2011-n 4, Novembre
Copie 1.600
(non in vendita)

Il Motociclista

Giornale notiziario riservato ai soci del CMEF
anno **XXIV n.119**

Redattore Luca Manneschi C/O CMEF Viale G Poggi n.7, 50125 FIRENZE
Editore grafichegelli Via Leopardi 11, 50041 Calenzano (FI)

Le "Moto in divisa" nei 150 anni dell'Italia unita (1861-2011)

(di Luca Manneschi)

L'ultimo degli incontri organizzati dal CMEF presso la Facoltà di Ingegneria si è tenuto Sabato 15 Ottobre 2011, ha avuto per tema **le *"Moto in divisa"* nei 150 anni dell'Italia unita** ed ha costituito la manifestazione ufficiale della Facoltà per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia.

Molto significativa e qualificante è stata la presenza del Magnifico Rettore dell'Ateneo fiorentino: prof. Alberto Tesi, del Preside della Facoltà di Ingegneria: prof. Stefano Manetti ed una rappresentanza delle maggiori istituzioni legate al binomio moto-divisa quali le Forze Armate (Esercito, Carabinieri), le Forze di Polizia (Stradale, Municipale, Forestale, Private), i Vigili del Fuoco, la Croce Rossa, oltre a varie Associazioni d'Arma.

Anche se l'impianto generale (esposizione delle moto dei soci nel cortile, mostra tematica nell'atrio e conferenza in aula) è rimasto invariato, ci sono state importanti differenze, sia rispetto alle manifestazioni organizzate negli anni passati, sia rispetto ad altre manifestazioni in tema "militare" organizzate da altri club.

Frequentemente infatti vengono allestite mostre e dibattiti su veicoli militari incentrati prevalentemente su quelli da guerra ed in particolare su quelli della seconda guerra mondiale. Nel nostro caso invece il tema spaziava dalla 1° Guerra Mondiale fino ai giorni nostri con un confronto diversificante tra le moto ad uso bellico e quelle ad uso in tempo di pace.

Inoltre sono state considerate "tutte le divise" anche quelle dei servizi civili dai Vigili del Fuoco al Corpo Forestale, dai Servizi Sanitari a quelli Postali.

Della mostra, oltre a circa 40 veicoli, costituivano parte integrante, non manichini considerati freddi ed impersonali, ma persone in divisa ed esperte nel corrispondente veicolo per realizzare così un rapporto interattivo ed informale con i visitatori.

Le moto e le divise erano quelle utilizzate dalle Armi, dai Corpi e dai Servizi italiani; unica eccezione un piccolo settore, riguardante la Seconda Guerra mondiale, nel quale erano esposti veicoli ed uomini in divisa (tedeschi ed alleati) che si confrontarono, nell'Agosto del 1944, nella "Battaglia di Firenze" che portò alla liberazione della città. Questo settore, oltre a ricordare un episodio particolarmente importante della storia fiorentina, ha permesso di mettere a confronto le diverse strategie di utilizzo dei veicoli a 2 e 3 ruote nei vari eserciti.

Successivamente, in un'aula adiacente la mostra e dopo i saluti delle Autorità, Luca Manneschi ha tenuto la relazione sull'evoluzione tecnica e di utilizzo delle moto in divisa.

Le motociclette furono impiegate per la prima volta nella Guerra "15-"18 e vennero "arruolate" in maniera improvvisa e con scarsa preparazione specifica, dimostrando però un'affidabilità nettamente superiore alle previsioni.

Nei decenni successivi (anni "20 e "30), le mutate condizioni di vita, stimolarono lo sviluppo di moto stradali e la loro acquisizione anche da parte di corpi non militari o di polizia.

Sempre in questo periodo le commesse militari furono di grande utilità per superare la crisi economica del 1929 e per lo sviluppo dell'industria motociclistica italiana.

Alla metà degli anni "30, i venti di guerra riaccesero l'interesse per i veicoli ad esclusivo uso militare e bellico fino a sboccare nella Seconda Guerra Mondiale dove le varie nazioni contendenti dimostrarono approcci e filosofie completamente diverse nei confronti delle moto e delle loro caratteristiche tecniche e di utilizzo.

Gli anni del dopoguerra furono all'impronta della ricostruzione e delle scarse possibilità economiche.

A partire dagli anni "60 invece il boom economico e le variazioni del traffico (rete autostradale, boom delle auto) portarono anche tra i veicoli in divisa ad un'inversione del rapporto moto/auto.

I decenni successivi, fino agli attuali, sono stati poi caratterizzati dalla globalizzazione dei mercati che ha fatto cadere l'abbinamento rigido, un po' nazionalistico, tra uomini in divisa e veicoli di produzione nazionale e da un notevole ampliamento degli utilizzatori di veicoli a due ruote (creazione di nuovi Enti nell'ambito delle forze di Polizia, nella protezione da calamità, nella sanità e nei servizi postali). Conseguenza di questo è stata una profonda diversificazione e ricerca di praticità sia nelle divise, che nella scelta dei veicoli.

Le varie fasi della manifestazione sono state scandite dall'intervento di due trombettisti: che hanno eseguito *"l'alzabandiera"* alla inaugurazione della mostra, *"l'inno di Mameli"* all'inizio della conferenza ed un toccante *"Silenzio fuori ordinanza"*, in ricordo di tutti i caduti in divisa ed in motocicletta, al termine della manifestazione.

Galleria fotografica



La bellissima locandina dell'evento con la stessa divisa indossata da uno degli ospiti



Il suono de "l'alza bandiera" ha sostituito il tradizionale taglio del nastro inaugurale







"15-"18: Regio Esercito (Triumph H, Bianchi C75)
Anni "20-"30 Milizia della Strada (Guzzi sport 14)
Anni "30 Vigili del Fuoco (Gilera-side)





Seconda Guerra Mondiale: un bersagliere italiano tra un tedesco e due alleati





Anni "50, "60: Corpo Forestale (Guzzi Lodola 250), Misericordia (Moto Guzzi Falcone sport);Pol. Stradale e Municipale (Moto Guzzi V7)




L'aula gremita di persone sull'attenti durante l'esecuzione dell'Inno di Mameli





Francesco Poltri Tanucci (Pres. CMEF), Giovanni Ferrara (Fac. Ingegneria), Luca Manneschi (Relatore), Graziano Dainelli (Organizzatore); Roberto Manetti (Preside Facoltà Ing.), Alberto Tesi (Rettore Università Fi), Benito Battilani (vice pres. ASI)

Risultati dei 5 anni di collaborazione con la Facoltà di Ingegneria

- aumento progressivo dei partecipanti: quest'anno oltre 200 presenze in aula ed oltre 300 alla mostra,
- aumento della varietà dei presenti: non solo appassionati di moto e studenti, ma persone interessate alla storia ed all'evoluzione del costume,
- aumento dell'interesse per la manifestazione oltre i confini del nostro club, della nostra città e della nostra regione,
- aumento dell'interesse da parte di testate giornalistiche e televisive oltre l'ambito specialistico,
- aver prodotto interesse e credibilità verso una formula ed un'impostazione culturale diverse da quelle cui siamo in genere abituati
- *Fabio e Isacco in questi 5 anni sono diventati ingegneri . . . e si approfittano del fascino incontenibile della divisa.*



Gli ultimi raduni del 2011

Vieni in Vespa a Vicchio ***(19 06 2011)***

Raduno Fiera Calda ***(28 Agosto 2011)***

In collaborazione con ***Amici Moto d'Epoca Vicchio*** *organizzatore* ***Alessandro Brandini).***

Il Mugello è storicamente una della valli più "motociclistiche" d'Italia sotto tutti i profili.

Da un punto di vista sportivo basta pensare ai numerosi circuiti stradali del passato ed all'attuale autodromo con le gare del motomondiale I suoi numerosi valichi, tutti ben collegati, sono un poi un vero Paradiso per le moto moderne turistiche, sportive e fuoristrada.

In Mugello non poteva poi mancare il "culto" per gli scooter e le moto d'epoca tanto che sono stati ben due i raduni organizzati sotto l'egida del CMEF in collaborazione con gli Amici Moto d?Epoca di Vicchio.



L'ingresso dell'Autodromo del Mugello vero "Arco di Trionfo" per ogni motociclista

Entrambe i raduni hanno avuto pieno successo e numerosi partecipanti ed hanno permesso di godere delle bellezze della valle, di quelle del crinale e di assaggiare l'Autodromo.

La differenzia tra due raduni consiste soprattutto nel fatto che *"Vieni in Vespa a Vicchio"* è un raduno primaverile, più informale, con maggior presenza di giovani.



Un lungo serpente di moto e di Vespa attraversa il Mugello tra le stoppie di grano

Invece *"La Fiera Calda"* è il primo raduno di fine estate cui partecipano volentieri tutti i motociclisti al ritorno dalle ferie con la voglia di rincontrasi, di raccontare e stare insieme con quella gioia un po' velata di tristezza cha avevamo da ragazzi alle ultime scorribande con gli amici prima che ricominciasse la scuola.

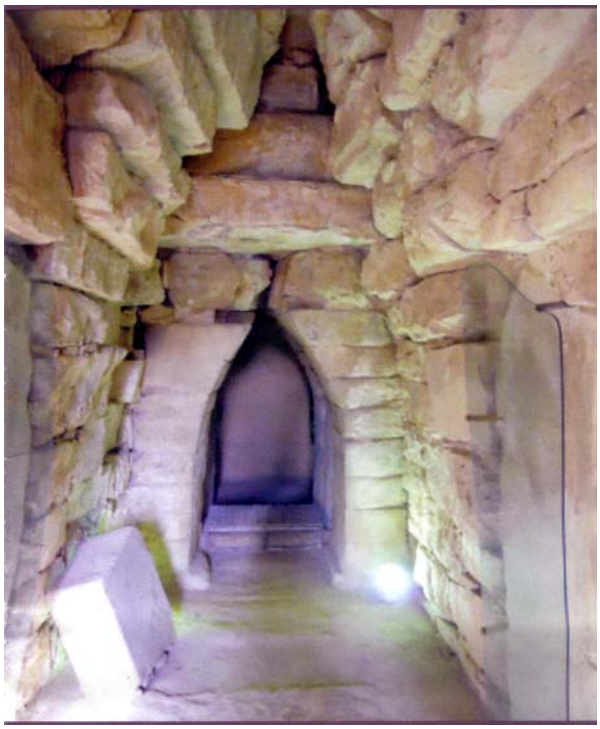
Rally di Colli Alti *(18° edizione)*
90° anniversario Moto Guzzi

*(**Sesto Fiorentino 4 Settembre 2011** in collaborazione con **CAMET** organizzatori per il CMEF **Ugo & Enzo Ghelli**).*

Il Rally dei Colli Alti o *"Raduno di Sesto"*, come viene comunemente chiamato, chiude classicamente la stagione dei raduni del CMEF e, per il secondo anno, è stato organizzato insieme al CAMET (Club Auto Moto d'Epoca Toscano) una tra le più antiche e prestigiose associazioni non solo toscane, ma italiane.

Novità importante di quest'anno è stata la celebrazione del 90° anniversario di fondazione della Moto Guzzi, marchio tra i più celebri nel mondo, ma soprattutto il più radicato nel cuore degli italiani e degli appassionati di moto d'epoca.

Il programma è iniziato con un appuntamento con la storia antica visitando, nella necropoli etrusca in località Quinto, "La Montagnola" una tomba a tumulo bella quanto purtroppo poco nota a noi fiorentini.



L'ingresso della tomba a tumulo de "La Montagnola" nella Necropoli etrusca di Sesto un complesso recentemente aperto al pubblico e di grande interesse

Nonostante il tempo minaccioso ed i temporali migranti, numerosi equipaggi hanno intrapreso il percorso che purtroppo è stato interrotto alle Croci di Calenzano "causa nubifragio".

Trovandoci casualmente nel luogo programmato per il pranzo, questo imprevisto ha permesso però di godere più a lungo ed in relax del convivio.

La conclusione del raduno è avvenuta, come di consueto, nella Piazza del Comune di Sesto Fiorentino alla presenza delle autorità comunali e della Proloco.



La premiazione dei partecipanti in P.zza del Comune a Sesto, finalmente sotto il sole

Quest'anno, oltre alla tradizionale "Coppa Anichini", in memoria del fondatore e primo Presidente del CMEF, è stato assegnato un premio riservato alle Moto Guzzi per celebrare il 90° dalla fondazione.



La Coppa Cesare Anichini è stata assegnata alla rara e particolare Nimbus 4 cilindri di Eraldo Collini



Il premio per i "90 Anni Guzzi" è invece andato alla Guzzi S side già dell'indimenticato "Profeta"

L'Abruzzo di Carla e Claudio

(di Claudio e Carla Cocchini)

Contrariamente all'anno scorso, quando ci recammo nelle Dolomiti, quest'anno ci siamo orientati per un viaggio in Abruzzo e più precisamente nella zona del Gran Sasso.

Carla in sella alla Moto Guzzi S del 1935 ed io sulla mia cara ed insostituibile AJS del 1926. Nel periodo 23-28 Giugno abbiamo fatto campo base in località Campotosto, sull'omonimo lago e da lì abbiamo visitato le città ed i luoghi circostanti.

Il 1° giorno abbiamo effettuato il giro-lago con i paesi di Muccino, Campotosto, Cancelli per poi raggiungere Amatrice e concedersi un ottimo piatto di bucatini alla amatriciana che, più casarecci di così, non si può.

Il 2° giorno abbiamo valicato il Passo Campanelle per raggiungere L'Aquila con le sue rovine e la sua desolazione.

Successivamente dopo Paganica ed Assergi siamo saliti a Campo Imperatore con una salita veramente "tosta", ma che ne vale la pena, toccando così i suoi 2200 m: la massima vetta dell'Appennino.



Claudio sullo sfondo del rifugio di Campo Imperatore, reso celebre dalla rocambolesca fuga di Mussolini

Il 3° giorno abbiamo raggiunto Pietracamela borgo delizioso sulle pendici che si inerpicano verso i Prati di Tivo. Anche questo paese non è stato risparmiato dal terremoto e la maggior parte delle sue abitazioni sono andate distrutte. Una lunga, estenuante salita che le moto, nonostante le nostre ansie, hanno percorso senza problemi, ci ha portato ai Prati di Tivo bellissima zona di villeggiatura estiva ed importante zona sciistica.



La partenza in salita è difficoltosa?
No-problem . . . basta avere buone gambe!

Ultimo giretto, in relax, la visita a Montorio con la sua splendida fontana e lavatoio in pietra.

In totale abbiamo percorso circa 600 km, le "nonnine" non hanno dato alcun problema (solo un cambio di candela), le zone sono molto belle, le strade praticamente deserte, fatta eccezione di animali al pascolo che attraversano di continuo obbligando una guida attenta e prudente (i freni sono quello che sono).



Carla sullo sfondo di cavalli bradi: bellissimi sul prato, un po' meno se ti corrono contro sull'asfalto.

Unica nota dolente: i distributori sono pochi e la benzina è "merce rara".

In conclusione è un viaggio bello, piacevole, poco impegnativo: adatto a tutti, **. . . non vi sentite già l'acquolina in bocca?**

Una testimonianza . . . . . .

(di Errico Pucci

Ercole, si sa, era un antico eroe della mitologia greca ed è sinonimo di persona forte, ma è anche un famoso motocarro della Guzzi che, non a caso, scelse questo nome per il suo motocarro che, fin dall'inizio(anni 40), si contraddistinse per la sua robustezza e per le sue prestazioni.

Ora, a parte i dati tecnici che tutti possono andare a cercare sulle varie riviste specializzate, vi voglio raccontare una storia iniziata tanti anni fa e non ancora conclusa, ma anzi che sta ri-iniziando.

Come alcuni di Voi sanno, ho avuto la fortuna di essermi sposato con la più piccola delle figlie di Luigi Norchi, concessionario assai noto delle Moto Guzzi non solo in Firenze, ma un po' in tutta Italia per le sue capacità di vendita e di promozione della Moto Guzzi.

Ebbene, nel corso delle tante chiacchiere familiari in particolare con la di lui moglie, una signora 99enne tutt'ora assai in gamba, anni fa saltò fuori che il Norchi, insieme al suo famoso meccanico, conosciuto come Il Moro, negli anni 50 se ne andasse ogni tanto in quel di Mandello del Lario con un Ercole di servizio dell'officina ad acquistare due o tre moto, facendosi in due giorni la Futa e via, via su fino al lago e poi indietro.



Così i soci del CMEF ricorderanno "Ercole Norchi" con il forte rimpianto di non aver più con noi un pezzo della nostra storia.

Affascinato da questa storia nel 2003 ho recuperato un paio di Ercole, fermi da molto tempo, dalla famiglia Moretti, di cui un erede: Massimo, è nostro socio, e, secondo le indicazioni datemi dai Norchi, ho provveduto ad un semplicissimo restauro conservativo, di due facendone uno, restituendo al motocarro le sue originarie funzioni di mezzo ad uso officina; da allora ad alcuni raduni con il medesimo ho provveduto a effettuare brillantemente servizio di carro scopa.

Ercole, da allora lo chiamo per nome, non mi ha mai tradito: i freni erano approssimativi, ma il motore, ragazzi, una meraviglia, altro che falcone.....e poi che storia l'Ercole, ha trasportato la rena dell'Arno entrando nel fiume ed uscendo con il primino, ha girato film con Fellini (la Strada) ha fatto la resistenza nei boschi dell'Appennino, ha ricostruito l'Italia distrutta dalla guerra, gira tutt'ora in alcune isole italiane (Stromboli, Pantelleria) e chissà dove altro ancora si muove, insomma caro Ercole sei un bel compagno e con te si sta bene....ma.... si c'è un ma, insomma non ti posso più tenere, non ho spazio e allora.... che fare ??

A venderti non ci penso nemmeno mi sentirei un traditore, regalarti alla mia associazione non è praticabile per i soliti motivi di spazio e allora non so che fare, fino a quando un amico, appassionato come me della roba vecchia che ha fatto la storia, mi suggerisce il Museo del Motociclo a Rimini.

Detto fatto: telefono, parlo, spiego, non ci credono essendo abituati a questo nostro mondo troppo spesso pieno di mercanti, ma poi son contenti anzi decidono che faranno una sezione dedicata ai motocarri, insomma la cosa è fatta ma....(oh quanti "ma" ci sono in questa storia) decido che mi devo confrontare con il dubbio che ho da sempre: cioè come faceva il Norchi a sobbarcarsi un viaggio fino a Mandello a bordo dell'Ercole che non è poi di una grande comodità?

Bene! decido che porterò il mio Ercole a Rimini attraverso il Passo della Colla, Faenza, Forli, Rimini: circa200 km.

Di nuovo parte in famiglia la sequela dei commenti: *"..ma te-tu-sei-tutto-grullo"*, oppure *"babbo quando la smetti di far bischerate"*; dallo scontato *"tu se'vecchio"* fino a *"tanto tu ti rompi tutte le braccia e dopo due chilometri tu c'hai i'palletico"*.

Come sempre non li sto a sentire e Venerdì 5 Luglio alle 5 parto dall'Olmo direzione Faenza

via Passo della Colla (913 m.), Marradi, Brisighella.

A alle 9:30, scortato da un mio amico su una NSU Prinz (la saponetta), giungo a Faenza e ci diciamo assai soddisfatti-“ ormai il più è fatto”

In effetti in 4 ore circa avevamo coperto 100 km di salita, discesa, pianura senza inconvenienti e anche con qualche punta velocistica di 65 km/h.....in realtà il difficile doveva ancora venire poiché i residui 100 km, che da carta stradale rigorosamente anni 50 marcata Guzzi, sembravano un piacevole rettilineo fino a Rimini via Forlì e Gambettola erano un pericolosissimo toboga tra rotonde e contro-rotonde percorse da TIR, provenienti da oltre confine e diretti al Sud, che procedevano a velocità minima di 100 km/h.

Al loro passaggio, ed alle conseguenti “ventate” Ercole, non abituato, scrollava le sue potenti spalle costringendo il sottoscritto a tenere l'ampio manubrio (come dicono le didascalie pubblicitarie dell'epoca) non solo con le braccia, ma ancorandosi ad esso con tutto il corpo.

Insomma alle 12:30, Ercole, io e la nostra scorta, giungevamo in quel di Rimini un po' scossi, ma felici, sopratutto io, perchè Ercole non vedeva l'ora di lasciare quel maledetto nastro asfaltato per riprendere il suo percorso tra strade e stradelli sterrati di campagna.

Infatti dopo un meraviglioso pranzo, offerto dagli amici del Museo che ci avevano aspettato con tanto di giornalista e fotografo, ci siamo diretti alla nuova sede del Museo Nazionale del Motociclo, nella verde campagna Riminese, ambientato e situato in una vecchia e riattata casa colonica e lì Ercole, dopo le foto di rito, ha trovato alcuni compagni motocarri, ciascuno con la propria storia, e insieme a loro ha iniziato la sua nuova vita, perchè loro, se amati e rispettati, non moriranno mai e ogni volta anzi saranno pronti per nuove avventure.

. . . . da non dimenticare

- Con il 31 Dicembre 2011 scadrà l’iscrizione al CMEF ed all’ASI. In allegato il bollettino per il rinnovo da riempire in ogni parte: **specialmente il nome del socio.** Si raccomanda di effettuare il rinnovo entro Gennaio per non perdere l’abbonamento a “La Manovella”

- A partire da questo numero è possibile trovare sul sito internet www.clubmotoepocafiorentino.it il giornale: ***Il Motociclista*** a colori.

Prossimi impegni

Apertura della Sede CMEF (dalle 21.30 alle 23.00)			
Dicembre	**Gennaio**	**Febbraio**	**Marzo**
Mercoledì 7	**Mercoledì 4**	**Mercoledì 1**	**Mercoledì 7**
Mercoledì 21	**Mercoledì 18**	**Mercoledì 15**	**Mercoledì 21**

Giovedì 8 Dicembre 2011 ***Mostra di auto e moto.*** Anche quest’anno il CAMET ci ha invitato a partecipare alla mostra di auto e moto in P.zza della Repubblica a Firenze. Gli acquisti natalizi richiamano in centro un gran folla di persone, è quindi una occasione importante per farci conoscere dal grande pubblico.

Domenica 1 Gennaio 2012 (ore 14.30) ***Raduno a Montesenario*** **per la Benedizione dei motociclisti e delle motociclette.** Come di consueto il Nuovo Anno inizierà con il Raduno a Montesenario per la consueta Benedizione delle moto e dei motociclisti. Al motto **“Chi va in moto a Capodanno, poi va in moto tutto l’anno”** ci ritroveremo anche con i motociclisti “moderni” a testimoniare che, al di sopra delle spesso forti preferenze ed opinioni personali, c’è l’amore per il veicolo a due ruote.