

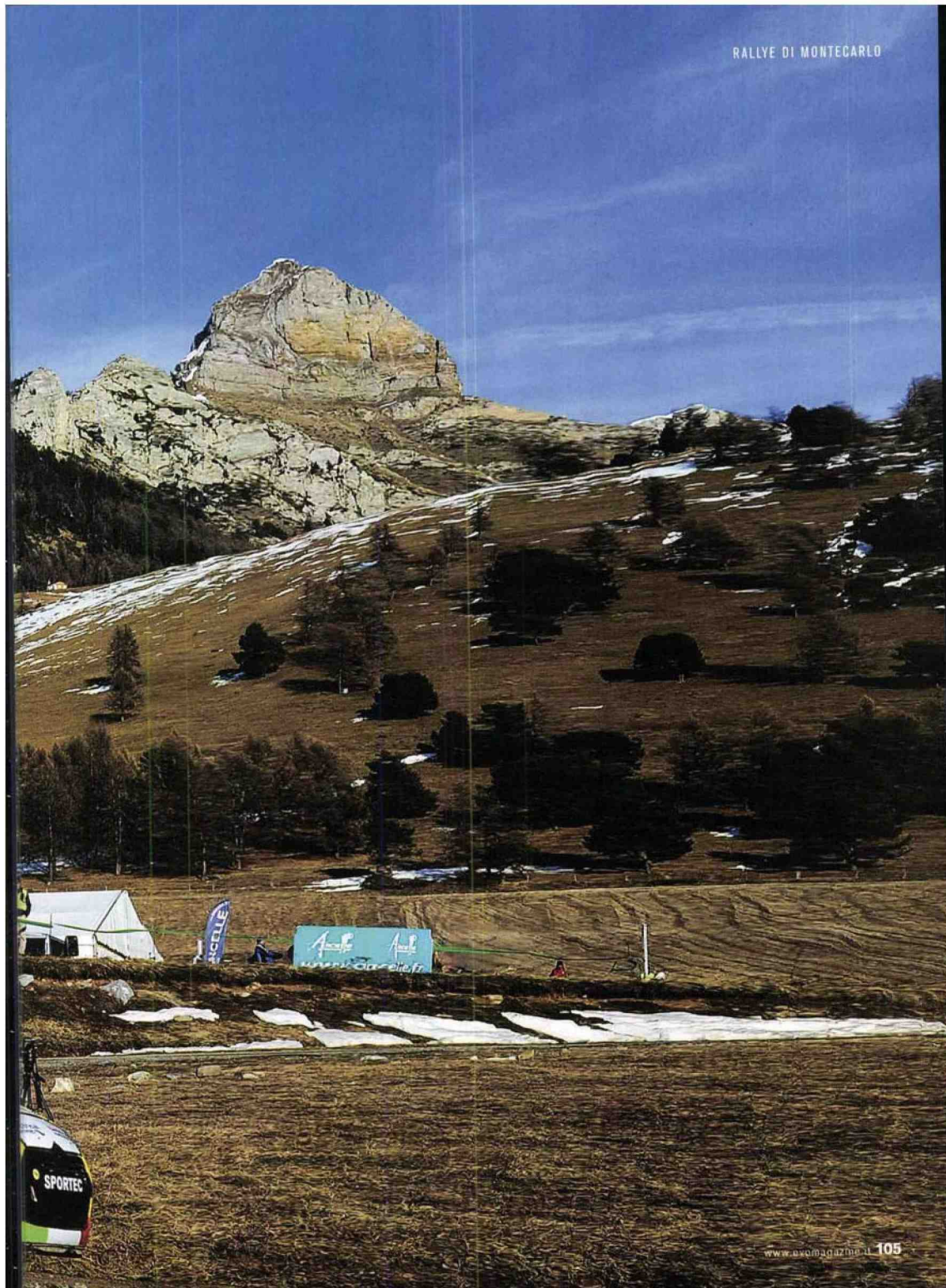


di RACHELE SOMASCHINI

FOTO di SIMONE CALZIA e STEFANO ROMEO

UN SOGNO AVVERATO

Partecipare al rally più prestigioso del mondo è stata un'esperienza unica e indimenticabile, ma ancora più difficile è descrivere l'emozione che ho provato nel momento in cui ho varcato il palco di arrivo



► 1 marzo 2019



È IL SOGNO DI TANTI PILOTI, LA GARA che ha fatto la storia dei rally e che mantiene alto l'interesse degli appassionati. Così, ogni anno, ci si ritrova sulle prove speciali per l'apertura del Campionato del Mondo di Rally e per vedere in anteprima tutte le novità dei team ufficiali. Giunto alla sua 87esima edizione, il Rallye di Montecarlo conserva un fascino che rimane immutato. Tantissimi i campioni che hanno partecipato al "Monte" e già leggere il mio nome in mezzo ai "Big" nell'elenco degli iscritti ufficiale è stata un'emozione indescrivibile. Non nascondo quanto siano stati grandi la preoccupazione e il timore di non essere pronta per un passo così importante, tanto quanto la voglia di provare ogni giorno a prepararmi al meglio. Solo a posteriori posso dire che in realtà è stato tutto più naturale del previsto e che, giorno dopo giorno, abbiamo portato avanti questa piccola ma grande impresa pensando sempre al nostro obiettivo: vedere il palco d'arrivo a Montecarlo.

Tutto è nato per caso, all'inizio di dicembre, quando, guardando la telecronaca dell'ultima gara del WRC, ho chiesto a Sergio, il mio navigatore: "com'è stato fare il Rallye di Montecarlo? Secondo te, noi due ce la possiamo fare?" e lui ha risposto "Beh, per scoprirlo bisogna solo provarci!". Quindi, ho spedito l'iscrizione e contattato gli sponsor e, non appena ricevuto la mail di conferma, sono iniziati i preparativi. Magari potrebbe non sembrare così, ma dietro una gara del mondiale c'è sempre tantissimo lavoro. A partire dalla logistica, il set-up della vettura, gli pneumatici e soprattutto la preparazione fisica del pilota. Ogni tappa del Mondiale rally è estremamente impegnativa in termini di tempistica: come minimo si deve stare in giro una settimana. Da programma, il lunedì apriamo le danze ritirando il roadbook nello storico Automobile Club di Monaco, la cui moquette rossa è stata calpestata da migliaia di campioni della Formula 1 e di ogni specialità. Ritirati i documenti, montiamo il GPS anche sulla vettura delle ricognizioni (il "muletto") e puntiamo diretti al Col de Turini, la leggendaria strada tra le Alpi marittime Francesi.

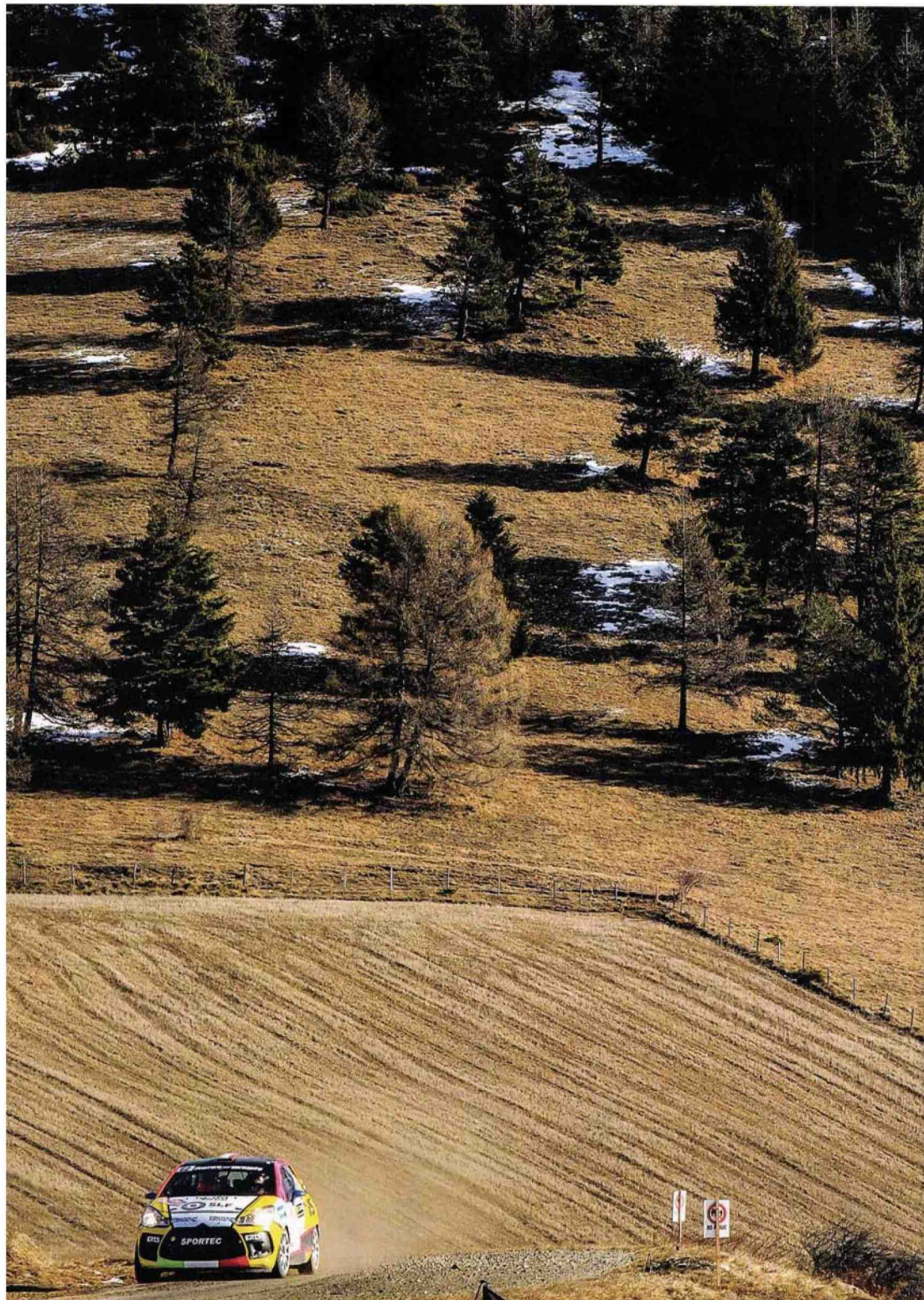
Subito ci rendiamo conto che puntualità e precisione sono fondamentali, quindi ci incolonniamo per tempo tra gli 84 "muletti" degli iscritti al "Monte" per poi attendere lo start ufficiale dei commissari. Il roadbook a nostra disposizione ci indica la strada da percorrere con tutte le possibili "varianti". Il GPS, da regolamento, obbliga a non superare mai gli 80 km/h in prova speciale per questioni di sicurezza e la strada è regolarmente aperta al traffico durante le ricognizioni, quindi bisogna rispettare il codice della strada. Azzerato il contachilometri allo start de "La Bollène-Vésuvie - Peira-Cava", iniziamo con la stesura delle note: il pilota detta le curve al navigatore che procede con la scrittura ordinata e metodica delle stesse. Si possono

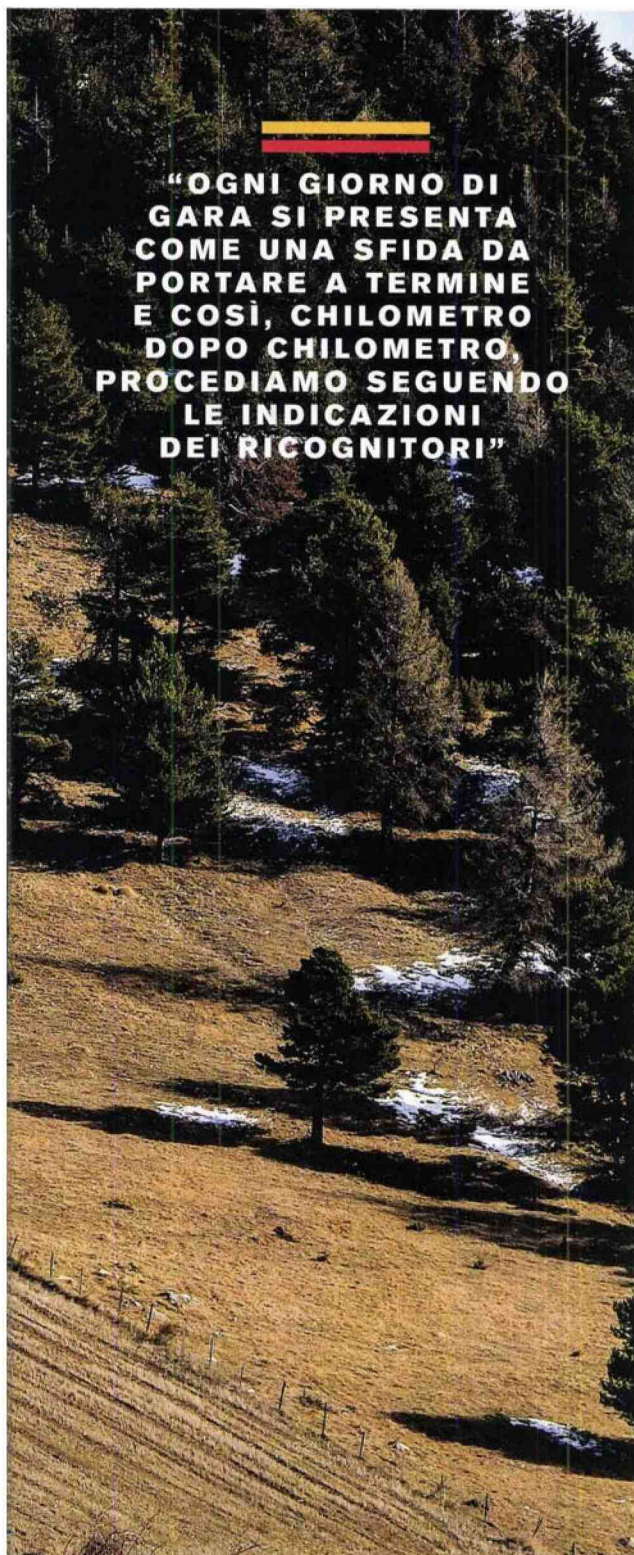
Sulla destra: alcuni dei momenti "topici" della gara, tra cui l'emozione di salire sul palco a Montecarlo. Prima della partenza, Rachele cerca di stemperare la tensione attaccando gli sticker della Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica, di cui è testimonial per la raccolta di fondi.





► 1 marzo 2019





effettuare soltanto due passaggi per prova: il primo per scrivere, il secondo per correggere.

Per questo è davvero importante filmare la strada per poter ricontrollare nei giorni successivi eventuali errori o ripassare la prova speciale (se uno non fosse già sufficientemente stanco dopo tutti quei km). Proseguiamo poi con un'altra famosissima "P.S.": il Col de Braus con i suoi tornanti in discesa a strapiombo tra le Alpi francesi. La logistica del rally si articola principalmente tra due città, Gap e Montecarlo, che distano circa 400 km l'una dall'altra. Per questo motivo i ritmi sono sempre serrati e, ultimate le ricognizioni, si rientra a Gap per le verifiche sportive. Le ricognizioni durano ben tre giorni, divise per zona: il tempo a disposizione sembra non bastare mai! Il lavoro del navigatore pre-rally è davvero fondamentale: Sergio ha dovuto creare una tabella di marcia indicativa da seguire per riuscire a fare tutto il giro di ricognizioni.

Così anche il martedì siamo partiti da Gap alle 6.30 del mattino per 4 prove speciali da 20/24 km ciascuna con i relativi trasferimenti, anche di un'ora, per poi dover rientrare a Gap entro le 19.00 per le verifiche tecniche, ovvero sulla vettura da gara. Sicuramente le ricognizioni sono state la parte più noiosa del rally, oltre che piuttosto stancanti per i ritmi imposti. Il mercoledì è stato praticamente la fotocopia del giorno precedente: 4 P.S. da scrivere e correggere, poi il briefing del direttore di gara sulla sicurezza. Per aumentare un po' il grado di difficoltà si è aggiunta una variabile non da poco: l'arrivo della neve. Ebbene sì, partiti da Gap con il sole e le margherite nei prati, ci siamo trovati improvvisamente vittima del maltempo sulle prove speciali (che distano sempre un centinaio di km dal parco assistenza). Fortunatamente avevamo previsto anche questo! Nei giorni delle "recce" infatti, è sempre con noi Massimo, meccanico preposto all'assistenza sulle prove speciali, che ha montato le gomme chiodate sui muletto quando le strade iniziavano ad essere a tratti innevate e ghiacciate. Un altro elemento fondamentale del Rallye di Montecarlo sono stati i Ricognitori: ci tengo a sottolineare la "R" maiuscola per enfatizzare la loro importanza nel corso della gara. Chi sono costoro? Gli angeli custodi degli equipaggi per i quattro giorni di gara, scelti accuratamente da ciascuno di noi.

Hanno l'arduo compito di passare sulle prove "70 minuti prima della prima vettura del rally" (come da regolamento) e segnalare le possibili situazioni di pericolo e la correzione delle note. Purtroppo, buona parte delle prove speciali le avevamo percorse senza neve, trasformata poi in ghiaccio a causa dello sbalzo termico notturno e questo ha reso ancora più importante il loro apporto. I nostri provengono dal mondo delle corse: Fabrizio Andolfi che è un noto pilota, figlio d'arte e vincitore di importanti trofei nei rally e, Fabrizio Filicicchia, con una lunga carriera da navigatore, anche di Sergio, che in primis è un esperto pilota. Contenti per non aver lasciato niente al caso, siamo finalmente pronti per affrontare il giorno tanto atteso: è giovedì e si sale sulla macchina da rally. Al mattino si parte con lo shakedown: un tratto di strada simile alle prove speciali (ma diverso dal percorso di gara) utilizzato esclusivamente per il set-up della vettura e le ultime regolazioni prima della partenza. Lo stesso pomeriggio, l'ingresso al Parco partenza per attendere la cerimonia

di apertura del rally: dopo i consueti fuochi d'artificio e le interviste ai protagonisti del WRC, si procede con l'ordine di partenza, transitando sul palco posizionato al centro di Place Desmichels in centro a Gap, gremita di tifosi.

Dalla pedana, ha inizio ufficialmente il rally, viene consegnata la tabella di marcia al primo equipaggio, Ougier-Ingrassia, 6 volte campione del mondo rally. Alle ore 20.01, con il numero 62 sulle portiere della nostra Citroën DS3 R3T facciamo la nostra emozionante sfilata tra la folla, con il presentatore che si sofferma sulle mie unghie, in tinta con la livrea della macchina, tanto da chiedermi di mostrarle in mondovisione; qualche risata per stemperare la tensione e poi via, verso quelle due prove speciali che, a mio parere, sono state le più impegnative di tutta la gara. È buio pesto e il termometro segna -10 gradi, ma allo start della prima prova speciale troviamo già tantissimi italiani che ci riscaldano con il loro tifo.

Scatta il verde del semaforo e le mie gomme chiodate sgommano sulla linea di partenza fino a trovare aderenza sull'asfalto gelido già segnato dalle 50 macchine che mi precedono: è finalmente iniziato il nostro Rallye di Montecarlo ed è già più emozionante di quanto potessi immaginare. Inutile ribadirlo, ma le condizioni delle prove sono davvero toste, la neve è poca, solo un piccolo strato che si mischia al fango per poi diventare ghiaccio dove non batte mai il sole e ciò nonostante sono davvero veloci. È indispensabile mantenere concentrazione e precisione, ogni curva può essere molto insidiosa e io ho la ferma intenzione di fare esperienza in tutte queste situazioni mai incontrate prima. I "big", con le loro WRC Plus passano sulle prove tagliando le curve, scavano con i chiodi e portano tanto sporco sull'asfalto, per noi con le "piccoline" la fatica raddoppia perché ci precedono ben 40 macchine 4WD. Ci sono così tante persone sulle pro-





► 1 marzo 2019



di cui una di 29,82 km, piuttosto complicata. Tanti ritiri di spessore, qualcuno anche tra i 21 italiani in gara, ma noi riusciamo a portare a termine anche questa lunga e difficile giornata di prove. Continuiamo a montare le gomme chiodate per l'intera giornata, troppo rischioso procedere con le termiche, poca la mia esperienza in queste condizioni. Questa scelta si è rivelata vincente per la nostra strategia ma ovviamente poco appagante in termini di tempistiche: le gomme chiodate rendono infatti la macchina molto instabile, sia in appoggio che in frenata, ma il grip è stato soddisfacente in tutte le situazioni di rischio. È ora di salutare Gap con un trasferimento di 400 chilometri, al termine delle prove speciali, verso Montecarlo, il tempo imposto per raggiungere il Principato è di 4 ore. Il traffico a quell'ora del sabato è veramente proibitivo, tanto che abbiamo seriamente pensato di arrivare in ritardo al controllo orario, per poi recuperare in extremis e arrivare in orario con soli 4 minuti di anticipo! Parcheggiata la nostra DS3 in parco chiuso notturno, al termine di una giornata davvero impegnativa, apprendiamo di eccedere dal numero massimo di vetture ammesse alla quarta tappa.

Decidiamo, insieme ad altri equipaggi, di provare a chiedere una deroga al regolamento in direzione gara perché al "Monte" vige ancora una vecchia regola che ammette solo 60 equipaggi alla tappa finale della domenica. Irremovibile il direttore, nonostante le nostre suppliche e rimostranze, per il fatto che dieci equipaggi non avrebbero stravolto l'organizzazione e i tempi televisivi, ci conferma che il regolamento parla chiaro e che quindi, attenderemo l'arrivo delle altre vetture a Monaco per il palco finale d'arrivo. Inutile dire che questa sia stata l'unica nota stonata della mia esperienza al Rallye di Montecarlo, più che altro perché dopo tutte le difficoltà delle prove speciali a Gap, quelle sul Col de Turini e Braus sarebbero state "una sfilata" che tutto sommato ci meritavamo. Così abbiamo dovuto accettare lo stop forzato e ne abbiamo approfittato per riposarci e goderci il nostro tanto sognato e desiderato palco d'arrivo nel Principato. Devo ammettere che l'amarezza è svanita nel momento in cui, poco prima del palco, tutti i grandi piloti che abitualmente da appassionata vedo in TV, si sono avvicinati a noi, per stringerci la mano e complimentarsi. Dopo i festeggiamenti per la vittoria di Ogier e la cerimonia di premiazione in presenza del Principe Alberto di Monaco è arrivato anche il nostro momento di gloria. La piazza è gremita di persone e fotografi che aspettano tutti gli equipaggi arrivati in un contesto da favola. Il mio sorriso è stato immortalato da tanti, da quelle foto traspare tutta la felicità, per essere riuscita a realizzare uno dei miei grandi sogni e per aver portato su quel palco importante i colori di Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica. Sono convinta che certe emozioni rimangano sul volto per sempre. ■

A fianco: gli inconvenienti non sono mancati, tra cui una foratura prontamente risolta grazie anche al prezioso aiuto del navigatore Sergio Marchetti. Le gomme chiodate sono state protagoniste di gran parte della gara
Sulla sinistra: neve e ghiaccio nelle P.S. più impegnative

