

LA TRAVERSATA DEL SAHARA

di

Cesare Gianotti

Viaggio compiuto da Cesare Gianotti, la moglie Loredana e la figlia Chiara, con percorso Lagos-Algeri via Agadez-Tamanrasset- In Salah-Hassi Messaud, con andata nel Giugno del 1988 e ritorno nell'Ottobre dello stesso anno.

PARTE PRIMA

I preparativi

La voglia di attraversare il Sahara me la portavo dentro da oltre vent'anni, da quando cioè avevo trascorso quasi tre anni lavorando nel deserto libico con la CORI (Agip). All'epoca, parlo del 1968, vivevo a Tripoli e avevo avuto varie occasioni di visitare il deserto penetrandovi in profondità.

Nel 1984 mi trovavo già da tre anni ad Abidjan, capitale della Costa d'Avorio, alle dipendenze dell'ENI, dove ricoprivo la posizione di Exploration Manager per l'AGIP C.I., impegnata nell'esplorazione dell'offshore, sia come operatore che come partner della Phillips Petroleum. In occasione delle vacanze natalizie decisi di portare l'intera famiglia ai margini del Sahara, perché potessero prendere contatto con il grande deserto africano. Con la mia Peugeot 504 station wagon partii per Agadez, ultima città importante del Niger verso nord, ai margini del Sahara. Da lì si potevano compiere escursioni penetrando per qualche centinaio di chilometri nella catena dell'Air, imponente gruppo montuoso nel nord del paese. Il viaggio fu interessante anche se di breve durata, ma sufficiente per avere un primo assaggio del Sahara per chi non lo aveva mai visto.

Plan de votre guide	
Préface	8
Tableau récapitulatif des itinéraires et transsahariennes	14
Table des cartes	16
Tableau des symboles, 21.	
Préparer son voyage	
<hr/>	
Aller au Sahara	23
Mode d'accès, 23. — Agences et associations spécialisées, 26. — Choisir l'époque de son voyage, 29. — Formalités administratives et renseignements pratiques, 29. — Assurances, 30.	
Se déplacer au Sahara	32
Les pistes du désert, 32. — La sécurité des déplacements, 37. — Les méharées, 42.	
Équipements	47
Les véhicules	47
Choix du véhicule, 47. — Outillage, 62. — Préparer, entretenir, réparer son véhicule, 64. — Pièces de rechange, 78. — Les motos, 81.	
Check list : équipement personnel, camping, alimentation	83
Équipement personnel, 83. — Matériel de camping, 86. — Alimentation, 88.	
Photographie	89
Le matériel, 89. — Les films, 91. — La prise de vues, 92.	
Navigation et signalisation	93
Cartographie, 93. — Matériel de navigation, 95. — Pour s'orienter, 98. — Signalisation, 99.	
Hygiène et santé	102
Antidotes et maladies, 102. — Les vaccins obligatoires et conseillés, 102. — Les maladies que vous pouvez contracter au Sahara, 104. — Comment préparer une pharmacie de voyage, 110. — Homéopathie, 112. — Piqûres et morsures d'animaux venimeux, 113. — L'eau : épuration, conservation, 117.	
Lexiques	120
Petit lexique saharien, 120. — Lexique français-arabe-tamahaq, 122. — Quelques notions grammaticales tamahaq, 127. — Lexique des mots usuels au Sahara, 131.	
Les animaux du Sahara , par Raymond Tercafs.	135
Les oiseaux , par N. de Sadeleer et R. de Schaetzen	149
Bibliographie et documentation	155
Les guides, 155. — Les bibliographies, 155. — Pour aborder le Sahara, 156. — Pour approfondir les régions et leurs populations, 156. — Pour approfondir un sujet, 162. — Les romans, 166. — Le Sahara en images, 166. — Les revues et périodiques spécialisés, 167. — Librairies spécialisées, 168. — Les musées, 168.	

Fig. 1. Indice della Guida Blu

Poi, nel 1986, venni trasferito all'Agip Energy & Natural Resources (AENR) e andai a vivere a Lagos, capitale della Nigeria, ideale punto logistico per chi avesse voluto intraprendere un viaggio nel Sahara, anche se piuttosto distante. Ideale perché, nonostante le difficoltà, a Lagos si poteva reperire, armandosi di grande pazienza, tutto il necessario per un viaggio così impegnativo.

Ero già in possesso del volume "La Guide du Sahara", della collezione "Le Guide Blu", indispensabile per chi avesse voluto viaggiare attraverso il deserto. Il libro, edizione 1985, acquistato ad Abidjan, era in francese (fig. 1), ma ne esistono versioni in varie lingue; avrei poi comprato, a viaggio ultimato, anche la versione italiana aggiornata. Oltre a un'ampia e dettagliata descrizione di tutti gli itinerari che attraversano il Sahara, anche i meno conosciuti e i più remoti, con tutte le distanze chilometriche, le cartine e le difficoltà di percorso, la guida affronta tutti gli argomenti legati a un viaggio nel deserto, dai veicoli più adatti, ai pezzi di ricambio necessari, dai medicinali indispensabili, alle raccomandazioni per risolvere i problemi meccanici, dagli usi e costumi delle tribù che abitano le oasi, ai documenti necessari per passare le frontiere, ecc. ecc., insomma una guida completa, preziosa e indispensabile, che io avevo già ripetutamente consultato quando maturai la decisione di attraversare il Sahara.

Di tutta la complessa fase di programmazione del viaggio, il punto forse più importante era la scelta del veicolo, che avrei dovuto comprare per l'occasione. In Nigeria c'era un'ampia scelta di veicoli "fuoristrada" di seconda mano; occorreva però fare molta attenzione perché i "bidoni" erano sempre dietro l'angolo. A tal fine mi consultai con un collega del distretto di Port Harcourt, nel delta del Niger, da cui dipendevano tutte le attività operative della Nigerian Agip Oil Company (NAOC), sorella maggiore dell'AENR, per la quale avrei in seguito lavorato per diversi anni.

Il collega responsabile dei servizi generali, da cui dipendeva anche l'officina del distretto, mi mise in contatto con il capo officina, un romagnolo ormai in Nigeria da molti anni, che mi disse di avere appena rimesso a nuovo due Campagnole Fiat a benzina, proprio con lo scopo di venderle.

Non era la vettura che avevo in mente; pensavo piuttosto a vetture tipo Land Rover, Toyota o Nissam e quindi ci pensai su un bel po'. Mi recai a Port Harcourt a visionare le vetture; quella che faceva al caso mio era una Fiat Campagnola a passo lungo completamente chiusa, di un bel colore arancione. Spiegai al meccanico romagnolo l'utilizzo che intendevo farne e lui mi raccomandò alcune modifiche.

Avevo visto all'opera le Campagnole nel deserto libico e ne ero rimasto entusiasta. La Campagnola a passo corto era considerata insuperabile sulle dune, grazie alle quattro ruote indipendenti, unica allora nel suo genere; niente balestre, ma solo ammortizzatori che le consentivano di mantenere un assetto quasi perfetto su terreni irregolari e di evitare gli insabbiamenti. Meno brillante quella a passo lungo, a detta di chi le aveva provate entrambe. C'erano comunque alcune limitazioni. La prima e più importante era la cilindrata di soli 1990 cc. che, se per quella a passo corto non rappresentava un grosso problema, per quella a passo lungo, che consentiva un notevole carico per via del volume disponibile, era decisamente un handicap riducendone le prestazioni sullo sterrato, proprio nei momenti in cui il motore avrebbe dovuto fornire il massimo della potenza. Inoltre la scarsa cilindrata non consentiva l'installazione del condizionatore d'aria, pena una perdita generalizzata di potenza, e questa era un'altra limitazione per chi viaggiava d'estate nel deserto.

C'era infine l'incertezza sul veicolo stesso, trattandosi di un mezzo rimesso in ordine e che avrebbe potuto riservare spiacevoli sorprese. Il meccanico mi disse di provarla, di portarla a Lagos e farla controllare da un meccanico di fiducia prima di comprarla, cosa che mi tranquillizzò abbastanza. Seguì il suo consiglio e la portai a Lagos da un meccanico italiano che conoscevo bene e che conosceva soprattutto le Campagnole. Mi confermò che la vettura era in ordine e mi dette alcuni importanti consigli sui problemi che avrei potuto incontrare alle alte temperature del deserto, e che in effetti poi si verificarono. In particolare, la tendenza di un certo relè a saltare alle temperature elevate, con conseguente difficoltà a riaccendere il motore. Mi spiegò che in tal caso avrei dovuto dare un colpetto sulla parte incriminata per farlo funzionare di nuovo. Decisi quindi di acquistare il veicolo col quale tornai a Port Harcourt, per caricare tutti i pezzi di ricambio che la Guida Blu ed il meccanico di Lagos consigliavano e che fortunatamente il meccanico romagnolo della NAOC era riuscito a procurarmi. Giunti cardanici e semiassi, motorino d'avviamento, ammortizzatori, carburatore, spinterogeno, una batteria, pompa della benzina, pompa dell'olio, disco della frizione, cinghie, guarnizioni, parti elettriche e altro ancora. Poi, a Lagos, acquistai tutti i set di chiavi ritenute necessarie dai due meccanici e che fortunatamente si trovavano con facilità dai grossi rivenditori. Chiavi a stella, fisse, a brugola, girevoli, chiavi "Allen", prolunghe varie, chiave dinamometrica ecc. ecc. Poi lampadine varie, cavetti e altre piccole parti elettriche. Infine pala, mazza e leve per smontare i copertoni e cambiare la camera d'aria. Di queste ne portai diverse e alla ruota di scorta in dotazione ne aggiunsi altre due. Per poter sistemare le due ruote aggiuntive e le brandine per la notte, feci costruire dall'amico meccanico un capiente portapacchi che fissai saldamente ai bordi del tettuccio con appositi tiranti e bulloni. Poi, per contrastare il fenomeno del "vapor lock", che si verifica nel deserto a temperature elevate e che consiste nella vaporizzazione della benzina nel tubicino di alimentazione prima che arrivi al carburatore, con conseguente spegnimento del motore, feci montare una pompa di benzina elettrica che poteva essere attivata da una levetta sul cruscotto, in grado di garantire, in caso di necessità, un flusso costante e indipendente di carburante.

Infine decisi che il veicolo era a posto, anche se la Guida Blu raccomandava di portarsi dietro molte altre parti di ricambio. Non lo ritenni necessario in quanto l'itinerario che avevo scelto era quello della transahariana classica, considerato di media difficoltà e con rischi limitati, con diverse oasi lungo il percorso e una qualche teorica possibilità di assistenza meccanica.

Il problema nel deserto non è quello di reperire un meccanico; bene o male un meccanico "africano" dalla riparazione provvisoria si trova sempre; quello che purtroppo non si trova sono i pezzi di ricambio e le chiavi adatte e spesso, per una sciocchezza, si rischia di dover abbandonare il veicolo in un posto sperduto per mesi prima di ricevere un pezzo di ricambio, se non di doverlo addirittura abbandonare per sempre.

Sistemata la parte veicolo mi dedicai al resto. Per le scorte di carburante e acqua mi servivano contenitori adatti e qui cominciarono i problemi. Per la scorta d'acqua mi venne in aiuto un amico

che lavorava per una ditta di fanghi di perforazione di base a Port Harcourt. Si trattava di un boliviano che aveva già fatto la traversata del Sahara due anni prima e che mi dette in seguito diversi utili consigli.

Mi procurò dei contenitori di plastica molto robusti che fece pulire perfettamente dai suoi operai con trattamenti specifici al vapore sino a renderli perfettamente puliti e sterili. Quattro contenitori per complessivi 100 litri d'acqua. Per i contenitori per il carburante fu un po' più complicato. Mi servivano quattro "gerry can", i famosi contenitori metallici per carburante. Girai tutti i fornitori "ufficiali" di Lagos senza trovarli e anche l'officina della NAOC di Port Harcourt non poté venirmi in aiuto. Allora mi decisi a cercarli in uno dei mercati all'aperto di Lagos.

Esistevano, ed esistono tuttora, diversi mercati "africani" a Lagos, da quello dell'elettronica a quello del legno, da quello dei tessuti a quello cosiddetto "generale", oltre a vari mercati di frutta, verdura, pesce, carne e così via, frequentati quasi esclusivamente da africani. Con molta pazienza si poteva trovare di tutto, dagli abiti firmati Versace originali ai pezzi di carne umana per riti di stregoneria. Alcuni, come quello "generale", erano talmente vasti e di aspetto così impressionante che una persona poteva entrarvi e non uscirne mai più senza che venisse notata la sua sparizione per anni. Distese e distese di parti metalliche, strumenti vari, parti di ricambio usate, motori, ferri, binari ferroviari, cerchioni, aggeggi strani ammassati per centinaia di metri, pezzi quanto mai improbabili, insomma di tutto.

I miei colleghi, quando si avventuravano in uno di questi mercati, ci andavano con l'autista nigeriano e comunque tenendosi sempre vicino all'ingresso, senza mai avventurarsi all'interno.

Io ci andai con mia moglie e girammo per circa due ore osservati con stupore dagli africani, senza mai essere importunati se non per vederci offrire la merce. E trovammo quello che cercavamo; cinque splendidi gerry can nuovi di pacca da 25 litri. Quando poi non riuscii a trovare il materiale da camping e cioè fornellino, lampada e rispettive cariche di gas, andai direttamente al mercato "generale", dissi a un venditore cosa stavo cercando e lui mi portò attraverso il mercato proprio al banco dove c'era quello che cercavo. La Nigeria è anche questo.

Si trattava ora di mettere insieme tutti i medicinali raccomandati dalla Guida Blu. Mi recai con una lunga lista dal nostro medico dell'ENI, un italiano con lunghi anni d'Africa, che aveva il suo piccolo ambulatorio nello stesso palazzo dove avevo l'ufficio. L'ENI impiegava, nei paesi dove l'assistenza medica locale era ritenuta insufficiente, personale medico espatriato, quasi sempre italiano, che garantiva l'assistenza a tutto il personale, sia espatriato che locale, delle numerose società del Gruppo operanti nel paese. Ai vari medicinali aggiunse due sacche di soluzione fisiologica per flebo, da utilizzare in caso di grave perdita di liquidi a seguito di colpi di calore, con conseguente vomito e diarrea, e impossibilità a idratarsi bevendo acqua.

Gli chiesi cosa avrei dovuto farne e lui tranquillamente mi disse che in caso estremo e in mancanza di personale paramedico avrei dovuto farmi un paio di flebo. Rimasi perplesso non essendomi mai inserito in vena un ago da flebo, ma lui mi disse che in caso di necessità avrei saputo cosa fare.

Per fortuna non ce ne fu bisogno anche se, come vedremo, ci andai molto vicino.

Per le scorte alimentari e per le parti di ricambio utilizzai due bauli la cui misura si adattava alla geometria dello spazio interno del veicolo.

Ormai stavo completando i preparativi per il viaggio, ma non avevo ancora deciso né la data di partenza né definito completamente il percorso. Avrei dovuto viaggiare comunque durante l'estate, per approfittare del periodo di ferie; non era certo il periodo ideale ma non avevo altra scelta. Decisi così di fare il viaggio di andata in Giugno, quando il caldo non era ancora al massimo, e di tornare in Ottobre, con una temperatura meno aggressiva. Per il viaggio di andata saremmo stati in tre: io, mia moglie e mia figlia Chiara che allora era tredicenne. Per il viaggio di ritorno si era proposto di accompagnarmi un giovane collega di Port Harcourt, entusiasta all'idea di attraversare il deserto. Fra il viaggio di andata e quello di ritorno sarei rientrato a Lagos per riprendere il lavoro. Studiai infine il percorso, le tappe e le soste. Il punto di partenza, ovviamente, era Lagos e quello di arrivo Algeri, dove avrei potuto godere di una buona assistenza logistica. Un caro amico, responsabile di una società del gruppo ENI, la Saipem Nigeria Limited, mi disse che nella loro sede di Algeri lavorava il cognato in qualità di responsabile finanziario, che mi avrebbe assistito sia all'arrivo che alla partenza per il ritorno a Lagos. Ma non solo; un altro amico conosciuto ad Abidjan era allora il responsabile dell'Alitalia ad Algeri; contattato, si offrì di ospitarmi sia all'andata che al ritorno. Infine il responsabile dell'Agip Algeria, Giovanni Bruno, un collega di vecchia data, si mise a disposizione per qualsiasi necessità. Una volta entrato in Algeria sarei quindi stato ben

coperto, potendo appoggiarmi, in caso di necessità, a tre diverse e importanti aziende operanti nel paese. A questo punto decisi il percorso e i punti in cui avrei fatto sosta.

Il programma era ambizioso.

Da Lagos a Zinder, nel Niger, la strada era tutta asfaltata e non presentava difficoltà né di percorso né logistiche. Da Zinder ad Agadez cominciava la pista che, nonostante fossero iniziati i lavori per asfaltarla, era ancora in gran parte sterrata. Decisi di fare il primo riposo ad Agadez, dove ero già stato quattro anni prima e conoscevo abbastanza bene.

Seguendo i suggerimenti dell'amico colombiano, scelsi di attraversare la frontiera fra Nigeria e Niger nella località di Kongolan, a nord di Kano, posta su una strada secondaria e quindi meno frequentata; avrei così evitato possibili fastidi da parte delle autorità di frontiera.

Le prime tappe, sino al giorno di riposo, sarebbero quindi state: Lagos-Abuja, Abuja-Zinder, Zinder-Agadez. Da Agadez avrei quindi seguito la transahariana normale sino a Tamanrasset, la città più importante nel sud dell'Algeria, posta a 1550 metri d'altezza sulle propaggini meridionali del massiccio montuoso del Hoggar, dove avrei fatto un secondo riposo. Questo tratto, che consideravo il più complicato perché proprio nel cuore del Sahara, sarebbe stato costituito da due tappe: Agadez-In Guezzam, alla frontiera fra Niger ed Algeria, e In Guezzam-Tamanrasset.

A Tamanrasset avrei abbandonato il percorso della transahariana, che in teoria avrebbe dovuto essere asfaltato, ma che in realtà non lo era più perché totalmente deteriorato e in fase di rifacimento. Il mio

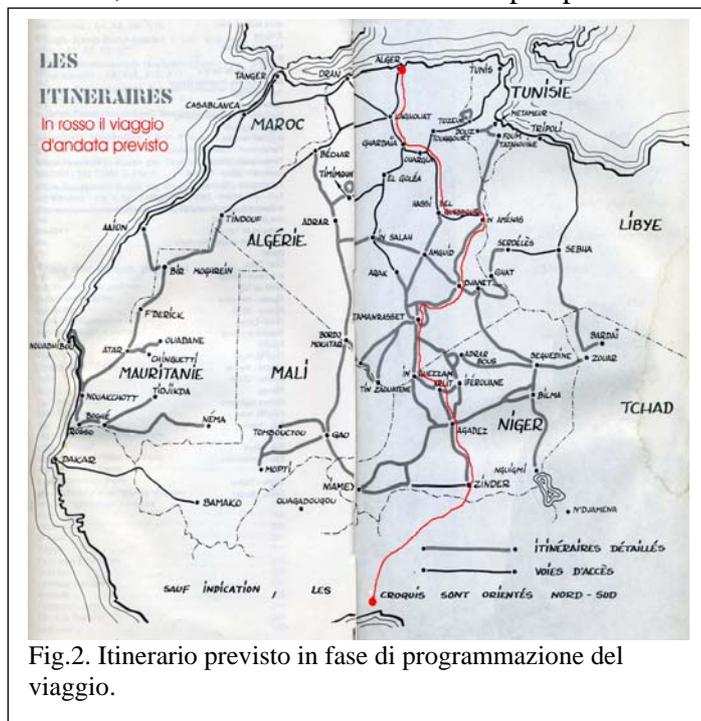


Fig.2. Itinerario previsto in fase di programmazione del viaggio.

nuovo percorso prevedeva l'attraversamento dello Hoggar, con ascesa sino all'Assekrem, a 2500 mt. di altitudine, visita all'eremo di Padre Foucoul, discesa del versante nord sino a incontrare la pista ovest-est che univa la transahariana con la remota oasi di Djanet, che avrei dovuto raggiungere in due giorni. Qui avrei fatto una sosta di almeno due giorni per visitare i dintorni dell'oasi posta in mezzo ai monti Tassili N'Ajjer, e in particolare l'altopiano del Tamrit, dove esistono i più importanti e famosi graffiti rupestri del Sahara di epoca preistorica. Si tratta di centinaia di incisioni che purtroppo si stanno deteriorando, alcune risalenti a 6600 anni fa, coeve con quelle dei monti Akakus, nei dintorni dell'oasi di Ghat, in Libia, dall'altro lato dei monti Tassili, e unita a Djanet da una pista di circa 200 chilometri.

Da Djanet sarei sceso verso sud, lungo una difficile pista, sino a Illizi, oasi in cui il regista

Antonioni aveva girato il film "Professione reporter" con Jack Nicholson; poi sempre a sud sino a In Amenas, vicino al confine libico, dove iniziava la strada asfaltata che avrebbe dovuto portarmi sino ad Algeri. Da In Amenas avrei poi continuato sino ad Hassi Messaud, il più importante centro petrolifero algerino, dove mi sarei fermato per un ultimo riposo presso la base operativa della Saipem che stava perforando in zona proprio per l'Agip Algeria. Complessivamente prevedevo di compiere l'intero viaggio in sedici giorni, con una certa tranquillità (fig. 2).

Le cose sarebbero poi andate in modo diverso.

Mi documentai sulle incisioni rupestri dei Monti Tassili, che avrebbero rappresentato il momento culminante di tutto il viaggio. L'amico della Saipem mi prestò un bellissimo libro che gli era stato regalato quando era il responsabile della filiale in Algeria.

Illustrazioni, disegni, foto, mappe, percorsi, storia delle popolazioni che avevano abitato la zona nella preistoria, quando il clima era più mite e tutta l'area era popolata dalla tipica fauna della savana, così come si evinceva dalle innumerevoli incisioni (giraffe, gazzelle, ippopotami, buoi, uccelli acquatici).

A questo punto ero pronto per affrontare il viaggio che iniziò all'alba del 10 Giugno 1998.



Fra Arlit e Assamaka - Niger



Cena a In Guezzam - Algeria. Ospiti di una famiglia beduina.



Verso Tamanrasset - Algeria. Sulla destra due delle numerose carcasse di veicoli sparse lungo la pista.



Oasi di El Golea - Algeria. Rovine di un antico ksar.

Risveglio presso l'oasi di In Salah - Algeria



Verso il massiccio montuoso dello Hoggar - Algeria.



Massiccio dello Hoggar - Una gola fra i basalti.



Il monte Tahat, mt. 2918, la vetta più alta dell'Algeria.



La fine di un viaggio



nel mezzo del nulla

CV dell'Autore



Cesare Gianotti nasce a Ivrea il 21 Dicembre 1940 e trascorre in Libia gli anni dal 1946 al 1970, quando entra nel gruppo ENI e vi resta sino al 2001, quando va in pensione. Laureato in Scienze Geologiche. Per l'ENI ha lavorato quattro anni in Costa d'Avorio e dodici in Nigeria. Complessivamente ha trascorso quasi quarant'anni in Africa. Ama dipingere e da qualche anno ha iniziato a cimentarsi con racconti autobiografici, novelle e romanzi. Nel 2011 è stato pubblicato il suo primo romanzo, "Il Crociato-La spada e l'usbergo"; il secondo, "Una storia siciliana (d'altri tempi)", è appena uscito. Un terzo è previsto a breve.

Nel 1988 ha attraversato il Sahara, da Lagos ad Algeri e ritorno; un viaggio oggetto di un lungo reportage in cinque parti. Da quella esperienza e da altre vissute nei paesi sub-sahariani, e prima ancora in Libia, ha tratto spunto per alcune delle vicende narrate nel suo primo romanzo.