

# UN INCREDIBILE VIAGGIO

In questo numero e nel prossimo raccontiamo il giro del mondo che un inglese s

di Charles Batham

■ **Possedere una moto non vuol dire** automaticamente essere cittadini di terza classe come, all'inverso, è anche vero che non tutti i cittadini di terza classe posseggono una moto. Comunque c'è gente che la pensa diversamente in proposito.

Ero appena tornato a Londra, dopo un viaggio su uno yacht, nel settembre 1975, quando visitai l'Earls Court Motorcycle Show. Fu un colpo di fulmine. Decisi su due piedi che avrei compiuto il giro del mondo su una moto, scegliendo le strade (via terra) più lunghe e le traversate (via mare) più brevi

possibile. La mia avventura cominciò con una Kawasaki. La casa giapponese mi vendette la Z 900 a prezzo di listino (1275 sterline) e, concluso questo affare, si trattò di mettere insieme l'equipaggiamento. Carenatura della Vetter, valigie laterali e posteriore della Craven e uno stereo. Quest'ultimo, all'epoca, suscitava i sorrisi ironici degli altri motociclisti.

Fu quella la mia prima vera motocicletta. Iniziai il viaggio dall'Europa, dove percorsi 12.000 chilometri in tre mesi, con neve, pioggia e poi ghiaccio. Fu la prima volta che mi accadde di sdraiarmi dovunque capitasse, esperienza

che mi era completamente nuova. Spedii la moto per nave da Rotterdam con destinazione New York, il tutto per 105 dollari più 25 dollari di assicurazione, e acquistai per me il biglietto aereo. I miei amici tedeschi mi assicurarono un 31 dicembre pieno di alcool a Schiedam. Il primo gennaio mi accompagnarono a Schipol e poi fin dentro l'aereo piano.

## Negli Usa

■ **Gli Stati Uniti** si rivelarono almeno tanto amichevoli e ospitali quanto i Paesi Bassi, ragion per cui i miei progressi furono lenti. Fino ad allora nessun problema ad essere un cittadino di terza



# IN MOTO

ese smpiendo in sella ad una moto

classe. Le strade negli Stati Uniti sono veramente formidabili, morbide strisce nere di liquerizia che si allungano verso l'orizzonte.

Mardi Gras a New Orleans è un posto dove accade di tutto, ma proprio di tutto... I motociclisti vanno prima a Daytona, in Florida, poi a Mardi Gras. Le distanze non significano niente per gli americani, che adorano viaggiare. Per ben due volte fui pizzicato dai cosiddetti «orsi con la macchina fotografica», i poliziotti dotati di radar che effettuano controlli di velocità sulle autostrade. Una volta mi toccò pagare la bella somma di 35 dollari, ma la seconda volta, per mia fortuna, si rifiutarono di credere che la moto, con tutto il

bagaglio (mancava solo il lavandino di cucina...) potesse raggiungere le 109 miglia all'ora (174 kmh).

La California pullula di moto, possederne una è l'ideale; qualcuno decise che io non avevo più bisogno della mia e questa fu la fine della mia bella Z 900. Non ero riuscito ad assicurarla: si trattava perciò di decidere se abbandonare il viaggio o comprare un'altra moto con i soldi messi da parte in precedenza. Comprai una Honda GL 1000: mi sarei preoccupato della mia situazione finanziaria finiti i soldi, non prima. Il nuovo equipaggiamento era tutto sponsorizzato perché la stampa aveva fatto molto rumore intorno al mio caso e così le compagnie avevano ricevuto in cambio un bel po' di pubblicità.

La prima cosa che notai della mia nuova GL fu quanto fosse silenziosa e morbida ma più tardi, dopo una giornata di marcia, dovevo accorgermi che la sella era piuttosto dura. Il motore avrebbe potuto benissimo essere un computer, un soggetto pensante, almeno per quanto ne sapevo - ossia niente. Alla Champion Spark Plug Co., dopo una chiacchierata con lo sponsor, questi mi disse: «fatti sentire!». Voleva forse alludere che, se mi si fosse rotto il motore, me lo avrebbero riparato?

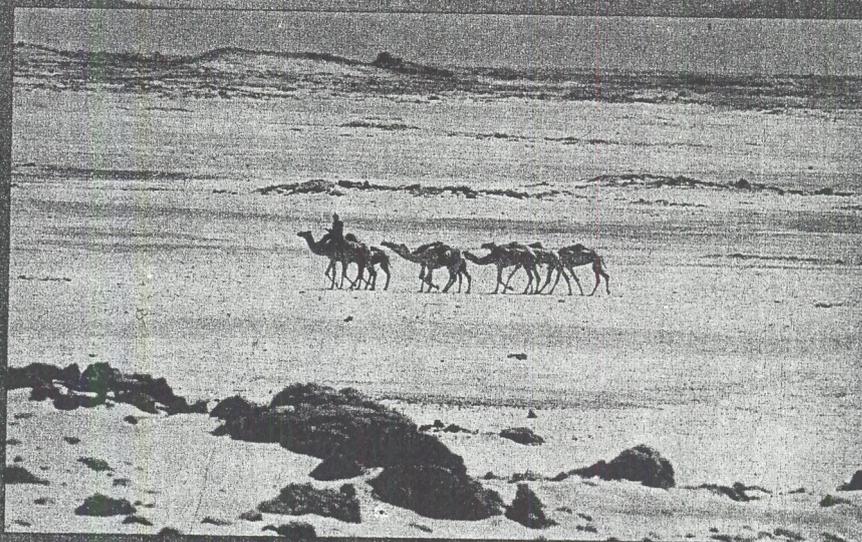
Lasciai gli Stati Uniti dopo una breve

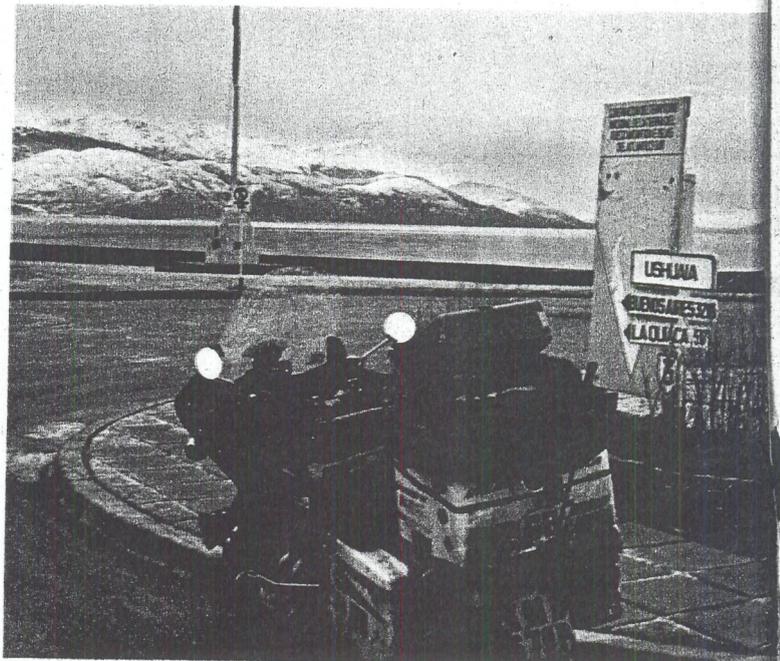
visita in Canada, il Messico mi attendeva. Il Messico: terra del «chili con carne», di Speedy Gonzales e di donne intoccabili, forse è da lì che ha preso il nome. Il mio angelo custode mi assisteva: a Mexico City incontrai una bella ragazza francese che faceva la modella a Parigi, aveva lasciato la scuola ed era andata ad imparare lo spagnolo. Visto che lei non era mai stata su una moto, le suggerii (mi accorgo che lo faccio spesso) di provare per una settimana: è rimasta tre anni e mezzo; ma, già, dimenticavo, lei non capiva l'inglese.

## In America Latina

■ **Partimmo subito** e, appena usciti dalla città, un temporale si abbatté su di noi. Si cominciava bene! Tremavo per il mio nuovo passeggero, coperto soltanto da un impermeabile in plastica acquistato per caso in un bazar messicano. Non accadde nulla di irreparabile. Invece chi risentiva di più del viaggio erano le sue reni: che fare con tanti chilometri davanti? Bisognava adattarsi e, infatti, dopo qualche giorno, il fastidio scomparve.

Le condizioni della strada si deterioravano rapidamente mentre correvamo





In questa pagina tre momenti del viaggio di Charles Batham: in alto, la guida sulle strade ghiacciate nel sud dell'Argentina e qui sopra a Ushuaia di fronte all'Antartide, nel posto più a sud del mondo. A sinistra una veduta di Machu Picchu, una meta classica per chi viaggia in Sud America. Nella pagina a fianco la moto ed il carrello con cui l'inglese sta compiendo questa incredibile avventura ripresi a Città del Capo in Sud Africa.

# VIAGGIO IN MOTO



verso la penisola dello Yucatan per visitare le rovine della civiltà Maya nella giungla umida e giù per la costa caraibica del Belize (ex Honduras Britannico) fino al Guatemala. Trovare la benzina era un vero problema, ma la cosa di gran lunga peggiore erano le zanzare. Ci mangiavano letteralmente vivi. Dal tramonto in poi era una vera e propria guerra: eravamo costretti a fare una strana ginnastica per cercare di evitare gli assalti di quei mostri e per montare la tenda senza lasciarli penetrare dentro. Ci coprivamo dalla testa ai piedi, sudando come cavalli per il caldo. Poi, mentre io facevo vento, Frog (la ragazza francese) in tutta fretta infilava dentro il nostro bagaglio. La battaglia era sospesa soltanto quando, chiusi ermeticamente dentro la tenda e allungati per terra senza dire una parola, cercavamo di individuare se si sentisse intorno a noi qualche ronzio di malaugurio.

Una notte fummo però svegliati da un assalto di zanzare in piena regola: co-s'era successo? La tenda era aperta: tutto il mio equipaggiamento fotografico era stato rubato mentre dormivamo. Un altro brutto colpo alle nostre finanze. Le guardie al confine con la Costa Rica non volevano lasciarci entrare nel pae-



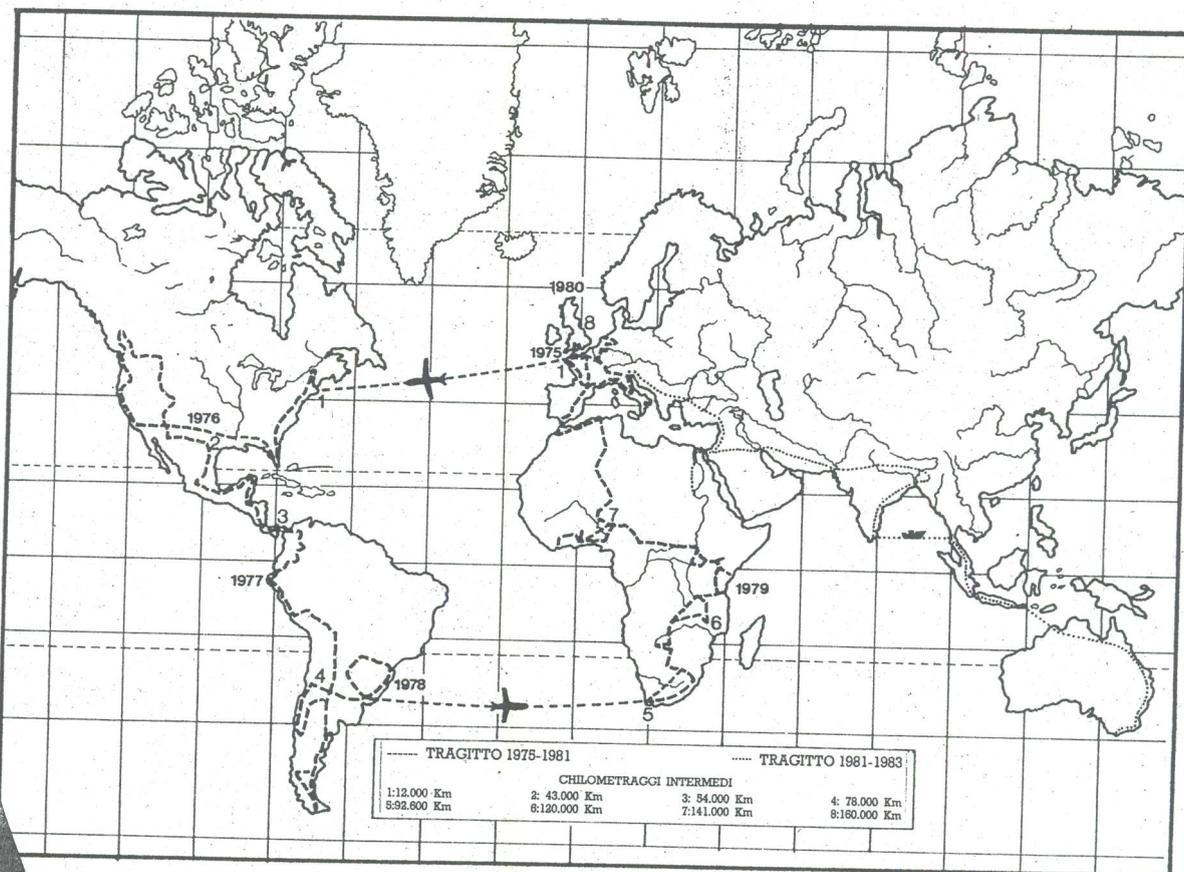
se: avevo i capelli troppo lunghi, a loro avviso. Frog me li dovette tagliare di fronte all'ufficio della dogana con loro grande soddisfazione.

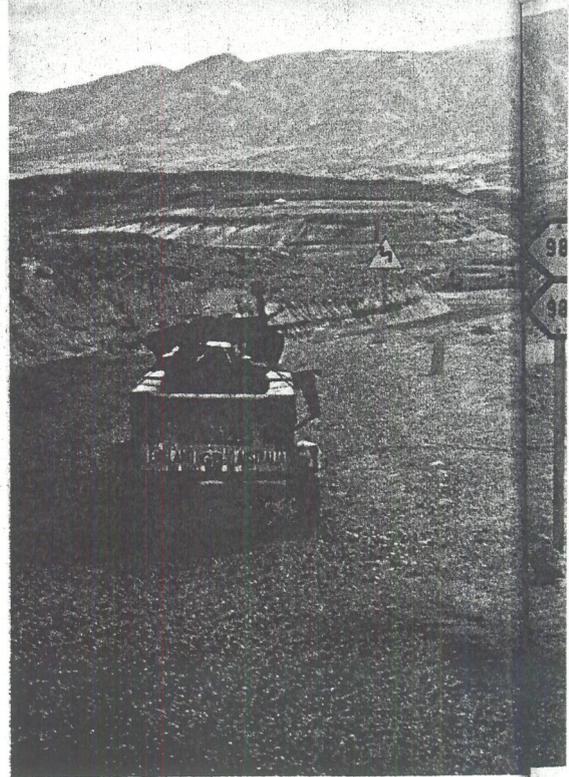
A Panama, con un clima umidissimo e le notti singolarmente fredde, fortunatamente incontrammo altri motociclisti per la prima volta dopo il Messico. Erano degli americani delle Forze Armate che controllavano il Canale di Panama e che avevano fondato un club chiamato «I cavalieri della strada-Zona Canale». Ci fecero una accoglienza degna di re, mettendoci a posto la moto, lavandola e lucidandola come nuova. Ci trovarono anche un posto per dormire, in una lussuosa stanza del loro favoloso Club. Ormai la GL aveva disperato bisogno di nuovi pneumatici, ma a Panama non c'era verso di trovarli. Alla

Champion mi avevano detto «fatti sentire», così telefonai (a loro carico) negli Usa. Ci spedirono via area 3 pneumatici a Panama e 3 a La Paz in Bolivia.

Sistemata la moto pagammo 100 dollari ad una barca di contrabbando per portarci oltre il Darien Gap, un breve tratto di paludi e montagne che connette l'America Centrale a quella del Sud. Da notare che in genere le moto più piccole le trasportano per almeno 125 dollari, mentre quelle ancora più piccole vanno in canoa. Eravamo in Columbia, paese bello e strano nel quale le alte Ande si dividono in tre e fanno fare su e giù alle strade, che si snodano come serpenti.

Specialità del luogo sono dei veri e





Qui sopra, in una strada fangosa del Ghana. Le strade africane sono state un vero calvario per Batham, forse più degli ostacoli politici. Sotto, un momento importante della traversata dell'Africa: il nostro eroe viene presentato al re degli Ashanti, nel Ghana, in occasione del suo decimo anniversario dell'ascesa al trono.



na  
te  
chu  
na a  
esta

# UN INCREDBILE VIAGGIO IN MOTO



←

propri pirati della strada, che solitamente fanno rotolare giù dalle scarpate massi e alberi per formare barricate, poi derubano i passeggeri delle malcapitate auto costrette ad una sosta fuori programma. Era davvero un bene avere una moto e riuscire ad aggirare gli ostacoli.

Arrivammo a Bogotà (3.000 mt.) per una strada sinuosa che sale verso la città costeggiata da piantagioni di caffè a perdita d'occhio. A Bogotà è consigliabile non aprire bocca, sennò, ci dissero, ti rubano anche la lingua. Camminavamo per la città sotto larghi ponchos nascondendo accuratamente la macchina fotografica e tutto quanto ci poteva essere sottratto. Il nostro cibo consisteva principalmente di riso e banane.

Immense statue di «uomini dello spazio», antichi manufatti d'oro a forma di aeroplani, misteriose camere mortuarie sotterranee, intagli raffiguranti strane pratiche sessuali: non potrebbe darsi che gli antichi artisti del luogo avessero prodotto tutte queste meraviglie sotto l'effetto della droga, che è qui così abbondante? Incontrammo un americano chiamato Bart che viaggiava su una BMW 900. Si unì a noi per i successivi 5 mesi prima di tornarsene a casa. Lasciammo le moto in un villaggio alle sorgenti del Rio delle Amazzoni e viaggiammo su una canoa scavata nel tronco di un albero dentro la giungla per una settimana: un indio amazzone, una bella ragazza francese, un americano e me, che bell'assortimento!

Il lungo deserto di Atacama corre dall'Ecuador attraverso il Perù fino al Cile, costeggiato ad Ovest dall'oceano Pacifico e ad Est dalle Ande. Dopo Lima, capitale del Perù dal clima secco e asciutto, ritornammo su per le montagne per visitare le città Inca di Cuzco e Machu Pichu spettacolari per la loro posizione tra i picchi nevosi delle alte montagne che li circondano e le profonde vallate della giungla tropicale. Machu Pichu, la «città perduta», è raggiungibile solo a piedi o in treno, non c'è altra strada. L'alto planto (altipiano) è a 4.000 metri e si estende tra Perù e Bolivia. Bisognava superare passi di 4.750 metri con la benzina a 60 ottani. Mangiare a queste altitudini è molto scomodo: 12 minuti per bollire un uovo appena decentemente, 3 ore per le patate. A La Paz, in Bolivia, un'altra sosta forzata; mi ero preso l'epatite!

La Bolivia è un paese particolare. Ci sono moltissimi fiumi ma, contrariamente a come è da noi, nessun ponte. Quando ripartimmo la BMW ebbe un

sacco di guai nell'acqua profonda a causa dell'impianto elettrico, posto davanti al motore, che si bagnava in continuazione. Dopo una serie di cadute e di nuotate dovuti alla forte corrente, imparammo rapidamente un paio di tecniche per attraversarli.

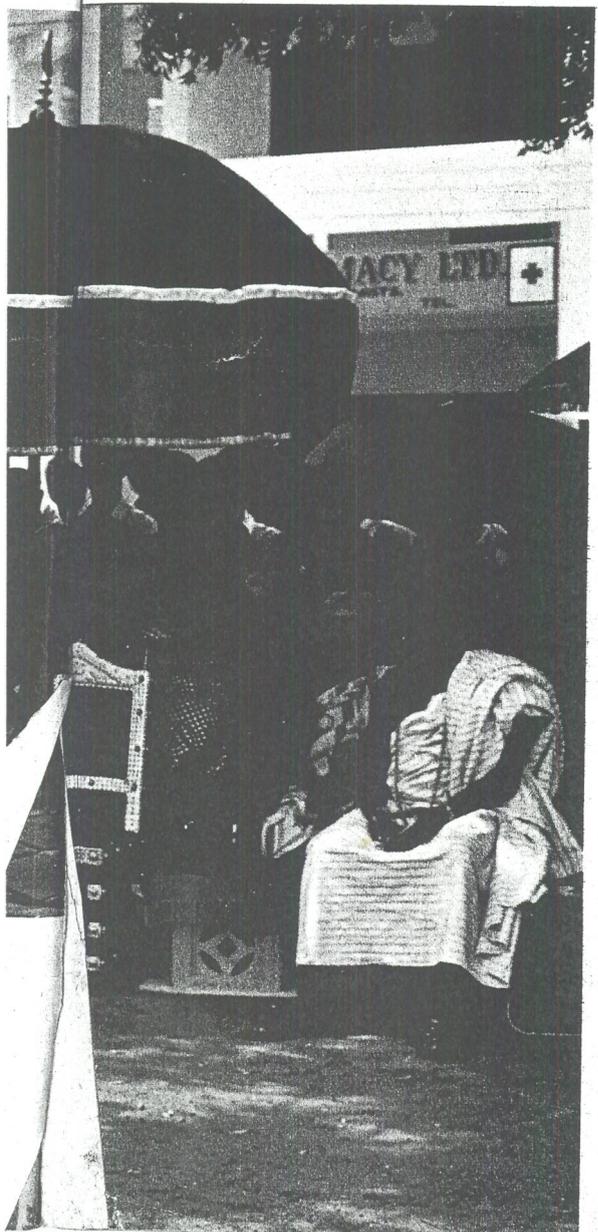
L'Argentina è lunga 5.600 chilometri. Quando ci arrivammo la dittatura era appena salita al governo, così, lungo tutto il percorso, la strada era bloccata da sacchi di sabbia e da soldati della giunta militare assai suscettibili e in stato di allarme. Si divertivano a fermarci ad ogni incrocio, con la mitragliatrice spianata. Poi gli interrogatori: dove andavamo, da dove venivamo, ogni tipo di domande. Incuriositi dalla nostra moto si attardavano ad esaminarla, abusando delle loro prerogative ci chiedevano di tutto. In fondo facevano pena. Rompevano la monotonia delle loro giornate sempre uguali.

L'epatite ci aveva molto ritardati e l'inverno polare si avvicinava. Dovevamo cercare in tutti i modi di arrivare alla Terra del Fuoco prima che fosse completamente imprigionata dai ghiacci. Bart decise che ne aveva abbastanza e deviò per il Cile e poi a nord per gli Stati Uniti, lasciandoci mentre lottavamo contro il tempo per raggiungere il posto più a sud del mondo: Ushuaia.

L'acqua sabbiosa dei fiumi boliviani precedentemente attraversati reclamò le sue vittime mentre eravamo alle prese con il deserto della Patagonia, nel sud dell'Argentina: ci si ruppe l'albero di trasmissione. Un camion ci trasportò fino alla città più vicina (si fa per dire: era a 225 km) e usammo il giunto cardanico di un trattore. Questo, con l'aiuto di un po' di saldature, ci rimise sulla strada.

Arrivammo al lembo di terra più a sud del mondo tra fango, neve e ghiaccio, tenevamo una media di 12 km al giorno. Faceva un freddo incredibile. Scivolavamo di continuo sul ghiaccio e le cadute spostarono in su i tubi salvamotore e intaccarono il coperchio delle cinghie di distribuzione: se ne ruppe una. Due pistoni urtarono malamente 4 valvole, un vero disastro. Il triste bilancio fu: un bilanciere a pezzi, quattro valvole piegate e una cinghia dentata di distribuzione fuori uso. Trovammo una piccola e sperduta officina e, ingegnandoci parecchio con valvole diesel, la cinghia di una Fiat 128 e un bel po' di saldature, la moto fu di nuovo in grado di riprendere il cammino (a dire il vero era un po' rumorosa...). Ushuaia, il capo

→





In alto, pilota e moto in Costa d'Avorio e, al centro, alcune donne dello stesso stato. Qui sopra, la foto rende perfettamente l'immagine delle difficoltà incontrate sulle strade africane.

←

del mondo, è davanti all'Antartide. Ci arrivammo una mattina alle prime luci del giorno, in un'alba irreale, con una luce pallida che sembrava aprire l'orizzonte all'infinito. Il freddo era così intenso che una irresistibile sonnolenza si impadroniva di noi ogni qualvolta smettevamo di parlare. Difficile restare svegli anche guidando e più di una volta Frog, addormentatasi, rischiò di cadere dalla moto.

Arrivammo fino al Lago Argentino, con le mani coperte di geloni, senza quasi più riuscire a distinguere la strada sotto la spessa coltre di neve. Ma lo spettacolo doveva ricompensarci ampiamente di questi ultimi diabolici chilometri: la terra era diventata una forma piatta bianca, interamente ghiacciata che si gettava a strapiombo di un centinaio di metri sul lago. I pezzi di ghiaccio di quando in quando si staccavano dal ghiacciaio e si inabissavano con un rombo terrificante dentro le acque profonde del lago. Lo spettacolo era veramente indimenticabile. Al ritorno Frog fu costretta a scendere dalla moto e fare parecchi chilometri a piedi, prima che la GL, a disagio tra neve e ghiaccio, la potesse accogliere sul sellino posteriore con qualche probabilità di restare in piedi.

Al ritorno a Buenos Aires i nostri fondi erano praticamente esauriti e così stipulammo un accordo con la Honda e la Champion argentina. Avremmo dovuto raccontare la nostra storia alla stampa, mettere la nostra incredibile moto a disposizione e subire le interviste di radio e televisione; in cambio loro ci avrebbero pagato le spese e il biglietto aereo per l'Africa.

Tornammo allora in Paraguay e in Brasile, paese dove tutti sognano di possedere una motocicletta, specialmente se di grossa cilindrata, perché ne è proibita l'importazione. Se volete farvi una vacanza gratis andate in Usa, compratevi una grossa moto e dirigetevi verso il Brasile dove in parecchi vi offriranno cifre incredibili per acquistarla: bisogna però arrivarci via terra, non via mare. Il Carnevale di Rio è tutto quello che ne dicono e anche molto di più. Per una settimana l'atmosfera allegra e turbinante del carnevale ci prese completamente: ma il sole era così bello e caldo che ci fermammo ancora per un mese e mezzo. Il bello è che lì si vive di giorno e di notte.

Da un vecchio cartone di imballaggio della Honda ricavai una scatola per la GL. Smontai la forcella, le sospensioni, le ruote e la carenatura, poi sigillai il

# UN INCREDBILE VIAGGIO IN MOTO

tutto, in modo tale che potesse viaggiare sul nostro stesso aereo di linea. Non chiedetemi come feci...

## In Africa

**Atterrammo felicemente** in Africa a Cape Town. Decisi che sarebbe stato meglio portarsi dietro un carrello piuttosto che ammucciarci tutte le nostre cose sulla moto; non riuscii a trovarne uno già fatto, così me lo dovetti costruire da solo. Alluminio e legno di olivo marittimo, le ruote di uno scooter, gli ammortizzatori di una Volkswagen e le mie stesse sospensioni furono gli in-



gredienti principali della mia creazione. C'era posto per dormirci in due, un piccolo cucinino e molto spazio per bagaglio e provviste. Quando il traino fu pronto lo provai su strada e, dopo qualche piccola modifica, fummo in grado di cominciare la traversata di questo nuovo continente. In previsione del superlavoro cambiai anche i rapporti di trasmissione e la frizione della GL. L'americana S & W offerse gli ammortizzatori, il che significava che ora potevo adattarli a tutte le situazioni. I precedenti, originali, erano durati più o meno 8.000 chilometri, avevo decisamente ecceduto col carico su strade in cattivo stato.

Attraversare con il rimorchio il deserto della Namibia, in Botswana, era proprio un brutto affare. Si trovano lì gli «Okovanga swamps», ossia la più vasta palude del mondo, brulicante di ogni sorta di animali selvatici. Non lontano, l'unico luogo dove ben quattro paesi confinano l'uno con l'altro. Entrammo per la prima volta in una zona di guerra.

Il traghetto Kasangula attraversa il fiume Zambesi, dal Botswana allo Zambia. Il giorno prima del nostro arrivo un mortaio rodesiano lo aveva fatto saltare in aria. Eravamo bloccati sulle rive del fiume e restammo arenati lì per tre mesi fra due guerre, una da una parte, una dall'altra del corso d'acqua e con il costante problema di animali indiscreti.

Lo Zambia fu molto accogliente con noi, ma so di molti altri viaggiatori bianchi che ebbero problemi (spie, ecc. ecc.). Nella lingua del posto motocicletta si dice «Honda» e in Malawi «Yamaha»: questi giapponesi sono

ovunque! Incontrammo alcuni coltivatori di tabacco che ci diedero per ricordo un gattino, di nome Mzuzu, che imparò presto a viaggiare sul nostro traino... e come gli piaceva! Crebbe con noi, mentre lentamente trovavamo la nostra strada attraverso il continente africano. Mi spiace dover dire che morì ad appena un anno, ucciso da un serpente dell'Africa Occidentale.

Il poliziotto di guardia ai confini con la Tanzania si rifiutò di farci entrare e stampò un irrevocabile «Prohibited» sul nostro passaporto. Tentammo di convincerlo con ogni mezzo (avrei preferito piuttosto spaccargli la faccia) ma non ci fu verso di fargli cambiare idea. Ci toccò tornare indietro di 1.000 chilometri fino a Lusaka, all'ambasciata della Tanzania, prima che tutto fosse risolto. Ci vollero poi altre tre settimane prima di approdare di nuovo allo stesso confine e, non ci crederete, lo stesso poliziotto cercò per la seconda volta di impedirci il passaggio. Questa volta, per fortuna, senza successo.

Il paese è enorme, fertile e ricco dal

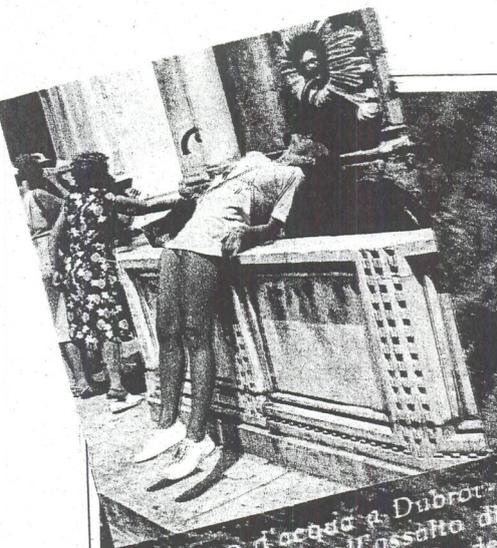
punto di vista minerario, ma uno scarso sviluppo e una popolazione assai limitata lo fanno sembrare povero ed economicamente depresso. Le strade di tarmac nero sono in cattive condizioni, grosse buche dai contorni taglienti rendono impossibile una andatura veloce con il rimorchio dietro. Una semplice moto avrebbe fatto lo slalom, come ai campionati di sci, ma un solo errore gli sarebbe costato caro: probabilmente ci avrebbe rimesso il telaio o almeno qualche raggio. I bordi della strada non a caso erano costellati di ammortizzatori rotti e perfino di qualche asse di camion.

Se entrare in Tanzania era stato difficile, uscirne fu terribile. Il confine con il Kenia era chiuso a causa di una disputa tra i due paesi sul traffico turistico e commerciale, ma, grazie ad un incontro con il Ministro degli Interni (avvenuto quando avevamo avuto difficoltà ad entrare nel paese) conoscemmo anche l'Ispettorato Generale di Polizia. Quest'ultimo ci diede una lettera per le guardie di frontiera contenente un permesso speciale con l'ordine di lasciarci passare senza formalità. Scoprimmo in seguito che una semplice bottiglia di whisky avrebbe sortito lo stesso effetto.

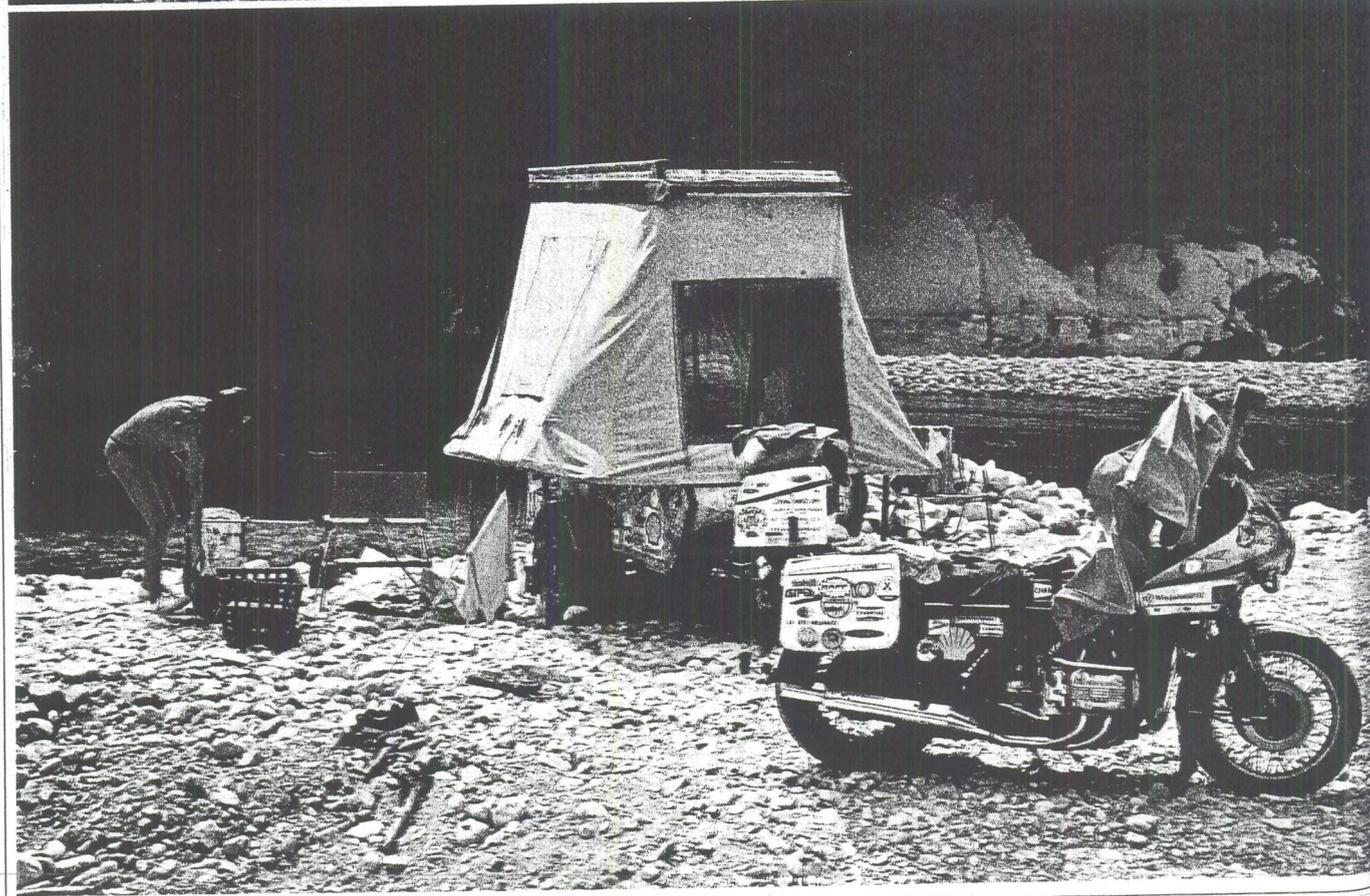
In Africa il Kenia è considerato una specie di Europa tropicale, ma in verità non si è mai troppo lontani dalle abitudini di vita africane. La costa del confine della Tanzania su, sino alla Somalia è il paradiso dei pesci tropicali, guarnita dai coralli, da spiagge di sabbia bianche ombreggiate da alberi di cocco sempre ondeggianti e accompagnata dai sorrisi aperti di gente che si gode la vita. Sì, ci è proprio piaciuto...

L'esercito della Tanzania era ancora molto attivo nel Nord dell'Uganda, dove si trovavano i superstiti dell'armata di Amin; nel Sudan del Sud non c'era più carburante; la frontiera con lo Zaire era chiusa; l'unica alternativa praticabile era imboccare la strada che attraversava la Repubblica Centro Africana. Per di più stava per cominciare la stagione delle piogge e il più vicino rifornimento di benzina sarebbe stato in Cameroun, 3.000 chilometri a ovest. Con 100 litri sul traino, 45 sul sedile del passeggero e 19 nel serbatoio avevo una autonomia di 2.600 chilometri, su strade decenti. (segue)

Traduzione di B. Parmeggiani



Un corso d'acqua a Dubrov-  
nick e poi via all'assalto di  
un insidioso sentiero a de-  
stra sempre in Jugoslavia  
Quindi marciata riposa per  
domani e moto sulle rive di un  
fiume in Grecia.

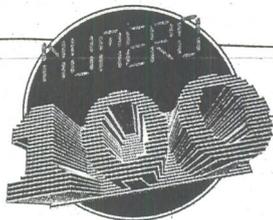


C  
P  
S

**E** col  
de  
po  
mo  
lei,  
più  
scr  
zic  
en  
pr  
ch  
pr  
me  
sc  
19

m  
te  
ci  
to  
de  
19  
pi  
lo  
cu  
vo  
ca  
b  
U  
p

s  
ti  
s  
t  
u  
F  
c  
f



# GIRO DEL MONDO

## 2ª Parte

Continua l'avventura attorno al mondo di Charles Batham e Veronique Piales. I due viaggiatori raccontano ora, per mano della ragazza francese, le loro esperienze in motocicletta attraverso l'Europa ed i Paesi Arabi.

di Veronique Piales (Traduzione di Barbara Parmeggiani)

**E**ro lì a lambiccare il mio piccolo cervello di donna, mentre sedevo piena di vesciche sul sellino posteriore di una moto in giro per il mondo, quando lei mi folgorò. Sì, lei, la mia coscienza: non riuscivo più a trovare un alibi per evitare di scrivere qualcosa sulla nostra spedizione. Questa nostra epoca di emancipazione femminile coinvolge proprio tutti ed ecco che arriva anche per noi donne il momento di prendere la penna in mano. Il primo resoconto del viaggio l'aveva scritto Charles (cfr. *La Moto*, dic. 1981/gen. 1982).

Sette anni a cavalcioni di una macchina rappresentano un lasso di tempo davvero considerevole e perciò non cercherò di raccontare tutto. Ricorderò soltanto che, da quando lasciammo Londra nell'ottobre 1975, abbiamo percorso più di un paio di continenti. A dire il vero allora Charles era da solo e con i suoi cugini americani trascorse circa nove mesi, scelti tatticamente in concomitanza con il «Bicentennial» (il bicentenario della nascita degli Stati Uniti), credo proprio per tastare il polso alle vecchie colonie.

Oltre il Rio Grande, in Messico, sul punto di inoltrarsi nel vasto continente sud americano, all'improvviso Charles si accorse che lunga e triste sarebbe apparsa la via senza un po' di compagnia femminile. Fu proprio allora che ci incontrammo, grazie ad un appassionato di moto francese, con il quale Charles scam-

biò qualche favore. Mi offrì un passaggio per una settimana, una settimana che sarebbe durata... sette anni!

Con la Gold Wing ancorata sul ponte di una nave di contrabbando che trasportava clandestinamente un carico di droga solcavamo le paludi vergini dello stretto di Darien, in direzione della Colombia, quando ci investì una tempesta. Era la fine: la moto, ormai slegata, fu scraventata dalla forza delle onde dall'altra parte della nave e scivolava paurosamente sul ponte. Ero convinta che il nostro viaggio sarebbe terminato lì. Invece la catena delle Ande assistette al nostro continuo spogliarci e rivestirsi, man mano che salivamo e scendevamo dai picchi vertiginosi delle montagne.

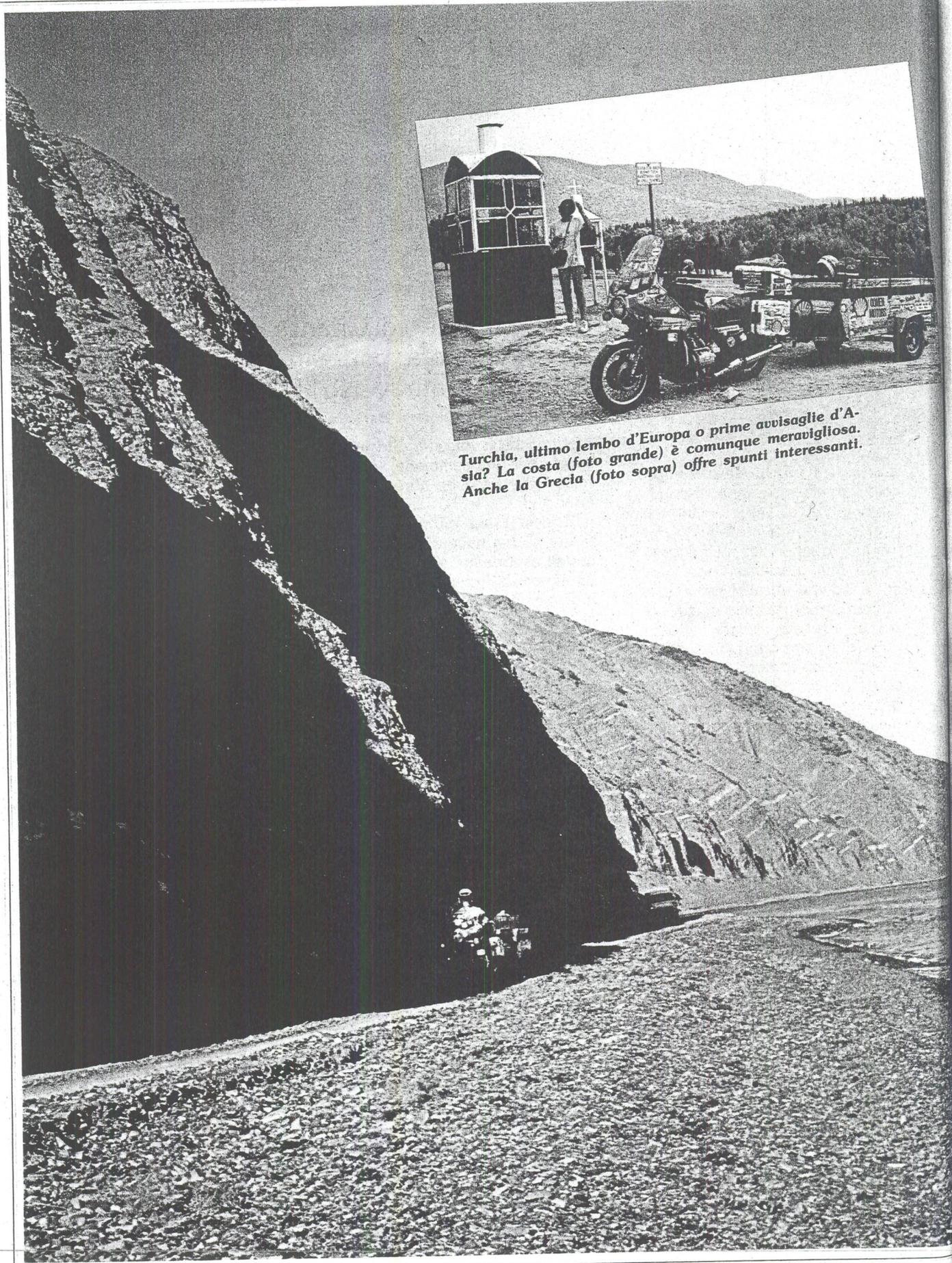
L'epatite colse Charles in Bolivia, a La Paz, e fece slittare la nostra tabella di marcia per il lembo di terra più a sud del mondo. Perciò ci ritrovammo nella Terra del Fuoco in pieno inverno, intrappolati dalla neve per un paio di settimane. Pian piano riuscimmo a venire fuori e a risalire verso nord, rischiando ad ogni passo l'equilibrio per il forte vento e combattendo contro la insidiosa sonnolenza provocata dalla prolungata esposizione al freddo. Rio de Janeiro fu il luogo ideale per riscaldarsi e ballammo per notti intere, intontiti dai numerosi cocktail a base di alcool di canna, la moto ben legata, al riparo dalle follie del carnevale.

La Champion e la Honda procurarono a noi e alla moto il biglietto

aereo per l'estremità più a sud dell'Africa, Cape Town. Partimmo da lì con una aggiunta, un rimorchio artigianale che avrebbe alleviato la moto di parte del carico e fornito a noi un alloggio più adeguato. Lo Zambesi costituì il primo ostacolo: lo raggiungemmo poco dopo che i Rhodesiani avevano bombardato il suo unico ferry, mettendolo fuori uso. Trascorremmo quindi tre lunghi mesi nella guerriglia promossa da attivissimi mercenari, prima di perdere ogni speranza che il ferry riprendesse servizio.

L'Africa dell'est si rivelò una pausa di rifornimento, in tutti i sensi della parola. Tutti e due avevamo bisogno di riposo dopo i mesi di tensione e di guerra e poi bisognava organizzare bene la marcia di moto e traino per più di 3.000 chilometri di sterpaglia priva di rifornimenti. Questo problema fu in parte risolto grazie alla cortesia di uno dei nostri sponsor che, in via non ufficiale, ci fece arrivare dei barili di benzina dal sud del Sudan su un piccolo aereo da turismo. Ragioni di ordine pratico consigliavano che io abbandonassi temporaneamente l'impresa e così fui scambiata per qualche gallone di benzina (un tocco dell'antica tratta delle bianche).

Charles allora si avviò per le strade ancora minate dell'Uganda, fece lo slalom tra i maledetti camion nigeriani, e dopo una incursione nell'ex Africa Francese, si trovò alle porte del Sahara. Una sfida interessante, dato che tutti giuravano che non ce l'avrebbe fatta.



*Turchia, ultimo lembo d'Europa o prime avvisaglie d'Asia? La costa (foto grande) è comunque meravigliosa. Anche la Grecia (foto sopra) offre spunti interessanti.*

E invece ci riuscì, equipaggiato con sci da sabbia stabilizzatori, benzina e una ampia provvista d'acqua. La pista originale che, passando per la Libia, arrivava fino in Egitto era chiusa, e così non restò altro che fare un'imponente deviazione attraverso l'Europa verso il Medio Oriente.

## L'Europa

Parigi, tanto per cambiare, per l'arrivo di Charles si era nascosta sotto metri di neve e la moto con il traino sembravano completamente fuori posto. I gendarmi francesi obiettarono l'utilità degli sci da sabbia sulle strade provinciali francesi e gli chiesero di rimuoverli immediatamente dato che in Francia non c'è il deserto. Per finanziare il nostro viaggio, dovevamo pur reperire i soldi da qualche parte e così decidemmo di dividere le nostre forze. Charles andò in giro per l'Europa alla ricerca di potenziali sponsor, mentre io rimanevo a Parigi. Finalmente, con qualche penny in più a nostro nome, proseguimmo verso est, in direzione delle Alpi Svizzere.

A pochi metri dal confine svizzero, un bullone del traino ci gettò fuori strada: magra eredità delle disestate strade africane. Alla frontiera disturbammo la quiete del doganiere dell'ufficio immigrazione in servizio: le moto col rimorchio in Svizzera non sono previste! Dopo aver ispezionato con cura l'equipaggiamento, se ne andò perplesso nel suo ufficio a fare un paio di telefonate ai superiori; tornò poco dopo con un impeccabile sorriso sulle labbra, dandoci il benvenuto. Passammo lì una settimana con alcuni amici che Charles aveva conosciuto nel Sahara, e poi ci dirigemmo verso l'Italia.

# GIRO DEL MONDO

## Italia, l'ultimo paese «civile»

Scalando il passo del San Gottardo, la pioggia ci accompagnò per dieci ore non-stop; e ancora adesso, mentre scrivo, devo dire che si trattò del peggiore acquazzone della mia vita, anche dopo un assaggio del monzone indiano. Fu questa la prima occasione per testare il nostro abbigliamento della Motomode e ci impressionò molto il fatto di restare caldi e all'asciutto. Nella nostra sosta prima dell'Italia avevamo riempito due taniche di benzina, visto che in Italia il combustibile è molto più caro. Arrivammo a Milano che era già buio, facendo a pugni per trovare un posto in campeggio; inutile dire che continuava ancora a piovere.

Milano rappresentò per noi una sosta di affari, giacché la Kodak, uno dei nostri sponsor, ha lì il suo quartier generale. Un affabile funzionario ci offrì del buon vino e una cena raffinata e, il giorno seguente, ci accompagnò a visitare la industria fotografica. Ce ne andammo da Milano carichi di pellicole e con una macchina fotografica Kodak nuova di zecca. Dopo le elezioni francesi il franco aveva subito una svalutazione paurosa, pensammo perciò di convertire i nostri vecchi franchi in dollari USA. I cambi di valuta infatti sono una delle occupazioni principali di chi viaggia: è opportuno tenersi costantemente informati sull'andamento del mercato valutario, specialmente se non si dispone di somme ingenti (secondo la nostra esperienza il dollaro USA è di gran lunga la moneta più stabile da portarsi in viaggio).

Da Milano tagliammo verso Genova, seguendo la costa fino a Roma. Scegliemmo di non imboccare l'autostrada e fummo ripagati dagli splendidi scenari; l'autostrada, parallela anch'essa alla costa, era stata scartata per i nostri soliti problemi finanziari. A Roma, puntammo subito al primo camping al lato della strada, qualche chilometro fuori città. Le giornate erano molto calde e stendemmo la nostra amaca guatemalteca per catturare anche la più fiavole brezza. Charles vendette il suo articolo a La Moto, che ci portò un bel po' di moneta italiana. Il sistema stereo sulla motocicletta aveva bisogno di un amplificatore che diede, specialmente a me, un ascolto molto migliore dai due speaker nella

scatola dietro la sella. Contattammo brevemente il concessionario Honda, cortese e molto disponibile, ma la moto non aveva problemi, grazie alla revisione completa effettuata a Parigi. In un faticoso pomeriggio dedicato al turismo, visitai le catacombe, ma non riuscii a entrare nel Vaticano per il mio abbigliamento, non certo per mancanza di iniziativa, visto che tentai una seconda volta, dopo aver tirato giù la gonna, incontrando un secco rifiuto.

Gli Appennini si frapponavano tra noi e l'Adriatico, così risalimmo ad altitudini più temperate e tentammo di contattare la Francia con la nostra radio da un altipiano di mille metri, riuscendo in modo molto soddisfacente, considerate le distanze. Comunque di solito usiamo il CB soprattutto per comunicare tra noi quando campeggiamo, avendo un apparecchio sulla moto e un altro sul traino. La costa Adriatica era affollatissima di corpi distesi al sole, ciascuno nel proprio fazzoletto di sabbia. Non c'era posto per noi: non avevamo prenotazioni né una grande inclinazione per questo genere di cose. Così puntammo di nuovo verso nord, sulla strada per la Jugoslavia.

## Jugoslavia, un primo contatto con i paesi dell'est

Da Trieste in poi, le piatte e insipide coste dell'Adriatico si trasformano in colli e panorami a picco sul mare, una strada molto pittoresca. Apprensivi come sempre riguardo ai passaggi di frontiera, arrivammo a quella Jugoslava armati di pazienza; si rivelò invece un passaggio facile e veloce. Poiché pareva la cosa giusta, acquistammo dei buoni-benzina: quale fosse il vantaggio, ancora oggi lo ignoriamo. Dopo le lunghe strade italiane, le piccole e antiche vie jugoslave ci sembravano abbastanza modeste. La penisola dell'Istria, di sapore fortemente italiano, è un posto di villeggiatura assai rinomato soprattutto tra gli svizzeri e i tedeschi, che abitano poco più su. Il caffè, un lusso dispendioso, è contrabbandato insieme con altri generi voluttuari europei. Dopo l'abbondanza dell'occidente, i supermarket jugoslavi sembravano spogli e i pochi prodotti reperibili molto costosi. Tuttavia si trovano alcoolici di buona qualità, economici e facilmente reperibili, per

andare su di giri: uno dei migliori è il brandy di prugne, buona base per un cocktail e piuttosto potente.

Il campeggio libero non è consentito in Jugoslavia e tale proibizione è fatta rispettare da poliziotti e non, con zelo quantomeno sospetto. Come giustificare un simile ardore per la caccia al «turista vagabondo»? Basta osservare i prezzi dei camping ufficiali: tutti da capogiro e controllati dal governo. Ma non c'è verso di sottrarsene; dopo che eravamo riusciti a resistere per un'intera settimana nascosti da un'insenatura rocciosa, siamo stati scoperti da agenti che sembravano proprio di polizia: ci lasciarono 24 ore per levare le tende.

Ci fu allora una piacevole marcia fino al capo della penisola. Campegiammo a Ravinj, proprio di fronte al porto fortificato, sulla sommità della collina. Stessi agenti scortesissimi e un odioso gelataio che schiacciò un cono sulla faccia di Charles: il conto da pagare per aver osato discutere sul prezzo del gelato. La strada costiera che scende verso Split è selvaggia e panoramica; insenature lussureggianti di vegetazione, intervallate da lastroni di roccia a strapiombo e venti marini, che soffiano in maniera erratica e imprevedibile, rendono la guida un'esperienza davvero... scapigliata! Il traino, nonostante la sagoma piuttosto sottile, era una difficoltà in più, ma il peso ridotto della moto lo compensava. Altri motociclisti, che viaggiavano molto più leggeri, dovevano combattere con la stessa nostra foga contro i venti tempestosi.

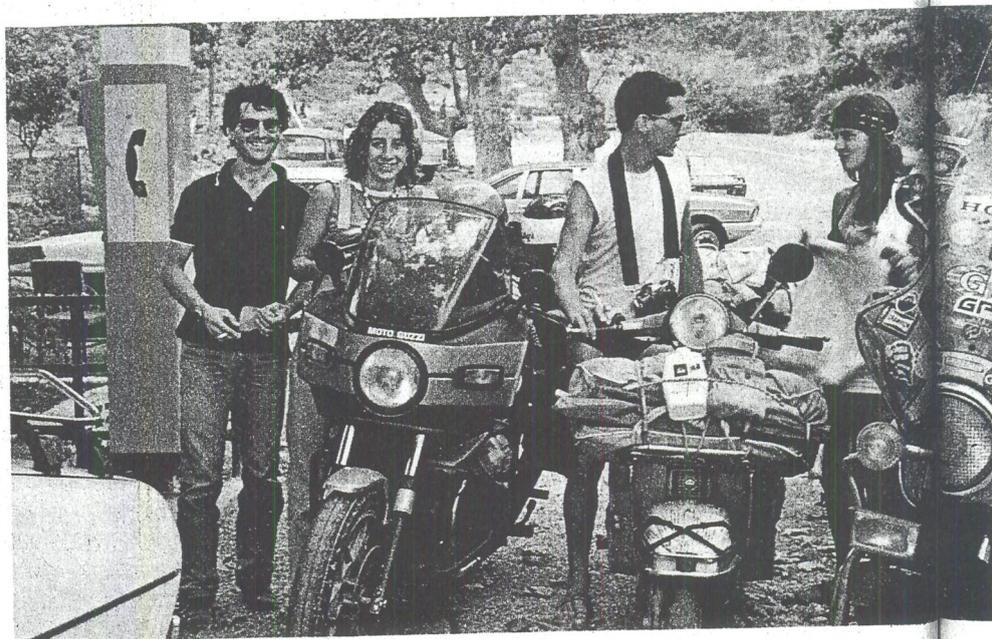
Split è una città moderna, povera e solitaria, come un accampamento deserto. I suoi pochi negozi sono desolatamente vuoti. Avremmo sicuramente tirato dritto se non avessimo incontrato una straordinaria coppia di svedesi, con i quali mettemmo su un paio di festuciole assai poco ortodosse. Stanchi dei panorami

sabbiosi, lasciammo allora la costa, addentrandoci all'interno verso Gradac; a mezza strada si intravedevano una serie di laghi nascosti dietro le colline e li raggiungemmo: una felice pausa dopo le spiagge affollate. Ahimé, questo gradevole riposo fu improvvisamente interrotto da un moralista frustrato che evidentemente non riusciva a sopportare oltre il nostro comportamento decadente. In quattro su una moto, guidammo per un giorno verso la vicina città ma, fatti scendere dai soliti poliziotti troppo coscienziosi, fummo costretti a chiedere un passaggio ad un camion, che si rivelò un incubo abominevole. Come restammo sulla strada è un vero miracolo. A proposito di miracoli: in Jugoslavia ormai sono banditi, insieme con i fenomeni religiosi e le apparizioni della Vergine. Le chiese sono ancora in piedi, ma in uno stato di pietoso abbandono, vecchie vestigia di una religione ormai fuorilegge.

La città di Dubrovnic appartiene ad un'altra epoca e l'illusione sareb-

di attrezzature e costumi. Accettammo volentieri i loro biglietti-omaggio per lo show della sera, lasciando moto e traino parcheggiati al sicuro dentro uno dei camion vuoti (lasciare la moto incustodita è spesso un buon mezzo per trovar guai!).

La strada per Titograd si avvia verso l'interno attraverso passi altissimi, dove lo stretto pavimento di tarmac si inclina lateralmente in pendenze davvero allarmanti. Il denso traffico rende la guida una lunga, soffocante esperienza. Ci dirigeremo direttamente a Titograd, un'altra città fantasma. Subito dopo ci imbattemmo nel primo sbarramento di polizia, che tiene sotto controllo i punti caldi intorno al confine albanese. Per noi girare al largo significava un detour di 2.000 chilometri, passando per Belgrado e giù di nuovo dall'altra parte del confine albanese; visto il prezzo della benzina (quasi al livello di quello italiano) non ci fece affatto piacere e optammo per l'unica alternativa. Correavano infatti voci che si poteva imboccare una stretta



## GIRO DEL MONDO

be perfetta se si riuscisse a tenersi lontani dalle trappole turistiche, dove ci si imbatte in una bolgia incredibilmente rumorosa di trafficanti di ogni genere. Si aggiunga a questo il fatto che i borseggiatori non si contano, che circola molta aggressività e si viene subito riportati indietro alla Jugoslavia odierna. In città incontrammo due camionisti inglesi, con un carico perlomeno singolare: un corpo-di-ballo messicano, con tanto

stradina lungo il confine destro dell'Albania, solo parzialmente asfaltata. Cercammo di passare di lì e fu un successo, nonostante alcuni posti di blocco e gli aerei che ronzavano sulle nostre teste. Questa area di confine era uno strano cocktail di estrema povertà che contrastava apertamente con le bancarelle contenenti oggetti di valore, come equipaggiamento elettrico, mobili, etc., probabilmente merce di contrabban-

do. Accampamenti di zingari, ostracizzati dai paesini, erano sparsi lungo la strada, combattendo per la sopravvivenza.

Avida di moneta straniera, ma scopertamente ostile verso chi la porta: questa fu l'impressione che ci lasciò la Jugoslavia.

## La Grecia del turismo e delle vacanze

Entrammo in Grecia non attraverso il confine principale, ma ad ovest di esso, a Bitola, accanto all'Albania, una frontiera custodita da un solo doganiere che, sadicamente, porta avanti il suo show privato: ricerche approfondite su insospettabili turisti, lasciando in attesa per periodi indefiniti coloro che osano contraddirlo. Per fortuna riuscimmo finalmente a passare, ma fu davvero snervante.

La nostra prima mattinata in Grecia, accampati su una radura a circa 50 chilometri dal confine, iniziò piena di buoni auspici. Un pastore di

ria dei morti in incidenti automobilistici. Con nostra grande sorpresa i 2.000 chilometri di costa che ci separavano da Atene erano invasi da una moltitudine di turisti greci e le spiagge erano tristemente sepolte da rifiuti multicolori, qualche volta appesi persino agli alberi come decorazioni natalizie.

Ad Atene telefonammo ad alcuni dei nostri sponsor, ma gli uffici erano deserti: il cocente sole di metà agosto aveva messo Atene a dormire, o almeno al lento ritmo di vita di un piccolo villaggio invaso dal sole. Gli ateniesi si erano rifugiati sulle varie isole e lasciata la città in mano ai turisti. Il festival di Dafni, un brillante pretesto per assaggiare del buon vino, si svolgeva ai piedi del nostro campeggio sulla collina e ci scendemmo più di una volta. Fu allora che ci giunsero brutte notizie dalla nostra radio a onde corte: Bani Sadr si era rifugiato in Francia e l'ambasciata francese a Teheran era presidiata dagli studenti iraniani. Le mie possibilità di entrare in Iran con pas-

a Charles di fermarsi e di fare una brusca inversione di marcia perché avevo visto... un pollo arrosto in mezzo alla carreggiata! Proprio così, ed era ancora caldo. Ci bastò per un paio di giorni, una vera festa per la nostra dieta-base di viaggio.

Dopo chilometri di spiagge invase da lattine, piantammo la nostra tenda poco a sud di Kalamata, tra gli ulivi e una notevole folla di ragazzi. In una delle nostre numerose scappatelle notturne, seguendo lungo una strada sterrata una piccola moto scrambler, urtammo un masso che ruppe la scatola della pompa dell'acqua davanti al motore. Charles si prodigò in una delle sue riparazioni «on the road», mentre una nuova scatola veniva inviata dalla Germania, con tipica efficienza teutonica, in appena un paio di giorni (in effetti ne arrivarono ben due, per vie diverse: un vero caso di super-efficientismo!).

Era tempo di muoverci e tornammo indietro passando per il famoso anfiteatro di Epidaurò e, lungo la costa est, fino ad Atene. Lì mercan-

## Inevitabili guai

La Grecia (a sinistra) è sempre stata una delle mete preferite dai motociclisti italiani anche quando il mezzo (come la stracarica Vespa al centro) non è un'autentica granturismo. Momenti difficili per Charles e Veronique (a destra) sulle strade jugoslave.



passaggio venne da noi ad offrirci un paio di succosi cocomeri: un gesto spontaneo e non equivoco, uno degli aspetti gratificanti della vita sulla strada. Il percorso di lì in avanti si snoda attraverso un insieme di appezzamenti di terreno intensamente coltivati, fino a Lamia, dove si raggiunge nuovamente il mare. Lungo la strada, ad ogni angolo, ad ogni crocevia, si ergono sinistramente quei piccoli altarini ornati, in memo-

saporto francese erano sempre più scarse.

Lasciata la parte continentale della Grecia, entrammo attraverso il canale di Corinto nella penisola del Peloponneso, non certo divertiti quando le batterie della mia macchina fotografica si scaricarono, proprio nel momento in cui un gigantesco incrociatore scivolava praticamente a contatto con la fiancata della nostra imbarcazione. Scesi per strada, urlai

teggiammo una nuova antenna dipolare in cambio di pubblicità per un negozio di radiotrasmittenti e partecipammo ad una delle feste più memorabili, allestita per noi dal rivenditore Honda, e ripartimmo. Vicino a Volos, un porto commerciale molto vivo, montammo la nostra antenna e riuscimmo ad ottenere un magnifico contatto con l'Irlanda, sfortunatamente possibile solo quando eravamo fermi.

## Una Turchia autunnale

L'estate stava per terminare e, man mano che ci avvicinavamo alla Turchia, sembrava che la costa fosse stata sconvolta da un uragano. Prima della Turchia facemmo rifornimento di caffè in grani, che lì è introvabile. Viaggiammo per un paio di giorni alla velocità di un ciclista inglese, facendoci buona compagnia fino in Turchia: un confine facile da oltrepassare, una prima notte spaventosa: 4 turchi ubriachi mi circondarono e mi riportarono alla moto. Sedicenti poliziotti, ma senza tesserino di riconoscimento.

Ad Istanbul ci installammo al camping Londra, a sei dollari a notte, ma divertente perché è anche il posto di sosta degli «International Truckers». Ad Istanbul davamo la priorità assoluta a cercare di ottenere la serie di visti di cui avremmo avuto bisogno per il Medio Oriente e l'Iran. Dopo il solito via vai nelle ambasciate, ricevemmo molte lettere di raccomandazione, ma ci smarrimmo più volte nel labirinto di viuzze della vecchia Istanbul. Il giorno che ci recammo alla ambasciata iraniana, con una lettera di presentazione molto autorevole, il palazzo aveva appena subito un attentato. Dimenticato l'Iran per il momento, decidemmo che avremmo tentato di nuovo a Damasco. Sadat purtroppo era appena stato ucciso, e questo non ci dava grandi speranze di riuscire a viaggiare nel mondo arabo. Ci spostammo allora in una piccola pensione dietro Santa Sophia, per assistere alle festività Eid, un vero massacro.

La guida sulla costa Egea fino a Smirne è veramente magnifica. Un ferry trasportò noi e la motocicletta sul continente asiatico attraverso i Dardanelli, lasciandoci quasi sul luogo dove sorgeva l'antica Troia. Sol-

tanto qualche pietra sparsa qua e là per i nostri occhi da amatori, ma, tagliando verso l'interno, le città romane che si incontrano sono così perfettamente conservate che si è immediatamente trascinati indietro ai tempi dell'impero. Vista la cattiva fama che la Turchia gode in Europa, restammo davvero sbalorditi: l'ospitalità era incredibile e spesso la gente ci offriva frutta, verdura, etc.

L'arido altipiano dell'Anatolia produce i tramonti più incredibili. Lo toccammo nella sua parte ovest, prima di scender giù verso la costa sud. Durante una breve sosta su una foresta di pini affacciata sul Mediterraneo, rendemmo impermeabile la tenda con la cera di candela squaliata, procedimento che si rivelò efficace: ma che confusione! Da lì in poi la strada diventa più spettacolare e si inerpica su fino alla cima delle colline, per poi ridiscendere alla base: lentamente procedevamo così verso la Siria. Con la tenda piantata proprio dietro a una fortezza su un promontorio, dividemmo la nostra cena con alcuni giovani turchi e le cose si misero male quando Charles si allontanò per lavare i piatti: non è cosa da fare in Turchia. Nel nostro tipico girovagare a zig-zag, lasciammo nuovamente la costa per salire fino a Goreme a vedere i resti di quella che è considerata la più antica città del mondo (7.000 A.C.).

Questa parte dell'altipiano anatolico somiglia un po' ad una sorta di gruviera. Da quando, all'inizio della nostra era, i Cristiani perseguitati vi si rifugiarono, scavando le loro abitazioni nella roccia, gli abitanti del luogo continuano ad occuparle. Ma il freddo, comparso all'improvviso, ci ricondusse verso la costa.

## Le prime avvisaglie del mondo arabo

Eravamo in viaggio verso la Siria, dove speravamo ancora di ottenere quei maledetti visti di solo passaggio per l'Iran. La strada che corre lungo la costa oltrepassa vaste raffinerie di petrolio: la prima avvisaglia del mondo arabo dell'Oro Nero. Stretta e piena di curve questa strada di confine è usata molto raramente, con una sola eccezione: centinaia di Mercedes ci sorpassavano in continuazione, creando un flusso ininterrotto, per essere contrabbandate in Libano e nella vicina Giordania. A circa 30

chilometri dalla frontiera incappammo in un posto di blocco, dove i soldati turchi rivoltarono e frugarono tutto il nostro equipaggiamento, probabilmente per ottenere una mancia. Se la strada era in uno stato di avanzato abbandono, la corruzione prosperava. Ci fecero pagare pesanti tasse per la moto, dandoci contemporaneamente un cambio davvero misero per i nostri dollari.

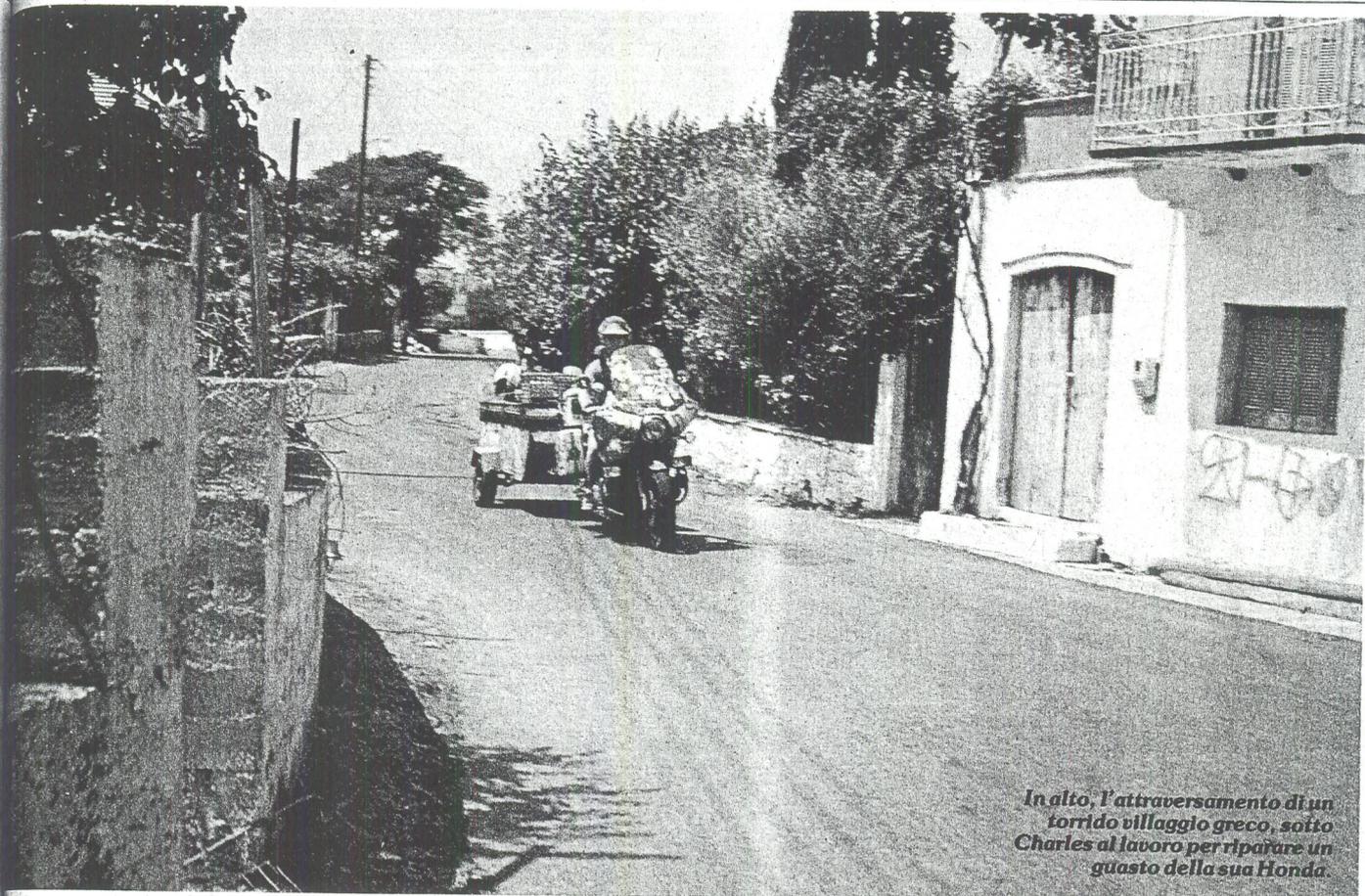
Da ora in poi la nostra radiotrasmittente doveva sparire e la smontammo e imballammo immediatamente: una parte di equipaggiamento troppo pericolosa per delle aree così instabili! Alla frontiera ci concessero dieci giorni, rinnovabili a Damasco. La strada per Damasco rappresenta un nuovo concetto nell'edilizia stradale; tre corsie, separate l'un l'altra da poche yard, corrono fino alla capitale: il traffico procede su ognuna in ambedue le direzioni. Sull'elevato e ventoso altipiano prima di Damasco, assaggiammo per la prima volta il caffè arabo al cardamomo: una sostanza liquida amara come una pastiglia per la malaria. Il risultato fu che non ci volle molto per imparare (secondo le usanze locali) a scuotere energicamente la tazzina in segno di rifiuto.

Vestigia della presenza francese in Siria: il funzionario del turismo che ci consigliò caldamente di non andare in Libano parlava un francese senza macchia. Lo zucchero era razionato e ci toccò metterci in fila per ottenerne un po'.

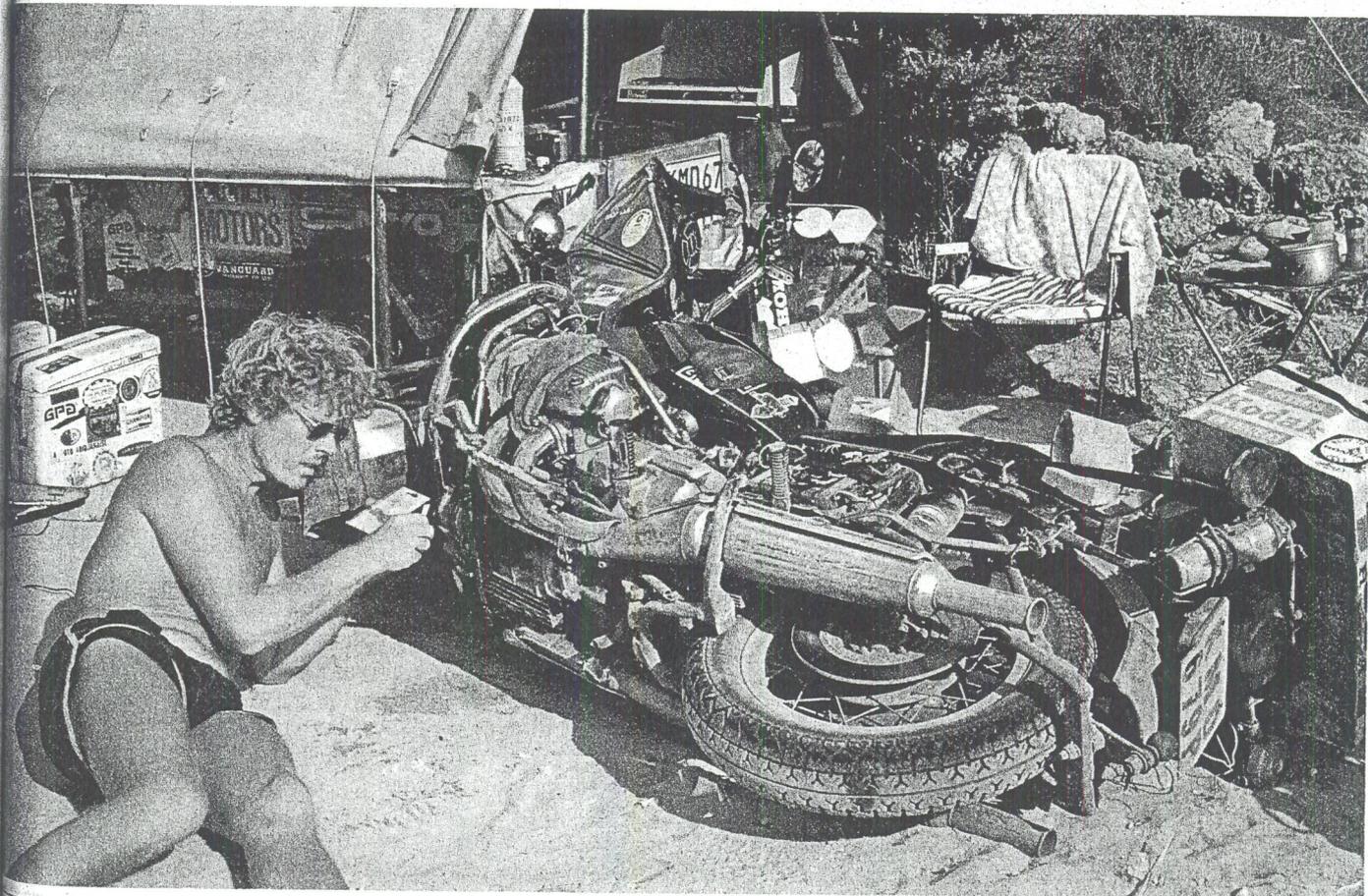
## Dove le moto sono fuorilegge

Per la Honda-Siria fu uno shock quando entrammo nei loro uffici: a Damasco le motociclette sono bandite e la loro circolazione è sottoposta a pesanti limitazioni nel resto del paese, perché sono considerate armi del terrorismo (secondo la tattica del «colpisci e fuggi»). Questo spiegava perché la nostra presenza fosse sempre molto notata e perché fermarsi in qualunque luogo della città desse subito adito a sospetti. D'altro canto la polizia, che si serve di Honda 750, era fiera di scortarci non appena si presentava l'occasione, in guida di parata. L'operazione commerciale della Honda in quel paese si era inaugurata in un momento molto poco propizio e sotto un destino avverso.

# GIRO DEL MONDO



*In alto, l'attraversamento di un  
torrido villaggio greco, sotto  
Charles al lavoro per riparare un  
guasto della sua Honda.*



Era appena stata aperta la nuova fabbrica, quando le motociclette furono messe al bando. Nonostante il controllo stampa del governo la Honda-Siria molto gentilmente ci ospitò in albergo per la durata della nostra permanenza e mandò vari telex per tentare di risolvere il nostro problema più consistente: come arrivare in India con l'Iran di mezzo. Dopo l'ennesima visita all'ambasciata iraniana, stavolta di Damasco, ci trovammo di fronte al solito rifiuto: occorreva inventare una alternativa. A questo punto dovevamo seriamente prendere in considerazione l'ipotesi di attraversare la penisola araba, anche se rimaneva ancora un'altra possibilità. Ci venne infatti l'idea di parlare all'ambasciata russa di Damasco (una vera fortezza in pieno centro) sulla possibilità di transitare nel loro paese, intorno al Mar Caspio, dalla Turchia in Afghanistan. Ovviamente una perdita di tempo; ad ogni modo Charles è biondo, e entrare nella zona calda di Mazari-Sharif dalla Russia ci avrebbe sicuramente portato parecchi guai.

## Un matrimonio molto «politico»

Così ci focalizzammo sulla risoluzione del problema dei visti arabi: il primo requisito era di ottenere un visto d'uscita dalla Siria, il secondo sposarci. All'ambasciata britannica, nel cui pub avevamo avuto un paio di incontri, ci fornirono un fruttuoso contatto con l'ambasciata del Qatar. Fu mandato un telex alla capitale e poco dopo ricevemmo dal Ministro dell'Informazione una risposta: ci concedevano un visto per un mese. A sentire il Console un mese era più che sufficiente, visto che lì non si trova altro che petrolio. Damasco è

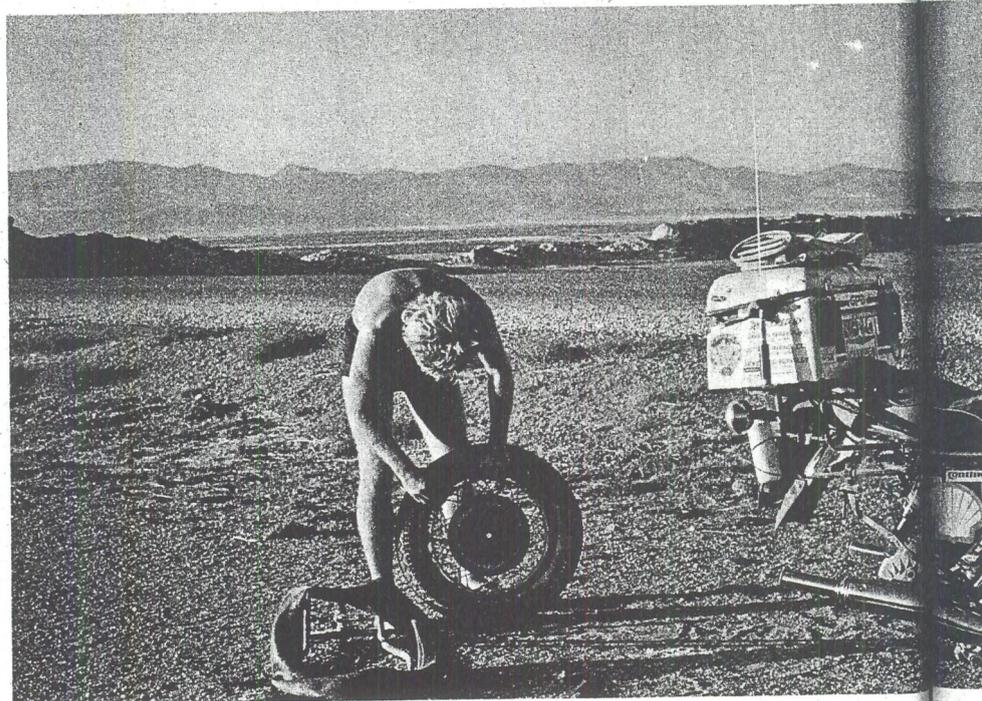
# GIRO DEL MONDO

piena di vita e questo almeno finché le imitazioni renderanno sul mercato. Le strade infatti sono ingombre di copie di orologi, calcolatori, etc., per la gran parte contrabbandati nel Libano sconvolto dalla guerra, dove tengono in piedi un florido commercio. Sfortunatamente le radio ad onde corte erano appena state levate dalla circolazione, dato che noi ne desideravamo ardentemente una per la nostra razione quotidiana di BBC. La principale arteria che, passando per l'Iran, raggiunge l'India era chiusa, quindi l'unico campeggio di Damasco si riempiva rapidamente. Un camionista tedesco, nella sua abituale corsa verso il Nepal, trafficò un giorno intero intorno al suo veicolo, nella speranza di riuscire a infilare bottiglie di whisky nelle sue ruote di scorta, per importarle clandestinamente in Arabia Saudita.

L'unica bevanda alcoolica reperibile in Siria era una Vodka torcibu-

## Dal deserto alla neve

Non appena la mia gamba guarì dall'ustione provocata non dallo scappamento della moto, ma dal caffè bollente versato nel traino da Charles che scherzava, ci mettemmo in marcia in direzione della Giordania e del Mar Rosso. Per uscire dalla Siria le stesse scene dell'entrata, corruzione e scortesie. I giordani, dal canto loro, mostrarono molta più disponibilità ed efficienza, e passammo senza ulteriori difficoltà. Alla Honda-Giordania il nostro arrivo era stato notificato e aspettavamo lì un telex dal Giappone. La Honda ha sempre speculato sugli aspetti umani della nostra spedizione e, messi di fronte ai problemi di accesso in Arabia Saudita, pensammo di aver diritto a chiedere la loro assistenza: avevamo bisogno di un garante. Ma ahimé, nonostante la sfortunata mediazione dell'importa-



della, a 2 dollari la bottiglia, ma andava bene nei cocktail offerti per celebrare il nostro matrimonio fittizio (altro pre-requisito per entrare in Arabia Saudita). Per una donna nubile viaggiare è poco meno di un'eresia. Così stabilimmo che almeno il matrimonio dovesse essere condotto in un modo propriamente pagano. Per farla breve, i festeggiamenti furono allietati da scene hard core tra i passeggeri di un «Top-deck» parcheggiato nelle vicinanze.

tore giordano, la risposta della Honda fu negativa. Fermi più che mai nel nostro proposito, e spronati a una più grande determinazione da questa nuova difficoltà, ci rivolgemmo alla ambasciata inglese, dove avevamo un buon contatto. Al primo tentativo con i Sauditi nessun risultato; ovviamente a loro non sembra la cosa più giusta da fare, andarsene in giro per il Regno con una moto e una bella ragazza sul sellino, tronca ogni discussione.

Tornammo all'ambasciata inglese e questa volta andarono loro dai sauditi e usarono le maniere forti. L'ambasciata saudita, su loro richiesta, fu d'accordo ad incontrarci. Dopo una veloce lezione di protocollo alla ambasciata inglese, presentammo il nostro caso agli arabi, mostrando ritagli di giornale, trangucciando l'amarissimo caffè al cardamomo senza neanche una smorfia e finalmente vincemmo la nostra causa. Fu mandato un telex a Riad (la capitale) e passarono altre tre frustranti settimane prima che ci convocassero di nuovo. Questa volta l'Ambasciata lacerò la nostra domanda davanti a noi e solo allora tirò fuori la notizia: avevamo ricevuto un invito ufficiale nel regno! Bisognava festeggiare; in ogni caso Natale era alle porte e così le due settimane seguenti videro feste esuberanti nell'appartamento sulla collina di Richard, l'addetto del British

Council.

Il 5 di gennaio, in una triste, fredda e piovosa mattinata, partimmo per Amman. Nel tardo pomeriggio, salendo verso Petra, cominciai a nevicare. Su quello stretto, disastroso cemento, quando cominciai a far buio sembrò un incubo. Avanzavamo lentamente, nella strada fangosa, impreparati al freddo purigente e avvolti da una fitta nebbia. Quando finalmente scendemmo nella valle della Giordania, in direzione del Mar Morto, numerosi posti di blocco rallentarono la nostra avanzata: si tratta infatti di un'area piena di tumulti, opposta al loro nemico numero uno. Nonostante l'odore acre e i banchi di sabbia galleggianti sul Mar Morto, fu una esperienza grandiosa. I cammelli che galoppavano sulla sabbia spinti avanti dai beduini, si fermavano a dare una annusata alla moto e poi ripartivano.

Quella notte bruciammo un paio

di copertoni, raccolti nel deserto, per scaldarci e per festeggiare il mio compleanno, tra le dune illuminate dalla luna, con una miscela di rum. Accampati poi nella stretta spiaggia proprio di fronte a Eilat, sul Mar Rosso, ci riposammo per una settimana, incamerando le energie necessarie prima dell'infame frontiera saudita. Nello spazio di una mattina, quattro Mercedes furono imprigionate dalla sabbia: erano i locali, con i loro soliti tentativi di occhieggiare qualsiasi ragazza europea. Allah, nella sua grandezza, li aveva puniti. Il vento soffiava con violenza e dovemmo legare il tetto per evitare il decollo. Giornalmente l'esercito israeliano, sulla riva opposta, faceva esercitazioni aeree, rompendo la pace apparente. Ci toccò sbarazzarci di tutto il nostro materiale fotografico, in vista del leggendario puritanesimo arabo ma, Charles trovò un nascondiglio appropriato sulla moto.

### Batham abile

Charles Batham si «esibisce» ancora come meccanico con pinze e rasoio per riparare una foratura nella pianura turca (a sin.). A destra in giro per il Peloponneso, sotto toilette in un fiume greco.



Il racconto del Giro del Mondo continuerà sul prossimo numero in edicola il 20 luglio.

# GIRO DEL MONDO

*La seconda parte del racconto di Veronique Piales, che con Charles Batham ha compiuto il giro del mondo in motocicletta, riprende con l'arrivo in Giordania e prosegue con la descrizione di nuove avventure nei Paesi Arabi.*

*La nuova casa dei viaggiatori è un mini-container...*

di **Veronique Piales**  
(Traduzione di  
**Barbara Parmeggiani**)

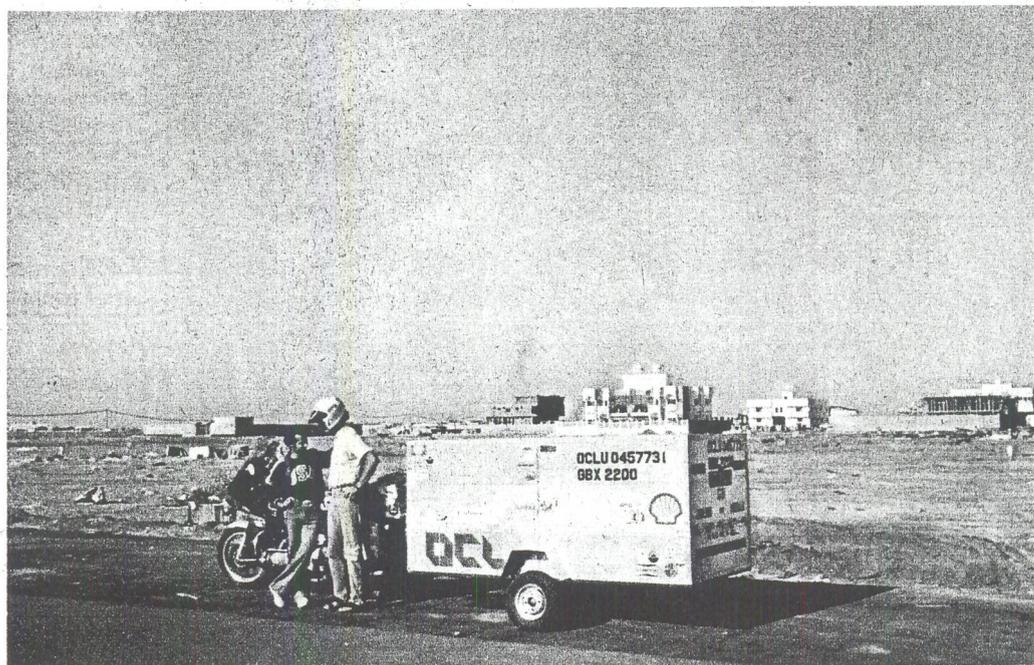
Alle dieci di sera arrivammo alla frontiera giordana. Stesso trattamento di quella siriana. Nonostante ci fosse stato detto altrimenti, il nostro permesso non copriva la moto, così ci toccò pagare una multa di trenta dollari. Ma, sorpresa sorpresa, i sauditi, dopo il rituale del cardamomo, non si curarono neppure di aprire il bagaglio. All'alba del giorno dopo, invece, gli espertissimi meccanici filippini, furono lasciati liberi davanti a un camion-serbatoio. Lo smontarono pezzo per pezzo: fu aperto lo chassis e con le torce frugarono ogni nicchia sospetta alla ricerca di armi e whisky.

Per condiscendenza verso i costumi locali indossai il casco integrale, un compromesso rispetto al velo nero. Legati i capelli dentro il casco, infilai la tuta da moto di Charles, nel tentativo di mascherare le mie forme femminili e questo a beneficio della polizia religiosa che circolava nei dintorni. Subito dopo la frontiera lasciammo alle nostre spalle le piantagioni di palme da dattero e salimmo fino all'altipiano di Heiaz, deserto di dune, coperso da car-

casse di automobili, per la maggior parte nuovissime, abbandonate nella sabbia, un ottimo rifornimento di pezzi per il viaggiatore. La tentazione era troppo forte: riuscimmo a prelevare varie lampadine, fusibili, etc. La benzina super costava soltanto 8 cents americani al litro! Di notte, nel deserto, bruciammo altri copertoni, attirando come farfalle tutti i camionisti della zona per un campo notturno.

## La caccia agli infedeli

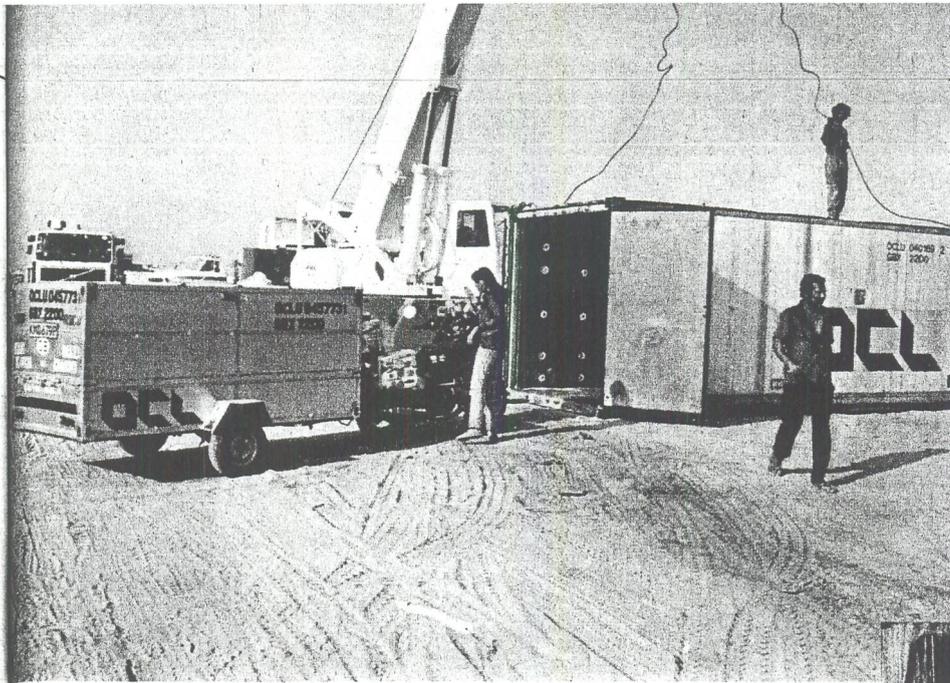
Poi, non appena raggiungemmo la principale autostrada nord-sud del deserto, cominciò la caccia, che durò fino a Jeddah. Quattro, cinque volte al giorno si ripeteva la stessa scena: i beduini ammantati di bianco, con i cinturoni di cuoio attorno alla vita, ci fermavano tempestandoci di domande. Presto indovinammo che ero io la causa del loro turbamento. Volevano una prova che dimostrasse che io ero «sua moglie». Una volta, dopo che avevano già controllato tutte le nostre carte, quattro uomini della polizia segreta





maggiore nel-  
ento di  
ntazio-  
nmo a  
fusibili,  
va sol-  
itro! Di  
no altri  
farfalle  
per un

gemmo  
ord-sud  
cia, che  
cinque  
a stessa  
di bian-  
attorno  
stando-  
ovnam-  
oro tur-  
ova che  
moglie».  
ano già  
carte,  
segretà



A Dubai (a sin.) il mini-container viene «containerizzato». La vita nella scatola non è comunque ricca di confort (sotto) ma il viaggio offre scenari stupendi.

religiosa ci inseguirono, mandando-  
ci quasi fuori strada quando ci sor-  
passavano. Secondo loro, io avrei  
dovuto andare nella loro auto,  
mentre Charles doveva seguirci.  
Ovviamente non mi mossi di un  
millimetro.

Quei cinque giorni verso Jeddah,  
passando per il detour, obbligatorio



per i cristiani, intorno alla Mecca, li  
ricordo ancora con angoscia. Il terzo  
giorno fummo addirittura arrestati:  
una macchina della polizia, con al-  
toparlanti a tutto volume, ci intimò  
l'alt e ci confiscò i passaporti, for-  
rendoci una buona dozzina di moti-  
vi per cui non avremmo dovuto es-  
sere per strada: la moto, la donna,  
l'ora tarda, la guida dopo il tramon-  
to, e così via (da notare che era  
ancora giorno quando ci avevano  
fermato).

Quella notte ebbi un crollo di  
nervi, in parte effettivamente per lo  
stress, in parte per mettere in diffi-  
cultà e in imbarazzo la polizia.  
Come risultato arrivò il Capo e, il  
giorno seguente, dopo che aveva-  
mo minacciato di rivolgerci alle am-  
basciate, ci restituì i passaporti. Tre-

molante nel caldo del deserto, dopo chilometri di vuoto, Jeddah è una miscela di decrepite abitazioni arabe e ultra-sofisticati palazzi principeschi. Alla Honda di Jeddah, il vecchio sceicco Abdullah-Hashim in persona ci accolse con calore, prima di affidarci alle abili mani di David, l'esperto britannico (che effettivamente mandava avanti gli affari) che ci fornì una preziosissima assistenza durante il nostro soggiorno.

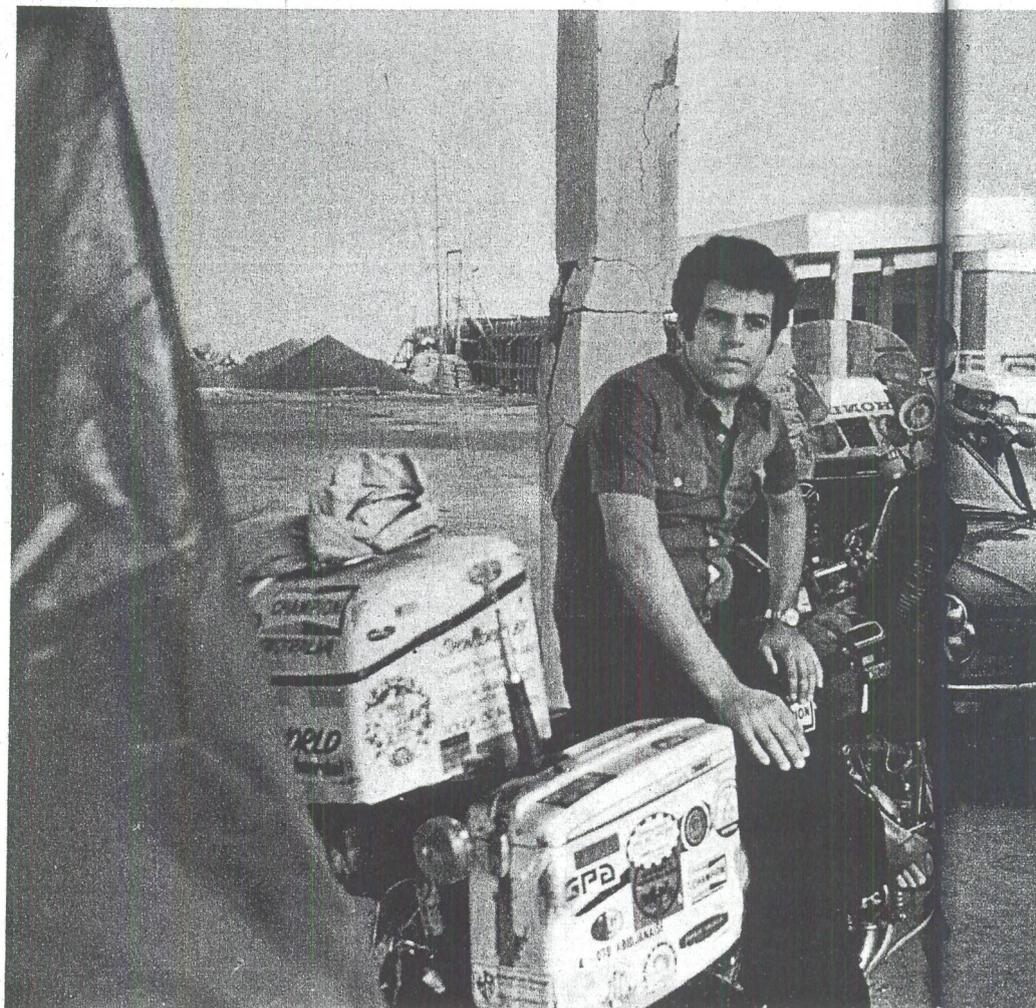
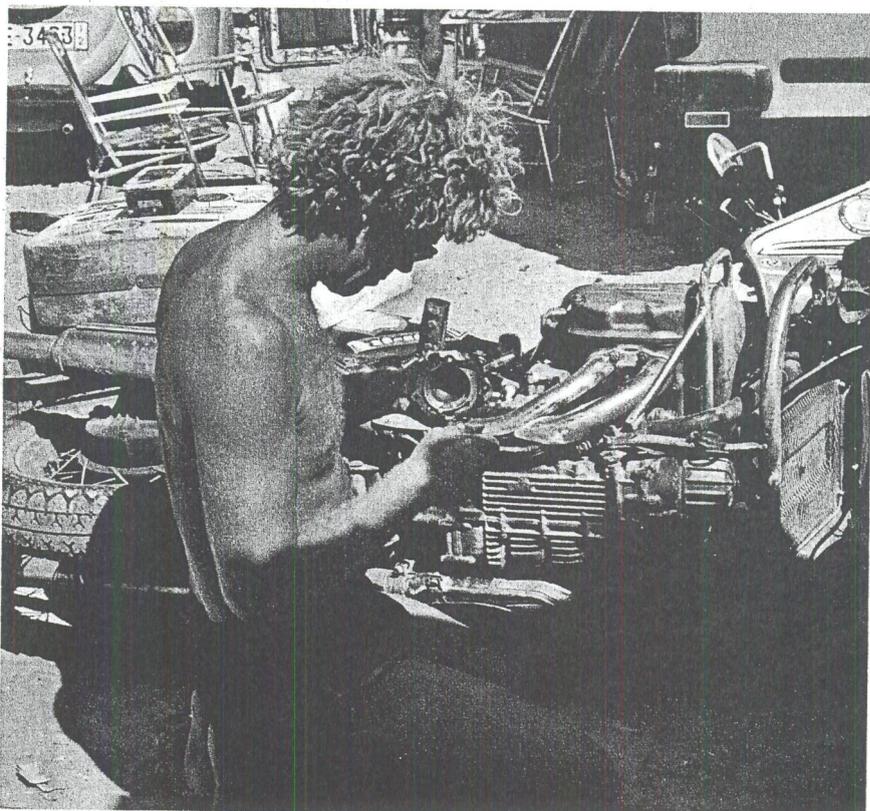
### Nel palazzo del principe

Attraverso il telegrafo dei beduini la notizia del nostro arrivo nel regno si era rapidamente diffusa fino agli alti ranghi della società e, nel giro di pochi giorni, fummo entrambi invitati al palazzo del Principe della Mecca, davvero un grande onore, se si considera che la sua autorità si estende dal terreno religioso a quello politico. Tuttavia all'ultimo momento ci dissero che l'etichetta prescriveva che io, essendo una donna, non potessi essere ammessa in sua presenza, e così dovetti restare in disparte. Mi hanno poi raccontato che tutto filò liscio, nonostante il passo falso di Charles, quando si complimentò con il Principe per il suo bellissimo Falcone Reale Bianco imbalsamato. Ora, l'animale era vivo, e in perfetta salute, solo molto regale e immobile. Pare che la prendessero bene, visto che Charles fu nuovamente invitato a Palazzo, questa volta ospite d'onore di una sontuosa cena.

L'ambasciata inglese ci invitò a tenere una conferenza che, tra l'altro, ci avrebbe procurato un notevole appoggio finanziario dal nostro ultimo sponsor, l'Overseas Container Ltd, una compagnia di trasporti inglese. Non si riesce mai a immaginare fino a che punto l'alcool può influenzare le persone (specialmente nei paesi a clima secco). Durante il

*Problemi per Veronique e Charles al posto di frontiera con il Qatar (foto grande). In più la Honda degli intrepidi giramondo costringe Batham a un intervento di fortuna.*

# GIRO DEL MONDO



cocktail party si udirono pressappoco queste parole: come sarebbe stata una moto che trainasse un container di quelli da imballaggio? Questa proposta apparentemente balorda non cadde nel vuoto, dal momento che, più tardi, ricevemmo una telefonata da Dick Denning, il manager della O.C.L.

Dopo tre mesi e molte frustrazioni, un container miniaturizzato, costruito appositamente per noi e disegnato per viverci, uscì dai cantieri di Jeddah. L'attacco a sfera era identico a quello del precedente traino ideato da Charles. Il container era realizzato in legno pressato e fogli di alluminio, e si apriva dall'alto, dandoci uno spazio abitabile di 5.2 per 1.2 metri, un notevole miglioramento per i nostri standard di vita, ma uno sforzo ulteriore per la nostra già maltrattata motocicletta. Il suo peso era di 650 chili, pari a quello della motocicletta, il che vuol dire una tonnellata, calcolando anche noi. Quando eravamo ancora a Jeddah, il contachilometri segnò

le fatiche mille miglia, proprio mentre ci recavamo ad una scuola per mostrare le nostre diapositive. Il giorno dopo una Mercedes ci venne addosso, urtando sia moto che traino: il primo incidente in sette anni! Per fortuna i danni non furono irrimediabili.

Ci furono i soliti comunicati stampa per la Honda: questa volta nella foto non comparivo (sempre per la solita ragione di essere una donna). Facemmo poi un giro di prova fuori Jeddah, per testare il nostro nuovo container, nella scarpata di Taif, che si innalza verticalmente, con forte pendio, sulle piatte distese di sabbia. In cima faceva un caldo pazzesco e ambedue trattenevamo il respiro mentre la moto arrancava in prima, tirandosi dietro il traino per i 24 chilometri del ripido nastro pieno di curve. Ci vollero ancora un paio di giorni per ridistribuire il peso e modificare la pressione delle gomme, per ottenere il massimo rendimento.

Dopo Taif, che è la resistenza estiva del Re, si stende una lunga fetta di deserto, fino a Riad, la capitale. Due giorni di vuoto. La prima notte trascorsa fuori, fummo felicemente sorpresi di scoprire che, una volta aperto, il container non somigliava affatto ad un alloggio, cosa che si sarebbe rivelata molto utile nell'affollato continente asiatico.

## Eroi della Tv araba

Le traversie sulla strada erano finite grazie ad una lettera del Principe della Mecca che fece meraviglie. A Riad, ospiti della Honda-Arabia Saudita, ci sistemammo in un albergo svizzero di prima categoria, con prezzi che si aggiravano sui 350 dollari al giorno. Alla Honda comunque ci avevano incoraggiati a non negarci nessun comfort.

Nello spazio di una settimana conoscemmo il Principe Faisal-Bin-Fahard, il Ministro dello Sport che, con squisita cortesia, si informò sui nostri piani futuri, chiedendoci se avevamo nulla in contrario a comparire in un programma educativo alla televisione. Presto detto, presto fatto: l'équipe televisiva si trasferì all'hotel, ci intervistò e fece le riprese, dove comparivo anch'io (una vera «prima» mi fu detto, nel settore delle comparse femminili). Ci fu poi consegnata una busta con molti rin-

graziamenti, piena di biglietti appena stampati, un piccolo gesto principesco.

Lasciammo allora il regno saudita per il piccolo stato del Qatar, posto sull'omonimo golfo, dove ci rendemmo conto che gli Emirati Arabi Uniti, nostra prossima meta, non vi avevano alcuna rappresentanza diplomatica. Nonostante i nostri eccellenti contatti nei Ministeri, non riuscimmo a concludere nulla e allora, contro il parere dell'ambasciata francese, decidemmo di tentare direttamente la sorte al confine.

## Prima del grande salto in India

Funzionò, ma non completamente, visto che io fui relegata per una settimana in quel posto di frontiera nel deserto, mentre Charles si dirigeva da solo a Abudhabi, per conseguire i visti. Nel frattempo fui nutrita di datteri di palma e poesia araba dai solleciti ufficiali di polizia, coperta di sudore e noia nella mia casa-container aspettando il ritorno di Charles. Per farla breve, egli seppe giungere alle persone giuste (sempre le più importanti) e presumibilmente fornì loro la impressione giusta.

Dubai fu l'ultimo porto prima del grande salto in Pakistan. È la piattaforma del Medio Oriente, con molte meno restrizioni dei suoi vicini e fu quasi uno shock rivedere donne che camminavano apertamente e guidavano le automobili. Mi dovetti acclimatare un poco, prima di mostrare nuovamente il volto, dopo la autodisciplina degli ultimi sei mesi, coperta di veli fino agli occhi. Facemmo un po' di pubblicità ai nostri abituali sponsor e tenemmo una breve conferenza nel solo canale televisivo locale.

Stavamo preparandoci per l'imbarco sulla Strathetrick, una grande imbarcazione da trasporto, che doveva condurci sull'altra sponda del Golfo, a Karachi. La moto e il container furono caricati dentro un più grande container. Le macchine fotografiche della O.C.L. e della Tv locale scattarono numerose fotografie e noi fummo visti salutare alla partenza della banchina, dopo una permanenza di 24 ore al pub di bordo, per trascorrere in allegria il tempo necessario a imbarcare la moto...

