



PIANIFICARE UN VIAGGIO (2° parte)

Quante cose dobbiamo ancora fare!



Continuiamo il piacevole lavoro di preparazione per le vacanze, ormai prossime. Diciamo che l'itinerario, salvo variazioni dell'ultima ora, è stabilito. Quindi determiniamo la distanza da percorrere, alla quale dobbiamo poi aggiungere un'ulteriore aliquota di chilometri, per giri extra, anche se attualmente non ipotizzabili con esattezza. Comunque conviene preventivare un'addizionale del 5-10%. Sapendo quanto percorriamo con un litro di carburante, vediamo il prevedibile fabbisogno totale, considerando i tipi di strade che incontreremo e abbondando nel calcolo dei consumi. Già, perché se non lo abbiamo ancora fatto, è ora pensare ai quattrini necessari.

IL COSTO DELLA VACANZA

Deve sempre essere stabilito con il maggior anticipo possibile. Innanzitutto per riscontrare la reale fattibilità del viaggio; ma anche per quantificare la somma indispensabile, e, andando all'estero, quali e quante valute occorreranno, pur se con una certa approssimazione, per approvvigionarci in merito. Questo fino a quando l'Euro non sarà moneta corrente. Fra l'altro non è quasi mai vantaggioso cambiare in loco; invece ricordo la convenienza di utilizzare carte di credito e/o bancomat, ove possibile. Tornando ai nostri conti, è opportuno preventivare tutte le spese, valutandone l'entità: carburante, autostrade, traghetti, campeggi, alimentari, sigarette, bevande, musei, souvenir, ecc. Attenzione ai possibili divieti in vigore in certe nazioni per alcuni generi; e/o per l'elevato costo di altri. Ecco un ulteriore motivo per essere informati nel dettaglio e con dati recenti. Infine annotare tutte le spese sostenute, divise per categorie. Così avremo poi una documentazione utile da consultare e magari da fornire ad altri che intendano compiere un percorso analogo.

MEDICINE E ASSISTENZA MEDICA

Se siamo soggetti a cure che impongono farmaci quotidiani o quasi, andando all'e-

stero è necessario portarne un quantitativo che copra l'intero arco del viaggio. In ogni caso è opportuno avere al seguito una diagnosi che certifichi sia la patologia, sia le relative prescrizioni.

Prima di partire andare alla ASL di appartenenza, per richiedere il modello E 111, o analogo, in base ai paesi in cui ci recheremo. Specificare il periodo di permanenza ed i componenti l'equipaggio, in modo da godere dell'eventuale assistenza mutualistica per tutti.

Ricordo che il modulo in argomento è rilasciato in esemplare unico, per cui conviene farne un certo numero di fotocopie, poiché alla prima necessità verrebbe ritirato e ne rimarremmo sprovvisti. Ciò è da tener presente pure nel caso dell'attraversamento di varie nazioni.

Alcune vaccinazioni possono essere obbligatorie per specifici paesi, o essere consigliate in ogni caso.

È bene chiedere lumi in anticipo al proprio medico, o alla ASL.

Un Kit di pronto soccorso deve sempre essere a bordo. Però controlliamone la buona conservazione e la validità. Non manchi qualche ago ed una pinzetta, per estrarre eventuali spine. È consigliabile ci sia anche un laccio emostatico.

Un termometro per la febbre è utile; anzi è di rigore se ci sono bambini. Attenzione a non esporlo a temperature troppo elevate. Conviene anche qualche medicina per i piccoli malanni, quali: compresse per mal di denti, nevralgie,

mal di gola, antibiotici a largo spettro, antidiarroici (specie se andiamo in luoghi a climi caldi), Amuchina o altri disinfettanti per l'acqua, antifebbrili e antinfluenzali, antiallergici. Comunque è d'obbligo consultare il medico prima della partenza, per tutte le delucidazioni del caso.

L'ABBIGLIAMENTO

Dovrà essere scelto in base alla meta, considerando la stagione e la climatologia locale. Al proposito ricordo che una buona guida ha un capitolo inerente il clima e le temperature statistiche nell'anno. Si legga con attenzione, per trarne utili indicazioni. In ogni caso ci si orienti verso capi di vestiario pratici e se possibile poco ingombranti. Avendo bambini prevedere un congruo numero di ricambi di biancheria, perché giocando sono più soggetti a sporcarsi.

Le scarpe siano comode, per camminare a lungo senza stancarsi, e in certe aree anche un paio di stivali in gomma non guasterebbero.

Un K-way a testa ed un paio di grossi ombrelli siano tra le dotazioni di bordo, contro l'immancabile temporale. E se la meta ha un clima decisamente piovoso si aggiunga pure un completo antipioggia, con pantaloni e giacca in tessuto impermeabile, o cerato. Se c'è pioggia mista a vento il solo ombrello è insufficiente; a volte anche d'impiccio. Se poi si sale parecchio in latitudine, è consigliabile avere anche capi invernali da montagna.

Un set per il cucito (per piccole riparazioni) è indispensabile.

Inoltre non sottovalutiamo la possibilità di un prolungato impiego della stufa, che notoriamente consuma parecchio gas. Quindi adeguata scorta, ma soprattutto l'eventualità di rifornimento, che all'estero non di rado comporta l'adozione di raccordi adattatori, sia per il serbatoio fisso, sia per le bombole mobili.

LA CAMBUSA

Un minimo di provviste sarà necessario; sì, ma cosa e quanto? Tutto è relativo e dipende da vari fattori. Primo: dall'adattabilità del nostro palato a cucine che possono essere radicalmente diverse. Secondo: dall'eventuale esigenza (medica) di una specifica dieta. Terzo: dalla facilità di reperire cibi di vario genere. Quarto: dal costo di taluni ingredienti. E di questo passo potremmo proseguire a lungo. Tuttavia non è possibile, né conveniente portarsi tutto; vuoi per motivi di peso e spazio. Ma neppure partire senza nulla. Allora optiamo per specifici generi commestibili, difficili da trovare all'estero, o notevolmente cari. Ad esempio: l'olio d'oliva, il formaggio parmigiano, il caffè a cui siamo abituati e, per determinati paesi, come quelli scandinavi, gli alcolici, comunque da non bere nell'arco della giornata, dovendo guidare. Un po' di pasta, qualche minestrina o pasta liofilizzata, aromi e spezie a noi familiari, un poco di scatolame, ecc. Inutile proseguire nella lista, che rimane comunque molto soggettiva, quindi di libero arbitrio sia per generi che quantità.

Una raccomandazione: non trasformate il camper in un market ambulante, solo perché al supermercato vicino a casa tutto costa meno. L'effimero risparmio spesso non vale la candela; anche perché sarete sicuramente già stracarichi per tante altre cose! Infine assaggiare le cucine locali fa parte della vacanza ed allarga i nostri orizzonti gastronomici.

LE LINGUE STRANIERE

All'estero non avremo molte possibilità di esprimerci in Italiano, quanto meno nei contatti con i residenti, e non sempre le lingue locali sono conosciute da noi.

Pertanto dovremo ricorrere ad idiomi di diffusione internazionale, come l'Inglese, il Francese, o il Tedesco. Se ne conosciamo

qualcuno è meglio; altrimenti, se siamo in gruppo, dobbiamo ricorrere alla traduzione dei compagni di viaggio. Comunque è indispensabile avere qualche dizionarietto al seguito, almeno per poter imparare i vocaboli di uso più comune, o necessari al

momento. Ottimi sono quelli simultanei multilingue, che offrono la possibilità di tradurre un vocabolo in quattro o cinque idiomi diversi. Inoltre ci sono i traduttori simultanei, con annessa banca dati, calcolatrice, convertitori di misure e valute. Il tutto in una minuscola agenda elettronica tascabile. Insomma gli aiuti non mancano, ma munirsene per tempo (ed impararli a usare prima del bisogno, ovviamente). E come estrema risorsa c'è sempre l'arte dei mimi, della quale in Italia siamo maestri. Dei documenti da avere al seguito abbiamo già parlato nella precedente puntata. Ad ogni modo un'accortezza da adottare è farne una fotocopia ben leggibile, sia di quelli personali che del mezzo, da riporre e custodire accuratamente nel camper. Non si sa mai; potrebbero essere utili nel deprecato caso di furti o smarrimenti. E, conviene avere anche un paio di foto, formato tessera, di ogni componente l'equipaggio. Sarebbero comodi, per il rilascio di qualche eventuale documento o tesserino.

IL CAMPER

A questo punto la preparazione si sdoppia, seguendo due iter paralleli: la pianificazione a tavolino, per ciò che rimane ancora da fare e la verifica dell'efficienza del mezzo, sia per la meccanica, sia per l'impiantistica di bordo. Sono operazioni che richiedono parecchio tempo; pertanto è d'uopo cominciare subito, preparando anche una nota scritta: un "Check List" con tutte le voci da "smarcare" nel prosieguo dei controlli. Un promemoria in merito può essere un valido ausilio per i neofiti ed i meno esperti.

LE VERIFICHE PER LA MECCANICA

Ognuno conosce il proprio mezzo, l'età, i chilometri percorsi, lo stato d'uso, i pregi ed...i difetti. Quindi già dovrebbe avere un quadro ben preciso su quanto occorra fare. Innanzitutto sinceriamoci di non essere prossimi all'effettuazione di tagliandi periodici, che andrebbero fatti con buon margine di anticipo sulla prevista partenza, a scanso di spiacevoli ed inaspettate sorprese. Controlliamo quanto manca per il cambio d'olio e relativo filtro e provvediamo in merito, ad evitare di farlo in viaggio; lo stesso dicasi per quello dell'aria e della nafta. Anzi di quest'ultimo ci sia sempre un ricambio a bordo, perché la possibilità di avere carburante

"sporco" non è così remota. Attenzione: mai fermarsi ad una stazione di servizio che si stia rifornendo dall'autobotte; l'operazione comporta un rimestamento delle morchie giacenti nei serbatoi.

La cinghia della distribuzione ha una prevista durata, indicata nel libretto di uso e manutenzione del veicolo; anticipiamone la sostituzione, nel nostro interesse. Se si rompesse in viaggio sarebbero dolori e spese non indifferenti. L'impianto frenante sia in perfetta efficienza. Ricordo che il materiale dei ferodi (siano pastiglie o ganasce) nel tempo si indurisce e perde di rendimento. Quindi provvediamo al cambio periodico anche se a prima vista sembra ancora valido. L'olio dei freni va sostituito al massimo ogni tre anni. Essendo molto igroscopico assorbe umidità, che si deposita nel circuito frenante, con conseguente formazione di ruggine.

Fra l'altro converrebbe adottare un olio ad elevate prestazioni, come il "DOT 4" (anziché il DOT 3, di serie), meno soggetto a surriscaldamento.

Anche il liquido del circuito di raffreddamento ha una prevista sostituzione. Se ne può controllare l'efficienza tramite un apposito densimetro; ma cambiarlo agli intervalli stabiliti non guasta.

Ad ammortizzatori e sospensioni è devoluto il compito di assicurare una buona tenuta di strada e comfort di marcia.

Ne deriva la necessità di una perfetta efficienza. I primi non mostrino tracce d'olio sul loro corpo. Tra i ricambi da avere al seguito c'è la cinghia che comanda la rotazione della pompa dell'acqua e dell'alternatore, e per i motori a benzina un set di candele, con relativa chiave, spazzolino di pulizia e spessimetri. Infine non guasterebbe un po' d'olio motore, specie se il veicolo tende ad un certo consumo.

In ogni caso un accurato controllo generale è indispensabile. Sia fatto dal meccanico di fiducia, ma che sia veramente tale.

Il tutto con buon margine di anticipo sulla partenza, per provvedere senza affanno a tutti gli interventi del caso.

Franco Liboa

