza di Léonce Deprez, si è scatenata una reazione simile. Dopo tre anni di Dakar Thierry aveva compreso intimamente l'Africa e gli africani, e pensava che le

¹ Carica di cavalleria guidata da lord Cardigan nella battaglia di Balaklava il 25 ottobre 1854 famosa per la quantità di soldati impegnati e per la violenza

² Calembour che gioca sulle assonanze Paris-pari e Dakar - du Cœur: la traduzione *Parigi Dakar, scommessa del cuore* perde nella traduzione il gioco di parole. Si tratta di un'iniziativa umanitaria per fornire alle zone più a rischio di desertificazione di pompe per l'estrazione dell'acqua dal sottosuolo

enormi ricadute economiche prodotte dal rally nelle regioni che attraversava non fossero ancora abbastanza. Si sarebbe dovuto fare di più, molto di più, senza tuttavia fare l'elemosina, rispettando le popolazioni a cui si voleva portare aiuto. Daniel Balavoine era esattamente sulla stessa lunghezza d'onda. Anche lui si sentiva intimamente turbato dalla desolazione che regna nelle terre del Sahel. L'anno precedente l'itinerario aveva attraversato proprio queste regioni. Dal Ténéré a Gao, poi a Timbuctù e infine a Néma, Tichit e Tidjikdja in Mauritania avevamo potuto verificare di persona l'avanzamento della desertificazione e riconoscere le reazioni della popolazione di fronte alla carovana e a quello che noi rappresentiamo per loro.

I primi ad assumere un comportamento razzista, i primi che di fatto adottano un'attitudine discriminatoria verso i Paesi africani sono quelle anime caritatevoli che si permettono di criticare il raid senza mai essere state sul posto per rendersi conto della situazione di persona. Thierry aveva avuto a che fare con questo genere di parassiti che si attaccano alla fama della Parigi Dakar sperando di portare a casa qualche briciola. Tutti quelli che non sono in grado di fare da soli e per se stessi hanno bisogno per esistere di essere contro qualcosa o qualcuno. Un mio collega ha paragonato Sabine a Georges Brassens³ sostenendo per quanto riguarda entrambi che «i caratteri forti non accettano che si segua nessuna altra via che non sia la loro» e perciò non rispettano gli altri. Ciò è vero e falso allo stesso tempo. Vero in quanto l'esaltazione a volte esagerata che infiamma i concorrenti può risultare come una provocazione e suscitare rancore in chi non ha più o non ha mai avuto la capacità di provare la vera passione. Falso perché la grande maggioranza del pubblico si appassiona visceralmente alle imprese degli

³ Georges Charles Brassens (Sète, 22 ottobre 1921 – Saint-Gély-du-Fesc, 29 ottobre 1981) è stato un cantautore, poeta, scrittore e attore francese. per tutta la vita Brassens esprimerà, con l'irriverenza delle sue canzoni, la sua volontà di lottare contro l'ipocrisia della società e le convenzioni sociali

avventurieri della Dakar che sfidano gli elementi e rischiano la vita, quando invece l'uomo qualunque è costretto a condurre un'esistenza irregimentata e monotona. Bisognerà che quanto prima il Governo, con la sua bontà infinita e usando i suoi potenti mezzi, crei dei cartelli con la scritta *divieto di sognare*, oppure che per poterlo fare istituisca un permesso, una licenza, coi debiti controlli, formulari, schedature e soprattutto con tasse da pagare e diritti da ottenere. Potrebbe allora succedere che l'avventura acquisisca diritto di cittadinanza, che sia riconosciuta, anche che divenga quasi rispettabile. Ma ci sono dei sentimenti comuni diffusi contro cui non conviene combattere, e i politici di tutti gli schieramenti l'hanno ben capito, lasciando malvolentieri che si esprimano, solamente però quando è proprio necessario e non è possibile fare altrimenti.

In verità i Paesi africani non hanno bisogno di nessuno per governarsi. Sono anche perfettamente in grado di respingere chi arriva solamente per prendere, senza dare niente, senza che ci sia uno scambio. Naturalmente anche noi della Dakar abbiamo avuto problemi di autorizzazione ad attraversare alcuni Stati, le peripezie che riguardano l'Algeria sono diventate una tradizione. Thierry era costretto ogni volta ad arrivare sul posto all'ultimo momento e a dimostrare le sue qualità diplomatiche e di negoziatore. Ma la logica alla fine ha sempre avuto il sopravvento. La logica e la ragione, tant'è che sono bastati pochi anni per rendere la Parigi Dakar indispensabile per i Paesi che attraversa. E tutto ciò può senz'altro dare fastidio a qualcuno. Che gli africani possano permettersi di decidere da soli cosa vada bene per loro può essere in qualche modo scioccante. Tutte le buone azioni devono essere calate dall'alto dai cantori degli aiuti internazionali, dai pontefici della carità. Thierry Sabine non è stato un angelo, per carità, non ha neanche

mai cercato di farlo credere, tuttavia non si capisce perché sia stata messa in dubbio l'onestà delle sue intenzioni e la sua sincerità quando ha deciso di approfittare della Parigi Dakar per promuovere un'iniziativa umanitaria.

Una volta di più Thierry è stato vittima di una certa immagine di sé che lui stesso ha contribuito a creare, quella del vincente, dell'uomo d'affari, di quello a cui riesce tutto quello che intraprende e che trasforma tutto quello che tocca in oro. O almeno in argento, in denaro.⁴ Seconda critica: Thierry guadagna denaro grazie alla Parigi Dakar e soprattutto ne fa guadagnare alla sua società, la TSO (Thierry Sabine Organisation), che vive tutto l'anno della principale manifestazione che organizza. Dovrebbe vergognarsene?⁹ Forse bisognerebbe invece privilegiare chi è votato a una vera e propria idolatria del fallimento?⁹ Quelli per cui la perdita di denaro e lo sperpero di somme colossali, che provengano di preferenza da risorse pubbliche, è il presupposto indispensabile per qualsiasi impresa?⁹ Ecco il secondo rimprovero: il successo è sospetto. Non può che essere frutto di manovre e di traffici loschi. Non è possibile che un imprenditore sano di mente, con buone idee, coraggio e relazioni possa organizzare un'operazione così importante senza che ciò nasconda qualcosa di losco. I medesimi dubbi venivano sollevati anche nei confronti di Daniel Balavoine, che si era unito all'operazione con tutte le sue energie.

⁴ gioco di parole francese: argent significa sia argento che denaro.

LA VERA NATURA DEGLI INDIVIDUI

Se vogliamo trovare un'altra virtù alla Parigi Dakar, è quella di far emergere la vera natura degli uomini rendendo sublime chi è straordinario e facendo calare la maschera a chi è meschino. Gli esempi per illustrare la prima categoria abbondano, è quasi un'ingiustizia citarne solo qualcuno. Ad esempio i dottori della squadra medica che si sono mobilitati spontaneamente per tentare di salvare il motociclista olandese gravemente ferito nell'edizione del 1982. Hanno deciso di tentare un'intervento estremo a bordo pista, dandosi il cambio per donare il sangue, fino allo sfinimento e alla perdita di conoscenza. Con loro c'era anche Thierry Sabine, a fare la sua parte.

O Jean-Claude Avoyne che nel 1983 con il suo camion di assistenza della squadra Range Rover VSD , che nei pressi di Nioro du Sahel ha aiutato Jacky Ickx e Claude Brasseur. A bordo di una Mercedes erano in testa alla classifica generale a tre giorni dall'arrivo. Senza pensarci nemmeno un attimo Jean-Claude, che già aveva perduto una grande quantità di tempo ad assistere altri concorrenti, ha acceso la saldatrice e ha riparato il ponte anteriore della Mercedes avversaria. Alle proteste e alle contestazioni pretestuose avrebbero pensato dopo l'arrivo, e comunque René Metge, altro grande signore della Dakar, non avrebbe mai pensato neanche per un secondo di rimproverare la sua assistenza per quello che aveva fatto. O ancora i fratelli Marreau che nel 1981, in testa alla classifica generale a bordo della loro Renault 4 x 4, non hanno esitato a fare inversione a U in piena speciale per tornare indietro ad avvertire un'auto di assistenza

medica che un motociclista era caduto e si era procurato una frattura del cranio.

Lo stesso anno Jean Pierre Gabreau si è comportato da buon samaritano, tanto da ricevere il *Trophée de l'exception de la ville de Versailles*, assegnato da un gruppo di giornalisti che avevano seguito tutta la corsa. A bordo della loro Range Rover Pastis 51 Jean Pierre Gabreau e il suo navigatore, il regista Dominique Pipat, all'inizio della corsa erano costantemente in cima alla classifica generale e lottavano per la vittoria, ma in seguito alcuni problemi li hanno fatti rientrare nel gruppo. Da bravi giocatori, però, hanno soccorso tutti quelli che il destino ha messo di traverso al loro cammino. Cosa non da poco, in quanto si trattava spesso di loro concorrenti diretti in classifica, come ad esempio la Mitsubishi di Patrick Zaniroli e Jean da Silva: li hanno trovati poco dopo Gao sulla riva del Niger con il muso piantato nella sabbia e l'auto in verticale, nell'assoluta impossibilità uscire da soli da una tale situazione critica. C'è voluta la potenza della Range Rover per consentire all'equipaggio della Mitsubishi di proseguire. Più tardi, in Mauritania, una terribile tempesta di sabbia aveva nascosto gli ostacoli della pista, poco prima di Kiffa. E la Porsche di René Metge e Dominique Lemoyne, in testa, era rallentata da problemi di trasmissione: non reagiva più normalmente, tirava violentemente a sinistra in accelerazione e a destra in frenata. Dopo parecchie centinaia di chilometri terribili René e Dominique avrebbero potuto perdere tutto, a pochi chilometri dall'arrivo di tappa. Gabreau e Pipat sono arrivati vicino al banco di sabbia che aveva inghiottito la Porsche, hanno aggirato l'ostacolo, hanno estratto un cavo e hanno sbloccato la vettura dei futuri vincitori. Intanto la terza Porsche di assistenza rapida aveva ovviamente perduto la vettura capofila, e così senza volerlo Kussmaul e Unger l'hanno portata a vincere la tappa. In gara si verificano spesso situazioni come

queste: sono l'effetto della strana solidarietà che lega i diversi protagonisti della Parigi Dakar. questo spirito cameratesco, uno spirito di clan o ancor meglio di famiglia, visto da fuori può effettivamente sorprendere e risultare intrigante.

Mi ricordo un episodio significativo, avvenuto sul mobilhome Rothmans Porsche alla 24 ore di Le Mans del 1982, che avrebbe regalato poco dopo a Jacky Ickx la sua quinta vittoria. Tutti i miei colleghi erano assiepati e aspettavano il turno per fare qualche domanda al maestro dell'endurance, al concorrente che stava quasi sicuramente per ricevere una nuova corona mondiale e che sarebbe entrato nella leggenda diventando il pilota con il record di vittorie a Le Mans. A un tratto mi ha riconosciuto, mi ha chiamato, mi ha fatto sedere a fianco e ci siamo messi a parlare della Parigi Dakar, in mezzo ai miei colleghi stupefatti. Jacky ha in seguito risposto alle loro domande con cortesia e intelligenza, come sua abitudine, ma non era così emozionato per il momento di gloria, pur eccezionale, che si apprestava a vivere. Invece nel periodo delle sue sei partecipazioni alla Dakar con Claude Brasseur Ickx non ha mai perso un'occasione per dichiarare o dimostrare di amare incondizionatamente la corsa. E lo stesso vale anche per quanto riguarda Brasseur: quando sei una star adulata, uno degli attori più conosciuti e più pagati del momento, cosa ti porta a rischiare di perdere tutto correndo la Parigi Dakar? «Molto semplicemente, il piacere» risponde con un sorriso e strizzando l'occhio. E così pure Daniel Balavoine, che alla sua prima partecipazione nel 1983, conclusa con un ritiro, non era spinto da nessun'altra motivazione .

L'avevo conosciuto qualche mese prima, in autunno, quando un uomo d'affari un po' bizzarro e decisamente mitomane era venuto a trovarmi in redazione per propormi «uno scoop straordinario, in esclusiva». Se qualcuno arriva e vi propone un'offerta del genere

senza ridere, parlando in modo apparentemente equilibrato, di solito c'è da chiedersi dove sta l'inghippo e viene da pensare che si tratti di un'ennesima vittima del dio *media*, che riesce a fare impazzire anche le persone più disincantate. Mi spiegava che si trattava né più né meno che di approntare una squadra stellare per la successiva Parigi Dakar, con un pilota di primo piano, Bernard Darniche, una stella dello spettacolo, Daniel Balavoine, e una celebrità della televisione, Marie-Christine Debourse. E gli sponsor? «Nessun problema, si precipiteranno loro.» E l'auto?: «Nessun problema, sono in contatto con diverse case, non ho che l'imbarazzo della scelta.» Quanto alla ricaduta mediatica non occorre nemmeno parlarne, sarebbe stata pazzesca e commisurata all'evento. Perché questo personaggio sia venuto a proporre a me e alla mia modesta rivista specializzata di automobilismo un'esclusiva così ghiotta, è inspiegabile. O forse, in uno sprazzo di lucidità, si era reso conto che il suo preteso scoop non avrebbe potuto interessare in miei colleghi dei settimanali più importanti. In effetti il suo ragionamento non era così sciocco come sarebbe potuto sembrare a prima vista. La composizione dell'equipaggio avrebbe comunque attirato di per sé i media, ed essendo evidente l'interesse di pubblico che ne sarebbe scaturito avrebbe invogliato gli sponsor incantati da una tale manna. Sarebbe stato sufficiente innescare il meccanismo e sostenerlo fino all'inizio del rally. Naturalmente cominciando già da subito a intascare gli introiti. Il solo problema è stato che gli sponsor non si sono precipitati per niente, ma proprio per niente nell'affare d'oro; c'è da dire che le pretese economiche del signore in questione devono essere state talmente deliranti che qualsiasi sponsor con un minimo di senso della misura sarebbe fuggito lontano. Bene, la scadenza si avvicinava e non era dato di conoscere qualche informazione supplementare, a parte che Marie-Christine Debourse,

troppo impegnata, aveva preferito lasciare il posto a Sylvie Telliez, un'ex atleta che avrebbe avuto il privilegio di fare squadra con la moglie del brillante businessman.

La colazione con la stampa per presentare il team fu all'altezza di tutto il resto. Una manciata di giornalisti perseveranti riuscirono a trovare il ristorante dove avremmo dovuto pranzare, perduto tra le strade dipartimentali delle Yvelines. Era in seguito arrivato Daniel, e la conversazione si era avviata in tono un po' canzonatorio, anche se senza perfidia da parte nostra, perché avevamo capito che Daniel faceva sul serio, che ci credeva. Durante un veloce set fotografico si era reso disponibile alle nostre domande, una serie di richieste specifiche seguite da risposte altrettanto precise. L'incontro lo aveva incuriosito e stimolato a saperne di più riguardo alla gara, e Geneviève, la sua addetta stampa, mi aveva domandato il mio numero di telefono, così Daniel avrebbe potuto avere più informazioni. Mi aveva contattato e qualche settimana prima della partenza avevo avuto un presentimento che gli avevo trasmesso: «Tutta la questione non mi convince, mi sembra che vi stiano prendendo in giro e che ne uscirete spennati. Ritirati se puoi ancora.» Ma era troppo tardi. Il nome di Daniel era stato annunciato ovunque, le vetture, delle Nissan Patrol, erano in allestimento dal suo compagno di squadra che aveva mobilitato i meccanici della sua officina. Inoltre Daniel mi assicurava ripetendomi che Bernard Darniche, con la sua esperienza diretta della corsa, se avesse avuto anche il minimo dubbio non si sarebbe certo lasciato ingannare. Eppure...

A qualche giorno dalla partenza, poco dopo Natale, il raggio era divenuto evidente. Non c'era neanche l'ombra di uno sponsor e Daniel aveva dovuto pagare di tasca sua alcune spese indispensabili. Quanto a Bernard Darniche lanciava in onda appelli pressanti e angosciati per raccogliere i fondi necessari alla partecipazione. Il progetto

grandioso si era trasformato in una buffonata; come se non bastasse, uno dei meccanici, esasperato e stanco, aveva trasformato in un punching ball l'uomo d'affari, che aveva deciso che non sarebbe nemmeno andato in Africa, avendo capito che non sarebbe stato il caso di andare a pavoneggiarsi, la sera, ai bivacchi... Questo triste episodio ha avuto almeno il merito di far scoprire l'Africa a Daniel. Equipaggiati con sospensioni completamente inadeguate erano già fuori gara alla prima speciale, e avevano poi continuato fino a Dakar bighellonando come turisti. Tutti quelli che hanno attraversato l'Africa al di fuori del contesto del rally hanno poi raccontato che è stata un'esperienza particolarmente interessante; può anche risultare più avventurosa della gara. Non c'è più competizione e ci si può prendere il proprio tempo e attardarsi lungo il cammino. A discapito di questo quadro idilliaco va sottolineato che di solito ci si trova in Africa grazie ai soldi degli sponsor, che si aspettano qualcosa di diverso da un viaggio di piacere in cambio dei capitali investiti. Nel caso di Daniel, trattandosi di fondi personali, non aveva nulla di cui incolparsi, e comunque non avrebbe avuto altra soluzione per raggiungere Dakar.

Il caso ha voluto che facesse la conoscenza di mio fratello Gilbert, anche lui giornalista, che seguiva la gara con un'auto della stampa per conto di una rivista. Si sono incontrati per caso a Bamako, senza che Daniel sapesse che si trattava di mio fratello, dato che non gliel'aveva detto. Per quanto mi riguarda ero rimasto in panne e stavo cercando di ripartire dalla piccola città di Korhogo a nord della Costa d'Avorio, con il mio amico François-Xavier Beudet. Non sapevo come avrei potuto fare ad andarmene, l'auto non era proprio in grado di proseguire, non avevamo assistenza e l'unico aereo che faceva servizio si faceva attendere. Alla fine ci siamo ritrovati tutti e quattro a Dakar qualche

giorno più tardi e abbiamo deciso che ci avremmo riprovato due anni dopo, con la stessa squadra. Perché due anni? Molto semplicemente perché Daniel aveva preso un impegno già da tempo per il gennaio successivo e non aveva previsto il suo interesse per la Dakar con sufficiente anticipo nei confronti dei suoi produttori, della casa discografica e delle altre persone impegnate nel progetto.