RIPERCORRIAMO LE TAPPE DELLA GARA CAMEL TROPHY EDIZIONE 1985

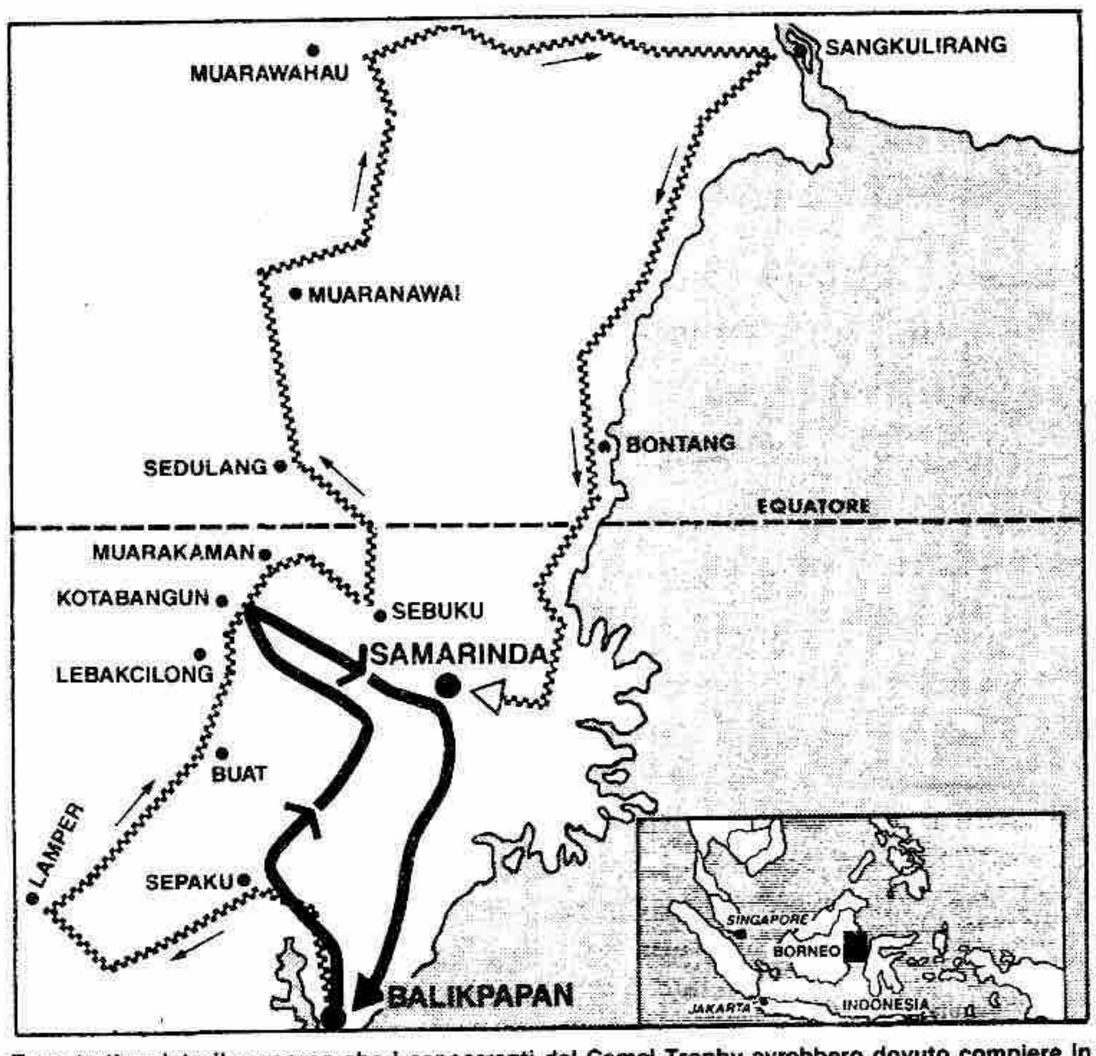
Gli «uomini cammello» nell'avventura della giungla Ma quando c'è il rischio li salvano gli elicotteri

Nella boscaglia del Borneo per 455 km

● Dal 16 al 28 aprile si è svolta in Borneo, la terza isola del mondo, l'edizione 1985 del Camel Trophy, viaggio-avventura sponsorizzato da una multinazionale del tabacco per equipaggi selezionati in rappresentanza di otto nazioni. Il percorso e gli intenti sono suggestivi,ma si è trattato di una vera impresa?

● Le difficoltà nella giungla sono notevoli, dei 1000 km preventivati ne sono stati in realtà percorsi meno della metà. E a un certo punto l'organizzazione è intervenuta ampiamente con gli elicotteri per sollevare le Land Rover bloccate. Restano invece i pericoli della dissenteria, del clima, della fatica

● Qui vediamo cosa è veramente accaduto ai neo esploratori scelti in un enorme gruppo di aspiranti. Strade aperte a colpi di machete e temperature che si avvicinano ai 60 gradi. Gli italiani vincitori nell'84 in Amazzonia questa volta sono finiti al nono e tredicesimo posto. Prossimo appuntamento l'Australia



Ecco tratteggiato il percorso che i concorrenti del Camel Trophy avrebbero dovuto compiere in Borneo. In nero, invece, il percorso di 455 km realmente compiuto. Nel particolare, in basso a destra, indicata dal quadratino nero la zona dove si è svolta la competizione.

Caldo e machete nel viaggio esotico con le Land Rover

Nell'intricatissimo sviluppo della giungla spesso la strada è stata aperta con i lunghi coltelli - Nella stagione delle piogge l'acqua straripa e inonda le piste - Nessun incontro con i «tagliatori di teste», i serpenti velenosi e gli animali feroci - Il record del percorso in una giornata è stato di 88 km - Guadi pericolosi e ponti improvvisati

PONTI E SCALATE TRA I FIUMI E GLI ALBERI DELLA FORESTA

A sinistra un ponte improvvisato costruito con i tronchi per far passare una Land Rover in gara. A destra un concorrente si arrampica acrobaticamente per fissare la fune a un albero. (Foto Camel Trophy)

In soli quattro anni di vita il Camel Trophy è diventato il sinonimo d'avventura. «L'avventura — dice il vocabolario — è un avvenimento unico e singolare, l'impresa che attrae, anche se rischiosa». Già: un'impresa rischiosa e in più una sfida a se stessi.

Non si può negare che i viaggi avventurosi aumentano continuamente anche grazie ad una massiccia campagna pubblicitaria della grande multinazionale del tabacco: la Reynolds, che ha ceduto il marchio Camel per organizzare appunto il Camel Trophy.

«L'uomo da sempre ha cercato di realizzare il sogno di dominare le forze della natura — dice Giovanni Bravo, pilota dell'Aeronautica, riserva della squadra di quest'anno. E' vero che l'Everest si può ammirare dall'oblò di un aereo, girare il Capo Horn a bordo di una nave sicura, ma per contro allo sviluppo tecnologico i superuomini, pieni di coraggio, s'avviano sugli itinerari ancora vergini per vivere i magnifici momenti di gioia che confermano il loro valore».

Il Camel Trophy per principio si svolge sempre nella giungla, in ambienti talvolta poco esplorati che nascondono mille insidie. Per l'uomo bianco affrontare la giungla non è molto facile, anche se non è affatto vero che essa sia sempre un ammasso vegetale intricatissimo e assolutamente impenetrabile, dove si riesce ad andare avanti esclusivamente con l'uso del machete.

Durante la stagione delle piogge l'acqua straripa dai fiumi inonda le rare piste esistenti. Non vi è confine tra acqua e terra e si formano enormi paludi.

Anche l'acqua presenta gravi pericoli di malattie infettive. Bere acqua, non bollita per almeno mezz'ora, vuol dire rischiare il colera, il tifo o i parassiti dell'intestino o come minimo una forte dissenteria che stronca anche un organismo sano e robusto.

Ovviamente non sempre la carovana del Camel si sposta in condizioni estreme. Quest'anno ci si attendeva di incontrare i Dalacchi, nipoti dei famosi tagliatori di teste; gli orangutan, i serpenti velenosissimi e animali feroci. Di tutto ciò neppure l'ombra, però le difficoltà degli spostamenti, il clima equatoriale, l'atmosfera soffocante, le insidie della giungla, hanno avuto il loro notevole peso sugli uomini.

Si dice che Andreas Bender, il tecnico dell'organizzazione, abbia sbagliato l'itinerario. Aveva tracciato un percorso di 1.000 km in una zona dove era impossibile proseguire. Tanto è vero che in due settimane si è riusciti a percorrere soltanto 455 km, di cui 130 sull'asfalto. Qualche volta il convoglio si spostava di appena 4 km in una giornata. Il record invece è stato di 88 km. Questo può dare l'idea delle varie difficoltà ambientali.

Si è persino dovuto ricorrere agli elicotteri per trasportare le macchine e gli uomini oltre la zona impenetrabile. L'operazione si è resa assolutamente necessaria, ma ha messo in dubbio lo spirito della vera avventura, dove l'uomo deve contare solo su se stesso. E' troppo facile avere le spalle coperte con i mezzi meccanici avendo la sicurezza che c'è qualcuno che ti tira fuori non appena compare qualche difficoltà.

L'operazione «elicottero» ha impegnato tutti i 32 piloti per tre giorni interi. Per alleggerire il carico è stato smontato tutto ciò che poteva pesare, dalle porte delle Land Rover ai serbatoi d'acqua per i tergicristalli.

In un momento come questo sono emerse le doti fondamentali richieste ai partecipanti: spirito di gruppo, di collaborazione, cameratismo. Grazie a queste comuni qualità gli «uomini cammello» sono riusciti a superare diversi ostacoli, costruendo ponti, cercando guadi nei posti più adatti, come pure a coprire i 400 metri di pista trasformata in un fiume, con l'acqua che arrivava al torace del guidatore. Un'altra volta si è stati costretti ad una «passeggiata» adoperando i machete, poiché la strada, abbandonata da tempo dai tagliatori di boschi, non esisteva più. Un lavoro massacrante dalla mattina alla sera, sotto il sole implacabile.

Quando Beppe Gualazzini, l'inviato de «il Giornale», ha messo fuori il termometro, in un attimo il mercurio è andato a fondo scala: 65°. Ogni commento è superfluo.

Lo stesso giornalista dice: «E' duro acclimatarsi, ma è solamente questione di volontà ferrea». Proprio questa caratteristica è mancata a qualche partecipante che non è riuscito a resistere alle fatiche, alla stanchezza, alle zanzare.

«L'organismo umano ha risorse incredibili, molto superiori a quelle fisiologicamente stabilite, che non si sospetta neppure di esserne in possesso», conclude Gualazzini.

L'anno prossimo si va in Australia, nella giungla del Territorio del Nord. Patrick Lexcellent, il gran capo della spedizione, preannuncia qualche modifica: non 8 ma 12 Paesi, con una sola squadra per nazione, le prove speciali più consistenti, il regolamento più rigido, il percorso più lontano dai luoghi abitati, conservando un margine di rischio contando però su appoggi esterni solo nei casi di massima gravità.

Ci sono 500 mila aspiranti esploratori che sognano di sfidare la natura Ecco quali sono le qualità per entrare (gratis) nel club dei fortunati

Nel Borneo vittoria tedesca Trionfo azzurro in Amazzonia

Ecco la classifica del Camel Trophy edizione 1985:

	punti
1. Germania I	6.600
2. Giappone I	6.500
3. Svizzera II	5.300
4. Belgio I	4.700
Olanda I	
6. Belgio II	4.600
7. Olanda II	4.450
8. Spagna I	4.150
9. Italia I	4.100
10. Giappone II	4.000
11. Svizzera I	3.850
12. Brasile I	3.800
13. Italia II	3.600
14. Brasile I	3.050
15. Spagna II	2.400
16. Germania II	1.350

L'albo d'oro degli italiani

La storia della classifica degli italiani:

1982 Papua-Nuova Guinea: 1. Cesare Giraudo e Giuliano Giongo; 3. Giorgio Landi e Lorenzo Loreti.

1983 Zaire: 6. Paolo Contegiacomo e Aurelio Girelli.

1984 Amazzonia: 1. Alfredo Redaelli e Maurizio Levi; 5. Giancarlo Barocelli e Sandro Damiani.

Le squadre azzurre

Questi gli equipaggi azzurri che hanno partecipato all'edizione '85.

Italia I

Stefano Gasi, fiorentino, di 34 anni.

Flavio Dematteis, torinese, di 32 anni.

Italia II

Beppe Gualini, bergamasco, di 32 anni.

Roberto Ive, triestino di 34 anni.

L'organizzazione seleziona i partecipanti in base alle loro esperienze e qualità umane come capacità di adattamento e doti di improvvisazione - In Italia 40 mila domande - Ecco come sono equipaggiate le Land Rover - Due equipaggi italiani nell'ultima avventura

L'organizzatore ha stabilito ormai l'uomo modello per quest'impresa: deve avere gusto per l'avventura e l'incognita, nervi saldi, resistenza fisica, iniziativa, nonché esperienza di guida fuoristrada, coraggio, conoscenza dell'inglese, spirito di gruppo, capacità di muoversi in condizioni ambientali proibitive, avere doti di improvvisazione per poter superare imprevisti di ogni genere.

Si calcola che negli 8 Paesi, che hanno svolto la campagna di reclutamento, sono giunte circa 500.000 domande. In Italia, all'appello «Alla guida vogliamo te!», hanno risposto più di 40.000 uomini e donne (3,5 volte in più rispetto l'anno precedente).

Tutti in gara con le Diesel

Le auto concorrenti sono messe a disposizione dalla Austin Rover, con allestimento tecnico uguale per tutti gli equipaggi.

La Land Rover, modello 90 diesel mediamente fa 6 km/litro. Capacità serbatoio 50 l, più 4 tecniche di 80 l. Autonomia per circa 800 km.

Attrezzatura di bordo: serie di chiavi, crick pneumatico, pallone gonfiabile per sollevare la macchina, motosega, ascia, pala e picco.

Oggetti acquistati dagli equipaggi prima della partenza: machete, corde, chiodi, viveri (40 litri d'acqua, scatolame), fornellino a gas (a cartucce).

Equipaggiamento personale: tenda, amaca, zanzariera, coltello milleusi.

Nell'isola del Borneo

Il Borneo è la terza isola della Terra (735.000 kmq), dopo la Groenlandia e la Nuova Guinea. Due terzi di essa appartengono all'Indonesia che compone la regione Kalimantan; il resto forma il Borneo ex Britannico, suddiviso in Sarawak, Sabah e Brunei.

Clima tropicale, caldo umido, con piogge frequenti, soprattutto da novembre ad aprile. Pochissime reti stradali (viaggio incerto durante la stagione delle piogge). Le vie di comunicazione principali sono i fiumi. «Chi ha disceso e risalito il fiume quattro volte è un vecchio». Questo proverbio dajacco rende bene l'idea delle grandi difficoltà dei trasporti.

In Borneo è obbligatoria la vaccinazione anticolerica e vivamente raccomandata la prfilassi antimalarica.

Distanza dall'Italia: circa 14.000 km. Volo diretto Roma-Giacarta-Balikpapan.

Il Borneo è uno dei pochi luoghi al mondo selvaggi e misteriosi, che assicura una irripetibile avventura suscitando l'interesse non soltanto degli esploratori.

Prove speciali e regolarità

Il Camel Trophy, a parte l'aspetto avventura, è anche una competizione. Vince quello che raccoglie più punti nelle prove speciali.

1. Velocità nel fango (3,5 km).
2. Velocità sulla pista (6 km). Tempo limite 45 min.
3. Velocità nel fango (0,5 km). Tempo limite 5 min.
4. Velocità pura (2 km). Andata e ritorno con cambio del pilota.
5. Salita della collina (pendenza 45°). Chi arriva più lontano in 1 min.
6. Salita della collina (400 m).
7. Regolarità.
8. Regolarità.
9. Regolarità.

Servizi di JACEK PALKIEWICZ