

# Gli OCCHI della notte

**La guida notturna** rappresenta una delle situazioni più impegnative per la maggior parte dei fuoristradisti, sia quando ci si attarda troppo a lungo in un'escursione, sia durante una impegnativa traversata nel corso di raid in aree remote scarsamente abitate

*di Alberto Mazzantini*





**CON IL RITORNO** dell'autunno e l'approssimarsi dell'inverno (ormai alle porte) le giornate iniziano ad accorciarsi sensibilmente, soprattutto con il ripristino dell'ora solare che riduce ulteriormente le ore di luce disponibili. Per avventurarsi lungo un sentiero alpino o una mulattiera d'alta quota bisognerà quindi fare i conti con un'altra situazione molto particolare e delicata: la guida notturna.

Questa evenienza, tutt'altro che rara nel corso di alcuni importanti raduni (nel cui calendario è prevista spesso una prova di navigazione notturna), può verificarsi a volte anche in alcune situazioni d'emergenza; è sufficiente infatti attardarsi troppo a lungo nella realizzazione di un itinerario, o perdere molto tempo per superare ostacoli pressoché insormontabili, o subire un rallentamento

**Nei viaggi lungo le piste sahariane o all'interno della giungla tropicale, di notte si rivelano molto utili i proiettori montati sul tetto come quelli adottati dalle Land Rover del G4 Challenge che vediamo in questa pagina impegnate nella intricata vegetazione del Laos**

conseguente ad inconvenienti meccanici.

In altre situazioni invece la guida notturna può costituire una libera scelta, intrapresa nel tentativo di provare nuovi "brividi" ed approfittare dell'occasione per sondare la propria abilità di driver a trazione integrale. In entrambi i casi conviene ripassare rapidamente alla moviola della memoria la maggior parte delle tecniche di guida finora affrontate, adeguandole a nuovi parametri.

Ma come ci si comporta di notte alla guida di un fuoristrada? Quali sono le maggiori difficoltà cui si va incontro? E come si affrontano le varie situazioni?

Viaggiare di notte lungo un itinerario off-road rappresenta indubbiamente un'esperienza molto stimolante e, per certi versi, estremamente affascinante, ma le abituali insidie legate alle caratteristiche del percorso richiedono una dose supplementare di attenzione e prudenza. Il problema



**Per aumentare la visibilità notturna durante la marcia in fuoristrada può rilevarsi utile (foto qui in basso) l'utilizzo dei proiettori fendinebbia; nella pagina a lato (foto al centro) una suggestiva immagine**



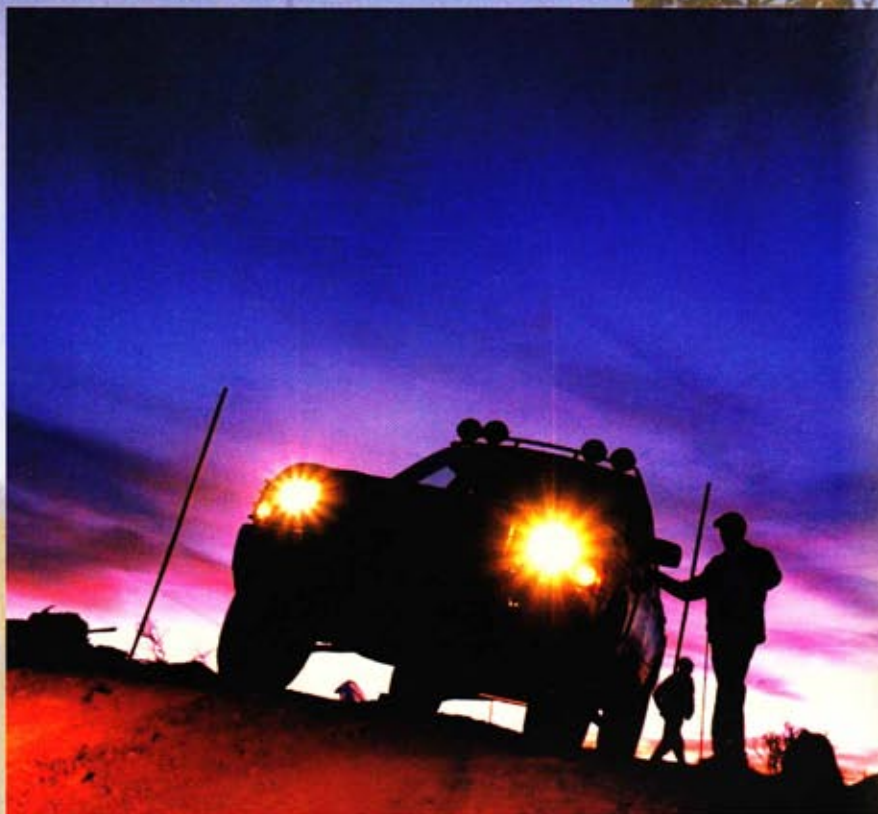
maggiore nella guida notturna, legato ovviamente all'oscurità, è riconducibile essenzialmente alla riduzione del fascio luminoso che, per la natura e le difficoltà del terreno, non consente una corretta (e tempestiva) valutazione degli ostacoli disseminati

lungo la carreggiata e ai lati della pista.

Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che un 4x4 impegnato in fuoristrada si muove generalmente in condizioni di assetto piuttosto precario che, in base alle asperità presenti, modifica continuamente la posizione del veicolo; è sufficiente infatti salire su una roccia affiorante, scivolare all'interno di un solco molto profondo o avanzare lungo un tratto con forte pendenza laterale per variare continuamente l'inclinazione del fascio luminoso dei fari. Questi seguono in pratica i movimenti del veicolo per cui risultano orientati, a seconda delle peculiarità dell'itinerario, o verso il cielo o puntano sul terreno proiettando una luce che non riesce a spingersi oltre un metro dal cofano. In entrambi i casi la visibilità è assai limitata e risulta molto problematico individuare per tempo gli eventuali ostacoli presenti la cui rilevazione,







tetto del veicolo, migliorando sensibilmente la visibilità notturna; questa soluzione, pur agevolando in varie occasioni l'individuazione dei vari ostacoli presenti lungo il percorso, penalizza tuttavia la visibilità quando c'è molta nebbia o, viaggiando in convoglio, in presenza dei polveroni sollevati dagli altri veicoli. La luce, riflessa dalla nebbia o dal pulviscolo, può abbagliare in questi casi il pilota riducendo ulteriormente la già precaria visibilità, fino a rendere praticamente impossibile la marcia. Per evitare problemi con il Codice della strada (i fari sul tetto, anche disattivati, non sono regolamentari) è consigliabile comunque montare i fari supplementari sul tetto solo durante le escursioni off-road; per semplificare i collegamenti con l'impianto elettrico si possono collegare tutti i fari ad un'unica spina da inserire nella presa dell'accendino.

Assai utile può rivelarsi inoltre

inoltre, è strettamente legata anche alla posizione dei fari che equipaggiano il veicolo: più sono collocati in basso, più lunghe risultano le ombre che si formano al minimo rilievo presente sul terreno; viceversa, più elevata è la posizione dei fari, più corte sono le ombre.

Per ovviare a questo inconveniente, alcuni fuoristradisti montano una o più coppie di proiettori supplementari (solitamente molto potenti) sul



l'adozione di un faro supplementare girevole, da applicare in corrispondenza dello specchietto retrovisore sinistro (azionabile facilmente dal posto di guida), che all'occorrenza può essere particolarmente efficace anche per illuminare i lati esterni della pista o la zona posteriore nel corso delle manovre d'emergenza effettuate in retromarcia. Avendo la possibilità di programmare per tempo un'escursione notturna piuttosto impegnativa, è opportuno procedere ad un'adeguata regolazione dei fari ab-



bassandoli il più possibile; in tal caso gli anabbaglianti puntano la pista anche quando l'inclinazione del veicolo tenderebbe ad illuminare le cime degli alberi, mentre sui percorsi pianeggianti gli abbaglianti funzioneranno in maniera ottimale. La luce artificiale rende comunque estremamente difficile sia la valutazione delle distanze che la profondità di eventuali buche e solchi presenti sulla pista, oltre a non fornire alcun elemento sulla consistenza del fondo.

È necessario quindi avanzare sempre con estrema cautela, affrontando le varie situazioni con una prudenza maggiore rispetto a quella adottata nella guida diurna, sia che ci si trovi in presenza di dossi, erba e fango, sia che si attraversi un bosco o uno sterrato. Di giorno un dosso viene avvistato da lontano ed, entro certi limiti, è possibile valutarne anche l'altezza con un buon grado di approssimazione, ma di notte si rischia di trovarselo di fronte all'ultimo momento. Illuminato dai fari del veicolo in posizione pianeggiante sembra quasi una barriera insormontabile, che nasconde alla vista tutto ciò che si trova dietro. Iniziando a superarlo, inoltre, i fari illuminano subito il cielo e la pista viene a trovarsi nel buio più assoluto. Una volta giunti in cima, ed iniziata la discesa, si verifica il problema opposto con le luci che rischiarano (per un breve intervallo di tempo) il terreno su una distanza molto limitata dal muso del veicolo.

**Viaggiando di notte in aree fangose, occorre fare attenzione ai depositi di fango sulla sui vetri dei fari che, asciugando, formano una pellicola solida che riduce ulteriormente la visibilità**



L'erba e i cespugli, soprattutto se molti alti, possono celare pericolose insidie (l'ansa di un torrente, un fosso, un masso affiorante, etc.) per cui, non conoscendo a fondo il percorso, è preferibile cercare percorsi alternativi, mentre in presenza di fango si può utilizzare un bastone di fortuna per sondare la compattezza (e la profondità) dei tratti più impegnativi. Estrema attenzione richiede anche l'attraversamento di un bosco dove la pista, già estremamente scivolosa a causa dell'umidità e dell'accumulo di foglie, è spesso ricoperta di un folto strato d'erba che rende praticamente impossibile seguire le tracce. Evitare di uscire dal sentiero principale e in caso di dubbio in corrispondenza di un bivio, conviene scendere

dall'auto e procedere a piedi per un ampio tratto fino a che non si riesce ad individuare un preciso punto di riferimento.

Al buio inoltre le manovre di retromarcia o di inversione su terreni viscosi o in forte pendenza laterale, già problematiche di giorno, diventano proibitive e richiedono nervi saldi e una notevole esperienza nella guida. Sullo sterrato in forte pendenza il rischio maggiore nel caso della guida notturna è rappresentato proprio dal limite posto dall'illuminazione dei fari che, puntando troppo in alto, impediscono una corretta valutazione del reale dislivello; può capitare quindi di spingersi un pò troppo oltre il limite di aderenza, ritrovandosi con il veicolo che viene trascinato a valle dal suo stesso peso. La manovra migliore in questa situazione è quella di inserire la retromarcia ed astenersi dal toccare i freni, cercando di sfruttare al meglio le luci di retromarcia (in questo caso di scarso aiuto).

Per una maggiore tranquillità e sicurezza, è prudente inoltre viaggiare sempre in convoglio (almeno due vetture) e procedere ad un sopralluogo a piedi nei punti più difficili, servendosi dell'ausilio di una potente torcia elettrica con proiezione di fascio luminoso a distanza.

