

statale
editrice



gli Spostati

Cristian Angeloni
UN RAGAZZO CHE VOLEVA CORRERE

ISBN 978-88-89535-86-8

copyright 2009, Statale 11 editrice

www.statale11.it

soluzioni grafiche e realizzazione

ICEDREAM

Cristian Angeloni

**UN RAGAZZO
CHE VOLEVA CORRERE**

A Fausto

INTRODUZIONE

Tuttora non sono ancora riuscito nel mio intento, ci sto provando tra molte difficoltà e sacrifici.

Sono stanco, ma non mollo.

Spero che dopo aver letto queste pagine mi capirete meglio, forse vacilleranno alcune vostre convinzioni, magari vi metterete in discussione.

Mi chiamo Cristian e ho una passione. Per quella mi alzo presto, spendo tutti i soldi che ho, mi ritrovo ad avere un furgone come macchina e dalle cinque alle dieci volte l'anno ci dormo dentro.

Spesso ci penso, mi domando se ne valga la pena, sento gli altri che mi dicono che sono matto, mi rendo conto che certe cose... anzi, la vita potrebbe essere più facile, poi però mi accorgo che non ne posso fare a meno, che ne ho assolutamente bisogno. Capita che quando non sfogo la mia passione poi mi deprimi, che quando sento qualcuno che ne parla mi si accende una lampadina.

Ricordate quando vi ho detto che magari vi sareste messi in discussione?

A volte mi capita di vedere i cacciatori, tutta gente normale, padri di famiglia, pensionati, muratori o ingegneri; li vedo alzarsi la mattina presto in un giorno di festa, li vedo correre dietro a un cane, attraversare i campi nel freddo e nell'umidità del mattino e mi domando chi glielo faccia fare. Mi rispondo che in fondo sono come me: hanno una passione.

Ho fatto il primo esempio stupido che mi è venuto in mente, però penso che possa calzare. Il mio sport - perché di questo si tratta -, come quello della caccia, possono non essere capiti, hanno delle limitazioni e, a volte, possono diventare pericolosi, causare danni.

Naturalmente penso che nessuno voglia farsi male, però il pericolo esiste, non solo nel mio sport, ma anche in molti altri. Esiste dappertutto, anche nella vita quotidiana.

Ci saranno migliaia di libri che trattano questo argomento, film, racconti, aneddoti che ci parlano di come a volte le disgrazie ci vengano a cercare, di come, a volte, bisogna fare scelte, azzardare.

Mettersi in gioco e rischiare tutto per rincorrere un sogno.

Così come nel mio sport non bisogna aver paura, si deve sicuramente mettere in conto che qualcosa può andare storto, ma non ci si deve pensare.

Ci si può far male sul lavoro, in giro a piedi, in casa, ma non per questo noi tutti passiamo il nostro tempo a preoccuparci.

Uffa, mi sono perso. Sono partito per dire una cosa e mi sono dilungato in un discorso che non ha né capo, né coda. Inutile pensarci, si diventa solo matti.

Ripartiamo: io sono un malato di moto, faccio gare a livello italiano e spero di varcare il prima possibile i confini dello stato.

Per fare queste gare ho una licenza sportiva, vengo sottoposto tutti gli anni a visita medica specialistica e ogni cinque a un elettroencefalogramma.

A modo mio aiuto anche l'economia, spendendo molti soldi per correre. Di positivo per me c'è il fatto che controllo periodicamente il mio stato di salute e fare le gare mi aiuta a stare in forma.

Una cosa che mi sono sentito chiedere spesso dai miei amici è

perché mi devo allenare per andare in moto, per esempio facendo bicicletta o palestra.

- Davvero ti stanchi ad andare in moto? Che fatica fai? -

Effettivamente, se non si è allenati, non si regge per tutta una gara. Se uno ci pensa, associa l'andare in moto a qualcosa di rilassante, di tranquillo: ci si allaccia il casco, si monta in sella e si dà gas, si percorre un po' di strada con l'aria che ci sfiora e si gode il paesaggio, si salta un po' di traffico divertendosi, ci si ferma al bar a prendere un gelato e, non ultimo, si fa un po' i fighetti.

Invece in gara è tutto diverso: ci si sposta continuamente da un lato all'altro della moto, a sinistra, a destra, si buttano fuori le ginocchia, ci si piega dietro al cupolino per ripararsi in accelerazione, ci si tira su in frenata e si tira con forza la leva del freno. Tutto questo in modo continuo e veloce.

Alla fine, dopo una gara di dieci giri e soli venti minuti, se non si è allenati, si esce col fiatone. Anche l'avambraccio destro soffre molto. È importante essere in piena forma.

Ovviamente anche la moto deve essere apposto. Si devono scegliere le gomme giuste e saper regolare la ciclistica. Sembra facile, ma non lo è. Se la moto è sbilanciata, anche se si è dei campioni, più di tanto non si può fare. Uguale discorso se il motore non va come quello degli altri.

Magari non è il nostro motore che è scarso. Se la moto non accelera abbastanza, la causa può essere un rapporto di trasmissione troppo lungo. A volte in una moto che va bene si cambia la corona con una di qualche dente più grossa per adeguarla a una pista più lenta e, di colpo, ogni volta che si dà gas, la ruota posteriore pattina. Sembra una scemata, ma la ruota posteriore si è avvicinata al fulcro del forcellone e si è perso in trazione.

Allo stesso modo, alzando l'anteriore della moto, anche solo di due millimetri, ci si ritrova a fare fatica nelle *esse* o a uscire larghi dalle curve.

Vi assicuro che ci sono un sacco di regolazioni che possono fare differenze anche di un secondo: bastano pochi millimetri o pochi *click* delle sospensioni.

Anche su una moto di serie, se si vuole andare davvero forte,

al giorno d'oggi servono buone conoscenze tecniche. Ce n'è da diventar matti!

Ops, ancora una volta ho divagato, potrei forse scrivere un libro intero sulle regolazioni, sullo sfilamento della forcella, sull'interasse dell'ammortizzatore, sull'alta e sulla bassa velocità in compressione, sulla differenza di profilo tra una gomma Pirelli e una Dunlop, sul cambiamento di comportamento della moto a seconda della marca di pneumatici utilizzata.

Io ormai corro da quasi dieci anni e penso di averne viste tante. Probabilmente però non ho ancora imparato abbastanza. L'ultima volta che sono caduto, mi sono rotto un piede. Avevo sfilato la forcella di sette millimetri perché mi ero accorto che la gomma anteriore non lavorava e la moto era dura nei cambi di direzione. Sapevo di aver esagerato, avrei dovuto sfilarla solo di tre o quattro millimetri, però me la sentivo bene, era rapidissima a scendere in piega ed agilissima. Così ho abbassato la guardia e, per pigrizia, non ho voluto lavorare sulla moto. A due curve dalla fine, la ruota dietro - troppo scarica - ha perso aderenza, la moto mi si è girata e mi ha sbalzato via.

Il risultato è stato disastroso.

Per mia fortuna, pur essendo caduto molto, mi sono rotto poco. *Poco*, un termine relativo: tre volte lo stesso piede in modo più o meno grave, una clavicola e qualche escoriazione, in meno di dieci anni possono essere tantissimo.

Se però penso che il rapporto cadute-rottture è superiore a dieci, allora il discorso cambia. Ma non è detto che possa sempre andare bene, no?

Ecco, appunto, un'altra cosa su cui vale la pena riflettere: se io fossi caduto dieci volte (non più di trenta come in pista) mentre ero in giro per strada, cosa mi sarei rotto? Ci sarei ancora?

Non vi pare un quesito interessante?

A volte penso che l'aver deciso di fare le gare mi abbia salvato. Ormai da tempo preferisco andare in giro in macchina per strada. Vorrei usare la moto, ma preferisco di no. In pista sono molto più sicuro, indosso abbigliamento adatto, se cado non ci sono ostacoli, ma vie di fuga, e non rischio che qualche macchina mi tagli la strada. In caso di caduta, poi, ci sono i

commissari di percorso che ti soccorrono immediatamente. Ogni circuito è provvisto di una propria infermeria e di ambulanze pronte ad intervenire, la gente che ci soccorre è preparata e competente.

Ora non voglio dire che tutti dovrebbero correre in pista. È bellissimo fare il giro la domenica, però non tutti i motociclisti sono capaci di portare una moto, e non tutti gli automobilisti stanno attenti a quello che fanno i motociclisti.

Un paio di anni fa mi è capitato un incidente. Non pensate male! Io ero alla guida di un furgone frigorifero e stavo andando a consegnare dei gelati. Siete mai stati all'Aprica? È un bel posto. Per arrivarci dalla Valtellina si arriva a Tresenda di Teglio e si svolta a destra, si percorre un rettilineo di quasi due chilometri e poi si imbecca una galleria di pochi metri che descrive una curva cieca. Mentre io entravo da una parte con il furgone, in senso opposto vi accedeva anche uno *scooterone*. L'uomo alla guida avrà avuto circa quarant'anni, non conosceva quella curva e, quando mi ha visto, si è spaventato, ha tirato forte la leva del freno davanti ed è caduto, mentre io inchiodavo le quattro gomme per lo spavento. Per fortuna gli unici danni li ha riportati il motociclo.

Un'altra volta invece alla guida c'ero io. Sono arrivato ad un incrocio, da destra un'auto non si è fermata allo *stop* ed è passata dritta, niente di preoccupante. Dopo aver chiuso il gas, l'ho riaperto, in fondo non mi aveva dato la precedenza, ma aveva abbastanza spazio per attraversare. Nemmeno il tempo di pensare ad altro, e da sinistra una Panda rossa mi è passata davanti.

Ho avuto solo il tempo di provare a scartare a sinistra per evitarla, l'ho presa con il ginocchio e mi sono fermato poco dopo senza cadere. Mi è andata bene!

Chi guidava era un ragazzo di soli diciotto anni che si è spaventato forse più di me: non mi aveva proprio visto! Forse trafficava con l'autoradio, chi lo sa?

L'inizio

Questa mia passione comunque non so da dove sia venuta. Ripercorrendo con la memoria il tempo passato, ricordo che sono sempre stato un bambino irrequieto: da piccolo mi sono rotto chissà quante volte le ossa perché mi arrampicavo su qualsiasi cosa. I bambini - si sa - non vedono il pericolo, tutto per loro è un gioco.

Poi mi hanno regalato la bicicletta e con le prime impennate ho iniziato a conoscere le sbucciature alle ginocchia.

Le moto le ho viste un sacco di volte dal finestrino posteriore della Simca di mio papà, quando andavamo a fare un giro. Le vedevo e non sapevo esattamente cosa fossero.

Il primo contatto con una moto vera l'ho avuto in *garage*.

Per la precisione si trattava di una Suzuki, marca che guarda caso è stata, ed è, mia compagna, con molti modelli. Quella era di mio zio, non ricordo quasi niente di lei, mi pare fosse blu, era una sportiva degli anni Settanta e non andava, era rotta e parcheggiata sul suo bel cavalletto centrale. Io mi ci arrampicavo e mi sedevo sul serbatoio per arrivare a toccare il manubrio con le mani. Avrò

avuto sei anni e probabilmente non toccavo nemmeno le pedane, standoci seduto su. Mi ricordo che era una tre cilindri, credo che il motore fosse un due tempi. Sui fianchi c'era scritto "380 CV" e io pensavo avesse trecentottanta cavalli!

Quando andavo dall'altro zio, invece, correvo sempre nella stalla per guardare una moto rossa, anche lei ferma sul suo cavalletto, la sella tutta rotta e una bella chiazza d'olio sotto il motore: era una Moto Guzzi Airone 250. Molti anni dopo me la sono fatta regalare e l'ho restaurata con le mie mani. Non è uscita benissimo, però funzionava e l'ho portata in un paio di occasioni fino a Mandello del Lario, dove ha sede la fabbrica in cui è nata. La prima volta che sono potuto salire su una moto in modo non statico, invece, è stata con un mio cugino: dovevo avere meno di dieci anni e lei era una fiammante Moto Guzzi Imola 350, bellissima!

Il suo cupolino squadrato con il faro rettangolare, i doppi ammortizzatori, la sella lunga... pochi metri davanti casa sono bastati per consolidare in me qualcosa che era nato e cresceva pian piano.

Svelato il mistero?

Boh, io vedo i miei nipotini che vanno in *garage* a vedere la mia moto, li sento esclamare quando l'accendo. Così come le brutte compagnie rovinano i ragazzi, credo che anche gli zii, in fatto di moto, abbiano una cattiva influenza su di loro.

Però non tutti i bambini che hanno uno zio motociclista poi lo diventano a loro volta, bisogna essere predisposti. Mi sa che è una questione genetica, un *mix* tra voglia di sfida, gusto del brivido e anche intelligenza superiore.

Detta così la sparo grossa, però non si dice *genio e sregolatezza*?

Tutti i geni hanno qualcosa di particolare, qualcosa che li distingue: un'innata predisposizione, voglia di scoprire, di capire, sete di conoscenza, gusto per la vita, fame di esperienza.

Voglia di essere ribelli - forse soprattutto questo - bisogno di distinguersi dagli altri, di farsi notare, di avere una vita sopra la media, di poter raccontare un giorno: *io ho fatto questo*.

Ci risiamo, torno come al solito a divagare e a perdere il filo. Alla

fine di questo libro potrete decidere se catalogarmi come stupido o come genio, probabilmente l'appellativo calzante sarà *pazzo...* siate buoni, mi raccomando.

La mia prima moto invece la ricordo benissimo, una meraviglia, una Moto Guzzi *Dingo 50 Cross*, prodotta all'inizio degli anni Settanta. Io l'ho avuta in regalo nel 1986, avevo dodici anni e per fortuna disponevo di una bella stradina di campagna dove girare. La moto era più vecchia di me, ma non ci badavo. Aveva le sospensioni tutte rotte, ma anche questo poco mi importava. Si accendeva e andava. Con lei ho fatto le prime cadute, ho attraversato i primi fossi, ho provato le prime pieghe. Mi fermavo, inclinavo la moto su un lato e lasciavo la frizione, in prima davo gas e la moto si girava su se stessa, facendo un cerchio, con me sopra che cercavo di tenerla, saltellando sul piede in appoggio.

Ce l'ho ancora, è in *garage* che prende la polvere. Saranno più di dieci anni che il motore non emette suoni e mi piacerebbe rimetterla a nuovo, ma - come al solito - la lista delle cose da fare prima è lunga.

È di colore verde, tutte le cromature ormai sono arrugginite, i freni sono consumati e la forcella avrà non più di due o tre centimetri di escursione, le molle sono rotte e i foderi, compresi i paraoli, sono talmente fuori tolleranza che ci passa in mezzo un tir. Ci sono ancora gli adesivi catarifrangenti che ci ho appiccicato sopra quasi vent'anni fa.

Recentemente ho smontato gli ammortizzatori e li ho portati dal tecnico che mi prepara le sospensioni per le gare. Mi ha detto che lui non me li avrebbe fatti, e mi congedava, dicendomi di andare a cercarli nei mercatini.

E così è morto sul nascere l'entusiasmo che avevo, ho rimandato a data da definire il restauro.

Ed ecco arrivare il giorno fatidico, una data importante: finalmente a sedici anni potevo prendere il patentino!

Wow, potevo entrare nel mondo dei grandi e avere un mezzo tutto mio per andare in giro, partire e fermarmi a Capo Nord. Non è stato proprio così, però qualche chilometro in giro l'ho percorso.

Nel '90, quando ho preso il patentino, le cose erano un po' diverse: molti ragazzi volevano il centoventicinque, non erano ancora in voga gli *scooter*, ed il massimo erano i Fifty e le Vespa, il mercato dei centoventicinque sportivi era florido, e la Cagiva C12 era il massimo, poi c'erano l'Aprilia AF1, la Gilera SP01 ed altre ancora.

Io avrei voluto tanto la Cagiva nera che aveva il mio amico Omar. Purtroppo mi sono dovuto accontentare di una Cagiva SST del 1982, il massimo che mio padre fosse disposto a farmi guidare.

Quanti di voi sono padri di famiglia?

Ecco un'altra domanda interessante. Stando a quello che mi hanno detto la mamma e alcune zie, anche mio padre a vent'anni andava in moto e, oltretutto, non era molto affidabile. Perché allora io ho dovuto faticare e sudarmi ogni mia moto?

Sapete che vi dico? La passione per la moto mi ha fatto litigare spesso con mio padre, anche se credo che siano pochi i figli che, ad un certo punto, riescono a tenere un rapporto stretto con i genitori.

Su questo argomento, purtroppo, io posso dire solo male. È da tempo che non parlo con mio padre, l'unica cosa che ha saputo fare è stato cercare sempre e comunque di limitarmi, di non farmi andare in moto. E non è mai venuto a vedermi correre.

Eppure ho alcuni amici che vanno in pista con i genitori, uno o l'altro non fa differenza. Sapete quanto li invidio!