



lettera circolare n. 07/10

Lonato, 1 Ottobre 2007

Valli Bergamasche Revival

Bergamo, sabato 8 e domenica 9 settembre 2007

↳ a meno di un mese dal suo svolgimento, avrete già letto tutto del grande successo di questa fortunatissima edizione e chissà quante altre dettagliate cronache, tanto da conoscere per filo e per segno ogni suo singolo particolare.

Ciononostante, dedicheremo all'argomento questa ed altre circolari, e iniziamo a parlarne raccontando la nostra esperienza personale, quella di appartenenti allo Staff Organizzativo, pur se gerarchicamente al livello più basso, in qualità di "Observer".

uomini

↳ il legame di profonda e salda amicizia che lega gli uomini del Registro Hercules con quelli della Norelli è tale per cui siamo sempre disponibili nei reciproci confronti; sin dall'inizio abbiamo sostenuto la loro iniziativa, realizzando tutto quanto era nelle nostre possibilità.

A sua volta la Norelli ha premiato il nostro impegno concedendo a sei di noi, l'onore di collaborare anche nel giorno faticoso della manifestazione, in qualità di Observer, i primi a scendere in pista e a testare il percorso.

So che potreste sorridere, ma il nostro non era un semplice ruolo di facciata; anche gli apripista rivestono una funzione utile, la loro presenza allenta la tensione e consente di effettuare un'ultima verifica prima del via definitivo.

Una decina di minuti importanti, prima della partenza, che consentono all'intero apparato organizzativo di raggiungere la giusta tensione e sintonia.

A nostra volta, anticipando i concorrenti, attiviamo le varie postazioni, richiamiamo l'attenzione del pubblico e allertiamo tutti i controlli.

Poi, sul percorso, toccherà a noi controllare che tutte le indicazioni siano al posto giusto e che non ci siano posizioni sguarnite, in modo tale che già il primo dei piloti in gara trovi tutto in ordine e non perda minuti preziosi o, peggio, non corra inutili rischi.

Per rendere la nostra presenza più facilmente individuabile e coreografica ci siamo presentati tutti vestiti con la divisa d'ordinanza, la maglia di Travo 2007.

Alle nove di domenica mattina, quindi, il sottoscritto, col mio fido 50 GS del '69, Marcello Grigorov, in sella ad un 125 GS, anno 1971, Lino Toso, 103 GS, anno 1964, Titta Tarditi, in sella ad un GS del 68, Giorgio Tomatis, 50 GS, anno 1972, e Claudio Steccanella, 250 GS, anno 1977, ci siamo presentati all'ingresso del Parco Chiuso e diligentemente ci siamo schierati nel corridoio di avvio.

Mentre tutte le nostre moto erano, ovviamente, delle Hercules DKW Sachs, la moto usata dal Titta è stata una Zündapp, com'era del resto logico, essendo il Titta, il Team Manager dello squadrone





Zündapp che ha partecipato all'evento.

Oltre al nostro drappello iniziale, la presenza Hercules è stata rilevante, con uomini e mezzi di primissimo piano, schierati sul nastro di partenza.

Pochi minuti dopo di noi, in un'atmosfera di forte tensione emotiva e fra scroscianti applausi, è partito Lucio Arosio, in sella all'Hercules 50 del padre Walter, la numero 1.

A Bergamo domenica brillava un caldo sole, ma non son certo mancati i brividi di emozione e la pioggia di lacrime di commozione.

Giusto il tempo per riprendersi ed ecco l'unica donna iscritta, la simpatica e determinata Manuela Ceruti, in sella ad un Hercules 50 GS, del 72, ben portato anche nei momenti difficili.

Le altre due 50 sul percorso erano condotte da campioni del calibro di Heinz Brinkmann e Gino Perego, come sempre, entrambi, una spanna sopra gli altri per l'impeccabile stile di guida.

Dal Belgio sono arrivati Valentin Jacobs e Mark Reul, quest'ultimo in sella ad una bella 125 ufficiale del 1971, di quelle col cilindro al nikasil, ex nazionale belga, riportata agli antichi splendori dopo un accurato e attento restauro generale.



Kurt Fischer è sfrecciato in sella al "siluro" wankel senza esitazione e altrettanto han fatto, dopo di lui, Pasquale Bernini, Jürgen Boos, Martin Fischer, Peter Hinz e Rudi Renner.

Assorti nei nostri pensieri o impegnati in interminabili chiacchiere, veniamo bruscamente ricondotti alla realtà; quasi improvvisamente monta la tensione e cresce l'agitazione fra i commissari di gara che ci invitano a schierarci perché ormai prossimi al via.

E' in quel preciso momento che ti assalgono tutti i dubbi e si infrange ogni certezza, quando ti fai l'esame di coscienza e ti chiedi se hai fatto tutto quello che dovevi,

affinché la moto non ti tradisca e parta come si conviene.

L'ultimo tagliando l'avevo fatto per L'Hercules day del '94, e, per non correre rischi, questa volta, ho affidato l'Hercolino alle amorevoli cure di un amico di gioventù, il Franco Tura..., ma avrà fatto le cose per bene ?

Vedo il Direttore di Gara schierato, il pubblico assiepatto ai lati della passerella ha già preso posizione, sento il mio nome all'altoparlante, non c'è più tempo da perdere: tocca a me !

Sono il primo a destra della fila, dall'altra parte del nastro, il Fabio Cremaschi, un altro amico di infanzia, mi assiste emozionato quasi a tenermi la mano..... abbasso la leva, un colpo secco ed ecco immediatamente il tintinnio limpido del motore, un bel sospiro liberatorio, che aiuta anche a mettersi in sella, un rapido scambio di sorrisi e via.... è cominciata la Valli !

Mamma che emozione, con mia figlia Nike che, pochi metri più avanti, si protende dalle braccia della zia quasi ad abbracciarmi e mi urla "papà" !

Il cuore a 1000 ha avuto un sobbalzo, ma il polso è rimasto fermo ed abbiamo cominciato con paziente serenità ad aprire un varco fra la folla sino alla fatidica Porta Garibaldi, per poi uscire agilmente dalla città.

I primi chilometri, una sorta di tappa di trasferimento che ci ha permesso di guadagnare la campagna, non hanno riservato particolari sorprese, ma poi il percorso si è fatto interessante e, in alcuni punti, abbastanza impegnativo, soprattutto per le moto d'epoca datate che, essendo ancora basse, si son trovate in difficoltà a superare delle pietraie molto insidiose.

Man mano che procediamo ci sgraniamo sul percorso e ognuno di noi continuerà a seguire le varie fasi della gara in base alle singole necessità.

In altri punti il sentiero era molto stretto, compresso fra due lati molto ripidi, uno in salita ed uno in discesa, entrambi impraticabili.

Chi, in quei tratti, ha messo la ruota in fallo non è stato perdonato.

Marcello, dopo aver litigato a lungo con una candela bagnata, si è trovato davanti un malcapitato in bilico con solo la ruota posteriore rimasta sul sentiero.

Il pilota con un labbro sanguinante dovuto ad una facciata contro un sasso era appeso un po' intontito alla ruota anteriore della moto fortunatamente avvolto tra i rami degli alberi sottostanti. Marcello ha avuto il suo bel da fare per soccorrerlo in condizioni abbastanza precarie.

Eccettuati questi piccoli appunti, peraltro connaturati con una rievocazione di questo tipo, già alla fine del primo giro la tensione generale era molto più allentata; tutto procedeva per il meglio e si profilava all'orizzonte un rassicurante successo.

Il sole, la gente e la mancanza di gravi imprevisti lasciavano intuire il buon esito della manifestazione e quando, intorno alle 15,00 del pomeriggio, sono ritornato alla base, tutto era pronto per accogliere i piloti all'arrivo.

Lì mi son perso in un mare di folla per un paio d'ore, frastornato dall'interminabile succedersi di incontri, strette di mano, abbracci e un'infinità di emozioni.

Purtroppo, non ho potuto assistere alla premiazione dove, sono sicuro, avrei pianto dalla commozione insieme al Massimo e chissà quanti altri, ma avevo un gioco di abilità da svolgere nel più breve tempo possibile, dribblando difficoltà di ogni tipo:

due moto, una nel parco chiuso e l'altra alla mostra statica, un'automobile parcheggiata al campo militare, una bambina di quattro anni in sosta dagli zii e una paziente mogliettina che ci aspettava (tutti e cinque!), a casa per cena.

Fortuna che l'efficiente Segreteria della Norelli mi aveva dotato di tutti i pass necessari e, in un paio d'ore, ho completato l'operazione e, rapidamente, ho guadagnato la strada di casa dove, stanco, ma felice mi sono buttato finalmente sul letto, sopraffatto dalla fatica e dall'emozione.



moto

👉 passeggiando per la Fara, mi sono imbattuto in moto molto belle, di quelle da segnare sull'agenda.

A parte tutte quelle esposte nel chiostro del complesso di sant'Agostino, nell'interessantissima mostra statica curata da Roberto Biaggi, direi che, nella classe 50, erano belle tutte, dalle Ancillotti, ai Rond, passando per le SWM, le Fantic o le Puch.

Particolarmente prezioso, il Gerosa del Sergio Gentili, in ottima compagnia con le Gilera a due tempi, di pura razza.

Sempre bella la Rumi di Mario Corti o la Tatan di Roberto Biaggi.

Un mito la Penton di Farioli e la Puch di Gritti, di grande fascino la Maico di Franco Malanchini.

Come sempre all'altezza delle aspettative lo squadrone dei tedeschi che ha schierato 4 Zündapp ufficiali, e varie Simson o MZ, tutte rigorosamente werke.

Altrettanto famosi i personaggi che le hanno guidate, o semplicemente accompagnate, come l'ingegner "Heiner" Wieditz, Peter Neumann, Friedrich Hieronymus, Peter Vogel, il meccanico "Pinzi", Franke Dietmar, Steffen Lippold, Rolf Hubler, ed i più giovani Jens Müller e Stephan Reihl.

Belle e numerose le quattro tempi, con la Morini di Ezio Dall'Ara e la Gilera dell'Eppe Bartoli a fare da capofila. Rara la Ducati RT di Piermario Locatelli.

La Gilera di Bernardino Gualdi era preparata Frigerio mentre le uniche due Guzzi presenti erano quelle di Egildo Fusi e Alessandro Rocchi.

Guido Borghin ha preferito una classica Ossa, Hans-Peter Bolsinger ha sfoggiato una bella BSA, mentre il gigante Erbert Schek tratta ancora oggi la sua BMW come una bicicletta.

classifiche



➡ alla fine di ogni gara che si rispetti vengono giustamente stilate le classifiche, che, in quest'occasione, hanno fatto registrare un autentico trionfo.

Ci perdonino i soliti noti, ai quali va tutta la nostra stima e ammirazione, se, per una volta, non ci dilungheremo nella citazione delle loro eclatanti gesta, per dedicare la nostra attenzione a quell'aurea magica che, per due giorni, si è sprigionata dallo spalto della Fara, ed, in particolare, a chi ha permesso che quell'evento si realizzasse.

I volti segnati dalla fatica, sino a divenire una maschere di dolore, questa volta non li ho scorti fra i piloti, giustamente allegri e soddisfatti, ma sui visi degli organizzatori, uomini e donne della Norelli, che solo alla fine hanno ricominciato, più che meritatamente, a sorridere, ma che hanno sopportato una fatica e una tensione inenarrabili.

Sono loro i veri vincitori di questa edizione ed a loro va tributato ogni merito.

A Bergamo ha vinto, anzi stravinto, la tenacia, la caparbietà e lo spirito di sacrificio di Massimo Sironi, primo ex æquo con tutta la "sua" Norelli.

Vai Norelli !!

Seconda assoluta la passione di quanti, a vario titolo, hanno partecipato alla manifestazione, decretando un successo inimmaginabile.

Terzi, tutti coloro che hanno capito l'importanza dell'evento e sono arrivati a Bergamo con moto di valore, degne dell'enorme importanza dell'incontro.

Quarti tutti i vari vincitori di classe, già ampiamente elencati in tutti i resoconti che ci hanno preceduto.

Al quinto posto, il fortunatamente limitato, drappello di big Jim, che non ha colto l'occasione di partecipare alla più importante rievocazione storica d'Europa (anzi del mondo) e che si sono presentati vestiti da astronauti come se fossero andati ad una qualsiasi gara di gruppo 5, in sella a moto ultramoderne, lasciando deliberatamente a casa i pezzi migliori.

Si è trattato comunque di una mancanza quasi impercettibile e, complici due bellissime giornate di sole, in scena, è andato uno spettacolo corale di estrema rilevanza, di importanza strategica per tutto il nostro mondo.

La passione, la partecipazione e la condivisione emotiva che si sono vissuti durante l'intero arco della manifestazione, alla Fara e sul percorso, sono stati quelli tipici dei grandi eventi di massa, dove le star si confondono con il pubblico e tutti assurgono al ruolo di protagonisti.

L'enorme successo riscosso, attribuisce giustamente alla Valli Bergamasche Revival il centro della scena e costituisce un importantissimo volano per tutti, capace di allungare la nostra prospettiva per alcuni anni ancora, consolidando i punti fissi di riferimento.

Il nostro dovere, ma è anche il dovere di tutti gli appassionati veri, sarà quello di sostenere la Norelli affinché continui nel suo impegno, poiché lo spirito che li anima, che noi condividiamo in toto, è il cemento capace di unire e costruire.

Eravamo un unico mondo, dove la grandezza di un marchio era consacrata proprio dalla grandezza dei suoi avversari; solo rimanendo uniti riusciremo a salvare il ricordo e perpetuare la memoria.

Ben vengano queste occasioni di incontro e di divertimento e un grazie di cuore a tutti coloro che, con il proprio impegno, hanno contribuito alla realizzazione di un sogno.....

i veri e indiscussi vincitori assoluti della 14° edizione del Trofeo Gino Reguzzi, Valli Bergamasche Revival 2007 !

Roberto & Marcello

