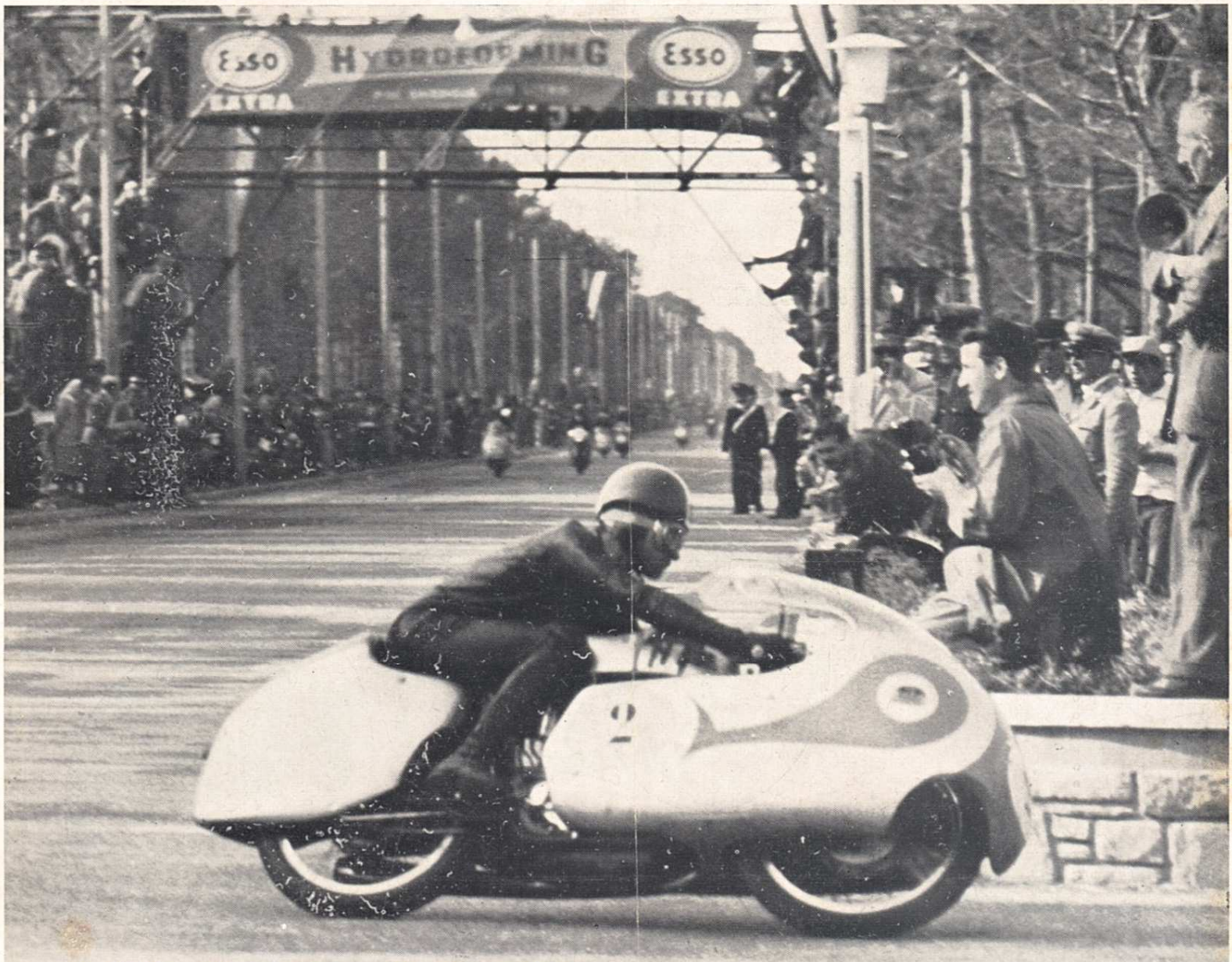
Sorprese e conferme nella "seconda,, di Campionato a Ravenna

MOTOCICLISMO

ANNO 43 - N. 19
11 MAGGIO 1957

SETTIMANALE
LIRE 120
Sped. in A. Post. Gr. 2



Il "do di petto,, di Provini

Siracusa e Imola sono le tappe vittoriose del formidabile inizio di stagione del giovane Asso piacentino che anche a Ravenna si è imposto nelle prove di "Campionato Italiano,, vincendo nelle classi 125 e 250 cc. a medie sbalorditive.

ancora una volta ha vinto la Mondial!

L'avventuroso raid dall'Abissinia a Milano di Virginio Minozzi jr. e consorte con una Moto Guzzi di vent'anni fa residuata di guerra

Oltre 6400 chilometri dei quali 3000 fuori strada e 650 attraverso il deserto

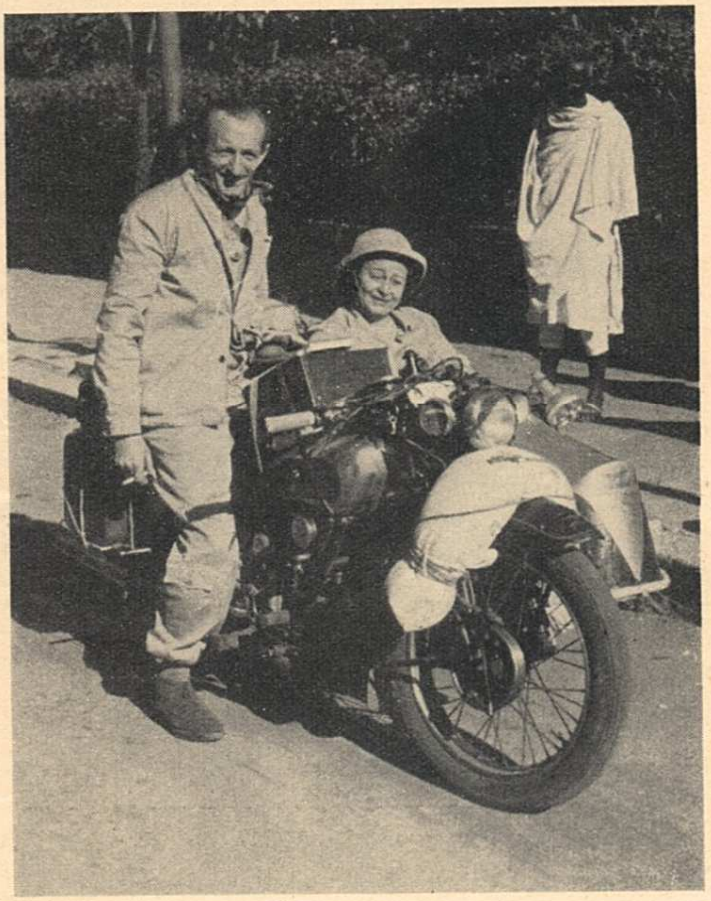
Da alcuni giorni dobbiamo mettere all'attivo del motociclismo uno degli incontri più interessanti e confortanti della nostra vita: quello con Virginio Minozzi, rientrato in Italia dopo 31 anni di lontananza, trascorsi in varie zone dell'Africa Orientale: rientrato con la signora (una coppia di più volte nonni!...) percorrendo quasi 6500 Km. — tra i quali 650 di tremendo deserto sudanese — con una fida « Guzzi » 500 W di vent'anni fa che aveva, tra l'altro, nel proprio « curriculum » la guerra nella zona dell'Amba Alagi

Questi dati scheletrici ci paiono condensare già di per sè tutta la sostanza di un'impresa straordinaria sotto molteplici aspetti: umani e, diciamo così, tecnici. Ma dobbiamo confessare una certa insufficienza che sentiamo nel momento di accingerci a « filare » con la penna un resoconto ordinato, da un magnifico malloppo di lana grezza e seta che — se la similitudine non è troppo inferiore alla realtà — è costituito dalle sensazioni e dai fatti che abbiamo raccolti dalla viva voce di questo stupendo esemplare di italiano: uno dei non pochi, probabilmente, che, nel modo più modesto e oscuro, in contrade lontane e difficili, fanno onore al nostro Paese, compensando, agli occhi del mondo, tante nostre incongruenze e leggerezze: quelle balordaggini e servilismi e fatuità che talvolta ci fanno guardare, dagli stranieri, tra il divertimento e il compatimento, come un popolo simpatico, sì, ma soltanto sotto l'aspetto pittoresco, folcloristico.

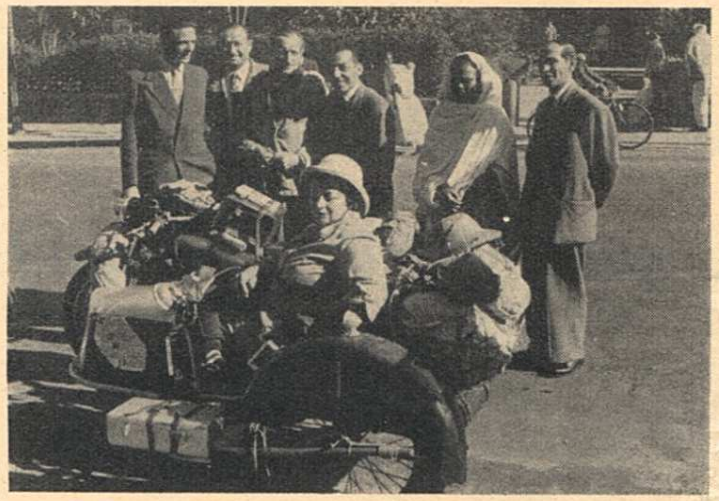
Tanto maggiore il grato stupore — e diciamo pure lo sbalordimento — che venne crescendo in noi durante alcune ore di conversazione, giacchè chi stava davanti a noi era un uomo la cui eccezionalità, dal punto di vista fisico, derivava proprio dall'opposto di quel che si può immaginare: media statura; fisico asciutto e viso addirittura scavato, alla Eduardo De Filippo, per intenderci: come se tutta la forza e la volontà di quest'uomo, dalla avventurosissima esistenza, stessero in quegli occhi castano chiari, ben spalancati e mobilissimi. E quanto al modo di sdipanare, via via, il filo delle sue non comuni esperienze, la sorpresa si accresceva in noi proprio della guisa naturale, semplice, in cui le cose e le avventure più inconsuete fluivano, appena desser loro occasione ed avvio le nostre più disparate domande.

E' nostra ferma convinzione che se un giorno egli vorrà consegnare alla carta il racconto della sua esistenza, ne verrà fuori — senza quasi bisogno di alcun arrangiamento, da parte di gente del mestiere, — un libro interessantissimo. E non solo egli ci ha dato — con le sue lettere — la possibilità di giudicare le sue innate qualità di scrittore, ma una serie di tavole caricaturali, da lui stesso dipinte ad acquarello, autorizzano — sia pure su un piano più dilettantesco — a dire che potrebbe egli stesso illustrare gustosamente il suo libro.

I lettori di buona memoria non avranno dimenticato il primo annuncio che noi demmo sei mesi fa (vedi N. 35 del 1° settembre 1956) del progetto di Virginio Minozzi, pubblicando e commentando, nelle nostre « Lettere al Direttore », una sua missiva da Djibouti. In essa Minozzi ci dava un sunto della propria vita — che aveva anche alcuni capitoli schiettamente motociclistici — e soprattutto, in modo contenuto, delicatissimo, ci dava il vago colore di nostalgia che lo induceva, dopo oltre trent'anni di lontananza, al desiderio di rivedere la sua terra, e i superstiti parenti e amici. Nel commento che seguiva, il nostro direttore, se dava il più



Questa fotografia, scattata nell'immediata vigilia del raid, testimonia abbastanza eloquentemente come era stata affardellata la Guzzi 500 W, veterana di guerra nell'Amba Alagi.



Alcuni connazionali e notabili eritrei attorno a Virginio Minozzi e alla sua consorte, in una Piazza dell'Asmara, pochi minuti prima della partenza per l'Italia.

Siamo in una via dell'Asmara, la mattina del 21 marzo 1957: la signora Minozzi - nativa d'Eritrea, ma da genitori italiani - saluta con la mano, dopo il « via » per la coraggiosa impresa.

cordiale accoglimento al progettato ritorno — pilotando una vecchia « Guzzi » — di questo a lui sconosciuto « Figliuol Prodigo » (prodigo, più che altro, di lavoro nelle più diverse forme di attività), non poteva fare a meno di lasciar trasparire l'onda di commozione e dei ricordi che era stata suscitata in lui dall'apprendere che questo Virginio Minozzi è nipote dell'omonimo campione — ex corridore ciclista — che, in tempi lontanissimi, ebbe ad alimentare la indimenticabile e lealissima rivalità sportiva tra i « rossi » indianisti e i « bianchi » harleisti di Lucca. Nipote di quel Minozzi passato poi al reparto commerciale della « Moto Guzzi », ma sempre presente all'attività sportiva, per cui egli stesso ebbe a guidare un motocarrozzino della Casa di Mandello in una « Sei Giorni Internazionale » svoltasi in Italia.

Per restare al nipote, in epoca abbastanza recente (vedi N. 13 del 30 marzo di quest'anno) pubblicammo, con bella evidenza, il laconico annuncio, pervenutoci dall'Asmara, della imminente partenza.

Ora l'impresa è compiuta: lasciata il 21 marzo la capitale dell'Eritrea, il 18 aprile i coniugi Minozzi sbarcavano a Bari da Tripoli e, dopo tre altre tappe, il 21 aprile erano a Milano

Va rilevato che, con simpatica prontezza, sùbito dopo la nostra prima pubblicazione, la « Moto Guzzi » aveva indirizzato a Virginio Minozzi una lettera in cui il compiacimento e l'incoraggiamento per la difficile impresa non si limitavano alle espressioni verbali. Senza che nessuno lo avesse chiesto, la Direzione Generale diceva, tra l'altro, al Minozzi: « Nell'intento di offrirle la nostra collaborazione in questo arduo viaggio, Le significhiamo che, se fossero necessarie, siamo disposti a fornirle gratuitamente parti di ricambio per il suo motomezzo, oltre ad offrirle la revisione della macchina al suo arrivo in Italia Le saremo grati se Ella vorrà darci particolareggiate informazioni circa l'inoltro dei ricambi ».

Sarà bene aggiunger subito — in ossequio alla più scrupolosa verità — che durante i 6400 km. di marcia (compresi i 650 Km. di deserto) la vecchia Guzzi 500 W non ebbe bisogno che della sostituzione d'una diecina di raggi e di un mollone, al Cairo. Arrivato a Milano, alla offerta della più ampia assistenza della Filiale della Casa, il Minozzi — ce lo ripetè più volte — non ebbe da chiedere che il lavaggio della frizione! La « Moto Guzzi » gli aveva anche spedito due bei rossi maglioni, ma la crisi di Suez fece sì che essi — almeno fino al momento della partenza — non arrivassero a destinazione. « Dati gli enormi sbalzi di temperatura tra il giorno e la notte — commenta Minozzi — più volte avemmo occasione, specie nel deserto, di pensare ad essi con molto rammarico...

Prima di dar conto — sia pure succintamente — dell'impresa motociclistica vera e propria, ritenemmo interessante, sotto moltelplici aspetti, offrire un sunto della avventurosa esistenza di Virginio Minozzi. Servirà ad offrire, al tempo stesso, qualche utile notizia, di prima mano, su tanti altri compatrioti rimasti aggrappati, nonostante la tremenda buriana, alle remote lande africane.

Nato a Bordighera nel 1906 da genitori milanesi (suo padre fu il pittore Filiberto Minozzi, uno dei discepoli prediletti di Segantini: tanto da esser chiamato, in una certa occasione, a restaurare un quadro del grande Maestro, gravemente danneggiato) doveva essere ancora tenuto in braccio, allorchè la sua famiglia emigrò in Francia, a Mentone. Là frequentò le scuole elementari. Scoppiata la prima guerra mondiale, quando ancora durava la neutralità dell'Italia, fu consigliabile rimpatriare, e i Mengozzi si portarono a Milano, dove Virginio frequentò le scuole medie inferiori e poi le superiori. Finito il liceo, lo troviamo impiegato presso la Società Coloniale Italiana. Non è il caso, ad averlo portato lì, e, per sua esplicita dichiarazione, non è l'ambiente e il genere di lavoro ad iniettargli il desiderio di evasione verso l'Africa, sibbene esattamente il contrario: doveva essere quello, cioè, il primissimo spiraglio, scelto dall'irrequieto giovinotto, per poter cogliere l'occasione di spiccare il volo.

A questo punto — poichè, come abbiam detto, il Minozzi scrive con una immediatezza invidiabile — converrà attingere direttamente alle sue recenti missive. Togliamo un brano da quella che noi pubblicammo nel settembre scorso, e che ha dato occasione al primo « incontro » con la « Moto Guzzi ». « ..... E proprio quest'anno, a settembre, compio il mio trentennale di vita africana. Ininterrotta: 1926-1956 (.....). Sembra di questa settimana quando sbarcai. Portavo con me da Milano la mia Rudge. L'Africa non aveva strade e la mia fida finì, carica di cerotti, di ruggine e filo di ferro, al di là di una siepe di fichi d'India. Sembra di ieri la volta della D.K.W.; pure ieri la Assab-Addis Abeba di velocità (1100 Km.) del 10 maggio 1940, alla quale partecipai con una « Guzzi » Albatros (250 cc.), classificandomi settimo dopo aver tenuto il 4. posto per metà della gara, e cioè fino a Kombolcià ».

Ma da una lettera successiva — non pubblicata, e scritta dopo aver trovato all'Asmara (rientrando da Djibouti) la copia di « Motociclismo » con la sua prima lettera e il commento del nostro direttore; e dopo aver trovato a casa anche la lettera della « Moto Guzzi » — possiamo cogliere altre indicative notizie della sua vita. Ecco: « Sono in pieno periodo preparativo. Non riesco a descriverLe quanto sia bello, per un nomade cronico come me, questa operazione di partenza. La casa in una valigia o in un sacco. Estrarre poi da esso, a secondo dell'ora e del tempo, la sala da pranzo, la cucina, la camera da letto. Tutto deve starci e nulla deve mancare. Riporre in pochi minuti ciò che non serve più, riprendere il cammino con sogni e fantasticherie di un vagabondo, in un puzzo di cammelli, di selvatico, di acacie, fra sabbie calde e notti musicali. I giorni migliori: quelli della carovana. E io cominciai così. Ai miei tempi si andava da Massaua a Gondar (700 Km.) a piedi. Iniziai la mia carriera di trasportatore con le carovane. Il muletto, il fucile, il sacco-casa: 1000-1500 bestie. Si ritornava coi capelli lunghi come le donne, qualche avventura da raccontare, qualche animale feroce ucciso, un nugolo di mosche, qualche animaletto addosso. Tanta felicità. Nacquero le strade poi. Ci

motorizzammo. I primi autocarri, e poi in un baleno furono migliaia. Nacquero i campi, le officine, il puzzo di nafta e d'olio bruciato. I problemi del pascolo e delle epidemie, delle zecche e del mandef si perse nella memoria. Nacquero nuovi problemi: spese d'esercizio, rifornimenti, costi ecc. ecc., ma egualmente si sentiva il fascino del partire, di arrivare. Il sacco letto era in cabina. Alla sera, i fuochi: medesime cose di un tempo.

« Poi la guerra. Durò poco ma fu uno sconquasso generale. Arrivarono gli inglesi (1° aprile 1941). Nuovi problemi. Prigionieri di guerra; oppure prigionieri civili; o indesiderabili; sospetti; non collaborazionisti. Ma, insomma, non vi era una categoria che permettesse di rimanere qui, se non nel doloroso stato di vinto. E' facile immaginare quale effetto poteva farmi la minaccia di un campo di prigionia. Solo per l'inattività, sarei morto. Morto pazzo. Non pensai di venire a patti e presi un'altra strada. Mi sembrava più sicura. Il mare. Non rida di questo « milanes in mar ». Andai come pescatore, dapprima. E poi come pescatore di perle. E ci riuscì. La mia flotta era composta da una barca da undici metri con motore, e di due più piccole, a vela. Compressori d'aria, a motore e a mano, adattati alla bisogna. Io e una ventina di dancali. Cominciammo le nostre scorrerie nel 1942. Prima, timido, il Mar Rosso; poi l'Oceano Indiano e il Golfo Persico. Ce ne infischiammo dei proclami. Oltrechè di perle, pesca della madreperla. In una delle numerose isole di un arcipelago, avevo impiantato un piccolo laboratorio per la fabbricazione dei bottoni di madreperla. Tornammo ad acque tranquille, nel 1945. Insieme all'iodio e alla salsedine, il mare aveva iniettato il suo misterioso fascino, e dalla piccola flotta di barche nacque un bastimento in legno, di 51 tonnellate, fatto costruire a Massaua. Il motore, da un vecchio camion: da un Alfa Romeo 125. Cabotaggio, ossia trasporto di merce e bestiame: Aden, Gibuti, Berbera, e poi in Mar Rosso (Port Sudan, Gedda). E così per due anni solcai i nostri mari. E come capitano di mare mi trovavo a mio agio ».

« Ma a terra c'era una famiglia. Era un po' di tutti i giorni la scena del « Pescatore d'Islanda ». Arriva, non arriva. Si rischiava di compromettere gli affetti più cari. Lasciai il mare senza girarmi a guardarlo. Lo lasciai a malincuore con negli occhi la visione superba di una randa e fiocchi tesi in una corsa di bolina. Ed ora, come un vecchio marino, vivo di mare ma non in parte attiva. In una grande azienda, agente marittima. Vedo il mare e le onde, il carico, le stive e i paranchi attraverso dei numeri, dei conti..... ».

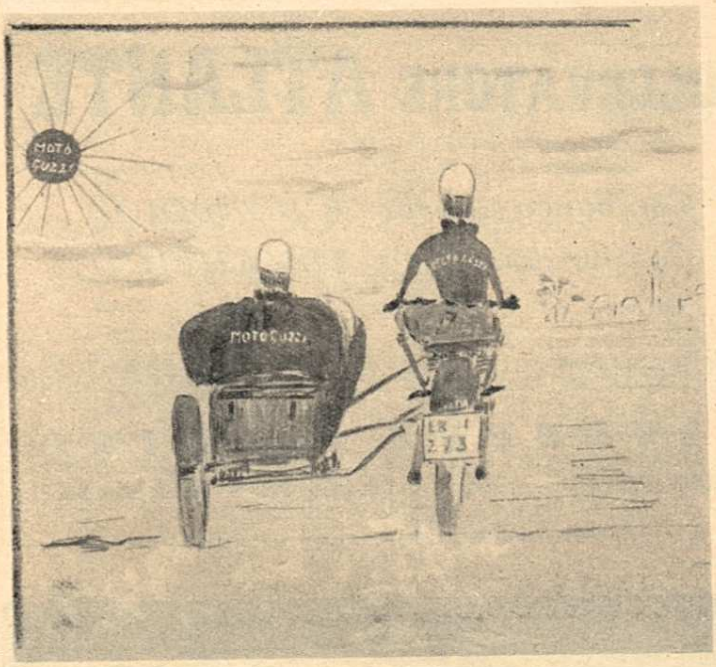
Ma prima di questo (ce lo ha raccontato a voce) dopo il '47 e per alcuni anni, era tornato a fare l'autotrasportatore, ad Agordat: da Agordat a Kassala, allacciando le due ferrovie sudanesi, trasportando 30.000 quintali al mese, tra merci e persone.

Ad Agordat, per un anno, ha diretto anche una fabbrica di fibra, ricavata dalle foglie della palma *dum* (con i noccioli di *dum* si fabbricano anche i bottoni, e i residui servono come mangime per le bestie). E a questo punto — anche perchè il lettore non abbia a trarre false deduzioni dalla facilità con cui uno passa da un campo all'altro di attività — sarebbe interessante, spazio permettendolo, dare un quadro della particolare situazione che portò, specialmente negli anni scorsi, ad un clima di stretta autarchia, e conseguente proiezione commerciale di prodotti locali — dovuti soprattutto alla ingegnosità degli italiani— verso il Sudan. Così in Eritrea nacquero fabbriche di fiammiferi, di bottiglie, di ceramiche. Il vino artificiale lo si ricavò dai fichi d'India, dai datteri, dalla dura, prima di arrivare all'uva secca dello Yemen. Nacque all'Asmara una grande fabbrica di birra italiana che non la cede, per qualità, a quella europea. Con la già citata *dum* si è fabbricato persino il cioccolato!...

Ma il massimo dell'ingegnosità gl'italiani lo dimostrarono con le officine per riparare — o addirittura rimpastare — vecchie macchine, autocarri specialmente ma anche motociclette. E il *non plus ultra* si vide negli anni in cui fu necessario rimediare alla assoluta carenza di pneumatici (il carburante, bene o male, si riusciva a rimediare, magari per vie traverse, dalle FF.AA. inglesi): si videro nascere, e circolare, gomme piene, ottenute tagliando a fette tante vecchie coperture e unendole con bulloni (e magari riuscendo anche a vulcanizzarle); o montando una copertura dentro l'altra.... Ancora nel '53 circolavano Camion 34 (adattati), e li si caricavano perfino con 220 quintali, e andavano su anche a dislivelli di 2500 metri!

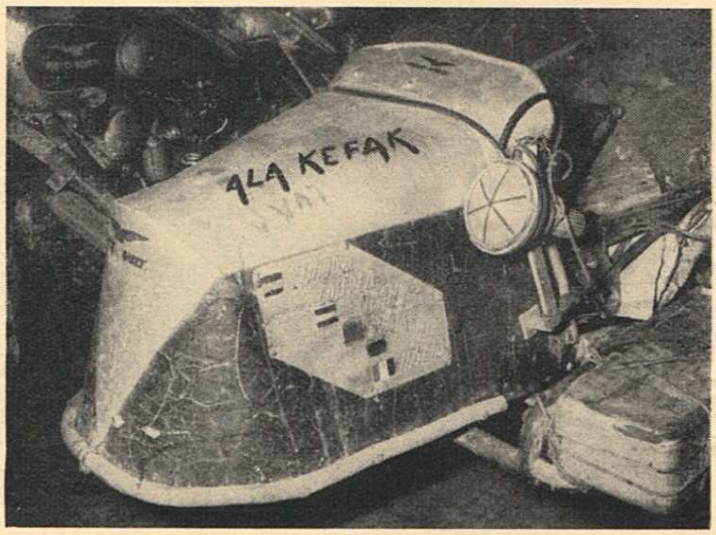
* * *

E veniamo al raid, finalmente. Scartata la prima idea di ritornare in Italia su una barca (non piaceva alla moglie); scartata anche quella di fare in automobile la rimpatriata (la cosa parve a lui non avere uno spicco particolare), Minozzi stesso, in una sua lettera, ha raccontato come decidesse per la moto. « Fra le cose di casa nostra è ancora lì la vecchia « Guzzi ». E' sul cavalletto ed è lo spasso dei nipoti. Si sdraiano sul serbatoio, fanno versi d'altissima velocità. Si sorpassano, cadono, vincono: tutto



Virginio Minozzi possiede, fra l'altro, la vena caricaturale, come dimostra la serie di acquarelli da lui dipinti. Qui si è ritratto da tergo... Evidentemente questa qualità pittorica discende « per li rami »: suo padre, Filiberto, fu, infatti, un notevole pittore, discepolo prediletto del grande Segantini.

Anche quest'altra scenetta - evidentemente... dal vero - non manca di spirito d'osservazione e di senso umoristico. Unico elemento « inventato », qui, i rossi maglioni che, spediti da Mandello, furono fermati dalla crisi del Canale di Suez e non arrivarono a destinazione in tempo per la partenza.



Ecco, a distanza ravvicinata, la parte anteriore della scocca, costruita dallo stesso Minozzi utilizzando i materiali più impensabili. La scritta «« Ala Kefak » significa, in arabo, « Come tu mi vuoi ». Notare uno dei 4 serbatoi supplementari per il carburante.

nel polveroso e buio magazzino. Questo è eccitante e in una delle brevi soste nella casa in Asmara ho così deciso: andremo in moto ».

Un piccolo passo indietro. La « Guzzi Albatros » 250 con la quale, alla vigilia della guerra, si era comportato onorevolmente nella Assab-Addis Abeba, era andata perduta insieme a quasi tutte le robe di casa, il 1° Aprile 1941, con l'arrivo degli Inglesi.

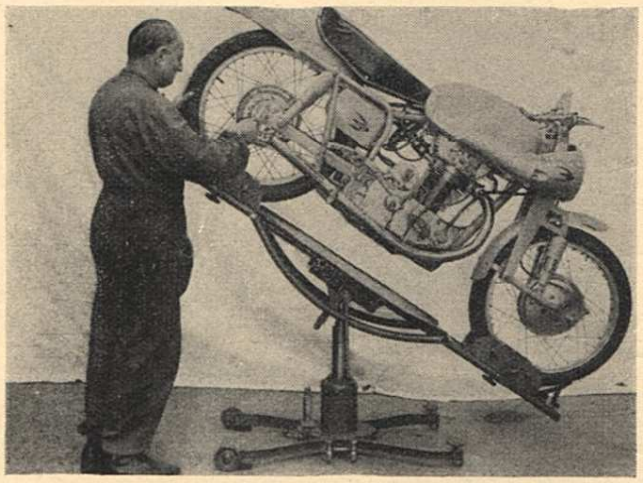
Ma la passionaccia rimase viva (tra parentesi: nel 1937 Minozzi aveva partecipato in automobile al Circuito di Natale, all'Asmara). Nel 1946 gli si presentò l'occasione di comperare una « Guzzi » 500 W, la cui nascita doveva risalire al 1938-39.

Requisita, allo scoppio del conflitto, dal Governo Italiano, aveva fatto la guerra nella zona dell'Amba Alagi, nei drappelli della Polizia Africa Italiana, ed era finita in un parco residuati. Come... benservito, le era stata data una potente martellata nel carter, tanto da renderla inservibile. Minozzi l'acquistò, se la portò a casa, le adattò un carter della « Guzzi » S (il classico motore con 1 valvola laterale e 1 in testa), modificò il pistone: la ricostruì, insomma. E ne trasse una macchina piuttosto « allegra » con la quale, due anni dopo, partecipava al « Circuito dell'Asmara ».

Era ancora a lei, alla reduce dell'Amba Alagi, che si affidava per la non facile impresa. E cominciò la preparazione: revisione generale; qualche modifica ai comandi; cambiato i cuscinetti: aiutato, in questo lavoro, da un fenomenale meccanico indigeno che, stando con i militi della P.A.I., era diventato bravissimo. Poi bisognava provvedere al carrozzino, per la signora e per il carico. Rintracciato uno chassis « Guzzi », la scocca fu lui a prepararla. Con lamierina di scatole da biscotti; due piccole centine; quattro bulloni: 12 Kg. Ma sull'impiego dei materiali, c'è da ridere, a sentire la provenienza di questo pezzo, di quella guarnitura ecc. Un po' assimmetrico, il carrozzino; abbastanza capace, ma quanto a comodità (specie dopo tutti i trabalzi per circa 3.000 Km. di « fuori strada »...), bisogna chiederne alla signora...

Il problema grosso — oltre a quello della scorta di carburante e d'acqua; di viveri e di medicinali — era quello dei ricambi, in quanto senza di essi (come pure senza scorte) le autorità sudanesi — consigliate da tragici precedenti — non avrebbero concesso il permesso di affrontare la traversata del deserto, da Atbara a Uadi-Halfa. Così nella scocca — oltre a 10 litri d'acqua; al thermos con ghiaccio e a tutto il resto — trovarono posto una forcella; una « testa » di ricambio; un mollone e pezzi varî, nonché gli attrezzi necessari per eventuali riparazioni. Quanto al carburante, oltre al serbatoio normale (13 ÷ 14 litri), un altro serbatoio sovresso; due serbatoi sistemati ai lati della moto e uno sul dietro del carrozzino. In totale, 70 litri di carburante. Inoltre, 1 chilo d'olio. Poichè, alla resa dei conti, macchina, equipaggio e carico (escluso il carburante) avevano totalizzato qualcosa come 7 quintali di peso, fu giuocoforza rinunciare alla tenda per campeggio e ai lettini.

Dipinti sulla scocca, i nomi e i colori delle regioni e dei Paesi che essi avrebbero toccati: Etiopia, Eritrea, Sudan, Egitto, Libia. Una scritta: Ala Kefak che in arabo vuol dire: « Come tu mi vuoi ». Davanti e dietro, la targa ER 1273. Tutto è pronto.



SOLLEVATORE ATLANTE

Con banco sistema "A DONDOLO"
Con funzionamento IDRAULICO

RICHIEDETECI CATALOGO ILLUSTRATIVO

GIUSEPPE BANINO

BIELLA (Vercelli) - Piazza 1 Maggio 2 b - Telefono 23412

contachilometri VDO per moto, scooters, ciclomotori e cicli VDO — la sigla di qualità e sicurezza

E finalmente, il 21 marzo, dopo il saluto della comunità italiana, la partenza! Prima tappa, Asmara-Cassala, 375 Km.: nulla di speciale. Ma poi, da Cassala a Karthoum, 650 Km. di deserto. Due notti e un giornata tra marcia e riposo. Non c'è vera e propria strada, ma un tracciato fatto fare dal Governo all'apertura della stagione. Quanto al clima, a Tessenei, presso il confine eritreo, il termometro segnava 45 gradi all'ombra e 73° al sole. Per maneggiare le chiavi o toccare parti metalliche esposte al sole, bisognava premunirsi di stracci, ad evitare scottature vere e proprie. Confermato dal Minozzi, come già detto, il grande sbalzo della temperatura in giù, durante la notte: « Con pochi gradi sopra lo zero — una decina forse, e anche meno — non avevamo mai abbastanza « stracci » per coprirci... ».

Poi, Karthoum - Atbara: 340 Km., seguendo la ferrovia fino ad Abu Hamed; e ancora si ritrova la ferrovia ad Atbara — e la si segue riferendosi ai pali — fino a Uadi Halfa, per 650 Km. Si sorpassano 10 caselli ferroviari, e in uno è possibile fare rifornimento d'acqua. In questo tratto, certi giorni non fu possibile percorrere, in tutto, più di 40 Km., dovendo sfruttare unicamente le primissime ore del mattino e quelle della sera. Anche gli addetti alla manutenzione della ferrovia, alle 10 del mattino debbono diggià rientrare, e non andranno fuori prima delle 8 di sera, per i lavori.

A Uadi Halfa i Minozzi dovettero rimanere fermi due giorni. Il permesso per proseguire era subordinato alla eventualità che capitasse almeno una automobile, con la quale potersi accompagnare: la strada tra Uadi Halfa e Shellal (360 Km.) si allontana di 40 e anche 50 miglia dal Nilo ed è tutta fra le rocce. Essendo cominciato il Ramadan — periodo di assoluta inattività per i mussulmani — non c'era da sperare, per oltre una settimana, che arrivasse qualche macchina. Per cui fu necessario arrendersi all'uso del battello (24 ore di navigazione).

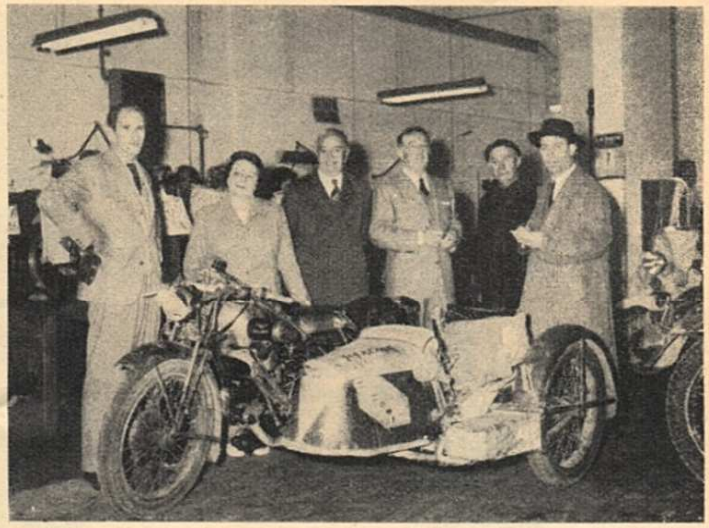
Sbarcati a Shellal, via di nuovo, lungo l'Alto Nilo: 545 Km. da Shellal ad Asyut, senza il conforto d'una parvenza di strada. Il tracciato ricomincerà ad Asyut. Ma in questo centro, altra grata sorpresa accoglieva i Minozzi: la esistenza di frati e suore francescani, connazionali, che offrirono quanto di meglio potevano, in fatto di ospitalità.

Questo li compensava, almeno moralmente, della brutta avventura in cui erano incorsi una sera: l'assalto di un gruppo di predoni dai quali li aveva salvati, ad un certo momento... la manetta del gas; non senza pagare lo scotto di una valigia — contenente, fra l'altro, diversi rotoli di pellicola, fotografica e cinematografica, impressionata — che i predoni erano riusciti ad asportare in estremo.

Poi, da Asyut al Cairo (400 Km.) e dal Cairo ad Alessandria (230 Km.). Qui, ora, si viaggiava sul velluto: vogliamo dire su strada asfaltata, sia pure con leggero strato superficiale, all'uso americano.

Da Alessandria a Porto Bardia (ossia al confine Cirenaico), 520 Km., toccando naturalmente Marsa Matruh. Poi, Porto Bardia - Tobruk - Derna - Bengasi: 620 Km. in alcuni giorni lungo la litoranea costruita dagli italiani e asfaltata a perfetta regola d'arte, così da aver resistito benissimo, dopo tanti anni (come del resto, assicura Minozzi, le strade d'Etiopia, costruite al seguito delle truppe avanzanti). Caratteristica e pittoresca, Derna; irriconoscibile, invece, perchè non più ricostruita, Bengasi. Ancora 1.100 Km. lungo la sirtica (passando, quindi, fra Bengasi e Misurata, sotto l'arco dei Fileni), ed eccoli, dopo altri giorni di marcia regolare, a Tripoli. La quale non soltanto non ha avuto danni dalla guerra, ma in questi ultimi dodici anni — affidandosi ancora, per quasi ogni bisogna, agli italiani — si è ulteriormente abbellita.

Da Tripoli, contrariamente al primitivo programma, non fu possibile trovare passaggio per la Sicilia. Si offriva, invece, una occasione per arrivare fino a Bari, e d'altronde — come succede in questi casi — un certa ansia di arrivare in Italia si era ormai impossessata dei due coniugi.



Nella officina riparazioni della Filiale di Milano della « Moto Guzzi » sono ritratti, da sinistra a destra: i coniugi Minozzi; il signor Remo Ricci; il Col. Glarey, direttore della Filiale; Mario Cavedini, il non dimenticato corridore che conquistò alla Casa di Mandello una delle primissime vittorie, nel 1922: attualmente capo officina; il nostro redattore Pinghelli.

Quattro giorni di navigazione; poi, sbarco a Bari, la notte del 18 aprile. E via, di nuovo in moto. Tre tappe (Bari-Pescara; Pescara-Bologna; Bologna-Milano, per un totale di 990 Km.) e il giorno di Pasqua, esattamente un mese dopo la partenza da Asmara, erano nella capitale lombarda. Dopo 6420 Km. di viaggio in moto.

Se gli unici inconvenienti li avevano avuti al Cairo (rottura di dieci raggi e del mollone anteriore), e a Bari (rottura del secondo mollone, per una manovra non proprio dolce nello sbarco), a Lodi, quasi sulla porta di casa, un copertone andava irrimediabilmente fuori uso, con qualche conseguenza per la macchina. E finalmente Milano, nella sua fisionomia tanto diversa da come la portava Virginio Minozzi nella memoria, ossia ancora coi Navigli scoperti; col carosello dei tram in Piazza del Duomo ecc ecc.

Dopo alcuni giorni impiegati a riaversi in tutti i sensi, la visita alla nostra redazione. Poi, la prima accoglienza della « Moto Guzzi », alla Filiale di Milano, da parte del Col. Glarey che — come ex comandante di reparti eritrei — aveva ragfiioni affettive per ascoltare con interesse tante notizie africane; e da parte del signor Ricci, che, in lontani anni, fu amico sodale e compagno di lavoro del Virginio Minozzi Senior, avendolo proprio lui portato alla « Moto Guzzi ». Infine, la visita a Mandello Lario e le accoglienze cordialissime — anzi, veri e propri festeggiamenti — da parte del Direttore Generale Bonelli e dei dirigenti.

Ora la notizia dello straordinario raid è dilagata, e la stampa quotidiana e periodica, la radio e la T.V. se ne sono impossessate e stanno per inquadrare degnamente l'avvenimento

Noi che abbiamo avuto la ventura di costituire la prima « testa di ponte » ideale per il ritorno di questo « Figliuol Prodigo », siamo lieti soprattutto di avere raccolto dalla viva voce di Virginio Minozzi la testimonianza del buon ricordo che la colonizzazione italiana ha lasciato in tutti i territori che furono, più o meno a lungo, sotto la nostra amministrazione. La prova è nella stima grandissima e nella preferenza che dappertutto — Abissinia compresa — si dà agli italiani in tutti i posti direttivi, o dove occorre la appassionata, generosa collaborazione dell'ingegno e della laboriosità dei nostri connazionali. I quali, laggiù — lo abbiamo ben capito dai racconti di Virginio Minozzi — non devono essere troppo dissimili e inferiori — per intraprendenza, tenacità e intelligenza — da questo mirabile esemplare della nostra razza.

ANTONIO PINGHELLI