
Banjul 2008 – Sangue, sabbia e coraggio

Inviato da Ernesto Venereo
domenica 07 ottobre 2007

Ancora una volta la partenza della Banjul è imminente.

Giunta alla venticinquesima edizione la Banjul incarna più che mai il mito della sconsideratezza motociclistica, del disprezzo per la vita e dell'amore per la bella morte. Esattamente come l'aveva voluta il suo fondatore, Melchiorre Bianchi, che detiene a distanza di un quarto di secolo il record imbattuto di minor resistenza a cavallo della moto: 700 metri vissuti pericolosamente.

Per i pochissimi che ancora ignorano la leggendaria gara africana ricapitoliamo velocemente quelli che sono i fondamenti che la caratterizzano.

Partiamo dai piloti.

Requisito fondamentale è la totale mancanza di esperienza, non solo di guida su sabbia ma di guida in generale di qualsiasi mezzo a motore su due ruote.

Come sostiene il fondatore "gare di abilità le può fare chiunque, basta allenarsi".

Il passato dei piloti viene attentamente sviscerato per accertarsi che nessuno di loro abbia mai montato una motocicletta, nemmeno ad un salone.

Molti ricorderanno l'onta che ricoprì l'ex campione del '99 Mario Marcastretto dopo che un rotocalco scandalistico pubblicò alcune foto che lo ritraevano a cavallo di una bicicletta elettrica presa in prestito dalla nonna quando aveva solo quattordici anni.

Nulla valsero le scuse avvallate dalla difesa secondo cui si trattava solo di uno stupido gesto di ribellione adolescenziale, la Commissione non si lasciò abbindolare e revocò il titolo.

"Ci tengo a ribadirlo ancora una volta, la Banjour è una gara di coraggio" dichiarò in quei giorni Melchiorre Bianchi "piloti esperti non ne vogliamo".

La seconda regola fondamentale è una regola non scritta.

Una tradizione che rende la già spettacolare competizione ancor più pericolosa e porta i livelli adrenalinici degli spettatori a livelli mai raggiunti da qualsiasi altro sport: i piloti corrono senza alcuna protezione.

Siano queste casco, occhiali, giubbotti protettivi e meno che mai tutori o abbigliamento tecnico.

La Commissione non ha mai voluto inserire nessuna indicazione sul regolamento riguardo l'abbigliamento dei piloti, onde non rendersi responsabile di eventuali infortuni, ma l'audacia che caratterizza ogni Banjouriano non necessita di alcuna imposizione.

I più folli corrono completamente nudi e solo chi ha una carnagione particolarmente chiara e sensibile al sole sceglie di indossare tutine leggere, le stesse utilizzate nelle competizioni di scherma.

Questi ultimi di solito vengono additati e derisi dal resto dei concorrenti, dai meccanici, dai commissari tecnici e dai beduini che non perdono occasione, dove possibile, di lanciarsi nella loro traiettoria.

Ricordiamo con affetto Marcello Balestri che oltre a correre nudo, per esporsi ulteriormente decise di circoncidersi, "chi non ha provato cosa significa avere il glande scoperto a duecento all'ora in una tempesta di sabbia non conosce il significato della parola vivere".

Un altro eroico pilota fu Stefano Salimbeni che decise di farsi spellare come San Bartolomeo, purtroppo questo influì negativamente sul risultato che lo vide penultimo davanti a Martino Ceccoli temerario pilota privo di palpebre.

Questa regola si ispira all'epitaffio tombale di Melchiorre Bianchi "di fronte a dio e al deserto siamo tutti nudi". Per chi non lo sapesse Melchiorre Bianchi non è ancora morto, ma la frase lo colpì talmente da decidere di farla incidere su una lapide pre-mortem.

La terza ed ultima regola (e forse la più importante di tutte) è l'utilizzo di mezzi non consoni.

"Son capaci tutti ad andare nel deserto con un mono, ma con una spiid traipol è più da uomini". (cit. Melchiorre Bianchi)

Anche qui gli scandali sono stati molteplici, nel 2001 alcuni piloti riuscirono a nascondere dei monocilindrici racing da enduro sotto le carene di una Bucati 99,9.

Una volta scoperti dalla commissione i loro serbatoi furono svuotati e vennero abbandonati in mezzo al deserto.

Tutto qua.

Tre regole fondamentali per riassumere la più temeraria, la più eroica, l'unica corsa che relega chi la corre nell'olimpo dei veri piloti.

Veniamo ai mezzi schierati quest'anno, forse i più belli sempre.

Vanni Zagaroni guida un Traiunpf Rochet Tre, 2300 cc (portata a 2700 cc) con pneumatici intagliati e un serbatoio sottosella da 67 litri.

Alberto Franceschetti partirà in sella ad una Zuzuchi Haiabusa preparata dalla nota casa torinese Desert Drims. Cerchi a raggi, roadbook digitale montato lateralmente sulla carena e rapporti lunghi che le permettono, in sesta, di raggiungere i 341 km/h tra una duna e l'altra.

Un avversario temibile per tutti quest'anno è Omar Bertini che cavalca una Bucati Mobster. I meccanici hanno notato come l'anima naked della moto non fosse abbastanza naked e così la decisione di toglierle il telaio, garantendo una maggiore flessibilità del mezzo che la avvantaggia rispetto alle concorrenti sul toulè ondulé e nell'affrontare gli scalini di roccia.

Non contenti della loro creatura hanno pensato bene di togliere le prime tre marce, " nel deserto non servono e ci aspettiamo che il nostro pilota non si fermi " ha commentato l'Ing. Sharif Bertini (Padre del pilota) Per i rifornimenti è stato studiato una complicata manovra rubata all'aviazione militare: una 4X4 affianca il pilota e il passeggero inizia a tirar secchiate di benzina.

Alessandro Scaglietti è stato al centro di molte polemiche quest'anno, personalmente lo considero il più temerario fra i temerari.

Ha deciso di correre su una X-ciallinger BUM, moto in un primo momento considerata adatta alle competizioni nel deserto e quindi assolutamente non idonea a questa gara.

La Commissione ha tenuto un infuocato dibattito per decidere se la moto corrispondesse agli standard necessari (o meglio all'assenza degli stessi) ma alla fine anche i più titubanti (probabilmente azionisti BUM) sono stati convinti e il verdetto è stato unanime:

“ vista la completa inaffidabilità del mezzo, la sua propensione a rompere elementi vitali anche in seguito a stupide scivolate da fermi, visto il comportamento della pompa benzina che la renderebbe poco affidabile anche per un aperitivo in centro storico, la moto è stata ammessa alla competizione. “

Il team Scaglietti ha montato sul mezzo circa 24.000 euro di accessori Tutrateck tra cui un paramotore in acciaio inox dallo spessore di 15 millimetri che avvolge completamente la coppa dell'olio, il coperchio della frizione, quello del cambio, il telaietto posteriore, lo scarico, la sella ed il pilota fino al basso ventre.

Purtroppo questa indispensabile modifica ha causato un leggero incremento di peso che porta la leggerissima gazzella della casa bavarese ad un totale di 317 chilogrammi (a secco, senza batteria e senza le pedane) garantendo però un minimo di protezione.

La Commissione ha però stabilito che alcuni elementi caratteristici della moto non potessero essere sostituiti per non causare un eccessivo vantaggio sugli altri partecipanti, la pompa benzina e il monoammortizzatore ad aria sono stati quindi lasciati al loro posto.

Non sapete che emozione per me essere qui oggi, parlare con i piloti, guardarli negli occhi, leggere nelle loro espressioni il terrore e la felicità, la paura e la forza, i sensi d'inferiorità e i complessi irrisolti, tutti i fallimenti che li hanno spinti ad essere qui per dimostrare al mondo che valgono qualcosa...che non importa il loro scarso rendimento sul lavoro, non importa che siano stati derisi per anni tra i banchi scolastici, non importano le loro defianze sessuali, gli orgasmi femminili a lungo cercati, poi sfiorati ed infine immancabilmente mancati, non importa che la loro ragazza li abbia lasciati pochi giorni prima di un evento importante dopo un anno di merda (stronza)...

Tutti loro sono qui oggi, in piedi, davanti a loro l'unica occasione di riscattarsi, Dio: il deserto.

L'unica e l'ultima occasione di lasciare una traccia indelebile nell'esistenza di tutti noi, del pianeta, della storia umana.

Impavidi, scrutano l'infinito e l'infinito scruta loro e loro scrutano l'infinito e lui scruta loro e loro lo scrutano e l'infinito ricambia e andrebbero avanti così per moltissimo se qualcuno dell' Organizzazione non arrivasse ad interromperli.

C'è il briefing, domani si corre.

Aprite il gas ragazzi miei, fateci sognare, lasciate il segno.