

Un'altra pagina  
dolorosa in  
marginie alla  
maratona africana

# AMITHA, lassù

Amitha Metha ci ha lasciati. Troppo presto per l'età che aveva (sulla trentina) e troppo presto per le previsioni (ancora pochi mesi di vita) che i medici avevano avanzato. Alla sorella di Shekhar Mehta, l'industriale saccarifero nato in India ma da lunghi anni trapiantato in Kenya, vincitore di un East African Safari, noi giornalisti italiani ci eravamo affezionati. Nella sala stampa del Kenyatta Conference Centre solo vederla era per noi motivo di conforto: quando mancavano notizie sul rally o quando il telex non funzionava il nostro «santo in paradiso» era lei. Dolce e minuta, sempre elegante sia nel vistoso «sari» che in pantaloni e camicetta, Amitha ci parlava del fratello in corsa (con la Beta-Alitalia) come di un essere superiore al quale si sentiva profondamente legata.

«Lo adoro...» ripeteva ogni qualvolta il discorso cadeva su Sekhar.

Alla fine della prima tappa, al rientro a Nairobi, Amitha era visibilmente contrariata, anzi addolorata. «Per mio fratello non c'è più nulla da fare — confessava con amarezza. — Domani, quando ripartirà, farà al massimo duecento chilometri, poi sarà costretto ad abbandonare...». E noi lì pronti a rincuorarla, perché non ammettevamo che un volto così delicato e così fanciullesco assumesse di colpo lineamenti davvero innaturali, come di una persona che soffre. Il destino ha voluto invece che Shekhar andasse più oltre sulla strada del Safari e che a metterlo fuori causa non fosse il guasto meccanico ma il fuori-tempo massimo. E Amitha: «Tutto sommato meglio così. Stamane in quel paradiso che è il Mount Kenya Safari Club di William Holden non s'è dovuto certo levare di buon'ora...».

La sera della cena offerta dall'Alitalia al Casinò di Nairobi, Ottolenghi ed io (ritardatari di turno, alle prese come eravamo stati con il telefono ed il telex che facevano i capricci) ci siamo trovati seduti proprio al fianco di Amitha, di fronte a Shekhar ed alla sua fidanzata. Alla domanda di Ottolenghi perché fumasse così intensamente una sigaretta dopo l'altra, Amitha tutta candore, con uno

NAIROBI - Stroncata da un male incurabile, è morta Amitha Mehta, sorella del pilota della Lancia-Alitalia e preziosa collaboratrice dell'ufficio stampa e pubbliche relazioni del comitato organizzatore del Safari Rally.

splendido sorriso e con gli occhi da sogno, si giustificava: «Non preoccupatevi della mia salute, tanto ho solo pochi mesi di vita. Sono stata operata ma non c'è più nulla da fare».

Ottolenghi ed io, pur impietriti dalla spietata realtà, riuscivamo tuttavia a trovare la forza di reagire: «Ma sono cose che si dicono... piuttosto vorremmo tanto rivederti a Sanremo, per il rally del prossimo ottobre». E lei, quasi scusandosi di aver procurato in noi un certo imbarazzo, replicava: «Bisogna chiederlo a Shekhar se mi ci porta...».

Il fratello, che da tempo ormai era abituato a questa tremenda esistenza, a questo dramma scoperto, assicurava la sorella: «Stai tranquilla, verrai con me in Italia...». Ma deve aver sofferto le pene dell'inferno per questa affermazione, se è vero che appena pronunciata la parola «Italia» ha preso sottobraccio la fidanzata per un giro di ballo.

Michele Parkes, che aveva Mehta al suo fianco, aveva capito che forse era il caso di cambiare discorso, invitandola a danzare. Che ridere. Amitha così piccola, a tu per tu con quello spilungone di Michele!

Il giorno dopo, erano le tre del pomeriggio, Amitha (appena scesa da un taxi) s'imbatteva nel vostro cronista sulla soglia dell'Intercontinental Hotel. I convenevoli di rito e poi la mia richiesta di una targa-ricordo del Safari, una di quelle che applicano alle vetture in gara. E lei: «Adesso ho fretta. Vado dal parrucchiere per farmi bella. Stasera ci vedremo al gala della premiazione e lì ne ripareremo...». Ad una certa ora, sul tardi, D'Ulisse ed io facevamo una capatina nel salone delle feste. C'era anche Amitha: «Venite qui, fatemi compagnia. C'è posto anche per voi al nostro tavolo», e noi per non disturbare preferimmo riprendere il giro. Ecco: è tutto qui il rammarico, quasi lo scrupolo, di aver detto no all'invito di miss Mehta. Ma ormai non c'è più tempo per farci perdonare, anche se a nostra discolpa invociamo la sua eccezionale forza d'animo, il suo coraggio tutto religioso, quasi da non credere.

Lino Ceccarelli



Sandro Munari, con Lofty Drews, assiste alle interviste di rito dopo la conclusione (al 2° posto) del Safari

Il «DRAGO» ha molto da puntualizzare sulle cronache dall'Africa dei giornalisti...

## La mia verità sul SAFARI

Finalmente anche il Safari Rally 1975 è finito. Abbiamo perso! Anzi non abbiamo vinto. Mi sembra più giusto dire così, visto come sono andate le cose e visto che le Stratos sono arrivate tutte e tre al traguardo, (seconda, terza e undicesima) dopo aver dimostrato di essere le più grandi macchine da rally di tutti i tempi. I risultati ottenuti ne sono i migliori testimoni. Inoltre, qui in Kenya è stata protagonista di una impresa che non è mai riuscita a nessuno. Tre macchine partite, tre arrivate in questa massacrante gara che è la più lunga e la più dura del mondo, considerando inoltre che essa vi partecipa per la prima volta.

Ora vorrei parlarvi un po' di come si sono svolte realmente le cose, durante questo Safari che per me è stato senza dubbio il più avventuroso di quelli che ho corso fino ad oggi. Sono state riportate sui nostri giornali, specializzati e no, molte notizie interessanti ma molte delle quali non erano del tutto esatte. Inoltre sono stati travisati anche quelli che erano esattamente i compiti e le intenzioni mie e del resto della squadra, lasciando anche capire che io sono stato uno sprovveduto, avendo deciso di partire senza la seconda ruota di scorta come aveva fatto Waldegaard e in più non avendo a bordo tutte le parti di ricambio che aveva portato lui.

A questo punto vorrei invece precisare che la seconda ruota era la sola cosa che Waldegaard aveva in più e che io non l'ho portata, all'inizio perché in tre anni di gare con la Stratos, non ho mai forato una gomma di quel tipo e dato che la prima parte del percorso era molto scorrevole e buona, non mi era sembrato opportuno portarla. Certo è più facile criticare dopo e soprattutto è più facile sparare queste notizie, restando seduti alla permanenza in albergo, aspettando

le notizie di terza mano. Così è venuto anche facile scrivere che la colpa di tutte le forature dipendeva dal mio modo di guidare. A questo proposito vorrei far ricordare che stavo facendo una gara.

Ma veniamo ora alla cronaca. Alla partenza, era mia intenzione attaccare subito perché le previsioni del tempo erano buone e quindi le strade sarebbero rimaste polverose. Per cui prima che sopraggiungesse la notte (si partiva alle ore 16) dovevo portarmi davanti a tutti e fare io l'andatura, facendo restare gli altri nella mia polvere. Non era neanche un'impresa impossibile dato che partivo con il numero 3 e che la macchina che mi precedeva era quella di Mehta mio compagno di squadra. Infatti dopo circa 30 chilometri dalla partenza della prima tappa in terra, Kajodo-Sultan-Hamud, sono nella polvere di Mehta, il quale molto correttamente, dopo essere stato avvisato via radio da Audetto che volava sopra di noi, si è fermato per farmi passare.

Ora restava solo Makinen che già molto prima di arrivare al C.O. avevo raggiunto, ma che era impossibile avvicinarlo perché la strada era troppo veloce e quindi molto polverosa. Così decido di tentare nella tappa successiva, Sultan-Hamud-Kalii, nella quale ritenevo fosse più facile passare dato che la conformità della strada, era più tortuosa e quindi più lenta.

Quasi subito mi ritrovo nella polvere della Peugeot di Makinen e come prevedevo la polvere era meno fitta e quindi riesco ad avvicinarmi tanto da vedere la macchina, ma di colpo mi ritrovo in mezzo al polverone rosso mezzo accecato, freno alla disperata mentre sterzo a destra, ma ine-

Sandro Munari

CONTINUA A PAGINA 50

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

vitabilmente urto con la parte sinistra della gabbia anteriore un terrapieno. Fortunatamente non ho rotto neanche un faro e non ho bucato nessuna ruota, si è danneggiato leggermente il cofano anteriore e quindi perdo soltanto i secondi che sono necessari per fare marcia indietro e ripartire.

Proseguiamo sempre nella polvere di Makinen. E' già buio, e sono costretto a fermarmi per sostituire la prima ruota bucata. Stiamo cercando di aprire il cofano anteriore, come ricorderete leggermente danneggiato, quando per fortuna passa Waldegaard che si ferma per chiedere cosa è successo. Ma visto che si trattava di semplice foratura se ne stava andando quasi trascinandosi dietro Lofty, che gridava disperatamente di fermarsi, in quanto gli stava togliendo la ruota di scorta che portava sopra il cofano posteriore.

Ripartiamo così, dicendoci che avevamo avuto una grossa fortuna (più avanti siamo stati costretti a ricrederci) e che in effetti non avevamo perso molto, quando nell'attraversare un ponticello molto stretto e lungo, con mia sorpresa, sento il motore tacere e vedo spegnersi tutti i fari. Stiamo guardando l'impianto elettrico con la pila, quando sentiamo una macchina arrivare. Lofty scende di corsa per avvisare che il ponte è ostruito (quello che sopraggiungeva non poteva vederci che all'ultimo momento, perché prima di entrare sul ponte c'era un dosso). Fortunatamente riesce a fermarlo e anch'io mi appresto a scendere per spingere la macchina fuori dal ponte, quando sento un colpo sul retro e la macchina avanzare. In un attimo eravamo fuori e subito mi sposto sulla sinistra (la circolazione in Kenia è a sinistra) e vedo scattare via Mehta e dopo qualche secondo Joginder, mentre noi siamo ancora trafficando sull'impianto elettrico che risultava regolare.

Alla fine provo a schiacciare il pulsante dello stacca-batteria e finalmente ritorna corrente. Ripartiamo subito velocemente appena poco prima che un'altra vettura ci passi davanti.

Nella tappa successiva, Kalii-Kitui, buchiamo un'altra gomma e siccome mancavano pochi chilometri per arrivare al controllo e subito dopo c'era l'assistenza decidiamo di proseguire piano piano fino al servizio. Così però ci passa anche l'Alpine di Therier e nella tappa che da Kitui arriva a Kibuezi, sono costretto a viaggiare con solo due fari, in quanto la cinghia dell'alternatore cominciava a dare i primi fastidi, in più avevo l'acceleratore che restava bloccato. Arriviamo però anche a Kibuezi e all'assistenza sostituiscono velocissimi la cinghia; l'operazione acceleratore sarebbe stata troppo lunga, così decidono di mettere un elastico che funziona di tirante.

La successiva tappa Kibuezi-Udi è tutta asfalto per cui partiamo sparatissimi, per recuperare i minuti persi all'assistenza sperando che non capitasse ancora qualcosa e approfittare di questo tratto poco impegnativo, anche se si viaggia sempre sui 200 kmh, per rilassarci un pochino. Non faccio neanche in tempo a pensarlo, quando vedo delle macchine nere in mezzo alla strada. Sono bufali mi dice Lofty mentre io stavo frenando alla disperata, accorgendomi che non ce l'avrei mai fatta a fermarmi in tempo, quindi l'urto sarebbe stato inevitabile perché i bufali continuavano a passare

imperterriti. Per fortuna ad un certo momento tra uno e l'altro si creò uno spazio vuoto, così dopo aver scalato due marce accelero di colpo e riusciamo a passare in mezzo, mentre senza dire una sola parola Lofty ed io ci guardiamo negli occhi tirando un grosso sospiro.

Comunque tra un incidente e l'altro, il mattino arriviamo a Mombasa, dove è prevista un'ora di sosta, ma con i ritardi accumulati riusciamo a mala pena a risciacquarci un pochino, consumare una colazione a base di frutta e ripartire. Fino qui abbiamo percorso 1375 km e nonostante tutte le peripezie siamo ancora quarti, staccati soltanto di 15 minuti. Si è appena fatto giorno. Ripartiamo per il ritorno, sperando in tempi migliori. Invece abbiamo avuto oltre alle immancabili forature altri inconvenienti che ci hanno attardato maggiormente. L'ultimo è stato poco prima di arrivare a Nairobi, quando il motore si è messo a tacere di nuovo per mancanza di corrente. Questa volta però era colpa della batteria esaurita. Per fortuna, quando ci eravamo accorti che la cinghia slittava di nuovo e non potevamo fermarci all'assistenza a farla sostitui-

gomma posteriore. In un primo momento mi rifiuto di crederlo, anche perché ora non avevamo un'altra ruota di scorta. Purtroppo non mi ero sbagliato e mentre procedevamo a rilento sul cerchione, passa Ulyate che si mette in contatto radio con noi e così Lofty lo informa dell'accaduto, pregandolo di informare l'assistenza di venirci incontro. Non potevamo avvisarla noi direttamente, in quanto era già buio e gli aerei erano già atterrati e quindi mancava il ponte radio.

Eravamo ad una sola ora di strada da Nairobi, che finalmente raggiungemmo anche noi, completamente distrutti e con il morale sotto terra, inoltre relegati al settimo posto, distaccati di un'ora e 47 minuti. Sono le 23 quando finalmente riesco, dopo aver fatto una doccia e mangiato qualcosa ad andare a letto.

Al mattino dopo, alle 6, mi presento al via, dopo aver smaltito buona parte della stanchezza e rinfrancato l'umore, e partiamo per la seconda tappa, molto più lunga e difficile. Mi fermo subito alla filiale FIAT, per concludere velocemente un lavoro che la sera prima non si era fatto in tempo a finire, cioè fissare la gabbia po-

600 km da Nairobi, sembra che le cose per il Team Lancia-Alitalia si mettano bene, Waldegaard è sempre in testa con 12 minuti su Andersson ed io sono arrivato dietro la stessa a 9 minuti, quindi la Peugeot era stretta in mezzo ad una morsa di ferro.

Attenzione ora, la Lancia-Alitalia in un batter d'occhio si gioca il rally in questa maniera. Siamo per arrivare al Mount Kenia Safari Club, sede di tappa, dove era previsto un riposo di 12 ore, ma in effetti con i ritardi accumulati abbiamo potuto usufruire soltanto di sette, dopo aver guidato per 40 ore circa. Una volta qui rimanevano 600 chilometri da percorrere e la gara era conclusa.

Waldegaard ha delle noie alla pompa dell'acqua e il motore comincia a scaldare paurosamente. Dopo varie soste si accorge che era saltata la cinghia e quindi a fatica — perdendo un sacco di tempo — riesce a sostituirla. Noi, incredibile ma vero in pochi chilometri buchiamo tre gomme, per cui siamo costretti, visto che ne avevamo solo due di scorta (qualcuno magari avrà anche detto che abbiamo sbagliato a non portarne tre) a proseguire sul cerchione. Viaggiamo così per circa 25 chilometri quando Lofty decide di fare l'autostop, farsi accompagnare al nostro servizio e recuperare una gomma. Non potevo comunicare via radio per la solita ragione che gli aerei (era già notte) erano scesi.

Alla fine dell'operazione perdiamo 49 minuti che sommati ai 9 che Andersson aveva a quel punto di vantaggio fanno 58 e Waldegaard è ancora più indietro. Prima di andare a riposare, un giornalista locale mi chiede che cosa era successo e se dopo questo ulteriore ritardo ritenevo di avere ancora delle possibilità per vincere. Gli ho risposto di no, a meno che la Peugeot non si fermasse. Infatti il giorno dopo sono partito risparmiando la macchina e aspettando, perché non era possibile colmare un così grosso svantaggio in così pochi chilometri. Comunque nonostante l'andatura prudente riesco a creare ancora un poco di suspense.

Dietro una curva nella zona di Tamango troviamo una vettura locale che viaggia in mezzo alla strada in senso contrario! In questa zona, dato che le strade erano pericolose, perché strette e molto tortuose, gli organizzatori vietavano l'accesso a qualsiasi veicolo privato e di assistenza. Mi è appena possibile evitare un frontale, ma non sottrarmi con il posteriore. Nell'urto ho perso il cofano posteriore. Dopo aver recuperato dallo stesso il crick e la chiave a croce (cose quanto mai necessarie) e staccati i tubi dei filtri dell'aria che alloggiavano dentro il baule stesso, ripartiamo. Fortuna che in quella zona le strade non erano polverosissime, altrimenti potevamo rischiare grosso. Intanto Waldegaard continuava a perdere tempo per altri inconvenienti, mentre Andersson sembrava continuare imperterriti.

Giungiamo all'arrivo senza altri colpi di scena, staccati soltanto di 38 minuti da Andersson rispetto ai 58 che avevamo 600 km prima. Così si chiude, bene o male, sta a voi decidere, anche questo capitolo.

C'è stato qualcuno che ha detto: «E' stato meglio così altrimenti che gusto c'era a correre? Inoltre abbiamo la certezza che la Lancia sarà al via anche al Safari 1976».

Sandro Munari



Da questa immagine della Stratos di Munari, si vede come anche l'italiano avesse con sé, sul cofano posteriore, la famosa ruota di scorta che ha tanto caratterizzato l'altra Stratos di Waldegaard. Infatti, sulla controcopertina del numero scorso di Autosprint, c'era Munari e non lo svedese...

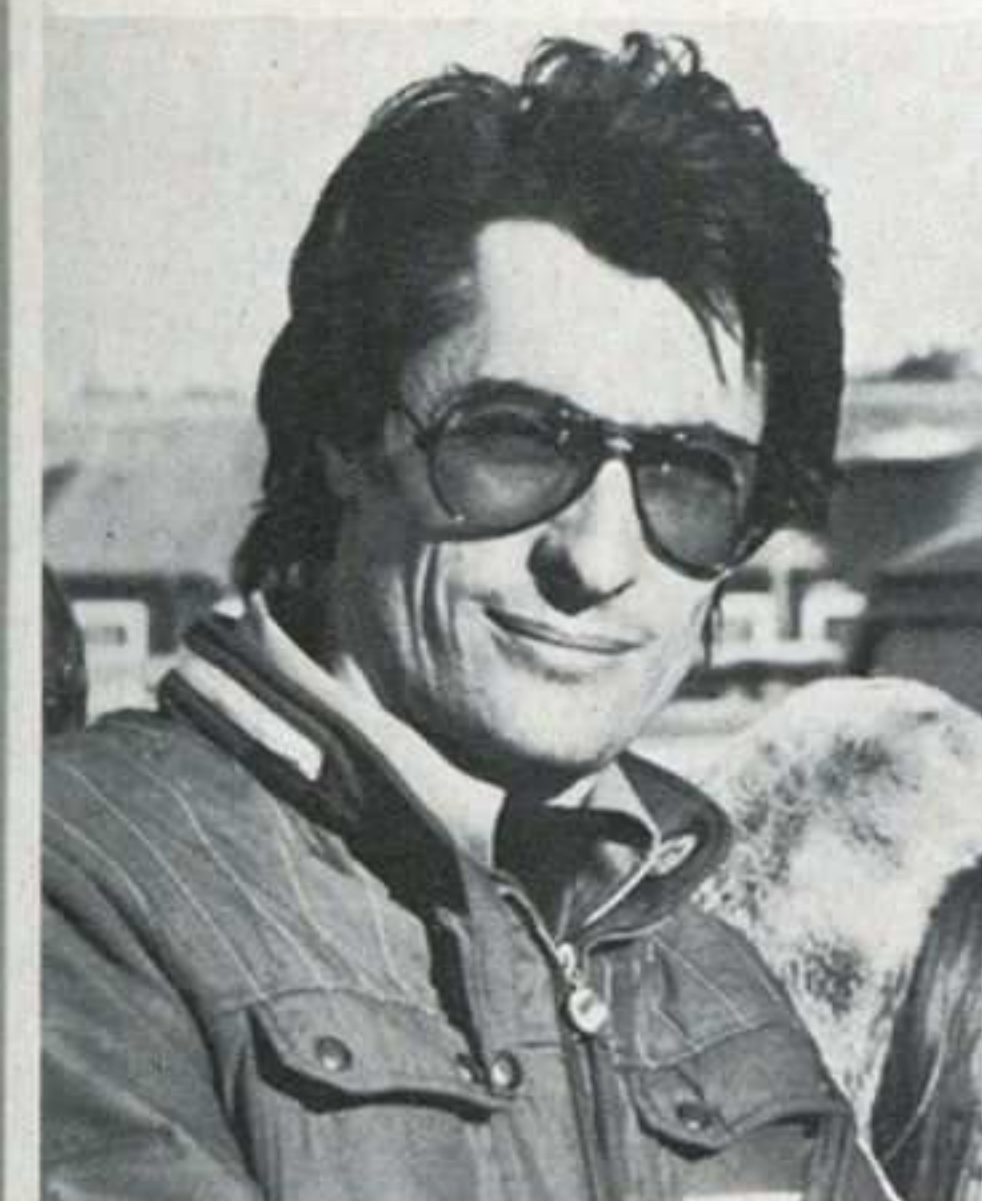
re per non correre il rischio di farci passare da altre macchine, abbiamo preso con noi una batteria di scorta. Nella fretta però non ci siamo accorti che la batteria aveva gli attacchi diversi.

Come se non bastasse, stiamo per ripartire quando ci accorgiamo che nel frattempo un pneumatico si è afflosciato. A questo punto vi giuro che non ne potevo più, ero così sconfortato che mi sarei messo a piangere. Per fortuna Lofty, che non si perde mai d'animo (loro sono abituati a questo tipo di gare, dove la cosa più importante è riuscire a tirare avanti ad ogni costo), ha preso gli attrezzi e l'ha cambiata. Riprendiamo ancora una volta, ma non con l'entusiasmo di sempre, per portare a termine questa prima tappa disastrosa.

Ma a 20 km da Machakos, altro colpo gobbo. In un lungo rettilineo mentre tutto procedeva benissimo, sento la macchina che si scompone un pochino, proprio come quando si fora una

steriore in modo da poter alloggiare la seconda ruota di scorta, come era già previsto fin dall'inizio. Per tutto il giorno e parte della notte, con mio vivo stupore, a parte una o due forature non abbiamo nessun altro inconveniente ed è così che riusciamo a diminuire lo svantaggio di parecchio, portandoci di nuovo davanti a tutti sulla strada mentre in classifica generale siamo già terzi. Però verso la fine della notte, di nuovo la cinghia dell'alternatore si mette a fare la pazza e siamo costretti a togliere tutte le valvole e fare funzionare un faro soltanto nella zona più impervia di tutta la gara.

Finalmente si fa luce e noi proseguiamo imperterriti guadagnando sempre di più sia su Waldegaard che a quel momento era primo, sia su Andersson, secondo. Nel frattempo buchiamo ancora qualche gomma, ma riusciamo sempre a ripartire senza perdere molto tempo e senza che nessuno ci passi davanti. Ormai a quasi



## Il retroscena segreto del rally africano negli appunti del d. s. LANCIA

### DANIELE AUDETTO

Dopo essere stato all'altezza della propria fama, con la nuova Colt Mitsubishi a 4 valvole, Joginder Singh è stato costretto al ritiro per la rottura di una valvola poco prima di Sigor, nella parte centrale del Safari

# IL SAFARI dall'aereo

NAIROBI - Mentre decollavamo sulla pista del Wilson Airport di Nairobi, la prima vettura stava prendendo la partenza per il 23. Safari. Era stato previsto che le nostre vetture sarebbero rimaste in collegamento con tutte le squadre di assistenza ininterrottamente durante la gara, ed appunto per questo era necessario avere un aereo continuamente in volo per permettere il ponte-radio. Ci saremmo alternati in aria con Cesare Fiorio, che con un aereo di maggiore autonomia, Cessna 402, avrebbe fatto quasi continuamente da « satellite » coordinando le operazioni.

Sul mio aereo, Cessna 310 bimotores bianco-rosso nuovo di zecca con quattro ore di autonomia, eravamo in quattro con il radiotecnico Raffaele De Bonis, il capo meccanico Gino Gotta, il pilota Lee Allison, ed io. L'equipaggio del Cessna 402 bimotores, bianco-azzurro, con sei ore di autonomia, era così composto: Cesare Fiorio, Mike Parkes, il medico al seguito della squadra professore Enzo Pretolani, il radiotecnico Franco Caleca, il primo pilota Jerry Shirley (capitano di VC 10 per la East African Airways) ed un secondo pilota che conosco con il solo nome di Mike.

Poco dopo il decollo eravamo già sulla vettura in gara sulla strada per Kajado, e potevamo subito collaudare positivamente il funzionamento delle radio, parlando con i piloti e con le squadre di assistenza già pronte sul percorso. Utilissime le radio nel prevenire i meccanismi sulla natura dell'intervento richiesto dai piloti, sui rifornimenti di carburante, il tipo di gomme da montare, eventuali spostamenti in soccorso di una vettura in « panne », e infinite altre cose che tornavano utili con guadagno di tempo e sicurezza nel lavoro. Un'altra utilità della radio potevamo metterla subito in atto dopo Kajado, nella dura tappa verso Sultan Hamud, dove Munari partito con il n. 3 era arrivato nella polvere di Mehta, partito due minuti prima. Avvisato via radio Mehta si fermava un attimo senza fare perdere neppure un secondo a Sandro nel sorpasso. Era impressionante dall'alto vedere come Munari guadagnasse nei confronti di Makinen, partito quattro minuti prima.

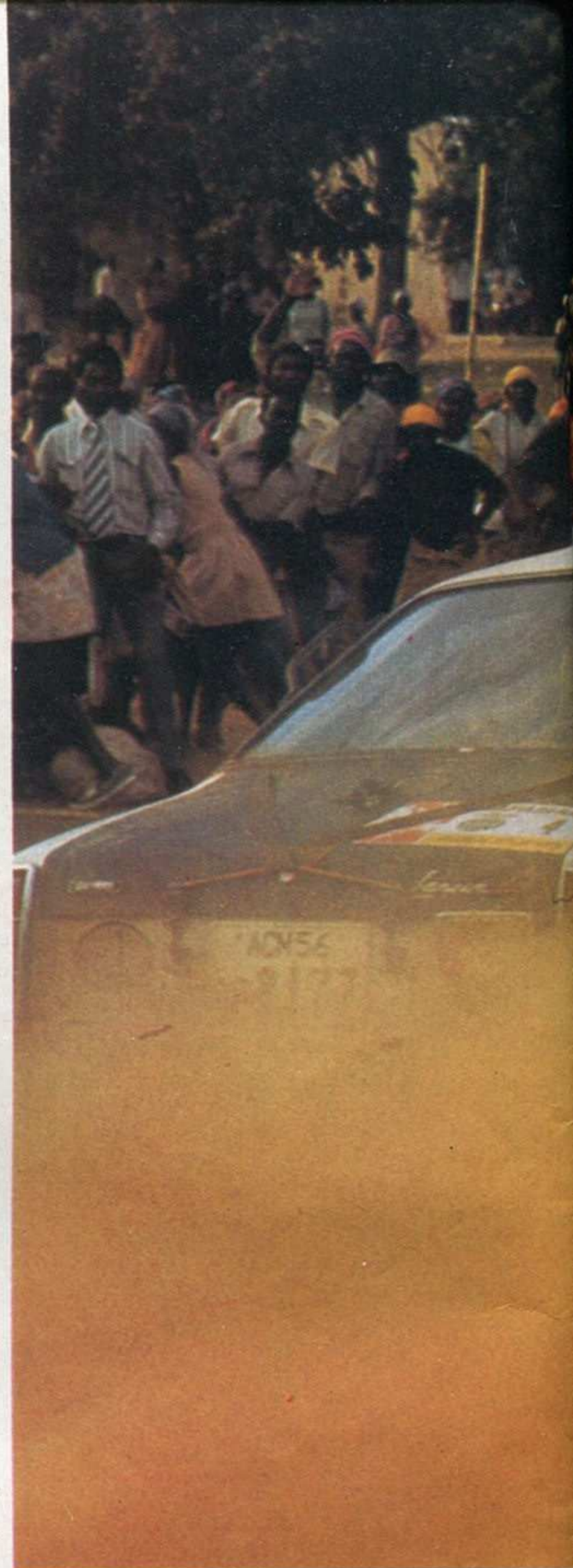
Mentre le vetture si avvicinavano al controllo di Sultan Hamud, Cesare arrivava a sostituirmi, mentre io dovevo atterrare a Kitui per recarmi con Gotta al posto di assistenza. Lee dava subito una dimostrazione di abilità atterrando molto bene su una pista dissestata e soprattutto molto corta. L'aereo era pesante poiché al posto dei due sedili posteriori avevamo caricato molto materiale e l'idea di dover cercare di ripartire da quella pista sperduta in mezzo alle piante di notte, non ci allettava certo, soprattutto Gino Gotta che già aveva patito le vi-

rate con le ali perpendicolari al suolo fatte per seguire le macchine. Adesso bisognava predisporre l'assistenza e non avevamo davvero molto tempo per pensare al dopo. Puntuale si presentava all'appuntamento Colangelo, un meccanico della Fiat Kenia che come gli altri ci stava dando una gran mano.

Dopo cinque chilometri eravamo sul posto di assistenza e potevo mettermi in contatto con Cesare Fiorio con la radio della Toyota Land Cruiser dei meccanici. Le notizie non erano certo buone. Sandro, dopo molti chilometri fatti nella polvere di Makinen, tentava il sorpasso e con visibilità zero andava a sbattere contro il terrapieno all'uscita di una curva che aveva intuito con un raggio maggiore. Nell'urto tutto il frontale rimaneva danneggiato e poco dopo rimaneva al buio, probabilmente per un corto circuito provocato dai fili venuti a contatti tra di loro. Ancora più avanti forava la prima gomma di un'incredibile serie di dieci. Il prendere quella di scorta era divenuto un problema, poiché si trovava sotto il cofano danneggiato.

Con tutta questa perdita di tempo solo allora veniva superato da Joginder, partito da Nairobi due minuti dopo. Cesare dirottava a Nairobi Novello e « Scintilla » la squadra più vicina alla capitale, per recuperare il cofano posteriore. Quando Munari arrivava alla nostra assistenza potevamo constatare che i guai erano minori del previsto: i fari erano tutti funzionanti, e con quattro martellate si era potuto raddrizzare la protezione anti-animale, che aveva indubbiamente limitato i danni dell'urto. Waldegaard era passato al comando, tutto bene per Mehta ed anche per le due Lancia assistite di Preston e Ulyate. Mikkola era già fuori gara per una brutta uscita di strada causata dalla polvere di Joginder nel tentativo di sorpasso. Pure fuori Kallstrom col motore rotto mentre da Kitui passava con un brutto suono l'Alpine di Therier.

Il rally stava andando velocemente verso l'Oceano Indiano e noi avremmo dovuto rivedere le vetture a Malindi, verso mezzanotte. Il problema era adesso prendere il volo in piena notte da quella pista corta. Lee faceva disporre la Toyota di assistenza e la vettura di Colangelo circa trenta metri prima della fine della pista con i fari incrociati di tre quarti per non farsi abbagliare. All'inizio della pista, per guadagnare ancora cinque preziosi metri, Lee faceva spingere l'aereo con la coda completamente in mezzo alle piante. Tutti a bordo, con quale spirito si può immaginare, e la cosa che mi lasciava un po' perplesso era la richiesta di Lee di dargli una pacca su una spalla quando l'aereo fosse giunto all'altezza delle due macchine. Seduto di fianco al pilota, assistevo alla messa in moto dei due



motori ed ai vari controlli già con il braccio dietro alla schiena di Lee per la fatidica pacca, che avevo paura di dare o troppo presto o troppo tardi. Motore al massimo con l'aereo frenato per terra e via verso i quattro fari laggiù in fondo. Mi sembrava lunghissima la pista mentre l'aereo prendeva velocità traballando, ed ecco le due macchine al nostro lato, la veloce pacca e l'aereo che ancora stava giù ormai nel buio assoluto. Poi, non posso dire al pelo perché non vedevo più niente, il gran salto nel buio, e finalmente respiravo di nuovo. Un minuto dopo sento la voce di Colangelo alla radio: « **Mi avete fatto tremare, vi siete alzati già fuori pista e le eliche hanno fatto volare le foglie delle piante tutto intorno** ». Un bel coraggio questo Lee, sempre calmo e gentile, che ti dà fiducia e che sa i limiti suoi e del mezzo. La pista di Malindi è invece tutta illuminata e la torre di controllo ci accompagna con sicurezza a terra. Il caldo è notevole e subito la camicia si incolla alla pelle, mentre ci rechiamo al punto di assistenza dove le vetture sarebbero passate due volte incrociandosi. Siamo ad una stazione Agip, sotto un'enorme pianta di Mango. Ci sono Colli, il tecnico della Fiat-Kenia sostituto di Farinetti, con il nostro Carbone e Gabino.

Cesare mi tiene informato sull'andamento della gara che è decisamente sfavorevole a noi. Waldegaard perde venti minuti al controllo di Taita Hills per la rottura della cinghia dell'alternatore, anche in questo caso la prima di una lunga serie, e si deve fare trenta chilometri al buio aiutato grazie a



Dio da un bel chiaro di luna; Mehta perde 40 minuti per il surriscaldamento dell'acqua che non fa più girare il motore facendoci pensare di essere definitivamente fuori corsa, Munari è sempre nella polvere di Joginder e figuriamoci se quello la fa passare. Gli unici che vanno regolari sono Preston e Ulyate con i due « muletti ».

Arriva la prima macchina a Malindi che non è Makinen ma Joginder, seguito a pochi secondi da Munari. Makinen ha rotto il motore della sua Peugeot sulle piste di sabbia sotto lo Tsavo Park, così come l'Alpine di Therier che aveva già preavvisato a Kitui. Al ritorno a Malindi è sempre Joginder il primo a passare, con però alle costole Waldegaard che si è sostituito a Munari nell'inseguimento dell'indiano. Sandro era rimasto fermo all'assistenza per registrare la cinghia dell'alternatore e sostituire il filtro dell'aria. Dopo venti minuti di volo arriviamo a Mombasa in un'alba ovattata dove troviamo Maiga ad attenderci per accompagnarci all'assistenza. Waldegaard ha finalmente superato Joginder in un raro tratto di asfalto e si è portato al comando con un margine di dieci minuti sull'indiano, mentre Sandro è terzo. Addirittura sesto Ulyate con il muletto Beta.

Ritorniamo in volo dopo una sosta di due ore che ha consentito un po' di riposo anche ai piloti. Siamo utili a Munari che fora poco prima dell'assistenza di Tiwi, a cui mandiamo incontro Noviello. Anderson si fa sotto sornionamente e passa terzo. Niente da segnalare alle assistenze di Mackinnon e

Irima, dove scendiamo anche noi con il nostro aereo per dare una mano alle assistenze. Ritorniamo a Kitui, dove il rally ripassa una seconda volta, senza il problema di ripartire di notte.

Waldegaard continua ad aumentare il suo vantaggio mentre Munari se la vede con una terza foratura e con l'alternatore che non carica più; Gotta scopre che la causa non è la cinghia ma la puleggia di alluminio che si consuma sotto l'azione abrasiva della polvere. Lo stesso conveniente si ripete anche a Waldegaard che verso Machascs perde una trentina di minuti, consentendo a Joginder di presentarsi primo a Nairobi, al termine del primo giro, con otto minuti di vantaggio sullo svedese. All'assistenza di Nairobi si sostituiscono le pulegge consumate e si montano alternatori nuovi. Una breve notte di riposo e al mattino si riparte all'alba con subito due assistenze basate sul solo nostro aereo, perché in zone difficilmente raggiungibili dalle macchine di assistenza. Lo sforzo dei meccanici è durissimo dovendo assistere praticamente le cinque Lancia, tutte ancora in gara, nonostante la durissima selezione che permetteva a sole venti macchine di terminare la prima tappa, 85 partite. Per assistere la Stratos, non potevano fermarsi ad aspettare le Beta, che praticamente correvano senza assistenza.

Al punto di assistenza di Lolgorien, una piccola pista d'erba a più di un chilometro dalla strada del Rally, arriviamo all'ultimo minuto e dico a Gotta di preparare l'assistenza vicino all'aereo, mentre io corro al bivio per eventualmente dirottare le mac-

chine in caso di necessità. Cammino in fretta ma guardingo essendo al corrente che questa zona è una delle più ricche di leoni ed elefanti. A metà strada ho quasi paura con tutti questi rumori strani, che poi sono cavallette e uccelli dai versi più diversi. In lontananza sento il rumore di una Stratos così dimentico gli animali e faccio di corsa l'ultimo pezzo di strada. Sono a meno di cento metri, spunta velocissima la Stratos di Sandro in una nuvola di polvere. Il motore gira bene, ed anche se Sandro non mi ha visto penso che tutto sia OK.

Con il cartello di segnalazione Lancia Italia, mi fermo sul bivio aspettando le altre Lancia. Uno sguardo attorno e il sangue mi si gela nelle vene: una famiglia di cinque leoni se ne sta sotto una pianta a un centinaio di metri dal bivio. Cosa fare? Se grido dalla pista manco mi sentono e sarebbe peggio attirando l'attenzione dei leoni, unica arma che ho è il cartello di metallo che è meglio non esporre perché manda bagliori sotto il sole di mezzogiorno. Vicino a me c'è un grosso cespuglio e penso di nascondermi lì dentro, anche perché è improbabile che una macchina del rally mi dia un passaggio. Passano alcuni lunghissimi minuti con lo sguardo inchiodato sulla leonessa, che vigila sui tre piccoli guardando nella mia direzione. Finalmente arriva Remtulla con la Datsun che fa un baccano d'inferno

**Daniele Audetto**

**CONTINUA A PAGINA 54**



E' quasi sera, a Nairobi, quando la Stratos-Alitalia di Waldegaard giunge sulla pedana d'arrivo. Tutte e tre le Lancia Stratos partite per il Safari sono arrivate alla fine: quella di Munari seconda, quella di Waldegaard terza e quella di Preston undicesima, a dimostrazione di una affidabilità veramente notevole. Qui sotto, la Peugeot 504 vincitrice del Safari, condotta da Andersson e Hertz, inseguita dalla terribile polvere rossa che è stato da sempre l'incubo dei partecipanti alla massacrante prova africana. La 504 vincitrice ha lamentato solo qualche problema alla frizione, subito risolto

### CONTINUAZIONE DA PAG. 53

ed anche i leoni accucciatisi si alzano sbadigliando e guidati da una mano divina si avviano nella direzione opposta. Passano poi Waldegaard, Preston ed anche Mehta e Ulyate senza necessità di assistenza e mi salutano, ignari della fifa che ancora li mi inchioda. Non vedendomi più tornare, dopo quasi due ore, mi vengono finalmente incontro dalla pista e così cantando e gridando per tenere lontane le belve, torniamo all'aereo.

Nel frattempo era atterrato un piccolo Piper monomotore con il giornalista Gerry Philips; durante l'atterraggio nell'erba alta si era danneggiato un tubetto dei freni dell'aereo. Assistenza supplementare per Gotta che riparava l'inconveniente e che permetteva di chiedere a Gerry di portarci un po' di materiale fino a Kedicho, per non correre il rischio di Kitui. Volando verso Kericho apprendevamo che anche Andersson perdeva 15 minuti all'assistenza per sbloccare la frizione. Intanto Sandro in piena rimonta superava anche Joginder ed era il primo a transitare sulla strada, sebbene in classifica fosse quarto.

Avevo dimenticato che alla ripartenza da Nairobi Waldegaard si era fermato trenta minuti nell'officina Fiat per sostituire un semi-asse che aveva rotto la cuffia di gomma di protezione al giunto, e che comunque adesso si trovava terzo sulla strada e secondo in classifica ad appena una decina di minu-

ti da Joginder. A proposito di Joginder devo dire che stava marciando veramente forte, forse per giustificare la vittoria passata. Gli rimaneva comunque il vizio delle scorciatoie che in un'occasione potevamo testimoniare personalmente dall'aereo.

A Kericho troviamo il d.s. dell'Alpine, Cheinisse, e sua moglie tutti insanguinati e «choccati» per una brutta uscita di strada, provocata per evitare un frontale con un locale. Gli metto subito a disposizione l'aereo e Lee li porta direttamente a Nairobi per essere medicati. Niente di grave comunque, solo molta paura e un brutto taglio sulla bocca della signora Cheinisse, la quale probabilmente teme giustamente per l'estetica. A Kericho tutte le Lancia passano regolarmente, anche le Beta alle quali finalmente sono stati sostituiti gli ammortizzatori.

Riprendiamo il volo con il ben tornato Lee e ci dirigiamo verso Kisumu dove è previsto un grosso servizio di assistenza, essendo uno dei rarissimi posti dove si arriva con qualche minuto di anticipo. Alle Stratos si sostituiscono i filtri dell'aria, si controllano le famigerate pulegge, si sostituiscono le gomme riscontrando in generale un ancora buono stato della vettura. Il Rally sta entrando nel punto più difficile, la foresta di Tot, subito dopo Kitale. per fare una assistenza in quel lontanissimo posto, nelle vicinanze del lago Rodolfo, avremmo ancora una volta utilizzato il solo nostro aereo, che prima del buio ci avrebbe portati a Sigor, una cinquantina di chilometri a nord di Tot, sulla strada del rally

che avremmo percorso con una Land Rover, pilotata dall'amico Luciani, residente nello Zambia dove corre con onore con una Fulvia ex-Safari.

Puntuale, Luciani era ad attenderci in quel posto sperduto, dove si era recato fin dal giorno precedente. Caricati i materiali con noi alla meno peggio sulla Land Rover, con anche Lee sistemato a cavallo di una tanica di benzina, ci avviamo verso Tot, con la curiosità finalmente appagata di vedere cinquanta chilometri di quell'inferno. Per descrivere quella strada ci vorrebbe la fantasia del Dante dell'Inferno, e a noi tutti tremava il cuore pensando che di lì a poche ore le nostre vetture avrebbero dovuto transitare dove a stento passava una Land Rover. Dopo due ore arriviamo sul posto stabilito per l'assistenza appena dove la strada diventa migliore. Come passare quelle cinque ore, in attesa delle macchine? Lee e Luciani aiutati da tutti noi, raccoglievamo un bel po' di legna che ci consentiva di accendere un grande fuoco amico che aveva lo scopo di tenere lontani gli animali. In compenso attirava decine di negretti che arrivavano da non si sa bene dove, e dopo poco eravamo circondati da teste lucide e occhi scintillanti. La stanchezza si faceva sentire e l'unico posto sicuro per fare un pisolino era il tetto della Land Rover.

In piena notte, con quattro ore di ritardo sull'ora teorica, una lontana sciabolata di luce preavvisa l'arrivo delle vetture. Pensiamo a quella terribile strada e alle nostre vetture quando giunge l'inconfondibile rumore di una Stratos. Sono Munari e

Drews che hanno solo bisogno di benzina, una cosa veloce però, perché ha Joginder alle calcagna e farselo passare davanti con tutta quella polvere sarebbe un bel guaio. Il rifornimento preparato con accuratezza, mettendo la benzina in grandi latte con coperchio, aveva portato via un trentina di secondi, durante i quali il bravo Gotta poteva rendersi conto che la cinghia dell'alternatore era tesa e il livello dell'olio regolare. Altro che Joginder alle calcagna! Dopo dieci minuti arriva Waldegaard che mentre rifornisce mi avvisa che la Colt Mitsubishi dell'indiano è ferma con il cofano aperto nei pressi di Sigor. Sapremo dopo che una valvola ha rotto il motore e il sogno del turbante bianco, riabilitato comunque da una coraggiosa prestazione.

Come quinta macchina arriva Preston, risalito molto bene dopo aver preso la mano con la Stratos. Distaccate ma sempre in gara anche le due Beta,

che proseguono senza più ammortizzatori. Ripercorriamo quei cinquanta chilometri di strada spaventosa e ci sembra incredibile che tutte le nostre macchine l'abbiano superato senza danni. Incontriamo ancora qualche ritardatario e troviamo Joginder fermo sotto una grande pianta. Ci fermiamo un attimo per chiedergli se ha bisogno di aiuto, ma l'unica cosa che gli potrebbe servire sarebbe un motore nuovo.

Salutiamo l'amico Luciani e ci dirigiamo verso Nakuru, dove è prevista una sosta. Nel parco chiuso di Nakuru sono arrivate per ora solo dieci macchine, delle quali cinque Lancia: le tre Stratos e le due Beta. Waldegaard ha un vantaggio di un'ora e dieci minuti su Andersonn e Munari è a un'ora e trenta, solo venti minuti dalla Peugeot. A più di due terzi di gara si profila un netto trionfo della Lancia al Safari, una gara stregata. Bjorn si accorge

dell'acqua e non gli rimane altro che fare lo spurgo totale con una perdita tra una cosa e l'altra di circa 40 minuti. Munari in quel momento si trova praticamente in testa avendo colmato i venti minuti che lo separavano da Andersson, ma anche per lui la batosta arriva ad una cinquantina di chilometri da Nanjuki dove fora due gomme a pochi metri l'una dall'altra. Era già senza scorta per precedenti forature e rimane letteralmente sui cerchi. La radio tace e non rimane altro da fare a Drews che saltare su una macchina di passaggio che lo porta fino all'assistenza. Rapida corsa incontro al povero Sandro, che sui cerchi si era avvicinato a dieci km. da controllo, e finalmente si sostituiscono le gomme.

Quasi un'ora se ne andava in fumo, e ad accrescere il disappunto si metteva il ritardo di Preston per la rottura di un'ennesima cinghia dell'alternatore, e il ritiro di Ulyate e di Mehta, al quale si



Fra le tante avventure africane, quella di Daniele (Audetto) con i leoni è stata quella che più ha divertito la stampa locale. La didascalia di questa vignetta, apparsa su un giornale keniota, fa dire più o meno allo svedese: «In mille miglia quadrate di parco nazionale, proprio fra me e la mia assistenza dovevate mettermi, bestiacce...»

che dal motore della sua Stratos scola molto olio. Gino Gotta si avvicina e scorge la protezione del motore molto incassata. Probabilmente un brutto colpo ha sfondato la coppa del motore. Non c'è altro da fare che mandare subito Corotto, il motorista, a Nairobi, per recuperare la coppa del motore che si trova in officina. Nella sfortuna la sosta di Nakuru ci consente questo recupero per poi fare la sostituzione all'uscita del parco chiuso.

Tutto è pronto quando arriva Waldegaard, purtroppo la protezione maciullata dai colpi non viene via e bisogna tagliarne i bulloni, una perdita di tempo enorme. La riparazione porta via cinquanta-due minuti, il che consente a Waldegaard di rimanere al comando con 18 minuti su Andersson. La fine della seconda tappa è prevista con sei ore di ritardo. A Nanjuki siamo costretti ad atterrare con i due aerei prima di sera, lasciando le vetture senza ponte radio per circa quattro ore. Purtroppo, queste quattro ore ci sono costate praticamente la gara ma anche se avessimo avuto un aereo in volo poco si sarebbe potuto fare, se non soffrire di più e far risparmiare 10-15 minuti a Sandro, che però non avrebbe cambiato il risultato.

All'assistenza di Maranga, Waldegaard arriva con l'acqua a 120° gradi per la rottura della cinghia della pompa dell'acqua la cui sostituzione in sé sarebbe poca cosa. Appena ripartito torna all'assistenza poiché la temperatura dell'acqua non scende, Gabino capisce che è finita dell'aria nel circuito

rompeva l'attacco superiore di un ammortizzatore anteriore.

Il giorno dopo rimaneva l'ultima tappa di soli 600 km. e il recupero di meno 20 minuti da parte di Waldegaard nei confronti di Andersson era ancora molto probabile. Il sorpasso era infatti avvenuto dopo la famosa Meru-Embu, quando si inchiodava il cambio per la rottura di una cella di comando. I meccanici guidati via radio riuscivano a trovare la Stratos e a ripararla, ma Waldegaard ripartiva dopo quasi due ore. Sulla pedana di arrivo a Nairobi arrivava per primo Munari che aveva recuperato quasi mezz'ora alla Peugeot di Andersson, e l'ovazione della folla mai fu così grande e sincera quando arrivò il bravo e modesto Ove Andersson, che ci disse soltanto «Sorry».

Aveva vinto chi si era fermato di meno non certo il più veloce, ma anche questo è un merito per vincere il Safari. Quando arrivava Waldegaard era quasi sera, ma erano rimasti tutti ad aspettarlo, come anche Preston, che portava in fondo l'indomabile «muletto». Alla prima esperienza che una vettura che pochi vedevano all'arrivo, è stata comunque una grossa dimostrazione di affidabilità e resistenza, grazie anche ad una grande equipe di tecnici e meccanici. Un secondo posto che vale 15 punti per un Mondiale che è l'obiettivo principale per la Lancia. Ma allora, la Lancia ha davvero perso il suo Safari?