

DESERTO RO

**PICCO E LA GILERA SPLENDIDI PROTAGONISTI
IN EGITTO DOVE COLGONO UNA VITTORIA
STORICA. BATTUTA LA CAGIVA CHE SI
CONSOLA CON LA PORTE SECONDO E OTTO
SUCCESSI PARZIALI** □ *di Dario Agrati*

IL CAIRO - Poteva essere una bellissima favola: «Ciro» De Petri che centra la quarta vittoria al Rally dei Faraoni dopo aver disputato proprio in Egitto dieci anni fa la sua prima gara africana; insieme a lui sul gradino più alto del podio grazie a una rincorsa mozzafiato, Franco Picco, grande, grandissimo protagonista della corsa con quella Gilera monocilindrica RC 750 R che ha stupito l'agguerrita concorrenza con le bicilindriche.

Ma difficilmente le favole diventano realtà: la conclusione di questo undicesimo Rally dei Faraoni ha avuto un finale scioccante. Franco Picco ha vinto per la seconda volta la gara egiziana, dopo il successo nel 1986 con la Yamaha, ma nel modo che meno gli poteva piacere. Si è trovato la strada spianata senza poter più lottare per il primato con De Petri, uscito di corsa per la drammatica caduta di lunedì 19 durante la terz'ultima tappa del rally, da Hurghada ad Asyut.

«È stato sicuramente il Faraoni più duro dei nove a cui ho partecipato — ha commentato a fine gara Picco. — Ho avuto fortuna, ma per vincere c'è voluta molta attenzione perché il deserto egiziano non perdona. Ho messo a frutto tutta la mia esperienza senza mai commettere grossi errori, dando ogni giorno il più possibile con una moto che ha dimostrato di essere ormai a livello delle più potenti bicilindriche Yamaha e Cagiva».

Ma la gioia del successo è stata in parte attenuata dal pensiero del terribile incidente di cui è stato vittima De Petri. Picco ha dimostrato di essere grande anche in questa situazione, riuscendo a calmarsi solo quando il direttore sportivo della Gilera Gianni Perini gli ha comunicato le ultime, confortanti notizie sullo stato di salute dell'amico-rivale.

Fratturatosi un braccio nelle fasi iniziali

del Rally dei Faraoni dello scorso anno a causa di una banale caduta a 200 metri dal via della seconda speciale, Picco ha vissuto dodici mesi veramente difficili. Ma questa vittoria lo ripaga ampiamente e gli consente inoltre di guardare con più serenità al suo futuro di pilota di rally dove è in grado di recitare ancora un ruolo da protagonista. Picco ha corso concentratissimo cercando di tenere sempre gli avversari sotto controllo. Ha vinto la tappa più difficile di tutto il rally, la El Karga-Abu Simbel, precedendo di pochi minuti il solo De Petri quando tutti gli altri o si sono persi nel deserto o hanno accusato pesantissimi ritardi per problemi di vario genere. È giunto inoltre sei volte secondo, una terzo, una quarto e una sesto.

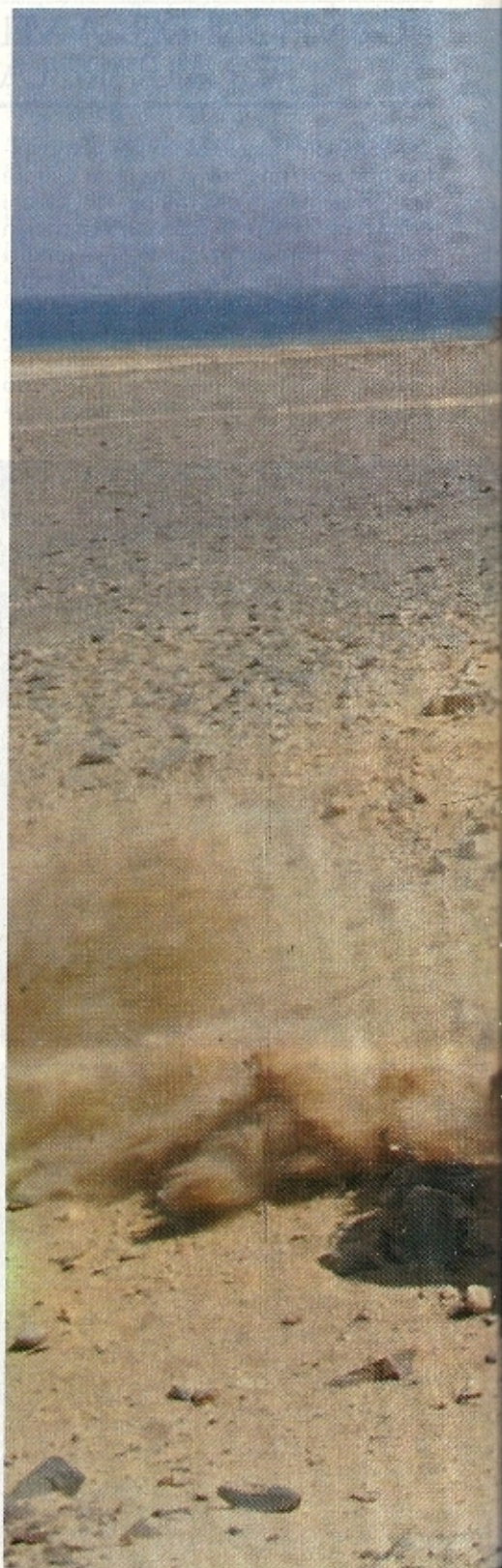
UNA GARA capolavoro, dunque, anche grazie alla Gilera, che è stata la vera sorpresa del rally. La grossa monocilindrica della Casa di Arcore esce infatti promossa a pieni voti da questo confronto a conferma dell'eccezionale sviluppo tecnico raggiunto che le ha permesso di battere le ben più accreditate bicilindriche Cagiva e Yamaha, dominatrici delle ultime tre edizioni.

La favola di De Petri vincitore per la

SEGUE A PAG. 60

ALL'OMBRA DELLE PIRAMIDI

Franco Picco (3) ha indubbiamente tratto vantaggio dal ritiro di De Petri, ma il successo è comunque meritato perché il vicentino ha disputato una gara praticamente perfetta per senso tattico e determinazione. Podio «ideale» davanti alle piramidi per La Porte, Picco e Meoni, rispettivamente secondo, primo e terzo



SSO



quarta volta del Faraoni non si è dunque avverata anche se il pilota del team Chesterfield-Yamaha ha ribadito di essere il più veloce in assoluto nel deserto. Ha attaccato quando se ne è presentata l'occasione tanto da vincere due tappe, guidando per sette giorni la classifica generale fino al momento del suo ritiro. Quasi per un incredibile gioco del destino la sua caduta è avvenuta nella stessa frazione in cui quattro anni fa si infortunò anche Peterhansel, mentre «Ciro» lo scorso anno ruppe il motore e La Porte rischiò di perdere la vittoria per una brutta caduta in cui distrusse la moto.

De Petri, a cui all'ospedale di Asyut è stata tolta la milza, raschiato un ematoma al rene sinistro con drenaggio, e riscontrata anche una forte commozione cerebrale, è caduto al chilometro 303 della speciale. I motivi del suo incidente non sono ancora molto chiari anche se con buone probabilità dovrebbe trattarsi di un cedimento della ruota anteriore. L'organizzatore Fenouil, che una ventina di minuti prima dell'incidente lo aveva sorvolato in elicottero, ha affermato che «Ciro» controllava continuamente la parte anteriore della moto e una volta giunto in suo soccorso ha trovato a circa 150 metri dal punto della caduta un nipple dei raggi spezzato.

Ma non si esclude che la causa possa essere un errore del pilota dovuto ad un calo di concentrazione o una pietra nascosta sotto la sabbia che ha provocato la rottura della ruota. Dubbi che solo il pilota bergamasco potrà chiarire.

SECONDO nella classifica generale è finito Danny La Porte. Il vincitore della scorsa edizione del Rally dei Faraoni è stato comunque protagonista di una gara esaltante con la Cagiva del team francese Stalaven. La Casa di Varese ha infatti vinto ben otto tappe su undici, con La Porte che è riuscito a centrare sei successi, di cui cinque consecutivi. Un vero peccato che non abbia potuto lottare per la vittoria assoluta a causa dei problemi alla pompa della benzina patiti nella quarta tappa. Sfortunato anche il suo compagno di squadra Morales che dopo essere rimasto senza benzina vicino ad Abu Simbel, si è rotto il menisco del ginocchio destro cadendo nella frazione di Hurghada, dovendosi così ritirare.

Eccezionale Fabrizio Meoni, con un terzo posto frutto di una grande volontà perché dopo i problemi di consumo avuti nella prima parte della gara, a tre tappe dall'arrivo ha rotto il cambio perdendo ulteriormente tempo. Risultato storico per l'insossidabile Beppe Gualini, quarto assoluto e meritatamente vincitore della categoria marathon con la Yamaha XT 660 «kittata». Come sempre Gualini ne ha dovute affrontare di tutti i colori, battendo

nel rush finale il tedesco Mayer, quest'ultimo passato tra i prototipi dopo aver sostituito la ruota anteriore della sua KTM.

Bravissimi infine Mercandelli e Venturi. Il primo ha dovuto stringere i denti per concludere in decima posizione una gara regolarissima, vincendo la categoria riservata alle 350 cm³. Al suo debutto africano Venturi è finito undicesimo vincendo la categoria trail anche se avrebbe potuto concludere molto più avanti nella classifica generale senza la penalizzazione forfettaria per la rottura del motore a tre tappe dalla fine.

È STATO senza dubbio uno dei più bei Rally dei Faraoni fin qui disputati, dal punto di vista agonistico. Ma tante polemiche lo hanno accompagnato per tutta la sua durata. Se lo scorso anno erano stati in molti a lamentarsi che la gara era troppo veloce a causa delle numerosissime balise di segnalazione e dei molti riferimenti segnati sul road book per affrontare il deserto, questa volta le critiche sono state di altro genere. È bastato che Fenouil togliesse le famose balise, cambiasse come del resto aveva promesso numerosi tratti di percorso, e facesse tre tappe dure con molta navigazione (quella verso Farafra, la Farafra-El Karga e quella per arrivare a Abu Simbel con la successiva di 823 chilometri verso Hurghada) per mettere molti in crisi. Il problema a questo punto è se era meglio prima o questa volta.

Se gli ufficiali, avendo la possibilità di usare i sistemi satellitari per orientarsi, non hanno avuto molti problemi, i privati sono andati invece incontro a notevoli difficoltà. E in questo contesto si innesta l'importantissimo problema della sicurezza.

Non si può assolutamente accettare che un'organizzazione lasci per un giorno e una notte nel deserto prima il tedesco Willner, poi l'italiano Mazzali malgrado i due avessero acceso da ore le balise di soccorso. La stessa cosa è capitata a Gualino, Mandelli, Landi e Montebelli.

Fenouil ha con ogni probabilità cercato di risparmiare sulle spese visto che quest'anno erano a disposizione solo due elicotteri, uno sanitario, l'altro per le riprese televisive. È andata bene, ma non si può costruire il futuro e rilanciare i rally africani con questi presupposti.

Infine, anche i soccorsi a De Petri non sono stati così tempestivi come invece avrebbero dovuto essere. Picco è rimasto per mezz'ora vicino a «Ciro» mentre La Porte è partito in cerca di aiuto avvisando venti chilometri più avanti Fenouil che è partito con il primo elicottero, atterrando pochi minuti prima di quello dei medici. Fortunatamente per lui, De Petri è un pilota importante nel settore, ma se si fosse trattato di un pilota privato, quanto tempo avrebbe dovuto attendere? □



GRANDE FESTA

Beppe Gualini intento a trapiantare la bussola (sopra). Il simpatico «Gualo» si è disimpegnato molto bene concludendo al quarto posto. Grandi festeggiamenti per Picco da parte degli uomini del suo team dopo l'arrivo a Il Cairo che ha sancito lo storico trionfo della Gilera (a destra)



FRANCO PICCO

L'ESPERIENZA E UNA MOTO PERFETTA I SEGRETI DEL SUCCESSO

IL CAIRO - «In nove anni ho imparato a conoscere sempre più il deserto egiziano e questo mi ha aiutato molto a vincere per la seconda volta, dopo quella del 1986 quando correvo con la Yamaha. Ho cercato di non commettere errori perché il percorso era per molti tratti nuovo con diverse navigazioni e passaggi estremamente tecnici dove bisognava guidare con molta attenzione. La moto è stata perfetta risultando estremamente maneggevole senza mai accusare il minimo problema: gareggiare con 25-30 chili di peso e 10 litri di benzina in meno ci ha sicuramente avvantaggiati rispetto ai nostri avversari».

— Quale è stata la tattica di gara?

«Ho preso il via cercando di non strafare. La prima cosa importante era comunque quella di non commettere errori e di non cadere. C'è stata una giornata in cui De Petri ci ha staccato tutti ed ha preso un certo vantaggio cercando di costruirsi la vittoria. Poi è caduto, forse perché erano già due tappe che lo incalzavo recuperandogli diversi minuti nella classifica generale e non si sentiva tranquillo. Sono contentissimo di questo risultato perché

dimostra che per vincere in Africa occorre molta esperienza ed era importante che io avessi questa conferma».

— Ci sono state critiche per l'eccessiva durezza delle tappe.

«Molti piloti al via del Rally dei Faraoni sono dei privati che dovrebbero sapere meglio a cosa vanno incontro, mentre per noi ufficiali è stato bello lottare per la vittoria in una gara che ha cambiato completamente il suo aspetto».

— Come miglioreresti questi rally africani che non hanno più il seguito e l'interesse di una volta?

«L'unico vero problema è quello della sicurezza: bisogna trovare una soluzione, ad esempio limitando la velocità e il peso della moto. Dal punto di vista agonistico mi sembra che lo spettacolo non manchi: ad esempio il Rally dei Faraoni è una delle migliori e delle più belle gare che vengono organizzate in Africa».

— Dopo questa vittoria quali sono i tuoi programmi?

«Ho un accordo per correre con la Casa di Arcore nel 1993 il Tunisia, l'Atlas, la Baja e il Faraoni, ma per la Parigi-Città del Capo sono libero».

SEI CENTRI

La Porte (1) si è confermato pilota velocissimo riuscendo a centrare il successo in ben sei speciali, ma questo non gli è bastato per bissare la vittoria dello scorso anno. A Meoni (17) i guai non sono mancati: prima problemi di consumo, poi la rottura del cambio gli hanno fatto perdere parecchio tempo. Nonostante questo ha centrato un terzo posto di grande prestigio

RALLY DEI FARAONI LA CLASSIFICA

1. PICCO	Gilera RC 750 R	in 44h02'24"
2. LA PORTE	Cagiva Stalaven	a 4h44'21"
3. MEONI	Yamaha WR 500	a 05h15'43"
4. GUALINI	Yamaha XTZ Ténéré	a 13h26'09"
5. MAYER	KTM ER 600	a 13h44'31"
6. SCHINERT	Honda Dominator	a 16h11'33"
7. ANTONY	Roedel RD 02	a 18h24'11"
8. BOUILLARD	Honda 600 XR	a 18h46'30"
9. BADDAR	Honda XR 600	a 19h34'23"
10. MERCANDELLI	Yamaha TT 350	a 21h16'59"
11. VENTURI	Honda XR 600 R	a 22h17'46"
12. MELLE KLEINSCHMIDT	KTM LC 04	a 22h26'34"
13. OMMER	Honda RD 02	a 26h24'56"
14. PORTENEUVE	Honda Dominator	a 26h59'55"
15. LEBON	Suzuki DR 350	a 29h51'31"
16. CHAMAGNE	Honda 600 XRR	a 31h01'11"
17. HEITZ	Yamaha XTZ	a 31h43'21"
18. AIVAZIAN	Kawasaki	a 32h51'41"
19. SCHEK	Suzuki DR 350	a 38h38'22"
20. BERINSTAIN	Yamaha XTZ	a 41h49'53"
21. HANSEN	KTM LC 4	a 42h23'21"
22. LAUWERS	Suzuki DR 800	a 66h48'43"
23. VOSTERS	Yamaha TT 600	a 70h29'36"
24. CHIDLOVSKY	Honda Dominator	a 70h34'50"
25. WALCHER/MAYER	Suzuki Walcher	a 72h49'24"
26. RAPIN	Honda Dominator	a 102h58'34"