

Parpaillon – Jafferau, il raid 2007 di Areaaprilia



Venerdì 13 luglio 2007

Il trasferimento verso **Demonte** dove è previsto il ritrovo presso la **locanda occitana "Reino Jano"** avviene a gruppi separati, i toscani (eccetto il sottoscritto) decidono di farlo diventare esso stesso un viaggio nel viaggio e saranno già per strada di primo mattino fissando un punto di ritrovo sull'A12 comune a tutti, Paolo dalla Lombardia fa strada per conto suo, stessa cosa Oscar e Katia dall'Emilia Romagna; per quanto mi riguarda me la prendo comoda, conosco ormai bene tempi e itinerari, quindi dopo aver pranzato con la famiglia parto intorno alle 14.

Tenendo una media di 130Km/h arrivo alle 17:40, poco dopo il gruppo toscano, con un paio di soste veloci non è stata poi nemmeno dura: tappi negli orecchi, casco enduro ben ventilato e una velocità ne forte ne piano tanto da viaggiare comunque rilassato senza però distrarmi; vengo accolto dall'allegria brigata e insieme passiamo un po' di tempo in attesa della cena e di un ragazzo che attardato da un impegno giungerà poco dopo le 21.

Sabato 14 luglio

La notte passa tra scherzi goliardici indescrivibili, sicuramente qualcuno ha riposato di più, qualcuno di meno, fatto sta che dopo la robusta colazione sono tutti pronti e in orario, carichiamo quindi le moto e ci apprestiamo a partire, tengo prima un piccolo briefing con le raccomandazioni necessarie per vivere al meglio la giornata, non tutte saranno seguite alla lettera, ma considerando

che per alcuni era la prima uscita off/road impegnativa non posso lamentarmi più di tanto.....

Partiamo in direzione confine di stato passando dal **Colle della Maddalena** dove ci fermiamo per una breve sosta, vengo "accusato" di aver tenuto una media tale da non potersi gustare il paesaggio, a me non sembrava un granché considerando quello che ci aspettava in seguito, ma recepisco le osservazioni e proseguiamo a ritmi più lenti, che comunque si dilateranno visto che ogni volta che ci fermiamo per raggrupparci c'è chi incomincia subito a spogliarsi!

Imbocchiamo la deviazione che porta al primo sterrato, quello più facile e suggestivo: il **Col du Parpaillon**, subito si apre una immensa valle erbosa dove sulla montagna di destra una sottile linea disegna lo sterrato che andremo a percorrere, alcune foto di rito e quindi si riparte, guido il gruppo cercando di tenere un ritmo regolare, si forma un lungo serpentone polveroso ed iniziamo a salire, ogni tanto ci fermiamo per fare qualche foto/ripresa, fino all'ultimo stacco, quello che porta al piazzale sud antistante la galleria, dove appena qualche centinaio di metri prima 2 grosse marmotte fanno capolino curiose al mio passaggio.



Riprendo quindi l'arrivo di tutti con la videocamera e facciamo la prima vera sosta della giornata, sul piazzale ci sono un paio di fuoristrada e una BMW R100 "sclamberizzata" da cui parte un motociclista che mi viene incontro dicendo: "voi siete quelli del sito M&TOOR che ha pubblicato il racconto e le foto di questo viaggio?", gli dico di sì e Nicola (così si chiama il BMWista) mi ripete quasi a memoria le frasi del mio articolo, l'aveva letto il giorno prima e subito il sabato era partito cercando di ripetere il viaggio, gli propongo quindi di seguirci per il resto della giornata, accetta di buon grado.

Lo sterrato del Parpaillon raggiunge circa 2600m, tra i 4 previsti nei due giorni, è il più facile, ma presenta un solo passaggio insidioso: la galleria scavata ai tempi della grande guerra e rimasta immutata anche oggi nelle sue caratteristiche di sicurezza, tanto che non è altro che un buco nella roccia dove piove sempre e ci sono profonde pozzanghere con fondo sconnesso, oltre alla

presenza di ghiaccio anche a metà luglio!

Decido quindi di entrare con Luca, in modo da avere aiuto in caso di necessità, dopo un iniziale brancolare nel buio dovuto all'improvvisa assenza di luce avanziamo piano piano, cerco di tenermi sul bordo delle pozzanghere, ma subito mi rendo conto che la miglior cosa è entrarci dentro con tiro costante sperando che il fondo sia regolare, infatti a centro carreggiata ci sono dei punti ghiacciati che scopriremo poi essere molto insidiosi, in breve arriviamo all'uscita sul versante nord, quindi con il ricetrasmittitore avviso Giuseppe di entrare portandosi dietro gli altri percorrendo la corsia di sinistra senza evitare le pozzanghere.

Io e Luca ci mettiamo quindi all'uscita per fare foto e riprese, passano tutti euforici per la bella esperienza superata senza problemi, manca solo Dario che mi dicono essere partito per ultimo in quanto si era trattenuto a fare un po' di foto, solo che i minuti passano e lui non si vede, mando quindi dentro Giuseppe con la radio, dopo poco mi chiama e mi dice che la moto di Dario è a terra, serve aiuto perché in due non riescono a tirarla su, c'è ghiaccio sulle pareti e a centro carreggiata, entra quindi anche Luca per dare una mano.

Alla fine riescono a tirarlo su, la cosa non è stata facile visto il buio che regna all'interno e per il fatto che mancava una presa salda su cui poggiare i piedi, inoltre Dario è rimasto per un po' sotto la moto con una gamba, ha gridato, sfanalato con gli abbaglianti, ma chi lo precedeva non l'ha sentito, bisogna infatti guidare molto concentrati e se ci mettiamo che la galleria è in lieve salita all'inizio, come passi nella parte in discesa non vedi più niente dietro.

La moto ha riportato la rottura del cupolino e della freccia anteriore destra, il tubo proteggi carena ha fatto onestamente il suo lavoro e non vi sono quindi altri danni significativi, certo è che il morale di Dario non è proprio alle stelle, cerchiamo di scherzarci su, visto che alla fin fine la cosa più importante è non farsi male, e salvo qualche contusione alla gamba non ha altro.

Abbiamo perso molto tempo, c'è da ridiscendere a valle e visto l'orario consiglio di fermarci a pranzo nel primo ristorante che c'ispira lungo la strada rimandando il secondo sterrato a dopo pranzo, finita la discesa dopo pochi tornanti asfaltati troviamo un locale con tavoli all'aperto, è quasi l'una e quindi ci fermiamo consumando il pranzo e delle ottime crepes, poi con calma rimontiamo sulle nostre moto, quella di Dario comincia però a dare "segnali" strani, la spia EFI ogni tanto lampeggia senza apparente motivo e sul fianco destro del motore si presenta una sensibile perdita d'olio.



Partiamo verso il **secondo sterrato**, di maggiore difficoltà rispetto al Parpaillon e anche più lungo, nel trasferimento Dario si accorge che alla sua moto manca l'olio, ci fermiamo per controllare meglio e non ci resta che aggiungere 400cc a un distributore, seguendo la traccia sul GPS riesco a trovare l'accesso alla pista di montagna, non è facile trovarla, perché non è conosciuta e questo la rende ancora più

stimolante.

Partiamo distanziati, il fondo all'inizio è di terra battuta e quindi molto polveroso, ci sono poi dei

tratti di ghiaia dove si affonda e qualche breve tratto di terra sabbiosa, niente che possa impensierirci, ma bisogna guidare concentrati, stacco quindi il gruppo per anticipare eventuali tratti difficili, mi rimangono dietro solo Nicola e Luca, poi Andrea e gli altri a seguire, Giuseppe con la radio fa da scopa.

Ci sono diversi bivi, purtroppo la regola dell'elastico viene seguita in modo molto elastico, scusate il giro di parole, ma mi sembra il migliore che renda l'idea, questa cosa ci darà qualche inconveniente anche nei trasferimenti asfaltati, d'altra parte il gruppo è molto eterogeneo e c'è chi di fuoristrada ne ha fatto davvero poco, bisogna porre attenzione anche a due passaggi non segnalati dove due tiranti a molla chiudono la pista agli animali da pascolo, arrivando spediti sembrano cavi tesi ad altezza d'uomo, quindi precedo tutti fermandomi in modo da avvisarli del pericolo e arriviamo comunque sulla vetta senza problemi, sono tutti felici come bambini e immedesimati nel ruolo si mettono a correre su e giù con le loro moto raggiungendo gli impianti di risalita che fanno contorno alla pista.

Le moto a carburatore evidenziano un po' di calo di potenza, bravissimi i due equipaggi in coppia che vengono su senza problemi, piano piano riscendiamo a valle, facciamo il punto della situazione e purtroppo non ci resta che rinunciare al terzo sterrato lungo la strada per **Briancon**, poco male, perché fra tutti era quello meno coinvolgente, i ragazzi poi sono anche stanchi per il caldo e la tensione della guida, per chi non aveva una precedente buona esperienza di off/road è stata sicuramente una prova affaticante, ma comunque appagante!

Luca ci guida all'Hotel prenotato via Internet, ricca doccia e poi ci diamo appuntamento nella hall per le 19:30. fuori c'è una corsa pedestre, scopriamo infatti che è l'anniversario della presa della bastiglia, quindi grande festa nella città vecchia dove fatteremo non poco per trovare un posto dove mangiare, alla fine fuochi artificiali e quindi tutti a letto, domani scaleremo il Jafferau!

Domenica 15 luglio



Anche la domenica ci accoglie con una bellissima giornata di sole, fa caldo e non vediamo l'ora di partire, Dario non è convinto di fare lo sterrato, non perché si senta preoccupato della difficoltà, ma per la moto che continua a dare problemi impedendogli di guidare concentrato, non insisto più di tanto, ma lo convinco almeno ad aspettarci a Susa per pranzare e ritornare poi tutti insieme; passiamo il confine attraversando il passo del Monginevro, quindi proseguiamo per Cesana, Oulx e poco dopo troviamo il **bivio per Pramand – Jafferau**.

Dopo pochi tornanti di asfalto inizia subito lo sterrato, questo sarà tra i più difficili del raid, cerco però di non impensierire chi è alle prime armi e dispenso qualche piccolo consiglio (per quello che posso fare....) su come affrontare la salita, il tracciato è infatti molto vario, si va dalla terra battuta al fondo mosso con grosse pietre sulla traiettoria di uscita in curva, qualche tratto fangoso, la solita terra sabbiosa, tanti e grossi dossi oltre a delle canale taglia acqua di metallo, infine il tratto finale ha il fondo completamente ricoperto di pietre a scaglie dove le sospensioni vengono messe a dura prova, almeno per grosse enduro stradali con ruota da 19" quali sono le Caponord e le Pegaso.

Lo sterrato si dipana lungo la montagna, ogni tanto nel primo tratto incontriamo qualche fuoristrada che occupa tutta la carreggiata, oltre a diversi ciclisti in MTB che vengono giù senza ritegno, le uniche moto incrociate sono tutte enduro professionali o comunque con la ruota da 21": BMW HP2, KTM, Transalp, Africa Twin, raggiungiamo uno spiazzo dove ci fermiamo per ricompattare il gruppo, Fabio evidenzia perdita di pressione alla ruota posteriore, la controllo con il manometro ed in effetti da 1,9 è andata a 1.1!

Cerchiamo la foratura ed infatti un bel chiodo risulta conficcato nella gomma, gli chiedo di prendere il kit antiforatura per i tubeless (previsto obbligatoriamente nella dotazione del raid), ma mi risponde che non ce l'ha, stessa cosa per tutte le altre Caponord, devo dire che non sono un tipo che perde facilmente la pazienza, ma questa negligenza proprio non me l'aspettavo! Mi dispiace tra l'altro di essermela presa con Fabio che tra l'altro è una persona squisita e un grande amico, ma spero proprio che l'esperienza serva di lezione! Non ci sono infatti soluzioni alternative a meno di non stallonare la gomma e metterci dentro una camera d'aria, bombolette spray e schiumogeni antiforatura sono solo palliativi che fanno fare soldi a chi le vende e di cui ci si può fidare solo se con la moto ci vai a prendere l'aperitivo al bar..... Due anni fa siamo dovuti ricorrere alla camera d'aria sulla moto di Alberti, in quanto si era deformato il cerchio e non teneva più l'aria, ma credetemi, se non c'era il 48 di piede del "Bonga" sarebbe stata dura, insomma: sulle moto che montano tubeless è una soluzione di estrema emergenza, senza contare che se succede all'anteriore non sempre è fornita la chiave per smontare il mozzo.



Prendo il mio kit e provvedo alla riparazione, poi con un pratico e piccolo compressore elettrico che Oscar aveva con se gonfiamo il pneumatico riportandolo alla giusta pressione e riprendiamo il viaggio entrando nella lunga, tortuosa e stretta galleria che buca la montagna, dentro piove abbondantemente, c'è completa assenza di luce, ma per fortuna il fondo è buono, almeno in confronto a quello del Parpaillon, faccio anche da apripista a due ciclisti che si erano fermati in quanto senza luci non riuscivano a procedere, prossimi all'uscita ci immergiamo in una grande pozzanghera d'acqua con una buca alla fine, poi infine la luce.

La soddisfazione di averla percorsa è grande come il divertimento paragonabile a quello di un'attrazione di Gardaland, proseguiamo quindi a salire oltre i 2500m, la strada diventa impegnativa, ma il panorama ripaga da qualsiasi fatica, soprattutto quando incominciamo a scorgere l'imponente

sagoma del **forte Jafferau**, arrivati in cima troviamo due tedeschi su LC4 e Africa Twin aggressivamente modificate per off/road, oltre a 4 Morini Kanguro 500 (chi se li ricorda?), intorno a noi montagne innevate e praterie sconfinite.

Mentre i ragazzi vanno a vedere il forte mi avvicino ai motociclisti su Morini e scopro che uno di loro ha fatto con me l'Over2000raid del 2002, è un gran piacere rivederlo e sapere anche che la Morini sta progettando un enduro vero con ruota da 21" adatto all'off road impegnativo, per intenderci non le solite "finte enduro" come Suzuki V-Strom o Kawasaki Versys! Scopro anche che i cellulari ora prendono pure da lassù, sarà anche una sicurezza, ma ne avrei fatto volentieri a meno, ripartiamo per la discesa e questa volta propongo a Giuseppe che ha sempre fatto da scopa di aprire la strada visto che il percorso è lo stesso dell'andata all'incontrario.

Una volta tanto liberato dalla responsabilità di guida mi metto in ultima posizione e piano, ma proprio piano, seguo il gruppo godendomi tutto il panorama possibile, arriviamo quindi a Susa intorno alle 14 dove Dario ci attende per portarci al ristorante, pranzeremo veramente bene spendendo poco e godendo della vista di due belle cameriere, poi iniziamo a prepararci per il rientro, Dario consiglia di fare l'A7 per eliminare le code in entrata a Genova, anche se un po' recalcitrante accetto la proposta, è infatti un'autostrada famosa per le pericolose curve e i limiti molto bassi, senza contare che l'allunghiamo di qualche chilometro.

Ora devo dire una cosa: io questi ragazzi proprio non li capisco! :-) Mi fanno fare il tratto da Torino al bivio per l'A7 a una velocità di 110Km/h con "punte" di 120 (!) in una piana scorrevole e tremendamente afosa tanto che il termometro della Caponord segna i 37 gradi (!), ALLUCINANTE, poi presa l'A7 ci distacciamo con le Caponord nel gruppo di testa e le Pegaso a seguire, mi accorgo però che Giuseppe ci tiene tanto a superarmi, credo vogliano "ingarellarsi", o perlomeno sfruttare le pericolose curve dell'A7 come una pista dove però automobilisti della domenica sorpassano da dove gli pare, io non avevo nemmeno più lo specchietto di destra spaccato "appoggiando" la moto ad una pompa di benzina, quindi li faccio scorrere quasi tutti procedendo ad una velocità (almeno per me) più consona alla situazione.

Ci ricompattiamo all'area di servizio di Sestri Levante dove ci rinfreschiamo un po' con qualche bibita, nella paura di dovermi subire un altro trasferimento come quello da Torino all'A7 saluto tutti i ragazzi, mi sembrano felici, spero di avergli regalato un fine settimana diverso dal solito, chiedo a Luca se vuol venire con me, ma si "tratteggia" troppo, io ero già vestito e non ce la facevo più ad aspettare, quindi parto seguito solo da Giuseppe, le strade con gli altri si sarebbero comunque divise a Viareggio, mentre Paolo, Oscar e Katia ci avevano già lasciato al precedente rifornimento.

Procediamo intorno ai 130, forse più che meno, poi saluto Giuseppe nei pressi di Pisa Nord e aprendo ancora il gas metto a dura prova i tassellati visto che la temperatura era veramente alta, alle 20:00 sono a casa!

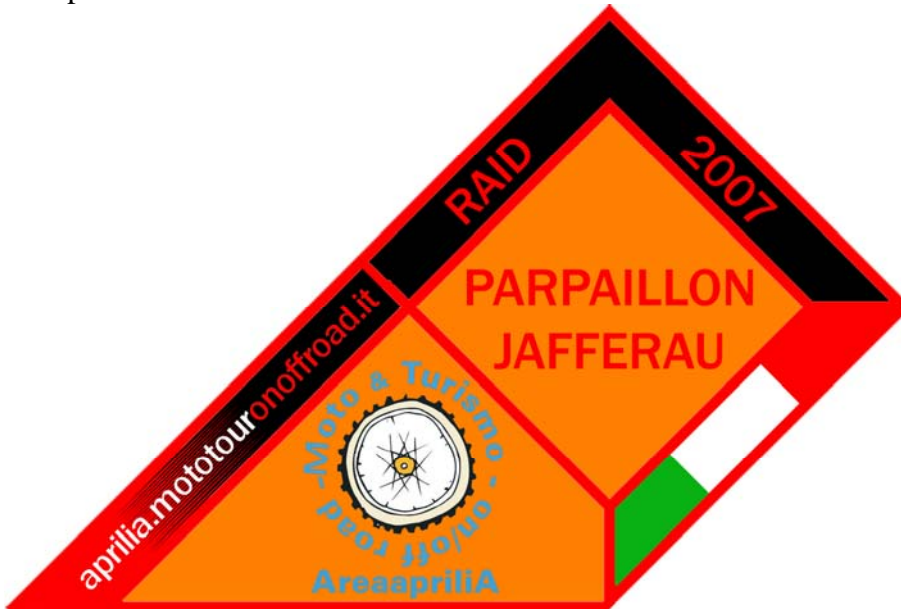
In questo raid penso che tutti si siano resi conto quanto conti avere la moto a punto, essere forniti di ricambi e attrezzatura per superare autonomamente magari gli inconvenienti più banali, come ad esempio una foratura; indispensabile anche il vestiario tecnico, cosa di cui non tutti erano forniti, in moto quando si va alle velocità che consentono le piste di montagna fa caldo, servono caschi da enduro, giacche ventilate, stivali tecnici: meglio prevenire che supplire per diretta esperienza! ;-)

Fondamentali anche le radio ricetrasmittenti che si sono rivelate utili almeno in due situazioni: nella caduta in galleria di Dario e quando il gruppo di coda si è attardato nella discesa verso Briancon, spero anche che la "regola dell'elastico" (vale a dire chi è davanti è responsabile di quello che è dietro, se non lo vede più si FERMA avvisando la moto davanti e aspettando quello dietro, questo a "catena" fino a tanto che il messaggio non arriva a chi in testa fa da guida) in futuro sia seguita con più attenzione; stessa cosa per le improvvise fermate sugli sterrati: ci si ferma IN FILA INDIANA

lasciando buona parte della carreggiata libera, senza quindi occupare la parte sinistra.

Un grazie a tutti per la vostra partecipazione che è stata veramente sincera e di cui ho apprezzato l'entusiasmo per ogni piccola cosa che avete visto, fantastiche le barzellette di Dario & Fabio, mitiche le ragazze che si sono sorbite da passeggiare chilometri e chilometri di sterrati di montagna!

Alla prossima..... Alex.



Trovate il link per una presentazione multimediale del tour con foto e filmati sul blog di Alex nei box di sinistra in basso:

