

IN CANADA. UNA CORSA A TAPPE IN AUTOSUFFICIENZA PER 225 KM. PARTECIPAZIONE MONDIALE. ANCHE DALL'ITALIA. IN QUATTRO A DARCI DENTRO CON PASSIONE. IN MEMORIA DI GIORGIO SIMONETTI. IL COLONNELLO. IL VARANO

ROCK and ICE

■ PIETRO TRABUCCHI
FOTO: ROB HOWARD
www.SleepMonsters.com



È il 1535 e l'esploratore francese Jacques Cartier si trova nell'estuario del fiume San Lorenzo. Fatalmente, al largo della penisola di Gaspé, nei pressi dell'attuale città di Québec, s'imbatte in alcuni pescatori irochesi. Tentando di comunicare con lui, gli indiani si riferiscono al loro insediamento di Stadacona (la futura Québec City) utilizzando il termine "kanata": nella loro lingua questa parola significa appunto "villaggio". Cartier fraintende, e da allora in poi utilizza impropriamente il nome "Canada" per indicare l'intero territorio oltre Stadacona. Sulle carte geografiche degli anni successivi, questo nome sarà usato per identificare tutti i territori a nord del fiume San Lorenzo.

Da allora sono passati cinque secoli. Oggi il Canada rappresenta il secondo paese al mondo in termini di superficie. È diviso in dieci provincie e tre territori. I Territori del Nord Ovest si sviluppano su una superficie equivalente a più di tre volte quella italiana: e con una popolazione complessiva di circa 42.000 (avete letto bene) abitanti, quasi tutti dislocati nella capitale, Yellowknife. Oltre la metà di questi abitanti è composta da indigeni, cioè membri delle popolazioni Inuit, Athabaska o Métis. Il perché di questa penuria di abitanti è presto spiegato: si tratta di una delle regioni più fredde e inospitali del Canada. A ovest i Territori confinano con lo Yukon (quello della Corsa all'Oro e dei romanzi di Jack London), a nord con il Mar Glaciale Artico. In queste lande desolate da alcuni anni viene disputata una gara. Si chiama Rock and Ice.



Arch. Trabucchi



Si tratta di una competizione in sei tappe, in autosufficienza e con uno sviluppo totale di 225 km. Dire che attira gente da tutto il mondo forse è un po' esagerato, ma neanche troppo: non è che la R&I produca veri e propri flussi migratori.

Tuttavia ogni anno alla partenza si schierano atleti provenienti da ogni continente, o quasi. Tra gli europei ci siamo anche noi: quattro italiani. Non siamo i primi nella storia della gara. Altri si sono avvicendati negli anni, sebbene nessuno di questi sia mai riuscito a terminare la competizione. Ma questo è solo un dettaglio.

Non siamo connazionali arrivati alla chetichella e poi riuniti sul posto. Siamo una squadra.

La squadra

Compongono il team quattro persone: Katia Figini, Checco Galanzino, Ela Monti (che non correrà avendo la funzione di cameraman) e il sottoscritto. Checco è noto agli addetti ai lavori per una serie di ragioni. Tra queste: ha vinto in passato il circuito dei cinque deserti ed è testimonial di Greenpeace in una campagna di sensibilizzazione sull'utilizzo delle energie rinnovabili.

Katia non corre da molto tempo, ma è stata presto capace di raccogliere tante esperienze e diversi lusinghieri risultati nell'Oman Raid, nella Namibia a tappe e al Trail della Merla. Ela ha una lunga carriera sportiva, soprattutto nei raid multisport: potrebbe correre, ma è con noi in veste di cineoperatrice. L'idea è infatti quella di realizzare delle immagini per un filmato da presentare in incontri e conferenze. Il clima artico non la spaventa visto che è appena stata in Antartide per accompagnare Mike Horn, di cui è cameraman ufficiale.

Tre giorni prima della nostra partenza è mancato improvvisamente Giorgio Simonetti, il Colonnello. Rappresentava una specie di istituzione per gli amanti del trail: tra i suoi numerosi meriti anche quello di essersi adoperato lungamente per la rinascita dell'Ultratrail del Monte Bianco, dopo oltre un decennio di sospensione. Era presente a molti trail, dove si spendeva senza posa per motivare – con i suoi modi "sciamanici" – prima della partenza tutti i neofiti. Oltre al so-



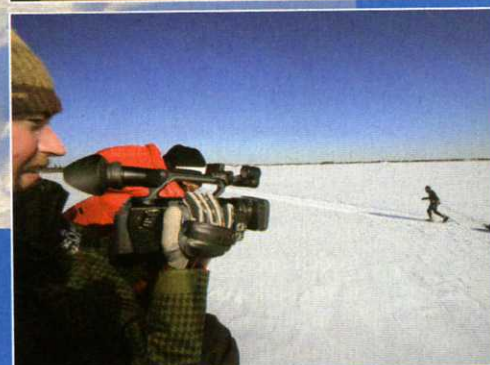
prannome di Colonnello era noto con un altro nomignolo: quello di Varano. Il varano è una brutta bestia: ma Giorgio condivideva del rettile solo l'andatura claudicante, dovuta all'anca protesizzata. Io, che pur non amavo i suoi look eccentrici, me lo sentivo vicino proprio per questo particolare, avendo una forma congenita dell'anca che mi rende un po' claudicante so perfettamente quanto dolore gli costasse correre le gare lunghe. L'appoggio irregolare produce un'inflammation diffusa. Alla fine, la gara la si corre contro se stessi e contro il dolore e della posizione in classifica finisce per non importare nulla.

Nel lunghissimo viaggio, praticamente due giorni interi, per raggiungere Yellowknife dall'Italia, lo abbiamo ricordato tante volte: specialmente quando, durante i trasferimenti da una tratta aerea all'altra, abbiamo verificato che tutto il nostro bagaglio spedito nella stiva era giunto a destinazione. Siccome non è per nulla scontato, eravamo molto contenti. E allora Checco scherzando ha attribuito la felice circostanza al fatto che "il Colonnello da lassù veglia su di noi".

Di fatto, se il bagaglio fosse andato perso o avesse avuto dei ritardi, sarebbe stato un dramma. Non sapendo cosa avremmo trovato a Yel-



**ROCK
and ICE**



lowknife ci eravamo portati tutto, ma proprio tutto, dall'Italia: slitte comprese. Eh sì, servono anche quelle alla R&I: siccome la gara è in autosufficienza, le slitte sono fondamentali. Impensabile portarsi tutto in uno zaino. Proprio le slitte, una volta giunti alla tendopoli da dove la corsa partirà, diventano la pietra dello scandalo.

Le slitte diventano un dramma

Poi scopriamo con costernazione che le slitte della gran parte degli altri concorrenti pesano la metà delle nostre: circa 10 kg contro 21! Com'è pos-

sibile? È presto detto. Innanzitutto il nostro modello, grosso e ingombrante, ha un peso maggiore di quelle artigianali che hanno gli altri, soprattutto i nativi. Inoltre è evidente che il cosiddetto "materiale obbligatorio" o non riveste una natura proprio obbligatoria oppure qualche anima fortunata ha qualcun altro che gli porterà del materiale nei posti tappa. Che fare? Non sapendo con esattezza come sono organizzati i posti tappa, optiamo comunque di portarci dietro tutto.

La faccenda delle slitte produce una serie di ripercussioni psicologiche su di noi. Forse condividevamo aspettative troppo elevate per una pri-



ma partecipazione. Il loro crollo alimenta un senso esagerato di frustrazione. Chi lo vive peggio è forse Katia perché, per la sua giovane età, vanta una minore esperienza di queste cose. Ma lavorandoci sopra poi nessuno la fermerà più. Io sono quello che se la prende di meno, visto che – anche per la “sindrome del varano” – di grandi aspettative non me ne faccio. Anche se gli altri hanno fatto i furbi, si cerca comunque di non scivolare nel vittimismo: in fondo siamo pur sempre dei super-fortunati rispetto alla media dell’umanità per il fatto di essere lì. E credo che anche il Colonnello avrebbe amato esserci.

Si parte. E si arriva

Giunge la partenza, in una giornata scura caratterizzata da una temperatura di -38°C .

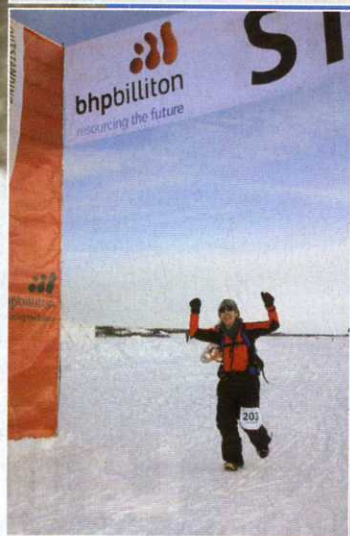
Parto dietro, prudente. Trascino la mia roulotte in attesa che qualche dolore faccia capolino. Invece passano le ore e niente. Che succede? Che sia il Colonnello da lassù? Che sia merito dell’appoggio sul morbido della neve e sulle ciaspole? Piuttosto, arrivano altri problemi. La giunzione di nylon tra il traino metallico e il corpo della slitta si è piegato quasi ad angolo retto. La slitta cammina storta e la giunzione presto si spezzerà. Il problema è il peso, unito alle continue sollecitazioni dell’andatura di corsa: questi sono mezzi per camminare piano. Al 30° km c’è un check point: il mio piano è di staccare il traino metallico e sostituirlo con uno spezzone di corda. Ma prima entro un attimo nella baracca per scaldarmi un pochino. E qui, con enorme sorpresa ritrovo Checco, che pensavo essere mol-

to avanti. A lui si è spezzato in due il traino metallico della slitta. Con grandissima generosità, mentre io mi scaldo vicino alla stufa, lui esce e con un abile “collage” tra le parti sane della sua e della mia slitta risolve il mio problema. Ci abbracciamo. Si continua. Negli ultimi 15 km raggiungo Katia

che è sfinita. Le è toccato tirare una slitta che pesa quasi la metà di lei. Insieme arriviamo al termine della prima tappa. Qui decide di ritirarsi e io non riesco a farla desistere. Capisco come si sente: si aspettava una situazione e se n’è trovata un’altra completamente diversa. Lei ha un fisico da



ROCK and ICE



gazzella ed è abituata a correre a ritmi veloci, qui si deve tirare un carico impressionante e abbiamo impiegato quasi dodici ore per fare 45 km.

Rimango solo e la faccio breve. Le altre cinque tappe si succedono veloci (si fa per dire) una dietro l'altra. Me le corro tutte in solitudine e senza do-

lori. Un po' alla volta rimonto le posizioni e recupero il ritardo del primo giorno: in due tappe sono primo degli europei. Ma la classifica non m'importa molto: la più grande soddisfazione è arrivare alla fine.

Esattamente un mese dopo ho corso il Fenera Trail, bellissima gara in Ita-

lia nella zona di Borgomanero. Sulle discese e sul piano il male è ritornato, perché non sono più sulla morbida neve. Ho guardato verso l'alto e ho detto al Colonnello: «Che, fai sciopero oggi?». In risposta mi è tornata in mente la sua risata. I varani sono brutte bestie. Ma a me sono simpatici. **C**