

Turismo

GIRO DEL MONDO

21 ottobre 1974: il vento soffiava da est, la mia moto era stracarica, avevo il cuore pieno di entusiasmo. Da quel giorno il mondo per me è diventato più piccolo. ► DI MARCELLO MELEAGRI

Globetrotter state attenti: prima di vantarvi della vostra «straordinaria» impresa a due ruote leggete questo servizio. È molto più che un reportage: è un viaggio tra la gente ed anche dentro di sé che un ultracinquantenne (all'epoca) ha voluto affrontare su strade a dir poco approssimative e con una moto al confronto d'oggi «preistorica». La differenza talvolta la fa l'eterna diversità tra essere viaggiatori o turisti, che è ben altra cosa. Se vi piacciono queste avventure rileggetevi il raid Parigi-Dakar del 1927 (n. 9/91) o la traversata del Sahara del 1938 (n. 11/92). Peccato che oggi certi itinerari siano resi più difficili e pericolosi dalle guerre e dalla malvagità degli uomini.

L'idea di fare il giro del mondo in moto era nata nel 1971, mentre stavo facendo con una Capri 1700 GT, per conto della Ford, la traversata del Sahara seguendo la pista più difficile, quella della Mauritania. Avevo in programma di andare dal golfo di Guinea a quello del Bengala, ma le difficoltà erano state tali e tante (alla frontiera del Gambia si ruppero il differenziale e il ponte posteriore) che decisi, per il viaggio successivo, di passare ad un mezzo più maneggevole. La scelta cadde, dopo qualche trattativa con diverse Case motociclistiche, su una Ancillotti Scarab C/125 da cross.

Per coloro che allora non erano ancora nati o che sono troppo giovani per ricordarsene ecco una sintetica scheda tecnica: motore Sachs 2 tempi, alesaggio e corsa 54 x 54 mm, cilindrata 123 cm³, cambio a 6 rapporti, potenza massima 20 CV a 9200 giri, velocità massima 110 km/h, peso a vuoto 88 kg, pneumatici 3,00"x21" anteriore e 3,75"x18" posteriore. Ovviamente feci alcune modifiche: serbatoio maggiorato, cavalletto laterale,

cavalletto centrale rinforzato, filtro benzina, portapacchi anteriore, portapacchi posteriore con poggiaschiena. Il peso totale, in assetto di marcia con i bagagli (e due taniche di benzina, due taniche di olio, borse laterali rigide, una gomma di scorta), raggiungeva i 180 kg.

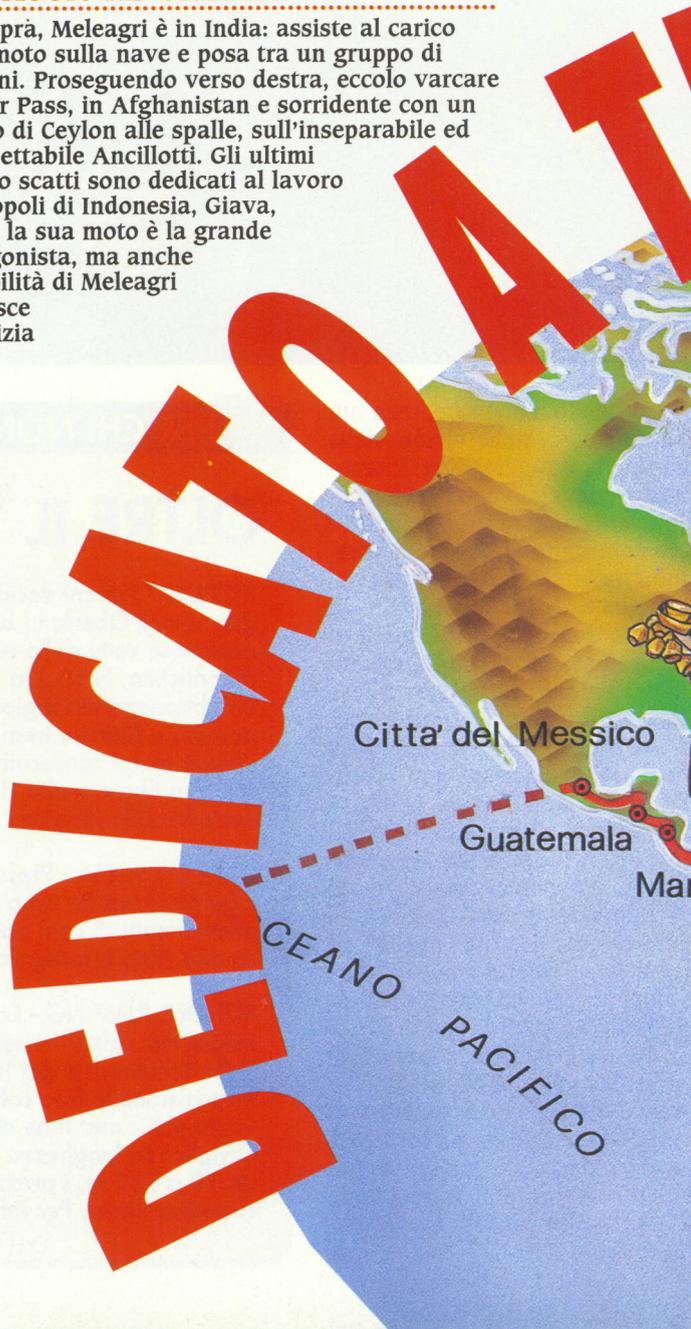
Preparando il viaggio non mi limitai al mezzo e all'allenamento su terreni diversi, ma detti molta importanza allo studio della cartografia delle regioni da attraversare e al loro interesse dal punto di vista etnologico e storico-artistico in modo da poter approfittare veramente della lunga galoppata. Devo ammettere che l'entusiasmo mi prese la mano: allargai continuamente il programma, così alla fine quello che sarebbe dovuto essere un «semplice» viaggio tra la Costa d'Avorio e l'India divenne un vero e proprio giro del mondo che avrebbe toccato tutti i cinque continenti, e non ebbi a lamentarmi quando seppi che sarei stato solo il secondo ad effettuarlo, dopo un inglese che lo aveva fatto con un percorso differente alcuni anni prima.

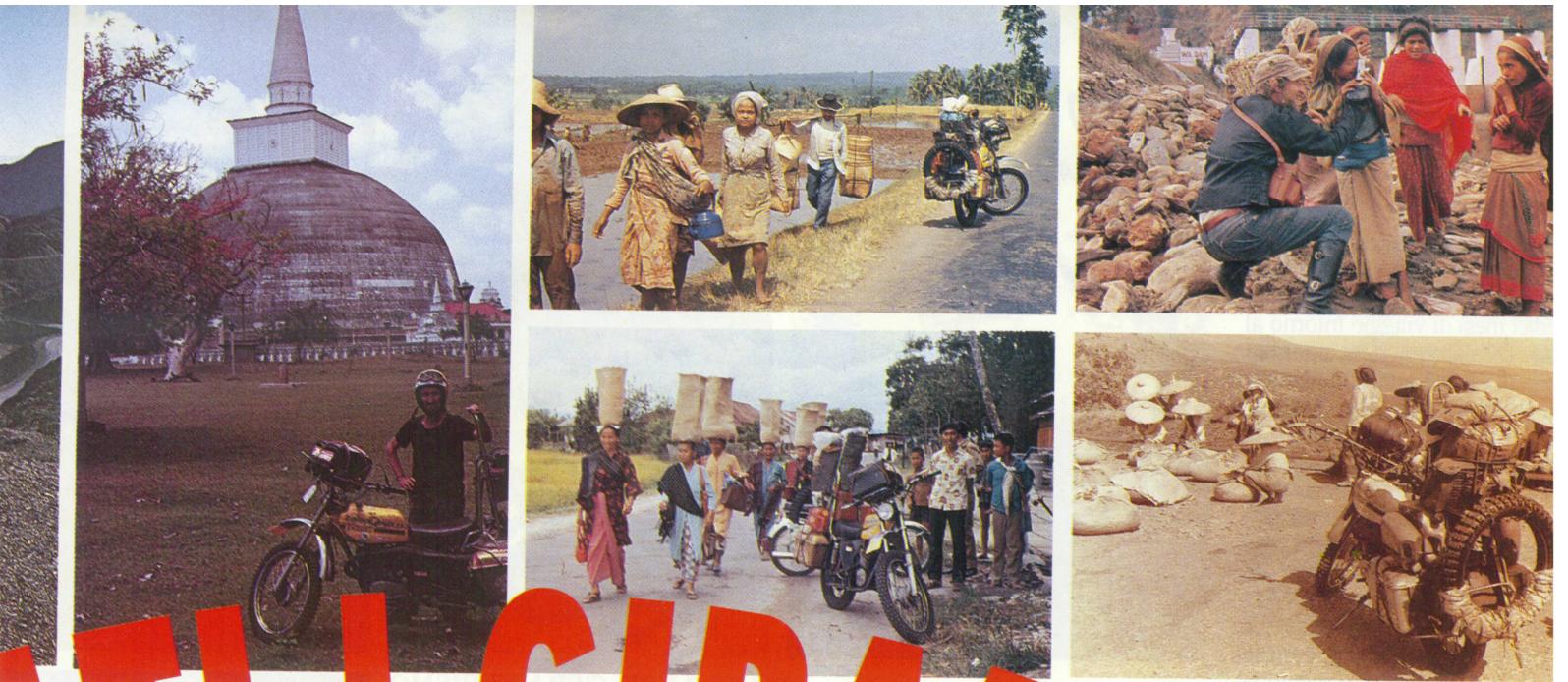
..... segue



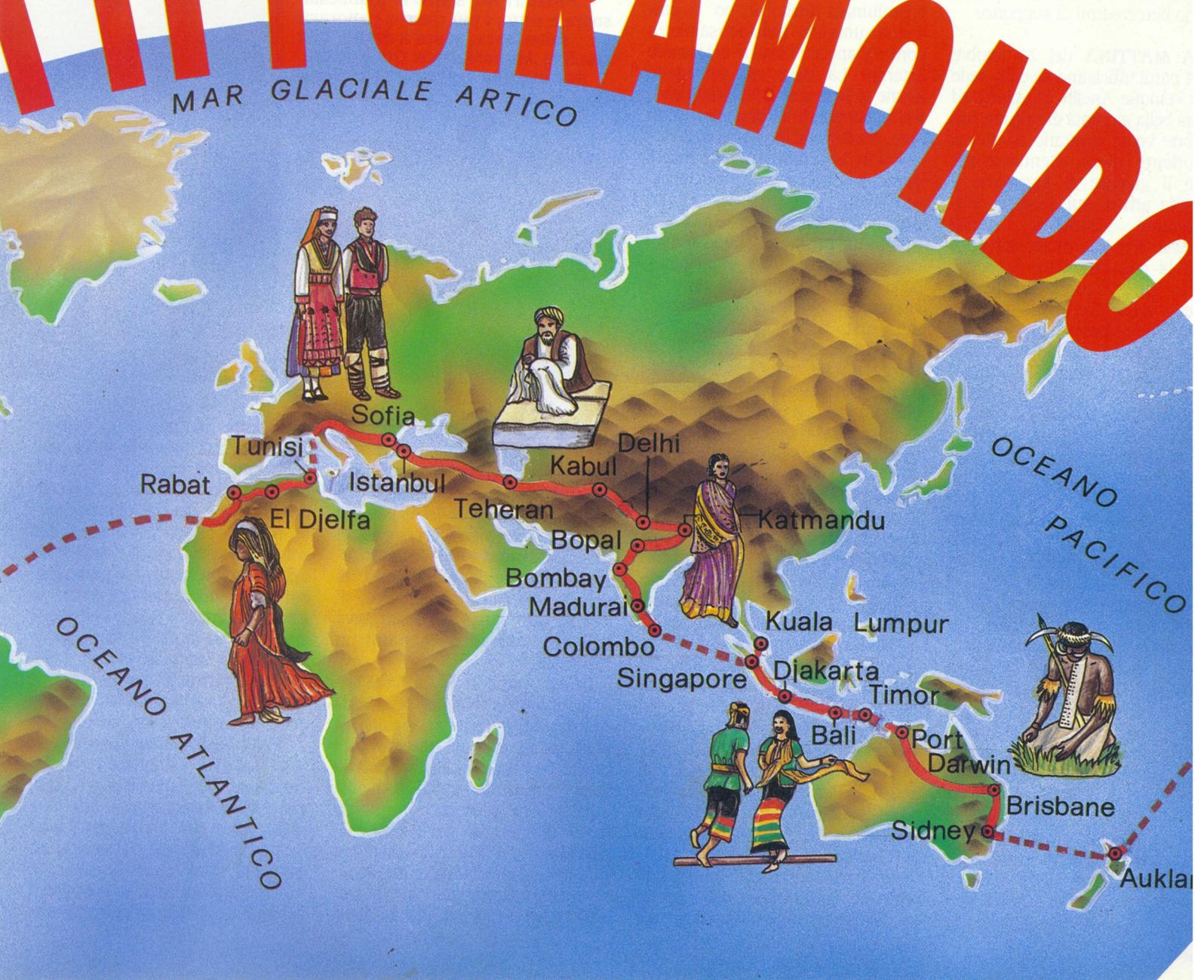
PASSAGGIO AD ORIENTE

Qui sopra, Meleagri è in India: assiste al carico della moto sulla nave e posa tra un gruppo di bambini. Proseguendo verso destra, eccolo varcare il Kiber Pass, in Afghanistan e sorridente con un tempio di Ceylon alle spalle, sull'inseparabile ed insospettabile Ancillotti. Gli ultimi quattro scatti sono dedicati al lavoro e ai popoli di Indonesia, Giava, Nepal: la sua moto è la grande protagonista, ma anche l'affabilità di Meleagri favorisce l'amicizia





ATTI I GIRAMONDO



Finalmente nell'autunno del 1974 tutto fu pronto e la bella avventura ebbe inizio.

Tredici mesi di viaggio intorno al mondo forniscono una quantità enorme di ricordi e di immagini, e anche scrivendo un libro sarebbe difficile riportare esattamente le impressioni, le amicizie, gli scramenti e le gioie di una tale avventura, mi scuso per la mia sinteticità: propongo piuttosto ai lettori che avessero qualche domanda da farmi, di telefonarmi (0761-627386): sarò lieto di rispondere ai loro interrogativi dato che benché siano passati vent'anni la memoria è ancora ben carica di ricordi e sei quaderni fitti di annotazioni potranno ben essermi di supporto.

LA MATTINA del 21 ottobre 1974 partii ufficialmente dalla sede della «Cinque Anelli» di Milano ed in una bella giornata di sole ma con un forte vento contrario mi diressi ad oriente pieno d'entusiasmo. Dopo il grigiore di Jugoslavia e Bulgaria arrivai sul Bosforo nella splendida Istanbul, porta dell'Asia. Per una moto stracarica come la mia affrontare il caotico traffico turco è come giocare alla roulette russa. Che le mie preoccupazioni non fossero esagerate lo dimostravano i camion finiti fuori strada che incontravo continuamente. La strada sino ad Ankara era abbastanza buona, già asfaltata, salvo alcuni tratti ancora sterrati. Addentrandomi verso gli altipiani e le montagne dell'Anatolia l'inverno precoce fece la sua comparsa e mi resi conto che la lotta sarebbe stata ancora più dura di quella sostenuta contro il caldo e la sabbia del deserto. Un viaggio fatto con due o tre compagni, ognuno con la propria moto, può essere piacevole qualunque siano le condizioni della strada e le avversità del clima, ma affrontare gli stessi ostacoli da soli può essere un pericoloso sfoggio d'orgoglio perché basta poco a far finire tutto in malo modo; con la neve che non accennava a smettere di cadere, il vento che soffiava a raffiche e il freddo pungente che favoriva il formarsi di ghiaccio, me la vidi brutta parecchie volte.

Per fortuna nei villaggi c'erano gli tchai, cioè i locali dove si beve tè, e quando viso e mani erano così



gelati da far male, mi ci rifugiavo per gustare oltre alla bevanda calda e profumata anche un po' di presenza umana, indispensabile a controbilanciare l'ostilità del mondo esterno. La neve mi perseguitò anche in Iran sino a Teheran dove, pur restando il termometro sotto zero, finalmente riapparve il sole.

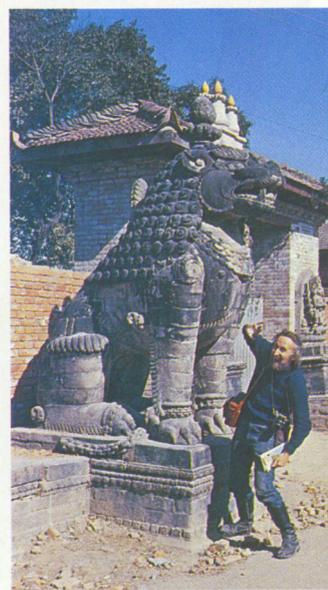
Poi fu l'Afghanistan, non ancora devastato dalla guerra, magnifico, medievale ed ospitale. Herat, Kandaar e Kabul sono nomi che resteranno per me sinonimo di amicizia e di vera civiltà. Transitando sulle orme di Iskander, come là chiamano Alessandro Magno, attraverso il famoso Kiber Pass scesi verso la valle dell'Indo in Pakistan che attraversai rapidamente proseguendo per l'India dato che volevo passare il Natale a Delhi, cosa che riuscii a fare favorito anche da un clima primaverile.

AVEVO già percorso più di 12.000 chilometri e il motore della moto continuava a cantare con un ritmo regolare come se fosse stato appena avviato, ciò aumentò il mio entusiasmo e decisi che non avrei potuto attraversare l'India senza visitare almeno una parte delle sue innumerevoli bellezze artistiche. Fu così che per due mesi andai dal Rajasthan alla valle del Gange, dal Nepal a Goa e da qui al Cocin scendendo poi sino a Trivandrum all'estrema punta sud, fino a Madurai per imbarcarmi poi per Ceylon, isola sicuramente fra le più belle delle tante che ho visitato. Caricata a Colombo la moto su di una portaccontainers americana, navigando sull'Oceano Indiano e nello Stretto di Malacca, raggiunsi Singapore



QUANDO NON C'ERA TURISMO

Sopra a sinistra, nebbia in val Padana? No, siamo in Indonesia; sopra e sotto, i più classici panorami sahariani e, sopra a destra, una cittadina del nordafrica. Qui a destra, una innocua aggressione in Nepal



che con i suoi numerosissimi grattacieli, la sua disciplina e la sua pulizia, fa una strana impressione a chi arriva dall'Asia del passato. Ma non era il futuro bensì il passato che andavo cercando, così mi diressi subito a nord in Malesia, attraverso giungle e piantagioni di gomma risalii sino all'isola di Peneng dalla quale su di una nave indigena passai a Sumatra in Indonesia.

In Asia come in Africa, vent'anni fa, una volta fuori dai Paesi occidentalizzati occorre arrangiarsi, e finiti gli oli speciali tutto diventa buono per fare miscela, mi ricordo di aver usato dei liquidi di dubbia attribuzione comprati in piccoli bazar di villaggio dove venivano custoditi in un bidoncino anonimo, e ciononostante il motore funzionava egualmente seppure con le candele sempre sporche. Strade quasi

inesistenti, montagne e giungle misero a dura prova la moto, che dopo tutto era solo una 125 cm³, ma sia il telaio che il motore fecero il loro dovere più che discretamente, solo il portapacchi a causa del sovrappeso dei bagagli e dello stato del terreno presentava le prime fessure. Fortunatamente, viste le grandi distanze, il prezzo della benzina era irrilevante: 57 rupie, corrispondenti a cento lire al litro, il che azzerava ogni preoccupazione per il consumo di carburante più che raddoppiato rispetto a viaggi europei.

Il 28 maggio passai l'Equatore in una località chiamata Bondjoi situata sul 100° meridiano. Il viaggio era a buon punto, da quel momento in poi la sera guardando il cielo pieno di stelle dei tropici non avrei più visto l'Orsa Maggiore, a suo posto avrebbe brillato la Croce del Sud. Dopo infinite peripezie riu-



LA CHIAVE CHE APRE IL CUORE

Oriente od occidente, a qualsiasi latitudine per entrare nel cuore della gente la chiave è sempre la stessa. Sopra a destra, Meleagri divide un pasto sulla costa del Marocco. A sinistra, invece, siamo a Singapore; in basso, la moderna Australia aveva creato qualche problema allo sbarco, abilmente superato facendo leva sui valori giusti



scii a trovare una nave che mi avrebbe portato a Giava, l'isola più importante dell'arcipelago, dove avrei trovato finalmente delle strade, anche perché la moto cominciava a risentire delle condizioni estreme nelle quali era stata usata e nonostante la manutenzione quotidiana si verificavano le prime rotture, aggravate nelle conseguenze dal fatto che non erano arrivati i pezzi di ricambio concordati. Lo sforzo di arrivare in Indonesia è più che ricompensato dalla bellezza dei paesaggi con i suoi vulcani, dalla gentilezza della popolazione e, non ultimi, dai prezzi abbordabilissimi.

All'altro estremo di quest'isola di cento milioni di abitanti un piccolo braccio di mare la separa da Bali, l'isola dell'arte e delle tradizioni, poi d'isola in isola giunsi a Timor la portoghese da dove, non trovando una nave che mi portasse in

Australia, ed avendo poca o nessuna speranza che se ne presentasse una nei mesi seguenti, dovetti decidermi a caricare la moto su un aereo per poi farmi traghettare sino a Port Darwin, nell'estremo nord del continente australiano.

Alla dogana australiana la moto è considerata bagaglio personale ma, dato che provengo da un'area considerata una cultura di bacilli della peste, i doganieri le impongono un periodo di quarantena, necessario per la difesa del bestiame. Questo potrebbe creare un notevole problema per il mio lungo e faticoso raid sportivo, anche perché a Sydney ho già il passaggio prenotato sulla nave per il ritorno, e non ho intenzione di fermarmi molto nell'isola. Fortunatamente gli australiani sono un popolo molto sportivo e l'accenno al mio raid ci fa arrivare ad un compro-

messo: la moto sarà lavata e disinfettata accuratamente e già l'indomani potrò partire. Finalmente delle belle strade, la mia povera vecchia sembra riprendere vigore anche perché è molto alleggerita, non ci sono più il grande portapacchi, la ruota di scorta e le taniche per la benzina e l'olio, nel Paese del benessere l'unico carico indispensabile sono i dollari.

Dalla foresta del nord alle zone predesertiche ed infine alla costa sul Mar dei Coralli, il motore canta felice. Per mancanza di tempo devo però rinunciare a scendere sino in Tasmania imbarcandomi a Sydney in direzione Nuova Zelanda, isole Fiji, Tahiti ed infine Acapulco in Messico, dove non tutto si trova mentre la moto, amica burlona, comincia ad accusare nuovamente malanni ed il carburatore s'accorda con l'accensione elettronica per uno

sciopero a singhiozzo. Con riproiezioni di fortuna da parte di improvvisati meccanici locali, le cose si sistemano alla bell'e meglio e dopo qualche giorno posso ripartire verso gli altipiani e lo Yucatàn, il Belize e il Guatemala con le vestigia Maya semisepolte nella giungla ed infine attraverso l'America Centrale sino a Panama dove il moto ed io ci imbarcammo in direzione delle Antille Olandesi. attraversai il Marocco, l'Algeria, la Tunisia, raggiunsi la Goletta e infine Genova via nave.

Il giro era fatto, era stato bellissimo ma anche molto duro, proprio l'opposto di una vacanza, anche perché nei paraggi di Torino, da allora abitavo, la mia inseparabile amica volle farmi l'ultimo scherzo spegnendosi definitivamente e che dovetti spingerla a mano proprio negli ultimi chilometri.