

UN CAMPIONE "FATTO IN CASA": GASTONE BERARDI

Vita spericolata

Improvvisatore, un po' "naïf", il pilota romagnolo ha legato il suo nome a numerosi eventi importanti a cavallo della II Guerra Mondiale. Alcune vittorie, come quella della Milano-Taranto, ottenute presentando l'iscrizione fuori tempo massimo. Qualche guaio con la giustizia militare. I maggiori successi legati alla Guzzi "Condor".

Gastone Berardi nasce il 22 settembre 1913 a Riccione (allora frazione di Rimini). Il padre, Celeste Berardi (a cui oggi è intitolato il Moto Club di Riccione), è un fervente motociclista e, quando Gastone ha appena un anno di vita, rimane paralizzato in seguito ad un incidente stradale mentre è alla guida di una Indian sidecar tipo "Powerplus", sulla strada tra Riccione e Rimini. Costretto a letto dalle gravi lesioni al midollo spinale, Celeste Berardi risale su una motocicletta quando il figlio, ancora ragazzo ma già guidatore esperto, comincia a trasportarlo sul sidecar di una "Calthorpe" del '24, importata dall'Inghilterra grazie all'interessamento del fratello di Celeste, colà residente.

Nel 1929 Gastone ha finalmen-

te una moto tutta sua, ed è naturalmente una Calthorpe, giacché proprio a Riccione, nel frattempo, ha aperto la propria sede l'importatore italiano (Del Bianco) di tale marca.

Guidando la moto senza sidecar, Gastone si rende conto delle proprie capacità e accarezza l'idea di fare il corridore. Un altro sidecar (Excelsior 1000) entra nella sua vita nel '32, e lo utilizzerà sino alla morte del padre, venuta nel '36.

E del 1938 la prima gara disputata e vinta, proprio a Riccione, in sella ad una Moto Guzzi 175. L'anno successivo, insieme all'amico e concittadino Ravaglioli, trasforma in moto "elettrica" la vecchia Calthorpe del '29 e si esibisce con successo sul lungomare di Riccione.



Nella foto accanto al titolo, Gastone Berardi posa in sella alla sua Calthorpe del '29; accanto a lui, Otello Caroni, Bixio Barilati e Folco Galassi. Sopra, la partenza del circuito di Pesaro edizione 1939; Berardi è il primo a sinistra, con la Guzzi Condor 500 numero sei.



Sempre nel '39 l'allora "Sezione Motociclistica Riccionese", presieduta dal conte Frangiottio Pullè (podestà della cittadina) e animata da un tipografo-mecenate (Bruno Manti), gli fornisce una fiammante Guzzi Condor, con cui vincerà nell'arco di pochi anni molte gare.

Appena entrato in possesso del

Condor, Gastone Berardi vince il circuito di Pesaro. Il 1° maggio 1940 si arruola volontario nella Milizia della Strada, e pochi giorni dopo (come raccontato nell'articolo a parte) vince la Milano-Taranto. Seguono il circuito di Cesena e quello della Superba, a Genova, dove si era recato con il commilitone Sandri per ritirare dal dottor Parodi il premio di L. 1.500 previsto per il vincitore di categoria della Milano-Taranto.

Cedendo alle insistenze dei dirigenti della Moto Guzzi, alla Superba prese parte pilotando una moto ufficiale. La vittoria fece scalpore, ma a scapito di Gastone: infatti aveva avuto dal suo superiore (il capitano Leonida Polk) l'autorizzazione a recarsi a Mandello e non a Genova. Al rientro in caserma, lo attendevano 15 giorni di prigionia.

Nel 1941 Berardi ottiene il trasferimento da Ancona a Pesaro, più vicino a casa e all'amico Dorino Serafini, già campione d'Europa, con il quale condivide i servizi di pattuglia. In un momento di relax, al tavolo di un'osteria, vengono entrambi derubati del moschetto, imprudentemente lasciato incustodito sulle moto parcheggiate in cortile.

Si salvarono entrambi dalla Corte Marziale solo grazie alla salda amicizia che legava Serafini al generale Ugo Leonardi, comandante della Milizia e, in seguito, presidente del C.O.N.I.

Nel 1942 Gastone Berardi viene mandato ad Atene in zona di guerra; comandante della Piazza è il maggiore Mastrelli (già colonnello dei Bersaglieri), che gli diventa amico grazie ai servizi resi in sella ad una Guzzi GT 20. Servizi di guerra e di "pace" poiché Gastone, da buon romagnolo, non disdegna i divertimenti, possibili solo nei grandi alberghi. All'Hotel Gran Bretagna stringe in breve tempo legami di amicizia con signorine di buona famiglia, ad Atene per motivi di studio. Fatale per Gastone l'incontro con una non meglio identificata signorina Renata, amica di un'amica. Presentata al maggiore Mastrelli, questa signorina ne divenne l'amante ufficiale, cosicché a Gastone non poté essere negato un viaggio di ritorno in Italia per "motivi di famiglia". Col precipitare disastroso degli eventi bellici, Berardi non tornò mai più in Grecia. Da altri ex militi (con lui, ad Antissa, c'era anche Dario Ambrosini) seppe in seguito della



Nella foto in alto, Berardi prova sul lungomare di Riccione la Calthorpe del '29 trasformata in elettrica insieme all'amico Ravaglioli.

Sopra, Berardi con il Podestà di Riccione Frangiottio Pullè e altri amici all'avvio della corsa di regolarità di Riccione il 17 settembre 1938; la moto di Gastone (con il n. 1) è una Guzzi 175. Sotto, Berardi all'arrivo della Milano-Taranto del '40, la gara che lo ha rivelato al grande pubblico.



fucilazione della signorina Renata, sospettata (in quanto figlia di un ingegnere russo) di essere una spia internazionale.

Nel 1945 Gastone Berardi rispolvera il Condor, nel frattempo nascosto presso insospettabili amici, e vince il primo circuito del dopoguerra a Tortoreto degli Abruzzi. Vince poi in "casa" il

Come vincere la Milano-Taranto grazie alla lama di un seghetto...

Il 5 luglio 1940 si presenta a Rogoredo un giovane pilota dal portamento atletico ma dall'aria tranquilla, che intende partecipare alla Milano-Taranto. Da cinque giorni si è arruolato volontario nella Milizia della Strada; le motivazioni sono passionali e sportive, ma c'entra anche un discorso del Duce il quale, invitando la Nazione alla mobilitazione generale, lo aveva fatto sentire un vigliacco perché, in quanto orfano di grande invalido, era stato esonerato dal servizio militare.

Ciò che lo esaltava di più, però, era il fatto di poter condividere la vita sportiva con i più grandi campioni del motociclismo di allora, tutti arruolati a vario titolo nel Corpo Motorizzato del regime: parliamo dei vari Serafini, Sandri, Pagani, Alberti, Bolgarotti, Ambrosini eccetera, i quali alternavano il servizio di controllo del traffico agli allenamenti in motocicletta per disputare gare e campionati patrocinati dal generale Ugo Leonardi.

Questi militi, privilegiati dalle capacità sportive, avevano in dotazione la moto più famosa del momento, il "Condor" della Guzzi, ma Gastone Berardi (questo il nome del nostro protagonista) il Condor lo aveva già, quello che Bruno Mantì, animatore e "sponsor" della Se-

zione Motociclistica Riccionese, aveva acquistato per lui quasi un anno prima.

Con il suo Condor, quindi, si presentò all'ultimo momento questo corridore, a cuor leggero e impreparato alla lunga cavalcata. Non si era neppure iscritto, ma era disposto a tutto pur di arrivare al traguardo. Avrebbe seguito la carovana per proprio conto sino a Taranto, se non avessero accettato la sua iscrizione. Vantando importanti amicizie fra gli stessi organizzatori e fra influenti personalità, Berardi ottenne di poter partire al posto di Elio Rasati, di Pesaro, il quale, regolarmente iscritto, veniva precettato improvvisamente in virtù (o a causa) della sua specializzazione in ponti radio.

Con una sorta di tuta in tela incerata (unica precauzione contro il maltempo), Gastone Berardi partì dunque quasi in incognito con il numero 60; il suo nome cominciò ad essere citato via via che risaliva posizioni in classifica, scendendo verso sud. A Firenze, gli organizzatori precisano che il n. 60 è Gastone Berardi, un corridore di 3ª categoria, rivelazione della giornata.

Berardi, tuttavia, contento com'è del fatto di poter partecipare, non si rende conto delle posizioni che conquista man mano, bada solo a chiedere il massimo al generoso motore che sembra non dar segni di stanchezza. Pochi piloti lo avevano superato, ricorda oggi con piacere lo stesso Berardi, tanto che ad un certo punto teme di aver sbagliato strada, salvo poi incontrare piccoli affollamenti di gente incuriosita e



Nel 1942 Gastone Berardi, che da due anni fa parte del corpo motociclistico denominato "Milizia della Strada", viene mandato ad Atene, in zona di guerra; nella foto lo vediamo in sella alla Guzzi GT 20 di servizio.

circuito di Riccione e, sempre nel '45, il circuito di Rimini nelle classi 250 e 500 nonché il circuito di Roma, sempre in entrambe le cilindrate e sempre su Moto Guzzi (la casa gli forniva direttamente la motocicletta per la cilindrata inferiore).

Nel 1946 Berardi sembra voler smettere con le corse, anche perché nel frattempo ha avviato un'attività di commercio e riparazione di motociclette. Affida così la sua moto a Massimo Pasolini, il quale gareggia con successo per tutta la stagione; Gastone lo segue in qualità di meccanico e "manager". Nel '47, tuttavia, riappare in veste di pilota al circuito di Cesena, vincendolo; stesso risultato al circuito di Macerata, dove viene letteralmente portato in trionfo dai tifosi. Corre anche a Firenze e a Lugo (nuova vittoria).

Vince anche a Bologna una gara di sidecar, utilizzando all'ultimo momento (come suo solito) una motocarozzetta Guzzi con cassone in legno rivestito di lamiera zincata da "pesciaiole" e, come passeggero, Massimo Pasolini, che lo aveva imprudentemente accompagnato sotto le Due Torri.

A questo punto, forse a malincuore ma con saggezza, Gastone Berardi abbandona definitivamente il mondo delle corse per dedicarsi interamente agli affari. Diventa concessionario di importanti marche nazionali ed estere e, con il successo dello scooter, viene premiato dalla Piaggio come esempio in fatto di vendite.

Parallelamente al commercio di motociclette, avvia anche una tabaccheria, affidata all'intraprendente moglie sig.ra Elide. Entrambi gli esercizi sono oggi seguiti principalmente dalla figlia primogenita Marica; ma Gastone ritiene ancora di essere il supervisore, pur avendo da tempo ceduto le redini dell'azienda in cui ha dato anche l'anima e alla guida della quale avrebbe volentieri visto il figlio, deceduto in un incidente aereo.

Attualmente Gastone Berardi è sempre presente alle rievocazioni storiche, dove è accolto volentieri da ex-campioni o semplici corridori del passato per la sua straordinaria capacità di evocare eventi ed aneddoti legati alla sua giovinezza e, soprattutto, al magico mondo della moto.

Augusto Farneti