

IL RALLY

Publicato su.....

Fin dalla fine degli anni sessanta, tra i ragazzi che potevano comprarsi una macchina (o che potevano farsela comprare dal babbo), era molto in voga la mania di addobbare il mezzo come un albero di Natale. Autoadesivi, decalcomanie, strisce, borchie, e altre diavolerie tappezzavano la carrozzeria, al punto che l'auto sembrava un leopardo con il morbillo. Solo dopo molti anni, in una rivista di psicologia, scoprii il significato di quel comportamento che, in parole povere, si poteva tradurre in una sola frase: "Vorrei, ma non posso!", cioè, "Possiedo una cinquecento, vorrei una Maserati, così addobbo la cinquecento in modo che, quando passo, la gente si volta a guardarmi come se guidassi un Maserati!". Più o meno il senso era questo. Fin qui niente di grave. Il problema arrivò con gli anni settanta, proprio quando fu organizzato il primo rally dell'Isola d'Elba, praticamente una rivoluzione! In una settimana il paese fu invaso da una specie di orda barbarica motorizzata: team di piloti, squadriglie di tecnici, compagnie di motoristi, brigate di meccanici, il tutto racchiuso da una cornice da gran prix, fatta di colori, luci, rombi di motori e stupende ragazze. Inutile dire che, come la carovana del rally arrivò in paese, tutti gli occhi dei patiti dei motori (quelli del *vorrei, ma non posso* per intendersi), si spalancarono assumendo le stesse dimensioni di una forma di parmigiano. Il momento dello stupore durò pochissimo, bastò un giorno e gli ormoni dei suddetti individui entrarono in fibrillazione: strisce, borchie, decalcomanie, ecc. cioè tutti i vecchi addobbi volarono via, immediatamente sostituiti da numeri di gara, cerchioni in lega, fanaleria acceca-pedoni, marmitte spacca-timpani e altre diavolerie della serie "Voltatevi che passo io!" (voglio precisare che in nessuna rivista di psicologia trovai la spiegazione di questo tipo di sindrome). Il bello era che, se prima (ai tempi delle borchie e delle strisce) non si voltava nessuno,

ora si voltavano tutti, l'auto con questi ordigni, faceva un rumore del specialmente nel periodo per vedere se si trattava alla gara o uno dei soliti manifestazione ebbe crescente, fino ammessa come prova del arrivando addirittura, entrare in lizza con il



poiché, chi attrezzava ogni volta che passava diavolo e tutti, del rally, si giravano di un auto partecipante fissati. Negli anni la sempre un successo all'edizione in cui fu campionato europeo; dopo qualche anno, ad rally di San Remo con

la prospettiva di passare agli onori del campionato del mondo, cosa che purtroppo non accadde mai. Insomma roba da overdose di adrenalina! La febbre del rally, ad ogni edizione, saliva in maniera esponenziale, finché qualcuno del gruppo dei *patiti*, messi da parte un po' di soldi, riuscì a comprarsi un'auto sportiva, ad attrezzarla per la competizione, ad organizzare un minimo di assistenza e poi, finalmente, a buttarsi nell'avventura di una vera e propria corsa automobilistica, correndo al fianco di piloti professionisti e, qualche volta, anche di grandi campioni, cosa che fino a qualche anno prima aveva occupato solo una parte dei loro sogni. Furono sufficienti un paio di anni ancora e la schiera dei fissati, che riuscirono a trasformarsi in piloti, si allargò fino ad avere una certa consistenza. Tra i più agitati e i più sognatori ce n'era uno di cui al momento, per ragioni storiche, eviterò di citarne il nome limitandomi a chiamarlo con il suo soprannome e, siccome in un paese i soprannomi sono le etichette per ricordare al volo i personaggi, con questo mio stratagemma eviterò qualsiasi problema di privacy con la giustizia e, nello stesso tempo, molti dei miei coetanei, che leggeranno queste righe, sapranno perfettamente a chi mi riferisco. Il nostro personaggio era noto nell'ambiente corsaiolo con un nomignolo che era tutto un programma: "Precipizio". Non ho la più pallida idea in seguito a quale episodio gli fu appiccicata quest'etichetta ma, considerando la sua passione per le auto e il suo modo spericolato di guidare, non occorre molta fantasia per capirlo.

L'unica cosa di cui non sono mai venuto a conoscenza fu quale fosso, quale scarpata o quale burrone ebbe l'onore di accogliere la sbandata che dette origine al suo nome di battaglia. Precipizio andava forte, se si metteva in testa di scendere la strada del Volterraio in meno di dieci minuti, potevi stare tranquillo che ne avrebbe impiegati la metà (a quei tempi il Volterraio era una specie di mulattiera che qualsiasi mulo si sarebbe rifiutato di percorrere). L'unica volta che ci mise mezz'ora, fu il giorno in cui scese con il muso della macchina completamente rientrato ma, in compenso, con un cinghiale di cinquanta chilogrammi, con seri problemi di salute, fissato con le cinghie di sicurezza al sedile del navigatore. Il conto del carrozziere e del meccanico lasciarono Precipizio con il magone per una settimana, cioè fino al sabato sera successivo in cui, insieme ad una decina di amici, si ritrovò di fronte il cinghiale che, per l'occasione, si era presentato sotto mentite spoglie di cotolette, bistecche e filetti. Nella carriera di pilota di Precipizio, l'incidente del cinghiale fu l'unico di una certa rilevanza, atroce però fu la beffa che dovette sopportare al suo primo rally. La preparazione era stata accurata, la macchina (una 124 sport Abarth) era una bomba, gli amici ci avevano messo l'anima per organizzare l'assistenza, insomma tutto il team era in piena fibrillazione e pronto per la loro prima gara. A Precipizio era venuta quasi la febbre. Finalmente arrivò il gran giorno. Sulla rampa del via cominciarono ad avvicinarsi i primi grossi nomi e, nel piazzale di sosta, i direttori di gara faticavano a mantenere un certo ordine al fine di consentire un corretto accesso delle auto alla zona della partenza. Non sappiamo bene come si svolse la faccenda, si racconta che ad un certo momento Precipizio si trovò imbottigliato in mezzo a tre o quattro macchine che sarebbero dovute partire dopo di lui, altre voci sostengono che la Saab di un pilota svedese, un certo Söderk, si fosse messa in una posizione talmente maledetta che per buoni dieci minuti impedì a Precipizio di muoversi, insomma il nostro eroe non riuscì a raggiungere in tempo la rampa e fu escluso dalla gara. La rabbia e la delusione furono grandi. Non sappiamo quanti pugni Precipizio pestò sul cofano della sua macchina, arrivò perfino a scongiurare che lo facessero partire, si sarebbe accontentato di correre anche fuori gara, ma le regole dell'automobilismo sono ferree e, nel suo primo rally, Precipizio non riuscì neanche a percorrere un metro. L'anno dopo la fibrillazione era raddoppiata, questa volta doveva partire a tutti i costi! A tale scopo qualcuno dei ragazzi dell'assistenza propose di montare una mitragliatrice sul cofano dell'auto (a quanto pare il regolamento di gara non lo impediva), ma la soluzione fu esclusa a priori: avrebbe appesantito il mezzo. In ogni caso Precipizio riuscì a partire e, nel farlo, si mise a strombazzare dalla gioia, tanto che dopo venti metri salì con la ruota anteriore destra sul cordolo della strada, rischiando di investire una decina di spettatori e magari di farsi tamponare dall'auto successiva che sarebbe partita dopo due minuti dalla sua. Tutto andò bene, Precipizio partì e la sua avventura cominciò, ancora non sapeva che, nei mille chilometri della gara, avrebbe incontrato un altro pericolo, una terribile minaccia che avrebbe potuto mandargli a monte la gara; una specie di maledizione la cui presenza aveva già pesato sul destino di molti piloti che, in seguito alle sue apparizioni, avevano dovuto abbandonare la gara. Ormai molti conoscevano il nome di questo flagello e lo temevano come un'invasione di cavallette, il suo nome era: Moana. Moana non era né un pilota, né un giudice di gara, né uno di quelli uragani che, periodicamente, si abbattono sulle coste del centro America, anzi, per la verità, Moana non era nemmeno un mammifero, si trattava invece di una gallina ovaioia di razza padovana di colore bianco, di proprietà dell'“Azienda agricola Guglielmo Sturabotti & figli – allevamento di pollame e animali da cortile” (così c'era scritto sulla carta intestata). Non ci è dato di sapere il motivo preciso di un così strano nome per una gallina ma, a quanto sembra, il volatile in questione, quando si muoveva nell'aia a caccia di chicchi di granoturco (di cui era golosissima), sculettava in una maniera talmente particolare, da ricordare la famosa pornstar. In se e per se una gallina non poteva certo, da sola, costituire un pericolo per una gara automobilistica, ma Moana non era una gallina normale, possedeva due prerogative che la rendevano pericolosa: il candore e la perfidia! No, non era un controsenso poiché, per candore, non si deve intendere una delle più belle virtù dell'animo umano ma, in questo caso, il colore delle sue penne, le quali erano di un bianco talmente candido ed immacolato che, i potenti fasci di luce, prodotti dalla fanaleria allo iodio delle auto che correvano nel rally, vi sbattevano contro e ritornavano indietro amplificati e riverberati al

punto da riuscire ad offuscare, anche solo per un attimo, la vista del pilota e, distrarsi un attimo a quelle velocità, era maledettamente pericoloso. La seconda prerogativa, e cioè la perfidia, era forse quella che la rendeva più temibile. Il turpe volatile sapeva benissimo di avere il piumaggio catarifrangente per cui, appena il primo concorrente partiva (come poi facesse a saperlo rimase un mistero), si preparava a dovere lisciandosi e pulendosi le piume fino a farle diventare candide come la neve. Si piazzava sul colonnino di sinistra del ponticello che permetteva alla strada poderale dell'azienda "Sturabotti & figli" di superare il fosso di irrigazione principale, e aspettava. Qui è necessario spiegare la geografia della vicenda, e cioè che il tratto finale della prova speciale detta *Dei Marmi* (una delle più dure della gara), per circa duecento metri lasciava il tracciato principale, s'innestava nella strada poderale, passava sul ponte di Moana e, dopo mezzo chilometro, finalmente terminava alla postazione del controllo cronometrico. Prima di imboccare il ponte, la strada faceva una curva a destra piuttosto stretta, per cui, l'auto che l'affrontava, era costretta a rallentare così, appena terminata la curva, la prima cosa che si trovava davanti era il colonnino di Moana. In condizioni normali una gallina non poteva certo costituire una minaccia per delle auto da corsa con duecento cavalli dentro il cofano; la caratteristica che rendeva micidiale la presenza della diabolica gallina, era il fatto che Moana si piazzava sul colonnino del ponte di notte! È risaputo che tutte le galline serie appena cala il sole si rintanano automaticamente nel pollaio, evidentemente Moana non era una gallina normale e fu proprio questa sua abitudine che la fece diventare l'angoscia dei piloti. La prima volta sicuramente Moana si appostò sul colonnino per curiosità, era una postazione privilegiata, le macchine arrivavano sparate fino all'inizio del ponte e poi, per imboccarlo, erano costrette ad una derapata fenomenale e quindi lo spettacolo era garantito. Difficile dire come andò la prima volta. probabilmente il pilota, dopo aver tirato forte per tutta la prova speciale, mentre stava per imboccare il ponte, con i fari illuminò Moana in tutto il suo splendore. Rimanendo folgorato dall'apparizione, sicuramente affrontò la curva con un'angolazione eccessiva, il tentativo di mantenere il controllo con una controsterzata, non fu sufficiente, le ruote anteriori persero la presa, la macchina sfondò il parapetto e andò ad inzeppare il muso sul fondo melmoso del fosso. Quelli che assistettero all'incidente sostennero che quella volta Moana emise il più perfido *coccodé* mai prodotto nella storia dei volatili da cortile, ma questa è solo una leggenda, rimase il fatto che l'automobilismo le entrò nel sangue e, da quella volta, durante ogni gara, non si spostò più dalla sua postazione e diventò lo spauracchio della competizione. Fortunatamente Precipizio conosceva la leggenda della gallina fantasma per questo, insieme a tutto il suo team, aveva studiato un piano. Cinque giorni prima dell'inizio della gara un commando, composto da tre individui vestiti di nero, penetrò nottetempo, nel pollaio dell'azienda Sturabotti. Il piano era semplice: verniciare Moana di nerofumo! I tre scavalcarono la rete, aprirono la porta del pollaio ma, come le torce elettriche illuminarono l'interno, rimasero senza fiato, qualcuno li aveva preceduti: tutte le galline erano appese alla trave del tetto con il collo allungato di almeno cinque centimetri. Precipizio si sfilò il passamontagna guardando esterrefatto quello scempio, verniciare una gallina era una cosa, ma fare una strage dentro un pollaio per le colpe di una sola, era pura cattiveria. «Andiamo!» bofonchiò. I tre uscirono dalla recinzione e si avviarono a recuperare il furgone che avevano lasciato prima del ponte quando, con le torce, illuminarono qualcosa di bianco al centro della carreggiata. Precipizio si chinò: era la povera Moana, o meglio, quel che ne restava. Probabilmente lo stesso autore della carneficina del pollaio, aveva voluto infierire passando più volte con un'auto sopra la misera gallina, tra le carni dilaniate si distingueva chiaramente il segno dei pneumatici. Precipizio raccolse i resti della povera gallina e si avviò deciso verso casa Sturabotti. Come Guglielmo aprì la porta, Precipizio non lo fece neanche parlare: «La riconosci?» Guglielmo cadde dalle nuvole, tanto che in quell'occasione dette la risposta più cretina di tutta la sua vita: «No, galline così spiaccicate non ne ho!»

«Infatti sono tutte appese alla trave del pollaio con il collo tirato.»

Guglielmo montò su tutte le furie: «Brutto fetente che non sei altro...!»

«Alt,» Precipizio lo fermò, «io non vado a fare strage di galline, al massimo le vernicio di nero. L'infame che ha compiuto questo capolavoro merita di essere sistemato, ma tu mi devi aiutare. Ok?»

Precipizio fu talmente risoluto che Guglielmo non ebbe neanche il tempo di fiatare.

«La prima cosa è sapere chi è il nostro amico, e questo è compito mio. Tu, invece, di devi occupare di un'altra faccenda...» Precipizio spiegò a Guglielmo il piano, alla fine delle spiegazioni l'allevatore ghignava pregustando la vendetta. Arrivò il gran giorno, tutte le auto dei concorrenti, dopo le verifiche dei giudici di gara, erano parcheggiate nel grande piazzale del porto, c'era una grande confusione per cui nessuno si accorse di un ragazzino che, furtivamente si aggirava tra le auto osservando i pneumatici. Non passò molto tempo che il ragazzino trovò quello che cercava e andò a riferire. Precipizio lo ascoltò e mandò i suoi uomini a verificare. Dopo cinque minuti ebbe la conferma da uno di loro: «Ci siamo, il disegno del battistrada corrisponde, non solo, ma guarda che cosa c'era incastrato nelle sospensioni.» Precipizio si ritrovò in mano una zampa della povera Moana e un pugno di piume bianche. «Chi è?» domandò furente.

«La Saab 900 di Söderk.»

«Quel suino di uno svedese!» strinse i pugni, «ora regoleremo tutti i conti, vecchi e nuovi!»

Precipizio dette le ultime disposizioni, salì in macchina, legò la zampa di Moana allo specchietto e raggiunse la zona della partenza. Il rally iniziò e, con esso l'entusiasmo di tutta l'Isola.

Il team di Precipizio, a cui per l'occasione si era aggiunto Guglielmo, sapeva cosa doveva fare: la vendetta sarebbe stata attuata nella seconda giornata di gara. Alla fine della prima giornata Söderk era quarto e Precipizio trentaduesimo, se nessuno si fosse ritirato, l'intervallo di partenza sarebbe stato di oltre settanta minuti: c'era tutto il tempo per preparare il piano. La sera successiva la gara partì in perfetto orario. Dopo quattro ore di corsa Söderk era passato in terza posizione. A mezzanotte e tredici lo svedese imboccò la prova speciale *Dei Marmi*. Uno degli uomini di Precipizio, con una radio portatile, diede il segnale. Sul ponte di Moana, i tre che avevano ricevuto il segnale, attesero il passaggio del concorrente che precedeva Söderk, poi si precipitarono a preparare la trappola. Söderk arrivò alla fine della prova speciale sparato come un siluro, affrontò gli ultimi tre tornanti con il motore fuori giri, alla fine si immise nel tratto che l'avrebbe portato alla curva del ponte. Superato un piccolo dosso, scaldò in seconda prima di affrontare la curva poi, finalmente, il ponte gli si parò davanti ma, un'incredibile visione lo inchiodò sul sedile: quindici grosse galline, completamente bianche, quindici *Moane* lo stavano aspettando appollaiate lungo tutta la ringhiera del ponte. A Söderk prese quasi un infarto, non tentò neanche di controllare il mezzo, si limitò a spalancare la bocca e a sgranare gli occhi, la Saab, priva di controllo, andò dritta oltre il ponte, si arrampicò sull'argine del fosso, si avvitò nell'aria e andò a cadere, rovesciandosi, dentro il canale. Meno male che c'era gente, altrimenti Söderk e il suo navigatore sarebbero affogati. Il pilota svedese se la cavò con tre costole fratturate ed un leggero shock, anche perché, mentre lo stavano portando via in barella, si era accorto che, nel frattempo, tutte le galline erano sparite! Nessuno dei medici seppe dare un'interpretazione logica alle farneticazioni di Söderk al momento del ricovero. Il peggio fu che lo svedese, per tutto il suo periodo di degenza in ospedale, si vide costretto a mangiare gallina lessa, pietanza che odiava profondamente, e l'avrebbe odiata ancora di più se avesse saputo che le galline erano le stesse dell'eccidio perpetrato ai danni di Guglielmo, le cui carcasse, debitamente svuotate, impagliate e ripulite, erano state disposte dagli uomini di Precipizio in fila sul parapetto del ponte.

Söderk non corse mai più all'Elba. Precipizio lasciò la zampa di Moana appesa allo specchietto retrovisore della sua auto: non sappiamo se gli portò fortuna, sappiamo solo che, in tutti i successivi rally a cui partecipò, mai una volta si presentò in ritardo alla partenza. Dopo la storia di Moana, altri animali da cortile provarono ad emulare le gesta della mitica gallina, soltanto Tristano, un caprone Merinos che si aggirava nelle alture intorno alla prova speciale del Volterraio, fece parlare di se, ma questa... è un'altra storia.

