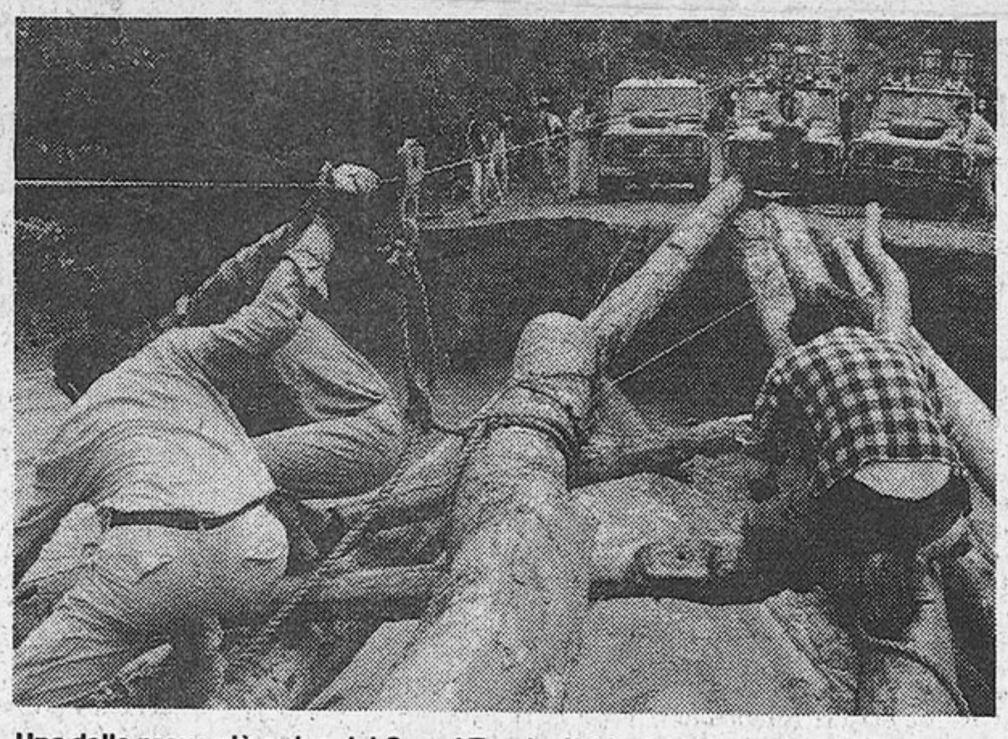
ANCHE LA «GAZZETTA» HA SEGUITO IL CAMEL TROPHY '84

In auto nell'Amazzonia selvaggia l'«ultima frontiera» della Terra

● Si è conclusa nei giorni scorsi la quinta edizione del Camel Trophy, disputata in Brasile, nella verde foresta dell'Amazzonia. Si è trattato ancora una volta di un raid emozionante, ben più duro dei precedenti in Nuova Guinea e nello Zaire

● La «Gazzetta» vi ha preso parte sulla vettura dell'equipaggio vincitore composto da Redaelli-Levi, i quali hanno bissato il successo ottenuto dagli italiani nel 1982. Ecco la cronaca dell'impresa compiuta tra mille difficoltà naturali



Una delle prove più ardue del Camel Trophy '84 è stata la costruzione di un ponte lungo 21 metri. Qui sopra si vede come procede il lavoro, saldamente nelle mani degli italiani. A destra: l'opera conclusa e i primi passaggi. Hanno approfittato della realizzazione anche alcuni «locali» fermi da settimane coi loro mezzi.

Il diario di una giornata della massacrante avventura Si cerca refrigerio in un fiume infestato dai piraña

Andreas Bender, direttore di gara, ci sveglia tutti alle sei, al sorgere del sole. In realtà la foschia, il vapore dell'umidità, che ricopre con una cappa densa la selva verde, non permette di vederlo, almeno per un'ora.

Per noi Nescafè e qualche biscotto. Tedeschi, olandesi e belgi si concedono anche una scatoletta di carne e uova in padella. Tolte le amache, sistemati i bagagli in macchina, un'ora più tardi siamo già sulla strada. La pista, larga 5 metri, di tanto in tanto diventa un tunnel verde, ma si viaggia sul fango, tanto fango. La carovana si allunga sempre di più. Davanti a noi si ferma il team belga: Polydore Stevens, ufficiale pilota dell'aeronautica, ci dice di proseguire. Devono raccogliere gli oggetti vari che volano all'interno dopo un impatto a causa di una buca profonda.

Gli svizzeri Beat Studer, insegnante di Berna, e Othma Wirth, ingegnere elettrotecnico, sono fermi per una noia al motore. I connazionali si accostano subito per dar loro una mano. Quando è possibile meglio evitare la macchina officina. Le «mani d'oro» del meccanico portoghese Victor Ribeiro costano poi punti in penalità.

Ogni concorrente ha in dotazione la Land Rover 110 Diesel, con motore a 4 cilindri di 2,3 litri da 60 CV, ovviamente a trazione integrale. Il cambio è a 5 marce, la velocità massima di 102 chilometri orari.

Improvvisamente ci supera l'auto dei tedeschi Volker Lapp, specialista nell'addestramento di sopravvivenza, e Ulrich Schum, oculista, con grandi esperienze da alpinista. Lapp, che occupa il secondo posto dietro a Redaelli-Levi, non nasconde che lotterà fino in fondo per vincere. Sempre teso, concentrato, vuole portare a casa il trofeo. L'organizzazione del Camel Trophy è nelle mani dei tedeschi: le prime due edizioni si sono svolte in ambiente nazionale. Quest'anno per la terza volta si corre all'insegna dell'internazionalismo. Nel 1982 hanno vinto gli italiani, l'anno scorso gli olandesi, questa volta però i tedeschi non vogliono lasciarsi sfuggire l'occasione.

Lapp corre avanti, perché sa che essendo in testa avrà più tempo per studiare la prova speciale che verrà decisa, non si sa però quando. Gli ultimi che arrivano, alcune ore dopo, ripartono per la prova senza un attimo di riposo.

Al suono del clacson e a fari abbaglianti si avvicina la Land Rover spagnola. Armando Sosa Motos, specialista di guida fuoristrada, paracadutista e maestro di arti marziali, con Joaquin Moreno Zalve, campione di motocross, da tre giorni inseguono il nostro convoglio. La loro macchina, come pure quella dei belgi, è rimasta fuori uso. Sacrificando il mezzo dei colleghi sono riusciti a sfruttare pezzi per mettere a posto la loro. E' un incontro caloroso, perché il biondo Armando è tra i più simpatici della compagnia.

Alle nove il sole incomincia a riscaldare intensamente l'aria. Alle 10 il termometro balza di colpo a 45 gradi. Redaelli dà il cambio a Levi. Non corrono troppo. Davanti c'è ancora metà della strada da percorrere. Verso mezzogiorno troviamo una dozzina di equipaggi fermi: fango. Una macchina abbandonata blocca il passaggio; si riesce a compiere una minuscola circonvallazione artificiale con l'uso dei verricelli.

Prima dell'una l'arresto. L'inglese Graham Fazakarley, responsabile sportivo, decide di cimentarsi nella prova speciale. Bisogna superare un «rilevato», alto 2 metri, della pendenza di 75 gradi da ambedue i lati. Le squadre, prima di cimentarsi nell'impresa, tirano fuori picconi e badili. Sotto il sole che brucia, i piloti smuovono la durissima terra.

Finita la prova tutti corrono al fiume vicino. Un meritato relax! Chi nudo e chi completamente vestito: ci si butta nelle brune acque dalle forti correnti. Nessuno bada ai pericoli, tanto è il bisogno di rinfrescarci. Si sa che da queste parti i fiumi sono infestati dai terribili piraña, che possono divorare un uomo nel giro di pochi minuti, i caimani, i serpenti d'acqua. Ma il desiderio di una nuotata è più forte della paura.

Nuovamente in pista. Fa sempre caldo, ma ecco un'improvvisa pioggia rinfresca un po' l'aria. «Questa è bella!», osserva Levi. Infatti sorpassiamo un cartello che vieta i sorpassi. Un'assurdità sulla Transamazzonica, come pure quei segnali di limite di velocità piazzati a casaccio ogni tanto.

Adesso guida Redaelli. Noi, con Levi, prepariamo un pranzo «volante»: scatola di carne, pane biscottato, acqua di fiume con una goccia di ammuchina e banane comprate in un villaggio. Redaelli rallenta davanti ad un ponte che dà poca fiducia. Scendiamo per controllare le condizioni. No! Non ci dovrebbero essere problemi. Levi, qualche metro davanti alla macchina, indica all'autista: «Più a sinistra! Così, così! Un po' a destra! Ancora a destra!». E' andata bene questa volta.

Alle 16 c'è il raduno delle auto. «Special task», prova speciale: 400 metri di fango infernale da coprire in retromarcia. Tutti puliscono i finestrini posteriori. Al volante della Land Rover è Levi, che ottiene il secondo risultato della prova. Bravo! In questo tipo di competizione non serve essere primi. Basta piazzarsi al terzo o quarto posto per poter avere buone chance di vittoria finale. I nostri piloti conoscono bene questa strategia.

Verso le 18 cala il sole, un quarto d'ora dopo il buio è completo. Nella giungla incomincia un impressionante concerto di mille voci. Le zanzare, quelle minuscole, tipo moscerino, vanno alla ricerca di ogni centimetro quadrato di pelle non coperta.

Prima delle 20 una sosta al... ristorante. Una baracca con qualche tavolo. Grazie al rumoroso generatore che funziona dietro la casa, c'è anche un frigorifero. Birra per tutti, anche se qui costa 3.000 lire la bottiglia. Manoel Gomes, proprietario del locale, propone «feijao e arroz» (riso e fagioli). La grande maggioranza preferisce pollo e tacchino. Altra scelta non c'è. La cena viene completata con un «cafezinho». Hermann Matula, tenente della polizia investigativa di Francoforte, propone un brindisi con la «cachaca», un'acquavite di canna.

Alle 22 nuovo segnale. Proseguiamo accompagnati da un'insistente pioggia. Dopo tre ore stop obbligato. Siamo davanti ad un ponte talmente malmesso che il buon senso dice che conviene attraversarlo con la luce diurna. Allora si bivacca lungo la pista, si piantano le amache con le zanzariere tra le automobili o tra gli alberi. Qualche telone disteso sopra protegge dalla pioggia. Ci addormentiamo in pochi secondi. Fra quattro ore inizierà un'altra giornata del Camel Trophy, senza sapere cosa ci attende.

Tra gli italiani vincitori c'è un campione di motonautica

Da Santerém a Manaus: ecco il percorso di 5700 chilometri nella foresta dell'Amazzonia.

Ecco le schede dei quattro che hanno preso parte al Camel Trophy. Redaelli e Levi (Italia 2) sono risultati vincitori; Barocelli e Damiani (Italia 1) si sono piazzati al quinto posto.

Giancarlo Barocelli: 33 anni, piacentino, scapolo. Perito agrario, vende veicoli industriali e fuoristrada. Pratica corsa campestre, rugby, sci. E' un esperto meccanico e ottimo pilota di mezzi fuoristrada.

Sandro Damiani: 42 anni, medico, genovese, sposato, due figli. Ha vissuto 18 anni in Africa e l'ha attraversata in ogni senso. «Peccato — dice — che al Camel si partecipi una sola volta. Altrimenti mi sarei presentato per la prossima edizione in Borneo».

Alfredo Redaelli: 41 anni, lecchese, sposato, un figlio, laureato in economia e commercio, industriale di velluti, paracadutista, rocciatore, 6 volte campione europeo di motonautica (Formula 3). Dice il vincitore del Camel: «La gara non è stata difficile, il percorso sì».

Maurizio Levi: 34 anni, chimico milanese, sposato. Titolare di un'agenzia specializzata in foto geografiche. Ha attraversato una decina di volte il Sahara. Ha scalato numerose montagne sui 4.000 m. «La nostra carta vincente? Non abbiamo commesso grossi errori, piazzandoci in tutte le prove in una buona graduatoria», risponde sorridendo Levi.

Maurizio Levi (a sinistra), 34 anni, e Alfredo Redaelli (42 anni): sono risultati i vincitori del Camel Trophy edizione '84.