

SUDAN E DINTORNI

# OLTRE IL DESERTO

Trenta motociclisti italiani raggiungono Douala nel Golfo di Guinea dopo quasi ottomila chilometri di infernali piste africane. L'attraversamento del Sudan ha reso estremamente qualificato il percorso del 1. Africa Motoraid organizzato da Avventure nel Mondo

**Giorgio Ursicino** **ERANO ANNI** che sognavamo di attraversare il Sudan in moto; avevamo organizzato e felicemente portato a conclusione altri motoraid sulle piste sahariane fino a raggiungere lo scorso anno Dakar con 47 enduro, ma il fascino del più grande e del più vario paese africano era ormai al centro delle nostre aspirazioni fuoristradistiche. L'ex colonia inglese, attraversata per tutta la sua lunghezza dal corso del Nilo, si estende dai confini meridionali dell'Egitto fino quasi all'Equatore toccando la parte nord di Kenia ed Uganda. Racchiude da sola tutte le caratteristiche geografiche del continente africano: dal deserto puro al Sahel, dall'arida savana alla fitta foresta subequatoriale. Un vero paradiso incontaminato, luogo ideale per un raid motociclistico, tanto che lo stesso Sabine, prima della sua improvvisa scomparsa, aveva dichiarato che la novità nel percorso della Dakar '87

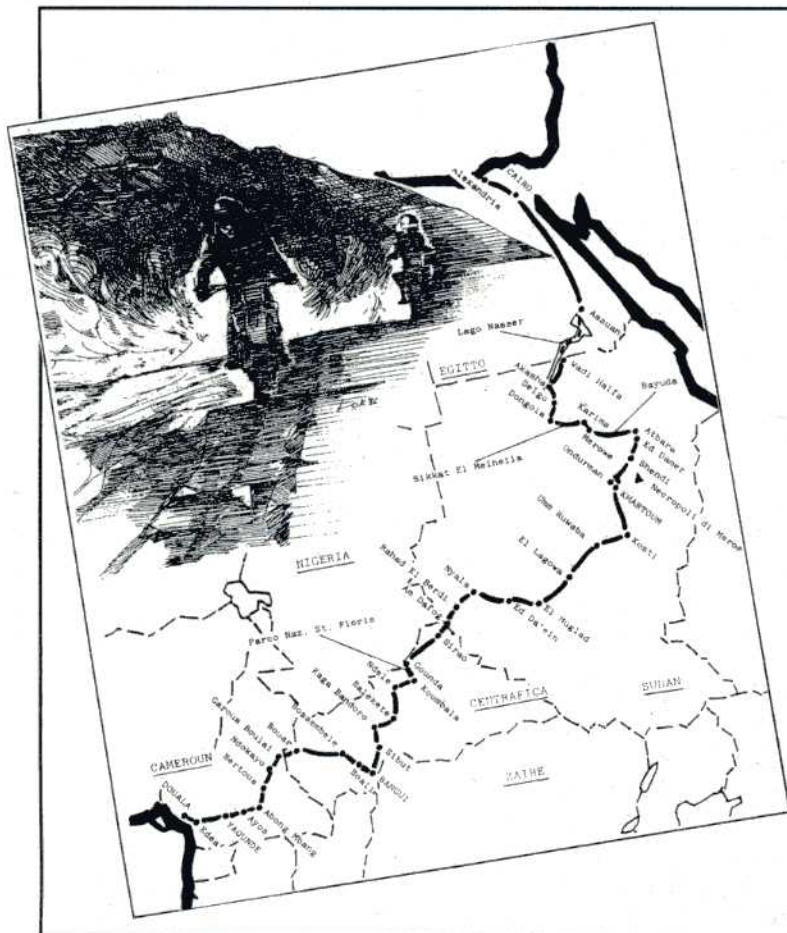
sarebbe stata l'attraversamento del Sudan per rendere ancora più completa ed avventurosa la sua corsa.

Attratti da questa nuova sfida africana eravamo ben consapevoli delle difficoltà che avremmo incontrato soprattutto a livello organizzativo. Il raid era una prima assoluta e neanche i superprofessionisti organizzatori francesi si erano mai spinti nel deserto sudanese anche se Fenouil ha preso più volte in considerazione l'ipotesi di portare il Rally dei Faraoni oltre Abu Simbel, nel deserto della Nubia.

Dopo quasi un anno di attesa, soltanto un mese prima della nostra partenza, ci è giunta la risposta del Governo sudanese che in via del tutto eccezionale accettava il passaggio della nostra carovana. Nello stesso tempo ci comunicava che il percorso da noi scelto per raggiungere il Kenia e la Tanzania, attraverso le regioni di Juba e Malakal nel profondo

sud, era impossibile da realizzarsi. Infatti, nonostante dopo la caduta dell'integralista Nimeiri la situazione al sud fosse leggermente migliorata, in pratica l'eterno conflitto del paese fra nord arabo e sud nero non si è placato e i governativi controllano soltanto i grandi centri mentre nella boscaglia continua la guerriglia alimentata dalle armi provenienti dall'Etiopia e dalla Libia. L'impossibilità di raggiungere il Kenia direttamente dal Sudan ci costringeva ad un itinerario alternativo attraverso la Repubblica Centrafricana, lo Zaire ed il Rwanda ma avendo il sospirato permesso per il Sudan decidevamo di partire lo stesso affrontando l'aumento di chilometraggio.

La formula organizzativa era la stessa già collaudata nei precedenti motoraid. Il raid era non competitivo ma occorreva un criterio di autoselezione vista la difficoltà e la lunghezza del tracciato. Sulle moto era necessa-



## GIORNO PER GIORNO

30/12	Alessandria-Cairo	Km 221
31/12	Cairo	
1/1	Assuan	Km 959
2/1	Assuan-porto	Km 13
3/1	Nave lago Nasser	
4/1	Nave lago Nasser	
5/1	Wadi Halfa porto-città	Km 13
6/1	Wadi Halfa verso Akasha	Km 91
7/1	Akasha-Kosha verso Delgo	Km 175
8/1	Delgo-Dongola-Sikkat El Melheila	Km 187
9/1	Sikkat El Melheila	Km 122
10/1	arrivo a Karima-traghetto Nilo-Bayuda	Km 58
11/1	Bayuda	Km 195
12/1	arrivo ad Atbara-traghetto Nilo- verso Meroe	Km 94
13/1	Meroe-arrivo a Khartoum	Km 239
14/1	Khartoum	Km 45
15/1	Khartoum-verso Kosti	Km 122
	incidente di Mazzei rientro a Khartoum	Km 260
16/1	arrivo a Kosti-verso Tendelti	Km 232
17/1	Tendelti-Umm Ruwaba-Semeih-verso Kortala	Km 167
18/1	Kortala-verso El Lagowa	Km 166
19/1	El Lagowa-verso El Muglad	Km 200
20/1	El Muglad-verso Ed Da ein	Km 266
21/1	Ed Da ein-verso Nyala	Km 168
22/1	prima di Nyala	Km 93
23/1	Nyala-verso Rahad El Berdi	Km 70
24/1	Rahad El Berdi-verso Am Dafog	Km 220
25/1	Am Dafog-frontiera-Birao	Km 120
26/1	Birao-verso Kokab	Km 66
27/1	Melè-Gordil-parco di St. Floris	Km 137
28/1	Gounda-Kumbala	Km 183
29/1	Kumbala-Ndele-Balakete	Km 283
30/1	Balakete-Kaga Bandoro-Sibut-Bangui	Km 514
31/1	Bangui	Km 70
1/2	Bangui-Boali-Bossemele	Km 170
2/2	Bossemele-Bossentele-BBouar-Baboua	Km 385
3/2	Baboua-Garoua Boulai-verso Ndokaio	Km 131
4/2	Ndokaio-Bertua-verso Doume	Km 238
5/2	Aboung Mbang-Ayos-Yande-Edea	Km 488
6/2	Edea-Douala	Km 68
7/2	Douala-porto	Km 3
	<b>TOTALE</b>	<b>Km 7029</b>



SOPRA, IL RADUNO DEGLI IPOPOOTAMI E, SOPRA A SINISTRA, LE PIRAMIDI DI MEROE. QUI A SINISTRA, TRENO SUDANESE E, SOTTO A SINISTRA, SOLDATI FRANCESI NEL CIAD. QUI SOTTO, SI BRINDA IN CAMERUN



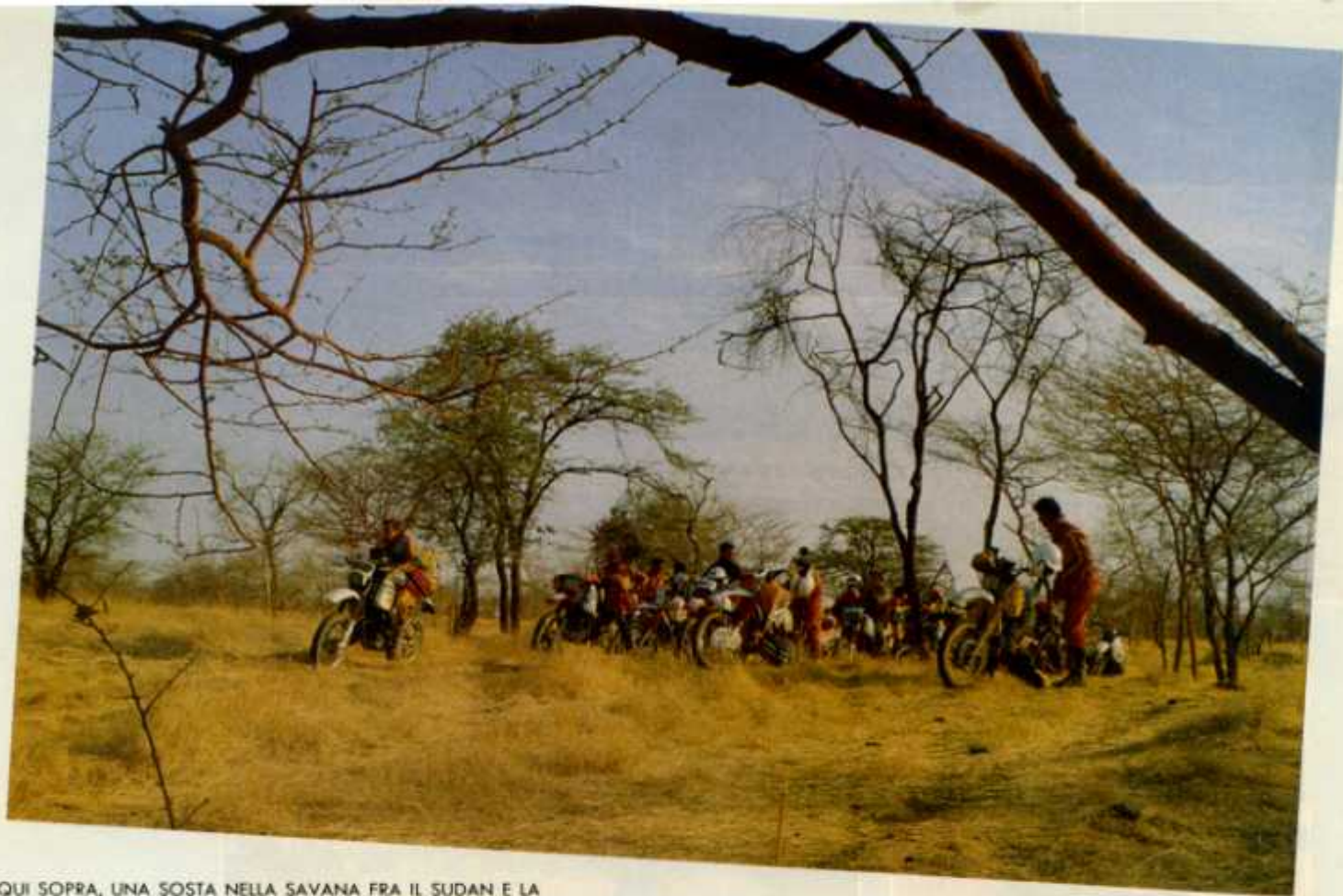
QUI SOTTO, IL BELLISSIMO PLATEAU NEL DESERTO DELLA NUBIA. LA PISTA TRA WADI HALFA E DONGOLA CORRE LUNGO LA SPONDA EST DEL NILO E LA COMPATTEZZA DEL FONDO PERMETTE DI VIAGGIARE FUORI PISTA.



# SUDAN E DINTORNI

OLTRE IL DESERTO





QUI SOPRA, UNA SOSTA NELLA SAVANA FRA IL SUDAN E LA REPUBBLICA CENTROAFRICANA. QUI SOTTO, UN PASSAGGIO NEL DESOLATO DESERTO DELLA NUBIA. IL RAID, ORGANIZZATO DA AVVENTURE NEL MONDO, HA ATTRAVERSATO IL CONTINENTE AFRICANO DAL MEDITERRANEO SINO ALL'ATLANTICO



# SUDAN E DINTORNI

## OLTRE IL DESERTO

rio caricare soltanto benzina ed acqua; tutto il resto, il bagaglio e l'attrezzatura logistica (tende, cucina, alimentari), gr̄a sui camion appoggio dell'organizzazione, due Saviem TP3 ed un Mercedes Unimog. Un Toyota BJ 70, sempre dell'organizzazione, fungeva da collegamento e da intervento veloce. Oltre alle trenta moto enduro in rappresentanza di quasi tutta la produzione fuoristradistica (Yamaha, Honda, Moto Guzzi, Suzuki, Cagiva, Bmw, Moto Morini) c'erano anche tre 4x4 al seguito.

**LUNGO IL NILO** - Dopo aver raggiunto Alessandria da Venezia, con un rapido trasferimento, in 24 ore, percorriamo i 1200 km per arrivare ad Assuan giusto in tempo per prendere il traghetto sul lago Nasser unica via di comunicazione fra Egitto e Sudan. Da Wadi Halfa in territorio sudanese inizia la pista; le notizie che abbiamo e le altre che riusciamo a reperire sul posto sono vaghe e frammentarie: carichiamo la benzina anche sui mezzi d'appoggio sufficiente per raggiungere Khartoum mentre poi la troveremo sia a Karima che ad Atbara. Per i primi 400 km, fino a Dongola, la pista corre lungo la sponda est del Nilo e per lunghi tratti si inoltra nel deserto ma poi incontra di nuovo la stretta striscia di vegetazione che costeggia le rive del più lungo fiume africano.

Periodici villaggi abitati da nubiani si susseguono lungo la pista. Da Dongola tagliamo la prima ansa del Nilo verso Karima nel deserto del Sikkat El Melheila; la pista non è molto trafficata e più di una volta perdiamo la traccia principale ritrovandoci nel mezzo di un Erg. Lunghi tratti di sabbia mettono in notevole difficoltà i motociclisti con poca esperienza africana; anche i mezzi appoggio, molto carichi, accusano i primi inconvenienti ed iniziamo ad accumulare ritardo.

La pista ritorna sul Nilo proprio sotto il mitico massiccio del Jebel Barkal che si erge maestoso dalle sabbie del deserto. Ai suoi piedi le piramidi delle ultime dinastie egiziane che, perso il loro antico splendore, si erano spinte sempre più a sud nella Nubia. Traghetto il Nilo tagliamo l'altra ansa del Nilo attraverso il deserto del Bayuda. Ce lo avevano descritto come «l'inferno del Bayuda» ma almeno in questo periodo non presenta difficoltà particolari. Abbiamo il primo guasto di una certa entità: cede l'ammortizzatore di una Bmw R 80 GS, esce tutto l'olio e si strappa l'attacco sul telaio. Raggiunto di nuovo e traghettato il Nilo, la pista scorre veloce verso Khartoum sfiorando lo splendido complesso monumentale di Meroe con le sue 70 piramidi.

**NELLA CAPITALE** - La mitica Khartoum di Gordon Pascià è ormai diventata come una delle tante capitali africane, tutte uguali, caotiche e disorganizzate; profughi dal vicino deserto sempre più arido arrivano tutti i giorni aumentando la confusione e la tensione sociale. Accampati nei resti di quello che era il circolo italiano, cerchiamo di organizzare il salto nel deserto che ci porterà fino in Centrafrica. Tutta la piccola comunità italiana di Khartoum è mobilitata per aiutare la nostra carovana, la prima in assoluto che entra nella capitale sudanese. Anche qui le notizie sulle condizioni delle piste e sulla

possibilità dei rifornimenti sono scarse e spesso in contraddizione fra di loro. Anche gli amici dell'Ambasciata Italiana non ne sanno molto: alcuni di loro cercano di darci indicazioni e consigli ma erano stati fino a Djebel Aulia, 40 km a sud di Khartoum; noi dobbiamo farne oltre 2000 per uscire dal Sudan. Con l'ammortizzatore del Bmw in mano giriamo per le caotiche strade nella speranza di effettuare una impossibile riparazione; ma in Africa si può inventare e riparare anche ciò che da noi la logica ci impedirebbe di provare: tra i freni di un vecchio aereo da turismo Cessna troviamo i gommini adatti al nostro ammortizzatore e con un pezzo d'ottone riusciamo a costruire al tornio le boccole che fanno da guida. L'ammortizzatore, anche se non è tornato nuovo, ha recuperato parte della sua efficienza con la gioia di Maurizio che ormai pensava finito il suo motoraid.

Decidiamo di procurarci tutto il carburante necessario per uscire dal Sudan; con l'aiuto del rappresentante dell'Agip affittiamo un camion disposto a seguirci fino a Nyala e ci carichiamo sopra 4000 litri di benzina e 2000 di gasolio. Acquistare benzina in Sudan è sempre faticoso, il carburante è razionato e prima di andare dal mercante bisogna ottenere il permesso della polizia; in più non ci sono distributori ma soltanto grossi bidoni da 50 galloni (oltre 200 litri).

**NEL DESERTO** - Fino all'ultimo momento siamo nell'incertezza sulla strada da fare: quasi tutti ci avevano detto di raggiungere El Obeid direttamente da Omdurman, un tratto di deserto che i camion locali percorrono in 24 ore ma quando arriva Mustafà, l'autista del nostro «arabia» (il simpatico nome con cui gli arabi chiamano il camion) ci dice che conviene raggiungere Kosti su asfalto per poi puntare verso Nyala passando a sud di El Obeid.

Come al solito, proprio sull'asfalto ci capita l'incidente più grave di tutto il raid: la velocità è più elevata e la concentrazione minore rispetto alla pista. Il pilota guida tranquillo e rilassato ed un piccolo imprevisto può causare il dramma. Mentre viaggia di notte a circa 140 Km/h, Mazzei non si accorge di un asino che gli attraversa la strada e lo prende in pieno; la moto, il pilota e lo sfortunato animale volano nel buio per circa 60 metri prima di arrestarsi ai bordi della strada. Ai primi soccorritori giunti sul luogo dell'impatto l'incidente sembra gravissimo ma fortunatamente il pilota se la cava con numerose abrasioni ed una leggera frattura ad una gamba come accerteranno all'ospedale di Khartoum.

A Kosti lasciamo di nuovo l'asfalto e ascoltando i consigli del nostro Mustafà ci lanciamo verso le piste dell'ovest, le zone della fame di Nyala ed El Fasher, come ce le avevano descritte a Khartoum. Le piste segnate sulla carta Michelin sono ormai tracce abbandonate; i camionisti, gli unici a raggiungere questi posti, creano continuamente nuovi solchi alla ricerca del fondo migliore, difficilissimo orientarsi senza la guida di un locale. Interminabili tratti di sabbia mettono a dura prova la resistenza dei motori e dei piloti. Le tracce si snodano tra un labirinto di cespugli di acacie; chi cerca un fondo più duro fuori dalla pista principale

incappa nell'immane foratura. Alcuni giorni si viaggia per chilometri sull'impalpabile feck feck nemico dichiarato dei filtri dell'aria. Nonostante l'accurata pulizia, anche più di una volta al giorno, dei cassoncini di aspirazione, alla fine del raid saranno molte le moto ad aver perso compressione ed a consumare olio perché la sabbia, entrata nel motore, ha consumato fasce e valvole.

A rallentare ulteriormente il nostro avanzare contribuiscono le molte cadute. Alcuni piloti, per contusioni a gambe o braccia, sono costretti ad abbandonare per qualche giorno la guida. Ad una Honda 600 che da giorni fumava abbondantemente ed emetteva rumori anomali salta il tendicatena della distribuzione: valvole e pistone entrano in collisione compromettendo irrimediabilmente il motore.

**CENTRAFRICA** - Ad Am Dafog, all'uscita del Sudan, siamo veramente stanchi e provati così decidiamo per l'itinerario alternativo verso Douala in Camerun. Il paesaggio cambia velocemente, nei tratti di savana la pista si perde tra un mare di erba altissima completamente secca nel periodo della siccità. A Birao, la capitale del nord della Repubblica Centrafricana, riusciamo a bere la prima birra dopo quasi 20 giorni; ma niente di più. Il villaggio, completamente isolato per quattro mesi l'anno a causa delle piogge, non è assolutamente collegato con la capitale Bangui. I camion in Centrafrica sono pochi e da Bangui garantiscono i collegamenti con i più vicini e ricchi Cameroun e Zaire. Il nord è abbandonato a se stesso, a Birao passa soltanto qualche «arabia» che dal Sudan va ad acquistare caffè in Zaire.

Qui ci abbandona il camion che ci aveva seguito in Sudan e non è difficile vendere i tre bidoni di benzina che ci sono avanzati. Non c'è una rete ufficiale di distribuzione del carburante ed i mercanti più ricchi comprano l'intero bidone per poi rivenderlo a litri. Anche l'acqua dei pozzi è molto sporca e per giorni siamo costretti a bere acqua e sabbia. Proprio in uno di questi villaggi ai confini con il Tchad un giovane ci dà notizie della Parigi-Dakar: in testa ci sono le Honda e le Porsche, ma l'organizzatore si è schiantato con il suo elicottero ed è morto. Voglio non crederci; proprio lui, non è possibile e poi come fa questo qui ad avere la notizia in un posto del genere.

Attraversiamo il selvaggio parco naturale di St. Floris dove si trova la più numerosa colonia di ippopotami di tutta l'Africa. Nel corso d'acqua vicino al quale abbiamo fatto il nostro campo c'è un numeroso gruppo dei grossi mammiferi e per tutta la notte dobbiamo sentire le loro proteste perché la nostra presenza impedisce di uscire per mangiare. La pista diventa in terra rossa, con un fondo più duro ed anche se ci sono tratti di tole ondulate possiamo finalmente tenere medie giornalieri elevate.

L'entrata a Douala è trionfale e nostalgica, felici per le sensazioni provate durante le migliaia di chilometri di piste ma timorosi del ritorno alla civiltà a cui ci richiama l'aspetto occidentale del Novotel. Sul tetto del TP3 stappiamo la grossa bottiglia di spumante che era stata gelosamente tenuta nascosta; durante gli assetati bivacchi nel deserto aveva rischiato più volte di essere aperta, ma l'avevamo giustamente conservata per questo momento che merita di essere festeggiato.

g. u.