

I viaggi che racconto in questo libro, risalgono a quarant'anni fa. Tanto varrebbe dire: a quaranta secoli fa.

Il GPS non esisteva ancora; nel deserto si navigava con la bussola. La più sofisticata era capricciosa, tanto quanto quella più economica. In moto, come in macchina, bisognava allontanarsi dal veicolo di una decina di metri per sottrarsi alle interferenze magnetiche e ricevere indicazioni le più affidabili possibili. Le carte ritenute più esatte potevano contenere errori di 2 o 3 chilometri.

Il viaggiatore, che non aveva né il tempo, né le competenze di un cartografo nel rilevare precisamente le proprie coordinate di latitudine e longitudine, tendeva ad accumulare errori, al punto di non riuscire più a individuare la sua posizione sulla mappa.

Ovviamente, anche il cellulare non esisteva ancora e nemmeno il più costoso telefono satellitare.

Questo spiegava il numero dei dispersi, ritrovati “seccati al sole”, come si usa dire nel deserto. Questo è il motivo per cui l'Algeria, quando nel 1965 aprì al turismo sahariano, impedì ai motociclisti, considerati troppo a rischio, di percorrere le piste a sud. Le autorità avevano già abbastanza morti da andare a recuperare, tra algerini e stranieri, sempre che fossero ritrovati. Per un piccolo colpo di fortuna del destino, quel divieto fu tolto proprio in occasione della mia richiesta di attraversare il Sahara, sostenuta da *Moto Journal*, rivista alla quale collaboravo allora. L'ufficio del turismo algerino mi offrì dei pernottamenti gratuiti in hotel e la compagnia petrolifera Sonatrach anche degli sconti carburante. Offerte che accettai di buon grado, visto il mio budget limitato.

Ricordiamo anche agli amanti dell'avventura e del motociclismo, che siamo solo al debutto dei "trail", le moto fuoristrada che escono dai circuiti da cross, dei "trial" e degli "enduro", per partire alla scoperta del mondo.

E la sicurezza delle persone? A dieci anni dalla guerra di decolonizzazione, assai violenta sui due fronti, regnava la calma in Algeria. Lo stesso valeva per il Sahara. Nessuno si sentiva in pericolo. Questo tuttavia non evitò che durante la 13ema edizione della Parigi-Dakar, nel gennaio del 1991 — durante la guerra del Golfo, della ribellione dei Tuareg, della nascita del terrorismo

Charles Cabane, pilota di un camion dell'assistenza Citroën, morisse colpito da una pallottola in testa nel Mali, non lontano dalla città di Gao. Allora, gli anni Settanta e Ottanta furono una parentesi incantata per gli amanti dell'esplorazione dei deserti.

Vivevamo in tempi felici e chiaramente non ce ne rendevamo conto.