





JOSHUA CUNNINGHAM

**CICLISMO D'AVVENTURA, BIKEPACKING
E TURISMO FUORISTRADA**

VIAGGIARE

IN

EDIZIONI
LSWR

BICICLETTA



8	INTRODUZIONE PERCORSI IN BICICLETTA
17	FORESTE REGNO UNITO – AZERBAIJAN SCELTA DELLA BICICLETTA (TRADIZIONALE) PREPARAZIONE E DOCUMENTI ANDARE IN BICICLETTA COL FREDDO DA SOLI O CON UN COMPAGNO? RICOVERO E RIPOSO ALLENAMENTO
65	DESERTI KAZAKISTAN – TAGIKISTAN SCELTA DELLA BICICLETTA (FATBIKE) ANDARE IN BICICLETTA COL CALDO ORIENTAMENTO LINGUA MANGIARE PER STRADA IN BICICLETTA IN LUOGHI LONTANI
105	MONTAGNE TAGIKISTAN - INDIA SCELTA DELLA BICICLETTA (MONTAGNA) AFFRONTARE IL MAL D'ALTITUDINE MANUTENZIONE CICLISMO FUORISTRADA SICUREZZA IN STRADA DISPOSITIVI ELETTRONICI: QUALI PORTARE E COME RICARICARLI

SOMMARIO

169	TROPICI INDIA – CINA SCELTA DELLA BICICLETTA (EXPEDITION/CICLOTURISMO) RIMANERE IN BUONA SALUTE MANTENERSI ASCIUTTI SOTTO LA PIOGGIA SCELTA DELLE STAGIONI GUIDA DI SOPRAVVIVENZA AL CAMPEGGIO LIBERO ATTREZZATURA PER CUCINARE
217	CITTÀ CINA – REGNO UNITO SCELTA DELLA BICICLETTA (ULTRALEGGERA) TRASPORTI ITINERARI POPOLARI NEL MONDO PROGRAMMARE LE SPESE DI UN VIAGGIO DOCUMENTARE I VIAGGI IN BICICLETTA
257	RISORSE





“Ciclismo d’avventura”, “cicloturismo”, “bikepacking”,

“viaggi in bicicletta”, “bike bivvyng”: è in continua crescita l’elenco dei sottogeneri che si applicano ai viaggi in bicicletta, e le sfumature che differenziano un cicloturista da un turista in bicicletta sono concrete, ma in sostanza siamo tutti persone su una bicicletta, con borse attaccate, che pedalano da un punto a un altro, ed è questo che conta. Che si tratti di un’impresa epica di più anni, di un’escursione estiva di un paio di settimane o mesi o della meraviglia di una notte trascorsa a godersi le strade o i sentieri locali, in definitiva, è uguale. Si tratta di rievocare un senso di libertà, sperimentare una vita pura, incontrare persone nuove, esplorare luoghi altrimenti irraggiungibili e conoscerli in un modo che gran parte dei viaggiatori può solo sognare.

Da adolescente ho trascorso un’estate dopo l’altra a fare proprio questo: la mia iniziazione al mondo del cicloturismo è avvenuta esplorando porzioni d’Europa con gli amici – due in particolare, Pete e Rob, che mi hanno seguito anche per gran parte del viaggio di un anno da Dumfries a Hong Kong di cui troverete il resoconto in questo libro. In trio, e qualche volta come parte di gruppi più grandi, abbiamo raggiunto in bicicletta l’Italia, poi Amsterdam, e ci siamo inseriti in escursioni più brevi nel Regno Unito quando possibile: un gruppo variegato di mezze cartucce brufolose su mountain bike decrepite e con enormi zaini da escursionismo, pieni di tutte le attrezzature da campeggio su cui riuscivamo a mettere le mani, sperimentando qualsiasi luogo o persona incontrassimo da un giorno all’altro. Queste esperienze hanno gettato le basi di una sete quasi inestinguibile di avventure in bicicletta di cui all’epoca ero assolutamente inconsapevole. Il seme del cicloturismo era stato piantato.

Sarebbe passato un certo numero di anni prima che ci ritrovassimo di nuovo nel bel mezzo di un’altra avventura ciclistica – però stavolta il punto di incontro sarebbe stato a Dushanbe, capitale del Tagikistan. Era giugno del 2015, un anno che ho passato in bicicletta andando dal Regno Unito a Hong Kong, in un viaggio che mi ha portato ad attraversare 26 paesi e a percorrere 21.000 km del continente eurasiatico in un itinerario sui pedali quasi ininterrotto. In

P. 2 Verso
l’Himalaya dalle calde
pianure del Punjab,
in India.

P. 4 La luce
del mattino nella valle
Agordina, sulle Dolomiti
italiane.

PAGINE PRECEDENTI
Crepuscolo sul Tien Shan,
Kirghizistan.

una romantica testimonianza dei nostri primi anni di orientamento casuale nel paesaggio cicloturistico, Pete e Rob si sono uniti a me per gran parte del viaggio.

La cultura

Il cicloturismo è cominciato nella sua forma pionieristica nella seconda metà del XIX secolo, non molto tempo dopo l'invenzione della prima bicicletta (o velocipede, come si diceva allora). I membri dei club ciclistici alla moda hanno cominciato a esplorare il loro paese con escursioni di più giorni, tra città e campagna, sui loro scomodi e traballanti mezzi. Questi pionieri dello spirito dell'avventura ciclistica portavano con sé lo stretto indispensabile in fagotti arrotolati fissati al manubrio o in valigie assicurate a un primitivo portapacchi. In breve tempo i velocipedi si sono evoluti nei bicikli, le cui ruote anteriori sovradimensionate permettevano di viaggiare a velocità maggiori, e le dolci escursioni sono diventate imprese intercontinentali quando i ciclisti hanno cominciato a esplorare Europa e America in bicicletta.

Era inevitabile che il passo successivo fosse un viaggio intorno al mondo ed è stato un britannico, Thomas Stevens, il primo a compierlo dopo essere partito dagli Stati Uniti nel 1884. Inizialmente doveva essere solo un itinerario da San Francisco a Boston, ma poi Stevens ha trovato uno sponsor, alla conclusione della sua avventura di 100 giorni, e ha cominciato a pianificarne il seguito. Due anni più tardi, ha concluso il viaggio in Giappone, dopo oltre 20.000 km attraverso Europa, Medio Oriente, India ed Estremo Oriente in sella a un biciclo.

Oggi il cicloturismo, dai percorsi transcontinentali alle brevi incursioni di bikepacking, gode di una popolarità che non ci si sarebbe aspettata qualche anno fa, tanto meno al tempo di pionieri come Thomas Stevens. Viviamo in un'epoca in cui i progressi tecnologici e la comodità dei viaggi internazionali rendono il mondo un posto sempre più piccolo e, di conseguenza, sempre più persone si sono date alla bicicletta per vederlo in prima persona. Questi avventurieri moderni vengono dal ciclismo su strada o dal

mountain-biking, o da ambienti in cui è coinvolto in qualche modo il ciclismo, ma sono tutti uniti dalla prospettiva di combinare ciclismo e viaggi. Vogliono riconquistare l'aura di mistero del pianeta Terra, tentando di colmare le lacune che sfuggono nell'esperienza del trasporto automatizzato e scoprire i segreti che i viaggi in bicicletta svelano.

“È in bicicletta che impari meglio i contorni di un paese, perché devi salire faticosamente le colline e poi scendere di nuovo”, scriveva Ernest Hemingway, lui stesso appassionato di bicicletta. “In questo modo te le ricordi come sono veramente, mentre in automobile ti restano impresse solo le colline più alte, e non hai un ricordo tanto accurato del paese che hai attraversato in macchina come ce l’hai passando in bicicletta.”

Questo livello di comprensione non è strettamente legato alla topografia. Certo, l'impressione che Hemingway ci dà è quella fisica di una strada che si snoda lungo un pendio, ma i contorni di un paese sono innumerevoli. Due ruote vi permetteranno (e ve lo sarete meritato) di passare attraverso alcuni dei paesaggi più spettacolari e meno visti che il mondo ha da offrire, ma aprono anche le porte a una diversa esperienza della vita sulla terra. Se ci rendiamo conto di questo, le differenze tra un ciclista in viaggio e un viaggiatore in bicicletta diventano chiare, e la natura sfaccettata di un viaggio-avventura in bicicletta si può godere appieno.

Supponendo che, arrivati a questo punto, siate uno di questi avventurieri, qui troverete tanti suggerimenti pratici, e informazioni su tutti gli aspetti delle avventure in bicicletta che vi renderanno irresistibile l'idea di uscire là fuori.

Quello che verrà

Ciascuno dei cinque capitoli che seguono si concentra su un ambiente diverso (foreste, montagne, deserti, tropici e città), definito dal clima e legato alle esperienze che chi si imbarca in un viaggio cicloturistico incontrerà con tutta probabilità. La traversata del continente eurasiatico li ha compresi tutti e i capitoli procedono in ordine cronologico secondo i confini naturali.

Dalle mie esperienze ho estrapolato quello che ho trovato in ciascuno di questi climi e quello che sarebbe applicabile ad altri ambienti simili nel mondo, sia dal punto di vista di un ciclista sia da quello di un viaggiatore. A questo proposito, spero che il libro consenta una certa dose di esperienza indiretta, permettendovi poi di applicarla alle vostre avventure ciclistiche. Offre anche suggerimenti sulla scelta delle biciclette e dell'attrezzatura, sul campeggio e su come orientarvi nella burocrazia legata ai viaggi a lunga percorrenza.

Partendo dalle foreste europee – prestando particolare attenzione ai viaggi a basse temperature, per via della partenza in inverno (ma anche riflettendo sui cambiamenti climatici della zona temperata e la sua idoneità ai principianti) – il viaggio si scalda gradualmente proseguendo verso est. Nel Capitolo 2 trovate i deserti e il caldo del Kazakistan e dell'Uzbekistan, prima che la comparsa dell'Himalaya fornisca una scusa per esplorare le montagne nel Capitolo 3. Mentre il viaggio prosegue attraverso il subcontinente indiano e il Sud-est asiatico, vi troverete completamente immersi nel caldo tropicale del Capitolo 4, prima che il crogiolo di Hong Kong fornisca un finale appropriato al viaggio.

Col procedere dei capitoli, il libro esplora le differenze di clima, lontananza, altitudine, densità di popolazione e manto stradale tra le regioni, e l'effetto che hanno sull'esperienza ciclistica. Scoprirete le diverse tipologie di cicloturismo e ciclo-avventure e le biciclette e le attrezzature associate a ciascuna, e vi renderete conto che nessuna di queste è scolpita nella pietra. Se volete trascinare una bicicletta da 50 kg con pneumatici lisci da 32 mm su un valico a 4000 m su un percorso roccioso e non asfaltato, potete certamente farlo (nel Capitolo 3 troverete molti esempi). Tuttavia imparerete anche che con le biciclette e l'attrezzatura adatte si riducono gli sforzi e aumenta il divertimento.

Scoprirete che cosa dovete portare con voi, quello di cui avrete bisogno per andare in bicicletta, dormire e cucinare in relativa comodità, come orientarvi, rimanere in salute e trasportare e occuparvi della vostra bicicletta.

PAGINE SEGUENTI

Spiti Valley, Himachal Pradesh, India.

P. 16 Scalata serale del Rohtang Pass, regione dell'India himalayana.

Oltre alle differenze fisiche nell'ambiente a cui il cicloturismo vi esporrà, vi farete anche un'idea delle esperienze introspettive che offre: le diversità tra viaggi più brevi e più lunghi e tra avere un compagno e viaggiare da soli, o le montagne metaforiche che vi permetterà di conquistare.

Naturalmente tutto questo diverrà chiaro quando sarete partiti per la vostra avventura su due ruote e lo scoprirete in prima persona – quando sentirete lo stomaco torcersi in preda a qualsiasi emozione abbiate conosciuto, dormirete in un fosso sul margine della strada e vi sveglierete senza pensieri, quando sperimenterete l'innata gentilezza delle persone nel mondo, quando trascinerete la bicicletta in cima a un valico montano sterrato o quando penserete per la decima volta in un giorno: "È il panorama più bello che abbia mai visto in vita mia".

Quello che segue è un diario delle mie esperienze e una rappresentazione della fetta del pianeta Terra che ho scoperto nella mia avventura ciclistica. Spero possa contribuire ad aiutarvi a scoprire la vostra.







1

FORESTE

DUMFRIES, REGNO UNITO - BAKU, AZERBAIGIAN

- **SCELTA DELLA BICICLETTA (TRADIZIONALE)**
- **PREPARAZIONE E DOCUMENTI**
- **IN BICICLETTA COL FREDDO**
- **DA SOLI O CON UN COMPAGNO?**
- **RICOVERO E RIPOSO**
- **ALLENAMENTO**

DUMFRIES, REGNO UNITO - BAKU, AZERBAIGIAN
7000 KM, GENNAIO-APRILE
REGNO UNITO, FRANCIA, BELGIO, LUSSEMBURGO,
GERMANIA, AUSTRIA, ITALIA, SLOVENIA, CROAZIA,
BOSNIA ERZEGOVINA, MONTENEGRO, ALBANIA,
MACEDONIA, GRECIA, TURCHIA, GEORGIA,
AZERBAIGIAN
TERRENO: **ASFALTO, GHIAIA**
BICICLETTA USATA: **DA TURISMO TRADIZIONALE**
ARTICOLO PIÙ PREZIOSO DELL'ATTREZZATURA: **PIUMINO**

DOPO DUE GIORNI DI ARRAMPICATA,

siamo finalmente arrivati sulla cima del Passo di Goderdzi nella Georgia meridionale, sotto la neve e con la luce sempre più fioca delle prime ore della sera. La strada che abbiamo seguito è stata scavata tra due pareti di neve, la visibilità è ridotta a 6 o 9 m, un obelisco sovietico arrugginito si profila nella nebbia e gli immancabili cani selvatici zoppicano tra le nostre ruote. Dall'oscurità emerge un gruppo di uomini, uno armato di fucile da caccia, che chiede innanzitutto delle foto e poi di unirli a loro per qualche vodka. Rifiutiamo la vodka, ma possiamo riluttanti con un rapace probabilmente appena ucciso.

La discesa, una volta cominciata, si rivela ben peggiore della salita. La strada rimane sterrata, una miscela di roccia e sabbia, e la nevicata diventa sempre più abbondante. La morsa del freddo, di cui ci siamo dimenticati nella salita,

adesso è insopportabile, seduti immobili come siamo sui sellini, le mani serrate come artigli attorno alle leve dei freni. Dopo due fermate per regolarle, le mie pastiglie dei freni alla fine si consumano completamente e mi ritrovo a trascinare un piede lungo il terreno nel vano tentativo di ridurre la velocità. Sbattendo sul terreno roccioso, tirando i freni al massimo per ridurre la velocità di circa 0 kmh e con la neve che ci acceca mentre procediamo lentamente verso il basso, sembra che un rifugio – in qualsiasi forma – non si materializzerà mai.

Dopo 45 km è ricominciata la strada asfaltata, poco prima della città di Adigeni, e l'abbiamo imboccata alle otto di sera, nell'oscurità. Con la neve che continua implacabile, ci siamo diretti verso il primo edificio abbandonato che abbiamo visto e ci siamo subito tolti l'abbigliamento da bicicletta per indossare piumini e pile.

Abbiamo montato la tenda nel seminterrato, ma, a un controllo più attento, abbiamo scoperto che il pavimento era fatto di sterco di mucca congelato. In un angolo i segni inconfondibili dell'uso analogo del pavimento fatto da esseri umani. Dalle travi del tetto è comparso un pipistrello e ha cominciato a volare sopra di noi, mentre la silhouette di un cane randagio è passata all'ingresso della nostra casa per la notte.

Nonostante l'inizio poco promettente, ci sono voluti meno di cinque secondi per decidere di restare: fuori c'è troppa neve e noi siamo troppo infreddoliti, affamati e stanchi per muoverci. Il nostro rifugio improvvisato, misteriosamente assente nella guida Lonely Planet, dovrà bastarci.

Le zone temperate costituiscono un'ampia parte del pianeta definita in modo approssimativo che si estende all'incirca tra le latitudini che separano i tropici dai poli. A dispetto del nome, possono presentare condizioni molto mutevoli per il cicloturismo, dai rigidi inverni alle estati roventi. Come gran parte dell'Europa e degli Stati Uniti, l'Estremo Oriente e l'emisfero meridionale rientrano in quest'ambito, e sono i luoghi dove molti ciclisti

SCELTA DELLA BICICLETTA:

TRADIZIONALE

Nei viaggi in bicicletta, specie quelli autofinanziati, la bicicletta diventa di fatto la vostra casa.

Se non la guidate, ci dormite vicino, ne parlate, frugate nelle borse che ci avete attaccato o la guardate appoggiata contro un albero mentre mangiate qualcosa che fino a un attimo prima avete trasportato grazie a questo mezzo.

La bicicletta è voi e voi siete la bicicletta.

Questo rapporto simbiotico dev'essere rispettato e questo significa scegliere una bicicletta che renda felici entrambe le parti.

Non esiste un modo definitivo di classificare le configurazioni per il cicloturismo, e la personalizzazione della bicicletta con deviazioni dalla norma è da incoraggiare.

Mentre i ciclisti sperimentano di continuo nuove combinazioni di bicicletta, bagaglio e attrezzatura, esistono, in sostanza, cinque configurazioni: tradizionale, expedition, montagna, estrema e ultraleggera. A seconda della durata del viaggio e del luogo, gli elementi di base si possono anche combinare per avere la bicicletta adatta alle proprie esigenze.

Molti si avvicinano al cicloturismo grazie alla configurazione "tradizionale", ideale per viaggi più brevi in un clima stabile. La condizione fondamentale è avere un po' di spazio in più per trasportare alcune cose indispensabili per un'escursione di più giorni – vestiti di ricambio, per esempio, e qualche sorta di attrezzatura per dormire – e una comoda bicicletta da strada da guidare.

Per liste di attrezzatura adatta ai vari tipi di escursioni, vedi pp. 260–1.

1. TELAIO IN ACCIAIO

Estremamente resistente, con un perfetto equilibrio tra comodità ed efficienza. I telai personalizzati realizzati a mano sono un'opzione per chi ha un buon budget e vuole un legame speciale con la sua bicicletta. Assicuratevi che abbia gli occhielli per montare portapacchi e parafranghi, se li volete.

2. ASSETTO CONFORTEVOLE

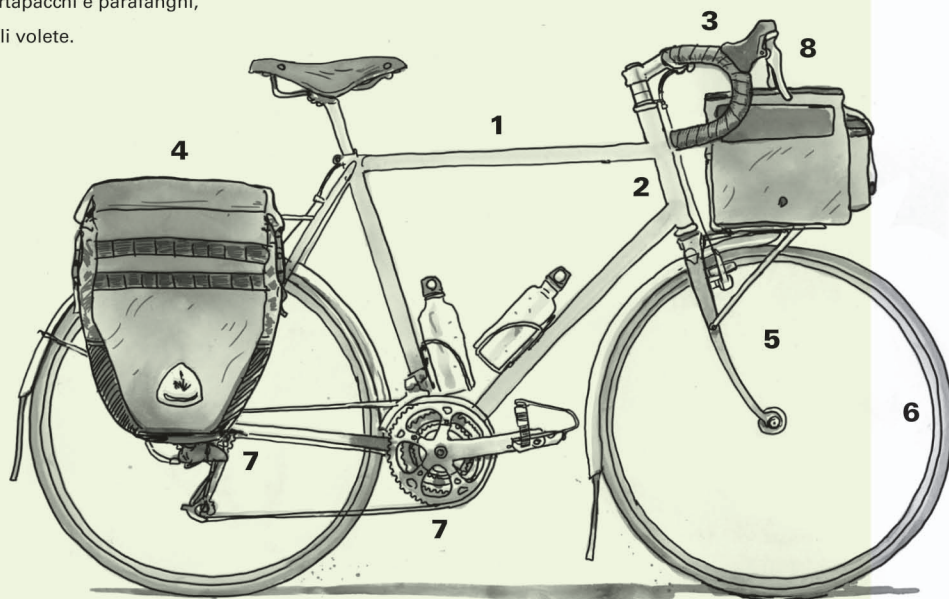
Il lungo interasse offre stabilità e contribuisce ad assorbire gli urti quando la bicicletta è carica di borse. Un manubrio più alto riduce la sollecitazione sulla schiena nelle lunghe ore in sella.

3. MANUBRIO

Offre una serie di posizioni per le mani per una comodità e una stabilità ottimali in salita, in discesa o in velocità. Si consiglia di montare una coppia di leve del freno aggiuntive nella parte superiore per un controllo supplementare.

4. PORTAPACCHI

Per escursioni brevi, borse portapacchi piatte o con sistema di chiusura "a rotolo". Di solito vengono montate dietro, ma davanti aumentano la stabilità. Una piccola borsa da portapacchi anteriore o da manubrio è utile per oggetti di valore.



5. FRENI CANTILEVER

Fornendo un sistema di freni al cerchio forte ed efficace, i cantilever sono facili da mantenere e hanno componenti che è facile recuperare.

6. CERCHI DA 700C

Per escursioni leggere in gran parte su strade asfaltate, i pneumatici da 700c 25-35 mm offriranno la perfetta combinazione di velocità e comodità.

7. TRASMISSIONE

Una guarnitura da due o tre corone nella parte anteriore, e un pacco pignoni con scanalatura 12-28, a 9-10 velocità sulla ruota posteriore, vi daranno tutti i rapporti utili.

8. COMANDI CAMBIO INTEGRATI

Detti STI (Shimano Total Integration), includono in una sola unità leve del freno e del cambio, sono ergonomici e diffusi sulle bici per escursioni.

PREPARAZIONE E DOCUMENTI

Nei mesi precedenti la partenza, dovrete affrontare il lato amministrativo e meno attraente del viaggio.

Quando vi troverete a esplorare il mondo, l'unica cosa a cui dovrete pensare sarà il viaggio, quindi è meglio occuparsi di quante più cose noiose possibili prima di partire. Visti e permessi sono tra gli ostacoli più grandi per i viaggi via terra e le procedure cambiano costantemente, ma ecco alcuni punti da valutare:

Dovete rivolgervi a un'ambasciata prima di partire?

Il vostro passaporto ha una validità di più di sei mesi?

Avrete bisogno di lettere dal datore di lavoro o di una verifica del vostro indirizzo?

La presenza di altri visti sul passaporto ritarderà l'approvazione della richiesta e/o influirà sull'ordine in cui fare le richieste di visto?

Quante fototessera vi serviranno?

Quanto tempo richiede la procedura e quando è necessario avviarla?

C'è obbligo di arrivo nella data indicata sulla domanda di visto?

Il paese che prevedete di visitare ha ambasciate dove poter presentare una domanda in viaggio?

I requisiti cambiano dall'una all'altra?

In quale valuta è possibile pagare le spese?

Le date di inizio e fine dei visti si sovrappongono e lasciano tempo sufficiente per attraversare l'intero paese?

È prevista una procedura di registrazione nel paese che desiderate visitare?

Quali sono le conseguenze se non ci si adegua?

Avrete bisogno di un'agenzia visti?

Che cosa accade se il percorso pianificato vi è precluso per motivi burocratici?

Avete un piano B?

E soprattutto: avete informazioni aggiornate?

Per quanto riguarda l'**assicurazione**, ricordate che, anche se il cicloturismo non è alpinismo o esplorazione artica, dal punto di vista di un assicuratore non cambia molto. Le polizze sono piene di clausole che giocano con la definizione di cicloturismo, e con ciò che è o non è coperto dall'assicurazione. Ci sono differenze nel potenziale di rischio tra un viaggio di due giorni con pernottamento nella città vicina e una settimana nel Vicino Oriente, e la vostra assicurazione potrebbe non essere valida se viaggiate in luoghi sconsigliati dal Ministero degli Esteri del vostro paese. Il miglior consiglio è accettare che non avrete una copertura totale. Se scegliete di essere avventurosi, il vostro benessere, le vostre cose e il vostro conto in banca potrebbero pagarne il prezzo.



Le **vaccinazioni** possono essere costose, specie se non le fate. Come per l'assicurazione, sottoporsi a una vaccinazione o meno è una decisione del singolo amante dell'avventura, ma non c'è dubbio che sia consigliabile prendere qualche precauzione. Chiedete un consiglio medico su quello di cui potreste avere bisogno per regioni e paesi diversi e, dal momento che a volte il ciclo di vaccinazioni può richiedere settimane, assicuratevi di fare le vostre ricerche con largo anticipo.

si avvicinano al cicloturismo. Con le svariate esperienze che le zone temperate offrono, ci sono pochi posti migliori per praticarlo.

A seconda del posto e del periodo dell'anno, potreste trovarvi nel bel mezzo di una tempesta di neve a temperature sotto zero come sotto un sole brillante, con una calda brezza nell'aria e l'emozionante aspettativa di una notte sotto le stelle.

Avendo lasciato il Regno Unito nel corso di un gennaio nevosio, e dopo aver attraversato il Mediterraneo e la Turchia e il Caucaso dove stava sbocciando la primavera, ho sperimentato l'intero spettro delle condizioni climatiche.

Dopo una sola settimana del mio viaggio di un anno, mentre attraversavo in bicicletta il Belgio sotto la neve e con le temperature rigide di un inverno europeo, nell'oscurità ho scoperto un granaio come potenziale rifugio.

"Bonjour, madame, c'est possible..." ho cominciato, esitante, esibendomi in una pantomima di gesti, mentre l'anziana proprietaria restava in silenzio sulla porta della casa attigua, con il caldo bagliore della cucina di una fattoria che si irradiava dietro di lei.

"Oui," ha detto alla fine, osservandomi dalla testa ai piedi, chiaramente perplessa per il mio aspetto distrutto e malandato. Il suo assenso è rappresentativo della gentilezza incondizionata di cui sono stato il riconoscente beneficiario nel corso del mio viaggio.

Dopo aver aperto la tenda il giorno seguente, ho scoperto con costernazione che, oltre l'oscurità del granaio, chiaramente dismesso nella sua funzione di edificio agricolo, stava ancora scendendo la neve. Nella notte ne erano caduti alcuni centimetri, il che mi ha reso ancor più riconoscente per il tetto che avevo sopra la testa. Sebbene la prospettiva di indossare i miei vestiti, congelati e rigidi dopo essere rimasti fuori dalla tenda durante la notte, fosse poco allettante, il paesaggio invernale è stato sufficiente per stimolare il mio appetito per l'intera giornata. Ero partito da meno di una settimana, ma già l'avventura mi aveva conquistato.

IN BICICLETTA COL FREDDO

I doppi guanti (un paio di sottoganti e un guanto invernale ampio come una muffola da sci) sono spesso il miglior modo per isolare le mani.

I pogies (moffoloni coprimanopole fissati al manubrio) meritano un esame se il tempo è molto estremo.

Buone calze: Sealskinz offre una calza che contiene una membrana in plastica, che funziona da strato impermeabile e isolante, ma un semplice calzino di lana (o più calze a strati) è un'alternativa valida e testata.

I materassi gonfiabili isolano meglio delle versioni in schiuma. Il corpo perde gran parte del calore a contatto col terreno, più che nell'aria circostante.

Mantenete il sudore al minimo, anche se tenere i vestiti del tutto asciutti è difficile e l'umidità vi farà sentire più freddo quando il corpo si raffredda.



Cercate di accamparvi su un letto di neve e non sul terreno ghiacciato, per sfruttare le capacità isolanti.

Mantenete i vestiti asciutti e portate ciò che si bagna (per esempio, le calze) nel sacco a pelo di notte perché non congeli.

Conservate le bottiglie nelle borse durante il giorno: si congelerebbero in un portaborraccia.

Pneumatici chiodati: se le strade sono ghiacciate, valutate pneumatici speciali, come la gamma Ice Spiker di Schwalbe.

Organizzatevi

per il bagno: durante la notte, trovate un sistema (come una bottiglia vuota) che vi permetta di non uscire per fare pipì.

Usate un fornello a benzina perché il gas non è affidabile alle basse temperature.

Mangiate, mangiate, mangiate: il corpo brucerà migliaia di calorie al giorno

solo per funzionare e mantenere il calore.

Aggiungete una giornata in sella e vi troverete con un deficit di calorie da reintegrare.

Tenetevi pronti ai guasti: il freddo rende fragili alcuni materiali e la sporcizia raccolta dalla bicicletta può rovinare le parti mobili.



Prima di cominciare il viaggio, erano queste le esperienze che desideravo, ma che in qualche modo, mentre mettevo da parte il denaro e completavo impegni precedenti, sembravano sempre riservate ad altri. Ho passato anni a leggere i blog di altri cicloturisti impegnati in avventure in giro per il mondo, aspettando con ansia gli aggiornamenti e leggendo le loro storie da luoghi remoti. Sapere che queste esperienze sono là fuori, in attesa di essere scoperte, ma sentirsi intimiditi dalla prospettiva di fare il salto per andare a cercarle, è normale. Partire per un'avventura – in particolare una grossa – è sempre la parte più difficile. Una volta partiti, tuttavia, c'è poca differenza tra un'escursione di due giorni e una transcontinentale. Ogni giorno che passa diventa un prolungamento di una serie di esperienze che sgretolano rapidamente le preoccupazioni precedenti. Sarà sicuro? Sarò abbastanza in forma? E se dovessero scoprire dove mi sono accampato? Sarò in grado di trovare cibo e acqua quando ne avrò bisogno?

Col passare del tempo, in un vortice di nuove sensazioni e nuovi scenari, diventa più difficile soffermarsi su qualcosa. Ogni nuova aggiunta al bagaglio di esperienze parte dalle fondamenta create dalle precedenti, e rende le prossime un po' meno aliene. Come per tutti, partire per me è stata una cosa grossa, e quel granaio in Belgio è diventato una parte chiave di queste fondamenta – il suo scheletro fatiscente e trascurato è parte integrante del mio apprendistato nel cicloturismo. Il clima freddo ha un impatto su tutte le circostanze ma, quando si passano lunghi periodi all'aperto sulla bicicletta, le controlla completamente. Il senso pratico e l'istinto di sopravvivenza sono estremamente sensibili e ogni decisione ruota attorno alla domanda: "Quale effetto avrà questa azione sulla mia temperatura corporea?"

Diventa presto evidente, specie mentre si campeggia, che in genere ci sono solo due scenari in cui è possibile ottenere un qualche tipo di benessere termico: quando si pedala o nel sacco a pelo, incoscienti. Attività come mangiare, scattare fotografie o coprire la breve distanza tra la bicicletta e il calore di un negozio diventano missioni

di assoluta efficienza per evitare che il freddo penetri. È implacabile e faticoso, e diventa più difficile, quanto maggiore è il tempo trascorso senza un edificio in cui dormire (di solito si presenta, una notte ogni tanto, presso un host di Warm Showers: vedi p. 258). Mentre ci si mette alla prova, tuttavia, viaggiare in maniera autosufficiente col freddo è anche tonificante, e fornisce la rara occasione di riabituarci il vostro io del XXI secolo agli istinti primitivi sopiti nella monotonia della vita quotidiana – anche se la si apprezza pienamente solo a posteriori.

Dopo tre settimane a sopportare il freddo, ho raggiunto il Mediterraneo. Passando attraverso l'Italia, la Slovenia, la Croazia, la Macedonia e la Grecia, ho cominciato a godermi un piacevole microclima costiero, malgrado fosse ancora inverno. La comodità che consentiva, dal sentirsi caldi e asciutti alla ridotta tensione sulla trasmissione della bicicletta, si rifletteva nella vivacità della sagoma che l'asfalto mi rimandava. Il sole invernale, sebbene non in grado di sollevarsi sopra le scogliere circostanti, mi scaldava la schiena, e ogni giorno inseguivo l'ombra che proiettava davanti a me il più a lungo possibile, godendomi questo primo contatto perfetto col cicloturismo.

Le regioni della foresta temperata sono spesso densamente popolate e stagionalmente piene di turisti, e l'Europa non fa eccezione. Anche se questo ha i suoi vantaggi, compresi gli approvvigionamenti abbondanti e la relativa vicinanza a negozi di biciclette e ospedali, ha anche risvolti negativi. Ho scoperto di dover pianificare lungo la strada i miei accampamenti attorno alle città e, spesso e volentieri, mi sono ritrovato in aree industriali abbandonate, dietro stazioni di servizio, in gallerie di drenaggio o in qualche altro luogo poco attraente, più che in posti pittoreschi, dove sarebbe stato più probabile essere scoperto.

Al tramonto mi infilo in un negozio a fare provviste, prima di uscire dall'altro lato della città e cercare un luogo dove accamparmi. Se non riesco a entrare e uscire dalla città prima che faccia buio, mi devo accontentare delle scorte che porto con me (che nella costosa Europa comprendono pane, formaggio e ketchup – la “pizza del barbone”)