

Tony e Maureen Wheeler

un giorno, viaggiando...

the lonely planet story



Tony e Maureen Wheeler

un giorno, viaggiando...

the Lonely Planet story

Estratto del 1° capitolo

Introduzione

La Lonely Planet è nata perché la gente non faceva che domandarci: «Che strada avete fatto per arrivare in India dall'Afghanistan? Non avete preso malattie? Vi hanno dato un passaggio su uno yacht?...». Questo libro è nato per lo stesso motivo. La gente non faceva che domandarci: «Come hanno fatto due ragazzi rimasti con ventisette centesimi in tasca a ritrovarsi a capo di una società multinazionale?».

Così come il nostro primo viaggio suscitò grande interesse nelle persone che sognavano di girare il mondo, la storia della Lonely Planet sembra incuriosire tutti coloro che vorrebbero poter trasformare la propria passione nel proprio lavoro. Durante le numerose interviste e conferenze fatte nel corso degli anni ci siamo sentiti rivolgere spesso le stesse domande. Quanto viaggiate? Come siete riusciti a essere soci in affari e a restare marito e moglie? Come avete fatto con i figli?

La Lonely Planet ha iniziato il suo viaggio ormai più di trent'anni fa e con il tempo è cambiata, come siamo cambiati noi. Da ventenni giramondo senza soldi ma con la passione dei viaggi siamo diventati cinquantenni proprietari di una società miliardaria, sempre con la stessa passione.

La Lonely Planet è stata ed è la nostra vita: l'abbiamo vissuta, sentita e amata. Non possiamo dire che sia stato sempre facile o divertente, però non è mai stato noioso. Abbiamo iniziato a capire che cos'è un'impresa, che cosa significa lavorare e vivere insieme, correre

Introduzione

rischi, sgobbare e che cosa può succedere a tuffarsi nel mondo con tanta curiosità, perciò nella nostra storia c'è un po' di tutto questo: viaggi, lavoro e rapporti personali.

A scrivere materialmente il libro è stato Tony, ma quello della stesura è stato un periodo di grandi discussioni e accesi confronti tra di noi. Ai fini del libro abbiamo deciso di optare per un'unica voce narrante (quella di Tony), inserendo la mia soltanto là dove gli episodi descritti riguardavano me o ne ero stata io testimone.

Tony e io viaggiamo ancora. Continuiamo a credere che sia importante incoraggiare altre persone a partire alla scoperta del mondo e continuiamo ad amare quel che facciamo. Naturalmente non saremmo arrivati fin qui senza i tanti viaggiatori che hanno riposto la loro fiducia in tutti noi della Lonely Planet. A chiunque abbia usato le nostre guide in modo più e meno ortodosso, a chiunque ne abbia messa una in borsa prima di partire per un'avventura, a chiunque ci abbia scritto mentre era in viaggio, a tutti loro dico grazie.

*Maureen Wheeler
Melbourne, giugno 2005*

1

Attraverso l'Asia

«Ventisette cent», dissi esaminando il patetico mucchietto di monete sul palmo della mia mano.

Pochi minuti prima, con il nostro ultimo autostop, eravamo entrati a Sydney percorrendo l'Harbour Bridge. Alla nostra sinistra s'innalzava la sagoma incompiuta dell'Opera House, affacciata sul porto. Mentre attraversavamo il ponte, Maureen si era chinata verso di me, nel sedile posteriore dell'auto, sussurrandomi all'orecchio: «Quanti soldi ci sono rimasti?».

Era il giorno di Santo Stefano del 1972. Maureen aveva ventidue anni, io ventisei.

Fissammo lo sguardo sul nostro misero mucchietto di monete. Eravamo lontani mezzo mondo da casa, senza amici e senza un lavoro. Come avevamo fatto a cacciarci in un simile guaio?

In realtà so indicare con precisione il luogo dove tutto ciò ebbe inizio. Fu una panchina di Regent's Park, nel centro di Londra, ed era un mercoledì pomeriggio, esattamente il 7 ottobre 1970. Nella vita a volte ci sono dei momenti cruciali e quello fu uno dei nostri. Ventitré anni compiuti da poco, avevo appena iniziato un master alla London Business School. L'istituto, oggi una delle più famose scuole di specializzazione d'Europa, allora era aperto soltanto da cinque anni e occupava un edificio restaurato delle Nash Terraces, le eleganti ville a schiera che costeggiano Regent's Park.

Avevo cominciato l'anno lavorando come ingegnere per la filiale inglese della Chrysler, ignaro del fatto che la società madre americana era sull'orlo di una grossa crisi economica. Avevamo da poco lanciato sul mercato la Hillman Avenger; vent'anni dopo, nel corso di una diatriba sull'irrimediabile bruttezza delle automobili inglesi dei primi anni 70, il giornalista inglese Jeremy Clarkson la definì come "il momento più buio della storia automobilistica del paese". Dopo aver lavorato sull'Avenger, che all'interno della società veniva chiamata "B-car", ero passato al progetto di una versione più grande, internamente nota come "C-car". Nella primavera del 1970 i capi della Chrysler decisero che la C-car era un bidone e la liquidarono assieme a tutti gli ingegneri impegnati nel progetto.

«Vi daremo una buona uscita», annunciò il mio principale, spiegando che la società ci rimetteva meno se presentavamo noi le dimissioni invece di aspettare le lettere di licenziamento. Così, un venerdì di fine maggio, lasciai gli uffici della Chrysler nella nuova veste di disoccupato. I diciotto mesi passati lì dentro sono stati il periodo più lungo in cui ho avuto un impiego fisso.

Aver perso il posto non mi preoccupava. Avevo ottenuto un'indennità di licenziamento: una bella, piccola automobile sportiva in fibra di vetro chiamata Marcos (una specie di Mini Cooper S a due posti), che tra l'altro avevo progettato io stesso. Quanto alla Chrysler, prima o poi mi sarei licenziato comunque.

A un anno e mezzo dalla laurea avevo capito di non essere tagliato per fare l'ingegnere. Già all'epoca in cui frequentavo la Warwick University ero distratto da altri interessi. Alla Facoltà di Lingua inglese c'era una giovane docente australiana di nome Germaine Greer che teneva un corso così strepitoso da spingere perfino gli ingegneri a intrufolarsi nelle sue lezioni. Avevo iniziato a scrivere per «Giblet», il neonato giornale universitario, e di conseguenza avevo trascurato gli studi: fui bocciato agli esami di fine anno e costretto a ripeterli, riuscendo per un soffio a non andare fuori corso. Passai in modo

dignitoso, non certo brillante, ma alla fine ciò che mi era più piaciuto nel mio piano di studi non era stata ingegneria, bensì una materia facoltativa dell'ultimo anno, economia.

Ecco perché quando la Chrysler e l'ingegneria iniziarono a perdere di fascino, decisi di tornare all'università e di studiare economia. Spedii una raffica di domande d'iscrizione a varie scuole in Europa e negli Stati Uniti e, avendo ottenuto un punteggio inspiegabilmente alto all'esame di ammissione ai corsi MBA¹, mi vidi offrire un paio di posti sebbene fossi relativamente giovane e privo di esperienza in campo economico. Avendo intuito che la Chrysler stava per fallire il suo prossimo crash test, avevo incominciato a cercare un lavoro che mi permettesse di tirare avanti fino in autunno, quando sarebbero iniziati i corsi all'università. Abbattutasi la scure dei licenziamenti, accettai un lavoro per l'estate a Worthing, località balneare sulla costa meridionale inglese, dove avrei dato una mano a gestire una pista di go-kart.

Due settimane prima dell'inizio della stagione dei go-kart, il giorno dopo aver perso il lavoro alla Chrysler, misi tenda e sacco a pelo nel bagagliaio della Marcos e mi avviai verso sud, attraverso la Francia, alla volta del Grand Prix di Monaco. I miei studi di ingegneria mi hanno lasciato in eredità una passione per le auto di cui non mi sono mai veramente liberato e in quegli anni ero un assiduo frequentatore dei circuiti da corsa non solo in Gran Bretagna, dove andavo ad aiutare amici che avevano una macchina o una moto in gara, ma anche in giro per l'Europa, dove mi piaceva seguire i gran premi, come quelli di Monza e del Nürburgring in Germania. Rimasi a Monte Carlo per l'intera settimana del Grand Prix: mi ero sistemato nel campeggio appena fuori dal Principato e ogni mattina andavo in città per assistere alle prove.

¹ Master in Business Administration. [N.d.T.]

Una settimana dopo presi un traghetto per Dover e, percorrendo la strada costiera, raggiunsi Worthing, dove trascorsi il resto dell'estate tra la cassa e l'officina della pista di go-kart.

All'inizio di ottobre rientrai a Londra per riprendere l'università. Quel fatidico pomeriggio d'autunno, una settimana dopo l'inizio dei corsi, ero andato in giro a cercare un cappotto nuovo. Era una giornata insolitamente calda per il mese di ottobre, perciò mentre tornavo al campus tagliando per Regent's Park mi sedetti su una panchina a sfogliare la rivista automobilistica che avevo comprato. Adocchiato lo stesso posto al sole, una ragazza – bellissima, ovviamente! – sedette all'estremità opposta e tirò fuori dalla borsa un romanzo di Tolstoj.

M: Ero arrivata a Londra il pomeriggio del sabato precedente. Mia madre mi aveva accompagnato all'aeroporto di Belfast. Avevo intenzione di trovare un lavoro a Londra, starci più o meno per un anno e poi tornare a casa, come avevano fatto migliaia di ragazze irlandesi prima di me. Londra era la grande metropoli, la città che offriva mille divertimenti e opportunità, ma quella era la vacanza, non la vita vera.

Quando mi voltai per salutarla, mia madre mi scrutò per qualche istante, quindi mi abbracciò forte e disse: «Tu non tornerai». Nell'intimo speravo che avesse ragione; mi piaceva l'idea di essere una di quelle che se ne vanno.

Abitavo in un pensionato femminile vicino a Tottenham Court Road, un posto enorme con una marea di regole da osservare. Le stanze erano da due, i bagni e le cucine in comune. Per mia madre era tranquillizzante sapere che avevo un coprifuoco da rispettare, a me bastava avere un tetto. Depositai il bagaglio in camera e me ne andai a fare un giro. Camminai per ore, assimilando immagini e suoni, cercando di orientarmi, letteralmente elettrizzata dall'anonimato: in una città piccola come Belfast non si poteva fare molta strada senza incontrare qualche faccia nota.

Avevo già lavorato come segretaria, per cui, con il mio diploma di stenodattilografa, due settimane di affitto pagate in anticipo e una dozzina di sterline in tasca, la mia priorità era quella di trovare un lavoro. Passai la domenica a scorrazzare per Londra, provando ancora quell'euforica sensazione di libertà. Il lunedì passai in rassegna le agenzie di collocamento. Entro la serata del martedì avevo trovato e accettato un posto di assistente del responsabile marketing presso Peter Dominics, i commercianti di vini. Il capo sembrava simpatico, l'ufficio si trovava in una bellissima casa di York Gate, lungo Regent's Park, e lo stipendio era il doppio di quello che avrei guadagnato a Belfast. Tornai al pensionato incredula: era stato quasi troppo facile.

Avrei iniziato il lavoro il lunedì successivo e dunque sarei stata libera per il resto della settimana. Ne approfittai per andare al Drury Lane – il teatro era una delle mie passioni –, dove davano *The Great Waltz*. Tentai di acquistare un biglietto ma, sebbene fosse un mercoledì pomeriggio, non c'era un posto libero. Adoravo anche la musica e la lettura e così, passando davanti a una libreria, mi comprai *Infanzia, adolescenza e giovinezza* di Tolstoj. Dato che era una bella giornata, decisi di andare a leggere al parco.

Adocchiai una panchina in pieno sole. Era già occupata da qualcuno, ma solo quando fui abbastanza vicina mi accorsi che si trattava di un ragazzo. Ero un po' diffidente perché, nel mio pur ancora breve soggiorno londinese, ero già stata abbordata più di una volta. Comunque ormai mi trovavo lì e quella era l'unica panchina al sole. Mi sedetti all'estremità libera e, a scanso di equivoci, aprii subito il libro.

Nel giro di pochi minuti udii sospiri e un rumore di piedi strisciati per terra giungere dall'altra estremità della panchina. «Ci siamo», pensai.

«Allora è qui che si viene a leggere il mercoledì pomeriggio?», disse.

Alzai lo sguardo molto lentamente, decisa a raggelarlo lì sulla panchina con una risposta secca, e mi ritrovai a fissare i più begli occhi verdi che avessi mai visto. Cambiai faccia all'istante, sorrisi e dissi: «Non lo so, sono a Londra soltanto da sabato».

Al nostro primo appuntamento, quella sera stessa, andammo al cinema a vedere *Mash*. Fu l'inizio di un anno fantastico, anche se la serata si concluse con un imprevisto destinato a diventare abituale nella nostra storia. Tornando a piedi da Leicester Square al pensionato di Maureen, decisi di fare una strada nuova e mi persi. È una cosa che mi accade regolarmente tuttora.

La scuola di specializzazione aveva delle stanze per gli studenti all'estremità dell'edificio e fu lì che alloggiavi durante il primo anno di corso. L'ufficio di Maureen era veramente a un tiro di schioppo dalla scuola e ben presto iniziammo a vederci non solo la sera, ma anche a pranzo. Trascorrevamo gran parte del tempo libero a letto, riemergendone solo per andare a comprare i giornali della domenica e tornare in camera con le braccia cariche di supplementi speciali e riviste allegate, che all'epoca erano una novità.

Nell'estate del 1971, tra il mio primo e secondo anno di corso, Maureen e io partimmo per il nostro primo grande viaggio insieme. Avevamo già fatto diversi weekend lunghi in giro per la Gran Bretagna, ma questa volta sistemammo l'attrezzatura da campeggio nel bagagliaio della Marcos con l'intenzione di fare un giro per l'Europa. La nostra prima meta fu la Cecoslovacchia, un posto cupo e triste dopo la caduta di Aleksandr Dubček, quindi, attraverso l'Austria, scendemmo fino alle spiagge sassose e alle isole della costa croata, in quella che al tempo era ancora la Jugoslavia. Dopo una puntata a Venezia, rientrammo percorrendo la Svizzera e la Francia.

Al nostro ritorno, Maureen riprese il suo lavoro a Londra, mentre io dedicai il resto dell'estate a un'indagine aziendale per conto di un fabbricante di macchine utensili, verificando il funzionamento delle

loro apparecchiature nelle Midlands e nel Nord dell'Inghilterra. Alla fine dell'estate trovammo un appartamento nel sobborgo di Swiss Cottage, poco a nord di Regent's Park, e andammo a vivere insieme. Ci sposammo il 7 ottobre 1971, lo stesso giorno in cui, un anno prima, ci eravamo incontrati.

Il secondo anno alla London Business School passò in un lampo, piacevole e veloce come il primo. Era l'inizio del 1972 e stavo per concludere la mia seconda esperienza universitaria.

Incominciai a spedire in giro il mio curriculum e la Ford Motor Company mi offrì quello che sembrava il lavoro perfetto – pianificazione della produzione – presso il quartier generale di Brentwood, nell'Essex. All'epoca la Ford era la società leader del mercato automobilistico europeo nonché il fiore all'occhiello dell'industria britannica. Inoltre quel lavoro mi avrebbe permesso di sfruttare sia la mia formazione di ingegnere sia la mia nuova qualifica in campo economico.

Il problema, però, era un altro. Desideravo veramente un lavoro? Eravamo proprio sicuri, Maureen e io, di volerci sistemare in quel modo? Abitare a Londra ci piaceva e la prospettiva di trasferirsi in periferia o di far vita da pendolari non era per nulla attraente. E più ne parlavamo, meno l'idea ci sorrideva. Alla fine decidemmo di rinviare tutto di un anno. Ci saremmo concessi dodici mesi interi per girare il mondo e levarci una volta per tutte la voglia di viaggiare, poi ci saremmo sistemati. Scrisi alla Ford dicendo che la proposta mi lusingava e che sarei stato felice di lavorare per loro: era possibile, però, procrastinare di un anno il mio ingresso nell'azienda? Furono gentilissimi e si offrirono di tenermi il posto (conservo ancora la loro lettera)!

Alla fine di giugno si concluse la mia seconda carriera di studente. Nella fotografia scattata all'alba sul prato del campus, dopo il ballo di fine anno, si vede una coppia giovanissima: Maureen ha ventun anni ma ne dimostra sedici e io sembro averne pochi di più.

In quell'ultimo periodo londinese avevo pensato spesso all'Asia. Con un padre che lavorava per le compagnie aeree, la mia era stata un'infanzia itinerante. Raramente ero riuscito a frequentare per due anni di seguito la stessa scuola e avevo trascorso gran parte dell'adolescenza negli Stati Uniti. Inoltre avevo viaggiato ogni estate sia quando andavo all'università, sia quand'ero alla Chrysler. I viaggi in Europa, tuttavia, non avevano fatto che aumentare il mio desiderio di vedere il mondo. La vera avventura, mi dicevo, sarebbe stata attraversare l'Asia. Tre anni prima, quando lavoravo ancora alla Chrysler, avevo fatto una specie di giro di prova, portando fino in Turchia l'automobile sportiva di mia personale costruzione. Ora avremmo potuto seguire un itinerario simile e spingerci fino in Asia.

La stessa Chrysler, indirettamente, mi stimolò a fare quel viaggio. Nel 1968, quando ero appena stato assunto, si era disputato un rally, – ben più che una semplice gara automobilistica – sulla rotta transasiatica Londra-Sydney. Gli inglesi avevano un'unica concorrente in gara, una Hillman Hunter, che, un po' come nella fiaba della lepre e della tartaruga, finì per vincere il titolo. Durante la fase di preparazione del veicolo, avevo studiato attentamente le carte geografiche in dotazione al team, fantasticando su come sarebbe stato bello raggiungere l'India e magari anche proseguire. Non credo conoscessimo persone che avevano già viaggiato in Asia, anche se ricordo che una volta, in un pub di Coventry, un ingegnere della Chrysler ci raccontò di aver attraversato la Turchia senza problemi non con un robusto fuoristrada, ma alla guida della sua elegante Triumph Spitfire.

All'epoca non c'erano molte informazioni disponibili per chi volesse intraprendere la traversata del continente asiatico. Gli scaffali delle librerie non traboccavano certo di guide dettagliate sui paesi orientali, ma dopo lunghe ricerche scovammo un utile libriccino dal titolo *Overland to India*, scritto da un canadese, un certo Douglas Brown.

Una fonte assai più ricca di notizie, in ogni caso, fu la guida BIT. Nella Londra degli anni 60, il BIT (come l'unità di misura dell'informa-

zione nel vecchio gergo informatico) era una vera e propria istituzione, un collettivo underground in cui sapevano tirarti fuori da un brutto trip, fissarti un appuntamento per abortire, indicarti una casa da occupare abusivamente o trovare un avvocato che ti difendesse se ti avevano beccato con della droga. Tra le varie iniziative avviate per finanziare quelle attività di “pubblico servizio” figuravano le guide BIT, fogli ciclostilati contenenti informazioni di viaggio e ottenuti assemblando le “lettere dalla strada” inviate da quelli che erano partiti, un vivace guazzabuglio di verità e bugie, di suggerimenti e di indicazioni. Feci anch'io la mia puntata alla sede del BIT, versai la mia sterlina e tornai a casa con un sacco di appunti, nomi e indirizzi da studiare. (Qualche anno dopo Geoff Crowther, il barbuto guru che sovrintendeva alla produzione delle guide BIT, ebbe un ruolo chiave nell'espansione della Lonely Planet.)

Un po' alla volta il nostro progetto di viaggio andava prendendo forma. L'idea era quella di percorrere l'Europa e fare tappa a Istanbul, entrare in Asia superando il Bosforo e attraversare la Turchia per arrivare in Iran. Da Teheran avremmo proseguito per l'Afghanistan e quindi per il Pakistan e l'India, passando per Nuova Delhi e salendo fino a Kathmandu in Nepal. A quel punto avremmo dovuto prendere un aereo per scavalcare la Birmania e poi saremmo scesi attraverso il Sud-est asiatico fino in Australia.

Non avevamo molto denaro, ma speravamo di farcela fino in Australia, dove avremmo cercato lavoro. A quel tempo i cittadini britannici non avevano bisogno di visto per entrare in Australia e potevano lavorarvi senza formalità. In breve tempo, pensavamo, avremmo racimolato il denaro necessario per tornare a Londra. Forse ne avremmo guadagnato a sufficienza per permetterci addirittura qualche tappa in America sulla via del ritorno. La prospettiva di girare il mondo per circa un anno era entusiasmante.

Scartammo subito l'idea di partire con una delle linee allora in servizio sulla rotta transasiatica, una soluzione che probabilmente non

avremmo nemmeno potuto permetterci dal punto di vista economico. All'inizio degli anni 70 c'erano diverse compagnie di trasporto via terra che facevano regolarmente la spola tra l'Europa e l'Oriente. C'erano piccole agenzie che proponevano itinerari fantastici a bordo di Land Rover e nomi grossi come Penn Overland che, con i suoi pullman arancione, rappresentava la categoria di lusso nel settore. E poi c'erano gli stipatissimi e sgangherati "Magic Bus", gestiti da privati, che spesso partivano da Amsterdam. Tra questi estremi c'erano vie di mezzo come Encounter Overland: i loro camion si vedono ancora spesso in giro per l'India e all'interno dell'Africa.

A prescindere dal tipo di pullman o di camion, la cosiddetta rotta transasiatica generalmente iniziava a Londra e finiva a Kathmandu, dove i mezzi si svuotavano per accogliere nuovi passeggeri e riprendere la marcia in senso inverso. A dirigere tali compagnie erano spesso ex ufficiali dell'esercito inglese che organizzavano i viaggi più o meno come spedizioni militari. Benché ora avessero a che fare con clienti paganti e non potessero più comandare la truppa a bacchetta, riuscivano ugualmente a farsi obbedire dai viaggiatori come fossero giovani reclute.

Una volta esclusa l'ipotesi del viaggio organizzato, dovevamo scegliere se affidarci ai trasporti pubblici o partire con un mezzo nostro. Prima o poi avremmo in ogni caso dovuto usare i trasporti pubblici, ciò nonostante decidemmo di percorrere un primo tratto in automobile. Non potendo in ogni caso permetterci un veicolo lussuoso, decidemmo di optare per un mezzo così economico da poter essere abbandonato senza scrupoli per strada in caso di necessità.

Avendo già posseduto un paio di furgoncini e avendo costruito la mia automobile sportiva sul modello della Mini, decidemmo di cercare un minivan usato Austin o Morris. Erano veicoli solidi, economici, sufficientemente affidabili e molto capienti. Per sessantacinque sterline ne acquistammo uno blu scuro, che aveva dieci anni. Mi procurai alcuni pezzi di ricambio, oltre agli attrezzi da lavoro, e da uno sfasciacarrozze comprai una seconda ruota e un secondo pneumatico di scorta.

Un fine settimana lungo ci diede modo di mettere alla prova il nostro furgoncino. Un mio compagno di studi, David Cooper, ci aveva infatti invitato a casa dei suoi genitori sulla costa atlantica della Cornovaglia. Partiti il venerdì sera, dopo l'uscita dal lavoro di Maureen, cominciammo subito a dubitare che il nostro grande acquisto fosse davvero il mezzo ideale per andare fino in India. Nel bel mezzo dei soliti ingorghi da fine settimana, ci si ruppe la cinghia del ventilatore. Il nostro set di pezzi di ricambio includeva una cinghia del ventilatore e con l'aiuto di una torcia elettrica riuscii a effettuare la sostituzione durante una breve sosta lungo il bordo della strada. Dopo circa otto chilometri si ruppe la cinghia di ricambio. Per fortuna ne avevo anche una terza. La sostituii, ma, essendo l'ultimo ricambio un pezzo già piuttosto logoro, poco dopo ci fermammo a comprarne una nuova. Che di lì a poco mi ritrovai a montare. A quel punto, però, si era resa finalmente udibile la causa di quell'insolita usura di cinghie: un cuscinetto della dinamo prossimo al grippaggio. Arrivammo a casa di David ben dopo mezzanotte e l'indomani mattina sostituii i cuscinetti della dinamo.

Per tutto il tempo che passammo ancora insieme, il nostro attempato furgoncino non consumò altre cinghie del ventilatore, ma rientrando a Londra dopo quel fine settimana udimmo un altro brutto rumore. Questa volta proveniva dal cuscinetto di una ruota posteriore, anch'esso ormai giunto al capolinea. Tra cigolii e stridori inquietanti, riconquistammo faticosamente Londra. Se la breve escursione in Cornovaglia doveva essere un anticipo di quel che ci attendeva sulla via dell'India, il nostro furgoncino non prometteva nulla di buono.

Qualche settimana più tardi, terminati i corsi all'università, eravamo pronti per partire. Caricammo a bordo vari pezzi di ricambio, la seconda ruota di scorta, i nostri due zaini, una vecchia tenda, sacchi a pelo, fornello da campeggio e una scorta di cibi in scatola. Oltre a ciò, avevamo libri, cartine e circa quattrocento sterline in travellers' cheque – una cifra modesta anche nel 1972. Passammo la nostra ultima notte in Inghilterra dai miei genitori, nel Berkshire, a ovest di Londra.

Un giorno, viaggiando...

«Saremo di ritorno tra un anno», annunciammo la mattina del 4 luglio, ingranando la retro per uscire dal vialetto di casa loro. Non fu così. In fondo alla strada svoltammo l'angolo e puntammo verso l'India. O, comunque, da quelle parti.