

VIAGGI 4 RAIDS

L'avventura è anche... una «due cavalli»

Ho conosciuto Stefano Feci, ragioniere come Beruski, 25 anni, impiegato in una ditta di trasporti, all'Istituto d'Igiene di Milano; Cosa ci facevo? Mi «preparavo» con una dose di vaccino Anticolera e Febbre Gialla, in previsione dell'av-

ventura «Parigi-Dakar». Anche lui era lì ad aspettare la sua «iniezione». Comunicò all'Ufficiale Sanitario la stessa mia destinazione: Sahara, e dintorni. «Anche tu alla 'Dakar'?» gli chiesi. «Veramente... no... parto un

po' più tardi, a fine Gennaio, con una 2CV, da solo...» Andai immediatamente a dare una controllata alla targhetta posta sull'entrata; non era la Neurodeliri, era proprio l'Istituto di Igiene...» Inutile dire l'immediata amicizia nata con Stefano:

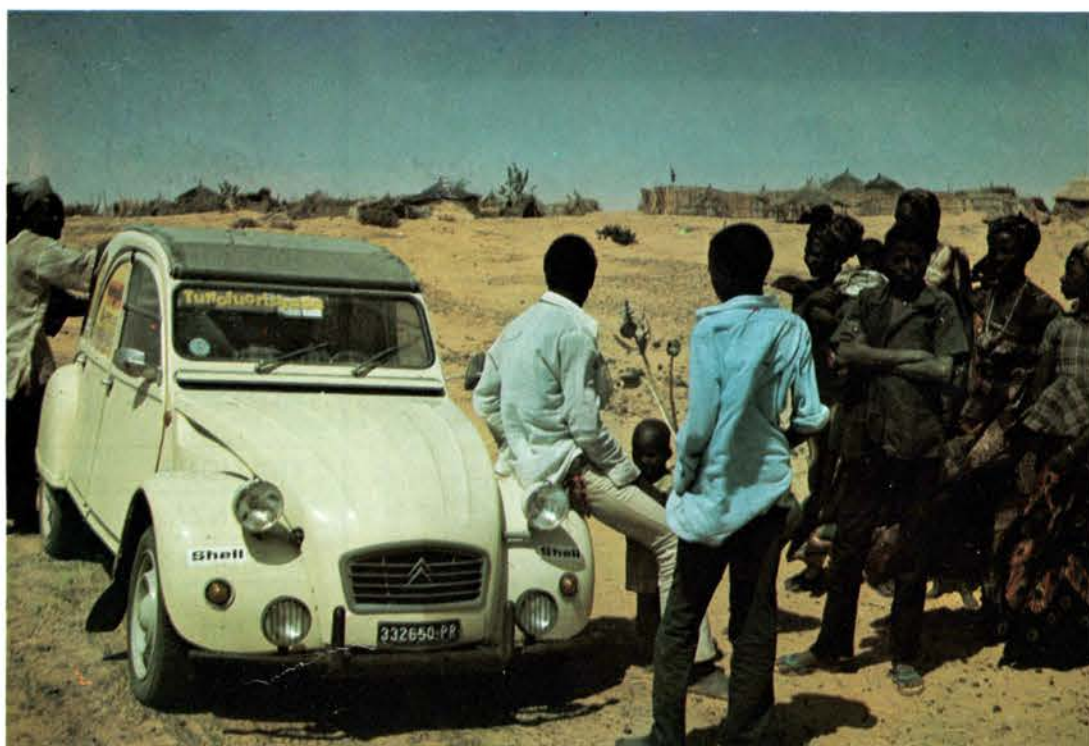
la follia accomuna... — E gli cedo quindi la parola per il resoconto della sua incredibile avventura. (Se con la sua «lumachina» ha fatto quest'impresuccia, meglio non dargli in mano un fuoristrada!).

Guido Marchini

Sabato 28 gennaio, la nave si stacca dal molo di Genova. L'appuntamento con l'inizio dell'avventura non l'ho mancato, e così eccomi qua con la mia normalissima Citroën 2 CV con ormai 70.000 km. sul groppone pronto ad affrontare quello che da anni era diventato un mio punto fisso: oltrepassare a sud la mitica Tamamrasset e ritornare nuovamente a nord per la «Bidon 5».

Una volta sbarcato a Tunisi una strada asfaltata in buone condizioni mi permette di viaggiare tranquillamente sino ad El Golea; dopo l'asfalto sino a Tamanrasset va sgretolandosi a poco a poco, le buche non si contano, la sabbia aumenta, incominciano le insabbiate, e l'aiuto, il più delle volte, arriva dai camionisti.

Oltrepasso anche Tam: direzione Arlit; e da qui inizia l'imprevedibile: 600 km. di pista, con la sabbia indiscutibile protagonista. Arrivo bene sino a Assamaka, posto di frontiera del Niger, dopo aver passato indenne un mare di sabbia, qui c'è da lottare con il posto di frontiera: 24 ore per potere sbrigare tutte le formalità e riprendere la marcia in direzione di Arlit. Ora la pista è



ben balisata e ben frequentata, e lungo questo tratto numerosi sono gli incontri con i nomadi Tuareg. Arlit significa ancora tante formalità ma anche ritrovare un buon asfalto che speditamente mi fa arrivare sino ad Agadez. La gioia dell'asfalto dura

però poco: da Agadez per Zinder è ancora pista che, man mano che procedo, diventa sempre più ignobile costringendomi spesso a procedere a passo d'uomo. Quindici ore di guida per 440 km; sono comunque a Zinder, una delle città più interessanti di

tutto il Niger, e il mercato permanente attira, soprattutto il giovedì, una folla di pastori Peul, Tuareg, ed altri abitanti dell'Est. Da Zinder sino a Niamey è tutto asfalto e posso viaggiare un poco più rilassato. Una deviazione al Parc de W è



d'obbligo; rifugio importante di elefanti e gazzelle non difficili da incontrare percorrendo le piste del parco. Oltrepasso anche Niamey dopo aver ottenuto, senza alcuna difficoltà, il visto necessario per entrare nel Mali.

L'asfalto finisce ben presto a Tillabery e da qui inizia il tratto più suggestivo, paesaggisticamente parlando, dell'intero viaggio: fino a Gao la pista costeggia continuamente il fiume Niger, una cosa che più di una volta mi lascia a bocca

aperta per questa ennesima meraviglia della natura. Dopo il Niger con le sue piroghe, gli animali e il suo pulsare di vita lungo tutto il corso, mi accingo anche a lasciare Gao nuovamente verso il Sahara, verso il nulla, verso il Tanez-

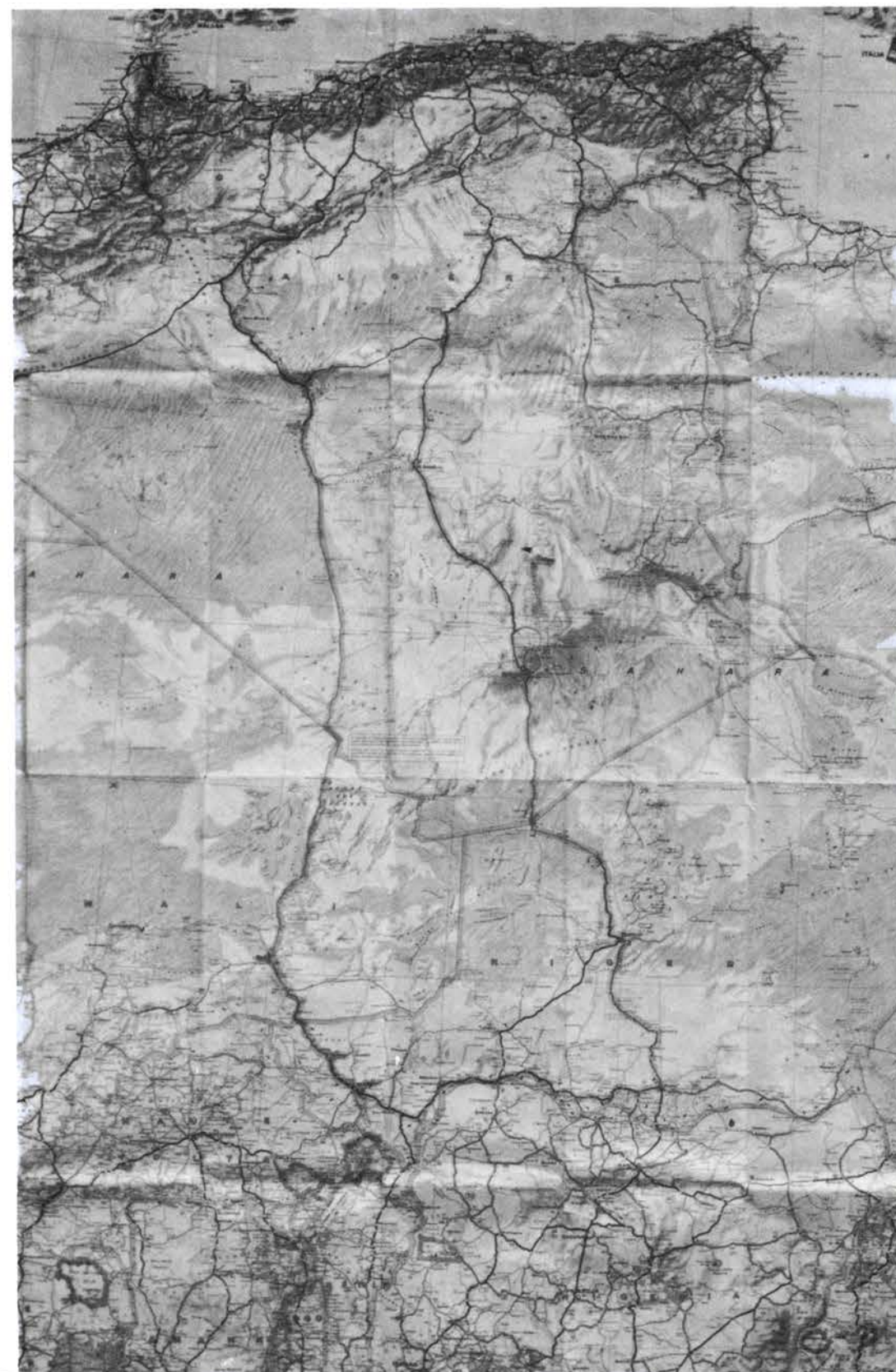


IL VIAGGIO IN CIFRE

dal 28/1 al 6/3

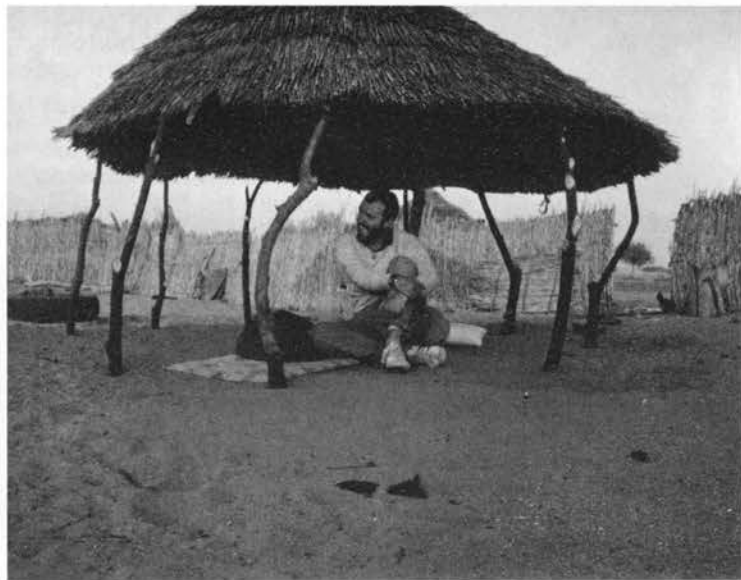
12.000 km. (3.000 km. di pista), di cui 9.500 km. in AFRICA 800 litri di benzina.

All'impresa hanno contribuito gli Sponsor: Banner Batterie, C. & Z. Equipe, E. Tecnico.1, Farini viaggi, FARO autoaccessori, Ilford Lampogas, Marzaioli G. & F., Pongolini/il fotografo, Sestante spedizioni internazionali.



rouff.

E la classica «Bidon 5»: 1500 km. di deserto da affrontare in piena autonomia. Sono carico al massimo: 160 litri di benzina e 35 di acqua. Stavolta il traffico è pressoché inesistente ma la pista riserva meno difficoltà del previsto. A Reggane ritrovo l'asfalto: io e la mia 'petite' ce l'abbiamo fatta, il peggio è passato. Marocco, Spagna e Francia non riservano sorprese e il 6 marzo sono nuovamente in mezzo alla 'civiltà'. L'avventura è finita, ora è indimenticabile ricordo. Perché questo viaggio? Una vacanza diversa, con l'auto di tutti i giorni, vedere e conoscere posti nuovi, un'avventura a rischio calcolato, a poca spesa. La voglia di verificare come certi viaggi siano affrontabili in completa autonomia, sconfiggendo in tal modo la logica dei viaggi del tutto organizzati.



Che cosa mi ha dato questo viaggio? Una serie di emozioni, uno stupendo e colorato carico di esperienze umane, con i numerosi e curiosi approcci avuti con i nomadi del deserto e i primi villaggi di neri incontrati, indescrivibili e forse incomprensibili per chi certi momenti non li ha vissuti.



BOCCEA

FUORISTRADA

Di Persiani G. & C.

Via Boccea 541
00166 ROMA
tel. 06 - 6243484

**Tutti i Fuoristrada più attuali
Pronta consegna e ampia scelta
Per soddisfare ogni desiderio**



S_i
 può cercare
 l'avventura
 nel deserto
 anche senza
 4x4: ecco due
 modi di viverla

Sahara spartano

DESTINAZIONE GAO nel Niger e Bamako nel Mali per i nostri due viaggiatori del deserto, attraverso itinerari diversi e con mezzi diversi, anche se tutti e due di serie: due modi di affrontare l'avventura senza il confort di un solido (ma costoso) fuoristrada. Il nostro lettore **Stefano Feci** - che tra l'altro si classificò terzo nel concorso ROMBO-Ilford, sezione «stampe in Cibachrome» e ha scattato le sue immagini in Africa con pellicola Ilford - è partito alla volta di Gao con la sua 2 CV Citroën, scendendo nel Niger attraverso la classica «Transahariana» e tornando in Italia per il Marocco, la Spagna e la Francia. **Giorgio Ursicino** - che si era iscritto all'ultima Dakar con un camion-assistenza del team De Paoli - ha scelto invece di raggiungere Bamako attraverso l'altrettanto classica «bidon V» con una vecchia Peugeot 404 break.

Modi diversi di fare vacanza, che forse molti di voi, amanti dell'avventura, potrebbero scegliere. Ed è un'avventura nel vero senso della parola: bisogna essere preparati a vivere un po' come i nomadi del deserto e ad affrontare tutte le difficoltà, compresa l'eventualità di essere lasciati a piedi da un mezzo non specificamente preparato per le ostiche piste sahariane. E in tal caso, con centinaia di km di sabbia all'intorno...

Per attraversare il deserto e provare il gusto dell'avventura non è necessario disporre di un fuoristrada, basta anche una 2CV come questa o una vecchia Peugeot. Certo che si richiede tutto un altro stile di guida e uno spirito d'adattamento sviluppato

Con
 la 2CV
 fino
 a Gao

Tunisi accoglie me e la mia 2CV il 29 gennaio come già altre volte ha fatto: fredda e caotica. Mi allontano senza fretta, anche per non rischiare di rompere quell'incantesimo che mi porto addosso, con destinazione Douz, una tranquilla cittadina nel sud della Tunisia, al cui fascino - grazie anche all'amicizia che mi lega ad una famiglia di beduini che qui vivono - non sono sfuggito, dove il Sahara è ormai vicino, lo si può già toccare con mano.

Qui la vita familiare semplice, con tradizioni dure a morire, come la preparazione del «kesra», pane di semola cotto sotto la sabbia, o del tè, molto forte ed amaro trattandosi di tè rosso, aiutano a farmi dimenticare le ansie, le paure che mi avevano accompagnato durante la meticolosa preparazione del raid e che non sono certo buoni compagni di viaggio.

Lascio con molto dispiacere la calda ospitalità della casa di Mohammed, ma l'avventura prosegue e riparto in direzione dell'Algeria; una strada in buone condizioni mi permette di viaggiare tranquillo e quasi non mi rendo conto che il Sahara è già cominciato. Una sosta a Ghardaia è quasi d'obbligo: dopo tanta strada alquanto monotona, un po' di vita e di colore. Dopo Ghardaia la direzione è pieno sud e l'asfalto disseminato da grandi buche mi consiglia di procedere sulla vecchia pista che lo fiancheggia. ▶

2 CV

Oltrepasso anche In Salah, e l'asfalto sparisce quasi completamente, ed è un susseguirsi di buche, sassi, sabbia, con la polvere fedele compagna di viaggio: la respiro in continuazione. Il 5 febbraio sono comunque a Tamanrasset, 2.200 km da Tunisi. Al campeggio per la doccia dovrò aspettare: l'acqua è razionata, ma non importa, qui l'acqua è vita ed è uno spreco usarla per lavarsi. Tamanrasset ha perso gran parte del suo fascino e a me riserva delle grane per delle foto scattate al vecchio mercato. Dopo Tam un salto di 660 km in direzione di Arlit: lungo la pista numerosi camion che come me scendono verso il Niger. La sera divido l'unico pasto della giornata con un gruppo di questi autisti, moderni carovanieri del nostro tempo.

La loro «taghella», galletta cotta a pochi passi della pista, sempre con il prezioso aiuto della sabbia che fa da forno, lavata e spezzettata minutamente, risulterà alla fine una delizia, meglio delle zuppe liofilizzate che mi porto in macchina. Passo la dogana algerina senza problemi, entro in Niger e «solo» 24 ore sono necessarie per espletare le formalità doganali ad Assamaka prima di riprendere la marcia per Arlit. Lungo la pista un errore di percorso mi permette di venire a contatto con un gruppo di Tuareg che, a differenza dei tanti già incontrati a Tam, continuano a vivere come la tradizione ha loro insegnato: liberi, indipendenti e nomadi. Qui devo dimenticare il mio pessimo francese, ma la differenza di lingua non rappresenta certo una barriera: mi viene chiesta dell'acqua (guai a non dividerla), zucchero, fiammi-

feri, e tutto quanto possa servire per la loro semplice esistenza. Per la gente che vive nel Sahara l'ospitalità è sacra e sincera, mi invitano a bere con loro il tè, simbolo di relazioni sociali, un tè verde alla menta, concentrato e molto zuccherato, niente di meglio per combattere la sete. La sua preparazione è lenta e minuziosa, un rituale: un bollitore, due teiere e i tre bicchierini offerti sono d'obbligo. Il quarto bicchierino è per i bambini o... per l'ospite indesiderato. Da Arlit ad Agadez è asfalto, ma la gioia è di poca durata. È l'11 febbraio quando riparto da Agadez per Zinder via Tanout: 450 km di pista molto dura e poco frequentata, le cui fatiche sono comunque ricompensate dai numerosi incontri. Mi fermo in uno dei tanti villaggi abitati da gente nera per passare la notte: dormo anch'io sotto una capanna, con l'intero villaggio che sfila per vedere il mio strano mo-

do di dormire, tutto rinchiuso in un sacco rosso. Arrivo a Zinder, una delle città più interessanti di tutto il Niger, e l'asfalto che ritrovo mi permette di arrivare a Niamey senza problemi. Una deviazione al Parc du W, rifugio importante di elefanti, gazzelle, mi permette di vedere nel loro ambiente naturale questi animali. Lascio Niamey dove, senza difficoltà, ho ottenuto il visto necessario per entrare nel Mali; è il 19 febbraio e l'asfalto finisce ben presto a Tillabery, la pista costeggia per lunghi tratti il fiume Niger; ne approfitto per fare due escursioni in piroga sul fiume cogliendo così l'occasione per vedere gli ippopotami che ancora numerosi vi vivono. Ho ancora un contrattempo per le foto: non sono a conoscenza del divieto di scattare immagini ai bagnanti in riva al fiume, ma tutto, fortunamente, si risol-

ve consegnando il rullino al poliziotto. A Gao la diffidenza della popolazione nei miei confronti non mi aiuta certo a prepararmi per la risalita. Lascio Gao il 23 febbraio di nuovo verso il Sahara, il Tanezrouf, il nulla. Mi aspetto 1.500 km da affrontare in piena autonomia (160 litri di benzina e 40 litri di acqua hanno trovato posto con me in macchina); il traffico è pressoché inesistente. Arrivo a Bordj Moktar, confine algerino, dopo aver attraversato indenne anche il Marcuba, un tratto di sabbia molle dove ognuno passa come può. Da qui inizia il Tanezrouf, un deserto di una monotonia disperante, la cui attraversata, con una pista larga anche diversi chilometri, è facilitata da una segnaletica regolare, con grossi cippi bianchi facilmente individuabili in questo niente. La fatica accumulata durante le nove-dieci o-

re di guida giornaliera la dimentico subito appena il sole, tramontando, colora di fuoco il cielo; qui, più che mai, il silenzio arriva ad essere così denso che sembra quasi che faccia rumore. Il 26 febbraio sono a Reggane, ritrovo l'asfalto, il più è fatto, io e la mia «petite» ce l'abbiamo fatta. Il rientro via Marocco, Spagna e Francia non riserva sorprese, il 6 marzo sono nuovamente in mezzo alla «civiltà». La «vacanza-avventura» è finita nel migliore dei modi. Un sogno inseguito per anni passa ora fra i ricordi, un ricordo indimenticabile, fatto da una serie di stati d'animo, di emozioni, di caldi incontri, forse indescrivibili e incomprensibili per chi certi momenti non li ha vissuti. Comunque il Sahara ancora una volta ha vinto: arrivererci, quindi, Sahara.

Stefano Feci



È davvero calorosa l'accoglienza alla 2 CV nei villaggi sulla pista per Zinder. Sotto a sinistra un Tuareg prepara il tè rituale



A sinistra una veduta di Ghardaia. Sotto, è consueto incontrare simili paesaggi nel Sahara



PANDA

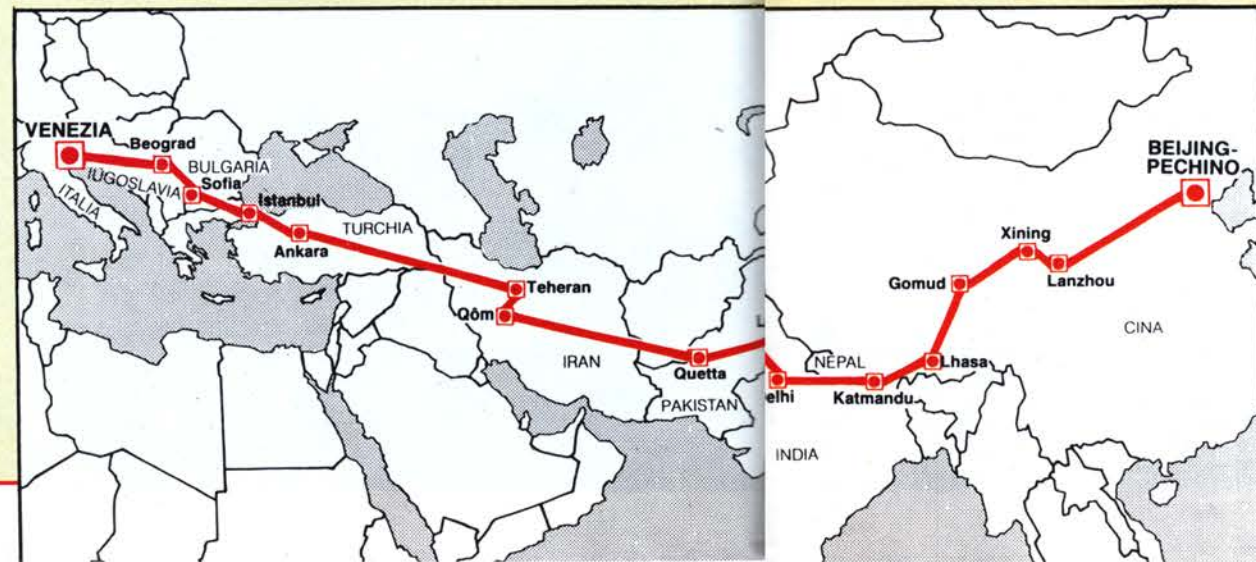
VENEZIA - Non poteva non ispirarsi all'impresa del grande veneziano il raid «Marco Polo» delle Panda 4x4 partite da Venezia e giunte felicemente a destinazione, a Pechino, il 26 maggio, dopo 19.000 km e oltre 50 giorni di viaggio.

Membri principali della spedizione, composta appunto di tre Panda 4x4 e un prototipo Iveco BM 40, erano Beppe Tenti, patron di Trekking International, Cesare Giraud, che ha alle spalle una vasta esperienza di raid africani, Tony Cavalleri, suo copilota alla Parigi-Dakar, Nando Franchino, che ha un'officina meccanica a Borgo San Dalmazzo e che si è rivelato prezioso per risolvere i problemi di quota sui 5.000 metri del Tibet, Alessandro Savella dell'Ansa di Venezia e l'operatore RAI Sergio Mezzanzanica.

Più che di percorso, nel lungo raid le difficoltà sono state di ordine burocratico: bisogna pensare che i paesi attraversati non sono certo dei più tranquilli... I mezzi non hanno sofferto infatti alcuna noia, se si eccettua il congelamento della nafta nel camion durante una bufera di neve tibetana e - a poche centinaia di chilometri da Pechino - il capotamento di una Panda in mano a un troppo zelante autista cinese.

Noie burocratiche sono intervenute invece fin dalla Bulgaria donde non era possibile

19.000 km da Venezia a Pechino, lungo l'itinerario indicato qui sotto, sono stati agevolmente superati dalle Panda 4x4 e dal prototipo Iveco



«pechinesi»

transitare in Turchia in seguito alle recenti rappresaglie contro le minoranze turche nel paese. Senza contare poi il tempo perduto ad Ankara in attesa del visto iraniano o a Lahore, perché la frontiera con l'India è aperta tre soli giorni al mese. Problemi poi lungo il confine afgano: all'uscita dall'Iran è stato raccomandato alla carovana di non fermarsi negli 80 km di deserto per non incorrere in qualche gruppo di guerriglieri o in qualche carico di stupefacenti (che servono a finanziare la guerriglia). Il Punjab è stato attraversato sotto scorta di polizia, a velocità sostenuta e senza entrare nei centri abitati. La carovana comunque è passata indenne tra guerre e rivoluzioni.

Quanto alla viabilità, il tratto più snervante è stato proprio quello cinese. Mentre gli sterrati dei passi tibetani si sono dimostrati meno ostici del previsto, le strade da Lahsa a Pechino, pur asfaltate, sono in pratica un unico «lavoro in corso», con deviazioni, guadi, cumuli di terra, brulicanti di gente. Attraverso 50 giorni d'avventura comunque le tre Panda 4x4 sono arrivate a Pechino, e donate al governo che le ha destinate al Chinese Mountain Association (una sorta di CAI cinese) per il servizio nel Tibet. Il prototipo Iveco invece è stato esposto alla Fiera di Shanghai prima di essere destinato alla Malesia.

In Peugeot a Bamako



Accade spesso che un'enorme duna inghiotta la pista e allora non resta che attraversarla: è quel che è toccato alla Peugeot nel Sahara maliano, presso Aguelhok

Percorrendo le piste sahariane la presenza più abituale è senz'altro quella delle Peugeot che giovani ragazzi francesi cercano di portare dall'altra parte del deserto per poi venderle in Togo, Benin, Mali, Guinea. È impossibile in qualsiasi stagione dell'anno scendere da In Salah, Tamanrasset fino ad Agadez o attraversare il Tanezrouf senza incontrare uno o più gruppi di queste vetture in viaggio verso il sud. I viaggiatori più classici, che attraversano il Sahara con i convenzionali fuoristrada a quattro ruote motrici, spesso super attrezzati, giudicano superficialmente questi ragazzi spinti principalmente dal desiderio dell'avventura e dal fascino del grande deserto in Francia più sentito che da noi.

Acquistare un 4x4 e prepararlo non è certo alla portata di tutti. I costi sono molto alti soprattutto per giovani la maggior parte delle volte studenti. Quindi l'unica possibilità per effettuare il viaggio è acquistare una vecchia vettura, spesso in non buone condizioni, reperire i principali pezzi di ricambio usati e partire per l'avventura. Diverso è anche il rapporto che questi ragazzi hanno con il deserto e le popolazioni locali, senz'altro più diretto e spontaneo. Le vetture non possono essere certo caricate come dei fuoristrada quindi l'equipaggiamento è davvero minimo; quasi in tutti i casi consiste nelle indispensabili riserve di benzina ed acqua, per mancanza di posto e per problemi di peso non si portano dietro né la tenda né le scorte alimentari.

Una volta in Africa vivono come dei veri e propri africani, dormono per terra accanto alla vettura, mangiano dove e quando trovano l'occasione, si fermano nelle capanne Tuareg dove gli viene offerto l'immane tè. Acquistano la concezione del tempo proprio de-

gli uomini del deserto, dove l'orologio ha un ritmo del tutto particolare, molto lento, senza nessuna scadenza. Abbiamo deciso di provare la stessa esperienza di questi ragazzi, tentando di attraversare il deserto con una vettura che richiede una guida completamente diversa rispetto al lento ed inarrestabile fuoristrada. Trovato il mezzo adatto, una vecchia Peugeot 404 break, e reperiti pochi pezzi di ricambio di più facile rottura partiamo per raggiungere Bamako in Mali, dall'altra parte del Sahara, senza nessuna preparazione alla macchina. Con il traghetto da Napoli arriviamo a Tunisi e su buon asfalto attraversiamo la Tunisia: Kairouan, Gafsa, Nefta. Entriamo in Algeria ad El Oued già nel Sahara ma la strada è ancora buona. Oltrepassando le oasi di Touggourt e Ouargha raggiungiamo Ghardaia, antica città del M'Zab. Scendiamo verso El Golea e la macchina, di cui non conosciamo le possibilità, almeno sull'asfalto si comporta molto bene. 70 km a sud di El Golea la strada si divide nelle due grandi direttrici che attraversano il Sahara. Una scende più ad est verso In Salah, Tamanrasset, Agadez; l'altra più ad ovest raggiungendo direttamente Gao in Mali. Nella prima ci sono più insediamenti umani ed i vari punti di rifornimento sono più frequenti, noi optiamo per la seconda molto meno trafficata ma più diretta. Una sosta merita Timimoun oasi del Touat in stile neosudanese. Nel suo campeggio, s'incontrano i Land Rover che arrivano da sud dal Mali ed hanno notizie recenti sulla pista. Il comodo campeggio ci offre anche l'occasione per assestare e legare il carico della Peugeot, controllare le chiusure delle quindici taniche di benzina ed acqua, fra pochi chilometri inizia la pista. Ad Adrar si svolgono le for-

DUE CAVALLI NEL DESERTO

Una piccola Citroën e il suo proprietario alla scoperta del Sahara, lungo una rotta simile a quella della Parigi-Dakar dello scorso anno. La solitudine assoluta e l'incontro con i Tuareg, tanto misteriosi quanto ospitali. La diffidenza iniziale della gente e la successiva cordialità. Rarissimi gli incontri con fuoristrada «veri», quasi fosse giusto usarli solo in città



Deserto del Sahara, a sud di Tamanrasset: inizia il balzo finale prima di raggiungere il Niger e il Mali

D **Testo e foto: Stefano Fedi**
A TEMPO ero attratto da una vacanza che, oltre alla scoperta di nuovi orizzonti e di nuove civiltà, grazie a nuovi contatti umani con popoli, costumi e abitudini così lontani dai nostri, mi permettesse di vivere tutta una serie di emozioni e di situazioni non facilmente riscontrabili altrove, una «vacanza-avventura» tutta da vivere e a volte anche da improvvisare in prima persona. E la scelta non poteva che cadere sul Sahara, al quale mi ero già timidamente avvicinato a piccoli passi in altre circostanze, con tutto il suo fascino e il suo mistero,

con i suoi orizzonti infiniti e il suo immenso bagaglio umano. Acquistare una potente 4x4 e prepararla non rientra certo nelle mie possibilità ed eccomi quindi costretto ancora una volta a far affidamento sulla mia Citroën 2CV con ormai 70.000 km sul groppone. Al momento della partenza l'auto è alleggerita al massimo, resa addirittura monoposto, il bagaglio ridotto all'essenziale, qualche pezzo di ricambio che io possa sostituire da solo e sono pronto per l'avventura. Mi ritrovo così a Tunisi dopo 24 ore di navigazione da Gepova. **IN AFRICA.** La città mi accoglie fredda e caotica, ancora troppo simile a qualsiasi

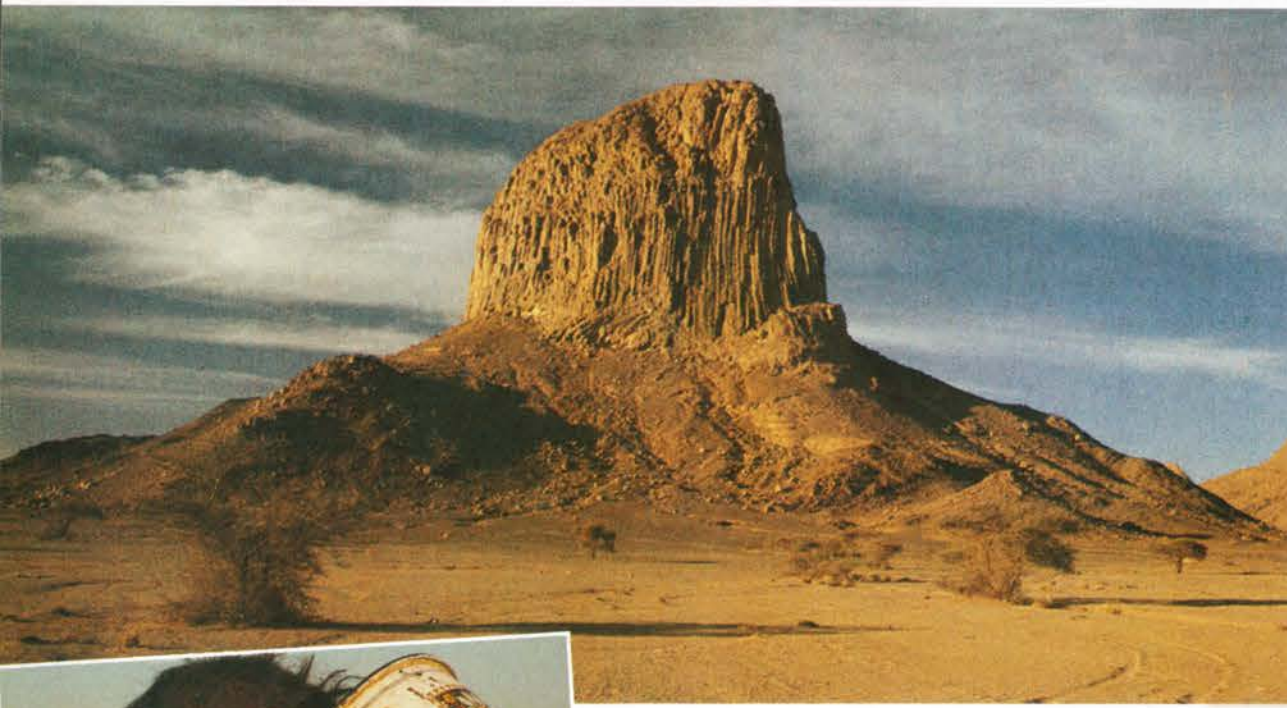
nostra grande città per capire subito che ormai sono proiettato verso un'altra dimensione, quella del «pas problem», quella dove tutto è Inshallah (se Dio vorrà), dove il tempo assume un ritmo ed un valore così diverso e lontano dai nostri canoni. La direzione è verso Douz, nel sud della Tunisia, tranquilla oasi adagiata ai limiti del deserto al cui fascino, grazie all'amicizia nata con Mohamed sin dal giorno che ci siamo conosciuti non sono sfuggito, subito colpito dal fascino del deserto che la stringe come in una inarrestabile morsa. La calda e sincera ospitalità di Mohamed e della sua famiglia fra mura che mi sento amiche, dove le tradizioni sono rimaste immutate come quando la vita si svolgeva

in pieno deserto prima di avere un tetto sopra la testa: la preparazione della «kessa», pane cotto sotto la sabbia utilizzata come forno o il the, forte o poco zuccherato trattandosi di un the rosso, aiutano a farmi dimenticare le ansie e le paure che mi avevano accompagnato durante la meticolosa preparazione del viaggio. Lascio il sicuro tetto di Mohamed non senza qualche rimpianto: l'avventura continua in direzione dell'Algeria. Il paesaggio, intanto cambia, anche i rari ciuffi di erba sono scomparsi, l'asfalto corre tra le grandi dune del Grand Erg Orientale, a ricordarmi che il Sahara è già cominciato. La meta è Ghardaia e dopo questa la direzione diventa pieno sud oltrepaso

l'Oasi di In Salah e l'asfalto intanto comincia a sgretolarsi. È un susseguirsi di buche, sabbia, con la polvere che entra dappertutto e che mi diventa fedele compagna di viaggio: la respiro e la mangio in continuazione. Fra i mille pensieri che mi accompagnano verso Tamanrasset anche il 'chi me la fatto fare' fa la sua comparsa. **NEL SAHARA.** Dopo 2200 km sono finalmente a Tamanrasset, Tam per gli abitué, tappa obbligata prima di affrontare l'ultimo tratto di Sahara che mi porterà dall'altra parte del deserto. A Tam imparo subito a conoscere l'immenso valore dell'acqua che è razionata. La doccia, la prima dalla partenza e dopo

10 giorni, dovrà ancora essere rimandata e intanto imparo a provvedere alla mia igiene personale con solo 1 litro di acqua, in una piccola bacinella. Da Tam un alto di 660 km in direzione di Arlit; lungo la pista numerosi camion che come me scendono verso il Niger, tanti ragazzi francesi che con le loro Peugeot cercano di arrivare dall'altra parte del deserto per venderle, pagandosi in tal modo la vacanza. Pochi, invece, i fuoristrada. Il passaggio del confine algerino verso il Niger non costituisce problemi, da qui ad Assamaka in Niger, 10 km di terra di nessuno con tratti di sabbia molto difficili. Le voci nel Sahara corrono in fretta e

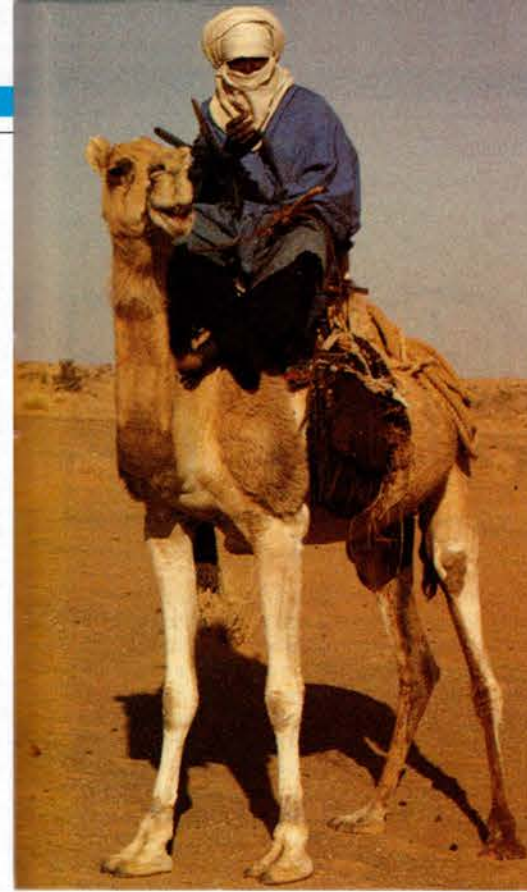
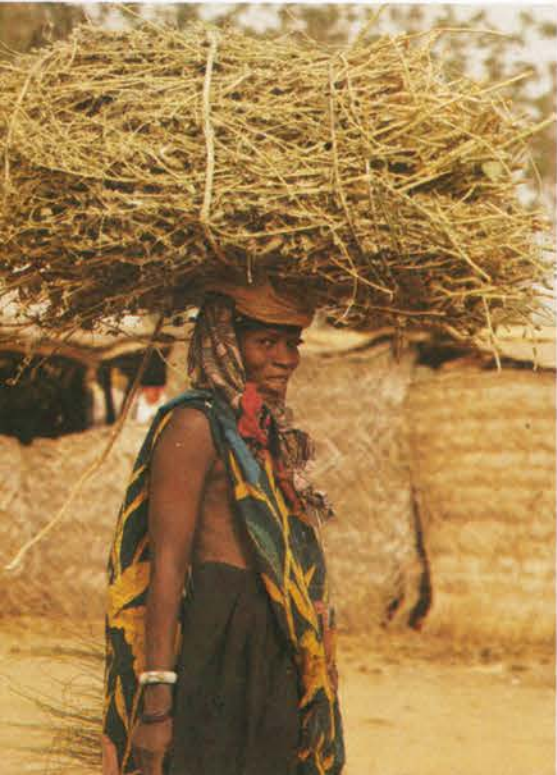
segue



A sinistra, un picco isolato a est di Tamanrasset indica una famosa sorgente d'acqua minerale. A destra, l'incontro con un tuareg nella tipica veste di colore azzurro intenso. Sotto, Ghardaia all'alba, quasi emergente dal deserto. In basso, sulla strada del ritorno dopo Gao: una serie di cippi bianchi indicano la pista ogni 10 km



Sopra, un bambino tuareg con la sua enorme tazza e una delle stradine di Ghardaia. A sinistra, una donna del Niger mentre porta al mercato un grosso fascio d'erba. Sotto, la porta in stile sudanese di In-Salah, una delle tre oasi della regione; il rosso è il colore tipico della zona



segue

sembra che un turista, con il suo «inarrestabile» fuoristrada, abbia impiegato due giorni. Io quasi svengo, ma non mi resta che sgonfiare ulteriormente la pressione dei pneumatici (sino a 0,5 atm) e tentare: prima, seconda, terza, galleggio letteralmente sulla sabbia, unica condizione per superarla e, fra gli sguardi di «invidia» di chi è inesorabilmente insabbiato, raggiunge Assamaka tutto d'un fiato. Ad Assamaka la pazienza non è mai troppa: 24 ore sono necessarie per tutte le formalità e poter proseguire verso Arlit, dopo aver saziato la fame di curiosità dei doganieri.

VERSO EST - La pista ora prosegue verso Est ed è ben tracciata, ma non mi basta: sbaglio percorso, ma in compenso mi imbatto in un gruppo di nomadi Tuareg, il leggendario popolo dagli Uomini dal Velo, che ancora oggi affrontano questo ambiente come la tradizione ha loro insegnato, liberi ed indipendenti, spostandosi da una parte all'altra del deserto, a differenza dei tanti già incontrati a Tam, e che male si adattano ad una vita di sedentari.

La differenza di lingua non rappresenta certo un problema, con loro il mio francese non serve, ma l'accoglienza offerta non lascia dubbi, è subito spontanea e sincera. Mi invitano a bere con loro il the, simbolo di relazioni sociali, un the alla menta leggero e molto zuccherato, la cui preparazione è un vero e proprio rituale: un bollitore, due teiere, e i classici tre bicchierini, possono richiedere anche alcune ore, niente di meglio per combattere la sete. Cerco di rendermi meno invadente offrendo loro dell'acqua, bene prezioso ed inestimabile in pieno deserto, guai a non dividerla se viene richiesta.

Ad Arlit ritrovo l'asfalto che mi permette di arrivare sino ad Agadez senza problemi; Agadez è considerata l'altra sponda del deserto, e l'animazione di quest'oasi mi riempie di gioia. L'asfalto ritrovato è di poca durata: per Zinder via Tanout sono 450 km veramente ignobili per la tole-ondulee che ricopre gran parte della pista. Le fatiche sono però ampiamente ricompensate dagli incontri fatti nei numerosi villaggi che attraverso. Superato un primo momento di diffidenza è tutto uno stringere di mani, non mi è difficile farmi ospitare in uno di questi per trascorrere la notte. Mentre mi sto addormentando sotto un semplice tetto di paglia, l'intero villaggio, fra commenti incomprensibili ma immaginabili, sfilava toccandomi, incuriositi dal mio strano modo di dormire tutto chiuso in uno strano sacco a pelo rosso. Le risate si sprecano. Zinder è fra le città più animate e più interessanti di tutto il Niger. Ritrovo l'asfalto che a questo punto anche il più ottuso amante delle piste invocherebbe. Arrivo a Niamey senza problemi fra una infinità di posti di controllo. Da qui

una polverosa pista in terra rossa mi porta sino a Parc du W dove ho l'occasione per vedere elefanti, gazzelle e babbuini nel loro ambiente naturale.

A METÀ STRADA - Lascio Niamey senza troppi rimpianti dopo aver ottenuto facilmente anche il visto che è necessario per poter entrare nel Mali, prossima destinazione.

L'asfalto finisce ben presto a Tillabery e la pista costeggia per lunghi tratti il fiume Niger; ne approfitto per compiere diverse escursioni in piroga sul fiume alla ricerca degli ippopotami ancora numerosi. A Gao mi concedo una meritata sosta per meglio prepararmi alla risalita che mi aspetta, di nuovo verso il Sahara, verso il nulla, con 1500 km da affrontare in piena autonomia di tutto prima di arrivare sull'altra sponda a Reggane. Il traffico che risale per questa direttrice è molto scarso. Sono di nuovo solo, con la macchina carica al massimo (160 litri di benzina e solo 30 d'acqua) e tanta determinazione.

Il rischio di insabbiarmi è sempre presente, sono costretto a guidare sempre al limite, non curandomi delle botte che la macchina inevitabilmente prende. Oltrepasso indenne anche la regione del Marcuba, zig-zagando in continuazione per non far perdere la presa alle ruote motrici; ci mancava solo un attacco di dissenteria, a complicare le cose.

ANCORA DESERTO - Arrivo così sino a Bordj Moktar di nuovo in Algeria. Da qui inizia il Tanezrouf, il nulla, un deserto piatto all'infinito, di una monotonia disperante, con la pista che arriva in alcuni tratti ad essere larga qualche chilometro. La traversata è però facilitata da enormi cippi bianchi distanti 10 km uno dall'altro, ma facilmente individuabili in questo niente.

La stanchezza comincia a farsi sentire e per la prima volta mi sento veramente immerso nel nulla, solo, avvolto nel silenzio più assoluto: ascoltandolo sembra quasi che faccia rumore. Il sole tramontando continua a colorarmi stupendi cieli color fuoco, riempiendomi di sensazioni nuove. Dopo quattro giorni lasciato Gao raggiunge Reggane, io e la mia «petite» siamo ormai fuori, ma ancora non me ne rendo conto.

Proseguo verso nord, una sosta a Timimoun per riprendere fiato prima di proseguire verso il Marocco, con le cime dell'Atlas ancora innevate, sino a prendere il traghetto che attraverso lo stretto di Gibilterra mi riporterà nella cara Europa, non senza rimpianti. Il sole sta di nuovo tramontando ma da noi è proprio un'altra cosa. L'attraversata di Spagna e Francia non riserva sorprese, e dopo 40 giorni e 12.000 km di viaggio sono di nuovo a casa.

s. f.

