

Emergency Exit

Di Flavio Formosa

Possiedo il mio LS7-WL da tre anni, periodo in cui ho maniacalmente curato la sua messa a punto e la sua manutenzione. Ero ragionevolmente convinto che fosse perfettamente a posto, finché, al rinnovo del CN tedesco annuale mi sono trovato davanti un Prufer molto, molto esigente.

Dopo molti smonta, ispezione, lubrifica, prova, ecc., mi chiede di salire a bordo e tentare lo sgancio di emergenza della capottina. Orrore ! In tre anni mi sono sempre ben guardato dal tirare la leva rossa di destra più di quanto servisse per la normale apertura, immaginando scenari di costosissimo plexiglas in mille pezzi, molle e bulloni che partono e costose visite in officina per rimediare al disastro. Tento una timida protesta, dicendo che ho ingrassato tutti i perni e che sono sicuro che lo sgancio funziona.

Il Prufer insiste, e mi mette in mano un dinamometro : “tira con questo” mi dice.

Non ho scelta, ed inizio a tirare. Niente. La leva viene indietro, lentamente, ma non succede niente. Quando la scala indica 20 kg, il Prufer con una smorfia mi dice di smettere e di scendere. Si riapre la capottina, e si lavora di olio e stracci per pulire la morchia dai perni e dalle molle.

Torno a bordo, e riprendo in mano il dinamometro : “il manuale dice tra 12 e 15 chili : inizia a tirare”. Così faccio, osservando la scala. A 14 chili, un colpo secco, la leva cede e la parte anteriore della capottina si alza. Il mio sollievo dura una frazione di secondo: mentre la capottina si solleva, il pannello degli strumenti spinto dall’ammortizzatore a gas fa lo stesso, finché i due bulloni che fissavano la bussola sul coperchio del pannello, che resta attaccato alla capottina, agganciano perfettamente il bordo superiore del pannello stesso, bloccando il tutto in posizione semichiusa. Sudo freddo. E’ evidente che, nel migliore dei casi, quand’anche la leva avesse fatto il suo dovere, la capottina non se ne sarebbe mai andata, e tutto per due bulloni imbecilli lasciati troppo lunghi sotto il coperchio del pannello strumenti. Non è finita.

Quando ho installato uno strumento con il GPS mi è parso naturale, come diceva il manuale, di piazzare l’antenna in un punto dove potesse avere una visione libera del cielo, e cioè sopra il coperchio del pannello strumenti, davanti alla bussola. Il cavo dell’antenna, giudiziosamente fascettato sull’intelaiatura del pannello strumenti faceva perfettamente da ritenuta per la capottina, nel caso improbabile che i due bulloni di cui sopra avessero mancato la presa. A cosa ho pensato in quel momento? Ho pensato a mio figlio, che ha due anni. E ho pensato di condividere questa esperienza con tutti quelli che riesco a raggiungere. Volete una morale ? Eccola.

Provate lo sgancio di emergenza della capottina, con l’aiuto di due colleghi, almeno una volta all’anno, all’inizio della stagione. Leggete nel manuale quanta forza ci vuole per attivarlo e se possibile procuratevi un dinamometro per fare la prova. Se avete dubbi, nel manuale è scritto anche come si rimonta dopo lo sgancio. Usate stracci per togliere la morchia e lubrificate con olio leggero da cuscinetti a sfere, senza esagerare, ne basta una goccia. Non usate mai grasso (come avevo fatto io), tende a raccogliere lo sporco e a formare una pasta appiccicosa, specie se fa freddo. Provare lo sgancio è anche l’unico modo per capire come le varie parti si muovono, e verificare se ci sono impedimenti accidentali (come i miei due bulloni ed il cavo dell’antenna). Non accontentatevi del rapporto dell’officina che vi fa l’ispezione, fate prova voi stessi, c’è in gioco la vita. La vostra.