

Così gli «azzurri» hanno costruito un ponte lungo 21 metri

Nella continua sfida alla natura l'uomo deve superare se stesso

Non si può negare che i viaggi dell'avventura, simbolo di libertà di vita in territori sconfinati e selvaggi, sono in crescendo grazie ad una massiccia campagna pubblicitaria della multinazionale del tabacco, la R.J. Reynolds, la quale ha ceduto il marchio Camel per organizzare gli ormai famosi Camel Trophy.

Il cammello, mammifero che costituisce uno dei più importanti ed economici mezzi di trasporto nel deserto, che ha bisogno di poco cibo e resiste anche otto giorni senza acqua, è diventato il simbolo dei viaggi spartani. Con il «Camel» si scopre il fascino della giungla della Nuova Guinea, il mistero del Sahara, la sconfinata Alaska su slitte trainate da cani, le piste selvagge delle Ande peruviane, la discesa in canoa di un fiume che nasce dal monte Everest.

«Il Camel Trophy sin dall'inizio cercò di dare l'immagine di un uomo rude — sottolinea Patrick Lexcelent, general manager della manifestazione. — L'uomo disposto a superare se stesso. I migliori elementi scelti in Europa non ci hanno deluso dimostrando, in condizioni ambientali proibitive, di essere uomini incrollabili, con eccezionale spirito di gruppo e di solidarietà».

Giorgio Arcangeli, che ha alle spalle il Camel in Papua Nuova Guinea e nello Zaire, afferma: «Nessun partecipante ha mai ceduto, nessuno si è arreso davanti alle grosse difficoltà».

«Abbiamo sempre dormito poco, mangiato per modo di dire, costretti a combattere una natura e un clima tanto pericolosi»; aggiunge Wolfgang Drehsen, fotografo ufficiale della spedizione.

E' servito anche per alcune auto «private» che erano ferme sul posto da qualche settimana - E' stata una delle maggiori difficoltà dell'intero raid

I tedeschi, che dall'inizio organizzano questa manifestazione, avevano scelto il percorso più impegnativo. Guai se fosse risultato facile! Tanto è vero che questa edizione del Camel è risultata, alla fine, la più difficile di tutte le precedenti. L'Amazzonia, ultima frontiera del pianeta Terra, la più gigantesca estensione di terra vergine, è infatti sinonimo di avventura.

Nel 1970 il governo brasiliano ha deciso di costruire la Transamazzonica, lunga 5.000 km, destinata a congiungere il Nordeste del Paese con il confine peruviano. La pista è stata ultimata otto anni più tardi, ma non è servita a niente. Non si sono insediate le industrie di giacimenti di ferro, di stagno, di bauxite. Lo slogan governativo «una terra senza uomini e uomini senza terra» non si può realizzare perché i nuovi arrivati hanno trovato qui un inferno.

Contrariamente a quello che si pensa la Transamazzonica non è percorribile in tutta la sua lunghezza. A volte si sono coperti meno di 100 km

in una giornata. Lunghi tratti della pista erano trasformati in pantani. Le paludi ai bordi della carreggiata non permettevano di uscire fuori per cercare un passaggio più facile. Qualche volta un'improvvisa frana ha mangiato metà di larghezza della strada. Viaggiando la notte si rischiava di finire in qualche buca profonda diversi metri. C'erano, poi, i tratti dove la pista era inghiottita dalla selva.

Un capitolo a parte riguarda i ponti. Anche se il Camel Trophy si svolgeva verso la fine della stagione di piogge, c'erano numerosi ponti distrutti. Come battesimo si è

dovuto costruirne uno completamente nuovo, lungo 21 metri. Enormi tronchi sono stati trasportati, per 500 metri, con l'aiuto dei verricelli delle Land Rover. Dopo un giorno di lavoro sotto il sole e le piogge equatoriali, è stato messo a punto un solido passaggio, che è poi servito a quanti erano fermi da qualche settimana.

Durante questo impegno l'iniziativa di guidare i lavori era nelle mani degli italiani, però tutti i piloti hanno ottenuto il massimo punteggio, quello previsto per la prova speciale «costruzione ponte».

Come è maturato il successo di squadra

Alfredo Redaelli e Maurizio Levi hanno vinto la gara. La seconda squadra italiana: Giancarlo Barocelli e Sandro Damiani, ha avuto una grande chance. Ma nella penultima, massacrante prova speciale (10 ore) hanno fallito d'un soffio la vittoria.

Ecco la classifica finale del Camel '84:

1. Italia 2	7. Svizzera 1
2. Germania 2	8. Svizzera 2
3. Olanda 2	9. Germania 1
4. Olanda 1	10. Spagna 1
5. Italia 1	11. Spagna 2
6. Belgio 1	12. Belgio 2

Servizi e foto di JACEK E. PALKIEWICZ

Prove speciali a ripetizione

«L'equipaggio che totalizza durante le 12 prove speciali il punteggio più alto è proclamato vincitore della gara. Il ricorso all'assistenza tecnica alle auto costa le penalità», dice il regolamento del Camel Trophy '84.

Per il primo posto erano stabiliti 400 punti, per il secondo 350, per il terzo 325, poi a scalare sempre 25 punti di meno.

Ecco le prove speciali:

- percorso di regolarità (50 km/h)
- costruzione ponte
- 7 km di pista nella selva
- percorso di ritorno in ugual tempo (senza orologio)
- scavalcare un rilevato
- 5 km di velocità su pista buona
- 500 m in fango con retro-marcia
- 3 km di strada buona
- 1 km di fango
- guado del fiume
- 10 ore di pista disastrosa
- 11 km di percorso in selva.