

GARA MOTOCICLISTICA IN SALITA

La Tenero-Contra



COME NASCE L'IDEA?

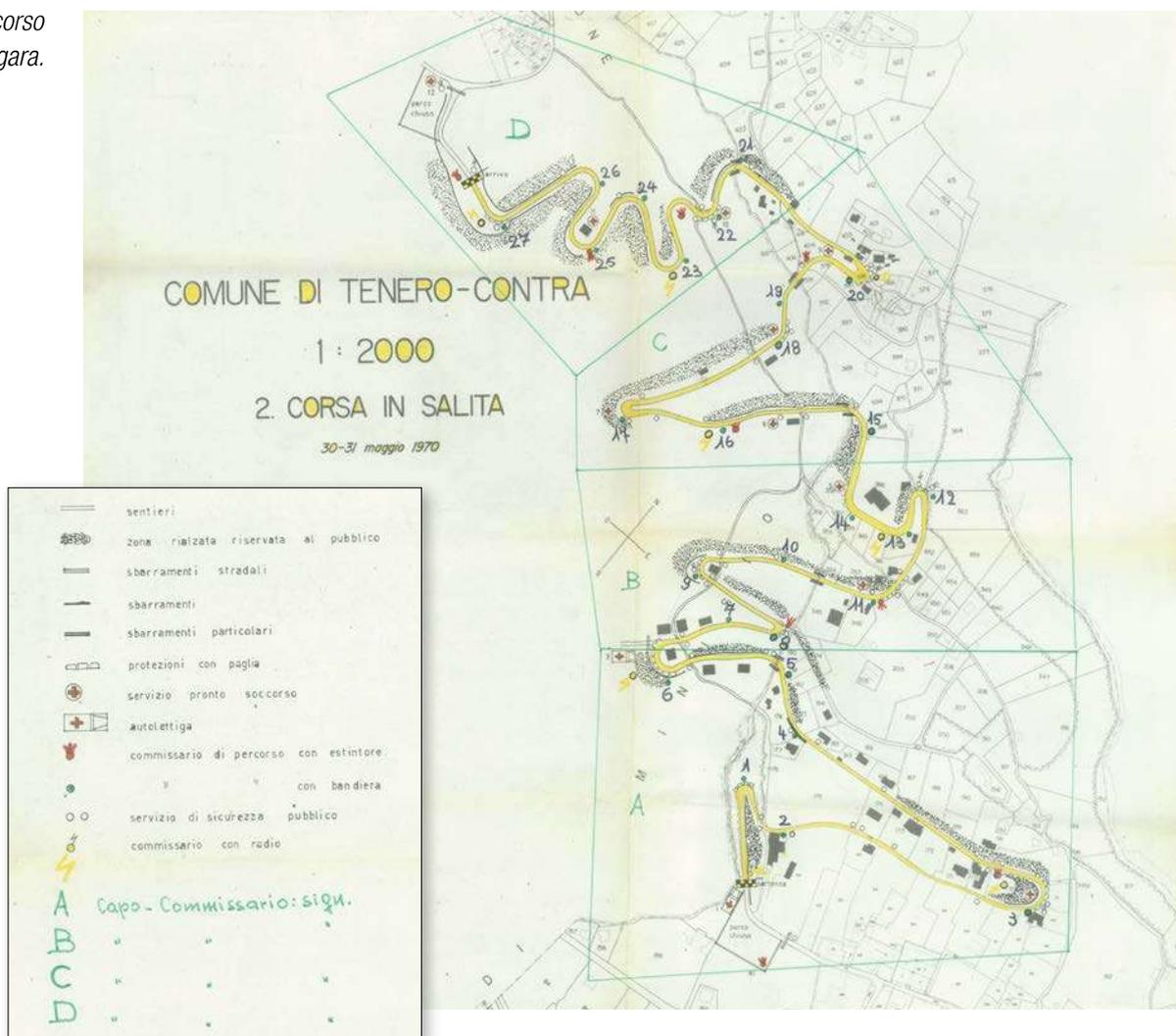
A Locarno, tra il 1937 e il 1959, si tennero undici edizioni della gara motociclistica internazionale del Circuito dell'Isolino, di 1,66 km, alla quale parteciparono anche famosi piloti come l'inglese Geoff Duke (nel 1959). Erano anni difficili per l'organizzazione di gare di motori,

La partenza della gara.



vietate dalle autorità svizzere a seguito della catastrofe della 24 ore di Le Mans nel 1955 (l'incidente più grave della storia dell'automobilismo che fece 84 morti e 120 feriti). Malgrado il divieto le gare vennero ancora organizzate, ma anche Locarno nel 1957 fu funestata dall'incidente dove perse la vita il ticinese Sergio Baruscotti. Una decina d'anni dopo, durante una riunione dell'Unione Motoristica Locarnese, venne lanciata la proposta di organizzare una corsa in salita che potesse far rifiorire il motociclismo nel Locarnese. Si aveva constatato che la strada Tenero-Contra presentava degli aspetti interessanti, un percorso con molte curve impegnative. L'idea si concretizzò il 18 e 19 maggio 1968 e fu ripetuta il 30 e 31 maggio 1970. Vennero corse solo due edizioni. Il Comitato organizzativo era composto dal Presidente Martino Fochetti, dai Vicepresidenti Amedeo Mella e Paolo Vanoni nel 1968 e da Gianfranco Soldati nel 1970 e da una decina di collaboratori. A Tenero arrivarono giornalisti da tutta la Svizzera, la Radio e la Televisione. L'autorizzazione per lo svolgimento della gara fu concessa dal Consiglio di Stato, a condizione che il Comitato organizzativo si assumesse ogni responsabilità verso il pubblico.

Il percorso della gara.



COME ERA ORGANIZZATA LA CORSA?

La partenza era situata a Tenero, all'altezza di quella che fu la *Monda di Perit* e l'arrivo era a Contra al *C'loss*, un po' prima del *Bivio*. A Tenero veniva allestito un parco dove i piloti pernottavano, generalmente in tenda. Tutta l'organizzazione era basata sul lavoro di molti volontari. Il sabato si facevano le prove, la domenica mattina altre prove e al pomeriggio due manches di gara; contava quella con il miglior tempo. Per percorrere i 3,150 km, 20 curve, un dislivello di 210 m, con una pendenza media del 7,3% e una pendenza massima dell'8%, i più veloci impiegavano poco più di 3 minuti a una media di 60 km/h.

CHI PARTECIPAVA?

Potevano partecipare solo gli iscritti alla Federazione motoristica svizzera (FMS) e che aderivano ad un club (in Ticino allora ce n'erano una dozzina). Erano ammessi al massimo 140 corridori. La tassa d'iscrizione ammontava a 22 fr. (i corridori stranieri erano dispensati). I piloti non erano dei professionisti, partici-

vano assumendosi tutte le spese. Non c'erano sponsor e sulle moto era rigorosamente proibito esporre delle pubblicità. Il pilota di Contra Silvano Castellani in un'occasione mise un piccolo autocollante della BP (senza ricevere un centesimo) e fu squalificato! Alla competizione parteciparono anche piloti che divennero poi famosi, come Dörflinger che vinse poi due volte il campionato del mondo.

LA GARA

La gara era suddivisa innanzitutto in piloti con la licenza e debuttanti. Poi c'erano le categorie per cilindrata, 50, 125, 350, 500 e sidecar 500 cc per la categoria internazionale (numeri pari sulle moto) e 125, 250, 500, oltre 500 e sidecar 500 cc per la categoria nazionale (numeri dispari sulle moto). La gara era valida per il campionato svizzero che comprendeva una decina di prove, di cui alcune su circuito all'estero. Le marche principali erano italiane, inglesi, ma cominciavano ad arrivare le giapponesi, nettamente più potenti. La partenza avveniva da fermo con motore acceso, ogni 30 secondi: se ne occupava Martino Fochetti, il factotum della gara, che dava il via alle partenze tenendo



Nelle foto: alcune scene di gara, il giro di ricognizione di Martino Fochetti e Romano Ranzoni e i corridori che ritornano in gruppo alla partenza.

il braccio sulla spalla del pilota e controllando l'intervallo con il suo orologio. Il cronometraggio della gara avveniva grazie ad un'apparecchiatura Omega, già all'avanguardia per quei tempi. Grazie alla generosità della ditta Pezziol SA, produttrice del famoso Cynar, il monte premi era particolarmente ricco. Al vincitore di ogni classe veniva assegnata una magnifica coppa mentre una grande coppa trofeo era riservata al corridore che aveva fatto registrare il miglior tempo della competizione.

I VINCITORI

Nella prima edizione, nel 1968, seguita da oltre 4000 spettatori, Bernard Michaud, di Troistorrens, su Honda 350, ottenne il miglior tempo (3'08"3, alla media di 59.040 km/h). Nella categoria 250 nazionale, Hans Fischbacher, di Roggwil, su Aermacchi, ottenne il secondo miglior tempo in 3'08"7. I piloti ticinesi furono brillanti, in particolare il mendrisiense Tino Brenni, su Seeley, vincitore della categoria 500 cc internazionale, nel tempo di 3'09"1 (terzo miglior tempo).

La seconda edizione, nel 1970, mise più in evidenza la classe dei piloti e i tempi di gara del 1968 furono battuti. Il bernese Walter Rungg, in sella alla sua Aermacchi nella categoria 500 cc, infatti ottenne i migliori tempi della competizione con la prima prova in 3'01"47 e nella seconda riuscendo a scendere sotto i tre minuti, e precisamente con il tempo di 2'59"68 alla media di 63,173 km/h. Soddisfazione per il ticinese di Lamone, Enrico Canonica, per il successo nella 125 cc, in sella alla Maico, mentre Tino Brenni, su Aermacchi, ottenne il terzo rango nella 350 cc internazionale, coprendo il percorso in 3'09"05. Le premiazioni, così come il ballo del sabato sera, si tennero presso il ristorante Campofelice.

ERA UNA CORSA PERICOLOSA?

Era molto pericolosa perché si correva su una strada senza particolari protezioni (qualche balla di paglia e alcune assi). Lungo la strada c'erano dei muretti, ringhiere, alberi. Anche se c'era un servizio d'ordine comprendente 180 uomini disseminati lungo il percorso, che si occupavano della gestione del traffico, per lo più volontari inviati dai vari club motociclistici ticinesi, non era facile bloccare ogni incrocio, ogni uscita dalle case private lungo il percorso. Ci si avvaleva anche della collaborazione dei pompieri e degli agenti di polizia. Il blocco della strada avveniva dopo il passaggio di una vettura con bandiera gialla; la fine della



Silvano Castellani



DA TENERO AL MOTOMONDIALE

L'ing. Luigi Brenni, fratello del motociclista Tino Brenni protagonista di entrambe le edizioni della Tenero-Contra, è stato un'autorità svizzera e mondiale del motociclismo di competizione. Ha iniziato la carriera come direttore di gara nella corsa del Monte Generoso. Nel 1968 è diventato presidente della Commissione Sportiva Nazionale gestendo gli sport motociclistici, dal motocross alle corse su strada, velocità, trial e altro. È poi stato eletto presidente della Federazione Motociclistica Svizzera per otto anni. Entrato nella Commissione corse della Federazione Motociclistica Internazionale, dal 1980 ne è stato presidente pure per otto anni. In pratica ha gestito le varie gare di velocità in tutto il mondo, dal Campionato europeo al Motomondiale, sovrintendendo tra l'altro all'omologazione e sicurezza dei circuiti.

Sua la sofferta decisione, agli inizi degli anni '70, di non far più disputare in Svizzera le gare motociclistiche in salita più lunghe e più veloci, la "sua" Mendrisio-Generoso compresa. Queste gare erano diventate troppo pericolose, con incidenti anche gravi, perché si gareggiava sulle strade oramai con motociclette troppo elaborate e potenti, concepite per correre sui circuiti.

(Informazioni tratte da: *La rivista del Mendrisiotto*, agosto 2015, *PROFILI*, Luigi Brenni ingegnere nel circo delle due ruote)

gara veniva segnalata dal passaggio dell'auto di servizio, con la bandiera bianca (nel 1968) o la bandiera svizzera (nel 1970), dopodiché la strada veniva riaperta al pubblico. Si raccomandava di tenere i cani al guinzaglio. Fortunatamente non ci furono degli incidenti gravi, anche perché la velocità era contenuta, ma il rischio era grande. Il pubblico si piazzava su alcuni terreni lungo il percorso, senza particolari protezioni. La maggior parte degli spettatori era assiepata alla partenza e al traguardo. Molta gente assisteva alle gare: in quei tempi non vi erano molti eventi e l'occasione era unica per seguire una gara di livello internazionale.

LA GARA FU ABBANDONATA

La causa principale furono le lamentele della popolazione, dei proprietari dei terreni lungo la strada, che veniva sbarrata al traffico per lungo tempo. Qualcuno si preoccupò anche per l'incolumità dei cani e perfino delle galline... La gara fu sostituita dalla Gerra-Piano - Medoscio, con un percorso più lungo della Tenero-Contra.

Le informazioni di questo articolo sono testimonianze di chi ha vissuto questa gara in prima persona: **Silvano Castellani** (che ha gareggiato), **Enrico Fochetti** (figlio di Martino, il factotum e organizzatore, già sindaco di Tenero dal 1968 al 1984) e **Romano Ranzoni** (nell'organizzazione della gara, responsabile del percorso e delle segnalazioni). I risultati sportivi sono estrapolati dagli articoli della Gazzetta Ticinese, dell'Eco di Locarno e del Giornale del Popolo, del maggio 1968 e 1970.

a cura di **Graziano Prospero**

LE CLASSICHE DEL PASSATO

GARE IN SALITA

Chiasso - Pedrinata	dal 1928
Mendrisio-Generoso	anni '40 (oltre 10 edizioni)
Mendrisio-Tremona	1939
Calprino - Ciona	anni '20
Agno - Iseo	dal 1925 al 1949 /1972/1973
Gravesano - Arosio	1946
Lugano - Monte Brè	dal 1921 (12 edizioni) e dal 1947
Tenero-Contra	1968, 1970
Gerra Piano - Medoscio	dal 1971 al 1989
Bellinzona - Sasso Corbaro	anni '40
Rodi - Dalpe	1927
Faido - Osco	1917

CIRCUITI

Circuito del Ticino	1927/1928/1930
Mendrisio	dal 1938 (5 edizioni)
Lugano	anni '20 e '30
Locarno, Circuito dell'Isolino	1937 - 1959 (11 edizioni)
Bellinzona	1938/1947