



IN CAMPER NELL'INVERNO SAMI

FRANCESCO E DANIELA BINI
bini.pisa@tin.it

I HAVE A DREAM

Ogni volta che siamo stati negli estremi avamposti dell'uomo verso i poli, dalla Terra del Fuoco all'Islanda, dalla Finlandia alle isole Svalbard, dalla Russia alla Lapponia, il desiderio è sempre stato uno ed uno solo: tornarci in inverno.

Il resoconto del viaggio alle isole norvegesi oltre il circolo polare (giugno 2008), terminava così

***Ma soprattutto ci è venuta la voglia di vedere questi posti in inverno.
Siamo ormai vecchi ed ogni giorno le cose si fanno più incerte e difficili.
Se ci sarà concesso ancora un po' di tempo e di salute, forse un giorno ci proveremo.***

Beh, il tempo ci è stato concesso e per la salute bisogna accontentarsi (ed affrettarsi...).

IL PROGRAMMA

Questo è il resoconto di un viaggio in camper nel grande nord, alla ricerca dell'aurora boreale, un viaggio impegnativo dal punto di vista tecnico ed economico e che pochissimi equipaggi l'hanno tentato.

Il periodo doveva essere invernale, ma con una ragionevole quantità di ore di luce. Niente notte artica per noi: probabilmente piena di fascino, ma troppo impegnativa. Inoltre doveva essere a cavallo della luna nuova, per favorire la vista dell'aurora boreale. Considerati i soliti impegnucci familiari, il tempo disponibile andava dalla fine di febbraio a metà marzo. Troppo poco per un viaggio completo e con i giusti margini temporali. E così è stata rispolverata la vecchia idea (mai attuata) del viaggio a rate: andata, parcheggio del camper in un campeggio. ritorno in aereo e secondo viaggio per il rientro. Queste le date

- partenza da Pisa 19 febbraio 2011
- volo di rientro da Alta, via Oslo e Monaco, per martedì 8 marzo.
- volo per Alta 7 giugno 2011
- rientro a Pisa verso la fine di giugno

Per la prima parte del viaggio, quella invernale, è stata scelta la rotta diretta, attraverso Svizzera, Germania, Danimarca, Svezia e Finlandia.

Una volta arrivati nel Finnmark, Kautokeino e Karasiok per poi arrivare a Honningsvåg e ridiscendere lungo la costa atlantica fino ad Alta.

Se le condizioni meteo fossero state troppo dure, era pronto il programma alternativo di tagliare dalla Svezia verso la costa atlantica e arrivare "solamente" ad Alta. Ma non ce n'è stato bisogno.

Il campeggio per i tre mesi di sosta è lo Alta Strand camping (<http://www.altacamping.no/engelsk.html>), che ci ha chiesto 100 euro al mese per l'ospitalità.

IL VIAGGIO

LA PARTENZA

Dopo giorni frenetici e notti insonni, finalmente tutto è pronto.

L'ultima notte abbiamo finalmente dormito bene. Ormai ogni decisione è presa e c'è solo da andare.

I timori sono stati tanti, *in primis* i possibili guasti e incidenti: anche uno piccolo può far fallire tutto.

E poi le tante incognite: riusciremo a mettere tutti i chiodi da ghiaccio nei pneumatici? Come saranno le strade? Funzionerà il generatore? Basterà la batteria dei servizi a mandare il riscaldatore a gasolio tutta la notte? (Naturalmente avevamo fatto vari collaudi, ma sapevamo che il viaggio vero sarebbe stato un'altra cosa)

Abbiamo pensato ai grandi esploratori artici, agli Shackleton, agli Scott, agli Amundsen, ai Nobile e ai loro sconosciuti collaboratori.

Hanno osato imprese un milione di volte più impegnative e rischiose della nostra: che cosa avranno pensato l'ultima notte prima della partenza?

In fin dei conti la nostra sarà solo una girata per prendere una boccata d'aria fresca...

La pesata prima della partenza è stata deprimente.

Abbiamo limitato al minimo le scorte alimentari (eccetto il vino, l'olio, il parmigiano ed il caffè, che dovranno durare anche per il ritorno), per ragioni di peso, ma anche per aumentare le possibilità di mangiare cibi locali, abbiamo scaricato la quarta bombola e, molto malvolentieri, lo scooter, ma anche così siamo quasi a 38 quintali.

E senza acqua, che faremo una volta superata la Svizzera, notoriamente attenta agli eccessi di peso.

Speriamo bene.

Le previsioni meteo per la prima settimana sono rassicuranti: nessuna precipitazione (salvo forse qualcosa sulle Alpi) e temperature maneggevoli, con minime non inferiori a -20 nel Finnmark centrale e molto superiori altrove.

La sera prima della partenza, una cara amica ci porta un elfo, che aveva nostalgia della sua terra ghiacciata. Viaggerà con noi e ci aiuterà a gestire i rapporti con i suoi scorbucici simili.

Adesso non abbiamo più scuse e, infatti, partiamo.

L'AVVICINAMENTO

Siamo arrivati senza problemi in Svezia, attraverso la Svizzera, la Germania e la Danimarca.

A parte un po' di pioggia in Svizzera e nel sud della Germania, abbiamo avuto tempo buono e temperature miti (non inferiori a -7).

Le previsioni per la settimana (<http://www.yr.no>) si confermano buone, con temperature sempre ragionevoli.

Entrando in Svezia ci capita un episodio curioso.

Alla dogana ci fermano per i documenti (e questa già sarebbe una notizia!) e ci chiedono se siamo marito e moglie. Rispondiamo di sì, ma notano che sui passaporti i nostri cognomi sono diversi. Non rimangono convinti dalle spiegazioni (ma che gli frega?) e ci chiedono dove andiamo. I nostri programmi li insospettiscono ancora di più e ci fanno spostare per un controllo più accurato con un cane (una Labrador nera, forse più interessata all'odore del nostro Labrador (rimasto a casa) che a quello della droga). Visto che non hanno trovato niente, si sono convinti che non eravamo pericolosi ma probabilmente solo due poveri vecchi rimbecilliti.

Benvenuti in Svezia!

RISALENDO LA SVEZIA

Fino a 100 km prima di Stoccolma abbiamo avuto sole, anche se un po' pallido, poi improvvisamente nebbia e neve.

Abbiamo deciso una brevissima sosta a Stoccolma, per vederla in versione invernale. Bellissima, bianca di neve e sotto un bel sole

Questa città ci piace molto, solo un gradino sotto San Pietroburgo e molto migliore di Copenaghen, Oslo e Helsinki, nella nostra classifica delle grandi città nordiche.

Abbiamo passato la notte 50 km a nord di Uppsala ed abbiamo avuto il battesimo dei -20 (anzi -22.4, per la precisione).

La notte è stata tormentata dalle preoccupazioni per il funzionamento degli impianti e soprattutto del motore (ripartirà?), ma la mattina non c'è stato alcun problema.

Adesso il panorama è completamente innevato ed i corsi d'acqua, i laghi ed il mare ghiacciati.

Viste le temperature, la neve è meravigliosamente leggera e canta che è un piacere sotto le scarpe e le ruote. Ed è bianchissima, non come da noi, che dopo una nevicata si sporca facilmente di fango.

E' una vista non consueta per noi, piena di fascino ma molto monotona.

Lo sapevamo, ma il nostro cuore batte già per la magnifica Norvegia e portiamo pazienza.

La strada è asciutta, ma delimitata da strisce di neve e ghiaccio sempre più invadenti e così circa 500 km a nord di Stoccolma, decidiamo di fermarci e montare i chiodi da ghiaccio. Forse si poteva farne ancora a meno, ma nelle zone d'ombra la strada aveva un brutto aspetto e allora abbiamo pensato che fosse meglio 500 km troppo presto, che un

metro troppo tardi...

In questa fase del viaggio abbiamo avuto due momenti di scoraggiamento: il primo quando abbiamo messo per la prima volta le ruote sulla neve (a 2.000 km dalla meta!) e il secondo quando il termometro è sceso sotto i -20. Il nostro camper non è progettato per questi climi estremi ed attrezzato in maniera molto casereccia. Ma poi tutto è andato bene e ci siamo rinfrancati molto e dopo due giorni non ci abbiamo più fatto caso



Ma i dubbi ci continuano a rodere dentro

Abbiamo chiesto consiglio al nostro elfo portafortuna, che però, ben piantato sul cruscotto con lo sguardo a nord, non ci ha preso minimamente in considerazione. Vuole arrivare! Non ci ha lasciato scelta e quindi non ci resta che incrociare le dita e andare avanti

Superata Umea (molto gradevole il centro, tutto rigorosamente pedonale) abbiamo raggiunto Lulea e visitato la chiesa vecchia (quindicesimo secolo)

e il suo villaggio di 400 casette costruito per accogliere i pellegrini Eravamo i soli turisti, nevicava e l'atmosfera ovattata era fantastica

NEL FINNMARK. TERRA DELLA NEVE E... DEL SOLE



Abbiamo poi proseguito diretti a nord verso la Finlandia, seguendo la 392. Da Lulea in poi le strade sono sempre state innevate, ma perfettamente percorribili. Noi siamo abituati ad associare la neve con la montagna, ma qui è pianura e questo semplifica molto la guida. Abbiamo tenuto una velocità di 60/70 km/ora, ma i grossi autotreni ci superavano a velocità molto più alte, avvolgendoci in un'immensa nube di neve leggera

Salendo piano piano sull'altopiano (circa 400 metri sul mare) e andando verso nord, le infinite foreste di abeti e betulle hanno gradualmente lasciato il posto a vegetazione più bassa e per lunghi tratti assente.

Molti i laghi ed i fiumi ghiacciati, ma si distinguono male dai campi normali e quindi non sono molto interessanti. Devono essere molto più belli d'estate.

Sulla 392 abbiamo tagliato il circolo polare, senza che fosse segnalato nemmeno da un cartello e senza che nessuno, per fortuna, ci volesse vendere un attestato o una delle altre

sciocchezze delle strade più turistiche. Ce ne siamo accorti, semplicemente, guardando la latitudine sui nostri navigatori.

Abbiamo percorso un tratto del braccio di Finlandia (sull'E8) e poi girato a destra sulla 93, verso Enotekio e Kautokeino, il capoluogo della cultura sami.

Siamo arrivati al tramonto (intorno alle 16.30, ma è difficile dire l'ora esatta, perché a queste latitudini il crepuscolo è lunghissimo) dopo una giornata iniziata con la neve e finita con uno splendido sole

La temperatura è mite (nella serata -6) e il cielo sereno.

Un'ottima occasione per l'aurora boreale, che infatti non ci ha deluso, giusto alla prima occasione buona che avevamo

Subito dopo cena (anche gentile) si sono visti i primi bagliori. Ci siamo spostati in una zona meno luminosa e l'aurora è durata per circa un'ora e mezza.

Non era molto luminosa, ma siamo riusciti a fotografarla con una posa di 40 secondi e forzando la sensibilità. Ovviamente è venuto fuori il rumore di fondo, ma era la nostra prima foto ad un'aurora boreale: in seguito abbiamo fatto meglio.



Il giorno dopo abbiamo visitato la Juhls silver gallery www.juhls.no, uno strano ed affascinante edificio costruito in sessanta anni di lavoro da due artisti genialoidi. All'interno un'incredibile quantità di begli oggetti, in parte fabbricati da loro ed in parte raccolti in giro per il mondo. Veramente un'esperienza interessante, anche se costosa (l'ingresso è gratuito, l'uscita... molto meno!)

Nel pomeriggio abbiamo raggiunto Karasjok, attraversando la parte centrale dell'altopiano del Finnmark.



Ovviamente tutto, compresa la strada, è coperto di neve ed i numerosi fiumi e laghi sono ghiacciati. Era domenica e dovunque scorrazzavamo le motoslitte, mentre ci siamo meravigliati di non vedere un solo sciatore di fondo o una slitta con i cani. Ma forse sono più discreti dei fracassoni con le motoslitte. Durante la serata è iniziata una nevicata leggera, con temperatura di -3 gradi. Nella mattina abbiamo visitato il piacevole edificio del parlamento sami, molto noto per l'aula a forma di tenda. Il museo sami era chiuso per giorno di riposo (lunedì), mentre il parco era

liberamente visitabile: peccato che tutto fosse sotto un metro di neve...

FERMI, VICINISSIMI ALLA META

Abbiamo proseguito poi verso nord.



Da Karasjok a Lakselv troviamo un forte vento da ponente, che sposta fiumi di neve dai campi alla strada, accumulandola in mucchi impalpabili. Sono pericolosi, perché, arrivandoci in velocità, le ruote tendono a galleggiarci sopra, come in una specie di aquaplaning (si può dire "snowplaning"?).

E' una mattinata di sole sfolgorante e di temperatura finalmente sopra lo zero, ma gli dei sami non sono con noi.



Dopo Lakselv si scatena una bufera di vento e di neve, che ci costringe a rifugiarsi, prua al vento, dietro uno sperone di roccia a pochi metri dal Porsangerfjorden.

Siamo alla latitudine di 70° e 35', a soli 57 km dal tunnel sottomarino che porta alla nostra meta finale. .

La temperatura non è un problema (-2.5), ma il vento è furioso: non possiamo fare altro che rollare nelle raffiche ed aspettare l'evoluzione

meteo.

Il camper offre una grande resistenza al vento, in relazione alla sua massa, e sul ghiaccio il vento lo sposta anche da fermo, nonostante i chiodi ai pneumatici. E vi garantiamo che è una bruttissima sensazione quella di sentirsi portare via, senza poter far niente.

Il vento è il vero pericolo da queste parti. Non la neve, non il ghiaccio, non il freddo o la nebbia. Da questi fenomeni ci si può difendere, ma dal vento è più difficile.



Quando dico vento, non intendo una brezzolina di 30 nodi, ma un mostro feroce fatto di aria, neve e ghiaccio, che t'investe a 60 o 70 nodi, che annulla la visibilità, che ti sposta senza controllo, con la delicatezza di un treno. E da un treno non ci si può difendere. Comunque il problema non è solo per i camper: il giorno dopo abbiamo saputo che un autobus per Nordkapp è stato buttato fuori strada dal vento!

ARRIVATI

Dopo una notte non tranquillissima, la mattina ci ha accolto con tempo decente, poco vento, buona visibilità e temperatura intorno allo zero.

Partiti presto, verso le 10 abbiamo passato il tunnel per l'isola di Mageroya.

Abbiamo perso un'oretta tra caffè e foto di rito e siamo arrivati ad Honningsvåg giusto in tempo per vedere l'arrivo della Hurtigruten e per prendere al volo il bus per Nordkapp.

Come sapevamo, gli ultimi chilometri di strada sono infatti interdetti al traffico privato fino al primo maggio e l'unico modo è andare con i bus, che viaggiano in convoglio, preceduti da uno spazzaneve.



La visita a Nordkapp è stata una corsa (sosta di un'ora e 5 minuti esatti), con i ritmi dettati dall'orario dell'Hurtigruten, i cui passeggeri hanno giusto il tempo per questa escursione veloce.

Sul capo nevicava e il vento era fortissimo, tanto da rendere precario l'equilibrio e difficile fare le foto. Diciamo che ci siamo andati per poter raccontare di esserci stati.

Tornati al camper, c'è crollata addosso tutta la stanchezza accumulata in questi lunghi, intensi giorni e che non sentivamo per la tensione di arrivare. Adesso che è fatta, siamo svuotati.



Siamo comunque contentissimi, euforici ed un po' commossi. Pensiamo di aver dimostrato che un camper normale, modestamente attrezzato, in mano ad un equipaggio esperto e determinato, può farcela. La cosa essenziale è avere il coraggio di partire.

Ed anche un po' di fortuna.

Alla fine non abbiamo affrontato difficoltà molto superiori a quelle di un weekend invernale in montagna.

E' solo un viaggio molto lungo e per noi, alla partenza, pieno d'incognite.

La sera, dopo la gita a Nordkapp, abbiamo parcheggiato in una piazzola romantica lungo il mare.

Per tutto il giorno il tempo era stato tra il brutto ed il tremendo, ma nella serata si è aperto uno squarcio di sereno ed Honningsvag ci ha regalato la nostra seconda aurora boreale! Subito dopo si è rannuvolato di nuovo ed è tornato il vento, che ci ha consigliato di trovare un parcheggio più riparato tra le case, dove abbiamo passato la seconda brutta notte consecutiva, squassati dalle raffiche e mitragliati dal ghiaccio che pioveva dai tetti

AD ALTA

La mattina successiva fortunatamente è calma e ci siamo incamminati sulla strada del ritorno, scendendo il fiordo e deviando fino ad Hammerfest "la città più settentrionale del mondo".

Siamo stanchi, nella nottata ha cominciato a piovere ed a tirare vento. Siamo parcheggiati su un molo ed investiti dal vento (una trentina di nodi), dalla pioggia e dalle ondate che frangono sulla scogliera

Dopo una passeggiata in centro, non ce la siamo sentita di affrontare la burrasca ed abbiamo deciso di concederci una giornata di riposo e la più settentrionale delle nostre pizze (ovviamente cara, ma non troppo cattiva).



Saggia decisione, perché il giorno dopo c'è il sole ed il trasferimento ad Alta è stato un vero piacere,



tra fiordi azzurri e coste innevate.

Vicino ad Alta, c'è un centro per lo sleddog e, volendo raggiungerlo per prenotare un'escursione, ci siamo infilati in una stradina in salita, che per fare gli ultimi venti metri ci ha costretto a montare le catene. Così dopo oltre 1.200 chilometri sulla neve, per venti metri...

Sbandando con il retrotreno abbiamo pure toccato con il paraurti posteriore. Ma siccome era già tenuto insieme da chilometri di nastro americano, la cosa non ci ha afflitto molto, Qualche altro metro di nastro, un po' di phon per far prendere la colla, e via!

Comunque abbiamo trovato il centro ed abbiamo prenotato per il giorno prima del volo di rientro.



Abbiamo dedicato gli ultimi giorni alla pigrizia ed al riposo.

Il museo dei graffiti di Alta, aperto solo nella parte coperta, cioè ridotto praticamente a niente, un giro nel centro commerciale, una gita al meraviglioso albergo di ghiaccio di Sorrisniva (2.000 metri quadrati di ambienti fiabeschi) ed ad un paio d'ore con le slitte trainate dai cani lungo il fiume Alta, un'escursione tranquilla in mezzo a boschi innevati

Arrivati al campeggio, abbiamo levato i chiodi dalle ruote anteriori, soprattutto per controllare se il lavoro presentasse problemi: i chiodi erano tutti al loro posto e si sono fatti svitare senza difficoltà. Per le ruote posteriori il lavoro è più lungo, perché bisogna toglierle da posto. Lo faremo a giugno.

Siamo così arrivati al momento tristissimo di fare i bagagli, lasciare il camper e tornare in Italia.

Ma la sera la Norvegia ci ha fatto l'ultimo, bellissimo regalo: la nostra terza aurora boreale, di gran lunga la migliore!



Un giorno noiosissimo e faticoso tra aerei ed aeroporti e siamo a casa... a contare i giorni che mancano al 7 giugno, quando torneremo!

CONCLUSIONI

Questo viaggio è stato una sfida.

C'erano mille domande di cui non conoscevamo la risposta, che bisognava andare a cercare sul posto.

Le strade, il clima, il freddo, i chiodi, il riscaldamento, l'autonomia energetica, tutte cose che non sapevamo bene come affrontare e che hanno richiesto un bell'impegno tecnico e un atto di coraggio.

Adesso che ne sappiamo molto di più, possiamo dire che si poteva e si può fare.

Occorre solo un po' di preparazione, una bella dose di determinazione e un pizzico di fortuna

Non dimenticatevi a casa la fortuna!

Ma al di là degli aspetti tecnici, questo viaggio è stato meraviglioso. Abbiamo visto posti magnifici, abbiamo ritrovato un popolo amichevole, tranquillo e con un altissimo senso civico, abbiamo conosciuto situazioni ambientali molto diverse dalle nostre...

Se c'è il mal d'Africa, che anche quello per il grande nord. Prima di partire eravamo già ammalati gravemente. Adesso siamo sicuri che non guariremo più.

CRONOLOGIA ESSENZIALE

19 febbraio 2011	partenza da Pisa
22 febbraio	Stoccolma
24 febbraio	Umea
26 febbraio	Kautokeuno
27 febbraio	Karasjok
1 marzo	Honningsvag
2 marzo	Hammerfest
4 marzo	Alta
8 marzo	voli di ritorno

NOTE TECNICHE

IL MEZZO

Il mezzo è un'autocaravan Rimor 677TC del 2003, su meccanica Ford, con circa 85.000 km alla partenza.

Si tratta quindi di un mezzo di fascia media (ad essere ottimisti), per niente progettato per climi estremi.

Abbiamo cercato di prepararlo per questo viaggio senza ricorrere ad attrezzature assurdamente costose, come riscaldatori ad acqua o generatori a pile a combustibile.

Abbiamo speso poco meno di 4.000 euro prima della partenza, compresi i biglietti aerei, andata e ritorno e per due persone, da Alta a Pisa.

ATTREZZATURE E RIFORMIMENTI

Oltre alla nostra dotazione normale

- una cassetta con chiavi e arnesi, tester e vari tipi di collanti e nastri
- una tanica con 10 litri di gasolio (piena)
- 3 taniche da 10 litri per acqua (vuote)
- una seconda cassetta WC
- un filtro per il gasolio (non utilizzato)
- due chilogrammi di olio per il motore
- catene da neve (utilizzate 2 volte)

- tre bombole da 10 kg di gas (ne è bastata una)
- circa 20 metri di cima molto robusta (non utilizzata)

avevamo a bordo

- pala da neve
- una tanica con 10 litri di benzina (piena), per il generatore
- stufa elettrica
- phon capelli
- phon industriale (utile per sghiacciare)
- avvitatore a batteria (per i chiodi)
- caricabatteria portatile (non utilizzato)
- spray deghiacciante
- spray lubrificante silconico
- fornello per scaldare il motore
- stuoia per sdraiarsi sotto camper

A malincuore abbiamo lasciato a casa lo scooter, per motivi di peso.

GUIDE, CARTOGRAFIA E GPS

- Le guide Mondatori e TCI (molto migliori le seconde) di tutti paesi attraversati.
- Atlante di Europa
- una carta della Scandinavia al 700.000, reperita in Italia ed utile per la pianificazione generale
- gli atlanti stradali della Finlandia e della Norvegia al 300.000, comprati sul posto in precedenti viaggi
- Il vecchio GPS Garmin Streetpilot 2610 ed un nuovo Garmin Nuvi 1490T

RISCALDAMENTO

E' stato acquistato un generatore d'aria calda a gasolio, che è stato installato nel garage, in modo da soffiare direttamente l'aria calda nella cellula, attraverso un foro nella paratia. E' un metodo molto spartano, ma efficiente: niente canalizzazioni e minimo consumo di energia elettrica. Pesca il gasolio in una tanica da 10 litri (nel garage) ed è alimentato dalla batteria dei servizi.

E' stato tenuto acceso in continuazione, giorno e notte, in marcia ed in sosta, di solito al minimo.

In aggiunta è stata portata una stufetta elettrica, che abbiamo usato nel campeggio di Alta. A mezza potenza, 1.000 W, riscalda a sufficienza per la notte, con temperature esterne intorno ai -5. Poteva funzionare anche con il generatore, ma non ne abbiamo mai avuto bisogno.

Usando il riscaldatore a gasolio non canalizzato, i tubi dell'acqua non sono riscaldati dai tubi dell'aria calda della stufa a gas e gelano, quando la temperatura esterna scende sotto i -10/-15 gradi.

Con queste temperature occorre tenere accesa anche la stufa a gas, al minimo.

CHIODI

Potevano essere acquistati pneumatici chiodati, da cambiare in Svezia, oppure chiodi da avvitare.

Abbiamo preferito questa soluzione, che ci è parsa più leggera, economica e flessibile.

Il lavoro è stato senza problemi, a parte il fatto di svolgerlo proprio nella sera più fredda di tutto il viaggio (-26°C).



Sulle ruote anteriori abbiamo montato circa 80 chiodi, mentre sulle posteriori esterne ne abbiamo montati circa 160. Nessun chiodo sulle posteriori interne.

Le ruote anteriori sono state chiodate senza smontarle, tenendole sterzate e avanzando a tratti, mentre le posteriori le abbiamo chiodate stando al calduccio nel camper.

Tutto il lavoro ha richiesto, come previsto, circa 6 ore.

Questi chiodi hanno funzionato bene: è stato facile avvitarli e svitarli e non ne

abbiamo perso nemmeno uno.

Abbiamo anche acquistato, in Italia, delle specie di sottoscarpe di gomma con sei chiodi.

Sono state utilissime, permettendoci di muoverci sul ghiaccio vivo come sull'asciutto. Praticamente le abbiamo usate per tutto il viaggio.

La cosa curiosa è che sono sconosciute nel Finnmark e non perché quelle popolazioni siano brave a camminare sul ghiaccio. Al contrario, si muovono con grande difficoltà e pericolo. Ovviamente le leggi fisiche sull'attrito valgono anche per loro.



SCARICHI

Nonostante le valvole di scarico aperte fin dalla Danimarca, i serbatoi delle acque grigie si sono otturati per il ghiaccio. Abbiamo dovuto arrangiarci con i secchi, ma era previsto ed è stato sopportabile (anche se fare la doccia in un secchio, non è proprio facilissimo!).

Nessun problema per le acque nere.

MECCANICA

Prima della partenza abbiamo cambiato il liquido antigelo, il termostato, l'olio del motore, il filtro dell'olio e le spazzole del tergicristallo.

Sono stati controllati i livelli dell'olio del cambio e del differenziale e lo stato generale del sottoscocca.

Per il preriscaldamento del motore abbiamo adottato il vecchio sistema del fuoco sotto la coppa, con un fornello a gas portatile. Lo abbiamo usato una volta sola.

Nelle notti più fredde abbiamo steso sul motore (sotto il cofano) una coperta di lana, sperando che aiutasse a conservare un po' del calore che arriva dalla cellula.

Il motore è sempre andato in moto al primo tentativo.

PROTEZIONE DAL FREDDO

Non è stata fatta alcuna modifica al camper oltre quelle già fatte nel corso degli anni, che essenzialmente consistono in una lotta senza quartiere agli spifferi.

Abbiamo una protezione esterna per il parabrezza ed i vetri laterali (ma non quella integrale per la cabina), una serie di tappeti per terra, stile moschea, utili ad isolare il pavimento, una tenda pesante dietro la porta di cabina e chiusure termiche (auto costruite) per i due oblò di cabina (ma non per quello del bagno)

La temperatura interna è stata sempre più che confortevole, di solito con il solo riscaldatore a gasolio al minimo.

AUTONOMIA ENERGETICA

Le batterie erano quelle standard al piombo da 100 Ah (quella dei servizi vecchia di tre anni).

Con un po' di attenzione, sono sempre state sufficienti

In più ci siamo portati dietro un generatore portatile da 2.000 VA, a benzina e con messa in moto manuale. E' stato utile, ma forse non indispensabile.

Comunque il sistema più semplice per non far scaricare le batterie è quello di lasciare il motore acceso.

Abbiamo consumato una bombola di gas da 10 kg, per la cucina, l'acqua calda e la stufa (accesa raramente ed al minimo per non far gelare i tubi dell'acqua)

SOSTA NOTTURNA

Abbiamo tranquillamente sostato dappertutto, salvo le ultima due notti passate nel campeggio di Alta.

Non abbiamo riportato i luoghi delle nostre soste, perché riteniamo queste indicazioni inutili per questo viaggio. Non ci sono davvero problemi: troverete una grande abbondanza di stazioni di servizio (autostradali e non), parcheggi e piazzole. L'unico limite alla scelta sarà dato dal vostro buon senso e dalla vostra educazione.

Abbiamo sempre parcheggiato gratis, salvo che in un parcheggio di Alta e in uno di Stoccolma.

CONDIZIONI METEO E STRADE

Le condizioni meteo sono state meno cattive di quanto immaginabile

In media le temperature hanno oscillato da -10 °C a +2, salvo due notti sotto i -20 in Svezia.

Nel Finnmark abbiamo avuto molte ore di sole, ma il tempo varia spesso e rapidamente.

Poche neviccate e poca pioggia.

Abbiamo sempre trovato tutte le strade aperte, con fondo innevato o ghiacciato. Gli spazzaneve sono frequenti, soprattutto per liberare la strada dagli accumuli della neve spostata dal vento.

LINGUA

Le lingue nordiche sono incomprensibili, ma l'inglese è parlato da tutti.

SOLDI

Come sempre siamo partiti con pochissimo contante (circa 500 euro) ed abbiamo usato senza alcuna difficoltà le carte di credito, più comode e sicure

TELEFONI ED INTERNET

La copertura per i cellulari è totale.

Abbiamo trovato collegamenti internet wireless gratuiti e senza formalità nei Mc Donald's svedesi (basta parcheggiare e collegarsi: comodissimo!) e nel campeggio di Alta.

Per il resto abbiamo fatto con la chiavetta italiana. Ce la siamo cavati con un costo complessivo di circa 80 euro, con collegamenti molto veloci per la posta e le previsioni meteo.

PER FINIRE

Alla fine di questa lunga relazione permettete di dare alcuni nostri personalissimi pareri a chi volesse ripetere questo viaggio. Sono frutto di lunga esperienza, ma naturalmente non pretendiamo che siano la verità.

Chiamiamoli pure spunti per una riflessione.

QUATTRO COSE DA NON FARE...

1 - PARTIRE CON DUE CAMPER

Secondo noi serve solo a raddoppiare la probabilità di guasti ed incidenti, e, soprattutto, a aumentare a dismisura le discussioni.

In caso di necessità l'aiuto che può dare un altro camper è puramente psicologico (ma, al contrario, potrebbe essere un'ulteriore complicazione): molto meglio un carro attrezzi ed una bella carta di credito.

L'unica cosa piacevole è quella di passare in compagnia le serate. Ma il prezzo da pagare, in un viaggio del genere, è alto.

2 - ESSERE IN PIU' DI DUE

Dovrete stare moltissimo tempo all'interno, avrete bisogno di accessori, attrezzatura, vestiti pesanti, possibilità di movimento e privacy. Più sarete e più limiterete i vostri spazi vitali, vi darete fastidio, ridurrete i tempi di autonomia di acqua e WC e sarete fuori dei 35 quintali (anche dai 40...).

Ed inoltre sarà già un miracolo se siete in due abbastanza affiatati e decisi...

3 - PORTARE BAMBINI

Questo è un condizionamento spaventoso. Dovranno stare troppo a lungo in spazi ristretti, sopporteranno male la noia dei lunghi trasferimenti, vi costringeranno a trovare qualcosa per farli sfogare, vi faranno perdere tempo prezioso, vi renderanno un inferno le soste per motivi tecnici o meteorologici.

Secondo noi non è davvero un viaggio adatto ai bambini (e neanche un viaggio adatto alla stragrande maggioranza degli adulti...)

4 - ANDARE PER LE FESTE NATALIZIE

Il problema è la notte artica. Il buio complica la guida, i movimenti all'esterno, le visite turistiche, i problemi energetici, praticamente tutto quello che dovrete fare. Spederete una montagna di soldi, vedrete poco (nemmeno le aurore boreali, perché non è il periodo) e non ne varrà la pena.

... ED UNA COSA DA FARE: UN BELL'ESAME DI COSCIENZA

Questo è un viaggio mentalmente impegnativo, lungo, costoso e con qualche disagio. I disagi possono essere limitati da un mezzo di alta gamma con un allestimento faraonico, ma dovrete avere i soldi, le capacità ed il tempo per metterlo insieme e per gestirlo. Per i soldi potreste trovare degli sponsor, ma allora dovrete rispettare le loro esigenze e sarà un altro condizionamento, da valutare attentamente. Inoltre un mezzo del genere sarà pesantissimo e richiederà la patente C,

Secondo noi, prima di partire, è bene porsi alcune domande (e porle al vostro compagno di viaggio!):

- a 5 gradi sotto zero, soffro il freddo?
- quanto m'infastidisce dormire con il motore, o il generatore, in moto?
- quanto m'infastidisce fare le docce (molto poche) in un secchio e poi andare a buttare l'acqua nella neve?
- ho la pazienza di aspettare che le condizioni meteo migliorino?
- mi deprimono se non vedo il sole per giorni?
- Mi piace cavarmela da solo?
- confondo i volt con gli ampere?
- reggo la pressione psicologica delle circostanze avverse?
- mi preoccupa di passare la notte in una landa deserta?
- sono davvero motivato?
- ho il tempo ed i soldi sufficienti per questo viaggio?

Scusate la brutalità e... in bocca al lupo!

