

Gerosa Sardo, sportivo

a cura di Anna Solati

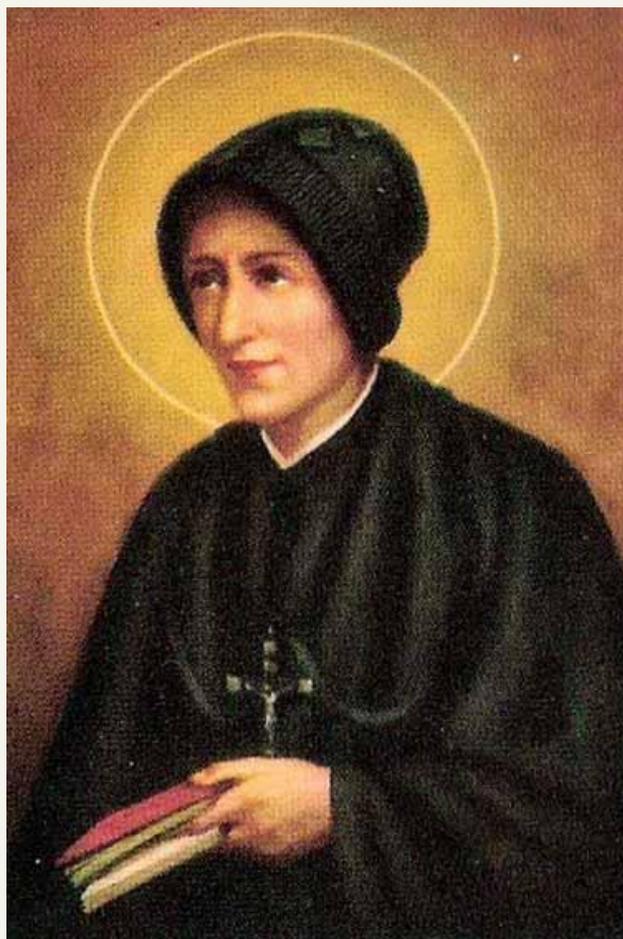


Gerosa Sardo, ritratto ad olio.

Aprile 2009

Sardo Gerosa che ad Aprile avrà 88 anni, essendo nato nel 1921 il 16 di quel mese, è un uomo ancora giovane: alto, asciutto, atletico, tuttora non rinuncia a tenersi in forma e, come il corpo, anche la mente è vivace, scattante, con una memoria prodigiosa per il passato anche nei dettagli. Lo sorregge uno spirito allegro, dotato di sincera autocritica che lo porta a commentarsi :*“eh , si, ero un “lasaron”... “ oppure : “La m'è andà ben, son sta' fortunà...”*

Forse nella sua fortuna ha avuto un ruolo quella santa Vincenza Gerosa che è stata la sua protettrice la cui immagine anche in Africa portava sempre con sè in un libricino ormai consunto che mi ha fatto vedere.



Santa Vincenza Gerosa. Foto nel libricino di Gerosa.

Per cominciare a raccontarsi esordisce così:

“Chi ama la velocità e le gare con le moto o le macchine, può avere solo un'altra passione: le donne. Il resto è pericoloso. Il bere e il gioco ho imparato da bambino a evitarli!

Quando avevano fatto Podestà il conte Zamboni-Montanari, con un altro balilla moschettiere, eravamo stati al balcone del Municipio al suo fianco a presentare le armi come simbolo dei ragazzi del paese.

Nella foto scolastica, sono in seconda fila il secondo da destra, mi vedete con la divisa che avevo quel giorno.



Scolaresca. Nella foto scolastica è in seconda fila, il secondo da destra, lui e un compagno hanno una divisa perfetta, ma il fiocco della sua è piuttosto scomposto. Foto Gerosa

Dopo c'era stata una gran festa con pasticcini e Vermut e avevo fatto una gran mangiata e una gran bevuta e mi ero ubriacato. Sono stato malissimo e ho imparato la prima lezione: mai bere o mangiare senza misura. Questo mi è servito in Africa quando il cibo era scarso e da capo camerata dosavo le razioni in modo che ci bastassero. A Beda Littoria avevo scoperto i datteri, mi piacquero e mi piacciono molto, ma non ne mangio mai più di tre, cinque è raro perché ho imparato a controllare anche la golosità.

Mio zio Ambrosi aveva un magazzino di carta a Ca' dell'Aglio e nelle mattine d'estate lo accompagnavo a venderla con il carrettino tirato da un cavallo. Ci andavo per stare attento che non rubassero la merce mentre lui entrava dai clienti: intanto prendevo confidenza con i cavalli. Vicino a casa mia aveva anche un negozio in cui la vendeva. Ricordo che c'era uno scaffale con pile di carta blu per lo zucchero, giallo carico per la carne, bianco per il formaggio, velina per il burro. Ero un bambino di sette, otto anni, cosa fare la domenica dopo la messa? Andavo ad aiutare. Ogni domenica mia nonna per il piccolo aiuto che davo allo zio mi dava 50 centesimi di mancia. Ma una volta, forse si era sbagliata, ma io sono rimasto zitto, mi regalò cinque lire, la moneta che allora chiamavano aquileta ed era una bella cifra. Come adoperarla? Prima offrii agli amici la *bole* (castagnaccio) per me comprai un tondino che era la porzione che costava di più: ben due palanche. Per fortuna feci questa spesa perché il resto dei soldi li persi tutti perché andammo in un cortile a giocare a rubamazzetto e non mi restò niente: seconda lezione. Nella vita non ho mai giocato né al lotto, né al totocalcio, né comprato biglietti di lotterie. Giocai ancora una volta quando ero ad Aversa, ma con le carte delle caramelle, e senza posta."

Prima di dare spazio al suo racconto sarà bene parlare di suo padre: il grande e geniale Aurelio Gerosa.



Aurelio Gerosa, nella foto è in seconda fila il secondo da sinistra. Foto Gerosa.

“Era una persona sempre intenta a progettare finiture, accorgimenti, dispositivi per rendere più pratico l'uso di quanto poteva offrire la meccanica spicciola dei suoi tempi. Aveva fatto la sesta elementare e poi la scuola serale.

Quando era ragazzino lavorava davanti a casa sua un ferraiolo che faceva le trivelle per le ferrovie. Le trivelle avevano bisogno di una certa tempera e lui di questo procedimento divenne un maestro. Era bravissimo a usare in modo esatto le componenti per ottenere il risultato migliore, più tardi mi insegnò questa tecnica. Delle cinque rose al cimitero per la tomba dei Gerosa dove riposa sua madre, una è opera di mio padre ma le altre le ho fatte io, e il resto del monumento l'ho ideato e costruito con le mie mani adoperando il travertino romano che una volta ornava la porta dell'antica bottega.



Sua Madre. Nella foto della famiglia Ambrosi, sua famiglia d'origine, è la seconda in alto a sinistra. Foto Gerosa.



Sardo Gerosa davanti al negozio negli anni '50, in secondo piano il fratello Bruno.
Foto Gerosa.

Comunque allora a San Martino c'erano pregevoli artigiani del ferro e nella parte destra del cimitero ci sono le opere dei Vecchietti; grandi artisti nel lavorarlo.

Nel 1913 l'officina Galtarossa, dove era occupato come specialista, l'aveva mandato a Napoli per lavorare alla Transvesuviana. Un giorno avvenne un grave incidente sul lavoro. Mentre le squadre stavano posando i fili fu mandata corrente su tutta la linea, molti operai morirono folgorati. Mio padre si salvò perché un sardo con un bastone gli diede un colpo sulle mani per staccarlo dall'alta tensione.

Per questo chiamò Sarda, mia sorella nata nel 1916 e a me, quando venni al mondo nel '21, mise il nome di Sardo.

Tornato a Verona, dopo un po' di tempo si licenziò da Galtarossa e andò in ferrovia. In pochi mesi ebbe 3 aumenti speciali per la sua bravura. Ma l'ambiente non gli piaceva ed era troppo geniale per accontentarsi di fare sempre le stesse cose per cui nel '21, l'anno in cui nacqui, si licenziò e si mise in proprio. Aprì un negozio che oltre ad eseguire riparazioni meccaniche d'ogni genere, aggiustava biciclette, macchine da cucire ed altri attrezzi domestici. La sua acuta capacità di osservazione mentre usava attrezzi e aggeggi vari, gli dava la possibilità di studiare le soluzioni per mettere a punto il modo migliore per farli funzionare.

Cominciò ad acquistare delle moto militari, residuati della guerra appena finita, ne ricordo particolarmente una che si chiamava Panther e faceva un rumore particolare. Cambiava i serbatoi, li faceva sagomati in modo ergonomico e poi le vendeva.

A quell'epoca di moto a San Martino ce n'erano poche. Ricordo che una l'aveva un signore che era titolare di un'impresa edile, era una moto Bianchi come quella di Tazio Nuvolari. Un'altra, una Enfield l'aveva un avvocato proprietario della villetta in centro paese che poi è appartenuta ai Cavaggioni e ora è stata abbattuta. Al numero civico... c'era la casa degli "americani" che avevano una moto carrozzetta: si uccisero rovesciandosi nella curva che va verso San Briccio all'altezza della villa Zamboni.

Una moto M.M. (Moto Morini Minarelli) l'aveva anche Cesare Pellizzoni. Mio padre nel '30 comprò una Gilera e appena ho potuto ci sono salito sopra, ma lo racconterò più avanti. Anche il signor Cingolani che lavorava in comune aveva un motociclo di marca Evan e io glielo portavo via quando veniva a farlo riparare. *Eh, sì, ero proprio un "lasaron"...*

Oltre a lavorare mattina e sera nella sua officina, il cervello di mio padre era sempre in movimento per studiare utensili nuovi per alleggerire la fatica. I suoi brevetti erano veramente geniali. Brevettò uno speciale cannello per le saldature ad alte temperature con riciclo ad acqua fredda che fu usato per lunghi anni dalle ferrovie italiane, una macchina per tagliare le trippe e la carne in striscioline, una macchina per tagliare le castagne. Quest'ultima gli venne in mente osservando, la domenica quando andava in piazza Erbe al caffè Milano, le donne che facevano questo lavoro. L'invenzione però non fu apprezzata dalle sue potenziali clienti e la Malesani "*quela grassa sentà davanti madona Verona e la Zampieri, altra piassarota storica*", gli dissero: "*Guadagnèmo tanto poco e ne portèlo via anca quel?*" La nuova invenzione sparì.

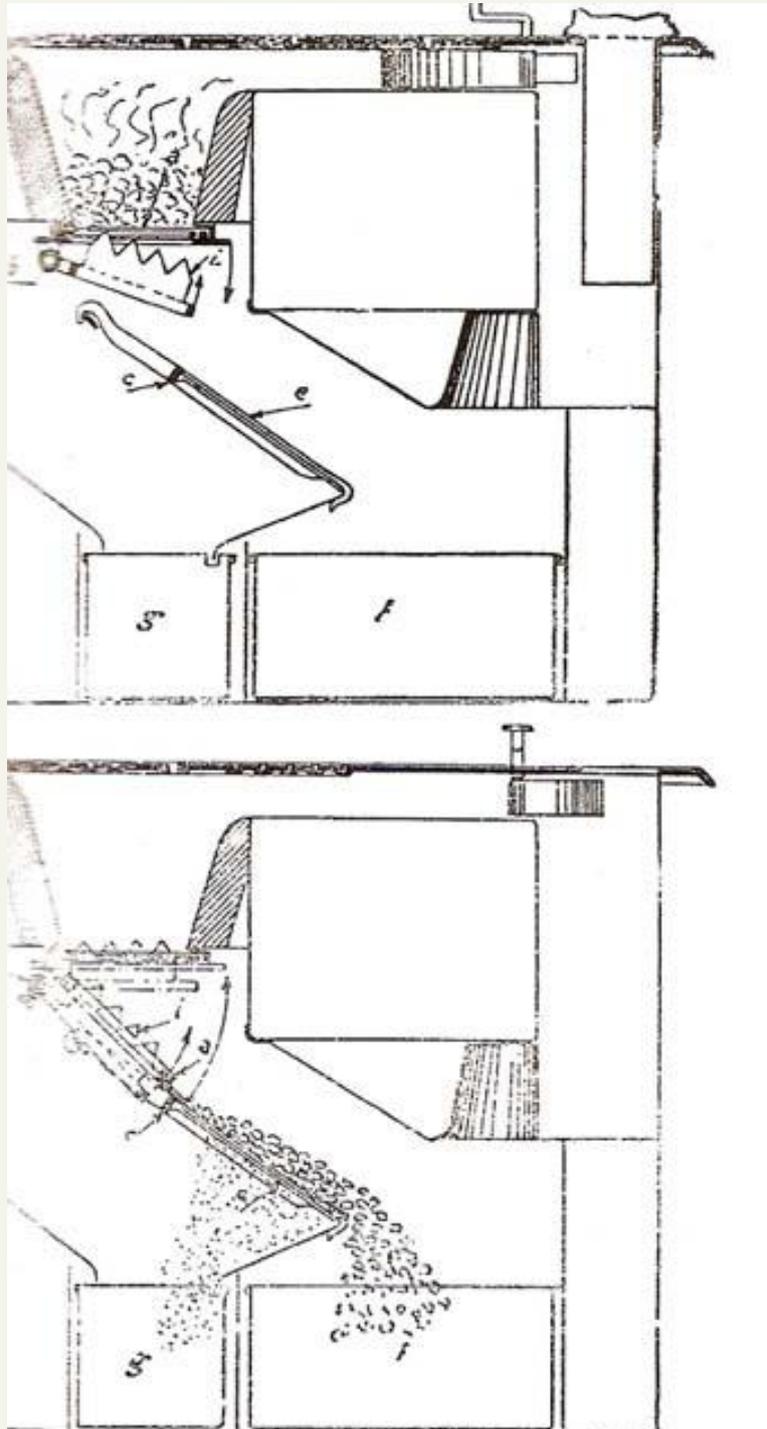


Cannello per saldare con riciclo d'acqua.



Macchina per tagliare le trippe e la carne.

Il brevetto che gli diede più soddisfazione, e anche un premio dallo stato perché si era in periodo di autarchia, fu la cucina economica AUGÉ. Il nome non derivava dalle iniziali del nome di mio padre come credevo inizialmente, ma era un imperativa dal latino che significava "Cresci!". Con tale cucina si risparmiava un chilo di carbone al giorno.



Cucina economica AUGÉ. A fine giornata la griglia (a) veniva spostata dalla camera di combustione mediante la leva (c). Il carbone misto a cenere scendeva lungo il setaccio (e), la cenere si raccoglieva nel recipiente (g) mentre il carbone entrava in (f) e poteva essere recuperato. Disegno: archivio Gerosa.

Il premio fu proposto al duce, ma a mio padre questo non fece nessun effetto perché lui, che era figlio di un anarchico, era socialista come il suo buon amico Cirillo Avesani, che fu il primo sindaco di San Martino dopo la liberazione. Poteva permetterselo perché, essendo padrone di se stesso, non era costretto a prendere la tessera del partito fascista che allora era obbligatoria per poter lavorare.



Nonno Gerosa. Foto Gerosa.

Mio padre, comunque, non era un commerciante non ha fatto soldi con le sue invenzioni è riuscito solo a essere proprietario delle case dove abita la nostra famiglia, non però di quella dove abito io che l'ho costruita con i miei guadagni al punto che dai muratori che venivano a riparare i motorini mi facevo pagare in mattoni...

In famiglia eravamo quattro: due maschi Sardo e Bruno e due femmine Sarda e Bruna. Sono sempre stato un bambino vivace, non ero capace di stare fermo e nella foto di famiglia sono quello con il fiocchetto storto. La scuola mi stava stretta tanto che mi doveva accompagnare, tenendomi ben stretto perché non scappassi via, mia sorella Bruna che aveva otto anni più di me ed era già quasi una donna di casa.



La famiglia Gerosa. Foto, Gerosa.

Come per un maleficio, oserei dire, quando mi muovevo accadeva sempre qualche danno, non lo facevo apposta ma era così. Cosa c'è di fuori posto nel lanciare per aria un cartone? Niente sembra, eppure quel cartone scende e colpisce in faccia una bambina facendole un grosso taglio.

Altro esempio. Il parroco don Ambrosini, che mi voleva bene e spesso mi portava con sé forse sperando di farmi diventare riflessivo, amava andare a caccia e il suo compagno di battute era il professor Giulio Barbarani, il fratello del poeta. Io li seguivo portando il fucile. Mi avevano insegnato a sparare, ma me lo permettevano solo verso sera quando non c'era il pericolo che intervenissero le guardie campestri. Un giorno il professor Barbarani, sapendo che andavo a scuola a Verona, pensò di incaricarmi di portare a sistemare un fucile da un armaiolo di via San Nazaro. Me lo consegnò che era pomeriggio inoltrato e gli amici vedendomi arrivare a casa con l'arma mi sfidarono a far vedere se lo sapevo adoperare. Come resistere? Tracciai sull'angolo di una porta un cerchio e feci fuoco colpendo esattamente il bersaglio.... ma uno sparo a quell'ora suscitò un putiferio in paese. Accorsero i carabinieri e non fecero fatica a trovarne l'autore. Cercai inutilmente di spiegare che sapevo benissimo quello che facevo, non ci fu verso che lo capissero e finì come si può immaginare. Infatti mio padre non poteva essere tenero con me e provvedeva a darmele di santa ragione e lui di forza ne aveva un bel po'. Con quelle mani che erano come morse una volta era riuscito ad aprire una griglia di ferro in cui una donna aveva imprigionato una gamba...

Terminate le elementari decisero di mandarmi a scuola a Verona alle San Micheli che allora erano un avviamento professionale. Ero nel mio elemento, ragazzini vivaci non mancavano e naturalmente feci gruppo con loro. In poche parole in qualche mese me ne capitarono di belle. Prima di tutto, visto che era obbligatorio scegliere un'attività di palestra, optai per la boxe, e un allievo pugile facendo lezione mi ruppe il setto nasale. A casa, naturalmente, mio padre commentò questa disavventura a modo suo, con una battuta sonora. Ma vedremo che, *anca li la m'è andà ben*.

Poco dopo, saremo stati in gennaio, il mio gruppo fece uno scherzo a un professore, io per una volta me n'ero tenuto fuori, ma, visto che stavo sempre con loro, ci espulsero in sei per tre mesi da tutte le scuole del regno.

Me ne tornai a casa prima del tempo con noncuranza e mio padre mi aspettava vicino alla porta dell'officina, gli vedevo la mano sinistra soltanto. "*Com'ela che te si a casa a 'st'ora?*" "*Ancò no' gh'era scola*". "*Ah, sì?*" Mi avvicinai alla porta e vidi la mano destra di mio padre che teneva in mano un copertone, mi seguì fino al secondo piano e per salvarmi mi nascosi sotto il letto. Purtroppo, avevamo il telefono e la scuola aveva chiamato a casa per informarlo.

La sospensione la vedevo come un'ingiustizia e non ci fu verso di farmi tornare a scuola. Così ho cominciato a lavorare in officina.

Mio padre pretendeva che tutti avessero la sua dedizione al lavoro, ma cosa può capire un bambino di undici/ dodici anni di queste cose? Noi non eravamo poveri, sono sempre andato a scuola con le scarpe quando molti miei compagni avevano le *sgalmare*. Non sentivo la necessità di guadagnarli il pane. Però quando alle cinque di pomeriggio i miei coetanei giocavano io ero a riparare biciclette, motorini e moto. Ero addetto alle moto, mi piaceva molto e cominciavo a prendere confidenza con loro.

Iniziai allora a fare un altro tipo di canagliate, *ero proprio un "lasaron"!*

Quando le portavano in officina, se mio padre voltava l'occhio, me ne scappavo per il paese specialmente con la motoretta del povero Signor Cingolani. Anche guidare le macchine mi piaceva, anche se quelle le conoscevo meno. Una volta....Veniva dal Vago un signore che ne aveva una a cui era agganciato un cassone in cui vendeva i formaggi. Un giorno mentre era qui davanti si distrasse un attimo io gliela portai via. Scappai verso la stazione ma per girarla finii sopra le rotaie e la macchina si fermò dove c'era lo scambio. Fu per me un momento di panico perché non sapevo dove fosse la retromarcia, poi in qualche modo riuscii a muovermi. Avevo 12 anni.

A metà del paese faceva spesso visita a una signora un signore che aveva una bella Uno berlina nera. La portai via un sacco di volte e me ne scappavo lungo la statale. Ero diventato uno specialista nel prendere in prestito le macchine e le moto che mi venivano a portata di mano.

Sembravo più tranquillo, ma abbiamo visto che non era vero, e mio padre per premiarmi mi regalò dei pantaloni alla zuava e un bel paio di stivali rossi.

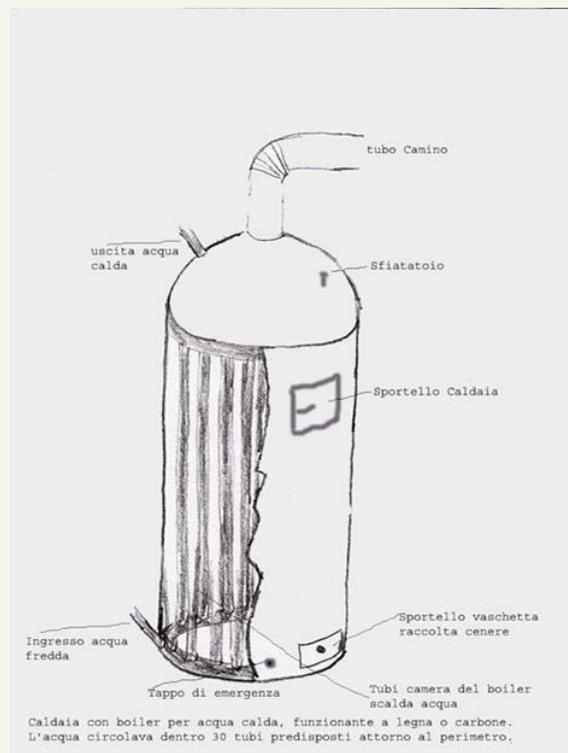
Avevo voglia di provarli con la moto, la sua stupenda Gilera che mi negava sempre. Purtroppo le cose si misero come vedremo. Un giorno lui e mia madre andarono a Verona, naturalmente con il trenino.

*Cosa falo un buteloto? Li gh'è l'angiporto, qua gh'è la moto, e li gh'è la moto e li gh'è l'angiporto...*Non resisto, prendo la moto e via.

Sono in mezzo alla statale passano i carabinieri stradali che avevano una moto Guzzi di quelle con il serbatoio rosso, lungo. *I vede sto bocia*, invertono la marcia. Vado su per la strada che porta in stazione, mi infilo velocemente in un portico, chiudo il portone, lascio lì la moto, scavalco il muro, vado in officina e mi metto la tuta. I carabinieri continuano a cercarmi per il paese e lungo per le rotaie, alla fine se ne vanno credendo che sia scappato a San Michele. Il giorno dopo andai a riprendere la moto ma intanto la mia scappata non l'avevo potuta nascondere a mio padre..... e so orzo.

A 14 anni decisi di fuggire di casa. Come ho detto ero stanco di stare in officina dalla mattina alla sera. Avevo un amico, figlio di un grosso produttore di salumi che aveva un laboratorio in piazza Napoleone, ma la sede della ditta era a Ostiglia. Dopo una litigata con mio padre presi la bicicletta e me ne scappai nel mantovano. Passati quattro giorni, la responsabilità della famiglia che mi ospitava era troppo grossa, mi convinsero a tornare a casa dove naturalmente mio padre mi diede la solita lezione.

In quel periodo mio padre aveva messo a punto il brevetto per una caldaia particolare che attorno alla camera di riscaldamento aveva una corona di tubi saldati l'uno con l'altro. Con questo sistema produceva più calore con risparmio di combustibile. Bisognava saldare in continuazione perché nel materiale non si producesse il minimo poro contenente aria, altrimenti sarebbe uscita l'acqua. Mio padre mi mise a fare quel faticoso lavoro che mi impegnava in continuazione per otto ore di fila. Naturalmente mi dava la mancia ma tempo libero non ne avevo più. Quelle caldaie erano così grandi che si faceva fatica a farle passare dal vicolo e anche il trasporto e la messa in opera presentavano difficoltà. Ne facemmo una mezza dozzina e ricordo che una andò al museo di scienze naturali, un'altra in comune a Verona.



Caldaia, progetto Aurelio Gerosa.

Intanto ero cresciuto di statura, anche se in famiglia mi consideravano ancora un ragazzino, io mi sentivo un uomo. Mi piaceva vestire elegante e i soldi che prendevo andavano tutti lì. Giocavo a tennis e mi ero fatto un giro di amicizie con cui ci si divertiva moltissimo. Il mio modo di camminare, il ciuffo sulla fronte, secondo le mie ammiratrici, assomigliavano a quello di un attore americano in voga a quei tempi, Robert Taylor, e così cominciarono a chiamarmi Roberto. Afferrai l'occasione per cambiare un nome che non mi era mai piaciuto. Così mi conobbero a Verona quando facevo il viveur e così mi saluta ancora qualche vecchio sammartinese.

A 16 anni proprio non ce la facevo più di quell'orario di lavoro, ma nel frattempo mio padre aveva registrato il brevetto delle cucine economiche, le faceva fare da un tedesco che aveva la fabbrica a Verona per cui andai a lavorare da lui. Siccome ero sempre vissuto in officina ed ero bravo mi misero a fare i fumaioli, lavoro che era giudicato difficile ma che mi riusciva benissimo, tanto che dopo aver fatto la mia parte, tre cappe, mi restava tempo per dedicarmi ad altri lavoretti personali che mi permettevano di raggranellare soldi. A quell'epoca avevo applicato alla bicicletta un freno speciale a metà del tubo, così si poteva frenare con i piedi. A quei tempi le biciclette che la gente comune si poteva permettere erano semplicissime io ci lavoravo sopra e le trasformavo in mezzi quasi da ricchi. Con questo sistema riuscii a guadagnare un po' di soldi e raggiunta la somma necessaria mi comprai un tandem. Avevo voglia di andare a Cortina, da solo non me lo permettevano, così trovai un amico che mi accompagnò e lo spesi di tutto. Il tandem era parato come ci si aspettava da un giovane fascista entusiasta: con la tromba per campanello e il gagliardetto della milizia. Avevo anche la macchina fotografica così un cortinese mi fotografò sul posto.

Da quella volta, appena era possibile, me ne andavo in viaggio con un amico: facemmo più di una volta il giro del lago con le strade che c'erano a quei tempi. Andammo a Venezia per la festa del Redentore e dormimmo sulla sabbia al Lido coperti da giornali ad aspettare che sorgesse il sole. E' stato allora che scoprii il mio amore per il mare.

Anche sciare mi piaceva per cui verso i 18 anni decisi di fare il premilitare alpino. Il corso si svolgeva a Dobbiaco presso il rifugio Edda Ciano un complesso a forma di M.

Fin da subito ne combinai una della mie. Ero giovane, avevo sempre fame e mi sembrava che ci dessero poco da mangiare, uno dei primi giorni, entrato in sala mensa, passando vicino a un tavolo, con mano lesta mi appropriai di un panino. Purtroppo mi videro. Punizione in cella nella caserma dei carabinieri. Altre piccole marachelle, ancora cella. Quello che fece traboccare il vaso fu la mia fuga a Cortina, ho ancora le foto, perché quando ritornai al rifugio capii che se mi mettevano in cella non mi avrebbero mollato più. Andai in camerata, presi gli sci e il mio sacco e scappai lungo la ferrovia. Cammina, cammina mi fermai in una stazione dove dormii su una panca. La mattina arrivai a Merano, presi il treno e la sera ero a casa. Naturalmente non finì così. Dopo due giorni vennero a prendermi i carabinieri e mi portarono alla sede della GIL dove restai due notti al fresco. Poi arrivò furibondo il federale Bonamici, mi conosceva bene e gli ero anche simpatico perché sapeva che ero spericolato come piaceva a lui, ma questa volta avevo fatto fare una pessima figura a Verona, riconfermando il detto: "*Veronesi tuti mati*", e quindi mi rifilò uno sberlone, va beh, me l'ero meritato.

In seguito andai a lavorare da Valle in Via Cappello, vicino alla casa di Giulietta. Vendevo articoli elettrici e le famose Radio Balilla.



Radio Balilla. Foto Gerosa.

Era il più importante negozio del settore a Verona tanto che erano suoi gli altoparlanti che venivano montati quando c'erano le grandi manifestazioni del partito fascista come nella grande adunata del 26 settembre 1938. Avevo conosciuto i figli del proprietario in montagna: a quei tempi gli sciatori erano piuttosto pochi, gli appassionati si conoscevano tutti e dare una mano ad un ragazzo sportivo e vivace come me era quasi un obbligo.

La mattina venivo da San Martino in bicicletta e poco dopo il mio arrivo cominciavano le telefonate delle ragazze o qualcuna veniva in negozio. Ero il disk jockey della via. Infatti all'interno del negozio c'era un giradischi collegato con un grande altoparlante che attraverso una scatola che dava all'esterno trasmetteva la canzoni richieste da queste mie amiche. Da porta Leoni a piazza delle Erbe la musica rallegrava tutti. Dopo un po' di tempo lasciai la famiglia, ormai mi sentivo un uomo, e mi trovai una camera vicino alle Arche Scaligere. Eliminaì definitivamente il nome Sardo e da tutti mi feci conoscere come "Roberto". Cominciai a fare vita notturna, mi ero anche comprato un vestito da sera per andare a ballare o a Teatro e feci tante conoscenze della Verona "gaudente" di quei tempi. Di cognomi ne faccio solo uno, perché non veronese, e perché lo rincontrai più avanti durante un'altra mia avventura: il Barone Riccardo Cacace.

Partii per il militare nel 1942, un anno dopo la mia classe perché ero di costituzione gracile, ma soprattutto avevo il setto nasale deviato: l'avevo rotto a scuola quella famosa volta di cui ho raccontato. Essere fatto rivedibile era stata una gran vergogna per me. Per essere arruolato mi feci operare all'ospedale militare dove un capitano con il camice bianco e col martello mi addormentò la parte, poi con le pinze mi tolse un bel po' di frammenti d'osso, certo non mi usò molte attenzioni. Una volta di più, col senno di poi, un fatto che era stato inizialmente poco bello, la frattura del naso, si risolse in mio favore. Probabilmente con lo scaglione del '41 sarei finito in Africa, ma in prima linea, visto che ero carrista e avrei partecipato alle sanguinose battaglie del '41/42.

Feci il C.A.R. nella caserma di Montorio e, avendo conseguito la patente durante il servizio premilitare, allora un fatto molto comune, dopo un semplice esame mi assegnarono al corpo dei carristi. Per le esercitazioni usavamo l' M13, in quello spazio lungo m 4,92, largo m 2,25, alto m 2,38 stavano: il pilota, il mitragliere, il servente al pezzo e il tenente in torretta. Chi volesse vederlo lo cerchi su Wikipedia. Io ero il pilota. Spesso andavamo a esercitarci a San Michele dove restavano i residui del Forte Kaiserin Elisabeth (forte San Michele) e vi si trovavano delle buche profonde in cui entravamo ed uscivamo. La strada statale passava a sinistra del forte, poi nel dopoguerra anche quei residui sono spariti ne resta il segno nella larghezza della carreggiata proprio poco prima della chiesa di Madonna di Campagna.^[1]

Una sola volta ci portarono a sparare dalle parti di Sant'Anna d'Alfaedo.

Anche mentre ero recluta la mia vivacità era sempre la stessa. Mi ero fatto benvolere dal mio tenente, Mantovani, che morirà in torretta nella seconda battaglia di El Alamein, e a volte mi assecondava in qualche bravata. Ricordo che un paio di volte venimmo con il carro fino a San Martino sotto casa mia, e mia mamma, poveretta, dalla finestra ci faceva avere un po' di panini purché mi portassi via il mezzo con tutto il suo equipaggio. Purtroppo in un'occasione mi capitò il solito malanno perché, girando in piazza dove c'era lo scambio delle rotaie, un sasso, preso di striscio, volò via e ruppe un vetro del bar principale del paese.

Nella caserma c'erano anche dei cavalli e io li cavalcavo senza permesso facendo corse spericolate: mi piegavo come se fossi in moto. Dai oggi, dai domani, caddi e mi feci male seriamente. Invece di rientrare in caserma mi rifugiai da mia sorella Sarda e ci restai tre giorni. Eravamo in tempo di guerra e avevo commesso un reato che poteva portarmi a Peschiera ma, proprio allora, proveniente dall'Africa, arrivò il colonnello D'Aiello Maddalena che cercava volontari per ricostruire la divisione Ariete praticamente distrutta nella prima battaglia di El Alamein che si era combattuta dal 1 al 31 luglio. Andare in Africa era allettante visto che pagavano 150 lire al mese e io volevo comprarmi la moto perché il mio amico Bruno Ruffo^[2], che aveva la mia età, aveva già vinto il circuito delle Torricelle e io non mi sentivo inferiore a lui.

Alla fine della guerra mio padre mi consegnò i soldi risparmiati, erano 3500 lire. Ma se prima con 1000 lire compravi una moto e con 1500 una Balilla, nel '46 mi feci solo fare un paio di scarpe di cuoio grasso con la frangetta, dal calzolaio migliore del paese (quello che serviva anche il conte Aquarone, per intenderci). Un bel paio, veramente, ma una moto sarebbe stata un'altra cosa.

Partimmo con la fanfara il 6 settembre 1942. Ero inquadrato come volontario di complemento nel 132 carristi con la specializzazione di pilota. Il viaggio in treno doveva attraversare la Jugoslavia e portarci ad Atene da dove con gli aerei saremmo stati trasportati in Africa.

Entrati in Dalmazia subimmo un violento attacco partigiano, fu il mio battesimo del fuoco. Il tenente Mantovani nominò dei responsabili di vagone perché non facessimo sciocchezze esponendoci. Ci fu più di un morto e ferito, per fortuna non nel nostro gruppo. Procedendo con attenzione, ma senza più essere disturbati, arrivammo in Grecia e ci portarono al campo di Tatoi a sei chilometri da Atene.

Anche ad Atene la situazione era tesa, ci era stato proibito di uscire da soli, il rischio era di essere assaliti e uccisi. La lotta partigiana era molto sentita anche lì. La fame tra gli abitanti era drammatica: le donne si vendevano per una pagnotta. Che miseria. Ma ero giovane volevo conoscere il mondo, ero ad Atene volevo vedere l'Acropoli di cui avevo sentito tanto parlare: da San Martino all'Acropoli, un bel salto... Con un paio di amici, pistola in tasca, partimmo alla scoperta della città. Vedemmo la prima metropolitana della nostra vita: portava al Pireo, bisognava assolutamente andarci.

Cosa possono trovare dei ragazzi in un porto di mare anche se c'è la guerra? La compagnia femminile non mancava e anch'io mi appartai con una fanciulla ottenuta con un cesto di frutta.

Ancora pochi giorni di sosta, poi ci fecero salire sugli junker e partimmo, ma sopra Creta suonò l'allarme, si accesero le luci rosse e ritornammo a Atene. Dopo qualche giorno ripartimmo dall'aeroporto del Pireo.

Atterrammo a Tobruk e spirava il ghibli, una tempesta violenta, non si distingueva una persona a un passo. Per difenderci avevamo in dotazione delle mascherine. Cominciai a conoscere quel vento che quando soffia solleva un uragano di sabbia che toglie il respiro, ti schiaffeggia con minuscoli granelli che ti frustano ed entra dappertutto. La trovavamo nella minestra, nel caffè, nel pane, entrava sotto i vestiti sulla pelle. Poteva durare anche un paio di giorni e l'unico modo per difenderci era fermarci ad aspettare avvolti in coperte. Quando cessava l'aspetto del paesaggio attorno a noi era irriconoscibile. Eppure gli abitanti del deserto riuscivano a sapere dove si trovavano. Poi imparai, ed era molto semplice, bastava un sasso e l'ombra del sole per orizzontarsi.

Ci portarono a dormire poco lontano dall'aeroporto. Quando al mattino ci svegliammo il ghibli non c'era più. Ci guardammo intorno ci avevano messi nelle vecchie postazioni inglesi ma quello che sconvolgeva era che il posto era pieno di enormi pidocchi. Ci trovavamo veramente in un altro pianeta.

Rimanemmo un po' di tempo ad attendere che arrivassero le navi con i nostri carri armati che dovevano essere trascinati nel porto da zattere. Ma non li abbiamo mai visti. Così cominciai il nostro viaggio in camion per raggiungere la base di Beda Littoria (ora Al Bayda) e passando da un punto che si chiama Cilione di Darnah subimmo il primo mitragliamento e vidi una cosa che al momento mi sembrò strana: un anziano che invece di nascondersi sotto il camion scappava lontano. Poi osservai come procedevano gli aerei che facevano l'incursione: non prendevano d'infilata il convoglio ma passavano avanti e indietro attraverso la colonna. Nascondersi sotto il mezzo era una specie di suicidio dato che il carico poteva, se colpito, saltare in aria. Ho imparato da quel commilitone. Mi sono procurato un cerchione di una ruota di camion e scappavo con quello sulla testa.

Giunti a Beda Littoria, visto che carri armati non ne arrivavano, feci domanda per diventare pilota per autoblindo invece diventai prima mitragliere e poi mortaista.

Ero lì da meno di un mese e mi ammalai: un regalo della mia avventura al Pireo. Ero arrabbiatissimo, a parte la figura da ingenuo che avevo fatto con gli amici, ora mi mandavano lontano dalla mia compagnia all'ospedale di Barce. Invece *l'è stà la me fortuna*. La cura dell'ospedale consisteva in minestrina e piselli e potevo uscire tranquillamente. Me ne andavo in giro tra la gente che sembrava non essermi ostile, anche se nella piazza del mercato vidi il patibolo a cui erano appesi i partigiani locali. In realtà l'atteggiamento dei libici verso di noi, se appena era possibile, si dimostrava sgradevole e falso. Sebbene gli italiani avessero il merito di aver fondato comunità agricole, alcune anche per gli indigeni, l'odio verso di noi nasceva dall'epoca in cui il generale Graziani, per reprimere la rivolta, aveva usato una tecnica che era già stata sperimentata dagli inglesi nella guerra boera, facendo confinare centinaia di migliaia di appartenenti alle tribù nomadi della Cirenaica.

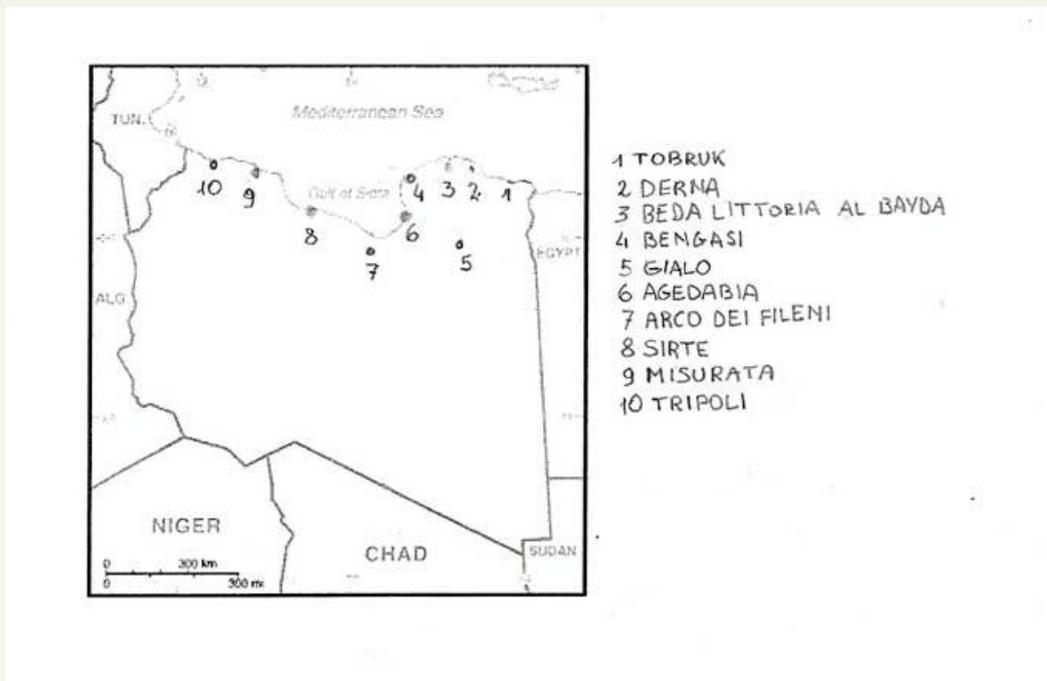
A causa delle terribili condizioni igienico-sanitarie e della scarsità di cibo e acqua, il tasso di mortalità dei deportati rinchiusi in quei campi di concentramento era stato altissimo.

A Barce la situazione non era tranquilla. Durante la notte i mezzi inglesi entravano in città senza far rumore e mitragliavano le case e l'aeroporto. Infatti mentre i nostri mezzi

avevano i tubi di scappamento che facevano un rumore infernale e quando arrivavano li sentivano tutti, i nemici che avevano camionette con quattro ruote motrici e la mitragliera, erano silenziosi. Mi capitò spesso di svegliarmi sentendo li scoppi delle incursioni. Dopo 20 anni parlando con il Dott. Dino Nigri, il farmacista del nostro paese, che faceva parte della squadriglia Ciano, venni a sapere che proprio lì in quel periodo avevano mitragliato e distrutto il suo aereo CR 42 Falco tagliandolo a metà.

Veniamo alla mia fortuna. Ero rimasto in ospedale circa un mese, quando rientrai a Beda Littoria tutto il gruppo che era partito con me da Verona non c'era più, era andato al fronte.

Eravamo a metà novembre, ricostituirono la compagnia e caricarono i camion e partimmo per andare verso Tobruk che era a 1000 chilometri. Arrivati verso Dernah incontrammo una colonna di soldati a piedi che procedeva in senso contrario. Tra loro riconobbi un mio concittadino, Aldo Turri, che era bersagliere che mi disse: "Gerosa la guerra è finita, abbiamo perso, si torna a casa, dove volete andare?" Non se ne sapeva niente, i nostri ufficiali erano praticamente spariti. Era già cominciata la ritirata, gli inglesi avevano vinto a El Alamein e avevano rotto la linea. Così invertimmo la marcia.



Percorso di ritirata di Gerosa.

Da quel momento in poi la morte mi è passata vicina in tante di quelle occasioni che non riuscirei a ricordarle tutte. Bastava essere in un posto nel momento sbagliato ed eri finito. Oppure per caso ti spostavi qualche metro e il compagno che era vicino veniva colpito e tu ce l'avevi fatta un'altra volta.

Mi sembrava che ci fosse una gran confusione, come ho detto gli alti ufficiali non li ho più visti. Erano rimasti con la nostra compagnia due tenenti. Uno era un carrista che giudicavo poco coraggioso, difatti appena c'era pericolo era tra i primi a rifugiarsi in una buca. Aveva con sé una fisarmonica e nei momenti di tranquillità la suonava con tristezza. Non mi sopportava e appena ci riuscì mi fece punire. L'altro apparteneva ai giovani Fascisti, e veniva da Bologna. Mi era simpatico perché, come tutti i giovani fascisti con cui mi trovavo meglio che con il resto dei miei compagni, era senza paura. In quei giorni mi sentivo confuso e non ricordo niente, avevo un unico desiderio: salvare la pelle.

Ritirata, ritirata, viaggiavamo a piedi di notte per evitare i mitragliamenti, ma c'era la luna e la luna in Africa fa luce sul serio. Procedevamo lungo la strada Balbia^[3] che a destra aveva il mare e a sinistra un avallamento, poi il deserto. Quando passavano i carri

armati tedeschi sopravvissuti alla battaglia, larghi 5 m e lunghi 7 che occupavano tutta la strada con un cannone dell'88, dovevamo scendere nel fossato e restavamo a guardare impotenti gli inglesi che arrivavano con gli aerei a mitragliare.

Per noi le cose non andavano meglio, ogni tanto si incontravano delle collinette da cui gli apparecchi nemici ci piombavano addosso all'improvviso per cui i soldati che si trovavano sui camion non facevano in tempo a scappare tutti. Di notte ci sparavano dal mare.

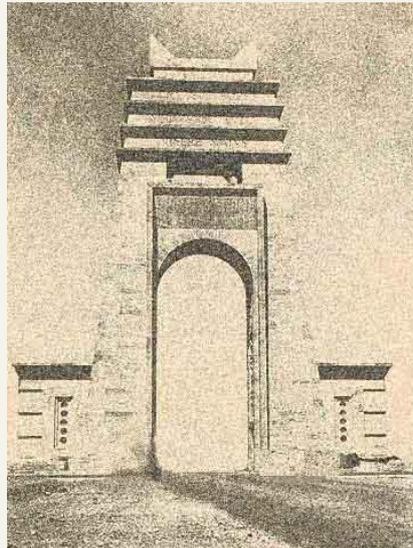
Il clima del deserto che attraversavamo era caldissimo di giorno, e poteva arrivare anche a 50 gradi inoltre nella zona del Gebel di notte gli sciacalli entravano negli accampamenti per rubare il cibo.

Invece quando arrivammo più tardi dalle parti di Gabés, in Tunisia, l'umidità notturna era così forte che, anche se ci davano solo un gavettino di acqua per bere e lavarci, dato che dormivamo in una tenda piantata rasoterra raccoglievamo l'umidità che si formava sulle sue pareti interne. Ricordo un'oasi dove ci fermammo e rimasi stupito per la ricchezza d'acqua e la grande quantità di coltivazioni.

In quella zona, una notte mentre ero in postazione di guardia, vidi passare Rommel con la sua macchina e un convoglio blindato di una ventina di mezzi, si spostava continuamente tra le linee per coordinare la ritirata. Fu un momento emozionante.

Difficile ricordare con chiarezza i vari posti in cui facemmo tappa. Una cosa mi è rimasta impressa: la scarsità di viveri e la quasi fame che ci accompagnava. Ogni volta che ci accampavamo per riposarci un po', se potevo mi allontanavo di nascosto per andare a cercare qualcosa da mangiare nei paesetti o accampamenti vicini.

Fu durante la ritirata che nelle soste mi insegnarono a usare il fucile mitragliatore e ad adoperare il mortaio e divenni mortaista. Una forte impressione ci fece passare sotto l'arco dei fratelli Fileni^[4].



Arco dei Fileni. Foto Gerosa.

Ad un certo punto venni preso da una violenta febbre e mal di gola e mi inviarono al vicino ospedale di Misurata. Ci passai un paio di giorni poi mi dimisero con l'ordine di raggiungere il reparto a piedi e per conto mio. Ma dove lo potevo trovare questo benedetto reparto? Scelsi di prendermi una pausa e me ne andai in giro a conoscere Misurata e le sue bellezze di vario tipo. Dopo tre giorni rientrai nei ranghi e il tenente pauroso, quello della fisarmonica per intenderci, mi fece legare a un camion sotto il sole. Era un provvedimento illegale ma rifiutai di fare reclamo: chi avrebbe potuto punirlo nelle nostre condizioni?

Il villaggio Crispi era un insediamento italiano costruito dall'Ente coloniale della Libia e vi erano coltivati cereali, leguminose, viti, olivi e mandorli. Qui venne fatto un primo assembramento e formata una nuova divisione, un nuovo corpo d'armata. Ne facevano parte soldati della Littorio, dell'Ariete, della Folgore, dei bersaglieri, insomma tutti quelli che erano arrivati lì. Partimmo sui camion, ma pochi giorni dopo fummo bombardati

durante la notte, cosa che non era mai successa, e quasi tutti i mezzi andarono distrutti. Da allora dovemmo andare a piedi.

Altra tappa fu Castel Benito, vicino a Tripoli, dove nel 1938 era stato creato il primo centro di addestramento per paracadutisti ed era di stanza il reggimento Fanti dell'aria. L'aeroporto era stato bombardato pesantemente nel novembre del 1941.

Di giorno ci accampavamo meglio che si poteva, ma eravamo sempre seguiti e tormentati dagli aerei nemici e molti di noi sparavano loro addosso per rabbia. Ricordo che proprio a Castel Benito rischiai la pelle un'altra volta. Andò così.

Un giorno con il mio moschetto corto, non il '98, ero nascosto in una buca mi misi a tirare contro uno di questi rompiscatole che passava, ebbi l'impressione che mi puntasse, ma forse non era vero, comunque sganciò una bomba. Come la vidi arrivare mi parai la faccia con il fucile. Ma l'obiettivo doveva essere un camion a 20 metri da me che centrò in pieno. Per un quarto d'ora si videro e sentirono pezzi di lamiera che scendevano dall'alto. Il rumore del pezzo di acciaio che scende è particolare, bisogna viverle queste cose, e quando finalmente tocca terra, respiri. Da quel momento Gerosa non ha più sparato agli aerei.

Finalmente arrivammo a Zuara, ai confini della Tunisia, avevamo percorso quasi duemila chilometri. I generali avevano deciso che ci saremmo assestati a Mareth che era un sistema di fortificazioni, lungo 35 km, costruito dai francesi presso la città costiera di Medenine, nel sud della Tunisia, fino alle colline di Mattata. Progettato prima della seconda guerra mondiale per difendere la regione da una eventuale invasione proveniente dalla Libia, se ne erano impadronite le forze dell'Asse quando l'avevano invasa.

Il comando di truppa si trovava a Gabés. Di seguito c'era la linea che si stava allestendo agli ordini dei generali Messe e Von Arnim e infine il caposaldo avanzato.

Noi costituivamo il caposaldo avanzato che comprendeva le postazioni di osservazione, i bersaglieri e più indietro i mortai.

Bisognava continuamente scavare per creare ripari. A me fare buche non piaceva per niente e non mi piaceva neanche spostarmi per i camminamenti. Ad un certo punto chiesero: "Chi vuol fare l'osservatore?" si trattava di un compito in cui non c'era da scavare e alzai subito la mano. L'osservatorio era una buca rotonda e dovevo solo guardare e riferire. Davanti a me c'erano tanti cespugli, il mio compito di notte era contarli e se ce n'era qualcuno in più....

Ci restai, mi pare, sedici giorni e di sera, passando per i camminamenti, mi portavano da mangiare. Davanti a me, a un centinaio di metri, c'era un carro armato nemico che aveva rotto un cingolo, approfittando del buio gli inglesi venivano a ripararlo. Discussi a lungo con il tenente, quando veniva in perlustrazione, se fare qualcosa. Lui non voleva perché il mio compito non era di agire. Ma feci di testa mia, come sempre. Una notte, stanco di vedere quelle ombre che si muovevano furtive, persi la pazienza e tirai una bomba. Il carro era troppo distante perché lo colpissi, anche perché il lancio lo feci restando nella mia buca, ma da allora non venne più nessuno. *I avarà dito: "Sto qua el ne ciapa 'na volta o l'altra."* Credo che la croce al merito che è incorniciata in quel quadro mi sia venuta da quell'azione e dalla proposta dell'unico che poteva conoscerla il tenente dei giovani fascisti.



Croce al merito di guerra. Foto Gerosa.

Sempre mentre ero lì nella mia buca, vennero degli ufficiali a osservare la situazione, ma credo che fossero giovani e poco esperti perché usavano il binocolo e sembrava non sapessero che i riflessi del sole li avrebbero fatti individuare dal nemico. Io avrei avuto voglia di dirglielo, *ma i sa tutto lori*.... Naturalmente ci localizzarono e cominciarono a spararci contro e continuarono a spazzare il terreno a cannonate per un'ora, se non son morto quella volta lì....

Una mattina venne a trovarmi un amico che mi disse che mi era arrivato un grosso pacco di posta da casa e si offrì di restare al mio posto perché potessi andare a leggere le lettere. Tornai al caposaldo mentre andava a sostituirmi in osservazione un mio commilitone di Verona che mi chiese in prestito l'orologio, era un Willer Vetta,.... insomma lo presero prigioniero e alla fine della guerra lui lo ritrovai, ma il mio bell'orologio era sparito. Al pomeriggio mi allontanai dal campo per "motivi personali" e si scatenò un violento cannoneggiamento. Io prima mi buttai in un cespuglio e poi saltai nella prima buca che avevo vicino. Cessata la sparatoria uscirono a cercarmi, mi pensavano ormai morto, invece spuntai dal mio nascondiglio. Gli altri si misero a gridare: "Ma sai che eri finito proprio in un posto dove avevamo messo delle munizioni di riserva?" Naturalmente era una cosa che ignoravo dato che avevo scelto di andare a fare l'osservatore per non passare i giorni a "picco e pala" a scavare trincee e camminamenti. Quella giornata terminò abbastanza calma ma a un certo punto, durante la notte, sentimmo una salva di colpi completamente diverso da quello che poteva provenire dal fuoco delle nostre armi: era il nemico che stava attaccando il caposaldo avanzato. Rispondemmo al fuoco e dopo un po' il tenente, quello della fisarmonica, ci mandò in tre a prendere munizioni al comando: il rifornimento si trovava a due chilometri dalle nostre postazioni. Di ritorno con le cassette di proiettili cominciammo a sentirci sparare addosso furiosamente, ci buttammo nell'ouadi tortuoso: ci sembrava che le luminose pallottole traccianti facessero le curve. Dopo poco incontrammo il tenente che

assieme a un gruppo di soldati se ne scappava verso le nostre linee. Ci gridò di mollare tutto e seguirlo perché il caposaldo avanzato era caduto.

Cos'era successo? Gli inglesi avevano costruito delle torri d'osservazione fuori dal nostro tiro, altissime, perché non c'erano monti ma il deserto, e avevano avuto la possibilità di conoscere la disposizione delle nostre difese e travolgerle.

Mi trovavo con uno strano gruppo, chi piangeva, chi era euforico, insomma tutti avevano bevuto. Probabilmente avevano dato fondo alle riserve di alcolici per non buttarle via o lasciarle al nemico.

A un certo punto sentimmo arrivare una granata ci buttammo a terra e quella cadde, senza scoppiare poco distante dal tenente. Tornata la calma mi venne spontaneo di gridare: "Tenente, che c...."

Quella compagnia non mi piaceva proprio. Li lasciai andare per la loro strada e rientrai nelle nostre linee, ma dato che non conoscevo bene come erano disposte, mi muovevo cantando, anche se sono stonato, "Faccetta nera piccola abissina..." e altre canzoni italiane per non farmi colpire dal fuoco amico. Se ci fossero stati quelli del mio paese avrebbero detto. "*Ecolo el solito mato*".

Un paio di giorni dopo si riunì la nostra compagnia, il tenente con cui avevo fatto un pezzo di ritirata fece l'appello per contare i rimasti, arrivato al mio nome grido: "Gerosa! Un passo avanti", fatto, "Cretino, incosciente!" Non sembrava proprio volermi bene.

Gli aerei nemici avevano preso l'abitudine di venire a mitragliarci la mattina quando andavamo con le gavette a prendere la colazione che consisteva solo in un liquido caldo e scuro che chiamavano caffè. L'incaricato partiva per andare con le sue gamelle a prendere quello che ci davano e tornando capitava il solito incursore che cominciava a mitragliare, risultato: un tuffo a terra e il "caffè" andava a farsi benedire...

All'interno delle nostre linee si trovava un aereo che era stato abbattuto dai bersaglieri e un mio amico, un bersagliere siciliano che era un fegataccio mi disse: "Tu sei meccanico, andiamo là e smontiamo la mitragliera" e così facemmo.

E con la mitragliera? Questa è un'altra storia. Ci appostammo, e passa una mattina, e passa due, e il mio amico, sempre senza paura, nascondeva la mitragliera con degli stracci aspettando il momento buono. Finché arrivò un aereo all'altezza giusta e pum pum, riuscì ad abbatterlo. Avremmo voluto correre a dare a quella carogna quello che si meritava, ma dal campo partì una motocarro Guzzi che lo portò al comando, prigioniero, ma salvo dalle nostre mani.

A Gabés c'era il comando del nostro esercito e una volta chiesi di poterci andare per farmi togliere due denti. Tra la truppa s'era sparsa la voce che in una casa abitava una donna disposta a essere "affettuosa" con la truppa. Infatti fuori dalla sua porta c'era sempre una fila di soldati che aspettava. Potevo resistere alla curiosità dell'avventura? Mi misi in coda anch'io, volevo vedere com'era questa bellezza che tutti desideravano. Ma quando spostai la tenda per entrare vidi una tal brutta vecchietta che scappai via a gambe levate.

Andai poi nelle cucine e restai a bocca aperta per il ben di dio che c'era. Quando eravamo nel caposaldo avanzato si viveva di gallette e scatolette, in linea, se andava bene qualche volta arrivava del riso ma così lungo, scotto e pieno di sabbia, che solo la fame ci aiutava a mangiarlo. In quel paradiso oltre al pane, alle verdure, c'erano mucchi di carne che noi non avevamo mai messo sotto i denti. I cuochi impietositi perché venivo dalla linea, mi regalarono un bel pezzo di carne, e pane, e scatolette, e me ne tornai ben rifornito.

Intanto il grosso dell'esercito di Montgomery, che era stato raggiunto dagli americani provenienti dall'Algeria, aveva aggirato i laghi salati che si trovavano davanti alla nostra linea e ci aveva circondato.

Era un'impresa che in quella stagione si pensava impossibile e i nostri ricognitori non si erano accorti del pericolo.

Dal 16 al 31 marzo infuriò la battaglia, ma eravamo in condizioni di inferiorità sia numerica che di mezzi e fummo costretti a ritirarci. Più che una ritirata fu un ripiegamento che si dirigeva verso Tunisi. Riprendemmo a camminare, della nostra compagnia eravamo restati in 35, comandati da due tenenti.

Sulle basse colline in lontananza ci seguivano due carri armati inglesi, ma senza importunarci troppo, ogni tanto sparavano un paio di colpi di cannone. Una mattina che

mi ero alzato dalla buca di fortuna in cui avevo dormito, un amico mi fece notare che essa aveva proprio la forma di una cassa da morto. Alzai le spalle, se si badava a quelle sciocchezze.... Lasciai lì il mio zainetto e me ne andai alle cucine a prendere il solito finto caffè. Al mio ritorno, dopo un paio di ore, la buca e lo zainetto non c'erano più: uno dei colpi del nemico aveva spazzato via tutto.

Il nostro gruppo, in seguito, fu fortunato perché trovammo un caterpillar con il rimorchio. In quel rimorchio ammassammo tutto quello che riuscimmo a trovare lungo la strada, sia di animali che di cose, anche molte traversine che sarebbero servite per costruire un riparo sicuro.

Incontrammo una villa abbandonata e vi entrammo. Girando per le stanze capítai davanti a uno specchio, non mi riconoscevo più in quella specie di spaventapasseri e preso da una gran rabbia con una mazza da golf ridussi lo specchio in mille pezzi. Nelle scuderie trovai un cavallo ci saltai in groppa e in questo modo seguivo il nostro mezzo. La bestia però continuava ad inciampare finalmente uno dei miei compagni mi fece notare che non ci vedeva da un occhio. Per questo lo scambiai con razioni di cibo dei tedeschi, che ne avevano ancora in abbondanza. Ricordo che, cosa impensabile per noi italiani, avevano anche tubetti di formaggio.... Procedendo verso Enfidaville dove ci si doveva raccogliere arrivammo in un paese in cui c'era un grande magazzino pieno di viveri. La proibizione di toccare qualcosa fu assoluta. Ci fermammo a una certa distanza e ci sistemammo in qualche buca. La mia non era più profonda di 30 centimetri, non l'avevo scavata io, non lo feci mai, ma trovata sul posto. Era la profondità migliore perché avevo imparato che, se uno si riparava in quelle troppo profonde, la caduta di una bomba poco lontana provocava un violento smottamento del terreno su di lui che rischiava di morirci dentro soffocato.

Improvvisamente nella notte sentimmo un boato incredibile, volarono in alto macerie, pezzi di lamiera, schegge di legno: di tutto. Poi, dopo un attimo di silenzio, cominciarono a levarsi i lamenti dei feriti. Purtroppo anche il mio tenente era stato colpito al viso e si era rotta la mascella tanto che nei giorni seguenti fu rimpatriato. Del magazzino non era rimasto più niente. Al suo posto una buca spaventosa in cui potevano scendere i camion. Finalmente arrivammo a Enfidaville, avevamo percorso un migliaio di chilometri. Era il luogo dove si doveva costituire la nuova linea. Il monte Takruna (ma era alto al massimo 300 metri) era l'unica altura della zona la occupammo subito e poi fu teatro di scontri violenti. Lo vedete in lontananza nella fotografia. Quando le postazioni su quel monte, dopo una disperata resistenza furono costrette a cedere dalla supremazia di uomini e armi del nemico, la sorte della battaglia fu decisa.



Gerosa, il monte Takruna sullo sfondo. Foto Gerosa.

Per procurarci qualcosa da mettere sotto i denti, con un paio di amici, appena potevamo facevamo scambio merce con i tedeschi che, come ho detto, erano forniti di tutto, e lo

dividevamo con gli altri. Qualcuno dirà che non era una bella cosa ma la fame si sentiva sempre di più e ci sembrava di essere ormai abbandonati.

Con le traversine il tenente della fisarmonica si era fatto una specie di bunker da dove non usciva mai. Un giorno sul fornello Primus cucinammo una frittata di gallette con l'olio e... insisti, insisti, riuscimmo a farlo uscire a mangiare con noi. Ed ecco che scoppia una salve, ci tuffiamo per terra, mentre il tenente scappa con la padella e la galletta, ma non l'ha mica mangiata perché una scheggia ha attraversato la pentola. Fino a quando non arrivarono i neozelandesi non uscì più dal suo rifugio. La nuova linea era fatta prima di tutto dai tedeschi poi c'eravamo noi nell'ouadi che si vede nella foto.

Di notte andavamo al comando a prendere l'acqua con taniche da 25 litri. Io come ho detto, non mi trovavo con i carristi che erano più vecchi di me e un po' "piansoti", ma stavo con i giovani fascisti che erano audaci e non avevano paura del pericolo. Gli altri facevano il tragitto normale che era di sei chilometri, noi invece passavamo per una scorciatoia. Infine ci scoprirono, dovevamo percorrere solo una piccola salita ed eravamo al rifornimento, ci arrivarono alle spalle e cominciarono a spararci una salve di cannonate, come loro abitudine.

In quell'occasione penso mi abbiano ferito, a forza di buttarci a terra quando si sentivano le pallottole, e il terreno era sempre accidentato e pieno di spine, era difficile sapere se ci eravamo fatti un graffio o qualcosa di più grave.

Mi entrò in una gamba una scheggia piccolissima, a cui non badai, ma un mese dopo, quando ero già prigioniero, mi scoppiò un'infezione violenta.

Il 25 aprile del '43, era il giorno di Pasqua, ma non ci lasciarono tregua. Spararono come matti notte e giorno e noi rispondemmo finché non finimmo le munizioni per il mortaio. Ci eravamo difesi con tanta disperazione, anche se ci erano rimasti solo tre pezzi, anzi due perché a uno mancava la culatta, che loro credettero che i pezzi fossero dodici. Pochi giorni dopo ci fu la resa. Gli ufficiali rimasti ordinarono di fare a pezzi le armi perché non cadessero in mano ai nemici e a malincuore mi costrinsi a privarmi della mia fedele calibro 9 con cui però non avevo mai sparato contro nessuno. Fummo fatti prigionieri dai neo zelandesi. Ricordo che non c'era panico, né eccitazione, eravamo rassegnati a quello che ci doveva capitare. Con un paio di amici ci stavamo lavando, alzammo la testa e vedemmo questi soldati con i cappelli larghi che ci fecero rivestire, riuscii con calma a mettermi anche le scarpe e a unirmi agli altri. Passammo attraverso le linee e si sentiva un terribile odore di morte dappertutto. La postazione 42 era stata distrutta dai nostri mortai, avevamo fatto una carneficina.

Come scrive nel suo libro "Sabbia e reticolati" il mio amico cav. Antonio Tomba^[5]: "... Se i signori del Ministero della guerra avessero compreso l'enorme importanza che aveva l'Africa, non ci avrebbero lasciati soli. La guerra d'Africa era la nostra guerra. E' inutile che un'intera armata venga privata di mezzi essenziali per condurre una guerra. Si doveva fare di più. Le nostre industrie erano ancora intatte. Questa guerra fu sabotata, noi fummo traditi fin dal deserto. Avrei voluto che i signori, che avevano cominciato questa guerra e che poi l'avevano trascurata e lasciata a metà, avessero capito la durezza dei nostri sacrifici: sarebbe bastato che avessero provato una parte dei nostri disagi, che avessero combattuto con quei carri che non andavano, per rendersi conto del nostro profondo tormento e del nostro stato d'animo. Non bastavano la bravura dei carristi o le bestemmie dei piloti per fare andare avanti quei carri. Ebbene, cari signori del Ministero della guerra, dicevamo e pensavamo, se oggi ci troviamo inchiodati su questo lembo di terra, senza più via di scampo, la colpa è vostra. Noi compimmo fino in fondo il nostro dovere e, anche se vinti, non abbiamo di che arrossire."

Da prigioniero sono stato in tanti posti e forse, nel mio racconto me ne dimenticherò qualcuno, ma le prime tappe le ricordo bene.

Ci portarono poco lontano da Enfidaville, non in un vero campo di concentramento, ma in due grandi recinti di filo spinato: uno per i tedeschi e uno per noi italiani. Dopo tre giorni in cui non ci davano neanche l'acqua, mi guardai attorno e vidi fuori dal campo dei camion verdi che erano quelli della cucina tedesca. Incurante di quelli che tentavano di trattenermi sgattaiolai fuori ed entrai in uno di essi: c'erano delle marmitte di riso cotto da più giorni, riempii delle gavette trovate sul posto e portai via cucchiai e forchette.



Cucchiaio e forchetta e Croce al Merito. Foto Gerosa.

Restammo in quel posto ancora un paio di giorni, poi ci incolonnarono per andare verso il sud. Pur avendo le scarpe, a differenza di altri meno fortunati, camminare su quelle strade era terribile anche per il caldo bestiale. Passavano lentamente dei camion della Croce Rossa e noi ci spostavamo per farli passare, ma io che non ne potevo più, approfittando della distrazione dei nostri guardiani, ci saltai sopra, gli altri mi dicevano: "Sito mato!" dentro di me pensavo: "Ormai sono prigioniero cosa possono più farmi?" Così mi portarono in un ospedale da campo neozelandese dove mi trattennero per un po' di tempo in osservazione poi mi rimandarono con gli altri.

Il campo di prigionia in cui mi portarono era fatto di tende e si trovava a Sousse, in riva al mare. Invece quelli che avevano proseguito la marcia finirono in un campo di degollisti francesi, per essere preciso le truppe erano marocchine, e subirono crudeltà pazzesche, qualche soldato un po' carino poi.... Ma torniamo a me.

Un giorno facendo il bagno nel mare, tanto non potevamo scappare di lì per cui avevamo un minimo di possibilità di muoverci, mi punse un pesce velenoso e in ospedale ci andai davvero. Si stava abbastanza bene ci davano da mangiare avevamo le coperte.

Fu in quel campo che provai un colpo al cuore terribile. Una mattina sentii un rombo lontano che diventava sempre più forte e, alzando gli occhi, vidi centinaia di fortzze volanti che passavano, non potevano che andare a bombardare l'Italia. Capii che per il regime in cui avevo ingenuamente creduto era finita e che il mio Paese stava per essere massacrato dalle bombe. Avevo 22 anni, ero cresciuto nel mito dell'invincibilità di Roma e in quello del fascismo, invece mi accorgevo che non era così.

Inizialmente correva voce che ci avrebbero portati negli Stati Uniti, e ordinarono di gettare via tutto quello che avevamo di scorta. Io però non li ascoltai e ciò che potevo me lo nascosi addosso. Poi un giorno ci misero in marcia e, dopo un viaggio di qualche ora, ci lasciarono accanto a un binario dove ci aspettava un treno con una ventina di carri bestiame e su quelli ci caricarono. Eravamo diventati anche noi prigionieri dei francesi degollisti, e quel che è peggio, dei marocchini. Questi avevano occhi prontissimi e nessuno riuscì a salvare qualcosa che potesse essere luccicante: né collanine con i santi, né anelli d'oro, né denti, qualcuno ci rimise il dito da cui l'anello non usciva...

Il viaggio durò quasi una quindicina di giorni in condizioni penose, praticamente senza cibo e acqua, con il solito caldo bestiale di giorno. Per fortuna ero stato previdente.

Ogni tanto si spalancavano le porte e ci facevano scendere per fare i nostri bisogni. Qualcuno tentava di scappare ma le nostre guardie sparavano per ammazzare. A me questo pensiero non venne mai: rischiare va bene, ma sempre con un minimo di possibilità.

Dalla Tunisia arrivammo in Algeria, ci portarono in un campo di concentramento della prima guerra mondiale a Djefja. La truppa era separata dagli ufficiali. Il cibo era

disgustoso: acqua e fave con contorno dei loro vermi. Ci davano 5 sigarette alla settimana ma io non fumavo e così potevo adoperarle come materia di scambio.

Un giorno chiesero se c'era qualcuno che sapeva guidare i muli e io alzai la mano, mi veniva buona l'esperienza con il carrettino di mio zio. Si andava fuori a cercare la pietra per fare la calce per le case. Uscendo avevo contatti con gli arabi per cui mi procuravo i fichi secchi e i datteri pressati. Ero capo camerata, eravamo in sei di cui tre veronesi, riuscivo in qualche modo a far mangiare tutti i miei compagni.

Pur di trovare cibo frugavo anche nelle immondizie e un giorno vi trovai una testa di cammello perché gli arabi non la mangiano. La lavammo come si poteva e poi la cuocemmo nel bidone dove bollivamo i vestiti per ammazzare i pidocchi. Ci mettemmo ai bordi del campo per nasconderci dal comandante del campo, un sergente degollista senza un braccio e con un bastone che non esitava ad adoperare su di noi senza pietà, era una bestia feroce.

Un altro giorno chiesero chi voleva collaborare che significava lavorare in un'officina. Come il mio solito alzai la mano. Mi portarono a Minerville, a una cinquantina di chilometri da Algeri, assieme ai miei soliti amici veronesi. Fu in quell'officina che imparai a raddrizzare le botte delle macchine. Eravamo circa 700 persone e dormivamo in un capannone che era stato un magazzino ortofrutticolo dove avevano messo delle stuoie. Si mangiava malissimo anche lì: un arancio la mattina, un pezzettino di pane e poco più. Però io che uscivo dal campo per aggiustare i tubi nelle strade, impietosivo le donne che passavano, ce n'erano anche di italiane, che toglievano dalle loro ceste qualcosa da mangiare e me la tiravano. Portavo tutto in camerata per dividere con i miei tre compagni.

Poi la gamba mi si infiammò tremendamente per la scheggia che avevo ricevuto un mese prima e mi portarono all'ospedale Maillot di Algeri dove me la volevano tagliare. Non mi curavano che con brodini, "bouillon", che erano praticamente acqua, avevo una fame terribile. Per fortuna entrai in simpatia di un'infermiera, Madame Anglade che era di origine italiana. Lei mi suggerì di offrirmi come portantino per i malati alleati che venivano ricoverati: nei loro tascapani c'era sempre qualcosa da mangiare di cui "non avevano bisogno". Intanto, in tempo per curarmi, arrivò in ospedale la penicillina che in Europa non c'era ancora. Durante la medicazione nella mia piaga ci stavano dentro 5 metri di garza. Di notte nascosto dal personale, con altra polvere di penicillina che mi procurava la mia amica, mi medicavo da solo. Strappavo con violenza quell'ammasso di medicazione, era doloroso ma in pochi giorni riuscii a guarire. Ero stato via almeno due mesi ma quando tornai al campo restai sconvolto da come erano ridotti i miei amici a causa della fame: non riuscivano quasi a muoversi per la debolezza.

Nel frattempo ci avevano sistemati in una corte vicino ai civili. Minerville era un bel paese e la domenica andavamo in chiesa a cantare. Ci sono rimasto più di un anno.

Essendo così vicini ad Algeri decidemmo di scappare ma non ci riuscimmo, ci ripresero dopo un paio di giorni, perché di notte quando ci avvicinavamo ai villaggi, i cani rivelavano la nostra presenza. Non fu una bella esperienza perché ci puntarono addosso i fucili e in certe situazioni a qualcuno possono saltare i nervi... e chi va a prendersela se vengono ammazzati dei prigionieri di guerra in fuga? Ci mettemmo a gridare "Cadeau! Cadeau! (Regalo, regalo)". Insomma riuscimmo a cavarcela e ci riportarono a Minerville.

I nostri camion, gli 38 Spa, che erano bottino di guerra, avevano un tubo di ottone per la messa in moto e noi prigionieri meccanici, da quei tubi, eravamo riusciti a ricavare degli accendisigari e degli anelli d'ottone che vendevamo agli arabi.

Quando si accorsero che mancavano le manette di accensione fecero un'indagine e pescarono me. Naturalmente ero colpevole, ma assieme a me ce n'erano molti altri, perché i camion danneggiati erano un centinaio e anche se sono un bravo meccanico... Mi diedero un mese di galera a pane e acqua accusandomi di essere un sabotatore. Si potrebbe pensare che questa volta la fortuna mi avesse voltato le spalle e *investe la m'è andà ben...*

Ero diventato famoso, gli abitanti di Minerville mi conoscevano tutti e mi volevano bene, nei giorni di mercato attraverso le sbarre delle finestre del carcere mi lanciavano fichi secchi, datteri e altro. In generale gli algerini avevano simpatia per noi italiani e pochissima per i francesi di cui l'Algeria era una colonia, infatti pochi anni dopo si ribellarono apertamente e accadde quello che accadde.

Una notte riuscii ad aprire la porta e me ne andai a cercare da mangiare, e una ragazza che conoscevo. Questa ultima cosa non mi perdonarono il giorno dopo quando si riseppe: lì a Minerville non mi volevano proprio più, ne avevo fatte troppe.

Incaricarono di portarmi al centro di smistamento di Blida un sergente francese, che lavorava nel mio reparto e mi era diventato amico. Ricordo che si fidava così tanto di me che teneva la pistola sul sedile tra di noi. A un certo punto non resistetti al desiderio di maneggiarla ancora una volta, avevo nostalgia della mia calibro 9 che era restata a Enfidaville. Lui, però si spaventò a morte: "Tranquillo" gli dissi "ti sono amico, non voglio farti niente, solo vedere da vicino la tua vecchia pistola a tamburo".

A Blida si faceva la fame, ma ecco che dopo una decina di giorni chiesero se c'era qualcuno che sapeva fare l'idraulico. Io naturalmente alzai la mano. Infatti mio zio Maccari, papà dell'ingegnere *el fasea el bandar*, e quindi bazzicando il suo negozio, avevo imparato il mestiere.

Mi mandarono a Bogara dove c'erano vari campi di tedeschi, italiani, ufficiali, sottufficiali. Qui si cominciò a mangiare un po' meglio.

Poi chiesero chi sapeva fare il saldatore meccanico e naturalmente alzai la mano: questo sì che era il mio mestiere. Accompagnati da un caporal maggiore partimmo in 12 per Baraki che era a 15 chilometri da Algeri. Ero capo officina e andavamo a lavorare da un ingegnere francese. In quella officina feci conoscenza con gli ultimi due miei compagni di avventure: un giovane vicentino della Folgore, e un Giovane Fascista fiorentino. Con loro ho vissuto le mie avventure finali in Africa.

A Baraki stavo benissimo, il padrone era un'ottima persona che mi stimava e lasciava anche molta libertà tanto che mi trovai una ragazza ad Algeri, è stata la seconda donna a salvarmi la vita. Mi era venuto un mal di gola atroce, e lei che non mi vedeva da un bel po' di giorni, mi venne a trovare preoccupata, immediatamente corse in città e tornò con un medico che mi operò d'urgenza: avevo un ascesso che mi stava soffocando.

Mi ero sistemato abbastanza bene: avevo denaro, un lavoro che mi piaceva, una "fidanzata", ma la vita può cambiare completamente senza che succeda un grosso avvenimento. Un giorno avevo deciso di andare ad Algeri per trovare la ragazza e inventai la scusa che avevo bisogno di una visita del dentista, poi, non so perché, cambiai idea e andai al cinema.

Qui sentii parlare italiano, erano marinai di un incrociatore leggero che era venuto per riportare in Patria i prigionieri che intendevano aderire al regno d'Italia. Mi informai subito e mi dissero che partivano il giorno dopo, che mi presentassi al porto e salissi di nascosto sulla nave. Tornai subito a Baraki avvertii i miei due amici e, radunate le nostre cose, scappammo.

La nostra partenza doveva essere alle 8 e la nave era piena di gente come noi. All'improvviso apparve l'M.P. che ne riportò indietro un bel numero, non noi tre perché ci eravamo travestiti da inservienti. Partimmo il 28 febbraio 1945 da Algeri e arrivammo a Santa Lucia il giorno dopo.

Giunti a Napoli ci misero su una lancia, c'era un nebbione, eravamo in navigazione da una decina di minuti quando sentimmo una sirena: era la polizia portuale che, perquisita attentamente la lancia, scoprì sacchi pieni di merce di contrabbando. Così ci portarono tutti, saremmo stati una quindicina, nel maschio Angioino. Un bel benvenuto mi dava l'Italia, ma dopo poco fui testimone di qualcosa di peggio.

Infatti vidi un militare americano prendere a calci un maresciallo dei carabinieri. Per me fu un momento bruttissimo perché, pur birbante come ero sempre stato da ragazzo, avevo sempre avuto un enorme rispetto per quel corpo. Mi venne da piangere. In questo paese non mi ci ritrovavo più, avrei voluto ripartire per l'Africa subito.

Fin che aspettavamo che ci interrogassero e spiegassimo la nostra situazione, mi voltai per vedere se il mio amico vicentino fosse ancora lì, niente... scomparso, si senti sparare... L'ho rivisto qualche anno dopo a Vicenza, un ingegnere rispettabilissimo. Cos'era successo? Era andato al gabinetto e si era calato giù dalla grondaia....

Da Napoli mi portarono ad Aversa perché mi ero rifiutato di collaborare. Eravamo sotto gli americani ma non è che abbondassero con le razioni: un pezzo di pane, una scatoletta di carne, un pacchetto di sigarette Navy Cut. Ho dovuto spendere un bel po' dei franchi francesi che ero riuscito a raggranellare in Algeria arrangiandomi come ho spiegato più indietro. Ogni tanto venivano degli ufficiali che ci chiedevano di collaborare, ma io resistevo. Dopo un mese, riflettendo che ormai il fascismo poteva essere

considerato finito e gli alleati erano ormai in alta Italia, decisi di cedere. Mi portarono a Pisa mi misero a lavare i piatti in cucina.. Naturalmente rifiutai di accettare questa umiliazione. Allora mi inviarono a San Rossore. Qui ero capo camerata e un sergente maggiore mi voleva mettere di ramazza, a me che ero reduce dall'Africa? Così feci il mio sacco e alla sera scappai a Pisa. Da Pisa, era il 24 Aprile e avevo saputo che gli americani erano a Verona, mi feci dare un passaggio da un camion carico di damigiane di vino che andava a Peschiera. Da lì, sempre con mezzi di fortuna, arrivai a Verona. Intanto la voce del mio ritorno era giunta a San Martino e infatti a Porta Vescovo, quando avevo già preso il trenino, vidi mio cognato con la Guzzi che mi cercava. Scesi con un salto dal tram e balzai sulla moto, ma, arrivato a San Martino, aprii la gambe e saltai a terra mentre mio cognato proseguiva la sua corsa e due vicine che mi conoscevano dissero: "*Gerosa l'è mato come prima*".

Nei miei due anni e mezzo di Africa ero stato: pilota carrista, fuciliere, mortaista e prigioniero con varie attività. Penso che in ogni brutta occasione non si deva restare inattivi a piangersi addosso, ma bisogna guardarsi intorno per cercare la migliore via d'uscita e quando le cose vanno bene si deve prendere il meglio della vita, perché se si perde un'occasione, difficilmente si ripresenta.

Dopo pochi giorni che ero a casa, venne l'ordine a tutti coloro che erano della classe del '21 di presentarsi dai carabinieri. Quando ci andai mi consegnarono il foglio di via e mi mandarono a Roma alla Cecchignola e lì fecero lo smistamento. Avendo sentito che ero veneto mi spedirono a Udine a fare il camionista di mezzi militari.

Qui conobbi una bellissima ragazza, Liliana, per me fu un colpo di fulmine, ne avevo di "*morose*" ma le lasciai tutte perché avevo deciso che la volevo sposare. Mi congedarono il 22 marzo del '46.

Tornato a San Martino mi misi a fare tutti i lavori che potevo per avere il denaro sufficiente per il matrimonio. Per un certo periodo assieme a uno di Belfiore andai in giro per la provincia a saldare campane per incarico della famosa ditta Sabaini, poi pulivo i tubi delle stufe (allora si riempivano di fuliggine, la stufa non tirava più, non scaldava e faceva fumo), poi lavoravo in officina. Mi tornò utile aver fatto in passato tutti quei chilometri in bicicletta per vedere il mondo perché con quel mezzo andavo a Milano a prendere i copertoni che a Verona non si trovavano e... al sabato, alle due di pomeriggio, inforcavo il mezzo e partivo per Udine. Mi appostavo nelle curve dove i camion rallentavano, mi attaccavo dietro e mi facevo portare il più possibile cercando che l'autista non se ne accorgesse, noi clandestini eravamo ospiti non graditi. Una volta con questo sistema portai alla mia bella in regalo una stupenda bicicletta bianca, che avevo ricostruito per lei: non credo ci sia mai salita sopra, l'ingrata! L'11 novembre 1946 potei finalmente sposarla.

Adesso che avevo famiglia, fui costretto a considerazioni pratiche, il lavoro dell'officina non era sufficiente per mantenerne tre, in più era anche nato il mio primo nipotino. Prima della guerra, in modo particolare per fare le cucine AUGE, avevamo un'officina all'inizio del paese e i dipendenti erano le mie due sorelle: Bruna che in cortile dava la tinta al prodotto finito, Sarda che avvitava i bulloni, un cugino che era anche guardia campestre del duca Aquarone, un altro cugino, mio padre, mio fratello ed io, insomma un'impresa familiare. Poi nel '38 mio padre aveva venduto il brevetto dell'AUGE che era cara e riservata a poche persone disposte a spendere. Per questo, allora, nel primo dopoguerra, costruivamo le più semplici e meno costose cucine economiche Paten. Preparavamo anche il mosquito: il telaio lo facevamo noi, ed era quello di una bicicletta normale, mettevamo il serbatoio e il motore Mosquito^[6]. Costava 38000 lire. Ricordo che in un angolo dell'officina c'erano scatole su scatole dei pezzi da montare. "Vedi anche San Martino '80". Il lavoro però andava ancora a rilento e c'era bisogno di soldi.

Decisi di tentare la fortuna in un'altra città. Attraverso un amico di mio padre che faceva le cromature per lui, fui raccomandato ad una ditta del mio settore che si trovava a Milano. Pieni di entusiasmo Liliana ed io partimmo, questa volta c'era lei e usai il treno. Prendemmo una stanza vicino al Castello Sforzesco. La mattina dovevo andare a colloquio con il mio futuro padrone. Aprii le finestre, guardai fuori: c'era una nebbiolina malinconica, in strada correvano le rotaie del tram, malgrado si vedessero ancora i

pesanti segni della guerra da poco finita, si percepiva un ritmo veloce e convulso, la gente andava di fretta: lavorare, lavorare, produrre, produrre. Non mi ero mai tirato indietro di fronte alla fatica, ma i ritmi me li ero sempre dati io, invece qui sentivo che sarei diventato un ingranaggio di una macchina che non sapevo dove mi avrebbe portato. Guardai in faccia Liliana che mi era venuta vicino e ci capimmo al volo: la sera eravamo già tornati a San Martino.

Pensandoci un po' trovai una serie di lavori che si adattavano benissimo alla lenta uscita dalla crisi del dopoguerra.

Cominciai a fare sellini per moto. Quando andavo a trovare la mia ragazza avevo fatto delle amicizie a Casarsa dove c'era un deposito di residuati bellici: motociclette, camion ecc... Andai là a rifornirmi di gommapiuma ricavata dall'imbottitura dei sedili delle vetture da rottamare. Con essa coprivo l'intelaiatura di ferro da me preparata, il sellaio che aveva negozio qui vicino, faceva la parte in cuoio e li vendeva a Cinzio Bernardi che a Verona era concessionario di moto e di articoli sportivi.

Si ricominciava a praticare lo sci e i bastoncini erano sempre stati fatti di bambù, pericolosissimi perché in una caduta rovinosa potevano rompersi e ferire gravemente. Seguendo quanto accadeva all'estero, il tubo di alluminio lo preparavo io, la impugnatura il solito sellaio, un falegname faceva il supporto di legno a cui si attaccava il puntale metallico che forniva un ferramenta qui vicino. Anche le racchette le portavo da Bernardi. Mi tornò utile anche la conoscenza del proprietario del negozio di elettrodomestici che si trovava accanto alla casa di Giulietta, dove avevo lavorato prima della guerra. Lì vicino c'era anche un antiquario da cui mi recavo quando potevo ed è da quell'epoca che mi è rimasto il gusto per gli oggetti antichi.

Adesso però non avevo la possibilità di interessarmi di pezzi da collezione ma mi fornivo di radio dal mio vecchio padrone e, visto che la provincia di Verona non era stata ancora tutta elettrificata, mettevo le radio in una gerla che caricavo sulle spalle, mi recavo in moto nei paesi dove veniva portata la luce e cercavo di convincere la gente a comprarle.

La passione per cui ero andato in Africa, possedere una moto, era sempre uguale, di soldi ce n'erano pochi ma l'abilità dei Gerosa poteva supplire alla loro mancanza. Quasi fuori paese c'era un frantoio di sassi e il suo proprietario teneva anche rottami di vario tipo. Tra di essi c'era una moto Bianchina celeste, praticamente distrutta perché era finita sotto un camion. Con mio padre la comprammo e la rimettemmo in piedi. E' stata la mia prima moto. Con quella moto però io ci volevo correre e, dato che aveva un telaio normale ed era rigida, mio padre la dotò di sospensioni di sua invenzione due tubi, uno sopra l'altro, dentro un tubo c'era la forcella della catena che non faceva il giro ma andava su e giù.

Il 19 Marzo del '47 potei finalmente inaugurarla: c'era il percorso delle Torricelle. Aveva inizio davanti al dancing La Serenella, 150 metri prima dell'incrocio per via Marsala. Partii di scatto, ma alla seconda curva sotto il torrione, allargai troppo e finii contro una pietra che copriva un fossetto, feci un balzo, la catena uscì: finita la gara!

Ormai però ero lanciato, sempre a Casarsa comprai tre rottami di moto inglesi, due Ariel e una Triumph 350 cm di cilindrata. Le rimisi a posto, due le vendetti e mi tenni la Triumph con la quale feci quella che per me fu la prima corsa delle Torricelle perché la portai a termine.



Foto Gerosa.

Mi classificai soltanto, ma c'erano moto migliori ad esempio la Gilera di Giordano Rigobello (lo vedete secondo a destra nella foto) che era commesso del famoso Bernardi e correndo faceva pubblicità alla ditta del titolare. La mia invece era una moto militare e avevo messo un imbuto nel tubo di scappamento per fare più rumore perché a quell'epoca più rumore facevi e più sembrava che la tua moto fosse competitiva. Anche la tenuta sportiva era discutibile infatti ero vestito con una tuta di pelle di cui ero entrato in possesso mediante uno scambio in Africa, un paio di stivali che erano appartenuti a uno della milizia fascista e un caschetto di cuoio che era di mio padre ancora prima della guerra.

Devo fare anche un'altra osservazione: sono alto un metro e ottanta e specialmente per le moto di quei tempi, con quelle ruote, il mio fisico sembrava inadatto alle corse eppure riuscivo lo stesso a mantenere un ottimo assetto che mi permise di avere grosse soddisfazioni in tante gare.

La moto mi dava la possibilità di sfogare il mio temperamento in situazioni che non erano contemplate dal codice della strada. Erano anni in cui il traffico, ancora poco sostenuto, permetteva ai "matti" come me di sfrenarsi in gimcane non autorizzate in centro città, in piazza Bra intorno all'Arena e altre bravate. Mai comunque come quel sanmartinese che aveva percorso con la sua Millecento Mille Miglia via Mazzini, da sempre interdetta al traffico.

Non eravamo tantissimi noi motociclisti, costituivamo quasi un club (nella foto ci vedete in Arena nel Carnevale del... e io sono vestito da prete) a quel tempo le moto se le potevano permettere solo i dentisti. Ancora meno erano coloro che facevano certe bravate e così i vigili vennero a pescarmi fino a San Martino con una bella multa di settecento lire.



In Arena. Foto Gerosa.

Negli anni '50 ogni domenica, o a Verona, o in provincia c'era una gara. Poteva essere una gincana in piazza Bra, o all'interno dell'Arena, (ma quelle erano autorizzate) o un circuito in Campagnola: si partiva dalla palizzata che nascondeva il Ponte della Vittoria ancora distrutto, si arrivava in Piazza Vittorio Veneto e ritorno. Ci partecipai con il Motom^[7] a pedali che avevo noleggiato.



Motom a pedali. Foto Gerosa.

Un'altra gara che feci con il Motom fu a Enego e ricordo che le gallerie non erano ancora state completate per cui si rischiava di incontrarvi i mezzi degli operai che vi lavoravano, non è che fossero molto visibili dato che i fari del mio mezzo andavano secondo il principio della dinamo della bicicletta. Poi c'erano circuiti come quello delle Torricelle che, dopo la prima brutta esperienza, mi ha sempre dato belle soddisfazioni. Un anno corremmo mio fratello con una Mondial, io con una MV noleggiata (non sempre avevo la moto perché le preparavo per venderle). A quel tempo non correvo per denaro ma per la soddisfazione della medaglietta.

Seguivo le corse dell'amico Bruno Ruffo che era ormai diventato campione italiano ma anche quando gareggiava a Mantova o a Brescia andarci era costoso, invece il circuito di Monte Berico era più vicino e mi convinsi a correre anch'io.



1950 - SARDO E BRUNO GEROSA



VERONA TORRICELLE 1954 GEROSA SU GEROSA 1° ASSOLUTO C.C. 175



VERONA TORRICELLE 1955 1° CLAS. categoria 125 c.c. MOTO RUMI

Corse sulle Torricelle. Foto Gerosa.

Non potevo usare la mia Triumph che era un 350 e veniva messa nella categoria 500 così nel '51 comprai una Rumi 125, mio fratello, come ho detto, aveva la Mondial della stessa cilindrata. Ci iscrivemmo a quel circuito e, dato che i concorrenti erano molti, c'erano numerose batterie da otto, si qualificavano i partecipanti che ottenevano i tempi migliori. Saremmo dovuti andare entrambi in finale, ma un concorrente che poi divenne campione mondiale e aveva bisogno di punti per vincere il campionato offrì a mio fratello 15000 lire se gli dava il suo posto, e un altro 12000 a me per la stessa ragione. I loro tempi erano stati alti perché i corridori delle loro batterie erano stati lenti. Con quel denaro ce ne tornammo a casa. Facile dire che ci eravamo venduti ma allora quando si vinceva non si prendevano soldi: la Federazione motociclisti italiani dava un rimborso spese di 10000 lire solo se si correva fuori provincia ma andare lontano costava.

Un giorno mi trovavo a Lonigo per una gara e il presidente motoclub locale mi disse. "Gerosa, sei un bel numero, passa in piedi da qua che ti premiamo." Intendeva che arrivassi finalmente al traguardo dato che spesso mi capitava di -forzando troppo- di scivolare e cadere: ero uno spericolato, l'esperienza in Africa non l'avevo fatta per niente. Fu in quell'occasione che vinsi 32000 lire, una bambola, due litri di olio Lubra, due candele... Molto soddisfatto andai a trovare il mio amico Bruno, da poco diventato campione del modo e mostrai il mio assegno e lui senza tanti commenti ne tolse dalla tasca uno da un milione....

Era proprio un grande Bruno Ruffo. Ricordo ancora quella volta, nel '51, che vinse il circuito di palazzo Thè a Mantova e mi fece piangere, infatti fu l'unico, come in tante altre gare, ad arrivare con i freni. Io lo seguivo e cercavo d'imparare da lui. Da Lonigo, comunque, cominciai a correre con la testa.

Il primo circuito lungo lo feci con la Lambretta nel '52 era il giro del Piemonte e della Lombardia, più di 500 chilometri e arrivai settimo. Gareggiavo con una Lambretta perché la vendevo e la mia bravura di meccanico e i buoni risultati nelle corse invogliavano a comprarla, aveva un certo prestigio dire: "Con questo mezzo Gerosa è arrivato...". Per questa ragione sono stato premiato a Milano come campione veneto di incassi.



Giro del Piemonte - Lombardia. Foto Gerosa.

Non si contano le gare che ho fatto su strada e su pista come i circuiti di Monte Berico, di cui ho già detto, di Montebelluna, Marostica e tanti altri nella nostra provincia: quasi ogni domenica era una gara e, dato che la federazione oltre alle 10000 lire pagava anche una cifra in più a ogni partenza correvo nelle 125 e nelle 175.

Una gara bellissima a cui partecipai due volte fu la Milano Taranto che si corse dal '37 al '40 e dal '50 al '57 anno in cui, durante le Mille miglia, nella tappa tra Mantova e Brescia, la Ferrari del corridore De Portago per lo scoppio di una gomma finì tra la folla provocando dieci morti e causando per questo la fine di tutte le gare di granfondo.

Si trattava di un percorso di 1400 chilometri che si svolgeva in unica tappa. Si partiva a mezzanotte dall'Idroscalo di Milano cominciando dalle cilindrate più piccole: 75 e scooter, scaglionati a quattro a quattro a intervalli di un minuto. I corridori legavano alle moto col filo di ferro chiavi, pezzi di ricambio, candele.... Le parti dell'impianto elettrico andavano sigillate con nastro e grasso speciale perché lungo quei chilometri trovare pioggia era garantito. Quelli che non conoscevano la strada si trovavano svantaggiati. A Napoli era posto un "pit stop" per timbro e rifornimenti. Portare a termine la Milano-Taranto in modo brillante era il modo migliore per aumentare le vendite di quella marca di moto..



Milano-Taranto. Mappa Gerosa.

Nel 1953 feci la mia prima Milano Taranto sponsorizzato da una ditta di Verona che distribuiva il Capriolo 75 della Caproni, un mezzo che vendevo anch'io. Non mi andò bene perché mi trovai in un fosso e poi si ruppe il motore.

L'anno successivo, il percorso ormai la conoscevo bene, corsi con la mia Rumi personale e arrivai decimo che, per uno che non aveva una squadra alle spalle, era un ottimo risultato. A Roma ero quarto e così la squadra ufficiale cominciò a seguire anche me con rifornimento e assistenza. A Napoli continuavo ad andare benissimo e mi avviavo a ottenere un gran risultato. A sorpresa purtroppo, come al solito in quella gara o in un posto o in un altro doveva piovere, entrando a Barletta, dopo un dosso la strada era allagata, e caddi. Non mi feci niente ma la moto aveva le candele basse che si riempirono d'acqua e con pazienza e un straccio dovetti asciugarle mentre altri concorrenti mi superavano. Arrivai decimo e fradicio fino ai capelli. All'arrivo mi attendeva l'amico barone Riccardo Cacace, che mi aveva aspettato inutilmente l'anno prima e mi ospitò nella sua villa con la generosità caratteristica della gente del sud. Mi tuffai in un bagno con le pareti di mattonelle nere!!! mai viste in vita mia, poi in un altro con mattonelle rosa... E poi feste a volontà per tutta la notte.

Il premio sarebbe dovuto essere di 15000 lire, ma non so perché me ne arrivarono 5000 di meno, comunque me ne tornai a casa in treno come un signore.



Gerosa, passaggio a Roma. Foto Gerosa.



Milano - Taranto, passaggio a Napoli. Foto Gerosa.



Milano - Taranto, Arrivo. Foto Archivio Gerosa.

La Rumi a Verona aveva poco mercato perché era cara, consumava, e aveva fama di essere una moto delicata. Ma la colpa non era del mezzo ma del guidatore. Succedeva che venendo giù da Bosco arrivati in pianura il motore era rotto. Il motivo era che, essendo una moto a due tempi, andava a miscela, e chiudendo la benzina per rallentare la velocità, le bielle non si lubrificavano e succedeva il guaio. L'avevo imparato per esperienza personale quando ero passato dalla Triumph, che aveva il motore a quattro tempi in cui benzina e olio pervenivano da punti diversi e non era soggetta a grippaggi per questo motivo. Dopo la mia gara vendetti le Rumi con facilità, infatti potevo dire a chi aveva dei dubbi sulla sua affidabilità che con essa, e senza assistenza, avevo fatto 1400 chilometri in un giorno.

Sempre in quel periodo facemmo il giro del Pasubio una gara che partiva da Recoaro passava per Valdagno saliva sul Pian delle Fugazze, passava per Trento e arrivava a Verona: 150 chilometri in un giorno. Quella corsa fu funestata da un incidente mortale.

Un'altra gara, questa a squadre, c'erano Triumph, Gilera, Sertom fu il giro dei cinque Laghi, cioè quelli che gravitano attorno al Lago di Garda, 280 chilometri su strade che non erano sempre asfaltate. Arrivato a casa, mi dissero che mio fratello aveva avuto un incidente ed era ricoverato all'ospedale di Trento: girai la moto e ripartii per andare ad assisterlo. Un'assistenza da niente perché la mattina dopo lui mi raccontò che avevo dormito tutta la notte, ma una qualche scusante ce l'avevo visto che in poche ore avevo macinato 360 chilometri...



Circuito dei cinque laghi, il primo a destra. Foto Gerosa.

Un'altra corsa che ricordo in modo particolare fu quella che corsi con la Gerosa 160, una moto a due tempi dell'omonimo costruttore Bresciano. Mi era stata messa a disposizione il sabato da Motoforniture, che era il suo concessionario veronese eppure il giorno dopo feci il tempo migliore di tutti. Il fatto è che non conoscendo il mezzo ero un po' "prudente", avendo paura di fare una brutta figura o magari cadere, in più sul percorso quel giorno pioveva. Ma il costruttore della moto che in quell'occasione era presente, vedendomi correre in modo che non era il mio mi disse "Gerosa, non abbia paura, apra, apra" (che, come dico io, vuol dire "daghe a maneta").

Lo ascoltai però se si guardasse la foto si vedrebbe che non mi sentivo padrone del mezzo, ma mi aveva sfidato e non potevo tirarmi indietro. Infatti è andata come ho detto: primo assoluto e c'erano moto da 500, 250, 175, 125 cc. Il cronometrista in quell'occasione era il Professor Dino Nigri (lo vedete nella foto) il coraggioso pilota di aerei di cui ho parlato più indietro.



Primo assoluto su Moto Gerosa. Foto Gerosa

Il '59 per me fu un anno importante, avevo deciso di farmi una casa e finalmente ero riuscito a ottenere un mutuo da un milione da una banca. Pochi giorni dopo, conscio della nuova responsabilità verso la mia famiglia, mi trovavo a fare una gara, ero in testa ma sapevo che quella mattina a un altro corridore avevano dato quindici punti sulla pancia perché vi era entrato il ferro che ci teneva distanti dal serbatoio.

A quei tempi, quando si correva nelle gare di speedway, il piede destro era appoggiato a una staffa che teneva ferma la ruota posteriore in modo che in curva non sbandasse, il piede sinistro calzava una scarpa di ferro che sempre in curva poteva sfiorare il suolo per mantenere l'assetto e nei tratti piani si appoggiava su un supporto che era rotondo perché, se non lo fosse stato, in curva, avrebbe esercitato una pericolosa frizione.



Gare di speedway: la scarpa di ferro. Foto Gerosa.

La Rumi però aveva un carter che proteggeva il volano e ci si appoggiava ad esso. Infine c'era la famosa sbarra di ferro che aveva mandato all'ospedale quel concorrente. Il pensiero fastidioso che poteva succedere anche a me mi girava in mente. Dietro avevo un paio che mi inseguivano, in curva, in un altro momento non l'avrei fatto, chiusi il gas e rallentai: mi piazzai bene, ma non vinsi. Questo mio momento di esitazione, mai successo ad uno spericolato come ero sempre stato, non sfuggì all'orecchio fino del commendator Gaetano Ferrari che incontrandomi pochi giorni dopo mi disse. "Gerosa, cosa hai fatto domenica? Hai chiuso il gas vero?"

In quell'anno conclusi la mia carriera di motociclista a Lonigo. Ero alla partenza e nel silenzio prima del cenno del mossiere sentii una voce che diceva "Gerosa, siamo qui che ti guardiamo non ci puoi contare storie" era la voce che conoscevo di un mio diretto antagonista, ma suo padre era concessionario della Morini e quindi correva con moto che venivano dalla casa madre mentre io le moto le preparavo da me. Ero alla corda e non volevo permettere a nessuno di insinuarsi, ma mi sono voltato di impeto e sono partito per la tangente. Ho, come si dice attaccato la moto al chiodo.

Ma la passione per le due ruote non mi ha mai abbandonato ed è per questo che mi sono creato un piccolo museo personale (dove sono conservate anche moto e biciclette costruite da Gerosa) .



Rumi 125 cc 1955



Guzzi 75 cc 1953



Lambretta



Moto da barca Gerry



Itajet Tartarini



Bicicletta per barca Gerry.



Bicicletta per barca in acciaio Gerry

Nel '60 cominciai a costruire telai per gokart con lo stesso motore della Rumi e ne ho venduti una ventina. Più di un grosso costruttore venne ad osservare come lavoravo nella mia piccola officina. Quasi tutti i pezzi che assemblavo li recuperavo dai depositi degli sfasciacarrozze. Con i gokart non si prendevano soldi ma la pubblicità che mi facevo correndo mi aiutava a vendere i telai su cui avevo corso.



Gokart con lo stesso motore della Rumi. Foto Gerosa.



Foto Gerosa.

Contribuiva a farmi conoscere il fatto che all'epoca arrivavo con il gokart caricato su una Giulietta nera con ruote bianche e nere, era una macchina da ricchi, ma l'avevo comprata usata. Le gare erano riservate a gente importante, piena di soldi che apparteneva al bel mondo, parteciparvi serviva per farmi un nome presso di loro.

Infatti quando negli anni '70, stanco di lavorare 10 ore in officina, decisi di lasciare la bottega, mi offrirono subito di fare il rappresentante di lubrificanti. In quell'ambiente si sfonda solo se si è conosciuti e io ero noto sia come motociclista, sia come meccanico, sia come corridore di gokart. Per questo la mia nuova attività mi andò bene e mi permise di non farmi mancare più niente.

Ho potuto soddisfare la mia passione per l'antiquariato, viaggiare, avere una bella barca, comprare belle macchine e una che ho ancora, la Mandarinini^[8], è un pezzo unico mondiale.



Mandarinini. Foto Gerosa.

Negli anni '80 erano iniziate le corse con le macchine storiche e mi comprai una Giulietta sprint con il cambio al volante. Poi andai a Monza dove, pagando, si potevano fare dei giri di prova. In poche parole alla fine uno che aveva un'Alfa come la mia, ma con il cambio a cloche, mi ha dato un giro e mezzo. Ho comprato un'altra Giulietta, l'ho fatta smontare tutta e preparare, insomma era una bestia, altre prove e ancora risultati deludenti, eppure non mi pareva di essere così scadente.

Decisi di cambiare genere di macchina e cominciai a girare l'Italia in camper con mia moglie per trovare quella che faceva per me. Andai in molte officine, fotografando, parlando informandomi. Finalmente seppi che a Napoli un barone aveva una certa automobile che mi pareva fosse quella che cercavo. Purtroppo essa era stata venduta ed era finita a Brescia dal padrone della ditta di birra Würer. Con un amico mi recai sul posto e visitai l'autorimessa di quell'appassionato. Oltre alla Mandarinini, aveva una Colli, e una Cisitalia con motore elaborato da Tesini. Dopo qualche difficoltà finalmente riuscii a comprarla e finalmente nell'aprile 1984 ero in pista a Monza per il trofeo delle Nazioni.



Monza trofeo delle Nazioni 1984, Gerosa su Mandarinini. Foto Gerosa.

Con la mia automobile ho partecipato ai più importanti rally per macchine storiche a fianco di importanti personaggi che ho potuto conoscere bene Sterling Moss, il conte Marzotto... tutto il giro di persone che frequentava quell'ambiente. Ho fatto tante gare come i circuiti di Monza, di Vallelunga, del Mugello, la Caprino-Spiazzi.... Loro, o avevano la casa sul posto, o alloggiavano nei migliori alberghi e si servivano di una troupe di meccanici. Io arrivavo sul mio camperino verde e avevo come meccanico Sardo Gerosa, ma quando volevano farsi quattro belle risate venivano a prendere il caffè da me.



Ritaglio di giornale: Stirling Moss e Sardo Gerosa.



Monza, 1987. Foto Gerosa.



Parma 1985. Foto Gerosa.



Monza 1988. Foto Gerosa.



Nell'85 realizzai il sogno di ogni vero appassionato di motori: mi rifeci quasi completamente una macchina. Mi ero recato a Monza con mio nipote Roberto, per fare una gara. Ecco che un concorrente, tra i più accreditati, esce di strada con una magnifica Porche GTS e praticamente la distrugge. Alla fine di quella corsa mi recai al Paddock e con un milione e mezzo di caparra me la portai a casa. Da quel giorno, per quasi cinque anni, rimetterla a posto fu uno dei miei obiettivi più importanti. Ci lavorai con un meccanico del paese e mi diedero una mano per grattare la carrozzeria tanti ragazzini del paese felici dell'avventura.

Nel '90 era pronta: aveva i tubi di scappamento quattro in uno e i carburatori con la trombetta. Andai a Monza per inaugurarla ma purtroppo me la bocciarono. Il suo peso minimo doveva essere 870 chili e invece, avendole tolto il meccanismo per alzare e abbassare i vetri che avevo sostituiti con un materiale più leggero, il plexiglas, ne pesava 820.

Tornai a casa rimisi meccanismo e vetri ma alla successiva Caprino-Spiazzi non era ancora in regola, mi dovetti accontentare di fare l'apripista.

Delle mie due Porche, che vedete nella foto, è stata quella che ho amata di più e mi è dispiaciuto molto doverla praticamente regalare quando ho avuto problemi di salute. Mi consola il fatto che il nuovo proprietario è un appassionato e la tratta bene.



Le Porche, foto Gerosa.

Poi ho smesso di fare gare e mi restano alcune coppe che mi fanno compagnia.

Altra attività che mi prese molto fu prepararmi una barca.

Come ho detto il mare mi era sempre piaciuto e appena avevo potuto mi ero comprata una barca con un amico, poi ne avevo avuta una tutta mia. L'idea di farmene una che rispecchiasse le mie idee mi conquistò. Potete immaginare quale era il mio progetto: fare il giro del mondo.

Per questo studiai non solo di farla sistemare come leggerete più sotto, ma mi occupai anche di creare oggetti che permettevano di viverla meglio come la bicicletta e la moto da barca di mia invenzione: le Gerri. Il mio sogno non l'ho realizzato e ancora adesso a più di ottanta anni mi dispiace.

A Padenghe del Garda c'era il cantiere di Alex Carozzo, grande navigatore che aveva partecipato anche al Golden Globe. Qualche anno prima le barche fino ai 10 metri avevano una linea affusolata per correre meglio sull'acqua e sotto coperta l'arredamento era scarso. Poi si cominciò ad arredarle e la forma diventò meno aerodinamica, una legge successiva che imponeva una tassa notevole per quelle da 9 metri di lunghezza in su, indusse Carozzo ad accorciare la poppa di un metro. Fu questo guscio che arredai. Lo feci portare a San Martino dove ci lavorò un nostro falegname sotto la mia direzione. Feci spostare il sostegno dell'albero maestro in modo da avere il letto matrimoniale a prua, le altre barche avevano le cuccette a murata, il bagno e la cucina li misi al centro, il motore era un entrobordo di 13 cavalli Volvo Penta. Il corpo morto, sei quintali di piombo, li ricavai cercando presso i vari gommisti i piombini usati per la bilanciatura della ruote.

Poi riportai la barca a Padenghe dove Carozzo terminò di armarla. Mentre veniva finita in cantiere, più di un amante di barche venne a visitarla e qualche anno dopo a Dubrovnik ne incontrai uno che mi portò a bordo della sua perché voleva darmi la soddisfazione di vedere che le mie innovazioni le aveva copiate tutte.

Il resto sono altre avventure, ma sono troppo personali.....

N.B. Di tutti i personaggi di cui parla Sardo Gerosa ha fatto nome e cognome che non riportiamo quasi mai perché ininfluenti nella storia.

Gare disputate con la Moto Rumi da Sardo Gerosa (Da Riccardo Crippa, Rumi la moto dell'artista, Giorgio Nada Editore, Vimodrone -Milano- 1992):

Ottobre 1953 Circuito Città Di Verona Velocità 2^a categoria 6°
Luglio 1954 Milano-Taranto 15°
Maggio 1954 Circuito Città di Verona Velocità 3^a categoria 10°
Maggio 1955 Circuito di Bovolone Velocità 3^a 10°
Marzo 1956 Salita delle Torricelle Velocità in salita 5°
Maggio 1956 Circuito di Asola Velocità prov. e reg. 10°
Agosto 1956 Pista di Montagnana velocità naz. 2°
Marzo 1957 Salita delle Torricelle velocità juniores 1°
Luglio 1957 Pista di Lonigo velocità internazionale 2°
Agosto 1957 Follonica velocità 3°
Luglio 1959 Pista piana Rovigo 2°



Gerosa, Foto Agenore Bertagna.

Note

^[1] A proposito di questo forte, mio padre mi raccontava che negli anni 10 i suoi residui erano ancora piuttosto importanti ed erano il luogo dove i malviventi (il quartiere di San Michele era conosciuto come covo della malavita) aspettavano al varco i malcapitati che passavano da quelle parti da soli per picchiarli e depredarli. Per questo motivo quando, la mattina presto, molti si recavano a lavorare a piedi a Verona, prima di passare in quella zona aspettavano di essere in buon numero per scoraggiare gli attacchi.

^[2] Bruno Ruffo (Colognola ai Colli 1920- Verona 2007) gareggiava con la moto Guzzi. Cominciò a correre e a vincere giovanissimo, l'ultima gara la disputò nel 1939 poi fu mandato come militare in Russia dove rimase venti mesi. Nel dopoguerra riprese a correre ed è stato il primo italiano a diventare campione del mondo di motociclismo: nel 1949 nella classe 250, nel 1950 nella 125 e nel 1951 ancora nella 250. Nella sua carriera ha vinto 57 gare. E' stato anche Campione Italiano di seconda categoria nella 250 nel 1946, nel 1949 e 1951 (prima categoria 250).

^[3] La Via Balbia, inaugurata da Benito Mussolini nel 1937, era un'imponente arteria di collegamento che dall'Egitto portava a Bengasi in Tunisia costruita secondo i criteri delle grandi strade romane. Chiamata inizialmente *Litoranea Libica*, in seguito prese nome da Italo Balbo, dopo che il 28 giugno 1940 era caduto sotto il fuoco amico a Tobruk.

^[4] L'Arco dei fratelli Fileni che era stato progettato dall'architetto Florestano Di Fausto. Venne fatto costruire da Italo Balbo, allora governatore della Libia, e segnava il confine tra Cirenaica e Tripolitania. Si trovava sulla litoranea libica chiamata in seguito Via Balbia. Raffigurava i fratelli Fileni, leggendari eroi cartaginesi che si erano lasciati uccidere piuttosto che tradire la patria, come racconta Sallustio. Recava la scritta: *"Alme Sol, possis nihil urbe Roma visere maius"* *"Sacro sole che tu non possa mai vedere niente più grande di Roma"*. La scritta era stata fatta tradurre in arabo da re Idris I di Libia. L'arco venne abbattuto nel 1973 da Gheddafi e le statue dei Fileni si trovano sui lati della strada.

^[5] Cav. Antonio Tomba, Sabbia e Reticolati, Edizioni Aurora, Verona, 1976 pag. 99, 100.

^[6] Mosquito veniva venduto in scatola di montaggio. Si trattava soltanto di fissare il motore con un morsetto e due galletti sotto i pedali, al posto del portapacchi c'era il serbatoio del carburante. Un rullo si appoggiava al pneumatico della bicicletta per trasmettere il moto. Sul manubrio c'era l'acceleratore composto da una leva simile a quella del cambio delle biciclette da spingere in avanti per accelerare e rilasciarla per decelerare; l'alza valvole ed infine la "raganella", ossia un clacson meccanico che non aveva bisogno di alimentazione elettrica. Il motore poteva essere disinserito e consentire la marcia come bicicletta "semplice".

^[7] Si trattava del primo tipo di Motom il 12/2 denominato Motomic presentato al salone di Ginevra del 1947 ed il cui nome era l'abbreviazione di Moto Atomica.

Il Motom era costituito da un telaio stampato con forma ad X, composto da due semigusci abbinati; il serbatoio a saponetta era inserito fra i due elementi, poco dietro il canotto di sterzo. L'illuminazione proveniva da una dinamo applicata alla ruota anteriore. Il motore era caratterizzato dal fatto di essere a 4 tempi, monocilindrico, altre caratteristiche erano l'affidabilità, i bassi consumi (75 Km con un litro di benzina) e le buone prestazioni (velocità massima in terza superiore ai 50 Km orari, pendenza massima superabile 22%).

Nel manubrio erano concentrati tutti i comandi di guida: la mano sinistra comandava cambio, frizione e freno anteriore; la mano destra comandava freno posteriore e comando gas.

La messa in moto, nei primi modelli era un po' complessa in quanto richiedeva l'estrazione di un pomello posto sul lato destro del carter.

^[8] Mandarinini 1100 sport, costruita in un solo esemplare.

I fratelli Renato, Cesare (ex motoristi della Caproni) e Roberto Mandarinini dopo aver svolto dal 1949 attività di autoriparazione nella loro officina di viale Corsico 35 si divisero. Cesare si trasferì in Via Gentile Bellini dove nel 1955 accanto alla normale attività di meccanico iniziò quella di preparatore di vetture per le Mille Miglia e di costruttore. Renato, con il suo aiuto progettò e realizzò una "barchetta" dotata di un propulsore da 750 cc a distribuzione rotante. Suo era anche il telaio tubolare mentre la scatola guida era della Dauphine e il cambio a cinque marce della Lancia Appia. Portata a Monza, in una gara di durata, dimostrò ottime qualità di velocità (175 Km/h) ma non di durata. Infatti il motore "esplose" e non fu più utilizzabile e fu sostituito da un propulsore Fiat 1100. *Da la Manovella 3 Aprile 2002.*

A cura di Anna Solati, Aprile 2009