

L'avventura di Capoferri al Rally dei Faraoni

IL CAIRO (mlm) Si è fermata su una duna la corsa del nuovissimo camion Mercedes Unimog U400 guidato da Massimo Capoferri con Claudio Conti e Veronica Kibizova. Si è conclusa così, per il pilota di Dolzago, l'11^a edizione del Total Pharaons International Cross Country Rally. La gara di JVD International ha dimostrato di essere l'appuntamento più atteso, soprattutto in ambito motociclistico, della stagione rallystica internazionale. Erano infatti oltre 120 le moto/quad che hanno partecipato al Pharaons, a cui si sono aggiunti cinquanta tra auto e camion. Proprio tra le auto il vincitore è stato il francese Cristian Lavieille del Team Dessoude. Quattro invece i camion italiani in gara, con gli equipaggi Capoferri, Conti, Kibizova; Bellina, Gilardi, Minelli; Bellina, Arici, Nicoli e Brevi, Pacani, Baschenis, quest'ultimo vincitore tra i camion.

Ben 2950 sono stati i chilometri complessivi del Rally dei Faraoni 2008, che ha preso il via il 4 ottobre e si è concluso il 12. Di questi, solo 270 di trasferimento, praticamente i chilometri necessari per uscire e rientrare a Il Cairo e per concludere la seconda tappa, che altrimenti sarebbe diventata troppo lunga. 2700 chilometri di prove speciali, suddivisi in sette tappe; a fare da sfondo la consueta e splendida cornice della Piana di Giza, al cospetto delle più conosciute Piramidi egiziane.

Il camion Mercedes Unimog è stato preparato dalla carrozzeria Cristallo con sede a Cosio Valtellino, specializzata in allestimenti di veicoli industriali: «Già in passato - spiega Capoferri - la carrozzeria Cristallo aveva seguito la preparazione del Man con il quale ho parte-



Veronica Kibizova, Claudio Conti e Massimo Capoferri a bordo del Mercedes Unimog U400

LE MANOVRE DI RECUPERO



cipato a ben quattro Dakar raggiungendo sempre il traguardo e senza aver avuto problemi di telaio, cassone o supporti ammortizzatori. Il fatto che la carrozzeria Cristallo, alla prima esperienza nel preparare un camion per la Dakar abbia ottenuto subito un grande livello di affidabilità si commenta da serietà, preparazione tecnica e passione del personale e in particolare del titolare Luca Cornaggia sono gli ingredienti che permettono di ottenere un alto livello costruttivo e di preparazione e di

conseguenza raggiungere una grande affidabilità, dote essenziale per chi gareggia nei rally africani. Peccato il cappottamento durante il Rally di Egitto, ma il camion sino a quel momento non aveva creato alcun problema di affidabilità e rotture».

Tornando alla competizione, se lo scorso anno la sabbia e le dune l'hanno fatta da padrone, quest'anno il percorso si è rilevato ancor più «sabbioso», con difficoltà evidenti a cominciare proprio dalla prima tappa che ha attraversato alcuni mae-

stosi cordoni di dune: un bel modo per scaldarsi un po', in vista di quello che attendeva i concorrenti i giorni successivi.

L'equipaggio di Capoferri, Conti e Kibizova, alla prima uscita con il Mercedes Unimog U400, si è ritirato a causa di un cappottamento avvenuto tra le dune di Siwa a soli 17 Km dalla fine della prova speciale. Danni al camion a parte, non c'è stata nessuna conseguenza per l'equipaggio, il quale ha dovuto attendere ben 12 ore per l'intervento di un camion di

soccorso. Inevitabile il ritiro dal rally dopo la notte passata nel deserto.

Ecco i momenti salienti nel racconto dello stesso Capoferri: «Abbiamo avuto tutto il tempo di ammirare il cielo stellato e vi assicuro è uno spettacolo incredibile, le stelle sono di una luminosità unica e sembrano vicinissime, aggiungiamo il silenzio assoluto e... sarebbe stato fantastico se non ci fosse stata la sagoma del camion cappottato sulla duna sopra di noi, a ricordarci l'incidente e la fine del nostro rally. A

ogni modo, dopo aver avvertito con il telefono satellitare l'organizzazione di quanto accaduto e della nostra posizione, ci siamo sdraiati sulla sabbia e dopo aver chiacchierato sull'incidente, sul come rimettere il camion in marcia ci siamo anche addormentati. Verso le due di notte le nostre leggere tute da gara hanno fatto sì che il freddo si facesse sentire e non potendo recuperare i sacchi a pelo a causa della posizione del camion, ci siamo avvolti in un telo, unico riparo a portata di mano.

Al mattino è arrivato il camion di assistenza e utilizzando una cinghia di traino abbiamo fatto scivolare il nostro crick all'altro camion Italiano di Gilardi e Bellina, i quali avevano rotto il loro e non avevano nulla per sostituire una gomma. Convinto che dopo la riparazione sarebbero ripartiti e in caso di nostra necessità sarebbero arrivati con il crick, al contrario una volta in marcia si sono cappottati e a causa di un principio di incendio sono dovuti uscire dalla prova speciale e andare direttamente al bivacco. Così, quando a nostra volta abbiamo stallonato una gomma, abbiamo dovuto arrangiarci senza crick, spessorando il camion con piastre, cerchio di scorta e altro e scavare una buca sotto la ruota per poter fare la riparazione. Tutto ciò non è stato facile come a dirsi e così abbiamo buttato via due ore e mezzo, come conseguenza siamo entrati nelle dune con il buio. Il rally è comunque divertente, ha un bel percorso, e nel 2009 saremo ancora al via».

Capoferri e il suo equipaggio stanno valutando la possibilità di partecipare alla Marsiglia-Dakar. Ancora da definire l'equipaggio e la copertura del budget necessario, tra una ventina di giorni se ne saprà di più: «Voglia ed entusiasmo ci sono, ma a volte non bastano».