

PIERO BONICELLI

La sabbia del deserto somiglia al mal d'Africa, ti entra dentro, perfino la voce si può incrinare, confondendo così gli effetti delle nostalgie e dei rimpianti. I francesi lo hanno adottato, come i grandi campioni di ciclismo o i grandi attori e cantanti e vedendogli un naso importante (ma mica poi tanto) gli hanno appioppato quel soprannome di *Cyran de Bergerac*, l'eroe spadaccino-poeta inventato

Ciro De Petri: una vita come un fuoco d'artificio

“Ho 2 record, quello delle tappe vinte nelle gare africane, ben 67 e quello delle fratture, ben 15”

da Rostand rifacendosi a un estroso poeta (con lo stesso nome) vissuto nel seicento. **Alessandro** **Ciro De Petri** poeta lo è a suo modo, quando racconta delle sue moto e del grande amore per la Cagiva, ma adesso anche dei viaggi nel deserto, dove porta la gente ai piedi di una duna gigantesca a fare un falò lontano dal mondo degli affari e dello stress. Ci sta stretto nel corpo di oggi, che porta dignitosamente i 52 anni di vita, corpo però martoriato da fratture (*“Ho due record, quello delle tappe vinte nelle gare africane, ben 67 e quello delle fratture, ben quindici”*). E capace che ti apra la camicia e ti faccia vedere una cicatrice che parte da sotto il collo e va giù fino all'inguine, di quel 1992, anno orribile, quando al rally dei Faraoni stava vincendo per la quarta volta, aveva un'ora di vantaggio, gli esplode una gomma, la ruota è disintegrata, fa un volo terribile e resta lì nel deserto. Dopo un po' arriva un medico francese che si ferma a soccorrerlo, capisce che **Cyran** ha un'emorragia interna, se non interviene subito muore lì nella sabbia. Taglia, gli toglie la milza, lo ricuce alla meglio. **Cyran** resta in coma per 45 giorni all'ospedale di Bergamo, ne parlano tutti i giornali, il medico francese il samaritano. Quando si sveglia dal coma la lenta

“Per capire l'Africa bisogna passare una notte tra le dune e mangiare intorno a un fuoco”

rieducazione, sei mesi con le stampelle. Quel samaritano **Cyran** lo incontrerà a Parigi alla partenza di un'altra Parigi-Dakar, *“mi sento chiamare, De Petri, De Petri, con l'accento sulla i... era più emozionato di me”*. Non dice che si sono abbracciati, non sono fisici da abbracci, questi.

Non l'abbiamo ancora detto, **Cyran** De Petri è stato un campione di motociclismo, di enduro, ha fatto 11 Parigi-Dakar senza vincerne una, come il colonnello Buendia di *“Cent'anni di solitudine”*, 12 Rally dei Faraoni vincendone tre, 12 rally di Tunisia vincendone due, ha quel record di vittorie di tappa, ben 67 e quell'altro record delle fratture... Amato dagli appassionati, i francesi con la loro puzza sotto il naso non adottano mediocri, un personaggio e un campione, non di quelli freddi che tra qualche anno staranno solo nelle statistiche, no, di quelli che restano nei sogni, perché hanno aiutato a sognare. *“Sono stato una specie di Senna contrapposto a Prost. Prost ha vinto più campionati del mondo, ma Senna vinceva i Gran Premi alla grande e*

ha fatto sognare”.

Il papà di **Cyran**, Aldo De Petri, era medico condotto, un toscano che viaggiava in lambretta per arrivare in tutte le case dove c'era qualcuno che stava male, dottori di una volta: così nel 1954 nacque, in quel di Rogno, il piccolo **Alessandro**. Scuole elementari a Rogno, le medie a Lovere, al Convitto. Il ragazzino si crea una sua indipendenza, adora le moto, fin da piccolo le cavalca con la complicità di quelli che in paese hanno l'occhio lungo, fiutano campioni solo a vederli in sella. *“Allora si facevano le gimkane, di solito nei campi sportivi. Mi prestavano la moto, Malaguti, Gerosa, prendevo su e correvo di nascosto. Mio padre lo venne a sapere che erano già due anni che correvo in moto. Un meccanico di Angone, che si chiamava Dante, un giorno mi vede e mi dice,*

vo motocross che si corre in pista. Nel 1977 sono venuti a propormi di fare enduro, ho smesso col motocross e ho preso una Ktm Puch, a Bergamo le importavano dall'Austria i Frigerio. Vengo chiamato a fare il militare ma mi piazzano nel gruppo sportivo dell'aeronautica militare a Orio al Serio. E dopo... ho smesso di correre”.

Ma dai. Perché? *“Nel 1981 ho messo su un laboratorio odontotecnico a Costa Volpino e studiavo medicina all'università, due anni da studente universitario. Oh, mica un piccolo laboratorio, era un grosso centro, era lì nei condomini a Ponte Barco, ho fatto un mutuo disumano. L'anno dopo mi sono sposato. Nel 1983 vado a una cena all'Albergo Moderno di Lovere, c'era Giacomo Agostini (sono cognato di suo fratello Felice, campione italiano di velocità e*

Corsi con un Ktm privato e arrivai fino in fondo, era il 1984, oh, guarda che a quei tempi in fondo ci arrivava il 5% dei corridori... A casa pensavo che c'era la scadenza del mutuo e io ero già a correre. Però si vede che ho lasciato il segno perché la Honda Italia, nel 1985, mi manda a dire che le occorre un pilota come me e lì ho fatto il primo vero contratto della mia vita, 30 milioni per fare tutte le gare in Africa, io in moto e Vismara in camion... Cosa ho fatto? Sono tornato a casa e in tre giorni ho venduto tutto, una vita come un fuoco d'artificio e ho fatto i rally di Tunisia, Marocco e dei Faraoni. Due anni sono stato con la Honda poi dal 1987 sono passato alla Cagiva, la moto che è stato il mio amore, l'ho avuta fino al 1990, poi due anni di Yamaka. In questi anni ho vinto 3 volte il rally dei Faraoni, 2 volte quello di

SCHEDA

Alessandro **De Petri**, di Costa Volpino, detto **“Ciro”** per il naso pronunciato, disputa la prima gara a 15 anni, nel 1970, una prova del campionato regionale di motocross. Continua con il cross fino al '77, ottenendo anche un secondo posto nel campionato italiano 125, poi passa all'enduro. Partecipa al campionato europeo e si classifica terzo per quattro anni consecutivi alla Sei Giorni.

Nell'83 scopre i rally, la specialità nella quale ha ottenuto i migliori risultati. Con una Ktm risulta terzo all'Atlas Rally in Marocco, sesto al Rally dei Faraoni in Egitto e, all'esordio nella Parigi-Dakar, è 37°.

Nell'84, passato alla Honda, è quarto al Rally dei Faraoni e sfortunato alla Parigi-Dakar dove cade e deve ritirarsi per una frattura. Si ritira anche al Faraoni '85, quando si trova al comando, per la rottura del mozzo della ruota anteriore. Va meglio alla Dakar, dove ottiene sei successi di tappa ed il quinto posto finale.

Nell'86 passa alla Cagiva. È primo in sette tappe al Faraoni ma è costretto al ritiro per un guasto meccanico. Alla Dakar viene invece squalificato quando è secondo per aver cercato di scambiare la moto con quella del compagno di team Franco Gualdi.

Nell'87 arriva la prima vittoria al Faraoni ma alla Dakar va nuovamente male: cade ed è costretto al ritiro per una frattura. L'anno successi-

vo, il terzo su Cagiva, vince il Rally di Tunisia; al Faraoni è primo in sei tappe ma poi brucia la frizione e deve ritirarsi, alla Dakar è 12°.

L'89 è il suo anno migliore: vince infatti in Tunisia ed Egitto (sempre con quattro vittorie di tappa) ed alla Dakar finisce in terza posizione.

Nel 1990 De Petri passa a sorpresa alla Yamaha e subito si impone nel Rally dei Faraoni (per la terza volta). Ancora una brutta caduta, invece, alla Dakar, dove registra l'ennesimo ritiro.

Sfortunato il '91 quando è secondo al Rally di Sardegna; vincitore di classe insieme con Cavandoli alla Baja Aragon in Spagna; ritirato al Faraoni per un guasto dopo aver vinto ben nove tappe; fuori gara alla Parigi-Città del Capo dove cade e si frattura una clavicola.

Pessimo il '92 quando rischia la vita dopo una disastrosa caduta al Faraoni causata dalla rottura della ruota anteriore. Resta in coma per alcune settimane ma poi riesce a riprendersi ed anche a tornare in sella... ma non sarà più lo spericolato De Petri di prima. Tra i suoi record c'è il maggior numero di affermazioni parziali nelle gare africane.

te la presto io la moto. Era un Ancillotti 125. Partiamo con la 600 di Dante. Avevo 16 anni. Sulla 600 Dante toglieva il sedile davanti, caricavamo la cassetta dei ferri e la moto. Si partiva la domenica mattina alle 4. Se vincevo? Certo che vincevo. E un giorno mio padre lo viene a sapere. No, non ha fatto scene, è venuto a vedermi a Lovolo (Trento), su una pista di motocross. Da allora la domenica prendeva su il maggiolino che aveva comprato e con la mamma veniva a vedermi, si metteva lì in un angolo, non interferiva mai, salutava ma non voleva passare per quei genitori che si impicciano... Sai che la bergamasca è la patria dell'enduro. Io face-

motocross con la Aspes, ha corso anche con suo fratello... e poi tanti amici. Si chiacchiera e raccontano di una gara, la Parigi-Dakar, che sarebbe giusta per De Petri tanto è fuori di testa (la gara). Ormai hai capito come sono fatto, detto e fatto, mi sono fatto mandare la documentazione, vado da Farioli a Bergamo e gli dico, mi daresti una moto per fare la Parigi-Dakar? E così sono stato il primo italiano a partecipare, con Giacomo Vismara (che ha fatto 25 Dakar con il camion) e Felice Agostini che mi seguivano con i ricambi.



Tunisia, terzo alla Parigi Dakar e ho vinto tutte quelle tappe che sono un record. Poi nel 1992 quel volo nel deserto, il coma, le stampelle...”.

E lì comincia un'altra vita. *“Nel 1993 è morto mio padre”*. Lo dice come fosse un punto fermo, come la caduta nella sabbia, l'emorragia, i 45 giorni di coma, i sei mesi di stampelle. *“Nel 1994 mi chiamano dalla Rusconi editore e mi dicono: ci staresti a fare un'altra Parigi-Dakar e scriverei un libro? Mi forniscono una Cagiva, sempre la moto del mio cuore: mi forniscono un casco con tanto di registratore, tutto l'abbigliamento. Il Moto Club Costa Volpino si è attivato, siamo partiti in moto per Parigi in sei o sette amici, abbiamo fatto il Monte Bianco, nevicava. Siamo arrivati a Parigi, ho fatto la gara Parigi-Dakar-Parigi, registravo le impressioni, le sensazioni del percorso, lì ho davvero scoperto l'Africa, poi, sempre in moto, sono tornato a casa. Al confine ho telefonato a casa, siamo al valico del Monte Bianco, arrivo tra due o tre ore. Lungo la strada del lago d'Endine la gente era ai bordi, ci salutava, tutti i paesi ci aspettavano, il rombo della Cagiva si sentiva da lontano, la gente che applaudiva, una sorpresa con l'arrivo a Rogno. E lì attacco davvero il casco al chiodo”*.

Il libro l'hai fatto? *“Certo che l'ho fatto, tutto pronto, impaginato, le fotografie e tutto. Poi cosa succede, che cambia l'amministratore della casa editrice, il libro è pronto ma resta nel cassetto. Sette anni, dal 1995 al 2002 è restato nel cassetto. Un giorno vado a bere il caffè a Rogno, compro la Gazzetta dello Sport e leggo che l'Associazione Les Cultures sta raccogliendo fondi per fare beneficenza in Africa, fa microprogetti, raccoglie materiali e uno di questi è costruire una scuola nel deserto del Ténéré, in Niger. Chiamo. Il progetto era per una scuola ad Asada, in pieno deserto, per i bambini tuareg, il lunedì i padri lasciano lì i figli, ci sono giardini, naturalmente c'è un pozzo. Il vero costo è pagare un maestro, occorrevano 150 milioni di lire. A me l'Africa ha dato tanto, mi piaceva poter restituire qualcosa. E allora dico, ho quel libro, ve lo regalo, vendetelo e vediamo quanto raccogliamo. Ne stampiamo mille copie a 100 euro l'una per beneficenza: sì ma ci volevano 50 milioni per stamparle. Dainese, quello dell'abbigliamento sportivo per motociclisti, mi dice, te ne do metà io e non voglio nemmeno il*

“Ho vinto 3 volte il rally dei Faraoni, 2 volte quello di Tunisia, terzo alla Parigi Dakar”

marchio della pubblicità, Aldo Winkler della Nikon l'altra metà. Viene titolato *“Dakar borderline”* con le foto di Gigi Soldano e i testi miei con l'aiuto di Elisabetta Caracciolo, con interventi dei grandi campioni che hanno fatto la storia della Dakar. Abbiamo venduto 700 libri, a 100 euro l'uno, la scuola è stata realizzata in sei mesi”

Ci sono quei dieci anni, dall'incidente del 1992 al 2002 con il libro. È stata dura restare fermo. *“Mi sono messo a costruire aerei...”*. Aerei? *“Certo, lo Yuma, su progetto canadese, ho creato una società, la Dea Aircraft, sede legale a Rogno, sedi operative sparse tra Forlì, Benevento e Faenza. Oh, ne ho venduti 80, mancava la capacità di industrializzare. Infatti poi è arrivato un miliardario della Brianza che ha rilevato tutto perché dicono che in aeronautica l'unico modo per diventare miliardario è partire... miliardario. In quei dieci anni ne ho persi venti di vita”*.

Sembra un po' diminuito l'interesse per la Dakar: *“Oggi sono i giapponesi a seguirla come da noi in quegli anni”*. Hai conosciuto gente famosa. *“Sì, Renato Pozzetto, Clay Regazzoni, Stefano Casiraghi... nel 1986 ho passato due notti nel deserto col principe Alberto di Monaco, ci eravamo persi, abbiamo diviso scatolette di tonno in tre, il principe, il suo navigatore ed io...”*. Più visto? *“No”*. E adesso? *“Adesso sono l'uomo più se-*

“Nel 1986 ho passato 2 notti nel deserto col principe Alberto di Monaco, mangiando scatolette di tonno”

reno e realizzato del mondo. Mi occupo di diritti televisivi per le gare africane, organizzo viaggi in Africa con la mia De Petri Adventure porto gente nel deserto vero, venti persone alla volta, gli faccio provare la vera Africa e quando sono lì butto l'orologio, otto mesi l'anno sto in Tunisia e sto bene. Per capire bisogna passare una notte tra le dune e mangiare intorno a un fuoco”. E quando torni hai ancora la gente che si ricorda delle tue imprese. *“Sì, mi riconoscono e si ricordano di quello che ho fatto, si vede che gli ho lasciato dentro qualcosa”*. Rimpianti? *“Non ho il tempo, ho avuto una bella vita, feste, tv, donne a volontà, una volta mi sono perfino un po' sposato a Las Vegas... ma restano le grandi cose, due figlie, una che fa la danza classica, un figlio di 11 anni che quando giro per Bergamo e qualcuno mi riconosce è orgoglioso. Adesso sono single, vivo libero in Tunisia, quando passano i miei pullman con il disegno del cammello la polizia mi fa passare anche col rosso, poi parto per il deserto, 400 km, otto giorni tra la sabbia fuori dal mondo”*. Un po' di mal d'Africa, insomma. *“Lì sto bene, anche se, quando sono a Lovere e mi ferma, mi fa piacere. Si vede che hanno apprezzato il mio modo di correre”*.

Cyran non ha mai smesso di correre e fare i suoi fuochi di artificio. Ma quelli veri sono quelli di un falò nel deserto, quello che ha attraversato in fretta nelle gare, quello che si gusta certe notti, tra le dune, a 400 chilometri dal mondo che conosce e che lo riconosce.

