

Domenico Pietrogrande

Addio grande passione addio sacrifici di un tempo

Comincia a quattordici anni, lavorando accanitamente per prepararmi una semplice bicicletta da corsa sapendo che fra qualche mese avrebbero organizzato una gara per allievi.

Ero impaziente, volevo al più presto provare quanto sarei stato capace di fare con veri corridori.

Malgrado tutto la gara si risolse bene perché dopo circa 20 chilometri io e un altro concorrente facemmo una fuga.

Mancandomi l'esperienza tirai per tutta la corsa e arrivati al traguardo mi vidi battere e per una ruota da quel ragazzo che aveva "succhiato" la mia ruota per tutta la gara.

Arrivai secondo.

Da quel giorno capii che il cervello serve più della forza e guardando la mia, quasi bicicletta, stetti un po' di tempo senza avventurarmi in competizioni ciclistiche.

A sedici anni un mio amico che si chiamava Orminati Gino mi disse: " Vuoi che andiamo a Padova, tu potresti provare a correre in pista al velodromo del Monti, è senza buche ed è di cemento, vedrai che ti divertirai " e così facemmo.

Una domenica di giugno, alle undici del mattino, senza dir niente a nessuno, ci avviammo, con una tasca piena di "stracaganasse", a Padova. Fuori della pista non c'era nessuno, ma non tardarono molto ad arrivare de corridori. Subito si misero a ridere per il mio vecchio catenaccio di bicicletta, il mio amico si arrabbiò e per poco non succedeva qualcosa di brutto !

La gara cominciava alle 3 del pomeriggio, erano gare di velocità ad eliminatorie.

Stavamo per entrare, il commissario ci chiamò e disse: " Dove andate voi con quella tiratura? ". Non nascondo che mi vergognai e mi misi in disparte; il mio amico però non era come me, aveva più coraggio e disse: " Signor Commissario il mio amico Pietrogrande vuole partecipare alla gara".

Il Commissario allora ci spiegò che per correre ci voleva una tessera speciale.

La bicicletta senza galletti, con il manubrio otturato alle estremità.

Convinto in qualche modo il Commissario a iscrivermi alla corsa, provvedemmo subito ad eliminare i galletti montando dei dadi e chiudendo i fori del manubrio con due turaccioli.

Subito potei provare la pista, dico la verità mi sentivo un signore, però sapevo che con i cerchi in ferro non avrei potuto fare molto, poiché gli altri avevano i tubolari.

Cominciarono le prime batterie, partii alla terza, eravamo in sei, al suono della campana scattai e non vidi nessuno che mi si affiancasse.

Scattai ancora, mi accorsi di aver vinto la batteria.

Le cose cambiarono subito, al mio arrivo uno dei dirigenti disse: " Vieni qui che voglio darti delle istruzioni" e mi spiegò come potevo correre senza rischiare di farmi male.

Vinsi tre batterie ed in finale arrivai a pari merito con il primo delle altre batterie.

La mi gioia era grande, il pubblico aveva cominciato a parteggiare per me.

Mi chiamavano il "carbonaio" perché avevo sempre un baschetto nero, un maglione nero e pure le mutande erano nere.

Così il mio nome era ormai il Carbonaio !

Ricordo alla fine di una corsa, un signore mi mise al collo un tubolare nuovo e mi diede cinque lire dicendomi: "Di più non posso offrirti, devi correre perché questa è la tua carriera". Volevo ringraziarlo ma non ne fui capace; andando via mi accorsi che stavo per piangere.

Dopo poco fui costretto a smetter, mio padre forse aveva ragione e per un anno non toccai più la bicicletta, avevo molti altri lavori da eseguire per l'azienda.

Passato tutto questo tempo, un bel giorno di primavera l'amico Orminati mi venne a trovare, così parlando mi disse: "Lo sai Meni che domani a Este fanno una corsa?".

Caro Ginetto dissi, ormai tutto è finito, per fare le corse ci vuole allenamento e qualcuno che ti dia ragione. Lui insistette e mi fece capire che aveva già trovato una bicicletta a prestito; comincio già a sentirmi nervoso e così decidemmo di trovarci, senza che i miei lo sapessero, l'indomani alle dieci alla casa del fascio.

Le mutande si erano tarmate, a mia mamma non dissi nulla, così infilai quelle bianche sopra le nere.

Anche quella volta, quando mi videro arrivare, tutti si misero a ridere.

Mi ricordo due corridori di Vicenza che dissero: "Non potresti andare a casa, tu uomo dai due colori?". Tutto questo soltanto perché c'era qualche forellino sulle nere.

Io dissi: "Voi mangiate i vostri gatti che sarete sempre belli".

Andammo alla partenza, si trattava di fare circa 90 chilometri.

Durante i primi chilometri volevo fermarmi perché sentivo che non ce l'avrei fatta; facevano scatti uno dopo l'altro. Con grande sforzo resistetti sempre pensando che mi avevano preso in giro e che mai avrei dovuto lasciarmi staccare.

L'arrivo era al castello di Este, venivamo da Rivadolmo, a cento metri dal traguardo scattai e non vidi nessuno che mi seguisse.

È stato un attimo di volontà per non far soffrire per l'ultima volta la passione che dovevo dimenticare.

Dopo quella vittoria non pensai più alla bicicletta e mi misi calmo e tranquillo ad imparare la fisarmonica, di tanto in tanto, quando avevo un po' di tempo.

Qualche anno dopo diedi in cambio la fisarmonica per una moto "Ancora 175 cc".

Cominciai subito a fare delle modifiche, levai i parafanghi perché sembrasse da corso; lavorai molto per farla correre forte, ma il lavoro superava di molto la soddisfazione di fare qualche piccola scorrazzata. Con il passar del tempo cambiai diversi tipi di moto, quella che più mi servì per fare degli esperimenti di guida fu una "Harley Davidson" americana 750 di cilindrata.

La prima gara in moto avvenne quasi per caso.

A Montagnana si corre! dicevano gli sportivi motociclisti.

Mi venne l'idea di partecipare alla competizione. Mancavano quindici giorni. Assieme al mio amico Luigi Moro, chiamato Gigio, decisi di preparare tutti i documenti; feci la visita medica a Padova ed arrivò tutta la documentazione dalla Federazione Motociclistica di Milano in tempo per la corsa.

La gara si svolgeva in pista piana. Alle tre del pomeriggio partivano le 250, era la mia categoria, come potevo fare una cosa simile senza che mio padre lo venisse a sapere?

Bisognava far capire che andavo al cinema; mi misi in mezzo ad un campo di frumento prima di Saletto, mi infilai un paio di pantaloni lunghi di cuoio da tedesco ed un giubbotto che mi arrivava più giù delle ginocchia.

Presentatomi in pista assieme al mio amico Gigio, dopo aver firmato il modulo d'iscrizione, potei fare qualche giro di prova.

La pista era zeppa di gente, cominciavo a pensare cosa potevo fare per non sfigurare; le mie orecchie erano sempre in ascolto, qualcuno diceva: "E' vero che Gerosa da Brescia ha una Benelli 250 nuova bialbero? Forse con la C.M. di Brancaleon non c'è niente da fare" e così via.

Dentro di me aumentava il dubbio di poter fare bella figura; Gigio, sempre ottimista, andò a prendere un paio di bicchieri di vino e disse: "

Parti.....qualche cosa succederà ".

Sventolò la bandiera, eravamo partiti, fu un attimo a frizionare quel povero motore.

Al primo giro cominciavo già ad odiarlo, vedevo Gerosa che mi passava; a due giri dalla fine cominciavo a consolarmi, capivo che arrivare secondo già sarebbe stato molto, sennonché sulla curva che portava alle tribune mi accorsi di sbandare paurosamente. Era scoppiata la gomma posteriore, in quel momento dissi: "Manubrio, se non ti rompi al traguardo ci arrivo" e ringraziando Iddio arrivai secondo.

Il giorno seguente pensai di fare un telaio nuovo, trovare un motore 350, modificare tutto, saldare e risaldare tubi, provare e riprovare con idee sempre nuove.

Feci molte corse arrivando spesso secondo e terzo.

Il mio sogno era di arrivare primo; dicevo sempre: "Quando arriverò primo smetterò di correre", ma non fu così.

Trovai un motore 500 N.S.U. da modificare, lavorammo giorno e notte. Nel frattempo Dario Basso era in possesso di una Gilera che faceva faville.

Pozzato aveva una A.J.S. speciale mono; Bon Giordano montava un motore Condor della Guzzi 500; Braidot di Udine aveva una Rudge 4 valvole radiali Princil Special; Medeot montava un motore Saturno; Fongaro aveva una Velocette ad albero conico; Tamiozzo cambiava sempre macchina. I corridori erano molti ed i motori sempre più veloci.

Il 25 giugno 1949 ci fu una grande gara riservata agli specialisti della pista di Lonigo.

Decisi di preparare il mio motore con accorgimenti elevati riguardo la potenza, prima di tutto la completa modifica delle Camme e poi la costruzione di un pistone leggero "bombato" di poco attrito. Portai il rapporto di compressione a 14:1. Il motore poteva funzionare solamente ad alcool metilico, i volani vennero modificati, l'equilibrio del motore era cosa seria.

I particolari di questo motore non furono semplici da apprendere; le modifiche su cui avevo puntato erano: dare una massima ripresa in breve tempo ed una coppia di potenza ai bassi regimi. Tutto si riduceva nel far

scompare il cosiddetto "momento critico di rotazione" subordinato alla tenuta del biellaggio.

L'intelaiatura era stata fatta con misure adeguate allo sforzo, anche se detta moto sembrava una vecchia carriola.

Il mattino seguente facemmo le prime prove, ma le cose non andavano come si pensava. La carburazione era schifosa, il cielo si era annuvolato, la miscela alcolica composta al 50% di alcool, 35% benzolo esente da catrame, 15% benzina raffinata, acetone, olio di ricino, tetraetile di piombo ed un briciolo di naftalina per la pulizia delle valvole, era diventata magra; il motore per nessun motivo aveva detonazioni e nemmeno batteva in testa, unico dubbio che si aveva, era il fortissimo rapporto di compressione 1:14.

Ormai sfiduciati, vedendo gli altri andare forte, pensavamo di tornare a casa.

Nel pomeriggio le nuvole erano sparite e la giornata era calda; provai un giro e mi accorsi che la moto andava bene, dissi subito a Gigio: "Forse non faremo brutta figura".

Alla partenza della prima batteria scattai al comando e ci rimasi fino alla fine.

Quando arrivai al traguardo Gigio si commosse e si mise a piangere dicendomi: "Adesso in finale farai fuoco!".

Partito in finale al primo posto, per tutta la corsa ebbi Basso alle calcagna, ma ormai avevo deciso di non mollare, vedevo che i giri passavano; all'ultimo stavo per uscire di pista, ma deciso di tagliare il traguardo ce la feci.

Al mio arrivo, non posso descrivere l'esultanza della folla, si trattava di aver battuto un campione della pista che, a giudizio del pubblico, non era simpatico.

Questa prima vittoria della categoria 500 fu l'incitamento per le altre; dopo 15 giorni a Vicenza fecero un'altra gara che si concluse con una seconda vittoria per me.

Il mattino seguente alle prove non c'erano molti concorrenti poiché due giorni prima la scuderia di Udine e Trieste, compreso Basso ed altri erano

stati invitati a Milano per una riunione su pista, ma verso le ore dodici li vidi arrivare tutti e con amara sorpresa seppi che avevano corso a Milano. Ero molto dispiaciuto perché non avevo potuto partecipare.

Alla partenza capii subito che tirava vento di bufera.

Alla prima batteria mi accorsi che un concorrente mi stringeva sulla sinistra e mi faceva andare nel fosso trasversale spezzando così la pedana della molla anteriore della forcella; con un piede sul tubo di scarico feci in modo di classificarmi per la finale.

Al mio arrivo incaricai subito Gigio di procurarmi del filo di ferro per sistemare alla buona la moto, Per dire il vero la finale era diventata per me quasi una vendetta.

Partimmo e facemmo i primi giri quasi tutti appaiati.

La pista era molto stretta, le cose si facevano serie.

In un attimo due concorrenti uscirono di pista sfondando lo steccato. Uno dei due era quello che mi aveva buttato nel fosso. Non augurandogli del male dissi: "La legge di compensazione non manca mai".

Condussi per tutta la corsa concludendo con la vittoria.

Partecipai ad altre gare: arrivai primo a Taglio di Po, Udine, Rovigo.

Facemmo delle belle gare anche a Palmanova, Montagnana e altre città.

Una delle piste più belle era quella di Trieste e di questa ho un ricordo ancora molto vivo. Verso il 1950 organizzarono una gara internazionale.

Come ebbi l'invito preparai subito la mia N.S.U., assieme a Gigio partimmo con il treno.

A Pordenone, se non ricordo male, non volevano lasciarci passare perché la mia carta d'identità era scaduta. Ci fecero scaricare la moto ed aspettammo più di due ore in stazione; arrivò poi uno della polizia, ci disse che potevamo andare.

Arrivati a Trieste vedemmo molti concorrenti di nazionalità diverse.

Il giorno dopo feci qualche giro di prova e mi accorsi che la moto andava bene.

La mattina del Lunedì di Pasqua feci qualche altro giro di pista; cambiai il rapporto e misi la moto ferma, coperta con un telo, nel recinto assegnato ai corridori italiani.

A mezzogiorno Gigio ed io andammo a mangiare in un ristorante di cui non ricordo il nome, però ricordo benissimo di aver mangiato un'abbondante porzione di abbacchio.

Mi sentivo bene, forse era lieve anche l'emozione abituale che tutti gli sportivi hanno prima della gara.

Entrai in pista e vidi le tribune gremite di pubblico, più di tutte le altre piste.

Bandiere di vari colori sventolavano su alti pennoni, tutto sembrava diverso dalle altre manifestazioni. Il tempo era bello, solo qualche nube passava lentamente accompagnata dalla brezza di una città di mare. Tutto sembrava disposto per essere tranquillo, ma falso fu il preludio per tutto quello che avvenne dopo.

La prima gara era riservata agli italiani.

Partimmo in quattordici della categoria 500. Arrivai terzo avendo la frizione che slittava maledettamente. Al mio arrivo, un po' umiliato, decisi di smontarla e constatai che si erano bruciati quattro dischi. Per combinazione un meccanico che si trovava fra di noi disse di averne una uguale ed in fretta, assieme a Gigio andarono a prenderla.

Montata la frizione andai alla partenza della gara internazionale.

Partiti in sedici concorrenti fummo in tre ad uscire dal gruppo.

Alla prima curva avevo il famoso campione tedesco Dirlt Fritz davanti e di fianco lo slavo Marax. In un attimo mi accorsi di aver battuto con la ruota anteriore su quella posteriore di Dirlt, sbandai e caddi a terra.

Stavo per rialzarmi e mi vidi piombare addosso gli altri concorrenti. Uno mi sfiorava la testa ed un altro mi passava a cento all'ora sopra il ventre, rialzatommi tentavo di trascinare la moto fuori dalla pista; in quel mentre mi sentivo come un peso staccarsi dal ventre, salii sull'autoambulanza con dolori molto forti.

Speravo di arrivare all'ospedale in tempo. Ricordo sempre i due infermieri che in fretta mi portarono al piano di sopra, sembrava quasi mi avessero sempre conosciuto...

Capii che stavo per morire, ma, chiamando spesso mamma, con voce ormai sottile dicevo: "Madonna Santa aiutami...".

Avevo molto male, Gigio intanto correva dai dottori. Gli avevano detto che non c'era più nulla da fare. Lo chiamai con una mano e gli dissi che era finita. Informatosi dal personale di servizio seppe che il professor Peracchia stava partendo per Brescia, partiva per le ferie. Per telefono riuscirono a rintracciarlo proprio all'ultimo momento. Il professore disse che sarebbe arrivato subito. Gigio intanto mi diceva di resistere e che in pochi minuti sarebbe arrivato il professore.

Mi sembra ancora di vedere quell' impermeabile scuro avvicinarsi, era lui, mi mise una mano sulla fronte e disse che se avessi avuto coraggio avrebbe tentato di salvarmi.

Io dissi: "Crede professore che tutto andrà bene?".

Lui rispose: "Abbi fede che Iddio ti aiuterà".

L'operazione riuscì, si aspettava solo che la penicillina facesse il suo effetto, ma poco dopo la mezzanotte arrivò mio padre. Lo vidi arrivare con il viso sconvolto e gli occhi di pianto, per non dare importanza alla cosa gli dissi: "Cosa sei venuto a fare ? non aver paura che non morirò".

I miei familiari vennero tutti, arrivò mia mamma assieme a Licia che ora è mia sposa.

Lei stette al mio fianco fino al ritorno a casa. Mi leggeva le lettere e le cartoline che tutti gli amici mi spedivano, la mia vista era scarsissima perché avevo perso molto sangue.

Diciassette giorni dopo, lentamente, salii sul treno ed arrivai a Este.

Dopo una convalescenza di circa un mese andai in officina, subito guardai che danni aveva subito la moto e mi accorsi che non c'era nulla di grave e allora dissi a Gigio. "Dammi una spinta che voglio sentire come funziona"e feci un piccolo giretto.

Circa due mesi dopo fui invitato ad una gara a Palmanova di Udine. Ero preoccupato perché non ci potevo andare, purtroppo un punto della ferita non era ancora cicatrizzato del tutto.

Andai dal dottor Padovani e mi disse che se avessi aspettato un po' sarebbe stato meglio. Noncurante di ciò che poteva accadermi decisi di andare, avevo sempre in mente di provare la potenza completa di quel motore.

Fasciatomi per bene partii e andai a Palmanova.

Era una brutta pista: stretta con curve non regolari.

Ricordo, eravamo seduti ad aspettare la partenza della gara. Due signori mi dissero: "Lei che è dalle parti di Padova sa nulla che fine ha fatto quel corridore che è stato investito a Trieste?". Guardandoli dissi: "Sta abbastanza bene...".

Al via della categoria 500 scattai al primo posto seguito dal noto specialista Ruggero Zanolla; all'ultimo giro mi trovavo ancora al comando, ma sentivo di non avere la forza per finire la gara. Vedevo l'ombra del mio inseguitore che si avvicinava sempre di più e dentro di me dicevo: "La vittoria ormai è perduta" e fu proprio così.....alla fine mi passò e arrivai secondo.

Ero stanco, sembrava mi mancassero i nervi, mi coricai sull'erba deluso, ma levandomi lo stivale della gamba destra mi accorsi che era bruciata. La caviglia era il doppio del normale, aveva una grossa vescica, il medico di gara prese le forbici, la tagliò e poi mi fasciò per bene.

Sembrerà strano, eppure in gare del genere la tensione nervosa supera il dolore.

Non riuscivo a stringere forte il manubrio con le mani visto che la caviglia era rimasta appoggiata al tubo di scarico per tutta la gara.

Con la mia N.S.U. arrivai primo nella categoria 500 sulla pista di Taglio di Po; fui primo anche a Roma nella pista di Vallelunga, sempre categoria 500.

Dopo altre gare decisi di cambiare motore perché constatavo che era troppo pesante.

Trovai in un'officina, accantonato in mezzo ai ferri vecchi, un motore Jap 500, anno di fabbricazione 1930.

Con pazienza lo misi in efficienza e partecipai a parecchie gare.

Arrivai primo degli italiani nella gara internazionale di Udine e nella gara nazionale di Rovigo.

Nel frattempo la Mondial mi diede un motore 175, così cominciai a correre con due categorie.

Dovetti fare il telaio anche per il Mondial; non fu cosa facile essendo un motore largo sul basamento. Era perciò difficile applicarlo come richiedevano le misure di otto centimetri circa da terra.

Un anno prima avevo partecipato al giro motociclistico d'Italia: fui molto sfortunato perché dopo circa 2500 chilometri dovetti ritirarmi per avarie al motore.

Fu proprio la tappa in cui dovevo passare davanti alla mia casa. Fu a circa 80 chilometri da Este. Venivamo da Riccione e si arrivava a Trieste.

Nel 1957 partecipai alla gara internazionale di Lonigo.

Arrivai primo degli italiani su Jap 500 e al secondo posto con il Mondial 175.

A Rovigo arrivai primo nella categoria 175.

Sulla pista di Montagnana fui vincitore della gara Handicap Internazionale; mi diedero una coppa che conteneva circa quattro litri di spumante.

Nel mese di agosto fui invitato a una competizione sulla pista di Follonica (Grosseto), bellissimo posto di villeggiatura. Dopo trentasei giri di pista, con un caldo da morire, arrivai primo nella categoria 175.

La sera dopo la gara, mi ricordo di aver mangiato in un albergo in riva al mare tanto di quel pesce da scoppiare, assieme a Gigio e Carletto.

Nel 1957 fui campione italiano di pista piana nelle categorie: 175 e 500.

Dovetti fare dei sacrifici non comuni. Dovevo badare al lavoro in officina per non perdere i clienti e nello stesso tempo preparare i motori per correre.

Ero impegnato con me stesso per vincere e mai avrei osato deludermi.

Il 30 dicembre vidi arrivare un lussuoso invito da Milano che diceva: La S.V. è invitata al Palazzo della Stampa per la premiazione dei campioni motociclisti.

Il pranzo fu degno di detta manifestazione, pranzammo in un salone molto grande, aveva dei tappeti rossi, i camerieri rigidi e composti facevano carosello alle migliori specialità milanesi.

Per gli anni a succedere ci vorrebbero altrettanti fogli.....è una storia troppo lunga.
