



Io, centauro (settima puntata)

domenica 10 febbraio 2008

Continuiamo con la settima puntata del racconto di Filippo Fantoni *Io centauro*, che comprende il paragrafo *Pioggia! Caldo! Notte!*

Filippo Fantoni

Io, Centauro

(come diventare "vecchi" motociclisti)



Filippo Fantoni nasce a Firenze nel febbraio del 1950. In sella dall'età di tredici anni su moto italiane, inglesi, giapponesi, negli ultimi ventisette anni è rimasto molto legato alle bavaresi. Il disegno è sempre stato l'altra passione e anche lavoro per oltre vent'anni.

VII Pioggia! Caldo! Notte!

Fino a questo punto s'è scritto del viaggio nella geografia, l'altro aspetto saliente è quello del clima, vero spartiacque che separa il motociclista duro e puro dal semplice possessore di moto.

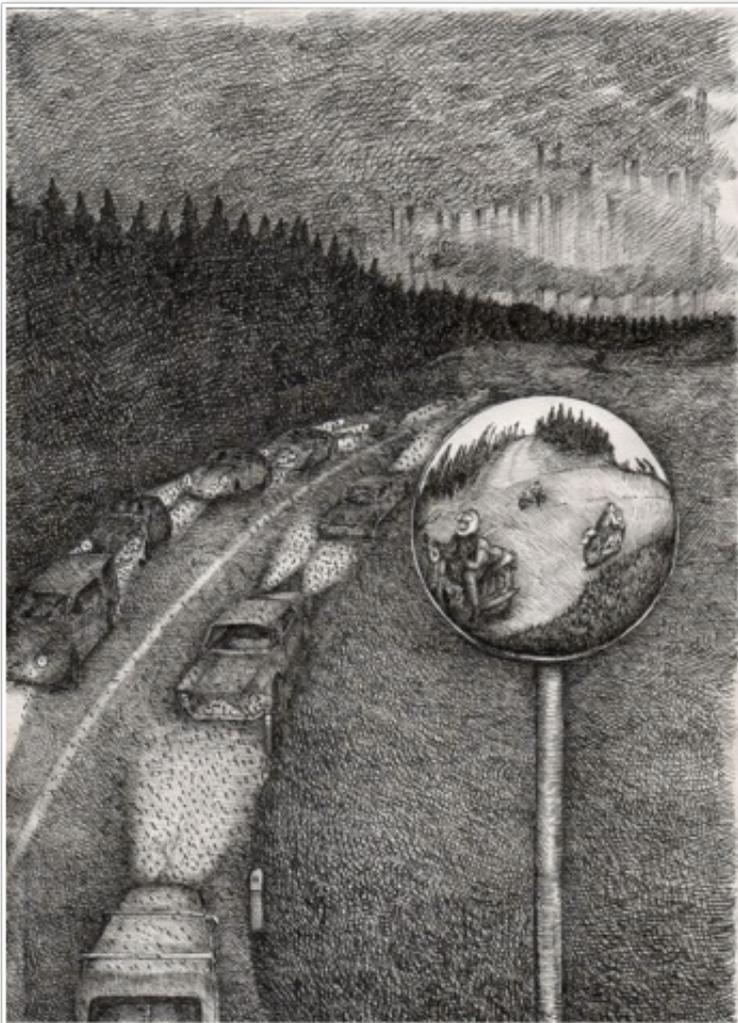
Perché?

Tutti possono affrontare un'escursione motociclistica con temperatura di 20 gradi,

cielo sereno e sole splendente, niente vento a imprimere trattorie indesiderate, asfalto asciutto che consenta manovre fluide e pulite con frenate sicure.

Nessuna variazione di aderenza con tenuta di strada costante significa poca attenzione complessiva al sistema guida se non ad alte velocità. Una condizione che si verifica pochi giorni l'anno.

Se si cavalca la moto con una certa frequenza, ci si è accorti che le previsioni del tempo vanno lette con molta più attenzione da chi va in motocicletta: automobilista e motociclista hanno reazioni diverse quando le previsioni dicono “nuvolosità in aumento” e spesso anche quando il sereno viene assicurato, in estate e in particolar modo in montagna, le smentite non sono rare: pioggia a funi e docce scozzesi fiaccano la voglia a molti e intimoriscono i più.



In inverno, da questo punto di vista, ci sono meno sorprese; la pioggia e il sole sono in certo qual modo più prevedibili; comunque, dopo una vita trascorsa sul sellino si ha un'unica certezza: l'imprevisto climatico è la cosa più sicura che possa capitare a chi va in moto.

È forse proprio l'imprevedibilità che rende quest'esperienza avvincente e poco monotona, anche se mai totalmente rilassante.

Riuscendo a invertire l'importanza degli eventi atmosferici, cambierà anche il nostro giudizio su quello che spesso

banalmente si considera bello o brutto: quando si rompono gli schemi si aprono i cancelli alla libertà.

In fondo, se piove, si tratterà solo solo di indossare la tuta da acqua, i copri stivali, guanti di gomma ed esser pronti ad affrontare una esperienza intensa emotivamente e soprattutto solitaria.

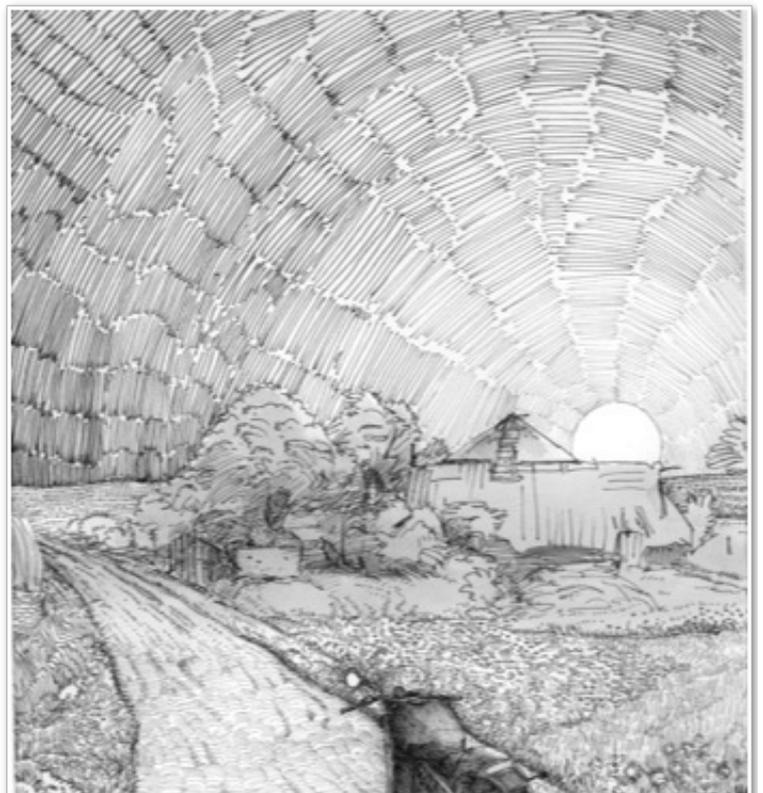
Se l'equipaggiamento da pioggia non è approssimativo ed è collaudato non solo dal produttore, ma dal moto-nauta, il viaggiare sotto la pioggia procura un piacere intenso, esaltante, e il contrasto fra l'essere asciutto dentro e bagnato fuori genera una sensazione mista fra onnipotenza e beatitudine.

Le precauzioni da adottare per pilotare in questo contesto riguardano principalmente il nostro essere riconoscibili da una buona distanza, ridurre la velocità in modo consistente e possibilmente evitare zone di grande traffico dove, causa la moltitudine di pneumatici in movimento, la pioggia sale anche dal basso e il vedere e l'essere visti diventa difficile e determinante.

Molti pensano che con l'asfalto bagnato si riduca eccessivamente l'aderenza dei pneumatici, in verità il momento più rischioso è all'inizio, quando le prime gocce si mischiano allo strato di polvere presente sul manto stradale. In queste condizioni si crea una sottile pellicola di fango molto viscida che potrebbe compromettere l'aderenza, ma che scompare appena la pioggia si fa più insistente.

Paradossalmente l'estate è forse il periodo più difficile per il moto-nauta; giugno, luglio, agosto con le loro temperature superiori ai trenta gradi, riducono i tempi del viaggio alle prime ore del mattino e alle ultime del pomeriggio.

La ventilazione forzata della motocicletta dapprima genera una piacevole sensazione di fresco, ma dopo un po' tenderà ad asciugare l'umidità corporea

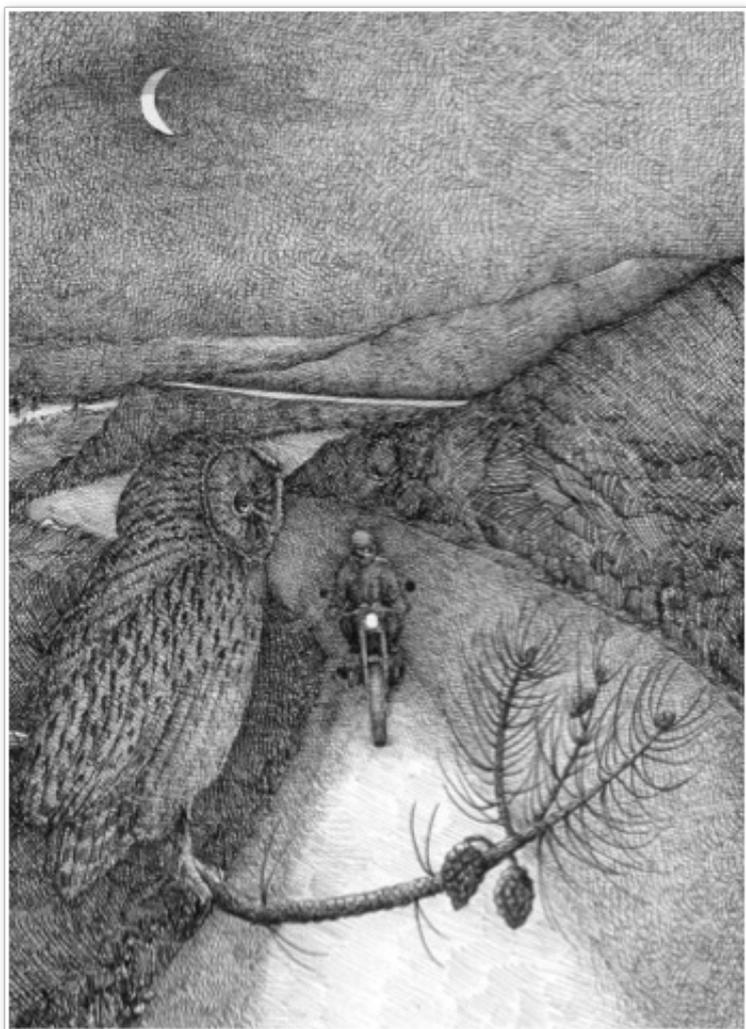


producendo l'effetto "stoccafisso" che accelera l'affaticamento, diminuisce la resistenza e quindi l'attenzione.



Una buona alternativa, là dove sia possibile, sarà un itinerario dai sei/settecento metri in su, altrimenti la notte. Il viaggio in notturna esige buona vista, niente sonno arretrato, massima attenzione, ma il risultato è garantito.

Il grande vantaggio è dato dalla scarsità del traffico e dalla temperatura assolutamente piacevole e salutare per noi e per il motore che girerà morbido come un cavallo al trotto sull'erba.



A tutto questo si deve aggiungere un lato più visionario e irrealistico: l'attraversare un bosco con un fascio di luce dall'effetto teatrale favorisce incontri inaspettati.

Barbagianni, civette, lepri, furetti, istrici, tassi, faine, veri padroni dell'altra metà del giorno, disturbati dal faro, guardano l'intruso con l'aria di chi è stato colto di sorpresa in casa propria.

L'intensità e la brevità di queste visioni, così nette nella memoria di chi le vive, fanno parte di quei momenti magici (fra questi non voglio dimenticare la partenza all'alba o il procedere in una foresta di montagna col tramonto alle spalle) che

mi obbligano ad amare la motocicletta.

