

lunedì 16 luglio 2001

lo sport

rUnità | 15



L'impossibilità di essere normali

L'impresa, la gioia di dire "missione riuscita": esagerare un gusto che non ha confini

Bisogna andar via. E non per una deliziosa seppur "sterile" scampagnata lasciando che i fili di gramigna entrino nelle scarpe. Bisogna per prima cosa esagerare, un gusto che non ha confini, che non pone limiti, che fa sognare. Non si può stare fermi con la memoria sul campo di partenza. Ma agire, muoversi, rischiare, morire. "Missione riuscita" sono queste le due brevi parole della certezza, le parole che gli avventurieri di ogni generazione e di ogni età, per giorni, mesi, anni, a seconda dell'impresa, hanno atteso di essere pronunciate, sigillate sulle labbra e inchiodate nel cuore dell'uomo estremo. Raid. Un secolo fa era qualcosa di impensabile e agnostico, ora è un'abitudine, un passatempo, un modo di essere, di mostrare resistenza, forza fisica, tenacia. Scoprendo più se stessi che il mondo di cui nulla si sapeva. O quasi. Quando nel 1907 l'invio speciale Luigi Barzini con quella "Italian car maker" chiamata Itala 35-45 hp, quattro cilindri di sofferenza e 15 taniche di benzina

viaggiò da Pechino a Parigi, il mondo era una favola da leggere, pagina per pagina, tappa per tappa. E il dubbio di non arrivare in fondo più forte di ogni umana certezza: "Non v'è che discutere un progetto per finire col trovarlo assurdo. L'entusiasmo si rinvigorisce con l'azione ma si perde parlando" scrisse il giornalista del Corriere della Sera (che viaggiava a cavallo tanto che nelle "voci" che finivano sul tavolo dell'amministratore c'era anche stalla, striglia, avena e carrube) quando le difficoltà della gara scoraggiarono molti iscritti riducendo da 25 a 5 le vetture in gara. Quella sfida impossibile oggi si direbbe un'avventura no-limits (60 giorni di viaggio e 16 mila km di cui 12 mila non asfaltati) e no-profit che aprì le porte allo sport d'avventura. E proprio da quel traguardo polveroso di facce stravolte ed emaciate, eppur felici per aver portato all'arrivo cambio e differenziale intero, si riprende il filo dell'esibizione, quella che dalla fine degli anni Settanta si è trasformata lentamente in un

luogo comune. Vedi la Parigi-Dakar, nata nel 1979 e ora raid logoro e finito ma che rispunta sempre dalla finestra ogni volta che sembra cacciato dalla porta. Quella contestata perfino dal Papa, quella dei tanti morti e feriti, quella che attraversa l'Africa come un uragano dove non servono bancomat o carte di credito ma scintillanti biglietti da 500 franchi francesi (da consumare in sfregio alla realtà africana dove una penna biro o una scatola di sardine è molto più di un dono inaspettato), ha fatto il suo tempo ma cammina ancora. Un tempo era una bella avventura (così come il Rally dei Faraoni) per i concorrenti, le grandi case di auto e moto guadagnavano una celebrità sopita, la gente la seguiva, se ne innamorava, leggeva i resoconti. Fu proprio questo raid a dare la spinta all'infiammazione del genere eroico-sportivo. L'estremo ora non è più una galoppata su due o quattro ruote o con jeep simili a carriarmati per le strade della Mauritania dove il pericolo non è sbagliare rotta

ma le imboscate. Sono le Maratone delle Sabbie (corse in pieno deserto che qualche volta è capace anche di perdonare, come quell'atleta che sbagliò percorso, si perse e sopravvisse bevendo la sua urina) o ad altitudini impossibili, i giri del mondo a vela in solitario senza scalo e assistenza (la Vendee Globe), il Three Peaks, circuito con prove estreme tra alpinismo e vela, il giro del mondo lungo l'equatore attraverso le foreste tropicali del pianeta. E poi trasvolate in deltaplano, giri del mondo in bicicletta, il Camel Trophy che in realtà si è perso nelle nuvole grigie di una sigaretta. Alcuni sono degli autentici carrozoni di esibizionismo, altri delle sfide vere, autentiche. Normali per lo spirito con le quali vengono allestite. Con la Pechino-Parigi di Barzini si raggiungeva "la meta" del mondo, ora solo l'altra meta di una esistenza alla quale viene chiesto di andar via. Non per una scampagnata. Ma per esagerare.

I.I.

lo psichiatra

Crepet: «Li spinge una terribile ansia»

Aldo Quaglierini

Si gettano con deltaplano da un dirupo così profondo da mettere i brividi; si buttano col paracadute e lo aprono solo a pochi metri dal suolo, saltano giù dal parapetto di un ponte legati soltanto da un elastico ai piedi. Sfidano il pericolo, la morte, la paura.

Chi pratica gli sport estremi ama il rischio, mette in gioco la vita, se stesso, il bene più prezioso. Forse la paura non sa che cosa sia, forse la esorcizza, la metabolizza, sicuramente ne trasmette le «vibrazioni» a chi li guarda. Chi assiste alle sue imprese e si chiede perché lo fa. Già, perché? Molto banalmente, chi glielo fa fare? Per dimostrare a se stessi di poter affrontare e superare ogni ostacolo, anche quello più difficile, o forse «Perché la vita è troppo banale e tutti noi viviamo di aspettative». Per Paolo Crepet, psichiatra e opinionista, è questa la lettura più convincente.

«Noi - dice lo psichiatra - non viviamo soltanto il presente ma anche di aspettative e quindi, in qualche modo, lo sport estremo costituisce l'emozione sognata, così lontana dal quotidiano, dalla normalità». La sfida della morte, lo schiaffo al pericolo è un gesto vitale potente, una vera dimostrazione di forza? Pare proprio di no. Anzi, si direbbe sia il contrario. «Chi sente tale necessità vive soprattutto una grande ansia in cui devi trasformare qualsiasi cosa in una competizione per provare a te stesso di vivere». Ma non c'è soltanto questo. «Un'altra componente importante - sottolinea Crepet - è quella depressiva. Chi sceglie gli sport estremi ha bisogno di una sorta di anestesia, cerca proprio l'anestesia. E come quando l'amore diventa sesso estremo: in realtà se lo fai temi l'amore. Perché dentro quella vertigine ti annulli. Che è esattamente quello che vuoi. Se ti butti con il deltaplano, in realtà vuoi non esistere. Lo sport estremo è un'esperienza emotiva tale che porta alla non esistenza. È una sensazione di sottrazione assoluta. È una pulsione di morte. Eros e Tanatos, insomma, una cosa vecchia...».

Dunque, chi si butta da una montagna sfidando il vuoto è in realtà una persona fragile, ansiosa, depressa, non serena. Tutti hanno momenti critici e magari in certi periodi non sono sereni, ma soltanto alcuni amano la sfida estrema, il pericolo, la paura.

«Certo - spiega Paolo Crepet - ma la serenità non significa resa, non significa arrendevolezza. Non si misura certo in questo modo. Problemi, difficoltà ne hanno tutti, ma chi sfida la morte, chi sente questo impulso vive in realtà un'ansia che lo erode, e che non riesce ad arginare in alcun modo».

E magari c'entra anche l'età... «Certamente - replica lo psichiatra - è l'età di mezzo quella più "sfortunata" - osserva - Perché quando sei molto giovane, a vent'anni, in genere non pensi a questo. A ottant'anni, per il motivo opposto, non pensi a questo. È proprio l'età di mezzo quella più delicata. Perché ti trovi nella situazione di "vorrei ma non posso"...

Le mie ferie? Il raid Roma-Tokyo

"Sulle orme di Ferrarin e Masiero": lunedì il decollo con due monomotore da turismo

Luca Lorenzi

"no limits", di tutto un po'

Danzare nell'aria, giù in picchiata dribblare le rocce, cullati dal vento

Salvatore Maria Righi

ROMA Ci sono almeno una trentina di modi, tutti regolarmente censiti, per scivolare le coronarie. O, se preferite, per provare emozioni forti. Fortissime. Sono gli sport estremi, la nuova frontiera del tempo libero. Vanno a nozze con l'estate, come togliere il tappo ad una bottiglia di fantasia, ma non è che d'inverno gli irrequieti dell'aria e dell'acqua se ne stiano sotto ad un plaid. Anche perché appunto tutto fa brodo. Un fiume, una roccia, un ponte, un bosco. Per non parlare dei torrenti. Qualsiasi scenario - apparentemente - ameno nasconde un teatro del brivido.

La polaroid di questo esercito di gente che ha messo racchette e palloni in soffitta, senza tentennamento (né pentimento) alcuno, è il *Bungee jumping*. In poche parole funziona così. Ti agganciano ad un elastico lungo alcune decine di metri, poi ti butti nel vuoto e dopo aver toccato il punto di tensione, rimbalzi come uno yo-yo nel vuoto. «175 metri di pura adrenalina», promette il Jump Center Valgadena, il più alto d'Europa. La biografia di questa disciplina racconta il mondo che c'è dietro. «Il Bungee è uno sport giovanissimo, e dei giovani reca in sé le caratteristiche della sfida, della ricerca di emozioni, della sperimentazione di sensazioni mai provate. Il tutto condito con un pizzico di follia».

Istruzioni per l'uso e insieme autodafé, insomma, ma la colpa è tutta di un neozelan-

dese, Alan John Hackett Bungy. Il destino in un nome, perbacco. Quel mattacchione, una dozzina di anni fa, si è buttato di nascosto (dai guardiani) dalla Torre Eiffel. Uno spot in carne e ossa per il salto con l'elastico. Per aria, però, c'è anche un altro cavallo di battaglia degli sport no-limits. Il catalogo completo del *paracadutismo*, che da una ventina d'anni a questa parte è stato rivoluzionato. L'uovo di Colombo è stata la scoperta del paracadute a profilo alare. Che permette al suo passeggero di scegliere le traiettorie e pilotare l'atterraggio. Più o meno, si è passati da un volo "a sacco di patate" ad una picchiata di 40-60 secondi che con cordicelle e tiranti si guida come un'utilitaria in città. Previo, ovviamente, specifico corso di apprendimento. Ma non fatevi ingannare, c'è modo e modo di precipitare. Si può scegliere il *free-fly*, un verticale (in caduta libera) a velocità comprese tra 200 e 500 chilometri all'ora. Quasi al doppio di Schumacher, da far venire la bile al Kaiser del Cavallino. Poi c'è il *lavoro relativo*, che sembra un innocuo profilo interinale. E invece è una complicata tecnica che raggruppa per aria da due a enne persone. Devono eseguire in caduta libera delle coreografie preparate, si richiedono «una notevole capacità di concentrazione e un forte senso di squadra». La solita importanza dello spogliatoio, insomma, e poco male se è piazzato a cinquemila metri di quota. L'anno scorso, in Thailandia, è stato stabilito il record del mondo: 282 persone aggrappate insieme nell'aria. E poi lo *sky-surf*, tuffarsi nel vuoto con una tavola di legno sotto ai piedi. Come se l'aria

fosse un'onda californiana da domare con sapienti colpi di reni. Si scende a 200 chilometri all'ora, sfruttando le correnti. Ci vuole molta immaginazione, ma non fa male anche una bella dose di sangue freddo.

Per non parlare del *parapendio*, che poi sarebbe qualcosa di simile al sogno di Icaro. E cioè scendere da una pendenza con un'ala attaccata alla schiena, facendosi cullare dal vento. «Paracadute a profilo alare, progettato per decollare utilizzando la spinta delle gambe del pilota, e per volare utilizzando soltanto l'energia del vento e quella della gravità», dice il dizionario della disciplina. Tra parentesi, un parapendio costa come uno scooter, dai 3 ai 6 milioni, ma pare che sulle bancarelle degli appassionati si possa portare via una "buona vela" per un milione. Certo, mai come in questo caso deve essere un usato sicuro. In confronto a questa carrellata di tuffi nel vuoto, il *freelimb* è quasi un passatempo da sabato pomeriggio.

Eppure si tratta di arrampicarsi a mani nude, con tantissima pazienza e un equilibrio da gatto, su pareti di roccia o di ghiaccio. I due principi secondo i quali in natura tutto si scala e (da) tutto si scende, vale ovviamente anche nell'acqua. A cominciare dal *torrentismo*, che consiste nel percorrere il greto di un corso d'acqua incassato. Ossia senza rive. Si è costretti quindi a camminare sul letto del torrente, che non necessariamente è secco. Può essere anche "bagnato", e comunque il salto della pozza (d'acqua) è all'ordine del giorno. Sul fiume, anzi sulle rapide, scorrono anche le imbarcazioni di chi pratica il *rafting*. Una disciplina che ormai è stata ammessa alle Olimpiadi, e si può tradurre anche come lo sport di evitare forsennatamente a colpi di pagaia le rocce che puntellano la discesa in gommone di un fiume. Certo, non è finita qui. Il catalogo delle emozioni prosegue con *helisnow downhill*, *wakeboard*, *freestyle sky diving*, *jet sky* e perfino il classico *boomerang*. L'unico della lista, ovviamente, coi piedi per terra.

«L'emozione per queste avventure è unica. C'è la voglia di andare oltre, conoscere e sfidare anche se stessi. Ci vuole concentrazione, calcolo degli imprevisti, allenamento fisico perché è una passione bella ma stressante».

Sicuramente non più impegnativa che fare l'istruttore di volo, girare in elicottero e atterrare sulla propria felicità. Dove anche la prima o poi gli verrà in mente qualcosa di strano. La moglie se lo aspetta, chissà. Ora, comunque, c'è Tokyo da conquistare giocandosi le ferie di luglio mentre mezza Italia si stende sotto

l'ombrello a fare parole crociate. E come la vita un enigma tira l'altro.

Nel 1920 solo il Moro - così veniva chiamato da tutti l'asso dell'aeronautica Ferrarin per la sua carnagione scura - fu considerato vincitore a pieno titolo, tra avventure e difficoltà, del volo, nonostante avesse cambiato aereo a Calcutta. Masiero fu costretto da un incidente a compiere un tratto del percorso in nave. Gli andò male ma perché non aveva ripetuto quella frase magica: «Non vorremmo arrivare per culo». Ma navigare nell'aria tutti insieme,

come il sito (www.trasvolare.it) che aggiornerà tappa per tappa, cartolina per cartolina, un'impresa d'altri tempi.

clicca su

www.nomadcommunity.comwww.sportestremi.orgwww.riskypoint.comwww.nolimits-bungee.com

ROMA Per arrivare laggiù dove non arrivò D'Annunzio volano sulle ali di un motto conciso, poco poetico ma molto terra terra e antijettatorio, deliziosamente spontaneo quanto leale: «Non vorremmo arrivare per culo». E più che una promessa è un augurio sincero. Dicono che faccia morale, che tempri fisico e cervello ripeterselo in cabina di comando guardando tutti dall'alto della loro emozione, senza perdere la testa tra le nuvole a 200 km/h per quindicimila chilometri. Poco meno di un terzo del giro del mondo. È la distanza che separa sei piloti italiani da un'impresa già fatta, vissuta e - al loro ritorno - raccontata nel 1920, quando davvero arrivare in fondo ad un'idea oltre i confini del probabile, ma non dell'impossibile, era una questione di fortuna.

Allora l'uomo si era appena affrancato dai tentativi bislacchi di affidarsi ad un paio d'ali simili a quelle di un pipistrello, ora la sfida alle grandi misure è meno epica e clamorosa ma ha pur sempre un valore che va oltre l'egoistica soddisfazione personale da raccontare ai nipoti. Ha il sapore del record. E della poesia.

La storia che si ripete viaggerà da Roma a Tokyo con due velivoli leggeri destinati a ripercorrere la rotta dei mitici trasvolatori acrobati Arturo Ferrarin e Guido Masiero, che 81 anni fa, dopo 106 giorni di avventurosi trasferimenti raggiunsero il Giappone con i loro biplani SVA ottenendo gli onori dell'Imperatore.

Doveva esserci con loro anche Gabriele D'Annunzio, titolare insieme al poeta giapponese Haru-Kichi Shimoi, dell'idea di una trasvolata che simboleggiasse l'unione di due mondi opposti eppure non troppo lontani. Ma nella difficile e tesa atmosfera del primo dopoguerra il pilota in versi finì per non partecipare al raid, scegliendo di diventare protagonista a Fiume.

Questa volta decollare per il raid italo-nipponico tocca a loro, Riccardo Filippi con il meccanico aeronautico Franco Pecorari e Franco Maggiulli, e Antonello Filippone con Riccardo Romano e Paolo Zecchini. Ci metteranno meno, molto meno, almeno questo è il loro obiettivo: tre settimane (sarebbe un record) in sedici tappe, sbirciando a

3.000 metri d'altezza il bacino Mediterraneo e poi, come cartoline da sfilare tra le dita degli erranti, Giordania, Arabia Saudita, Emirati Arabi, Pakistan, India, Thailandia, Vietnam. Cina. Paesi diversi, lontani, divisi da contrasti ma uniti da quei due puntini scuri nel cielo che scrivono un raid dalla denominazione di origine controllata: "Sulle orme di Ferrarin e Masiero".

Tutto questo e molto altro tenendo le mani ben strette sulla cloche di quei gioiellini anni '60, gli S-205V 20/R, velivoli quadriposto monomotore da turismo prodotti

fino alla prima metà dei Settanta dalla Siai-Marchetti di Varese. Si partirà il 23 luglio, a completamento di un intenso lavoro di pianificazione e disbrigo di pratiche burocratiche. Che hanno sfianato il fisico più dell'allenamento quotidiano. «È stata dura ottenere i visti di permesso e le autorizzazioni per gli scali. Volare tra un consolato e un'ambasciata, che fatica» racconta con un largo sorriso Filippi, 38 anni, l'informatica come lavoro e una passione per il volo che sfiora la favola. Papà medico militare a Ciampino, il figlio che si schiaccia il naso sul

vetro, gioca con i comandi e la cloche del comandante. E prende il volo. Filippi da 21 anni costruisce la sua vita solcando i cieli del mondo. Ha soddisfatto le sue smanie, le piccole follie del cuore (come quella di consegnare un biposto Pinguino ad un cliente che l'aspettava dietro l'angolo di Wellington, Nuova Zelanda) e le grandi imprese dell'anima (raid in Egitto con un gruppo di paraplegici), ha tirato su famiglia sposandosi due anni fa con una hostess che preferisce i voli di linea ai raid impegnativi, da pionieri riveduti e corretti.

