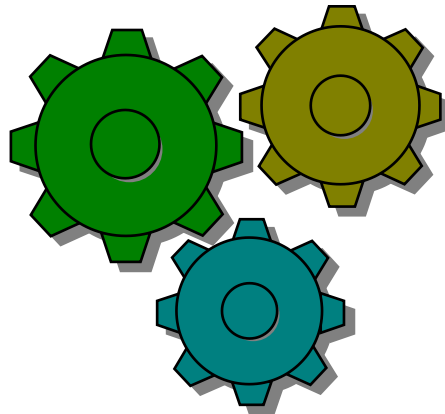




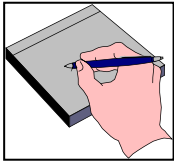
I FATTI DEL BOX



Sommario

1.	Introduzione	3
2.	Il Motom	5
3.	1° intermezzo del Solex	7
4.	Il cambio della lampadina	8
5.	La gara delle pedate	10
6.	La Lodola I	11
7.	In Irlanda con la Lodola	12
8.	Il ritorno (dall'Irlanda) della Lodola	13
9.	Il sotto carter del KTM	16
10.	Il terremoto	18
11.	In Farmacia	19
12.	Il Soppalco	21
	12.1 Sembra facile!	21
	12.2 La costruzione del soppalco	22
13.	Un tubo che non capimmo mai	23
14.	Il BOX insegna	25
15.	Meglio appeso che a piedi	28
16.	Il deltaplano	30
17.	Grande, ragazzi: ho volato!	31
18.	Il serbatoio a palla	33
	18.1 L'antefatto	33
	18.2 Il "bozzo"	34
19.	The international air model raid	35
20.	La bici di Stefano	39
21.	Tor Marancia (Stefano)	41

1. Introduzione



I fatti del BOX sono una spudorata raccolta di episodi salienti della giovinezza di un gruppo di persone che le alterne vicende della vita hanno poi inaspettatamente condotto ad un "rispettabile" inserimento nella società.

Chi più e chi meno, tutti abbiamo dei ricordi della nostra giovinezza ai quali siamo particolarmente legati. Quando, poi, si ha la fortuna di conservare a lungo le amicizie che condividono i ricordi, questi finiscono inevitabilmente per acquisire una natura epica.

La memoria dei "fatti del BOX" così, si è tramandata nel tempo grazie alla loro ripetuta rievocazione in occasione delle riunioni di gruppo, quando il racconto di quelle avventure ai nuovi amici costituiva un motivo di sicuro divertimento anche per chi questi fatti, li conosce già bene (eccettuata mia moglie che incomincia subito a sbuffare e mi lancia imbarazzanti occhiate di compatimento). Le ripetute rievocazioni, naturalmente, hanno prodotto una certa esagerazione degli aspetti comici e di quelli eroici delle vicende. Mi è sembrato quindi giusto fissare i fatti, prima che la fantasia tramandata si sovrapponga alla realtà, trasformando un Velosolex in una Harley-Davidson.

Nonostante tutta la buona volontà però, gli episodi narrati non rispettano necessariamente la reale consecuzione temporale nella quale si sono verificati perché in molti casi la loro memoria si perde nella notte dei tempi. Ciò non ha però influenza sulla consistenza degli episodi che, tranne in pochi casi, sono del tutto scorrelati tra loro.

Il BOX dunque fu per noi un'ancora di salvezza contro i pericoli che già in quell'epoca incombevano sui giovani incoscienti; una specie di "refugium peccatorum" ma anche una specie di droga perché vi passavamo tutti i momenti liberi della nostra giornata (tranne, ovviamente, quelli dedicati alle ragazze, allo studio, ai genitori, alle gare in moto, alle vacanze ed alle feste).

Del gruppo di scellerati che infestavano l'angolo di via Vestri, nei primi anni '70, i fondatori

della "pregiata società del BOX" fummo però solo in tre: Io, Giorgio e Stefano.

Il primo l'ho conosciuto al "semaforo del pino", in piazza San Giovanni di Dio ad ineluttabile compimento del nostro destino. A quel tempo, infatti, eravamo gli unici a girare per Monteverde con delle moto da fuoristrada ed eravamo quindi destinati ad incrociarci. Cosa che, puntualmente, avvenne trovandoci affiancati in attesa del verde, avviando un'amicizia che dopo 50 anni non si è assopita.

Il secondo era un terremoto che non poteva passare inosservato, come si vedrà nel seguito del racconto.

Tutto cominciò quando ci rendemmo conto che non potevamo continuare a smontare le motociclette per strada o nel garage pubblico, e decidemmo di prendere in affitto un BOX da attrezzare ad officina.

Detto fatto ci mettemmo alla ricerca ed individuammo un locale a breve distanza dalla stradina dove eravamo soliti riunirci; il costo dell'affitto era sostenibile e così ci imbarcammo in quest'avventura che tanta importanza ha avuto nella nostra maturazione, da meritare di essere qui tramandata ad imperitura memoria.

All'inizio non avevamo quasi niente ed ognuno portò da casa qualche attrezzo per i piccoli lavoretti. Naturalmente scoprimmo subito che stavamo meglio quando non avevamo niente perché si generò fin dai primi lavori un gran disordine di pinze, cacciaviti e chiavi varie che poi, quando servivano, non si trovavano mai.

Secondo i sani principi di quella che poi divenne la "filosofia del Box", anziché organizzare un angolo per gli attrezzi, ci abituiamo al disordine e così andò avanti finché non sopravvenne un triste periodo di diserzioni causa "genitori furibondi per i risultati scolastici". Ne seguì l'abbandono del primo BOX ed il temporaneo scioglimento della società.

La cosa, ovviamente, non durò a lungo perché la passione per i motori non si poteva spegnere e quindi, anche in conseguenza dell'ingresso in società di Enrico, un compagno di classe di Giorgio, ci mettemmo di nuovo alla ricerca di un locale adatto. Lo trovammo in una traversa non troppo lontano da casa e, anche se più piccolino del precedente lo accettammo co-

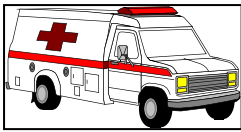
me un dono della provvidenza, visti i prezzi e le nostre disponibilità.

Ci trasferimmo dunque con armi e bagagli nella nuova sede dove l'idea di ripristinare la baranda originale venne subito bocciata dal nuovo socio che si rivelò un prezioso paladino dell'ordine.

Appena possibile dunque attrezzammo un piccolo banco da lavoro utilizzando un cavalletto da segnalazioni stradali che si adattava magnificamente allo scopo, nonostante un vago rimorso per quel tombino rimasto senza segnalazione.

In seguito qualcuno ebbe l'idea di istituire un fondo comune per l'acquisto di attrezzature da officina; inizialmente fu' una buona idea perché ci permise un apprezzabile salto qualitativo ma non durò molto perché eravamo tutti studenti ed i soldi erano quelli che erano. Anche la passione per le moto però era quella che era e così (la necessità aguzza l'ingegno) tra un'imprecazione e l'altra la capacità meccanica si andò consolidando di pari passo con l'incoscienza giovanile, originando così il mito del BOX.

2. Il Motom



A quel tempo non avevo una lira. Per mantenermi agli studi ed ai campionati di Enduro, che allora si chiamava ancora "Regolarità", facevo i lavori più disparati e mi accontentavo dei mezzi di locomozione più improbabili.

Dopo una significativa esperienza con un Velosolex abbondantemente rimaneggiato e privato di una congrua quantità di componenti essenziali, riuscii a fare un clamoroso salto qualitativo quando per 5.000 lire ebbi l'occasione di recuperare un Motom II serie a pezzi (nel senso letterale; infatti era completamente smontato e dovetti portarmelo al BOX in un paio di scatoloni di cartone).

Tanta era l'emozione che iniziai subito con grande amore l'opera di ricostruzione. Tanto era a pezzi che dovetti interrompere subito l'opera di ricostruzione per mettermi alla ricerca delle parti mancanti.

Forte dell'esperienza acquisita in anni di ricerche presso tutti gli sfasciacarrozze romani per tenere in funzione la motocicletta da corsa, non ebbi troppe difficoltà nel reperire ciò che mi serviva.

Anche così però, la ricostruzione del Motom non fu tutta rose e fiori; il momento più drammatico che ricordo fu quando sfiorai l'abbandono dell'opera per sconforto, a causa della scoperta dell'incredibile assortimento di pallini, mollette e riduttori che componevano il cambio di quel diabolico motorino. Per fortuna non sono il tipo che si arrende; dopo la solita quantità di impropri vari, l'opera fu compiuta e venne il momento magico di mettere in moto e fare il primo giro di prova. Ricordo che rimasi sorpreso dalla potenza di quel motore che sembrava un'appendice da bicicletta ed invece correva quasi come il Corsarino, che in quegli anni era già un ricordo, ma ancora bruciava nel cuore di chi lo aveva desiderato ma non l'aveva avuto perché andava male a scuola.

Fu così che iniziò la mia vita con il Motom; un periodo costellato di episodi romantici e di episodi drammatici che in ogni caso non riuscirono quasi mai a far crollare la mia fede incondizionata nel mezzo meccanico.

Andavo tutti i giorni all'università con il mio Motom, anche se dovevo portarmi in tasca una boccetta di pasta lavamani per rendermi presentabile prima di entrare in aula (non male come salto qualitativo rispetto ai tempi del Velosolex quando invece mi portavo dietro una boccetta di olio di ricino per fare la miscela).

Attraversavo quasi ogni giorno tutta Roma con il mio Motom per incontrare la fanciulla che a quel tempo focalizzava la mia attenzione (non si tratta di mia moglie perciò non posso esprimermi in maniera più dettagliata in proposito).

Gli eroici anni '70, nei quali si collocano gli episodi qui narrati, ancora consentivano romantiche "scappatelle" nei prati della periferia dove era possibile sedersi sull'erba a contemplare il cielo azzurro e scambiarsi dolci frasi (!) d'amore. Il Motom sopportava eroicamente i lunghi trasferimenti sui sentieri di periferia necessari per raggiungere i luoghi più romantici. Non altrettanto bene venivano sopportati gli scossoni dal fondo schiena della malcapitata fanciulla (il Motom aveva il sellino monoposto ed un portapacchi in lamiera per il passeggero, una coppia di pedane fissate alla meglio all'asse della ruota posteriore la cui sospensione aveva una escursione di 10 cm scarsi). Potenza dell'amore!

Non è solo fuoristrada però che il Motom richiedeva eroici sforzi di adattamento; a Roma le strade sono fatte a "sampietrini" e percorse dalle rotaie del tram; una miscela micidiale per le sottili ruote dei ciclomotori dell'epoca, con conseguenze rovinose. Ciò nonostante l'esuberanza della giovinezza era talmente tanta, ed i quattrini talmente pochi che il Motom veniva impiegato in tutte le occasioni, anche per andare alle feste da ballo in giacca e cravatta ed abito da sera. In una di queste occasioni però dobbiamo avere esagerato perché la mia dama aveva indossato un completino scollato con una sciarpa di seta bianca che nel bel mezzo del tragitto di ritorno si è impigliata tra la catena e la corona, provocando un improvviso strozzamento della gentile fanciulla che, per mia fortuna, le ha impedito di esprimere il suo pensiero. Fortunatamente la limitata potenza del motore ed il freno "a sciarpa" hanno consentito di bloccare il mezzo prima di completare l'opera di strozzamento e la situazione si è risolta con un pietoso funerale della sciarpa di seta, ormai per metà bianca e per metà tranciata ed ingrassata. L'epilogo della vi-

cenda fu la rinuncia per tre settimane a cinema e pizza, per poter regalare alla furibonda esponente del "gentil sesso" una nuova sciarpa di seta bianca.

Quelli sì che erano i giorni! Tra un esame ed una festa c'erano anche le bravate da esibizionista puro, con le quali si cercava di affermare la propria spericolatezza o abilità in questa o quella attività. Io naturalmente primeggiavo nelle acrobazie motociclistiche, dalle quali ricevevo gioie e dolori (invece dalle donne niente).

Il Motom si prestava bene a queste cose grazie alle pedane per il passeggero montate sull'asse della ruota posteriore; le impennate erano quindi il mio forte. Purtroppo però la struttura dell'arcano velocipede non si prestava altrettanto bene a sopportare le sollecitazioni imposte dalle mie prodezze; il telaio tubolare con motore appeso, aveva la sospensione anteriore con forcella a parallelogramma, ovvero un sistema a levette con una molla al centro, brevettato a fine '800. Fu così che impenna oggi, impenna domani, alla fine il sistema ha ceduto di botto, e dopo l'ennesima prodezza al momento di "poggiare" la ruota a terra la forcella si è aperta ed il Motom si è letteralmente inchiodato a terra, piantandosi con il tappo della coppa dell'olio nell'asfalto. Il mio contributo alla storicità dell'evento fu un doppio salto mortale con rovesciata in avanti, picchiamento di ginocchia sul manubrio, capriola laterale con rovinosa caduta e rotolamento in mezzo alla strada. Gli applausi però furono tanti e l'evento ancora oggi è ricordato come "la fine che si meritava quel cretino del Motom".

Ma non fu la fine. Anche se quella volta ho dovuto subire, dopo la figuraccia, anche il danno di dover riportare il Motom di peso al Box, a piedi e con le ginocchia doloranti, le mie amovibili cure (la vita di scapolo squattrinato ha certi svantaggi) lo rimisero a nuovo meglio di prima, in forma e pronto per altre avventure.

3. 1° intermezzo del Solex



Arriva per tutti un momento nella vita in cui si scopre l'importanza della fede.

Per noi del box questo momento è arrivato quando un sacerdote amico del dottore ha deciso di rifare la canonica e per vuotare la cantina ci ha regalato in blocco due motorini ed una vecchia Lambretta.

Uno di questi era un Solex, uno strano attrezzo che somiglia ad una bicicletta con un motore applicato sopra la ruota anteriore.

Poiché avevo già avuto in precedenza un motorino uguale, credevo di conoscerlo bene e così decidemmo di rimmetterlo in funzione fidando nelle mie capacità meccaniche.

Mai ci fosse venuta una simile idea! Il Solex della canonica e la nostra testardaggine furono la causa di una lunga serie di infruttuose notti, passate nell'inutile tentativo di mettere in moto quell'arnese infernale.

All'inizio il Solex era la nostra mascotte e ci lavoravamo negli intervalli tra una gara e l'altra.

Il motore naturalmente era inchiodato e dopo averlo smontato e pulito, lo ricostruimmo con il solito amore che mettevamo in queste cose. Al termine della consueta manutenzione pre gara delle moto da corsa (il sabato a mezzanotte), dedicavamo una mezz'oretta al rimontaggio di qualche pezzo.

Quando alla fine l'opera fu compiuta, venne il momento del collaudo. Forte della mia esperienza precedente, la prima messa in moto fu preceduta da una cerimonia ufficiale nella quale spiegai ai miei amici le metodologie da me sviluppate per mettere in moto il Solex.

Il metodo banale consiste nel montare in sella e pedalare; ma si tratta di un sistema volgare e poco elegante; tutti sono capaci, in questo modo.

Il primo metodo raffinato dunque consiste nello sbloccare la leva del folle appoggiando il rullo sulla ruota, quindi afferrare il motorino per la sella ed il manubrio, sollevarlo e con un colpo deciso strusciare la ruota anteriore per terra avviando così il motore.

Il secondo metodo, più adatto alle occasioni mondane perché consente di sporcarsi le mani, consiste nell'afferrare la ventola del volantino

(naturalmente il coperchio manca, come in tutti i motorini vissuti) con le dita della mano destra e farlo ruotare violentemente badando a togliere la mano prima di farsi il manicure; un metodo recentemente adottato nella scuola per aspiranti Rambo.

Potete facilmente immaginare la delusione quando nessuno di questi metodi si rivelò efficace, neppure le pedalate né le spinte in tre a perdifiato. Il motore dava qualche colpo, tossiva e si spegneva.

Per quella prima notte ce ne tornammo a casa delusi ed amareggiati, ma non ancora scoraggiati, ancora non sapevamo quello che ci aspettava nei mesi successivi.

4. Il cambio della lampadina



Se c'è una cosa che mi fa imbestialire è la violazione delle mie parti intime, tra le quali rientra anche la motocicletta ovviamente. In questo caso però il racconto non si riferisce a parti meccaniche ma proprio a parti fisiche.

All'origine di tutto sta, come al solito, il Box, o meglio le sue dimensioni. Il nostro rifugio infatti ha il soffitto alto più di quattro metri, il ché, se da una parte è un vantaggio perché ci ha consentito di installare un soppalco sopraelevato e di utilizzare le varie tubature esistenti per appendere parti di ricambio ingombranti, d'altra parte costituisce un problema quando si devono raggiungere dispositivi collocati sul soffitto, come ad esempio la lampadina.

Il guaio di questi utilissimi dispositivi è che ogni tanto si rompono. Quando ciò accade in una casa normale, si prende una scala, si avvita una lampadina nuova e non ci si pensa più. Al Box invece le cose non sono così semplici (nulla è semplice al Box), a causa dell'altezza del soffitto non basta una scala normale, ci vuole una pedana di rialzo; in più la nostra scala proviene dagli scarti di qualcuno che ce l'aveva regalata perché troppo malferma. Naturalmente non è mai stata aggiustata perché abbiamo sempre avuto cose più importanti da fare.

Insomma per farla breve la prima volta che si ruppe la lampadina restammo al buio. Detta così pare una scemenza ma provate a montare un arnese da circo (pedana più scala malferma) ed arrampicarvi in bilico per cambiare una lampadina al buio e vi accorgete che invece è una cosa seria.

Quella volta al Box c'eravamo io, Giorgio e Piero; ci accorgemmo che qualcosa non andava quando la lampadina divenne improvvisamente luminosissima, interrompemmo i lavori in corso per guardarci l'un l'altro e non facemmo in tempo ad esprimere a parole i nostri timori che la luce si spense, gettandoci in una disperazione più nera del buio che era inesorabilmente piombato su di noi.

Iniziammo subito a guardarci intorno alla luce dei miei fiammiferi (i prosperi che uso per la pipa), ma dopo essermi bruciato le dita tre o quattro volte capii che ci voleva un altro sistema e così mettemmo in moto la Lambretta perché

era quella con il faro più potente. Fu alla luce di questa trovata che, mezzo intossicati dal fumo aprimmo la scala e, al primo tentativo ci accorgemmo che non bastava per arrivare alla lampadina. Fu allora che iniziammo a servirci della pedana suddetta per ottenere la necessaria altezza.

Naturalmente il prescelto per fare l'equilibrista fui io, con la scusa che conoscevo meglio gli impianti elettrici, e così iniziarono i miei guai. Giorgio e Piero infatti erano impegnati a tenere ferma la scala mentre io, mettendo a dura prova il mio senso dell'equilibrio, ero in cima a fare miracoli per cambiare la maledetta lampadina senza prendere la scossa. Per capire il mio dramma bisogna immaginare la situazione: gli impianti del tempo non erano a norma di niente e la lampadina era semplicemente appesa al filo elettrico; la fioca luce della Lambretta era attenuata dai fumi che ormai stavano saturando l'ambiente; incominciavo ad avere delle visioni per la puzza dell'olio ricinato¹ che Giorgio usava nella miscela e quei due maledetti mi toccavano il sedere.

E passi l'equilibrio precario.

E passi il rischio di prendermi una scarica a 220.

E passi la puzza di ricino.

Ma il sedere non si tocca!

Sono sceso di corsa dalla scala minacciando di lasciare tutti al buio ma non è servito. Dopo avere spudoratamente implorato perdono e giurato di non farlo più, appena sono risalito per completare l'opera hanno ricominciato approfittando del mio equilibrio precario che mi impediva di fare movimenti bruschi, tipo prenderli a calci in testa.

Urgeva una soluzione drastica. Siccome la necessità aguzza l'ingegno, mi misi a pensare intensamente e mi ricordai che a cena avevo mangiato fagioli e così, appena finito di avvitarla la lampadina nuova mi esibii in una prestazione memorabile che superò di gran lunga lo scarico al ricino della Lambretta.

Fu da quella volta che a Giorgio cominciarono a cadere i capelli; Piero invece, il più perverso del gruppo del Box, tentò di ripetere lo scherzo anche ai successivi cambi di lampadine,

¹ Per i motori da corsa si usano olii addizionati con olio di ricino

ma fu sufficiente la minaccia di ripetere la rappresaglia della prima volta per farlo desistere e conservare così la rispettabilità delle mie parti intime.

5. La gara delle pedate



Quel giorno avevamo messo in ordine il Box. Al termine dell'opera ci guardammo smarriti chiedendoci cosa avremmo mai potuto fare di tutto quello spazio. Ricordo che ci vennero in mente alcune cose irripetibili, nessuna delle quali però era attuabile sul momento. Di conseguenza qualcuno, in mancanza di meglio, cominciò a tirare calci nel muro e, visto che rimaneva il segno della pedata, qualcun'altro dichiarò che sarebbe riuscito a calciare più in alto (i motociclisti, si sa, in quanto a spacconate non sono secondi nemmeno ai pescatori).

Il primo metodo di misurazione della quota raggiunta consistette dunque nel semplice riconoscimento dell'impronta della scarpa, ma dovette essere ben presto abbandonato per insufficiente precisione. Vennero sperimentati ed abbandonati altri metodi.

La gara della pedata divenne un rito di ogni fine serata quando, prima di rimettere dentro le moto, si utilizzava lo spazio disponibile per prendere la rincorsa verso il record personale o assoluto, marcato indelebilmente da un'impronta di scarpa sulla parete di fondo del Box.

Già la terza serata però, la densità di scarpate era tale che dovemmo ricorrere ad un pennarello per marcare il record della sessione. Inoltre, curiosamente, la gente cominciò a presentarsi al Box con scarpe da ginnastica, da footing, da tennis, uno sperimentò gli scarponi da montagna per verificare una sua teoria secondo la quale per via dell'inerzia, con una scarpa pesante avrebbe "pedato" più in alto; non ebbe successo.

Di conseguenza le impronte non furono più riconoscibili e si dovette ricorrere ad una marca mobile fissata al muro con il nastro adesivo e posizionata con una squadra.

Con il passare del tempo le tecniche impiegate subirono una grande evoluzione e consentirono di elevare il record ad altezze superiori alla testa del calciatore ma l'assoluto, dopo una fase iniziale di rapida crescita, iniziò a passare da uno all'altro, senza subire variazioni notevoli.

Finché un giorno, passato alla storia come "il giorno della grande pedata", il solito Giorgio che aveva visto un film di Bruce Lee partì gasatissimo gridando - Banzai! e spiccò un salto da

samurai con rovesciata all'indietro, pedata ad altezza soffitto e caduta rovinosa sul sedere.

L'ilarità suscitata fu grande ma bisogna ammettere che il suo record rimane tuttora imbattuto.

L'unico lato negativo della faccenda fu che quel giorno era sabato e la mattina successiva avevamo una gara. Accadde così che alle punzonature il "pedatoneta" si presentò con uno strano rigonfiamento nella tuta. A tutti quelli che glie ne chiedevano spiegazioni, mentiva spudoratamente tentando di sostenere che quella mattina aveva un gran sedere perché era il suo giorno fortunato. Noi che conoscevamo l'antefatto, però, ce la ridevamo sotto i baffi sapendo che si era dovuto infilare un foglio di gomma-piuma sotto la tuta per poter salire in moto.

6. La Lodola I



Una delle pietre miliari nella storia del Box fu la Lodola, una vecchia Moto Guzzi 238 acquistata in condizioni dispe-

rate per sostituire provvisoriamente la moto da enduro, inopportuna sequestrata per circolazione con la marmitta rotta...

Siamo nel lontano 1975 e, per festeggiare il sospirato successo in uno dei miei primi esami universitari, avevo progettato una vacanza in Irlanda e Scozia insieme ad un amico il quale, per l'occasione, aveva comprato una Gilera 202, che, pure questa, già a quel tempo era un pezzo da museo². Fu così che, trovandomi improvvisamente appiedato, acquistai per 200.000 lire la "famosa" Lodola che, a detta del meccanico che me la vendette, mi avrebbe portato in capo al mondo (in effetti c'è mancato poco). Non sapevo ancora a quel tempo di aver infilato la testa nel capestro, non tanto per la Lodola che in effetti, nonostante gli anni, era un'ottima moto, quanto per la mia inesperienza (non ero ancora quell'infallibile conoscitore di parti meccaniche che sono adesso), che mi impedì di comprendere subito i banali difetti di quell'esemplare.

Però andava; e così l'avventura ebbe inizio. A causa dei differenti impegni universitari avevamo programmato una partenza differenziata, Guido e Andrea partirono a fine Luglio con il Gilera ed io li avrei raggiunti ai primi di Agosto. L'appuntamento era a Piccadilly Circus tra le 11 e mezzogiorno oppure ad un certo indirizzo di Dublino se non ci fossimo trovati a Londra...

Questo appuntamento e gli altri particolari del programma vennero definiti a casa di Guido la sera prima della partenza, che sarebbe dovuta avvenire di mattina presto, cioè non prima delle 9, conoscendo i miei amici. La mattina dopo, infatti, verso le 11 mi giunse la telefonata di Andrea da Magliano Sabina, a 52 Km da Roma dove si era grippato il Gilera. Un piccolo intoppo che mi costrinse a raggiungere i due, prendere il cilindro che nel frattempo i nostri eroi, sotto un sole cocente avevano smontato, portarlo a Roma per la rettifica, riportarlo a Magliano Sabina, aiutare a rimontare il tutto e ripetere la ce-

rimonia dei saluti; forse aveva ragione mia madre quando diceva che eravamo tutti matti.

Nei giorni successivi non ricevetti nessuna chiamata, dal che dedussi che il rodaggio era andato bene e così alla data stabilita partii anch'io, munito di sacco a pelo (la tenda ce l'avevano loro) e pochi soldi.

La Lodola purtroppo aveva una perdita nel circuito della lubrificazione che, all'epoca, non ero ancora riuscito ad individuare, sicché poteva viaggiare fino ad 80 Km/h, dopo di che accendeva a gripparsi ma la cosa non mi preoccupava perché sapevo di essere veloce a tirare la frizione, e poi non avevo fretta. Infatti impiegai appena tre giorni per giungere a Londra, con l'unico intoppo di una foratura in Francia. A Piccadilly Circus, ovviamente, non trovai nessuno e così proseguii per Dublino dove giunsi alla fine del quarto giorno e dove ritrovati finalmente gli amici, potei finalmente dormire sotto una tenda.

Continua (il bello viene dopo).

² Perché, la Lodola, invece . . .

7. In Irlanda con la Lodola



Non bisogna mai rilassarsi pensando di aver risolto i propri problemi perché è sempre così che cominciano i guai.

Quando arrivai in Irlanda pensavo di poter iniziare una piacevole vacanza motociclistica ed invece, non ha mai smesso di piovere. Inoltre avevo calcolato male il costo della vita e così mi ritrovai pure a corto di soldi. Fu così che la nostra gita si trasformò presto in una lotta per la sopravvivenza; durante il giorno ci fermavamo in qualche supermercato per comprare gli alimenti più economici, generalmente fagioli in scatola. La sera ci fermavamo in qualche campeggio e, dopo aver montato la canadese a due posti, affrontavamo con rassegnazione il solito problema di accendere un fuoco per scaldare la scatola di fagioli (una a testa). Ovviamente, la legna era bagnata e le pastigliette di metano per campeggiatori dovevano essere aiutate da una buona annaffiata di benzina. Fu proprio durante uno di questi bivacchi che calcolammo di consumare più benzina per accendere il fuoco che per viaggiare. E pazienza per la benzina, ma vuoi mettere la soddisfazione, alla fine del pasto, di accendere la pipa con un buon ramoscello resinoso?

Dopo il lauto pasto si inforcavano nuovamente le moto e si andava al Pub a bere birra ed ascoltare le canzoni locali, in un clima talmente trascinate che la prima volta ho tentato persino di unirmi alla festa; è stato l'unico tentativo perché gli avventori locali mi hanno fatto immediatamente capire quanto insopportabili fossero le mie stonature (in fondo nessuno è perfetto!). Si passavano comunque delle belle serate e, soprattutto, economiche.

E' necessario a questo punto spiegare una delle fondamentali regole di sopravvivenza. Dovete sapere che da quelle parti i campeggi sono molto alla buona: i viandanti che arrivano la sera si fermano in uno spiazzo (generalmente senza alberi ma tanto sono pochi i giorni in cui c'è il sole) recintato, con un solo ingresso a fianco del casotto del guardiano. All'arrivo non c'è nessuna formalità ma ogni mattino il guardiano inizia il giro dello spiazzo per esigere la mezza sterlina per il pernottato. Una pacchia per gli

squattrinati cronici come noi: abbiamo capito quasi subito che bastava avere l'accortezza di piantare la tenda vicino all'uscita, dalla parte opposta allo spaccio. In tal modo, quando il guardiano inizia il giro di riscossione, ci si alza e si inizia con la massima indifferenza a ripiegare la tenda, quando è a metà del giro si inizia il carico delle moto, senza fischiare per evitare di insospettire il guardiano, che imperterrito continua il suo giro; quando è arrivato ad un paio di postazioni prima della nostra il carico è completo, si mette in moto e ci si defila elegantemente.

Tra una birra ed una fuga abbiamo passato così una settimana memorabile ammirando la verde Irlanda; un posto che, scherzi a parte, merita davvero una visita.

Il programma del viaggio era inizialmente molto variegato: un giro della parte sud, il famoso "ring of Kerry", una sosta a Dublino ed una puntata a Belfast da dove, confidando di non incappare in qualcuno degli attentati che all'epoca riempivano le pagine dei giornali, pensavamo di imbarcarci alla volta della Scozia, per ridiscendere poi tutta la Gran Bretagna fino a Londra, dove avremmo dovuto recuperare Andrea che nel frattempo se la godeva con altri amici.

La prima tappa fu percorsa senza intoppi, percorrendo tutto il "ring" senza farci mancare una puntata a Tipperary, famosa per un orecchiabile ritornello³ risalente alla prima guerra mondiale. Durante il ritorno a Dublino, però, a pochi chilometri dalla meta e nel cuore della notte, sarà per la fatica, sarà per la pioggia insistente, alla folle velocità di 60 Km/h mi sono addormentato! Incredibile ma vero, è andata proprio così. Io non ricordo cosa sia successo perché mi sono risvegliato diverse ore più tardi in ospedale, assistito da un prete che mi esortava a pregare in un dialetto irlandese incomprensibile; una persona molto gentile che spero non abbia capito perché il mio primo gesto da sveglio sia stato una energica grattata di alcune parti intime che non sto a specificare.

Il mio amico Guido che mi precedeva non ha assistito all'incidente ma, non vedendomi più nello specchietto retrovisore è prontamente tornato indietro e mi ha trovato lungo disteso che

³ It's a Long, Long Way to Tipperary

parlavo sconnessamente di donne e motori. Secondo il racconto di alcuni testimoni oculari, da lui raccolto, sembra che io abbia centrato in pieno... un T.I.R. che se ne stava lì, parcheggiato tutto tranquillo in una piazzola sul bordo della strada (a sinistra, ovviamente). Nulla di strano quindi che fossi un pò rintonato ma dopo la mia guarigione mi ha confessato di essersi preoccupato quando in seguito, mentre il medico giunto in ambulanza mi puntava una torcia elettrica negli occhi per valutare lo stato di shock, continuavo a chiedere perché fosse tutto buio.

Il risultato fu una settimana di ospedale, assistito da un pastore protestante che, nonostante la mia scarsa comprensione della lingua inglese, ha tentato inutilmente di redimermi per intraprendere una vita dedicata allo spirito anziché alle motociclette.

Comunque sia, non tutti i mali vengono per nuocere; anche se ci ha costretto a rinunciare alla puntata in Scozia, l'ospitalità della sanità Irlandese è servita almeno a risparmiare sul vitto e alloggio.

Non è servita però a farmi diventare una persona seria. Infatti appena dimesso ho recuperato la Lodola che, anche se un pò storta e senza faro si è prontamente rimessa in moto per un viaggio di ritorno non meno avventuroso di quello di andata.

8. Il ritorno (dall'Irlanda) della Lodola

Il viaggio in Irlanda fu senza dubbio il più epico ed incosciente della mia vita. La cronica mancanza di soldi fece solo da sfondo alla quantità di eventi che si tramandano ormai a pieno titolo negli annali del Box. I campeggi pirata e l'ospitalità forzata da parte del servizio sanitario irlandese non esaurirono, infatti, la rilevanza della vicenda: il viaggio di ritorno non fu meno denso di avvenimenti.

Prima di passare alla narrazione, però, è necessario un intermezzo per inquadrare la situazione e lo stato d'animo. Negli anni '70 non c'erano telefonini (ebbene sì, giovani millennial; era possibile sopravvivere anche senza!) e le comunicazioni con le famiglie si potevano fare solo attraverso costosissime telefonate a tariffa internazionale. In pratica ci fu una chiamata pochi giorni dopo l'arrivo in Irlanda nella quale i pochi gettoni che avevamo potuto permetterci vennero risucchiati in pochi secondi dalla cabina pubblica, poi più niente; con le nostre finanze dovevamo scegliere, ogni giorno, tra la scatola di fagioli e le notizie a casa.

Facile immaginare lo stato d'animo delle nostre famiglie, ma questo lo scoprimmo solo dopo; nel frattempo, nella nostra più totale incoscienza, attraversavamo la Francia in direzione delle Alpi con una Lodola storta e senza faro ed un Gilera 202 sovraccarico.



In Francia non si verificarono eventi rilevanti; finché l'itinerario rimase pressoché pianeggiante le nostre vetuste cavalcature sopportarono bene la fatica. I guai cominciarono quando affrontammo le Alpi per tornare in Italia, visto che, non potendoci permettere il costo dei trafori, dovevamo scalare un valico, alla volta della costa ligure.

Con altre moto sarebbe stata una occasione memorabile di attraversare paesaggi di bellezza sconvolgente ma, per le nostre salite si presentava così impegnativa da procurarci una apprensione che superava il piacere del paesaggio. Ed infatti, per la Lodola, è stato troppo! Già dopo i primi chilometri si è cominciato a notare un certo calo; ad ogni tornante la vetusta cavalcatura faticava sempre di più a prendere giri. La drammaticità della situazione, però, non si è

manifestata subito perché l'altra moto, con due passeggeri, non era più veloce. Fu solo quando non riuscii più a mettere la seconda che l'evidenza del dramma che si stava preparando s'impose all'attenzione di tutti. Bastò uno sguardo, da una moto all'altra nel breve tratto tra un tornante e l'altro, per capire che l'unica speranza di salvezza era tenere duro fino al passo senza spegnere il motore! E qui la Lodola ha mostrato la sua tempra di moto d'altri tempi, resistendo in prima fino al passo oltre ogni ragionevole speranza. Fu solo qui che ci azzardammo a fermarci per avere subito la conferma dei peggiori timori: si era bruciata una valvola ed eravamo a decine di chilometri da qualunque officina. Non che se ci fossimo trovati di fronte ad un'officina la situazione sarebbe stata migliore, visto che, tanto, non avremmo avuto i soldi per pagare una riparazione.

In qualche modo, comunque, riuscimmo a guadagnare il passo dopo il quale, per fortuna, c'è la discesa che si fa anche con una valvola fusa. Nel frattempo, però, si era fatto tardi ed essendo ancora lontani dal mare decidemmo di accamparci in riva ad un ameno ruscello.

Fine dei problemi, dunque? Ovviamente no. Per dirla come Frankenstein junior, quando le cose vanno male potrebbe andare peggio? Sì, potrebbe piovere.

E così avvenne, puntualmente. Ci accorgemmo del disastro solo al risveglio, a mattina inoltrata, in una tenda completamente allagata. Come se non bastasse, essendo accampati in tre dentro una canadese da due, tutti i bagagli erano fuori e quindi erano zuppi più di noi.

L'unico lato positivo della vicenda fu la scoperta di un albero di mele che andammo a saccheggiare appena spiovuto, trovando finalmente un'alternativa ai fagioli in scatola che, ormai, erano diventati la nostra dieta fissa.

Avendo, così, soddisfatto almeno lo stomaco, ci dedicammo agli altri problemi rimasti: la valvola della lodola ed i bagagli fradici. Al primo ci dedicammo all'arrivo a La Spezia dove, in uno spiazzo sul lungomare, mentre Guido e Andrea aprivano gli zaini nell'ingenuo tentativo di asciugarne il contenuto, io mi dedicavo a smontare la testata della Lodola per tentare di recuperare la valvola. Non che, in mezzo alla strada si potesse fare molto ma, si sa, la necessità aguzza l'ingegno e così, osservando tristemente la val-

vola di scarico visibilmente bruciata e guardandomi intorno alla disperata ricerca di un'ispirazione, mi trovai sotto gli occhi il barattolo della pasta lavamani che mi ero portato dietro dal Box saggiamente presagendo che, con una moto come la Lodola ne avrei avuto bisogno. Per chi non ha esperienza di officina, va spiegato che la pasta lavamani è un composto di sapone, sgrassanti e sabbia fine per grattare via lo sporco; cioè perfetta per smerigliare una valvola! Detto, fatto, con l'aiuto di una pinza per farla ruotare, mi sono applicato diligentemente alla disperata operazione di recupero.

La scena, però, non poteva passare inosservata perché avevamo praticamente invaso il piazzale con i panni bagnati ed i pezzi della Lodola sparsi in giro. Per nostra fortuna, prima che dei vigili urbani, attirammo l'attenzione di una ragazza che, volta a compassione, si offrì di ospitarci per quella notte prospettandoci l'opportunità di un riparo per asciugare i nostri bagagli. Ovviamente non potevamo rifiutare l'invito della giovane incosciente e così, rimontata a tempo di record la Lodola (che, sorprendentemente riuscì poi ad arrivare fino a Roma), ci precipitammo verso l'abitazione della ragazza che si rivelò una graziosa villetta nell'entroterra ligure.

Per noi fu un lusso sfrenato; la ragazza ci permise di fare una doccia e ci offrì, addirittura, un piatto di spaghetti.

Al momento di andare a letto ci sistemammo nell'unica stanza disponibile arredata con un letto matrimoniale (io e Guido) ed un letto a castello (Andrea sotto e la Giovane sopra). Tutto bene, insomma? Mica tanto. Appena addormentati un frastuono improvviso ci risveglia di soprassalto ed una scena surreale ci si presenta: il letto a castello era crollato ed il povero Andrea, con il terrore negli occhi, era intrappolato sotto la rete della ragazza. Sul momento non sapevamo se ridere o preoccuparci ma quando fu chiaro che nessuno si era fatto male la prima opzione prevalse irresistibilmente, ulteriormente alimentata dalla scoperta che la ragazza era in stato interessante e quindi aveva spesso bisogno di andare in bagno; peccato che, al primo tentativo aveva fatto crollare il letto!

La soluzione fu immediatamente evidente a tutti: prima io e Guido liberammo Andrea e poi, tutti e tre, sollevammo di peso il piano superiore

del letto, con la ragazza ancora distesa sopra, e li depositammo vicino alla porta della stanza in modo che lei potesse alzarsi tutte le volte che avesse voluto senza rischiare di svegliarci di nuovo.

E questo fu l'ultimo evento saliente della prima avventura con la Lodola. Il mattino seguente ci congedammo dalla ragazza e ripartimmo alla volta di Roma dove arrivammo in serata, con la Lodola storta ed una busta di mele ancora attaccata al manubrio!

9. Il sotto carter del KTM



Al Box non si andava tutti i giorni, però erano tante le ragioni per le quali si rendeva necessaria una "sessione di Box". C'e-

rano i lavori di sistemazione delle attrezzature, sempre necessari perché avevamo una fantasia vulcanica (anche adesso però, mica siamo rimbecilliti). L'idea veniva a qualcuno, magari durante le fasi depressive di una festa o di una gita in campagna, e tutti andavamo a montare una nuova impalcatura o a tentare una diversa modifica ai tubi del compressore (che non ha mai funzionato bene ma viene tuttora conservato come un prezioso cimelio). Poi c'era da riparare il motorino di qualcuno che, rimasto a piedi, lanciava un S.O.S. creando così l'occasione per una sessione di manutenzione dei mezzi di locomozione di tutti gli altri.

I più importanti di tutti erano i preparativi alle gare; in tali occasioni il lavoro era frenetico perché di solito avvenivano il sabato notte. Come nostra consolidata e duratura consuetudine ci riducevamo all'ultimo momento per le cose importanti e così la sera prima della gara si scoprivano una quantità incredibile di piccole operazioni di manutenzione (sostituzione di ruote, saldature di bielle, puliture di marmitte, sostituzione di cuscinetti macinati ecc. ecc.).

In tali situazioni ognuno faceva la sua parte secondo le proprie competenze ed inclinazioni. Io ero quello chiamato in causa per tutte le consulenze tecniche a causa della mia maggiore esperienza ed inclinazione per la meccanica, che però non era infallibile. Mi ricordo infatti di una volta che per cambiare un cuscinetto di banco del KTM di Giorgio (il suo pseudonimo tuttora preferito), iniziammo ad operare in tre alle 7 di pomeriggio; alle 9 avevamo il motore, completamente spogliato, sul banco da lavoro e ci accingevamo a completare l'opera armeggiando intorno al dado di fissaggio del pignone dell'albero motore, ultimo impedimento all'apertura completa dei carter per la sostituzione del cuscinetto. Dopo aver tentato inutilmente di smuoverlo, nel corso di successivi tentativi con chiavi inglesi sempre più robuste, decidemmo di ricorrere all'estrema risorsa: il tubo miracoloso. Praticamente un pezzo di tubo Innocenti che

non si può dire come sia finito tra le attrezzature del Box. Purtroppo fu solo dopo il fallimento di quest'ultimo tentativo che mi sorse il sospetto che quel dado, trovandosi sul lato destro del motore, avesse l'impanatura sinistra e quindi si svitasse all'incontrario. A questo punto però il "miracolo del tubo" era già avvenuto, anche se ancora non lo sapevamo. Fu a causa della solita fretta (naturalmente era sabato ed il giorno dopo c'era la gara), che non mi accorsi del fattaccio e dopo aver svitato il diabolico dado sinistro, aperto il motore, sostituito il cuscinetto usurato, richiuso e rimontato il motore prima dell'una di notte, l'ignaro Giorgio prese regolarmente la partenza alla gara del giorno dopo. Purtroppo prese solo quella perché prima della fine del primo giro fu impietosamente fermato da un rumoraccio infernale dovuto al macinamento di tutti i cuscinetti di banco (compreso quello nuovo naturalmente) perché il tubo miracoloso era riuscito addirittura a spostare l'accoppiamento dell'albero motore.

La rievocazione di questo episodio va presa come un tributo alla nobiltà d'animo del grande Giorgio che anche dopo fatti di questo genere si considera ancora mio amico.

Tali qualità non sono d'altronde in contrasto con lo spirito esuberante dei motociclisti, anzi molto spesso aspetti contrapposti del carattere convivono per mitigarsi a vicenda. Lo stesso Giorgio riusciva già allora a farsi perdonare con atti di generosità non comuni, le uscite di testa e la cronica pigrizia ad alzarsi dal letto che ci faceva arrivare regolarmente tardi alle gare. Non che adesso sia cambiato un gran che (almeno nel carattere perché fisicamente a quel tempo aveva molti più capelli), il fatto è che con il passare degli anni, ha elaborato tecniche molto più raffinate per rimandare ad oltranza il momento di alzarsi dal letto.

Il periodo del KTM di Giorgio fu anche uno dei più ricchi di attività creativa; facevamo di tutto pur di racimolare quei quattro soldi necessari a mantenere le moto in efficienza per le gare, dai trasporti abusivi per conto terzi alle insegne dei bar. Il ricavato veniva interamente investito in attrezzature meccaniche e pezzi di ricambio. Ogni nuovo acquisto di attrezzature automaticamente determinava una rituale seduta di collaudo, durante la quale venivano effettuate tutte quelle operazioni di manutenzione utili ed

inutili che ognuno escogitava la notte prima di addormentarsi o durante le lezioni.

In occasione di uno di questi eventi, mentre il dottore armeggiava intorno al suo Gilera con amorevoli cure, mi accingevo ad apportare qualcuna delle mie solite sconsiderate modifiche alla povera Guzzi Lodola che a quel tempo usavo per i lunghi spostamenti (per la città usavo il Motom), quando mi accorsi che il solito Giorgio si era finalmente deciso a sostituire l'olio del cambio del KTM.

Poiché tale operazione richiedeva la rimozione della piastra di protezione del carter motore, imbullonata nella parte inferiore del telaio, il nostro eroe si armò di buona volontà e chiavi esagonali e si diede a togliere tutti i bulloni del sotto-carter sparpagliandoli come al solito intorno alla moto. Seguendo il mio istinto, coerentemente con il mio ruolo tecnico, mi premurai di suggerirgli di raccogliere in un barattolo la bulloneria sparsa per la successiva fase di rimontaggio. I buoni consigli talvolta è meglio tenerseli per sé perché quella volta ottenni come risultato soltanto la citazione della prima legge della meccanica in base alla quale "ogni volta che si rimonta un motore avanza inevitabilmente qualche pezzo" (è stato anche enunciato il primo corollario a questa legge, detto della moltiplicazione, in base al quale se si smonta e rimonta lo stesso motore un numero sufficiente di volte si finisce per ottenerne due, ma non è stato ancora dimostrato).

Quando non ci furono più bulloni da togliere, iniziò l'opera di rimozione del paracolpi, dapprima con le mani, ma senza risultato perché la povera piastra, in seguito agli innumerevoli colpi che aveva parato, si era tutta deformata ed era così incastrata ai tubi del telaio che "sualmente San Gennaro 'o sape".

Qui iniziai a preoccuparmi perché riconobbi lo sguardo smarrito e contemporaneamente carparbio di Giorgio, come indicativo di uno stato d'animo che di solito prelude grossi guai.

Difatti, alla disperata ricerca di un attrezzo per fare leva, la sua attenzione fu attratta dal primo arnese che gli capitò a portata di mano, disgraziatamente una lima della serie appena acquistata con gli ultimi risparmi.

Anche in questo caso tentai disperatamente quanto inutilmente di dissuaderlo, in questo aiutato anche dal Dottore che nel frattempo era sta-

to coinvolto dagli avvenimenti avendo captato la mia stessa premonizione di pericolo. A nulla valsero in quel frangente le più erudite argomentazioni sul materiale di cui è fatta una lima, la ghisa, e sulle sue caratteristiche meccaniche di durezza superficiale, rigidità e carico di rottura. Nè si ottenne miglior risultato facendo appello al senso di proprietà ed ai sani principi di conservazione dei capitali investiti (nella nuova serie di lime e cacciaviti, appunto).

La conseguenza della testardaggine fu inevitabile quanto disastrosa; quando la lima, incastrata fra piastra e telaio, nella foga di smontaggio venne sottoposta dal nostro con una decisa pressione dall'alto verso il basso, al previsto sforzo superiore al suo carico di rottura; al fatidico grido di:

- Lo toglierò! lo toglierò!

Si spezzò di netto, come di solito fanno le lime, facendo dare all'incauto un cazzotto per terra con tutta la forza di cui era capace e con tutte e quattro le nocche.

Nessuna frase potrà mai descrivere esaurientemente ciò che tragicamente accadde dopo. La più difficile da descrivere è l'espressione disperata della faccia di Giorgio che oltre al dolore non sapeva come interpretare la velocità con la quale si stavano gonfiando le nocche. Per dare un'idea posso solo dire che il risultato più evidente fu un urlo fantozziano che provocò l'allarme del vicinato e la chiusura degli ovili da parte dei pastori dei castelli romani, che credettero al ritorno dei lupi.

10. Il terremoto



Ci fu in periodo in cui eravamo fissati con le Lambrette. Tutto iniziò con una vecchia 150 "macchia nera"

regalataci da un canonico amico del "dottore" insieme ad altri motorini che oggi apparirebbero quantomeno indecenti ma che a quel tempo furono per noi una vera benedizione (tranne il Solex che però fa parte di un'altra storia).

Io in quel periodo avevo una Lambretta 50, sgangherata come le altre mie moto. Una sera ero quasi riuscito a completarne il riassetto, dopo una modifica al motore effettuata perché, tanto, il motore era stato smontato per altri motivi e non mi sembrava giusto rimontarlo così com'era, senza qualche limatina qua e là.

L'unica cosa che mi mancava era la marmitta, ancora dal fabbro per una ripulita, ma la tentazione di provare se andava in moto era proprio irresistibile. Gli altri, saggiamente, cercarono di dissuadermi affermando che avrei svegliato tutti ma io non volli sentire ragioni, e così accesi.

Data l'ora tarda feci solo un paio di giri del corridoio interno e rientrai al box ma non feci a tempo a godermi la soddisfazione del montaggio riuscito, che arrivò giù uno di corsa tutto agitato.

Tutti ci mettemmo sulla difensiva preparandoci a negare l'evidenza ma quello ci guardò e disse:

- Ma che fate qui? Non avete sentito?

E noi pronti:

- No, no, noi non abbiamo sentito nulla!

Non sapevamo che fare perché nel frattempo avevamo riconosciuto il tizio, proprietario del box di fronte al nostro, e quando quello ci apostrofò con piglio autoritario:

- come non avete sentito nulla!

riuscimmo appena a farfugliare:

- Beh noi veramente...

Intanto quello apriva la saracinesca e continuava tutto agitato:

- Ma voi siete matti! C'è il terremoto! Non avete sentito che roba?

Qualcuno tentò un timido:

- Beh insomma, avrà fatto un pò di rumore...

E io: ma l'ho spenta subito!

E quello tirando fuori la macchina:

- Ma che rumore! Sono tutti fuori! Io me ne vado in campagna!

E se ne andò.

Ci guardammo in faccia terrorizzati e Giorgio disse subito:

- Te lo avevo detto di non mettere in moto senza la marmitta! Adesso ci aspettano qui fuori e stavolta come minimo ci prendono a calci!

Decidemmo quindi di adottare una strategia di fuga: saremmo usciti tutti assieme di corsa e, appena fuori dalla rampa, ci saremmo divisi per disorientare gli inquilini furenti e ci saremmo rivisti al bar della spuma.

Chiudemmo quindi il box e, preoccupatissimi a causa del vociare confuso che proveniva da fuori, mettemmo in moto tutti insieme i rispettivi trabiccoli e partimmo alla massima velocità possibile.

Appena fuori dalla rampa però ci accorgemmo che nessuno badava a noi. Interrompemmo quindi la fuga per cercare di capire, e dai discorsi concitati della gente capimmo che c'era stato veramente un terremoto del quale noi, al livello dei garage, non ci eravamo neanche accorti.

Sembra pazzesco ma è andata proprio così. Tutto sommato la scossa si era avvertita appena e la reazione era stata più per l'autosuggestione collettiva che per la reale pericolosità. In effetti a Roma si era appena avvertita la coda della scossa verificatasi in Val Nerina il 19 Settembre 1979 alle ore 23:35 ma, ormai si è capito, al Box bastava poco per creare un mito.

11. In Farmacia



Non tutti i fatti del Box si sono verificati dentro il Box. Molte delle nostre avventure, pur se collegate alle attività nel Box, si sono svolte nel mondo normale.

Una volta per esempio ero a corto di mezzi di trasporto e mi sono fatto prestare un motorino da un amico per andare a trovare la dolce fanciulla che in quel periodo condivideva i miei sogni (i suoi genitori erano partiti improvvisamente e non potevo certo lasciarla da sola a casa). Si trattava di un vecchio Dingo 50 (uno degli ultimi ciclomotori prodotti dalla Moto Guzzi) che camminava per scommessa ma vista l'urgenza del caso...

Purtroppo il mio amico era un buontempone che, sapendo dove sarei andato, pensò bene di farmi uno scherzo mentre io ero impegnato in altre faccende. Per farla breve quando alle due di notte sono uscito per fare ritorno a casa, ho trovato il Dinghetto senza silenziatore e completamente a secco. Siccome sono diventato famoso per essere uno che non si perde d'animo, ho immediatamente compreso di aver bisogno di olio per fare la miscela, essendo aperti a quell'ora solo i distributori self-service dove, notoriamente, si trova solo la benzina.

Ma dove si può trovare dell'olio alle due di notte? Niente di più facile.

Dopo una breve passeggiata spingendo il motorino, mi presentai quindi disinvolatamente alla più vicina farmacia in servizio notturno, chiedendo candidamente una boccetta di olio di ricino ed una siringa da 20 cc. Potete facilmente immaginare la faccia della farmacista, prima vagamente assonnata, che allarmatissima mi chiese cosa ci dovevo fare! Ugualmente difficile da descrivere è la successiva espressione di compatimento, assunta quando timidamente ho spiegato la situazione. Per fortuna la storia è comunque finita bene perché la confezione di olio di ricino era una boccetta graduata e quindi la siringa non è stata necessaria.

La conclusione della serata, dopo un'altra bella passeggiata fino al più vicino distributore, fu un viaggio di ritorno su un trabiccolo che, in quanto a rumore ed a "profumo", non passava certo inosservato.

La storia dell'olio di ricino per il motorino, purtroppo è solo un anefatto della vicenda più imbarazzante che mi sia successa in quel periodo.

Avvenne che poche settimane dopo quella vicenda, Roma fu investita da una inusuale gelata durante la quale la mia povera vecchia 850 semiautomatica, iniziò a reclamare tossicchiando un qualche tipo di liquido antigelo per evitare la definitiva crepatura del già malridotto radiatore.

Il problema in sé non sarebbe stato particolarmente grave, senonché come al solito era troppo tardi per trovare un distributore o un ricambista aperto e, per di più, il tappo di sfogo del radiatore era inaccessibile a causa del montaggio artigianale del gancio di traino, direttamente saldato ai montanti della carrozzeria⁴.

La drammatica situazione era dunque questa: all'uscita da una festa avevamo casa libera e non potevamo perdere l'occasione ma non si poteva neanche lasciare la macchina per strada con quella temperatura perché quasi sicuramente sarebbe scoppiato il radiatore che, per ovvie ragioni economiche, conteneva solo acqua, sporca per di più.

Come al solito non mi persi d'animo: in fondo bastava togliere in qualche modo l'acqua sporca e sostituirla con acqua pulita miscelata con un anticongelante. La soluzione era nella solita farmacia notturna.

Mi presentai dunque con la massima disinvoltura alla stessa dottoressa dell'olio di ricino e le chiesi candidamente una confezione grande di glicerina liquida e la più grande peretta che aveva (avevo in mente di aggiungere al becco un pezzo di tubo di gomma che avevo in macchina e di usarla per vuotare il radiatore attraverso il tappo della vaschetta di recupero).

La dottoressa, che doveva avermi riconosciuto ma evidentemente non ne era sicura mi chiese:

- Accidenti, ma deve stare proprio male!
- Eh sì, soffre tanto - Le risposi sperando di scomparire come per incanto o che almeno non si notasse il rosso della vergogna che mi sentivo addosso.

Comunque sia mi fu consegnata una bottiglietta da mezzo litro di glicerina ed una peretta

⁴ Ma questa è un'altra storia

sterile da un litro che doveva servire per i cavalli.

Se a questo punto avessi avuto il pudore di pagare e dileguarmi forse non sarebbe successo niente ma purtroppo nella mia somma incoscienza ebbi la sfrontatezza di chiedere anche un pacchetto di profilattici con serbatoio.

Questo evidentemente fu troppo perché la dottoressa, dopo aver chiuso a scopo precauzionale il varco di accesso al bancone, appoggiò gli articoli preparati dietro il banco e mi disse francamente di aver già avuto qualche sospetto la volta dell'olio di ricino e che se non le avessi spiegato che uso intendevo fare di queste cose avrebbe chiamato la polizia.

A questo punto dovetti arrendermi e facendo ricorso a tutto il mio charme (...), iniziai con una fantozziana sequela di scuse per averla disturbata a quell'ora e tentai di esporre in modo credibile le mie disavventure meccaniche per giustificare la necessità di dosi così massicce di prodotti usati dalla gente comune per tutt'altri scopi.

Devo dire che con mia somma sorpresa la mia interlocutrice si dimostrò una persona di spirito ed apprezzò le mie trovate, tanto che mi confessò che con la gente che le capitava, non le dispiaceva essere disturbata per delle storie così originali. Mi fece anche uno sconto sui profilattici, non saprò mai se fosse stato un velato invito perché non ebbi più il coraggio di tornare in quella farmacia.

12. Il Soppalco



Sostanzialmente nella società del Box eravamo in tre: io, Giorgio ed il dottore (così chiamato perché studiava medicina). Eravamo però circondati da una serie di personaggi con i quali condividevamo la passione per le motociclette.

Spesso ci venivano a trovare per tenerci compagnia e fare quattro risate durante le "serate" ormai divenute famose nel circondario di Monteverde. Altre volte però venivano per effettuare qualche riparazione alle moto o motorini approfittando della nostra attrezzatura e competenza (!!!)

12.1 Sembra facile!

Il Box quindi era il nostro punto di incontro ma inevitabilmente divenne anche il deposito di tutti quei pezzi che in effetti non servivano a niente ma che venivano conservati perché si credeva che avrebbero potuto un giorno servire a qualcosa.

Fu così che quando i pezzi sparsi cominciarono ad ammucchiarsi in più di due strati, decidemmo di realizzare un soppalco per riporre le cose che non ci servivano ma che volevamo conservare: una ruota fuori misura, i fanali di una moto che non c'era più, i paletti di una tenda strappata, due pentole ammaccate, un motore grippato, una sella nuova per la Vespa (nessuno di noi aveva la Vespa), ecc.

Il primo problema che ci trovammo ad affrontare fu l'individuazione ed il reperimento dei materiali necessari alla realizzazione dell'opera. L'impalcatura ovviamente venne progettata in funzione dei materiali a disposizione. Per le travature di sostegno rimediammo nell'ordine: un quadrello di ferro da 30 x 50 mm. che costituiva il trave portante del letto a castello in disuso del dottore, un tubo innocenti arrugginito recuperato dai materiali di scarto di un cantiere, i tubi di separazione della cabina di guida del furgone che si erano strappati legandoci le moto e che non avevamo mai avuto la voglia di risaldate alla carrozzeria ed altri ancora dei quali si è persa la memoria.

Sulle travi di sostegno bisognava poi appoggiare un piano, e qui ci fu una discussione lun-

ghissima sul metodo di realizzazione; inizialmente si pensò alle palanche da muratore, ma dopo una breve visita al solito cantiere decidemmo di scartarle a causa del costo eccessivo. Incominciammo quindi a pensare a soluzioni alternative ma senza trovarne di valide. Nel frattempo i "pezzi d'emergenza" aumentavano e lo spazio vitale diminuiva. Stavamo già per prendere l'insana decisione (buttare via i manubri storti) quando qualcuno ci segnalò un cartellone pubblicitario da 3 metri e mezzo per 2, caduto dai sostegni in un quartiere di periferia. Era la soluzione tanto attesa e non potevamo lasciarcela sfuggire: un lastrone di metallo quasi della misura giusta, bastava qualche segata e qualche saldatura. Per la verità ci fu qualche perplessità circa le possibili conseguenze di una simile azione ma una breve occhiata agli strati di pezzi accumulati bastò a fugare ogni dubbio.

Fu così che quella notte partimmo con il furgone alla volta del futuro soppalco. L'impresa non fu semplice però perché si presentò subito il problema del trasporto: innanzitutto bisognava caricarlo e dentro il furgone non ci stava. Bisognava quindi legarlo sul tetto ma bisognava prima farcelo arrivare e questo richiese il massimo sforzo di tutti e quattro. L'operazione fu piuttosto rumorosa, sia per lo sfregamento di lamiere che per i rumori corporali dovuti a problemi intestinali ma per fortuna nessuno si accorse di niente.

Il secondo problema fu quello di legare il tabellone al portabagagli che era più stretto: fu necessario l'impiego di una quindicina di elastici più le catene usate per legare le moto ma alla fine riuscimmo a partire. Ancora oggi non mi spiego come facemmo a passare inosservati perché è facile immaginare che baccano può fare una lastra di metallo da 6 metri quadrati sulle buche di Roma che, già a quel tempo, erano famose.

I problemi però non erano finiti perché anche nel box non c'era spazio per una lastra così grande. Fummo quindi costretti, a mezzanotte inoltrata a spostare metà delle ferraglie per liberare una parete contro cui appoggiare il tabellone in posizione verticale. Non fu cosa da poco ma ci rassegnammo alla fatica, anche perché in queste occasioni di solito si ritrovano un sacco di pezzi utili dimenticati sotto a quelli inutili.

12.2 La costruzione del soppalco

A questo punto avevamo tutto l'occorrente per dare finalmente inizio alla costruzione del nostro supplemento di spazio vitale.

Per prima cosa avevamo progettato di fissare al muro orizzontalmente le travi che dovevano sostenere il piano.

La procedura prevedeva di praticare dei fori nel muro nei quali inserire le travi di sostegno, il che non avrebbe comportato grossi problemi se non ci fosse stata una colonna portante di cemento armato che quel buontempone del costruttore ci aveva piazzato proprio nel punto più strategico per la trave principale del nostro soppalco.

Dopo una serata passata a compiere misurazioni e discussioni per cercare una nuova disposizione delle travi, dovemmo rassegnarci ad accettare la triste realtà: bisognava proprio bucare il cemento armato.

La notte seguente quindi effettuammo qualche tentativo di assaggio: il trapano elettrico con le punte da cemento riuscì a praticare una scalfittura profonda appena mezzo centimetro prima di fondere la punta, il punteruolo sortì un risultato di poco migliore prima di spuntarsi; però le martellate ci sembrava che facessero troppo rumore. Altri metodi come la fresa, la carta vetrata e le sedute spiritiche invece si rivelarono del tutto inefficaci.

Stanziammo quindi una quota del fondo cassa per l'acquisto di uno scalpello gigante e la sera seguente ci ritrovammo davanti alla nostra colonna di cemento armato per un nuovo tentativo. Dopo dieci minuti di lavoro, alternandoci alle martellate, riuscimmo a praticare una cavità profonda un paio di centimetri che ci parve un buon successo se non che un breve calcolo mi portò a concludere che per praticare un foro profondo 12 centimetri, del diametro della nostra trave ci sarebbe voluta una settimana. Questa conclusione ci indusse ad una triste pausa di riflessione durante la quale il nostro vicino di Box, attirato dal rumore, dopo aver ascoltato le motivazioni di tanto baccano ci fece notare che la causa del nostro insuccesso erano le dimensioni inadeguate del martello. Noi veramente lo usavamo per piegare il ferro e ci sembrava grosso ma lui ci disse di aspettare e dopo un minuto ritornò con una mazza da 10 chili alta un metro. Tutti convenimmo che quella faceva al caso no-

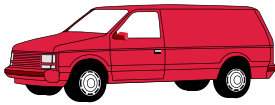
stro ma qualcuno avanzò delle preoccupazioni per l'integrità delle mani di quello che doveva tenere lo scalpello. Oramai però eravamo gasatissimi e l'impresa era ormai diventata una questione di principio. Così agganciammo lo scalpello ad una lunga tenaglia e, operando in due, ci rimettemmo al lavoro: uno teneva il tenaglio e l'altro picchiava con la mazza modello "Plassmonn!" (i meno giovani, quelli che guardavano Carosello, ricorderanno la pubblicità in cui un nerboruto spartano picchiava un gong con una mazza come la nostra).

La nuova tecnica si rivelò vincente: in pochi minuti scavammo più di metà del foro che ci serviva. Notammo pure che però ad ogni mazza sulla trave portante tremava tutto il palazzo, difatti durante una pausa potemmo udire delle voci provenienti da fuori il cui tono sembrava piuttosto minaccioso (dopotutto era passata la mezzanotte). Non fu necessario parlare, dopo una breve occhiata nascondemmo il martellone in un luogo recondito e ci mettemmo, con piccoli cacciavite e chiavi inglesi, ad eseguire lavoretti innocenti secondo una tecnica ormai collaudata per nascondere le nostre malefatte.

Per quella notte fortunatamente nessuno venne a protestare ma decidemmo comunque di sospendere i lavori, che vennero poi completati senza altri avvenimenti di rilievo la successiva domenica mattina, approfittando della tradizionale gita "fuori porta" che aveva allontanato i più pericolosi vicini di casa.

Il soppalco è rimasto al suo posto fino alla fine dell'avventura del Box; le travi sono rimaste ben piantate nel muro e, per quanto ne so, potrebbero essere ancora lì.

13. Un tubo che non capimmo mai



Il buio era sceso da circa un'ora ed il lavoro ferveva nel silenzio più assoluto, interrotto solo a tratti dal rumore di una chiave che cadeva in terra sfuggita di mano, o dall'infruttifero tentativo di mettere in moto un motore.

Franco come al solito appestava l'aria con la sua pipa che, reduce da mille battaglie, era tenuta insieme nel cannello da una fascetta metallica.

Eravamo soli al box, nel tentativo di far ripartire un motore che, tanto per cambiare, non ne voleva sapere, quando:

- Perché non andiamo a sciare?

La frase detta all'improvviso mi fece sobbalzare e, guardandolo per vedere se scherzava gli chiesi se non era meglio finire il lavoro che avevamo intrapreso, se non altro per coerenza con le nostre idee.

Franco mi spiegò che un detto cinese recita: "Se non puoi riparare il motorino vatti a divertire un casino".

E dove è meglio se non su una bella pista di montagna?

Detto fatto: una corsa al telefono più vicino e nel giro di trenta minuti abbiamo convocato le rispettive ragazze e ci siamo dati appuntamento per la mattina seguente alle fantozziane ore sei, ben sapendo che prima di mezzogiorno, non saremmo riusciti a mettere gli sci ai piedi (e considerando che il viaggio sarebbe potuto durare al massimo due ore!).

Puntuali come un orologio fermo (che, infatti, almeno due volte al giorno è assolutamente esatto) ci siamo incontrati alle otto nel punto convenuto.

Ovviamente il mezzo di trasporto, l'unico a disposizione in quel periodo, era il furgone di Franco (un Fiat 238 vetrinato) che, si dice, fu usato da Annibale per passare le Alpi al tempo delle guerre Puniche.

La fregatura era che, ora come allora, il riscaldamento del vetusto mezzo non funzionava, e voi potete ben immaginare con quale animo ci siamo accomodati (si fa per dire) nel doppio sedile anteriore noi maschietti, e, dietro le sbarre che delimitavano la cabina di guida, le ragazze.

Partenza!

La meta da raggiungere era la cima del monte Livata.

Lungo il percorso i discorsi fervono ma purtroppo per noi cadono sempre sul freddo intenso che ci attanaglia, ed ecco allora nascere spontaneamente le idee più originali per costringere l'aria a riscaldarsi.

Per esempio, prendere il tubo di gomma che ci serviva per travasare i liquidi (dal vino alla benzina) e, dopo averlo attorcigliato intorno alla marmitta, farlo passare all'interno dell'abitacolo; oppure, sempre con il medesimo tubo, cercare di riscaldare l'aria dell'interno immettendovi i fumi di scarico della marmitta; ma anche questa, ed altre idee non menzionabili, quale per esempio - una delle più castigate -, quella di mangiare fagioli prima di partire (indecente!).

Decidemmo allora di mettere i piedi per terra e cercare veramente una volta per tutte di risolvere il problema.

Per la cronaca bisogna dire che il 238 è dotato di un vaso di espansione che si trova all'interno dell'abitacolo, raggiungibile semplicemente aprendo uno sportellino sito sul cruscotto, perciò tra i vari tentativi di capire il problema ci fu anche quello di controllare se vi era acqua nel vaso, cosa che fu confermata anche dal fatto che oramai eravamo quasi arrivati in cima alla montagna e, se non ci fosse stata acqua nel radiatore avremmo sicuramente "cotto" il motore nonostante il freddo polare.

Il 238 dunque arrancava lentamente verso le agognate piste mentre noi facevamo di tutto per scaldarci, quando dopo un ennesimo tentativo di far circolare l'acqua nel vaso di espansione, comprimendo e rilasciando il tubo che collega quest'ultimo con il motore (un tubo di circa 5 centimetri di diametro), sentimmo un rumore metallico (klik!) piuttosto forte, tanto che il vociare delle varie conversazioni incrociate si interruppe di botto.

Nel silenzio si ode un leggero sibilo che va aumentando, lentamente ma costantemente, tanto che dopo pochi secondi si distingue bene sopra i rumori della strada.

Io, che ero vicino al vaso di espansione, apro lo sportellino che lo copre mettendo allo scoperto la situazione in tutta la sua gravità: il tubo di cui sopra si stava gonfiando inesorabilmente. Franco mi guarda, io lo guardo, guardiamo le ragazze (che guardano il tubo). Tutto succede nel gi-

ro di pochi secondi: Franco accosta al marciapiede (il tubo é di 6 cm), io con un salto passo (ancora non so come) nel vano dietro il sedile sgattaiolando tra le sbarre, (il tubo é di 7 cm), Franco si toglie il giaccone e lo butta sopra il tubo, ma scivola a terra, il tubo ora é di 8 cm! Il sibilo aumenta, io urlo alle ragazze di buttarsi a terra, Franco tenta di scendere ma le macchine che ci sorpassano non gli permettono di farlo nella larghezza della strada di montagna (il tubo é a 9 cm); Franco rientra e con mossa da contorcionista riesce a svicolare anche lui nel vano dove siamo anche noi e tutti e quattro ci accuciamo ormai rassegnati ad attendere l'esplosione del maledetto tubo che invece, quand'era ormai diventato una palla di circa 10 cm, fu salvato dall'intervento della valvola di sicurezza del tappo del vaso di espansione che, riversando nell'abitacolo un'enorme nuvola di vapore seguita da un altrettanto enorme sibilo, come di soddisfazione e appagamento, gli permise finalmente di sgonfiarsi.

Nel silenzio più assoluto noi quattro ci guardiamo sconcertati tra l'impaurito e il sorpreso, finché, preso il coraggio a due mani, ci avviciniamo allo sportellino del cruscotto.

Dopo aver constatato che tutto era tornato come prima e dopo aver aperto la bottiglietta di cordiale che normalmente portiamo con noi, tipo San Bernardo, ed aver tirato un lungo sorso salutare, riprendiamo i propri posti e, dopo aver fatto il segno della croce, Franco si azzarda a rimettere in moto.

Miracolosamente il motore riparte ed il tubo rimane nella sua condizione normale. Dopo poche centinaia di metri giungiamo sulle piste e, dimenticata l'avventura in macchina, ci scateniamo sugli sci come da programma.

Alla sera, sfiniti ma soddisfatti, ci siamo nuovamente accomodati in macchina per tornare a Roma pronti a sopportare altre due ore di freddo per il ritorno.

Non vi dico la sorpresa quando, acceso il motore, abbiamo visto sbrinarsi il parabrezza ed abbiamo cominciato a sentire l'aria calda diffondersi nell'abitacolo.

Vi dirò che quella è stata l'unica e sola volta che il riscaldamento di quel furgone ha funzionato, ma meglio stare al freddo che "esplodere" (non sapremo mai quanto ci siamo andati vicini) di caldo.

14. Il BOX insegna



Capita alle volte che la congiuntura (quando si è al verde più nero) ci spinga a fare le cose più strane.

Ebbene, noi giovani e sprovveduti ragazzi, alla ricerca da sempre del dio quattrino, ci imbarcavamo nelle avventure più curiose. Come quella volta che, spinti letteralmente dalla fame, non avendo più credito presso le personali banche (leggi relative famiglie esasperate) ci eravamo decisi al grande passo: ci mettiamo in affari.

Conoscevamo da sempre il gestore di un bar, nel circondario delle nostre abitazioni, che si lamentava continuamente della sua insegna ormai vecchia, che non si accendeva più come prima, che ogni tanto si spegneva; una volta addirittura erano cadute alcune scintille addosso ad un cliente.

Perciò decidemmo di tenere consiglio e ci riunimmo al box una sera per deliberare.

Il problema era come finanziare la partecipazione del "Team Poveri Ma Belli" (noi) alla prossima gara di regolarità (a quel tempo l'Enduro si chiamava ancora così). Urgeva trovare in dieci giorni, almeno trecentomila lire per una partecipazione alla grande, duecentomila per una partecipazione così così, oppure centomila per una partecipazione da sfigati, cioè come al solito.

Questa volta avevamo deciso di partecipare alla grande, dovevamo assolutamente trovare il massimo dei soldi possibili.

Sapevamo dunque del gestore del bar che pensava di sostituire l'insegna, ma sapevamo anche che non avrebbe mai dato a noi un lavoro di così grande delicatezza come la costruzione di una nuova insegna.

Dovevamo convincerlo.

Così decidemmo all'unanimità di attuare il tremendo piano "B"

La mattina dopo ci trovammo tutti e quattro all'angolo girato il quale si entrava nel bar in questione. e cominciammo uno per volta alla distanza di dieci minuti l'uno dall'altro ad entrare, chiedere un bicchiere d'acqua ed uscire subito dopo. Così per diverse volte, ed ogni volta che lui ci chiedeva se eravamo matti, noi gli raccontavamo la nostra storia, e cioè che avevamo de-

ciso di sostituirgli l'insegna per la modica cifra di trecento mila lire più le spese e che oramai la nostra decisione era irremovibile altrimenti ci saremmo lasciati annegare nell'acqua che continuamente gli chiedevamo, e che ci avrebbe aiutati sulla coscienza se non avesse accettato, eravamo votati alla morte pur di riuscire nella nostra impresa.

Così ora avrete anche capito perché il piano "B" era così tremendo.(per noi, non per lui!). Voi non potete immaginare quanto possa essere crudele un barista.

Al decimo bicchiere, esasperati, stavamo quasi per rinunciare quando lui, mosso ad improvvisa compassione, decise di accettare, ma la cifra pattuita ci sarebbe stata concessa solo a lavoro eseguito, ci avrebbe dato solo centomila lire per le spese iniziali e basta.

Con le pance che borbottavano ci riunimmo nuovamente al box (dopo aver preso i soldi), per organizzare i lavori.

Franco e il "dottore" si incaricarono di smontare la vecchia insegna, mentre io e Giorgio decidemmo di riassetare il box per poter lavorare.

Dopo un'ora la squadra esterna tornò con l'oggetto delle nostre cure e solo in quel momento ci accorgemmo dell'immane lavoro che ci attendeva.

Il primo pensiero fu quello di buttare tutto e costruire una nuova insegna, ma non sapevamo come poter rientrare nel preventivo perché rifarla totalmente sarebbe costato troppo; perciò ci rimboccammo le maniche e cominciammo a togliere prima di tutto le lampade al neon (erano ancora funzionanti e non volevamo correre il rischio di romperle) poi smontammo tutte le varie parti: reostato, starter, insomma denudammo totalmente il cassone che dopo tutto era quello che aveva più bisogno di cure.

Essendo arrugginito in più punti occorreva per prima cosa carteggiarlo, poi riparare i buchi con della fibra di vetro che avevamo al box per le riparazioni dei serbatoi. Questo lavoro ci portò via circa due ore, poi carteggiammo e rifinimmo verniciando il tutto, insomma, in capo a quattro ore il cassone era tornato come nuovo.

Il giorno dopo ci riunimmo alle ore nove del mattino per finire il lavoro; e infatti nel giro di altre quattro ore, nonostante i tentativi di Franco di convincerci a modificare il circuito elettrico (secondo lui avrebbe funzionato meglio seguen-

do una sua idea rivoluzionaria), rimontammo tutto come in origine.

Orgogliosi per il lavoro portato a termine ci presentammo alle prime ore del pomeriggio stanchi ma vincitori pronti per il lavoro finale del rimontaggio dell'insegna.

Appena il gestore vide il lavoro finito volle farci i suoi complimenti per il risultato e Giorgio allora colse al volo l'occasione per avanzare la richiesta della rimanenza dei soldi, cosa che con nostra grande sorpresa il "cliente" soddisfece senza una piega, e noi più contenti che mai cominciammo a prepararci per il montaggio sul muro, del capolavoro restaurato.

Il problema era come sollevare l'insegna che, piena di tutte le sue varie parti, era diventata molto pesante; perciò io suggerii di sollevarla con delle corde fatte passare in carrucole fissate alle finestre del piano superiore alla porta di ingresso del bar. Detto fatto, salimmo al primo piano del palazzo, per chiedere al proprietario dell'appartamento se potevamo fare quanto avevamo progettato e, avuto il consenso, legammo agli scuri della finestra la carrucola che ci eravamo nel frattempo procurati.

Passammo una corda al suo interno, la legammo alla insegna in un punto di equilibrio e, dopo aver fatto dei buchi nel muro in corrispondenza di nuovi fori che in precedenza avevamo praticato per l'ancoraggio della stessa, la issammo e legammo la fune alla scala per impedire che ricadesse verso il basso.

Era in posizione e la bloccammo con gli stop a tassello. Il lavoro sembrò facile e fatto in quattro non ci portò via più di trenta minuti, dopo di che collegammo la linea elettrica.

Il momento fu memorabile quando il gestore, finite tutte le operazioni, volle accenderla per provarla: fece scattare l'interruttore per la accensione, l'insegna si illuminò di una luce meravigliosa (per noi), i pannelli luminosi antistanti i tubi al neon, puliti e rimessi a nuovo mandavano una luce invitante e precisa, insomma tutto sembrava a posto ed in effetti lo era.

Il gestore, contento, volle offrirci da bere costringendoci a fare una sosta, noi pieni di entusiasmo per l'opera eseguita accettammo di buon grado e così entrammo tutti nel locale.

Mentre ci gustiamo i meritati elogi per il lavoro eseguito, sentiamo una voce da fuori che

chiamando il gestore per nome chiede se può aprire la finestra!!!!

Un lampo improvviso ci balena negli occhi: ci guardiamo l'un altro, il gestore ci guarda non riuscendo a capire il gelo che sente nell'aria. Io chiedo genericamente chi avesse sciolto l'insegna dalla corda che la sorreggeva. Nessuno mi risponde ma tutti scattiamo verso la porta. Proprio in quel momento si sente aprire la persiana del piano superiore e uno scricchiolio sinistro fa eco ai nostri: "Noo!!!!"

Ma il danno era fatto: la persiana, aperta con troppa violenza (ed essendo ancora legata all'insegna), l'aveva scardinata dal muro e, facendo leva sulla corda ancora bloccata alla scala, l'aveva fatta ruotare di circa venti gradi, poco ma comunque quanto bastava per scostarla dal muro di quei venti centimetri, sufficienti a staccare tutti gli stop dal muro. Oramai solamente sorretta dalla fune al centro, ci trovammo tutti a guardare la grande insegna che prima trovò un suo impossibile equilibrio che la fece sembrare stabile, ma poi prese prima piano, poi sempre più velocemente a scivolare su un lato fino a schiantarsi a terra con grande rumore e una miriade di scintille.

Nel silenzio che seguì si sentiva solo il rantolante respiro del gestore che, rosso in volto, si guardava in giro come se volesse trovare qualcuno che gli dicesse che stava sognando, oppure altri che con una pacca sulle spalle gli dicessero che non era vero, ma non trovò nessuno, e allora lui continuò a guardarsi intorno, noi che in fondo ci sentivamo colpevoli, eravamo come impietriti per la situazione incresciosa ma fatale, certi del fatto che l'insegna era ormai inservibile, cominciammo a raccogliere i vari frammenti di vetro metallo e plastica.

Il gestore che si era, a prima vista, quasi calmato, ad un certo punto scattò in piedi con una sequela di coloritissimi impropri che dimostravano una fantasia più ricca di quanto io mi sia mai sognato, e che in questa sede non è opportuno riportare, insomma tutto ad un tratto lo vediamo partire con cipiglio da combattente e infilarsi nell'androne che porta all'appartamento del primo piano. Nessuno di noi lo seguì ma dalle urla e dai rumori che seguirono capimmo che era iniziata una civilissima discussione romanesca sulla attribuzione delle relative responsabilità e, siccome tutto e bene ciò che finisce bene,

tutto terminò, dopo circa venti minuti, con la promessa di partecipazione alle spese per il rifacimento della insegna nuova.

Franco quella domenica si presentò alla partenza della gara con una motocicletta che dotata della nuova catena, dei nuovi freni anteriori, del nuovo carter paracolpi sottocoppa, era pronta per dare del filo da torcere agli altri concorrenti. Cosa che, ovviamente non avvenne ma ogni tanto fa piacere ricordare come, anche episodi che sembrano non avere nulla a che vedere con il mondo delle corse, possano invece influire in maniera determinante sui risultati finali.

15. Meglio appeso che a piedi



Questo è un altro di quegli episodi che, pur non essendosi svolto tra le mura del Box, è indicativo dello spirito dei suoi frequentatori e merita, quindi, di essere narrato.

Capita alle volte di dover sopperire con l'ingegno alle mancanze tecniche del momento e mi piace credere che pochi sarebbero riusciti a risolvere un banale problema che mi aveva appiattito in piena campagna.

Fu tanti anni fa che un giorno, ancora pischello (come si dice a Roma) appassionato di moto, mi inerpicavo per la campagna del paesello natio con il mio, sino ad allora fidato motorino.

Mi divertivo a scendere per i canali formati dal fiumiciattolo che serpeggia per quella campagna, scorrendo anno dopo anno, nella brulla pianura di tufi del viterbese intorno a Civitacastellana; voragini tanto spettacolari quanto impressionanti per la sinuosità dei percorsi. La mia cavalcatura era un antenato delle ancora da venire moto da trial e, ripensando ora a quelle scorribande da incosciente, mi spiego l'origine di quella che ora è una delle mie passioni, il trial appunto, ma soprattutto della ragione per cui ora sono soddisfatto proprietario di una moto da trial che sicuramente nessuno di voi ha mai sentito nominare: un Aspes 125 con telaio n. 120, sicuramente l'ultima di quelle prodotte prima di cacciare il progettista, ma che ciononostante, vi giuro, mi ha portato in cima a montagne di tutto rispetto (forse in seguito, per vostra sfortuna, vi racconterò anche di queste avventure).

Quell'antenato invece era un Minarelli a ruote piccole che montava un motore Franco Morini di 48 cc. da me modificato sino a portarlo a circa 80 cc. con risultati eccellenti tanto da resistere per anni al mio fedele servizio. Ancora oggi lo rimpiango, nonostante fosse alla fine diventato un rudere (in perfetto stile del box), perché il primo giorno che lo portai a Roma mi fu rubato sotto casa in pieno giorno.

Ma bando alle malinconie e torniamo alla nostra storia.

Era piena estate e come al solito mi stavo facendo un piccolo giro per le campagne del mio paesetto natio, salivo e scendevo per i canali, attraversavo il fiumiciattolo e mi stavo proprio

divertendo quando, nell'attraversare un nocchietto (il viterbese è terra dove queste piante crescono rigogliose e forti) in piena accelerazione per superare un piccolo costone, un colpo secco proveniente dal motore e la mancanza di trazione mi dissero che qualcosa di grave era successo. Ormai fermo, imprecaando, mi accinsi a controllare il danno.

Coricata la moto su di un fianco, a prima vista non mi parve vi fosse nulla di anormale.

Inserendo la prima marcia a motore spento provai a muovere la ruota per vedere se il pignone o qualche ingranaggio della trasmissione si fosse rotto, e con mio grande sollievo constatavo che il cambio e la trasmissione erano a posto.

Proseguendo nell'indagine scoprii che la colpa era da imputarsi solamente a quella malefica, piccola e fragile ma indispensabile mezzaluna, detta anche chiavetta, che tiene in posizione il volantino dell'accensione sull'albero motore.

Banalissimo problema che in una officina attrezzata avrei risolto in non più di dieci minuti lavorando con calma e chiacchierando con gli amici.

Ma questa non era quella situazione ed anzi, tradito dalla grande affidabilità del motorino (fino a quel momento, almeno), non avevo portato con me altro che un paio di pinze e due chiavi. Insomma meno dalla dotazione della moto, e pure queste per puro caso perché mi sarebbero dovute servire per fare tutt'altra cosa nel pomeriggio. Perciò in quel frangente dovetti sedermi in terra e cominciare a pensare a come uscire, con il mio solito stile, da quella che sembrava una situazione disperata.

Analizzando la situazione mi resi conto che avevo le seguenti possibilità:

- 1) Spingere la moto fino al casolare più vicino; circa due chilometri in salita per campi e prati, oppure quattro chilometri di strada bianca;
- 2) lasciare la moto e tornare a recuperarla con il trattore, ma il giorno dopo perché tra andare e tornare ci avrei impiegato troppo tempo.
- 3) riparare la moto sul posto e tornare con lei come se nulla fosse successo.

Dopo qualche minuto di concentrazione mi convinsi di poter risolvere il problema e perciò mi misi alacremente a lavorare per aprire il carter del motore dalla parte del volantino, che messo allo scoperto mi guardava con aria di sfida, e sembrava dirmi che mai e poi mai si sa-

rebbe lasciato schiodare dalla sua sede conica, senza l'apposito estrattore.

In effetti, tolto il bullone che lo teneva ancorato e tentato con colpi e smanettamenti vari non riuscii a smuoverlo di un solo capello. La cosa si faceva seria.

Cominciai a guardarmi in giro per cercare qualcosa di lungo per far una leva maggiore ma non trovai nulla, allora mi baleno un'idea che, per quanto folle, mi si andava concretizzando man mano che gli altri tentativi si dimostravano infruttuosi. Ripensandoci con la calma della disperazione, mi convinsi che quando le soluzioni ragionevoli non funzionano, non resta che tentare l'impossibile.

Per prima cosa, quindi, tolsi il cavo di acciaio che comanda il freno della ruota anteriore, quindi lo feci passare attraverso le aperture del volantino e lì lo bloccai saldamente in modo da non interferire con le delicate componenti elettriche parti interne. Ciò fatto mi sono messo a cercare una pianta di nocchie adatta al mio scopo, cioè con un ramo forte e robusto a circa un metro e mezzo da terra, cosa che per quel tipo di pianta sapevo non essere raro. Individuata una, vi ho adagiato sotto la moto e, tirando il cavo del freno da una parte e spingendo con il mio peso il ramo dall'altra, sono riuscito con poco sforzo nel mio fantasioso disegno: appendere la moto per il volantino al ramo.

Penso che il costruttore non lo abbia mai saputo, ma quella moto appesa per il volantino rimane perfettamente in equilibrio; anch'io me ne meravigliai, ma sul momento non mi soffermai a considerare le implicazioni filosofiche e meccaniche di questa scoperta, tanto ero preso dalla paura che il cavo, benché d'acciaio, potesse rompersi. Sicché iniziai subito ad operare come mi ero prefisso. In onore alla mia pensata debbo dire che bastarono pochi colpi al volantino, dati uniformemente sulla sua periferia, per staccarlo. Si può facilmente immaginare la mia soddisfazione quando vidi la moto, con un tonfo secco, cadere in terra lasciando il volantino sospeso al ramo.

Anche la fortuna però mi ha assistito, perché la chiavetta, anzi per meglio dire ciò che era rimasto della chiavetta, non se ne volò per la campagna, ma rimase disciplinatamente al suo posto consentendomi di recuperarla.

Il resto è banale, girata la mezzaluna e reinserito il volantino è bastato serrare il bullone per potere dopo pochissimi minuti ripartire e raggiungere la mia officinetta dove, con meritata tranquillità e comodità, ho potuto sostituire lo spezzone con una chiavetta nuova ed essere così pronto per una nuova avventura in campagna.

16. Il deltaplano



E' sera e, come sempre, nello scendere la rampa del box mi domando chi vi avrei trovato.

Girato l'angolo, a differenza del solito, noto che non c'è molto movimento. Mi avvicino e saluto Franco che ricambia con un laconico: - ciao -, avvolto come al solito nella sua perenne nuvola di fumo e con un lampo strano negli occhi. Un poco incuriosito e un poco preoccupato, gli chiedo spiegazioni ma lui sorride e non dice altro se non che era in attesa di Stefano con una novità.

Sempre più incuriosito ma senza insistere per non togliermi il gusto della sorpresa, mi dedico alle riparazioni per le quali mi ero recato al box. Ero però ansioso perché sentivo che qualcosa bolliva in pentola e sapevo che io, di qualunque cosa si fosse trattato, mi ci sarei buttato dentro come al solito; perché il piatto è sempre stato troppo goloso per rinunciarvi.

Dieci minuti dopo ecco arrivare una macchina che riconosco per quella di Stefano, con sopra un trespolo strano: un groviglio di tubi, fili e tela che non faceva presagire ha nulla di buono.

Dopo i saluti di rito, vengo a sapere che quel marchingegno, non era altri che un maledettissimo, bruttissimo, scalcagnatissimo, rumorosissimo deltaplano autocostruito ed acquistato in scatola di montaggio al mercatino delle pulci per due lire (sapreste pensare nulla di più tremendo in mano a degli scavezzacollo come noi?). Comunque il guaio ormai era fatto e gli occhi già ci brillavano.

Immediatamente ci mettemmo a montarlo - per vedere se i pezzi c'erano tutti -, diceva Franco, ma in realtà eravamo impazienti di vedere com'era fatto. Ebbene, incredibile ma vero, quella strana libellula alla fine prese forma sotto le nostre mani e non sembrava neanche male: i longheroni dell'ala di Rogallo erano robusti e la tiranteria appariva in buone condizioni.

Eccitati più che mai subito volemmo sentirne la voce, cosa importava a noi se nel frattempo era passata la mezzanotte?

Detto fatto, un poco di miscela nel serbatoio, puntato il ruotino anteriore contro il muro, seduto il più intrepido (Stefano) sul seggiolino, pre-

parato l'acceleratore, messi i pistoni in compressione, e via, un colpo secco all'elica e... non successe niente, nemmeno una pernacchietta. Ovviamente non ci perdemmo d'animo, dopo una breve controllata alle candele scoprimmo di avere dimenticato il contatto; ci accingemmo quindi ad un nuovo tentativo dopo aver rimontato le candele ed azionato l'interruttore. Questa volta con voce assordante quell'accidente di motorino bicilindrico si è prontamente messo in moto, tra lo stupore e la soddisfazione generale.

Eccitati dalla perfetta efficienza del mezzo, ma anche un poco preoccupati delle conseguenze decidiamo di spegnerlo immediatamente onde evitare l'ira funesta del popolo del condominio, la cui pazienza era già da tempo messa duramente alla prova dalle nostre bravate notturne.

Comunque quell'accidente funzionava; la scoperta era tanto eccitante quanto drammatica perché non ci era mai capitato di avere per le mani qualcosa che non aveva il bisogno di interventi per funzionare. Nonostante ciò Franco volle smontare il carburatore per vedere se era fatto come diceva lui, e se si riusciva a migliorarlo.

Detto fatto, nonostante le proteste di Stefano che, ingenuo, sosteneva che il motore andava benissimo così com'era, il carburatore è smontato ed in men che non si dica, la lamella vibrante, cuore del motore, viene rotta.

Una mazzata in testa non avrebbe potuto buttarci più a terra, eravamo riusciti a rompere una cosa che funzionava perfettamente.

Comunque una cosa occorre dirla, il box dei miracoli non si smentì neanche quella volta.

Cerca a destra, cerca a manca, e in men che non si dica, smontata da chissà quale motore e modificata dalla perizia di Franco, ecco ricostruita la preziosa lamella.

Detto tra noi, io credo sia stata tolta dall'asmatore, (asmatico compressore), preso in gioventù da una cella frigorifera da bar, e che nonostante gli anni e la presunta menomazione, ancora funziona, anche se con partenza a spinta, (questi sono i misteri del box).

Finalmente rimontato il tutto decidiamo di rimandare al giorno dopo la prova sul campo, anche approfittando delle favorevoli condizioni atmosferiche previste.

Ma questa è un'altra storia.

17. Grande, ragazzi: ho volato!



Una bella domenica mattina, dopo aver passato il sabato notte a smontare un deltaplano che funzionava benissimo anche prima, io, Franco il tecnico e Stefano il proprietario della macchina "volante", partiamo alla ricerca di un luogo adatto a divenire il nostro primo campo di volo.

Dopo diversi chilometri troviamo nei pressi di Bracciano un posto sufficientemente appartato, requisito necessario perché non eravamo del tutto certi di non essere passibili di arresto per la bravata che ci accingevamo a compiere.

Forti dell'esperienza della sera precedente, rimontiamo a tempo di record il mostro, impazienti di ascoltare ancora il rombo del motore. Terminati i preparativi, nello stupore generale visto che ci aveva messo le mani Franco, il motore si avvia prontamente e non sembra poi così rumoroso come ci era apparso nel silenzio della notte precedente; anzi sembra un gatto che fa le fusa con quel rumore tipico dato dal vorticare dell'elica. Il motore gira così regolarmente che sembra pronto a balzare in cielo al solo volerlo; ma chi di noi era in grado di volerlo?

Fatto un rapido esame della situazione, Stefano ci rivela di aver già preso lezioni di volo precedentemente e quindi viene immediatamente promosso al ruolo di collaudatore.

Allacciate dunque le cinture e rimboccato il serbatoio, Stefano parte deciso, e (si vede che lui è un pilota nato) dopo una cinquantina di metri stacca le ruote da terra e sale, sale alto nel cielo, ad almeno trenta metri di quota; una vera conquista.

Esaltati dalla indubbia efficienza del mezzo, con significativi gesti (indescrivibili) che rivolgiamo a Stefano ad ogni passaggio, lo costringiamo a scendere a terra impazienti di provare a nostra volta. Manovra che Stefano riesce a compiere con qualche sobbalzo e un poco di equilibrismo, fermandosi a pochi metri da noi.

Dopo le congratulazioni e le cerimonie di rito per il battesimo dell'aria, il nostro eroe passa ad indottrinarci sui segreti del volo, nonostante le nostre proteste perché, forti di una pluriennale esperienza aeromodellistica, ci sentivamo ferratissimi in materia. Incurante delle proteste il nostro istruttore è stato inflessibile: prima di ar-

rischiarsi a staccare le ruote da terra sono necessarie diverse ore di "taxi".

Ci guardammo incuriositi sentendo questo nuovo termine e così Stefano ci dovette spiegare che in gergo aeronautico fare del taxi significa semplicemente muoversi lungo la pista in modo da prendere confidenza con il motore, valutarne la spinta, ed imparare a riconoscere il momento in cui le ali diventano portanti ed il velivolo si appresta al decollo. Tutto ciò pensando che sia logico, per chi non ha troppa esperienza, togliere il gas e tornare immediatamente a terra. Sembra facile, a parole.

Meraviglioso; subito mi sistemo sul trespolo di comando e per primo mi accingo a fare questo taxi che sembra così emozionante.

Seduto su quel mezzo traballante, con quel cappello di tela sopra la testa, mi decido, dopo qualche secondo di riflessione a dare manetta. Il motore va su di giri, l'elica spinge forte, le ruote cominciano a girare e il mezzo si muove, prima piano, poi sempre più veloce. Provo a girare a destra e lui docile si sposta, provo a sinistra ed ancora il movimento viene assecondato dal deltaplano, accelero ancora poi decelero, insomma, preso dalla novità dell'esperienza non mi rendo conto del passare del tempo finché non mi accorgo dei gestacci di Franco impaziente anche lui di provare, e così a malincuore mi fermo.

E' la volta di Franco.

Esaltato dai nostri primi successi, sale subito sul seggiolino, ci fa cenno di rimettere in moto senza perdere tempo a rabboccare il serbatoio, mentre lui si allaccia freneticamente il casco e le cinture.

Lo vediamo che parte piano, poi prende sempre più confidenza, gira una volta a destra, poi a sinistra, torna indietro, ci passa accanto con un enorme sorriso sulle labbra e la pipa tra i denti che sbuffa fumo, si mette in linea come per il decollo ed all'improvviso sentiamo il motore che sale di giri con un rombo assordante. Io e Stefano ci guardiamo allibiti.

-Ma non vorrà mica.....

Non riusciamo a pronunciare altre parole, terrificati dalla vista del deltaplano che comincia a sobbalzare sulla pista improvvisata ed accidentata, aumenta la velocità ma fatica a tenere la direzione, si sbilancia prima a sinistra, poi a destra, si riprende, no e ancora sbilanciato a destra, stacca la ruota di sinistra, poi quella ante-

riore, in fine si solleva di circa venti centimetri; dopo un lungo attimo di suspense sentiamo che il motore viene tolto, e poi ancora il ruggito del motore torna forte. Quell'attimo di indecisione però ha permesso all'aereo di stabilizzarsi, ma essendo ancora troppo vicino a terra, il risultato è una spanciata sui carrelli seguito da rimbalzi disordinati; ancora viene tolto il motore, come nella incosciente speranza che tutto torni tranquillo. Illusione! Quel ragno impazzito torna a rimbalzare sulle ruote di gomma, finché, ci accorgiamo che sta per toccare con l'ala di destra un pagliaio che, per sua disgrazia, si è venuto a trovare proprio sulla sua traiettoria; lo colpisce, fa una piroetta, si impenna, torna giù e si impunta, rimane un attimo in bilico e quindi si capovolge impietosamente; il motore manda un urlo, e si spegne.

Il silenzio è assordante.

Immediatamente ci slanciamo verso Franco per valutare la situazione ed aiutarlo, pronti ad accettare qualunque drammatico spettacolo stesse per presentarcisi. Potete immaginare quindi il sollievo quando, giunti a pochi metri, ci accorgiamo che lui sta benissimo e la sorpresa nel trovarlo a testa in giù che, anche se legato come un salame dalle cinghie di sicurezza, sta fumandosi la pipa tranquillamente e ci riceve con un mitico quanto laconico:

-Grande Ragazzi, ho volato!!!!.

Piano piano gli togliamo le cinghie e dopo averlo rimesso in piedi lo invitiamo più o meno cortesemente ad andare in un paese da lui molto ben conosciuto, tanto che ormai, secondo noi, lui è di casa.

Comunque tutto è bene quel che finisce bene; il deltaplano venne rimesso in condizione più consona alla sua dignità, e dopo un accurato controllo, computiamo i danni "solamente nella rottura dell'elica", cosa questa che ci costrinse per quella volta a rientrare al box che da quel momento divenne il nostro hangar. Così finì il nostro primo esperimento di volo dal quale traemmo grandi insegnamenti, soprattutto Stefano che, dopo aver sostituito l'elica, si è ben guardato dal permetterci di sedere ancora al comando del trabiccolo.

18. Il serbatoio a palla



Il Box visse il suo periodo migliore quando il “Team Poveri ma Belli” era al completo. I piloti eravamo io, Giorgio ed il “dottore”, lo sponsor era Bobo perché il padre che aveva una attività commerciale ci prestava qualche volta il furgone per portare le moto in gara; il meccanico era lo “scriba” e la mascotte era “er Garelli”.

18.1 L’antefatto

A quel tempo dunque, il dottore correva con un Gilera Elmecca 125, una strana moto acquistata di seconda mano che risentiva pesantemente dei limiti meccanici dell’epoca. Uno di questi era il serbatoio in lamierino (lo spunto di questa storia), e l’altro la brusca erogazione di potenza che costringeva ad una guida con il motore molto su di giri, una caratteristica micidiale se accoppiata a freni a tamburo di tipo stradale.

Questi pericolosissimi dispositivi infatti, si bagnavano facilmente nelle pozzanghere e smettevano completamente di frenare fino a che non si asciugavano.

Fu così che una bella domenica, provando il percorso di gara della domenica successiva, ci trovammo ad affrontare un guado seguito da un rettilineo in terra battuta che dopo qualche centinaio di metri piegava seccamente a sinistra, costeggiando un canale da irrigazione profondo un paio di metri.

Io e Giorgio, gasatissimi come al solito, ci lanciamo a gran manettone, giriamo in derapata e filiamo fino al successivo incrocio dove ci fermiamo per studiare il successivo tratto.

Manco a dirlo, il dottore non c’era. Ci guardiamo indietro ma la strada, ben visibile fino alla fatidica curva, è deserta; immaginando quindi che l’Elmecca si sia fermato nel guado torniamo indietro per cercarlo ma, giunti al guado non troviamo nessuno. Un vero mistero perché eravamo entrambi sicurissimi che il dottore ci seguisse a ruota, Giorgio anzi, si ricordava di averlo sentito attraversare il guado. Ripercorriamo allora il tratto già fatto in senso inverso a bassa velocità, guardandoci attorno alla ricerca dello scomparso quando, all’altezza della curva, Giorgio si ferma perché ha l’impressione di sen-

tire qualcosa. Ci togliamo i caschi ed infatti sentiamo distintamente degli incomprensibili borbottii (veramente si comprendevano benissimo ma non li posso ripetere perché questo racconto potrebbe capitare anche tra le mani di giovani occhi innocenti). Appoggiate le moto ci affacciamo dunque sul canale dove ci si presenta una scena indimenticabile: il dottore sdraiato sul fondo, imprigionato dal Gilera con le ruote all’aria, e dal quale cola un rivoletto di benzina giusto dentro il casco del povero malcapitato, che non potendosi muovere si sfogava come detto.

L’opera di soccorso fu complicata dal furioso convulso di risa che ci prese e che, comprensibilmente, provocò al dottore un attacco d’ira incontrollabile.

In qualche modo comunque riuscimmo a districare il groviglio centauresco e dopo aver (a fatica e con gravi rischi personali perché lui era più robusto di noi) calmato il dottore venimmo a sapere che l’incidente era stato causato dai freni che, bagnatisi nel guado, avevano dato forfait alla prima staccata provocando un memorabile rovesciamento carpiato con picchiamento a destra in fondo al fosso.

Dopo aver tastato il dottore per verificare che non presentasse danni permanenti (ammaccature ed escoriazioni non contavano per dei duri come noi), passammo a verificare i danni della moto: anche qui per fortuna niente di grave; il Gilera se l’era cavata con il manubrio storto ed un bozzo nel serbatoio. Nulla che ci impedisse di completare il giro di prova, insomma.

Ancora non immaginavamo le sventure che ci avrebbe portato quel “bozzetto”

18.2 Il “bozzo”

Il guaio successe la sera del giorno dopo quando, riuniti al box per riparare i danni e preparare le moto per la gara, fummo presi in contropiede dal dottore che era il “preciso” del gruppo. Dopo aver passato due ore a raddrizzare meticolosamente il manubrio (non potevamo permetterci l’acquisto del pezzo nuovo), il nostro decise che non poteva gareggiare con un bozzo nel serbatoio perché, oltre a ridurne la capacità di almeno un decilitro, ne rovinava l’estetica (!!!).

Non ci fu verso di convincerlo e così ci mettemmo tutti a pensare a come risolvere il problema. Ovviamente dal buco del tappo non si poteva arrivare con qualche attrezzo fino al bozzo perché lo spazio interno era ostruito dalla sagoma dell’alloggiamento nel telaio, sicché qualcuno (non vorrei confessarlo ma temo di essere stato io) ebbe una brillante idea: chiudiamo ermeticamente il serbatoio e mettiamolo in pressione con il compressore finché il bozzo non riesce fuori.

Sul momento, ahinoi, sembrò una magnifica idea e così ci mettemmo entusiasticamente all’opera per realizzare un raccordo a tenuta, dal tubo del compressore al foro del tappo.

Quando fu tutto pronto era circa l’una di notte ma non potevamo fermarci, dopo aver inserito il raccordo avviammo il compressore asmatrico e con un occhio al manometro iniziammo l’operazione. Il primo tentativo fallì miseramente perché a tre atmosfere il raccordo cominciò a sfiatare e poi sparò via il tubo. Più decisi che mai ripetemmo il tentativo tenendo il raccordo in due con degli stracci per limitare le perdite. Fummo ad un passo dal successo; ad un certo punto qualcuno, guardando il serbatoio, cominciò a gridare con eccitazione:

- viene, viene!

quando si sentì un sinistro:

- BLOP! -

di misteriosa origine.

Fermato immediatamente il compressore pensando all’esplosione di qualche valvola, apprendemmo la tragica realtà dalla faccia incredula del dottore che teneva in mano, come un figlio malato, il serbatoio dell’Elmeca che si era... gonfiato come un palloncino! La sagomatura interna per il montaggio sul telaio era com-

pletamente rivolta all’esterno e, come se non bastasse, il bozzo c’era ancora.

Troppo disperati e frustrati dal clamoroso insuccesso, per quella sera decidemmo di dormire sopra, ma la storia non finisce qui.

Il tragico epilogo della vicenda si ebbe il giorno dopo quando io ed il dottore, ricorsi all’aiuto di un fabbro per aprire il serbatoio e ricostruirlo nella forma originale, non fummo capaci di inventare una scusa plausibile per giustificare la causa dell’inusuale incidente e dovemmo confessare che avevamo gonfiato il serbatoio col compressore, esponendoci così anche alla beffa dell’artigiano che non riusciva proprio a trattenersi dallo sghignazzare mentre procedeva alla riparazione.

L’epilogo della vicenda, in fondo, fu però positivo perché il serbatoio così ricostruito risultò avere una capienza di quasi un litro maggiore di prima. Alla gara successiva il Dottore fu invidiatissimo da tutti per il serbatoio fuoriserie che gli permetteva di ridurre le soste per i rifornimenti!

19. The international air model raid



Ci eravamo dati appuntamento alle ore otto di sera, al box. Io arrivai alle otto meno dieci, come mia abitudine (è vero, io ne faccio una questione di puntiglio), Guido arrivò alle otto e trenta e Franco come al solito alle otto e quaranta: insomma, tutti puntualissimi.

Non che questo fosse un problema, ma quella volta era importante, perché eravamo in procinto di partire per una avventura che si presentava piena di incognite e di sorprese.

Occorre dire che l'amicizia non nasce solo perché ci si trova per puro caso vicini di casa, oppure di banco a scuola; ci vuole una pre-determinazione particolare, come nel nostro caso, per la quantità di passioni in comune: le motociclette, lo smontaggio e il rimontaggio dei motori, le corse in moto, il piacere di tentare la sorte nelle attività più strane, come quella volta con il deltaplano. Questa volta eravamo impelagati nella passione "ciclica", cosiddetta perché ci prende normalmente quando si avvicina l'estate e se ne va ad ottobre inoltrato, salvo possibili ricadute in pieno inverno, ma solo nelle belle giornate.

L'aeromodellismo.

Se esiste uno stereotipo nella graduatoria degli hobbies d'élite, forse l'aeromodellino è tra quelli considerati più costosi ma tutto dipende da come lo si vuole praticare; noi eravamo senz'altro un lampante esempio di come la fantasia riesca a sopperire alla mancanza di risorse. Lo spirito del box, appunto.

Occorre dire che abbiamo fatto tutti una gavetta lunga e tediosa, ma appassionata, cominciando con i modelli a motore per volo vincolato (quelli che girano in tondo telecomandati da due fili e che si attorcigliano intorno alle gambe con grave pericolo per gli attributi maschili), fino ad arrivare agli attuali modelli radiocomandati per volo libero (alianti, nel nostro caso). Delle vere macchine volanti che richiedono grande perizia per essere pilotati; tutt'altro che giocattoli, insomma.

Ovviamente quando dico che questo hobby era praticato anche da noi, non ci si può aspetta-

re un team elegante; agguerrito sì, ma elegante no, perciò avevamo deciso di chiamarci "poveri ma belli".

Ciò che ci caratterizzava di più, ovviamente, erano i nostri aeromodelli. Guido, il più esperto e il più "in grana" (o, per meglio dire, il meno squattrinato), aveva pronto, per l'occasione di cui parleremo, un modello da velocità che data la sua pignoleria (solo in queste cose!) era lucido e perfetto; io ero riuscito a rimettere in sesto un vecchio modello da pendio rotto e riparato per il "grande evento" con dello scotch da pacchi e vinavil nelle ali, e come cappottina una fetta di bottiglia dell'aranciata tagliata ad hoc (così ero anche l'unico ad avere uno "sponsor"); Franco invece pensò che l'occasione era giusta per portare quello che secondo lui era l'aeromodello del futuro, una sua elaborazione del principio della robustezza e della leggerezza. Ora, in tutta onestà dobbiamo ammettere che il principio dal quale partiva Franco era giusto, ma secondo noi era sbagliata la sua applicazione in quel frangente.

Se il buon Dio ha messo sulla terra il buon vecchio albero che dà la balsa, un motivo ci sarà ed è per questo che da che mondo è mondo gli aeromodelli si fanno con quel materiale. Ma Franco no, lui è un precursore nato, non si poteva accontentare dei normali progressi della scienza aeronautica che (in sostituzione della balsa) già ci offriva i materiali compositi tipo fibra di vetro o di carbonio. Lui aveva voluto costruire un modello in lamiera di alluminio.

E voi credete che non ci fosse riuscito?

Comunque, era brutto, ma di un brutto che quando gli altri concorrenti, e i giudici, lo videro, quasi rifiutarono di iscriverlo.

Ma noi garantimmo che quella cosa in effetti aveva volato, che potesse colpirci un fulmine se non volava!

Alla fine lo iscrissero, anche se vidi qualcuno guardare il cielo (o forse era solo immaginazione?).

Per tentare di descriverlo occorre partire dalle ali che erano ciò che restava di un glorioso modello caduto in spirale poche settimane prima sul monte Tuscolo, vicino Roma, perciò ancora abbastanza tradizionali anche se rappezzate in diversi punti.

Il pezzo forte del modello era, però, la fusoliera; era assemblata con quattro profilati in al-

luminio verde che partendo dalla coda, due sopra e due sotto, arrivavano sino al musetto per poi essere piegati gli uni verso gli altri e poi bloccati con dei rivetti. Le ali erano montate sopra a "ciò" con degli elastici, come è normale nel modellismo, ma i "suoi" elastici erano tagliati da camere d'aria di motocicletta!

La radio ed i servocomandi erano montati a sbalzo e a vista all'interno del traliccio. Sembrava un mostro con le interiora a vista.

Giorni prima Guido, il più rifinito dei piloti del team, ci aveva convocati in casa sua per un meeting. (Forse è meglio continuare il racconto con termini un poco più nostrani).

Dicevamo: giorni prima Guido, il meno "scaciato" di noi, ci aveva invitato a casa sua per parlarci di una gara che si teneva in quel di San Marino, ovviamente gara di aeromodelli, e ci aveva chiesto se eravamo interessati, dopo tanti anni di anonime partecipazioni marginali a raduni generici, ad avventurarci in un vero cimento aereo.

Detto fatto, eccoci pronti dopo soli quattro giorni di intensi turni notturni per le riparazioni degli aeromodelli, a lanciarci in una nuova avventura.

30 agosto 1984. Partenza da Roma prevista alle ore otto e trenta di sera, dopo una settimana intensa (anche di "normale" lavoro). Partenza effettiva alle undici; arrivo previsto ore ventiquattro; arrivo effettivo in quel di Maciano di Pennabilli (venti chilometri da San Marino, dove mia moglie ha una casa che per l'occasione fungerà da quartier generale), alle ore tre di notte.

La mattina dopo, un pò stonati per le poche ore di sonno, ci svegliamo alle ore undici e trenta e, appena fatta mente locale sul dove eravamo e cosa ci facevamo lì, ci rendemmo conto che era tardissimo, perché dovevamo iscriverci alla gara, e perciò saremmo dovuti essere sul campo di gara alle ore dodici per le operazioni burocratiche del caso (come recitava la locandina di invito), e questo termine scadeva da lì a trenta minuti, ai piedi della funivia di San Marino con ancora da percorrere (per noi) venti chilometri di s.s. 258 Marechiese che attraversa la città di Novafeltria.

Ci infilammo di corsa in macchina ancora in mutande e maglietta, sperando di avere il tempo di vestirci a turno.

Il problema di quella strada non è tanto che sia brutta, mal tenuta o piena di curve, anzi è perfetta e tolto il primo tratto potrebbe essere abbastanza veloce, ma proprio per questo motivo, forse (ben sapendo quanto è amata la velocità dai romagnoli), è tutta costellata di limiti di velocità e pattuglie di polizia.

Comunque, arrivammo in tempo anche se, scoprimmo in seguito, al prezzo di una multa.

Espletate le pratiche burocratiche abbiamo cominciato a chiedere agli altri partecipanti alla gara notizie e consigli, forti del fatto che nessuno ci conosceva, mascherandoci dietro fantozziane frasi tipo "per noi è la prima gara, ci aiuti!!!", oppure "Siamo della rivista tal dei tali, cosa ne pensa il campione dell'anno scorso del percorso?"...

Insomma, siamo riusciti con questi stratagemmi ad ottenere una serie di preziose informazioni, tra le quali una, la più tremenda, andava facendosi strada ogni minuto di più, man mano che facevamo domande. Per la cronaca, occorre spendere due parole su questo tipo di gara "un poco anomala anche per l'aeromodellismo".

Per chi non conoscesse San Marino diremo che quella meravigliosa cittadina si trova su di un terreno collinoso che partendo da Rimini sale prima gradatamente sino ai confini del territorio del Titano poi sempre più scosceso sino ai piedi del monte vero e proprio e da qui svetta dritto e ripido come un fuso per centinaia di metri.

I piedi del monte e la cima sono collegati, oltre che da strade, anche da una funivia capiente e veloce.

La gara aeromodellistica consisteva nel completamento di un percorso che andava dal cocuzzolo della montagna sino al campo sportivo di Serravalle (ben cinque chilometri e mezzo più in basso). Il punteggio finale era calcolato in base alla distanza di atterraggio dal centro del campo ed al tempo di volo. E, già così, non è uno scherzo! Ma il bello è che i modelli (rigorosamente alianti, cioè senza motore) venivano lanciati dal piazzale in cima alla funivia e pilotati, da bordo di un'auto che partiva, invece, dal piazzale ai piedi della stessa funivia, seguendo la strada fino allo stadio, con passaggi obbligatori tipo slalom tra alcuni piloni disseminati lungo il percorso. Ma questo è niente; per se-

guire gli aerei occorre avere un mezzo decapottabile proprio!

Gravissimo problema: noi avevamo una normalissima Fiat Ritmo, e non conoscevamo nessuno che potesse prestarci una spider oppure una decapottabile.

Cercammo di elemosinare tre posti su macchine di altri concorrenti ma non ci riuscimmo per tutti proprio perché eravamo giunti all'ultimo momento.

La cosa si faceva seria.

Tornammo a casa, pensando alle più strane soluzioni, tipo sedersi sul finestrino (ma questo non permetteva la necessaria visibilità e, men che meno, la sicurezza), pensammo al vano posteriore, ma il portellone era di un ingombro assoluto; si pensò anche di smontarlo ma non eravamo sicuri di riuscire, poi, a rimontarlo. Si pensò anche di sederci sul cofano anteriore, con la schiena al parabrezza, ma avremmo impedito la vista al guidatore.

Dovevamo trovare una soluzione per la gara che era alle ore otto della mattina del giorno dopo e alle sette di sera del giorno prima non avevamo ancora cavato il solito ragno dal solito buco.

Decidemmo di accantonare il problema per risolverne un altro ben più "appetitoso".

Approfittando del caminetto in dotazione alla casa eravamo decisi a cucinarci delle ottime salsicce e costolette di maiale alla brace e perciò questo per il momento divenne il tema principale.

Raccogliemmo un po' di legna, la trasportammo con una carriola verso il caminetto, accendemmo un bel fuoco, cuocemmo, e non vi dico con quale gusto ci mangiammo quel ben di Dio.

Sazi ci sedemmo, io su una panca con una Gouloise accesa, Guido stiracchiandosi su un'amaca, e Franco accendendosi la pipa si stese, comodamente, sulla carriola vuota.

- La carriola!!!!

Esclamò esultante Guido, noi in quel momento di torpore non cogliemmo il nesso.

Anzi Franco, pensando che gli stesse capitando chissà che cosa, tentò uno scatto in piedi, ma scivolò e si ritrovò capovolto sotto la carriola con la ruota che girava lentamente cigolando.

Scoppiammo tutti in una risata liberatoria, anche perché avevamo intuito, nel frattempo, il

geniale suggerimento di Guido, perciò ci coricammo la sera più rilassati, pensando alla gara dell'indomani.

Alla mattina, quando ci mettemmo in fila dietro le macchine degli altri concorrenti, qualcuno non capì, altri ci guardarono con ilarità, altri ancora con sorpresa, un giudice di gara venne a guardare da vicino il marchingegno che avevamo sopra il tetto della macchina, e dopo un rapido consulto con gli altri giudici non riuscì a trovare nulla che andasse contro il regolamento di gara.

Io ero ventesimo, e primo del nostro gruppetto. Dopo aver portato il modello sul piazzale insieme a quello di Franco e di Guido e date le istruzioni del caso al lanciatore (cioè il giudice incaricato del lancio nel vuoto del modello), tornammo tutti e tre in macchina pronti per la partenza.

La macchina decapottabile prima di noi partì con il pilota che si sporgeva fuori dal tettuccio, Franco si mise alla guida del nostro mezzo ed io, nell'ilarità degli astanti, scalai la mia macchina e mi accomodai comodo e tranquillo sulla carriola che avevamo legato sopra il portabagagli con corde e catene. Per l'occasione avevamo tolto la ruota, nella improbabile speranza di farla sembrare il sedile di un go-kart, impietosamente smentita dai manici che sveltavano imponenti, ad incontrovertibile dimostrazione della sua natura: una normalissima carriola.

Mi legai, dunque, con un cinghia di sicurezza improvvisata (manco a dirlo!) e quando fu il mio turno e mi sentii pronto diedi l'OK via radio al lanciatore e da quel momento ebbi occhi solo per le ali del mio modello. La gara era iniziata e occorreva farsi onore (carriola a parte)!

Lungo e tedioso (ancora) sarebbe descrivere tutte le vicissitudini che capitirono ai nostri modelli, non dirò tanto per cominciare che il mio modello dopo una partenza quasi normale prese a scendere intorno al secondo pilone, (circa dopo due chilometri) in una vite velocissima che riuscii a stabilizzare solo a pochi metri da terra, quando ormai era in rotta di collisione con una giulietta 1300 del 78 che volava troppo alta.

E non dirò delle grandi aspirazioni di Franco che sfumarono circa dieci metri dopo il lancio, in una picchiata tale che alla fine del modello furono salvati solo la radio e i servocomandi,

impietosamente recuperati in una scatola "da scarpe".

Racconterò invece di Guido, che raggiunse il campo sportivo di Serravalle, che atterrò in prossimità del centro e prese anche la coppa per il miglior atterraggio. Tra distanza e tempo, alla fine, conquistò solo la venticinquesima posizione ma almeno concluse la gara.

Volete sapere se qualcun altro di noi prese delle coppe? Ebbene sì, chi l'avrebbe mai detto, Franco vinse la coppa per l'aereo che aveva mai, in assoluto, da che la gara si svolgeva, fatto il volo più breve (istituirono quel premio apposta per lui).

Al di là dei risultati, comunque, ottenemmo un successo strepitoso con l'idea della carriola sul tetto. Ci accomiatammo da tutti con grandi promesse di tornare negli anni venturi, felici delle nuove amicizie che ben valgono i modelli distrutti!

Nell'andar via, per di più, ci si avvicinò un signore che ci disse di aver fotografato la nostra macchina con la carriola e ci chiese se poteva pubblicarla sulla rivista di modellismo per la quale lavorava. Ovviamente acconsentimmo con orgoglio e perciò, se qualcuno dovesse mai vedere quella rivista, sia indulgente, eravamo giovani, "poveri ma belli".

Comunque tutto e bene quel che finisce bene, contenti di aver almeno partecipato ad una gara internazionale, tornammo a Roma la sera stessa, stanchi ma felici per la nuova avventura.

20. La bici di Stefano



Stefano era uno dei fondatori del Box ed era a tutti simpatico per l'originalità delle sue trovate. Per inquadrare cronologicamente i fatti qui narrati, basterà aggiungere che per carattere e per nome lo associavamo allo "Scarpantibus", l'indimenticabile personaggio demenziale lanciato in quel periodo da Arbore e Boncompagni nella mitica "Alto Gradimento" che i lettori più maturi senz'altro ricorderanno (per gli altri, siamo alla metà degli anni '70).

Di Stefano si raccontano le leggendarie gesta che ne fanno un predestinato della "scorticatura multipla" sin dalla più giovane età.

Una di queste, dunque, ha a che fare con il suo desiderio innato di possedere un motorino. Desiderio negato dal padre che, conoscendo la natura del figlio, presagiva danni fisici seri e facilmente quantificabili in misura proporzionale alla velocità del mezzo.

Dopo infinite ed estenuanti contrattazioni, si giunse quindi al compromesso di una bici da corsa, di quelle con il manubrio basso ed i pedali con laccetto di sicurezza.

E fin qui nulla di strano, se non fosse che il nostro, all'epoca ancora adolescente, non arrivava con i piedi a toccare a terra, neanche mettendosi a cavallo della canna.

Il risultato fu che la partenza andava fatta sullo slancio, un piede sul pedale e l'altro a dare la spinta, come sul monopattino, per poi montare in sella al volo. Niente di più facile per uno scavezzacollo come Stefano; il problema, semmai, erano le fermate; bisognava assolutamente trovare un appoggio, oppure saltare a terra e poi ripetere tutto il procedimento per la successiva partenza. Una bella seccatura!

A complicare il problema c'erano i laccetti⁵; utilissimi per impedire di perdere i pedali in velocità ma micidiali al momento di fermarsi perché capitava spesso di non riuscire a sfilare in tempo il piede dal pedale e di cadere rovinosamente se non si trovava subito il suddetto appoggio!

⁵ All'epoca non erano ancora diffusi gli attacchi a sgancio rapido.

Avvenne così che un bel giorno un semaforo divenne improvvisamente rosso, costringendo il nostro ad una fermata imprevista.

Di appoggi, ovviamente, manco a parlarne ed avendo già incominciato ad inclinarsi inesorabilmente da un lato, l'unica possibilità rimasta era quella di appoggiarsi al vetro della macchina a fianco. . . Ovviamente il vetro era aperto!

Ormai non c'era più niente da fare; perso definitivamente l'equilibrio Stefano finì per dare una manata il faccia al guidatore dell'auto e picchiare rovinosamente la testa sul montante dello sportello.

Il resto è storia. Con i piedi incastrati nei laccetti dei pedali ed il braccio dentro la macchina, non c'era più modo di districare il groviglio. Il guidatore della macchina fu costretto a scendere dal lato del passeggero e chiedere aiuto ai passanti per sollevare l'incauto ciclista e separarlo dai pedali.

Per fortuna non ci furono danni e la cosa finì con una risata ed un rimprovero. Noi, però, già dal giorno successivo notammo la scomparsa dei laccetti dai pedali; experientia docet.

La prova di velocità:

l'oggetto delle nostre discussioni a questo punto divenne l'influenza dei laccetti sulla velocità della pedalata. Stefano sosteneva di riuscire a pedalare fino a 40 Km all'ora anche senza laccetti. Noi sostenevamo che già a 25 gli sarebbero sfuggiti i piedi dai pedali.

Ma le discussioni, si sa, rimangono sterili senza la prova dei fatti e così non passò molto tempo prima che si decidesse di organizzare una verifica.

Le discussioni si spostarono quindi sul modo migliore per misurare la velocità della bici di Stefano. Dando per scontato che la strategia si sarebbe basata sull'uso di motociclette in quel dei Colli Portuensi a tarda notte, fu chiaro da subito che il problema era la mancanza di un contachilometri. Le nostre moto, infatti, erano tutte da fuoristrada e quindi rigorosamente prive di tutto quello che non è assolutamente indispensabile, in accordo con il sano principio in base al quale "tutto quello che non c'è, non si rompe".

Naturalmente non ci perdemmo d'animo ed il solito Franco si ricordò che tra i rottami conservati al Box ci doveva ancora essere un vecchio contachilometri avanzato da qualche motorino

demolito tempo addietro. Quale migliore occasione per fare un po' d'ordine tra le ferraglie? Quella sera stessa, dunque, venne convocata una sessione plenaria al Box e dopo cena tutti ci ritrovammo a rimestare nell'angolo dei rottami. Stiamo parlando qui dei primi tempi del Box, quindi il mucchio non era ancora consistente ed i contachilometri venne fuori quasi subito, completo di cavo ed attacco sulla ruota.

Non mi soffermo qui sui dettagli dell'installazione del contachilometri sul Puch di Franco tanto è inutile; conoscendo lo stile del Box potete facilmente immaginare l'aspetto del risultato.

L'importante è che, in qualche modo, funzionava e così la sera successiva ci riunimmo nel luogo scelto per la fatidica prova.

La configurazione era quindi la seguente: Franco sul Puch 175 avrebbe affiancato Stefano per misurare la velocità, Giorgio su Beta 125 avrebbe seguito da vicino per verificare che i piedi non sfuggissero dai pedali e Roberto su Caballero 50 avrebbe chiuso il gruppo, pronto a dare supporto in caso di necessità.

Mai configurazione fu più provvidenziale!

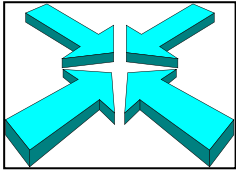
Si parte, quindi, con Stefano gasatissimo su bici senza laccetti e, ovviamente, senza luci. Franco e Giorgio lo affiancano illuminando la scena col le (modeste) luci delle moto da Regolarità. La velocità cresce in breve spazio fino ai discussi 30 Km/h con i piedi saldamente sincronizzati sui pedali. Alla notifica del raggiungimento del primo obiettivo, Stefano per nulla soddisfatto si gasa ancora di più e continua a spingere sui pedali che ormai quasi non si vedono più per la velocità. Pensate al Bip-Bip dei cartoni del Vil Coyote, per farvi un'idea.

Contemporaneamente, però, il rettilineo dei Colli portuensi scorreva e la fine del tratto asfaltato si avvicinava! Ciononostante il nostro eroe persisteva impavido nella sua impresa notificata dal kontakm che, inaspettatamente, arrivò veramente fino ai 40!

Peccato che ormai l'asfalto era finito e, dopo il fatidico annuncio, i freni della bici non ressero allo sforzo richiesto e Stefano si infilò a tutta velocità nel tratto sterrato dove riuscì a mantenere l'equilibrio solo per pochi metri, prima di ruzzolare rovinosamente alzando un polverone degno di una Caterpillar.

Ci volle qualche minuto per avere di nuovo abbastanza visibilità per soccorrere il nostro speedy Gonzales che, di certo grazie alla saggia eliminazione dei famosi laccetti dai pedali, fu ritrovato a distanza di sicurezza dalla bicicletta! Polvere a parte, anche questa volta Stefano se la cavò con una quantità di escoriazioni non superiore a quella che normalmente caratterizza la conclusione di tutte le sue avventure e, caricato lui e la bici senza freni sulle moto, lo riportammo a casa anche questa volta escoriato ma orgoglioso del risultato conseguito.

21. Tor Marancia (Stefano)



La caratteristica distintiva di quelli del Box era di non arrendersi mai! Stefano, infatti, nonostante la bicicletta perseverava nel sogno del motorino con fede incrollabile. Ad un certo punto si era addirittura messo a studiare, nella speranza di riuscire ad estorcere il motorino in cambio di una promozione!

Alla fine, forse per sfinimento o forse per l'intercessione della Dea bendata, il motorino arrivò veramente innescando una nuova serie di avventure, ben assortite per varietà ma tutte accomunate dalla conclusione con la solita quantità di escoriazioni.

Arrivò, quindi, un Caballero 50 di seconda mano, più o meno in condizioni originali. Precisiamo subito che "Condizioni Originali" è comunemente percepito come un indicatore positivo per un'automobile ma per un motorino non c'è nulla di più lontano dalla condizione desiderabile.

Il papà di Stefano si illudeva forse di contenere i rischi con un mezzo dalle prestazioni limitate alle prescrizioni di legge ma tutti abbiamo sempre sospettato che volesse, invece, solo mettere a tacere la coscienza perché, ben conoscendo il figlio, non poteva illudersi che potesse astenersi dal metterci le mani!

Oltretutto c'erano le infinite risorse del Box che, infatti, divenne anche per il Caballero un punto di riferimento stabile. Qui il primo a sparire fu l'inutile carburatore da 14/12, subito sostituito con un più decoroso elemento da 19 mm, tanto per cominciare.

Ad onor del vero, dobbiamo tutti confessare di essere fortemente corresponsabili di quasi tutto quello che successe in seguito. Io e Giorgio avevamo delle moto da fuoristrada che, all'epoca, sembravano da sogno e co queste davamo spettacolo nei "campetti da cross" che ancora si potevano trovare in periferia.

Di questi, il preferito era di gran lunga quello di Tor Marancia, molto frequentato perché abbastanza distante dall'abitato per essere fruibile senza rischio di rappresaglie da parte dei locali infastiditi dal rumore.

Il pezzo forte di questo campetto era una rampa ripida e troppo lunga per essere superata

di slancio; ci voleva potenza! Con le moto la superavamo abbastanza agevolmente ma il cinquantino non ce la poteva fare! E fu così che, per Stefano, nacque il mito della "rampa di Tor Marancia".

Il percorso era divertente e vario e la famosa rampa che partiva da un vasto avvallamento, poteva essere imboccata da una curva dentro l'avvallamento, quindi senza slancio, oppure dal vialetto di accesso al campetto che era pressappoco allineato, ma in questo caso c'era da fare un piccolo salto in discesa fino all'avvallamento da quale poi partiva la rampa.

Inutile dire che il battesimo del Caballero fù proprio sulla rampa che, però, si rivelò da subito al di sopra delle sue possibilità. I primi tentativi dal percorso classico furono penosi; anche in prima il motore "moriva" ben prima di metà salita, nonostante il carburatore da 19.

Visto che la potenza, dunque, era quello che era, s'impondeva un cambio di strategia! Imboccare la rampa con abbastanza ricorsa da compensare la potenza mancante. Ed ecco quindi il nostro iniziare subito, dapprima timidamente, ad affrontare il salto in discesa dirimpetto alla rampa. Fu questa un'inattesa rivelazione! Già dopo i primi tentativi Stefano iniziò ad esibirsi in una serie di salti sempre più spettacolari; dapprima atterrando alla fine della discesa e poi addirittura più in là, direttamente sul fondo dell'avvallamento.

Incoraggiato da questi successi e dal rumoroso apprezzamento degli spettatori (noi), ad un certo punto si decise ad arrischiare anche la rampa. Avvenne così che dopo un salto dei più spettacolari, anziché piegare a sinistra sul percorso in piano, lo vedemmo puntare verso la rampa con piglio deciso e a gas spalancato! E fù il crollo di un mito; riuscì ad imboccare la rampa in terza ma il motore mostrò subito i suoi limiti. In seconda non andò meglio e solo un poco più in su delle prime volte tentò con la prima, riuscendo solo a cappottarsi e tornare giù a ruzzoloni.

Qual è la lezione appresa da queste prime esperienze? Per chiunque altro sarebbe stata di tenersi alla larga dai pericoli ma per Stefano (avevate dubbi?) fu che il carburatore non bastava; ci voleva un motore più potente.

E qui fu il destino a metterci lo zampino creando le condizioni per alzare ancora i rischi.

Proprio in quei giorni, infatti, capitava il compleanno di stefano che si trovò così con una inattesa, quanto improvvida disponibilità economica. Unite ai risparmi precedenti, queste nuove elargizioni vennero immediatamente investite in un cilindro da 65 cc che si poteva accoppiare con un carburatore da 24 mm che avevamo al Box.

Il sabato successivo si tenne, dunque, una sessione straordinaria di Box dedicata alla trasformazione del Caballero.

La domenica Stefano era raggianti. Arrivò al campetto con l'espressione di chi ha l'arma segreta per conquistare il mondo. E l'arma segreta ce l'aveva infatti! Poiché il motore modificato aveva bisogno, per esprimersi, di uno scarico più libero, il silenziatore era stato segato e riattaccato provvisoriamente con una fascetta, solo per la città. Ma una volta sul campetto, bastava un cacciavite per dare briglia sciolta a tutta la cavalleria del motore.

È questo che scoprimmo quella domenica, quando Stefano partì con baccano infernale per imboccare il vialetto che portava al salto ed alla rampa. Lo vedemmo . . . anzi, più esattamente, lo sentimmo partire gasatissimo, infilando tutte le marce e volando letteralmente giù dal primo salto fino a metà della pista a gas tutto aperto. Solo per un attimo facemmo in tempo a vedere l'espressione raggianti del nostro eroe mentre imboccava la rampa in quarta piena a velocità pazzesca ma, evidentemente, non sufficiente perché come le altre volte lo sentimmo scalare tutte le marce nel disperato tentativo di spremere fino all'ultimo i cavalli del motorino.

E fu questa, certamente, la ragione dello spettacolare epilogo della vicenda. La maggiore potenza e velocità lo fecero arrivare ad innestare la prima a solo un paio di metri dall'agognata sommità della rampa, tanto che noi, da sotto, avevamo quasi cominciato a pensare che questa volta ce l'avrebbe fatta. Ma la legge di gravità è inesorabile. Come tutte le altre volte, appena ingranata la prima il motorino si è impennato disarcionando il malcapitato che questa volta, però, anziché ruzzolare giù come al solito, è caduto in piedi ma completamente sbilanciato dalla forte pendenza della rampa. Nel disperato tentativo di non cadere, e nella assoluta impossibilità di fermarsi, il nostro si prodigò in una spettacolare dimostrazione atletica di salto in

lungo in discesa, infilando una successione di passi ognuno più lungo del precedente, fino all'ultimo che, talmente lungo da essere indistinguibile da un tuffo a volo d'angelo, lo portò ad atterrare sulla pancia alla base della rampa procurandosi, manco a dirlo, la solita quantità di escoriazioni che concludevano sempre le sue avventure.