

Due motociclisti in sella per 41 giorni da Capo

In motocicletta dai ghiacciai boreali ai roventi deserti africani

**QUESTO DIARIO È INTERESSANTE PERCHÉ NON È LA SOLITA CRONISTORIA
DI AVVENTURE DI VIAGGIO, È INVECE UNA INDAGINE SULLE DIFFICOLTÀ TECNICHE,
ORGANIZZATIVE E FISIOLOGICHE CHE I MEZZI E GLI UOMINI
POSSONO INCONTRARE DURANTE RAID DI QUESTO TERRIBILE GENERE.**

Servizio di Paolo Roasenda e Paolo Oliaro



La nostra interminabile affascinante avventura è cominciata qui: a Capo Nord. È il 3 ottobre 1973, una splendida giornata di sole, ma il termometro è ugualmente di parecchi gradi sotto lo zero. Data la difficoltà di ricavare l'orientamento dalla posizione del sole una freccia ben visibile indica la direzione del Nord, noi andremo esattamente nel senso opposto. Stiamo per iniziare il primo dei 25.131 chilometri del viaggio che ci porterà attraverso sedici diversi Paesi dell'Europa e dell'Africa.

Due giovani studenti universitari torinesi, Paolo Roasenda di 23 anni, iscritto alla facoltà di economia e commercio, e Paolo Oliaro di 22 anni, iscritto alla facoltà di legge, hanno compiuto una straordinaria maratona su due Gilera 125 modello Arcore: sono partiti da Capo Nord, in Norvegia, all'estremità dell'Europa, e hanno raggiunto, dopo 41 giorni effettivi di viaggio, Città del Capo, punta estrema dell'Africa.

« Abbiamo intrapreso il viaggio — dice Paolo Roasenda — perché ci piacciono le avventure motociclistiche di questo genere. Sapevamo già prima di partire che, specialmente il lungo tratto africano che attraversa i grandi deserti, sarebbe stato molto duro, anche pericoloso, perché, durante tutti i 25.000 chilometri, assolutamente nessuno ci ha assistito tecnicamente ».

Per coloro che amano la motocicletta, la laconica

Nord a Città del Capo

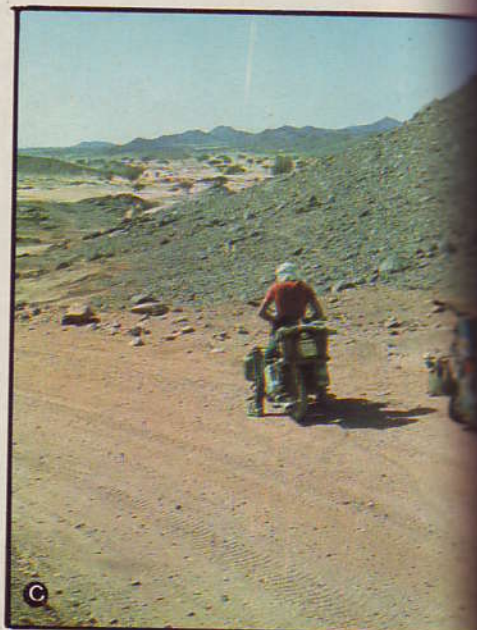


Abbiamo compiuto un viaggio in motocicletta lunghissimo, siamo partiti da Capo Nord e siamo arrivati a Città del Capo. Siamo passati dal gelo al caldo torrido dei deserti africani: un'avventura indimenticabile che ci ha permesso di conoscere anche genti interessanti come i tuareg, incontrati nell'oasi di Tadjemout, a una sessantina di Km dalle affascinanti gole di Arak.

dichiarazione del giovane Roasenda è più che sufficiente per spiegare i motivi che hanno spinto lui e il suo amico Paolo a mettersi in sella per la interminabile maratona. E ora diamo la parola ai due protagonisti, che vi raccontano le vicende più interessanti del loro lungo viaggio per i due continenti. Leggete questo servizio considerando soprattutto la parte organizzativa e tecnica, perché lo pubblichiamo appunto allo scopo di

informare e di spiegare quali sono le difficoltà che debbono superare gli uomini e i motori in imprese del genere. Vogliamo concludere questa breve nota con una notizia: i due giovani, prima di intraprendere l'impresa, hanno frequentato un corso tecnico — durato una settimana — alla Piaggio di Pontedera, dove hanno acquisito le necessarie cognizioni sul funzionamento e sulla riparazione dei motori.

In motocicletta dai ghiacciai boreali ai roventi deserti africani



Il paesaggio africano è fatto anche di distese che si prolungano a perdita d'occhio e dove sembra il mondo non abbia mai fine. Ma questo è un paesaggio che non dà nemmeno un'idea approssimativa delle difficoltà che si incontrano invece nel vero deserto. Su terreni come questo, frequenti in Tunisia, la moto marcia bene e per noi tutto si riassume nel controllare giornalmente le macchine per vedere che tutto sia in ordine prima di iniziare la parte più terribile del viaggio.



★ Partiamo in aereo da Linate per Copenhagen-Oslo con le moto. In Norvegia la temperatura è sui 5-6 gradi sopra zero. Un meccanico della Motorspeed (la Piaggio norvegese) a Oslo ci avverte che per arrivare a Capo Nord ci sono 700 chilometri di neve e ghiaccio.

Mentre ci avviciniamo al Capo in macchina con le moto al traino fa sempre più freddo e si nota la vegetazione scomparire

lentamente. Durante la notte buchiamo una gomma del traino. Alla temperatura di 10 gradi sotto zero cambiarla è veramente un'impresa.

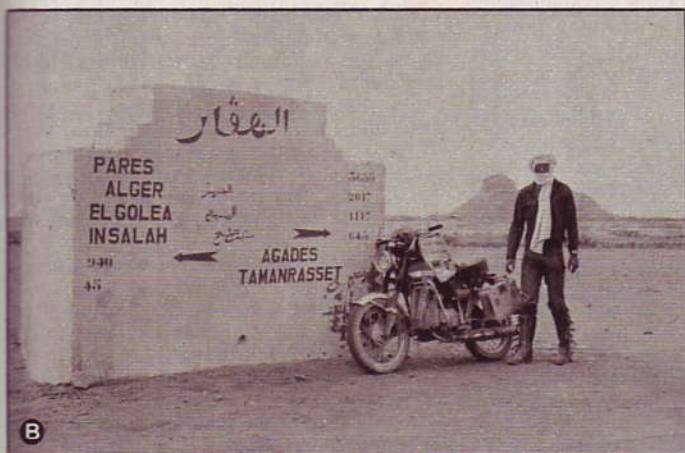
Lo squallido Capo Nord

Arriviamo al traghetto per Capo Nord all'alba delle 5, dopo avere percorso senza

fermarci 2.200 chilometri di auto. Lo scenario è incantevole, privo completamente di vegetazione. Una volpe attraversa la strada davanti a noi.

Non c'è neve, c'è solo un po' di ghiaccio sulla strada. Fa freddo. Ci sono circa 5 gradi sotto zero. Alle dodici scarichiamo le moto, ci vestiamo e ci avviamo per i 38 chilometri che ci separano da Capo Nord. La strada è sterrata, con placche di ghiaccio,

Abbiamo ultimato la prima parte del viaggio, la parte più semplice, la più comoda nonostante il freddo patito nelle contrade del Nord. Siamo a Genova, in attesa di salpare verso Tunisi. Lascieremo l'Europa per raggiungere il continente africano e vivere la parte più affascinante della nostra avventura. Il carico delle nostre moto e la chiara scritta che indica il nostro programma richiamano la curiosità di quanti ci vedono. Le moto sono particolarmente attrezzate per sopportare l'impegnativa impresa: due taniche supplementari da dieci litri, un contenitore per i pezzi di ricambio sistemato sopra il serbatoio, uno strumento supplementare per la temperatura dell'olio, il paragambe, la sella accorciata, i pneumatici da fuori-strada, una tanica posteriore da venti litri, una pompa a pedale per gonfiare le gomme. Il carico posteriore fa spavento, tra l'altro vi sono stivali, sacco a pelo, ghirbe per l'acqua, un sacco pieno di viveri, attrezzatura per il pronto soccorso, una tuta leggera per la pioggia.



Chilometri e chilometri sotto il sole, su strade e piste impossibili, con sete insopportabile, senza incontrare anima viva. È il pauroso deserto algerino, il deserto che con il suo terribile fascino ha costituito forse la parte più interessante del nostro lunghissimo viaggio come l'attraversamento delle gole di Arak — foto A — che sono tra In-salah e Tamanrasset.

Quando mancano 45 chilometri per raggiungere Tamanrasset, quasi incredibilmente ecco un cippo — foto B — che indica le distanze chilometriche per località anche lontanissime, come Algeri o addirittura Pares che è a più di 5.600 chilometri. Superata Tamanrasset, dopo 25 chilometri ecco — foto C — le grandi montagne dell'Hoggar diradarsi mentre l'altitudine va riducendosi. Tamanrasset è a 1.390 metri sul livello del mare ed è l'ultima località — la chiamano città, ma di città ha soltanto il nome — algerina nel Sahara, perciò è anche posto di frontiera. A Tamanrasset si fanno gli ultimi rifornimenti di acqua e di carburante prima di affrontare la terribile pista che porta nel Niger con 1.400 chilometri di deserto.

Le moto — abbiamo già riempito le taniche laterali — per il gran peso posteriore, si guidano con molta fatica.

Nel pomeriggio del 28 settembre arriviamo a Capo Nord. Il paesaggio è abbastanza squallido. C'è una casetta dove si vendono cartoline e francobolli con l'annullo di Capo Nord, ma è chiusa. C'è, poi, una freccia che indica il Nord, una rete di pro-

tezione, uno strapiombo, e il mare, gelido solo a guardarlo.

Facciamo le foto di prammatica e torniamo indietro, fino al tragheto. Sbarchiamo dall'isola alle sedici. È già buio. Siamo vestiti, anzi imbottiti; io indosso: calza-collo alto, tuta completa, giubbotto di pelmaglia, pantaloni, maglietta, maglione a le, più ancora il « Barbour », due calze di lana, stivali, copristivali, guanti a mano

unica, coprimanubrio, passamontagna, e casco integrale: e abbiamo freddo lo stesso. Al buio passiamo poi una galleria molto lunga sterrata, tutta a curve; se si spengono i fari, siamo fritti; è piena di buche e ogni secondo rischiamo di cadere. Alle venti arriviamo a Lakeselv.

Il giorno dopo incomincia a piovere; passiamo la frontiera con la Finlandia e per guadagnare tempo viaggiamo gran parte



IL PERCORSO

Nella cartina vediamo il percorso (25.131 chilometri) compiuto da Paolo Roasenda e da Paolo Oliaro; i due motociclisti torinesi, partiti da Capo Nord in Norvegia, hanno raggiunto Città del Capo, in Sud Africa, attraversando i seguenti paesi: Norvegia, Finlandia, Svezia, Germania, Svizzera, Italia, Tunisia, Algeria, Niger, Nigeria, Camerun, Congo Brazzaville, Territorio di Cabinda, Angola, South West Africa e South Africa. Gli stati attraversati in totale sono stati sedici, di cui sei europei e dieci africani.

In motocicletta dai ghiacciai boreali ai roventi deserti africani

della notte ed arriviamo ad Haparanda, che è il confine con la Svezia, continuamente sotto la pioggia. Abbiamo l'acqua e il freddo fin dentro le ossa. Abbiamo già percorso circa 800 chilometri in un giorno e mezzo.

Alle sei ripartiamo e guidiamo, sotto la pioggia, fino alle due di notte, fino a Gavlie per altri 900 chilometri. La temperatura dell'olio del motore, che a Capo Nord oscillava tra i 15 e i 20 gradi, adesso arriva fino a 40, ma è insufficiente, e la resa del motore è molto bassa, non prende più di 6.000-6.500 giri.

Si spacca il cavalletto laterale a tutti e due, per il peso, e purtroppo ne dovremo fare a meno per tutto il viaggio.

Al mattino si riparte. Abbiamo il traghetto alle 20 a Goteborg. Sbarchiamo la mattina a Kiel.

Fa più caldo. La temperatura dell'olio del motore si aggira dai 40 ai 60 gradi. Il motore adesso gira dai 7.800 agli 8.200 giri e procediamo a una velocità di circa 100 chilometri all'ora. Dopo 150 chilometri Paolo buca: in 5 minuti la ruota è cambiata, la camera d'aria è sostituita. Alle 19 arriviamo a Göttingen. Siamo stanchi e andiamo a dormire.

Ci alziamo alle 5. C'è nebbia. Aspettiamo fino alle 9 e partiamo lo stesso con la nebbia, che ci seguirà fino alle 11. Arriviamo all'autostrada di Berna alle 18. A Paolo partono continuamente tutte le lampadine, perché — essendo la moto priva di batterie — basta che si bruci una lampadina, che tutte le altre partono. Cerchiamo di mettere tutto a posto.

Sul gelido San Bernardo

Alle 20 ripartiamo. Attraversiamo il gelido San Bernardo e arriviamo ad Aosta, guidando ininterrottamente, alle tre e mezzo del mattino. Dormiamo un'ora e mezzo alla stazione di servizio Agip di Saint Vincent. Ripartiamo, e sotto la pioggia e nella nebbia arriviamo a Genova alle dieci e trenta, dopo 26 ore di guida, quasi consecutive. Da Capo Nord abbiamo percorso 4.200 chilometri.

A Genova ci imbarchiamo per Tunisi. Durante la navigazione facciamo alcuni adattamenti alle moto. Riempiamo di grasso l'esterno del motore per i guadi e la sabbia, e decidiamo di fissare le quattro ghirbe d'acqua da sei e dodici litri sui paragambe.

Sul traghetto conosciamo Caruso, che con la sua Opel va fino a Tamanrasset.

Alle sei sbarchiamo a Tunisi, cambiamo i soldi, sdoganiamo e andiamo a fare benzina. Andiamo da Kairouan a Nefta.

Primi problemi: la sbarra per svitare rapidamente la ruota posteriore, quando l'ammortizzatore è a fondo corsa, sbatte contro la tanica di sinistra: tutte e due perforate. Facciamo due applicazioni di acciaio liquido, che poi risulteranno inutili. Incontriamo Caruso, che aveva fatto un'altra strada per evitare i guadi.

Dormiamo sulla sabbia

Alle 19 siamo a 20 chilometri dal confine con l'Algeria. È notte e non c'è più asfalto

ed essendoci sabbia, faticiamo un poco ad arrivare al posto di frontiera. Lì, Paolo è riconosciuto dai doganieri che lo abbracciano: è ormai alla sua settimana traversata del Sahara. Facciamo le due dogane.

Entriamo in Algeria e dormiamo sulla sabbia. Al mattino siamo ad El-Oued. Passiamo Touggourt.

Siamo nel deserto di dune, ma la strada è buona ed asfaltata, ma è spesso inondata dalle dune. Quindi sbandiamo sovente con le moto. Qui gli spazzaneve sono usati per togliere la sabbia dalle strade.

Usciamo a fare un piccolo giro fra le dune. È molto divertente.

Alle 15.30 siamo a Quargla. Alle 18 è buio, ma continuiamo fino alle 20 arrivando al bivio per Ghardaia. Di qui inizia il vero Sahara.

Mangiamo carne in scatola e collaudiamo le piccole brandine che ci eravamo portati dietro. Ci svegliamo all'alba a causa delle mosche (che non ci lasceranno mai dormire oltre le 5).

Alle 11 siamo a El-Golea. Cominciamo a bere e a sentire il caldo. È molto diverso viaggiare in moto che in macchina: si sente di più il caldo e l'aria prosciuga molto di più. Nel Sahara non si suda, si evapora. Cerchiamo un saldatore per le taniche, ma sono tutti senza ossigeno. Andiamo all'Armée dove troviamo chi molto gentilmente ce le salda, sia pure male, mentre ci offrono dell'acqua gelata. Devo dire che l'acqua di El-Golea è eccezionale.

Alle 14 ripartiamo per In-salah. La strada che una volta era tremenda ora è asfaltata. Riempiamo taniche e ghirbe e, dopo aver superato il plateau de Tademaït, arriviamo alle 20 ad In-salah.

Facciamo benzina e andiamo a mangiare in un ristorante locale, dove il padrone ci racconta che una moto BMW ce l'ha fatta ad arrivare a Tamanrasset dopo due tentativi, mentre due Honda — che facevano un viaggio pubblicitario — hanno dovuto rinunciare dopo numerosi insabbiamenti. Ci spaventiamo un po'.

A 65 gradi al sole

Fa caldo. Ci saranno 65 gradi al sole, la pista è tutta insabbiata. Paolo cade una volta, io tre volte. Non riusciamo ancora a capire come prendere questi banchi di sabbia. I voli si susseguono.

Finita la sabbia inizia il famigerato «tôle ondulée»: è tremendo. Supera i 50 centimetri, la moto è tutta un sobbalzo, tutto vibra a non finire. Fisicamente a stento ce la facciamo. Procediamo a 40-60 chilometri l'ora.

Dopo 100 chilometri spacco il portabagagli, che è saldato sul telaio. Mi spavento e credo di aver rotto il telaio. Per fortuna Caruso ci aveva raggiunti e gli cedo tutto il mio carico.

Ma anche la sua Opel comincia a perdere i pezzi. Inizia la sete e la stanchezza. Il tôle ondulée fa rintronare la testa e rimbecillisce. Dopo 150 chilometri troviamo degli autocarri fermi. Non viaggiano di giorno per il caldo. Subito dopo ci fermiamo anche noi, sotto una specie di pianta, all'ombra, aspettando Caruso che era rimasto indietro.

La sete si fa sentire. Avrò già bevuto 10 litri d'acqua, ma ho ancora sete, pur prendendo una pastiglia di sale ogni volta che bevo.

Poco dopo ripartiamo per rifermarci alle 14 nell'oasi di Tadjemout. C'è una specie di vasca piena d'acqua. Non ne possiamo più. Non pensando all'ameba e ad altre cose, ci buttiamo dentro vestiti. Che godere! Ricorderò, penso, per lungo tempo questo momento.

Ci riposiamo. Mi guardo la moto. Sono scoraggiato. Mi sembra da buttare via. I bulloni sono quasi tutti saltati. Pare che si stia disintegrando. Caruso ha la macchina a pezzi. Non vuole più continuare. Noi siamo in grandi difficoltà perché io non posso caricare la moto ed ho bisogno di qualcuno che trasporti la mia roba e la mia tanica posteriore fino a Tamanrasset. Lungo la pista non passa nessuno, ma nell'oasi non siamo soli. Donne tuareg riempiono d'acqua le loro ghirbe di pelle di capra essic-



cata e caricano i loro muli. Sono di una bellezza e fierezza non comuni. Le aiutiamo.

La notte, stravolti, dormiamo vestiti, per terra (le brandine le abbiamo già buttate via per il peso). Lungo la pista continua a non passare nessuno. Al mattino, con Paolo, decidiamo di cercare di aggiustare anche la macchina di Caruso.

Nel deserto diventi provetto meccanico: aggiustiamo; cambio, marmitta, ammortizzatori. Incredibile: la macchina funziona. Decidiamo di ripartire insieme, di notte perché di giorno è impossibile muoversi per il caldo. Bene, anche perché c'è la luna piena che illumina in parte la pista.

Dormiamo per terra, sempre a rischio degli scorpioni, ma non ce ne curiamo: siamo troppo stanchi.

Ripartiamo all'alba delle 5. Si viaggia a passo d'uomo. Paolo spacca anche il suo portabagagli. Le tuniche si bucano tutte. La temperatura è di 70 gradi al sole. Abbiamo poca acqua.

In un paesaggio lunare

Arriviamo a Tam alle 15, stanchi morti. Dobbiamo trovare qualcuno che ci porti la tunica posteriore e il sacco fino ad Agadez, perché così carichi abbiamo paura di non farcela. Non c'è nessuno che parta. Aspetteremo quattro giorni. Paolo la sera sta male, si sente morire, non riesce a respirare e non ci vede più: ha un attacco di malaria. Si riempie di chinino. È proprio duro questo viaggio.

Nei giorni di attesa mettiamo a posto le moto. C'è sabbia dappertutto. Smontiamo il carburatore, che però è pulito. Le moto sono in condizioni migliori di quello che sembrava.

Andiamo a farci saldare portabagagli e tuniche. Le due posteriori da venti litri le butteremo via perché non si possono più saldare. Incontriamo degli italiani. Ci offrono una spaghettonata e ci fanno vedere le bottiglie di acqua di Evian, chiuse e sigillate, eppure con sabbia dentro. Paolo adesso sta meglio. In cambio io mi sento debole, anche per il fatto che di carne ne mangio



I documenti necessari e i quattrini

Per intraprendere un viaggio come quello di Roasenda e Oliaro sono necessari i seguenti documenti: passaporto con i visti di tutte le nazioni africane attraversate, certificati di vaccinazione contro il colera, la febbre gialla e il vaiolo; patente internazionale; carnet de passage en Douanes.

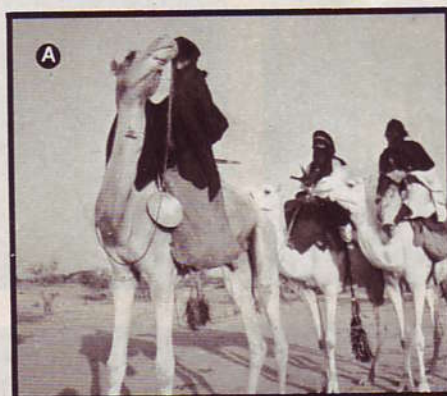
Le monete che bisogna portarsi in Africa sono il franco francese (per quanto riguarda gli stati che sono stati colonizzati dalla Francia come l'Algeria, la Tunisia, il Niger, il Camerun e il Congo Brazzaville) e per tutti gli altri paesi attraversati, il dollaro americano.

I personaggi dell'avventura

I due motociclisti, che hanno compiuto il viaggio da Capo Nord a Città del Capo, non sono nuovi a imprese di questo genere; infatti entrambi hanno già percorso migliaia e migliaia di chilometri sia in moto sia in auto non solo in Europa, ma anche in altri continenti.

I partecipanti all'impresa sono: Paolo Roasenda, 23 anni, torinese, studente di facoltà di economia e commercio; Paolo Oliaro, 22 anni, torinese, studente delle facoltà di legge.

Solitamente Oliaro viaggia da solo: questo è dunque il primo raid che i due universitari torinesi hanno compiuto insieme. Contano però di organizzare presto una nuova impresa di questo genere.



Tra gli incontri più interessanti certamente quello con i tuareg mi è rimasto più impresso. I tuareg anticamente costituivano una popolazione sedentaria, come testimoniano le città morte di Asarà e Azodi, nelle montagne dell'Air. Poi, a causa delle continue razzie compiute dagli arabi, i tuareg si trasformarono in popolo nomade rimasto tale ancor oggi. Una famiglia di tuareg — foto A — l'abbiamo incontrata mentre rientrava al villaggio. I villaggi del Niger sono fatti di capanne tutte dello stesso colore, in contrasto le vesti delle donne sono sgargianti. Però vi sono villaggi nel Cameroun — foto C — dove i vestiti sono limitati a un ridottissimo perizoma.

Adesso che lo racconto l'episodio è un po' attenuato, ma quando è accaduto di affrontare difficoltà come queste davvero mi tremavano i polsi, e anche Paolo non era per niente tranquillo. Siamo sulla durissima pista che da In Guezzan porta ad Arlit, dietro di noi abbiamo lasciato tanti chilometri, ma tanti sono ancora da percorrere e la moto è in evidente difficoltà: anche con la moto a volte è impossibile evitare l'insabbiamento. Il deserto non scherza, bisogna essere preparati a tutto e la durezza di questa vita non risparmia né uomini né animali come testimonia, poco prima di raggiungere Arlit, la carcassa di un cammello

In motocicletta dai ghiacciai boreali ai roventi deserti africani

I ricambi portati nel viaggio

Paolo Oliaro e Paolo Roasenda hanno portato nel loro viaggio la seguente attrezzatura meccanica: una testa, un cilindro e un pistone; un volano; una bobina; filtri dell'aria, dell'olio, della benzina; alcune camere d'aria; una pompa per gonfiare le gomme; attrezzature per ripararla; due taniche da dieci litri ciascuna fissate al telaio, e una da venti litri a testa sul portabagli, usata soltanto per il tratto desertico; due ghirbe d'acqua ciascuna da sei litri, fissate sul paragambe; centinaia di raggi per le ruote; due pignoni, due corone; quattro catene; una tanica d'olio da tre litri; lampadine varie; una dotazione attrezzi per poter smontare praticamente tutta la moto; cavi comandi; dischi frizione; candele.



noce. Troviamo una famiglia di cacciatori francesi che scende ad Agadez. Accettano di portarci la benzina e i sacchi.

Finalmente ripartiamo. Non abbiamo problemi di benzina, perché veniamo a sapere che all'Assomaka ci si può rifornire di strada. Riempiamo comunque le taniche laterali.

La pista è un tormento: pietre e tôle ondulée di 30 centimetri.

Il paesaggio che ci circonda è lunare. Ti sembra di vedere la morte davanti a te; non c'è traccia di vita. Sabbia, sassi, pietre e rocce: spettacolo che ti incute un sacro rispetto per il deserto. Fa molto caldo. Ci saranno 75 gradi al sole. Cerchiamo di viaggiare fuori pista per evitare il tôle ondulée. Ma ci si insabbia più facilmente. Io cado due volte. Perdo tutta l'acqua. Siamo senz'acqua e dobbiamo arrivare per forza ad In Guezzan, che è il posto di confine dove c'è un pozzo.

Ho paura e sono stanco. Ho rotto l'impianto delle luci e al calare della notte distiamo ancora 30 chilometri dal confine. Non c'è neanche la luna. Cerco di stare attaccato a Paolo, ma a volte non riesco neanche a vedere la pista: c'è sabbia, la moto sbanda.

Perdo contatto con Paolo e devo fermarmi. Deve quindi tornare a cercarmi, farmi luce e proseguire. E così per due ore. Abbiamo sete da impazzire e dobbiamo arrivare. Alle 22 arriviamo. Non ne potevo più. Sbatto la moto per terra e mi butto nel pozzo. Sembro impazzito. Bevo tantissima acqua. Adesso sto veramente male. Non mangio e la notte non chiudo occhio.

Ripartiamo il mattino per l'Assomaka, che è il posto di frontiera del Niger, a 20 chilometri. È in questa zona che si suppone si siano persi, una settimana prima, quattro italiani dei quali poi si sono ritrovati i cadaveri. Siamo debolissimi e senza forze: ci insabbiamo sempre. Paolo cade una volta.

Sete da impazzire

Arriviamo all'Assomaka. C'è acqua. Continuo a bere, ma sto veramente male. Mi metto all'ombra a riposare. Sono due giorni che non mangiamo. Ci sono due turisti francesi che ci offrono del riso. Mi viene da vomitare, ma mi sforzo di mangiarlo. Forse sto meglio. Dormicchio.

Alle 14 ripartiamo, dopo aver fatto il pieno di benzina. La pista normale per Agadez non si fa più. Ora, per di più, è allagata per le piogge di agosto e non ci sono le balises. Bisogna, quindi, andare ad Arlit.

La pista non esiste, ma ogni chilometro ci sono le balises. Su questa pista, prima che fosse balizzata, sono morti tre francesi, amici di Paolo, perché si erano persi. Su questa pista il miraggio è continuo. Vedo tutt'intorno, a causa dell'evaporazione, come un immenso mare, ed il calore trasforma piccoli cespugli in alberi. Capita, quindi, di seguire delle balises immaginarie e così ci si allontana dalla pista, anche per alcuni chilometri. Quando uno se ne accorge, è già passato molto tempo. Se non c'è vento uno torna sulle proprie tracce, ma se il vento le ha cancellate ci si perde.

Ci sono 210 chilometri per Arlit. Ci sono

delle dune di 500-1000 metri da superare. Vi entriamo a 80 chilometri all'ora. A volte la ruota anteriore perde aderenza, e si vola, ci si insabbia. Ci si aiuta vicendevolmente, ma ogni volta si perde almeno mezz'ora. Ci fermiamo alle 18. È buio, ormai.

Partiamo all'alba. Tra cammelli morti, abbandonati dalle carovane, e insabbiamenti, arriviamo alle 9 ad Arlit. Facciamo rifornimento d'acqua e di benzina e dopo esserci refrigerati alla sede di una società francese per l'uranio, alle 13 ripartiamo per Agadez.

La pista è abbastanza bella. Fa però molto caldo. Arriviamo ad Agadez in 4 ore. Rimettiamo un po' in sesto le moto. Facciamo risaldare il portabagagli e le taniche.

Con le dune in discesa

Si riparte la sera per Tanout, che è l'ultima parte del deserto. I camionisti ci dicono che la pista è tremenda perché ci sono le dune portate dal vento, dicono che non ce la faremo a passare. Paolo, invece, con la sua esperienza, dice che dovremo farcela, perché le dune dovremmo averle in discesa.

Stiamo per partire, quando Paolo buca. Dobbiamo riparare la gomma, ed è già sera. Quindi soltanto usciamo dal paese per fermarci poco dopo.

Ripartiamo all'alba. All'inizio la pista è buona, poco dopo però c'è tempesta di sabbia e non vediamo niente. Riusciamo a non insabbiarci, al limite, per più volte. Ma ad un certo punto, sento un rumore forte dietro. Mi fermo. Ho il cerchione posteriore rotto. Devo aver preso una pietra, che mi



Ci sono anche incontri curiosi durante la lunga avventura, ecco come Paolo mi ha sorpreso — foto A — alle prese con un simpatico scimpanzé. Incontri con questi animali sono abbastanza frequenti, soprattutto se ci si addentra nelle foreste equatoriali. Anche nel Cameroun, tuttavia, non mancano passaggi difficili come ci è accaduto — foto C — durante l'attraversamento della savana erbosa. A volte capitano delle sorprese com'è accaduto a Paolo impegnato in un guado — foto B — che è risultato più profondo del previsto. Qualche momento di riposo, comunque, non è mancato come mostra Paolo da me sorpreso in piena distensione nel bel mezzo della savana erbosa attraversata nel Cameroun meridionale.

In motocicletta dai ghiacciai boreali ai roventi deserti africani



ha storto il cerchio, a uno a uno sono partiti tutti i raggi senza che me ne accorgessi. Sotto la tempesta di sabbia, togliamo la ruota e cambiamo 35 raggi.

Abbiamo la sabbia che ci entra da tutte le parti. Dopo tre ore di lavoro, e di sole che ci ha fuso il cervello, ripartiamo. La pista diventa tremenda. Ci insabbiamo più volte, cadiamo. Non possiamo neppure uscire di pista perché, oltre al pericolo di perderci, è tutto pieno di spine, e c'è rischio di bucare.

Alle due incontriamo degli olandesi che ci offrono del caffè. Dopo molta fatica, alle 17, ci fermiamo a 70 chilometri da Tanout. Dobbiamo razionare l'acqua, perché nelle cadute ne abbiamo persa molta. Mangiamo una scatoletta di carne e ci con-

cediamo quattro bicchierini d'acqua a testa. A sera assistiamo un camion che passa e si insabbia proprio davanti a noi.

Al mio cerchione storto ricominciano a partire i raggi. Ne abbiamo più dieci di ricambio. Dobbiamo arrivare a Kano, a 300 chilometri, dove sappiamo di trovare i pezzi di ricambio. Non ci arrivo. A 30 chilometri da Zinder spacco in due il cerchione. Mi devo fermare. Io aspetto sotto il sole cocente, riempiendomi di spine, Paolo che è andato a Zinder a cercare un autocarro. Ne fermo io uno che passa. Caccio la moto sopra e la trasporto fino a Zinder. Siamo sfiniti. Ci buttiamo in albergo. Bistecche e acque Perrier: che sogno, finalmente dormiamo bene.

Paolo parte per Kano per spedirmi un

cerchione nuovo. Io aspetto. Ma dopo poche ore Paolo è di nuovo qui. Ha bucato e ha spaccato i raggi della sua ruota. Prendiamo quindi tutti i raggi buoni rimasti al mio cerchione e li mettiamo nel suo. Alla fine gliene manca solo uno. Ripariamo la gomma. Sono le 15. Paolo riparte. Speriamo!

I gentilissimi nigeriani

Dopo una settimana di attesa, ricevo un telegramma da Paolo: non ci sono i pezzi di ricambio. Dovremo scendere in camion fino a Lagos. Ormai siamo entrati in Africa, il deserto è scomparso. Siamo passati dalla savana alla foresta. I locali qui sono ovunque gentilissimi, soprattutto gli abitanti del

Il deserto del Sahara è anche fatto di sabbia, a tratti è sabbia assolutamente inconsistente e allora la moto fatica ad avanzare. Eppure a Paolo e a me è capitato sovente di dovere abbandonare il tôle ondulée, che è la pista desertica, perché troppo accentuato. Allora ci siamo trovati nella sabbia e abbiamo marciato così. Però, è anche accaduto che mentre avanzavamo nella sabbia si sollevasse come una fumata che poi andava ingrandendosi, segno sicuro di insabbiamento dal quale poi si faticava a venir fuori. Dietro, restava una specie di scia, che il primo vento sicuramente avrà subito fatto scomparire annullando il nostro passaggio.

Poi, abbiamo attraversato l'Angola, ma abbiamo lasciato la strada asfaltata per addentrarci nella foresta. Terreno particolarmente difficile e difficoltà a non finire, ma vale la pena faticare di più per ammirare una natura insolita. Vi sono farfalle grandissime, dai colori meravigliosi e la foresta tutta viva, risonante di mille strani rumori.



Niger, che penso siano tra le razze più scure di tutta l'Africa.

A Lagos rimettiamo a posto i cerchioni e vediamo con piacere che gruppo motore, ammortizzatore e telaio sono ancora perfetti: siamo quindi in grado di ripartire.

Ci avviamo verso il confine della Nigeria col Camerum. La strada, all'inizio, è abbastanza buona: è asfaltata, senonché a man a mano che ci si allontana da Lagos i buchi diventano più profondi, e le moto ne risentono di più che se la strada fosse sterrata. Otteniamo sempre ospitalità da parte di imprese di costruzione italiane che incontriamo lungo la strada. Arrivati a 100 chilometri dal confine l'asfalto finisce. Abbiamo attraversato Benin-ed-Enugu. La pista è molto brutta e siamo forse tra i primi ad attraversare questa zona dopo la stagione delle

piogge. Siamo ormai in mezzo alla foresta. C'è fango e nebbia. Proseguiamo con difficoltà. Spettacolo affascinante sono le farfalle: a migliaia, di tutti i colori, pare che nevichi.

Passiamo la frontiera di Ekok, superiamo il paese di Manfée; ci avviamo verso Kumba, dove ricomincia l'asfalto che però praticamente è inesistente. Viaggiare lì sopra è un tormento.

Spacco la marmitta all'attaccatura del telaio. Passiamo Tombel, dove l'asfalto migliora. Arrivati a Douala decidiamo di proseguire per Yaoundé, per sentire dall'ambasciata d'Italia quale strada prendere per proseguire il viaggio.

Ripartiamo da Douala dopo aver preso un caffè all'Alitalia e aver saputo che Baghetti, che compiva il nostro stesso viaggio

con una Alfetta, non era solo, ma aveva una macchina d'appoggio.

Fino ad Edea la strada è abbastanza buona, dopo, essendo appena finita la stagione delle piogge, è tutta un buco, con ogni tanto del fango. La ruota posteriore di Paolo si storce e cominciano a partire i raggi. Li sostituiamo e a stento, a sera, arriviamo ad Yaoundé.

Le grosse difficoltà doganali

A Yaoundé, l'ambasciata non ci dà buone notizie: dallo Zaire all'Uganda le frontiere sono chiuse. Non possiamo passare dalla Rwanda perché non abbiamo il visto e qui non ci sono rappresentanze diplomatiche. Entrare in Gabon è anche un pro-

Le motociclette usate per il viaggio e il consumo di olio e benzina

Paolo Roasenda e Paolo Oliaro, i due giovani studenti torinesi che hanno raggiunto in motocicletta Città del Capo partendo da Capo Nord, hanno usato per il loro viaggio due Gilera 125 modello Arcore. Si tratta di due macchine di serie, alle quali però sono stati fatti alcuni adattamenti e aggiunte e cioè: un indicatore della temperatura dell'olio; paragambe; motore decompresso da 11 a 10 per poter usare anche benzina a basso numero ottano; un cassetto di alluminio sul serbatoio per contenere i pezzi di ricambio; sella accorciata per consentire più spazio al portabagli; due attacchi fissi per due taniche da dieci litri ciascuna; un portabagagli saldato al telaio; un filtro dell'aria e un filtro della benzina aggiunto; i raggi delle ruote rinforzati; pneumatici artigliati Ceat 3,50 x 18.

All'inizio del raid i motori delle due Gilera sono stati piombati da un notaio in modo da evitare ogni possibilità di interventi meccanici durante il viaggio.

Nei 25.131 chilometri, percorsi in 41 giorni effettivi di viaggio (altre 20 giornate circa sono state perse per motivi doganali e burocratici), alla media di 610 chilometri percorsi quotidianamente, le due moto hanno consumato una media di cinque litri di benzina (anche a 70 numero ottano) ogni 100 chilometri, per un totale di 1.435 litri complessivi. L'olio è stato sostituito, prudenzialmente, ogni 3.000 chilometri, anche se il consumo era irrilevante.

L'USURA DEI MOTORI DOPO 25.000 Km.

Organi sottoposti a controllo	Motore n° 1M		Motore n° 2M	
	al montaggio	al termine del raid	al montaggio	al termine del raid
1) Carico delle molle, delle valvole:				
Valvola di aspirazione	Molla int. — a valvola chiusa	7,8 Kg	7,3 Kg	7,5 Kg
	— a valvola aperta	15,8 Kg	15,3 Kg	16,0 Kg
	Molla est. — a valvola chiusa	24,5 Kg	24,0 Kg	24,8 Kg
	— a valvola aperta	40,5 Kg	40,0 Kg	41,0 Kg
Valvola di scarico	Molla int. — a valvola chiusa	7,7 Kg	7,5 Kg	7,8 Kg
	— a valvola aperta	15,5 Kg	15,3 Kg	15,7 Kg
	Molla est. — a valvola chiusa	24,8 Kg	24,1 Kg	24,5 Kg
	— a valvola aperta	40,5 Kg	40,3 Kg	40,7 Kg
2) Usura sedi valvole (misura dal piano di appoggio della testa al piano di riferimento della valvola campione):				
— scarico	5,85 mm	5,40 mm	5,90 mm	5,95 mm
— aspirazione	6,18 mm	6,20 mm	6,20 mm	6,25 mm
3) Usura del cilindro				
Usura del pistone	—	0,04-0,05	—	0,05 mm
		0,01 mm		0,01 mm
4) Usura dei segmenti rilevata attraverso la misura del taglio:				
— segmento superiore	0,35 mm	0,60 mm	0,40 mm	0,70 mm
— segmento inferiore	0,40 mm	0,85 mm	0,40 mm	0,90 mm
— raschiaolio	0,35 mm	1,5 mm	0,55 mm	1,25 mm
5) Gioco cuscinetti di banco (gioco radiale)	0,035 mm	0,030-0,050	0,045 mm	0,040-0,050
6) Gioco testa di biella	0,070 mm	0,090 mm	0,070 mm	0,085 mm
7) Gioco piede di biella	0,020-0,030	0,040-0,045	0,027 mm	0,035 mm
8) Variazione inasatura accensione (durante il Raid sono stati effettuati alcuni controlli e registrazioni del gioco tra i contatti dei rottori)				
	0,45 mm	0,35 mm	0,45 mm	0,50 mm

In questa interessante tabella sono riportati i valori di usura di alcuni tra i principali organi del motore dopo il probante raid in diversissime condizioni climatiche e ambientali.

In motocicletta dai ghiacciai boreali ai roventi deserti africani

blema, perché l'ambasciata impiega un mese a rilasciarci i visti. Tutto lo Zaire non possiamo percorrerlo per mancanza di autonomia di benzina. Unica soluzione è tornare a Douala, per cercare una nave che scenda a Luanda. Ma anche questo è un problema di difficile soluzione perché le navi danno false destinazioni, a causa dei rapporti che ci sono fra i paesi dell'Africa nera e i paesi ancora colonie.

Ritorniamo a Douala dopo aver riparato i cerchioni e riusciamo a farci imbarcare su di una nave tedesca, il «Nederland», che scende fino a Pointe Noire, in Congo Brazzaville. Noi però non abbiamo il visto, speriamo lo stesso di entrare. Dopo due giorni di navigazione sbarchiamo.

mente offertaci dal Portogallo. Sinceramente preferiamo imbarcarci.

La navigazione, anche se breve, è molto interessante. Passiamo davanti alle foci dello Zaire: l'acqua del mare è dolce e marrone per trenta miglia. Peschiamo dei tonni e siamo spesso accompagnati dai delfini.

Un colpo è stato l'arrivo a Luanda: dopo molto tempo trascorso in Africa, vedere attesa ci viene rilasciato il visto e ci avviamo quindi per Cabinda.

Io rompo il filo della frizione e Paolo il filo dell'acceleratore e dopo due ore di strada, un po' asfaltata e un po' no, arriviamo. Qui possiamo scegliere tra due soluzioni: davanti agli occhi una città completamente

Il paesaggio qui sta di nuovo cambiando. Dalla foresta entriamo in savana e ci stiamo avvicinando ai deserti del sud.

Dopo aver passato cento chilometri di sterrato, al confine, ci avviamo verso Windhoek. Da lì incomincia il deserto. Ma non è il Sahara. Qui c'è asfalto, benzina e Coca Cola. Si soffre lo stesso il caldo; soprattutto noi, che dobbiamo continuamente fermarci a riparare i raggi.

Attraversiamo il fiume Orange, che passa in mezzo al deserto. Ci buttiamo dentro: un bagno meraviglioso. Acqua marrone, ma non sporca perché la corrente è fortissima. Intorno al fiume dieci metri di vegetazione molto fitta, poi il deserto.



Città del Capo, Capetown: per quanti giorni questo nome aveva popolato i nostri sogni inquieti, per quanti giorni questa meta ci era sembrata irraggiungibile, invece, ecco Capetown sotto di noi. Quando l'abbiamo vista, Paolo e io, ci siamo messi a cantare, a gridare come impazziti, e un po' dovevamo essere matti dopo tutte le peripezie superate. Siamo sulla strada panoramica che sovrasta Città del Capo. Il nostro viaggio è finito. È stato un viaggio ricco di avventure, ricco di esperienze. Abbiamo avuto anche un po' d'ifortuna, ma abbiamo avuto soprattutto delle moto sempre all'altezza della situazione. È stato un viaggio indimenticabile per me, ma anche per Paolo che pure imprese simili ne aveva già compiute.

Il problema è ora entrare a Cabinda, territorio portoghese dove ufficialmente le frontiere sono chiuse.

Ci dicono che riusciremo ad ottenere il permesso dello Stato Maggiore soltanto dopo una settimana. Decidiamo di tentare ugualmente il passaggio della frontiera. Oltre a tutto non abbiamo neanche il visto per l'Angola.

Appena ottenuto il visto per Congo Brazzaville ci avviamo verso il confine di Masabi. La strada è asfaltata e buona. Passiamo senza problemi alcuni posti di blocco militari.

Alla dogana dell'Angola richiedono il visto via radio a Luanda. Dopo un giorno di o imbarcarci per Luanda o attraversare la zona dei ribelli con scorta armata, gentil-

mente europea dà veramente un senso di completo rientro nella normalità e nello stesso tempo il fatto spaventa.

Siamo ormai nell'Africa bianca. Diamo una registrata alle moto, e ripartiamo. Ormai non esistono più problemi di piste, è tutto asfalto fino a Cape Town.

Asfalto, benzina, Coca Cola

Ma le nostre disavventure non sono ancora finite! Il cerchione di Paolo è storto e i raggi continuano a rompersi. Continuiamo a fermarci, a sostituire e centrare la ruota: non serve. Dobbiamo continuare a sistemare raggi non adatti alla ruota. Dopo tre giorni di difficoltà, e dopo aver passato Dongo, Nova Lisboa e Sadabandeira, arriviamo al confine col Sud Africa.

Ormai siamo quasi arrivati. Passiamo Keetmanshop, Springbock e Bitterfontein. Siamo effettivamente arrivati, mancano solo 400 chilometri. Da questo momento in poi incomincio a sognare. Mi sento alla fine del viaggio. E quando da lontano ci appare Cape Town cantiamo e urliamo dalla gioia. Il mio contachilometri segna 25.131 chilometri: sono tanti. E li abbiamo percorsi in 41 giorni effettivi alla media di 610 chilometri al giorno. Ce l'abbiamo fatta. Le moto ci hanno portato fino qui. Problemi ce ne sono stati, e molti, ma non essenziali, bensì causati dalle piste veramente infernali. Ma il motore, il cambio, gli ammortizzatori ed il telaio hanno retto benissimo. La prova è stata veramente dura anche per le moto. Adesso, però, tutto è finito.