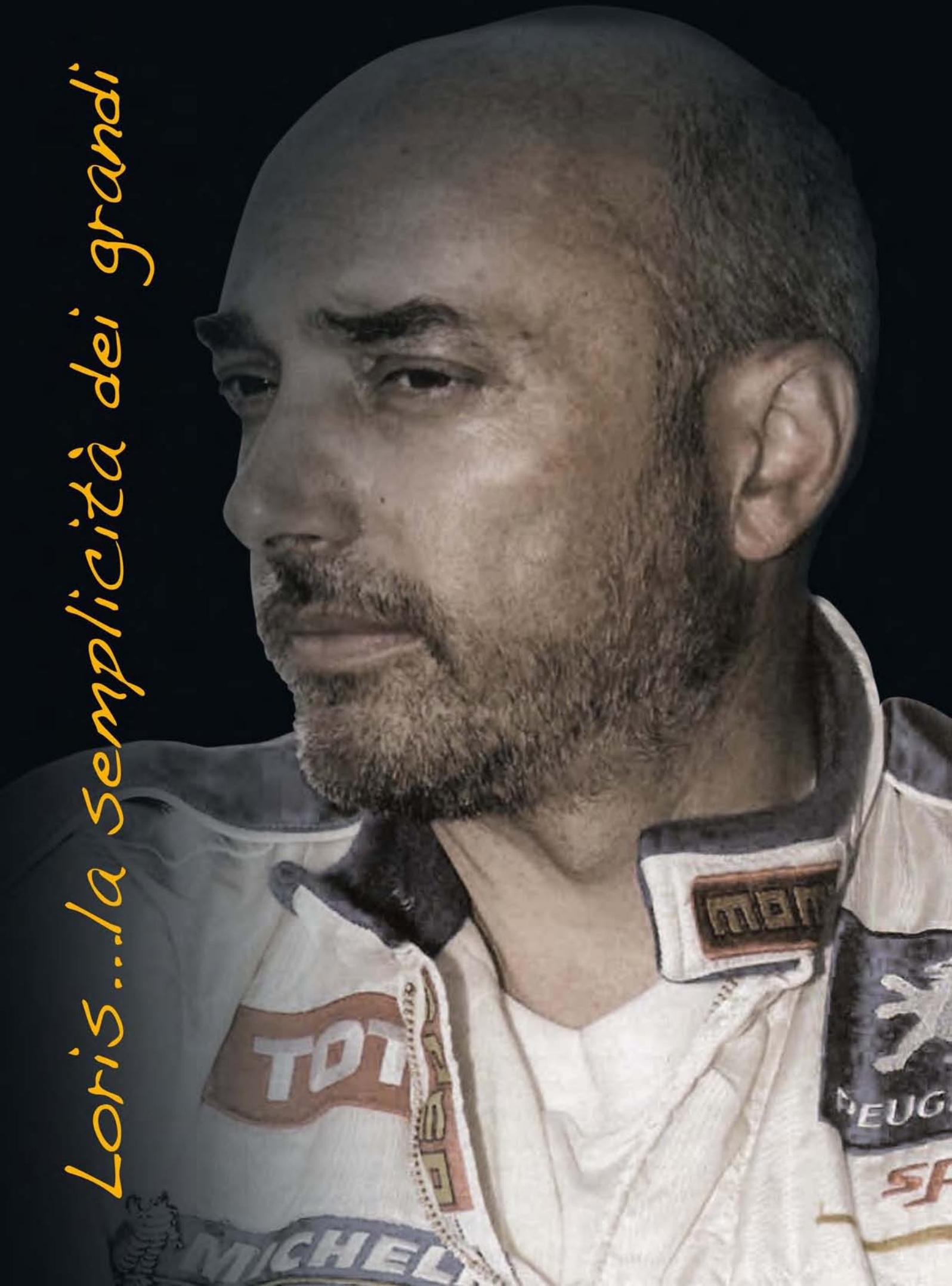
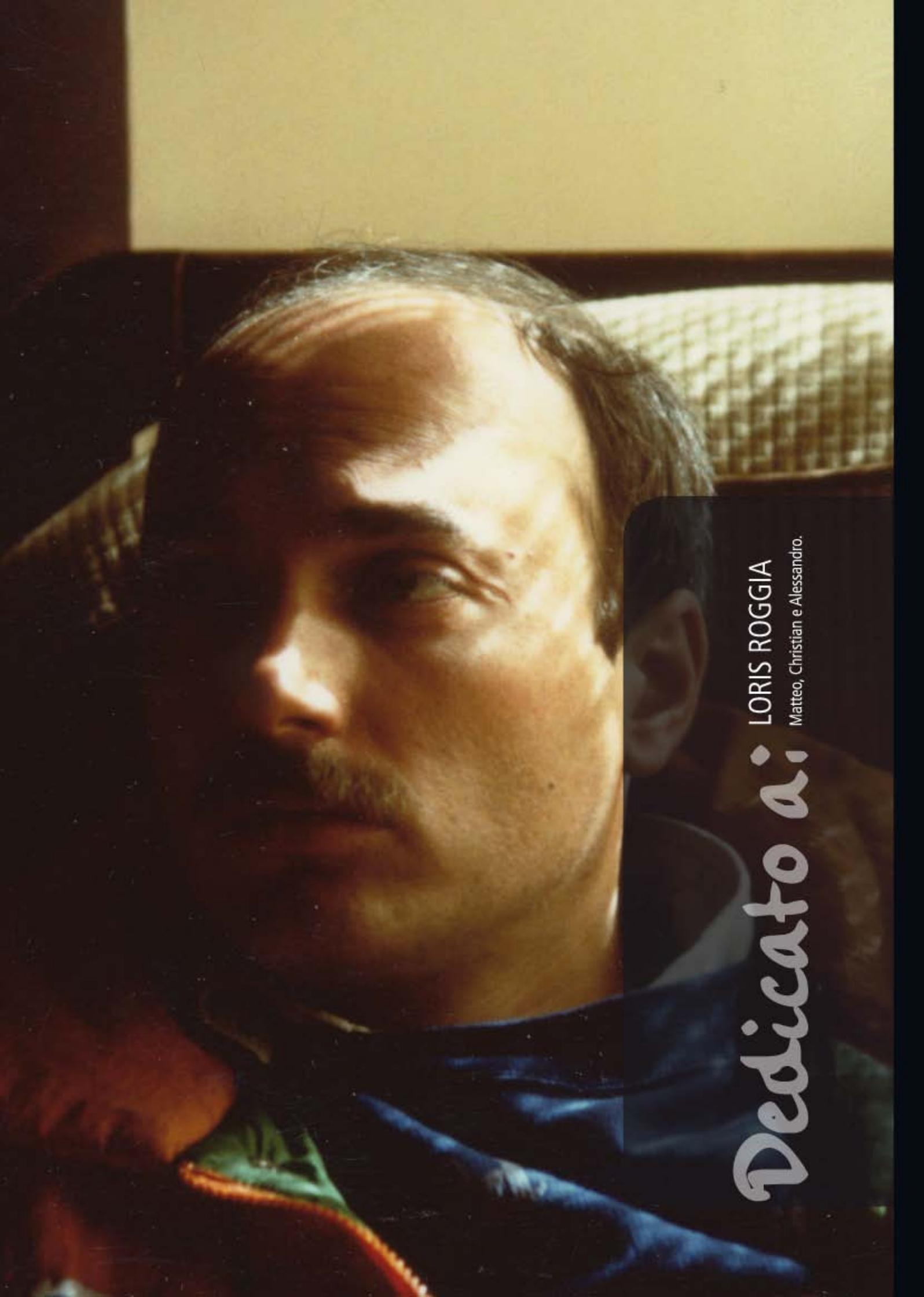


Loris...la semplicità dei grandi





Dedicato a:

LORIS ROGGIA

Matteo, Christian e Alessandro.

PREFAZIONE

Spesso ci si sforza nel ricordare gli attimi vissuti con le persone che non ci sono più, quelle con cui hai condiviso dei momenti lontani e un po' sbiaditi, ma non certo con gli amici che vedi tutti i giorni, con i quali condividi gli attimi della tua giornata.

Certo, sono dieci anni che Loris, Loris Roggia, non è più qui a parlarci di rally, non delle corse e dei risultati di cui si potrebbe giustamente vantare, ma del rally inteso come sport e del lavoro da fare per renderlo sempre più sicuro ed affascinante. Ma ad un amico si perdonano anche le lunghe attese: vi sarà senz'altro capitato di non vedere un amico, un grande amico, per lungo tempo: sembra un'eternità ma poi, incontrandolo quasi per caso, ci si accorge di come il tempo non sia passato mai, le distanze temporali si azzerano e l'amicizia rifiorisce immediatamente, mostrando vigorosa i petali dei ricordi. Ecco, per tutti quelli che hanno conosciuto Loris, lui è sempre qui con noi, basta chiudere gli occhi un attimo, per sentirlo parlare in lontananza, con la sua inconfondibile chiacchierata veneta, che i tanti anni vissuti in Alto Adige con la sua famiglia non sono mai riusciti ad intaccare.

Non è stato quindi stato difficile per nessuno dei tanti autori dei racconti che formano questo libro, ricordare un momento di rally vissuto con Loris, perché questo sport estremo forma amicizie vere ed ogni attimo vissuto con l'odore dei motori, viene scolpito per sempre nel proprio album dei ricordi. Fra i tanti racconti presenti in questa raccolta, troverete la frase "Di lui porto sempre con me quei ricordi di momenti passati assieme, di gare e di vita, come solo un pilota ed un navigatore possono provare, essendo uno nelle mani dell'altro."

"Chi era" Loris Roggia lo potrete scoprire leggendo la dettagliata biografia che riassume tanti anni di attività nei rally, come copilota e come organizzatore, "com'era" Loris Roggia vi apparirà chiaro fin dal primo racconto e proseguendo nella lettura, probabilmente vi chiederete se questi cento racconti siano stati scritti dalla stessa persona, talmente incisiva è la presenza di un unico filo conduttore sulla forte e splendida personalità di Loris e sul solco indelebile lasciato nel mondo del rally, che solo un muro a secco arso dal sole del Salento è riuscito a fermare il 20 giugno del 2003.

In questo libro hanno scritto campioni del mondo, campioni italiani, piloti "della domenica" e semplici amici, sicuramente tutti "malati" di passione per il rally, ma amanti delle amicizie vere, quelle con le persone che non ti deluderanno mai, su cui potrai sempre contare. Loris Roggia era una di quelle persone, uno di quelli che non dimenticherai mai, di quelli che sono sempre al tuo fianco anche se non li vedi, perché finché il ricordo è vivo e nitido, essi non moriranno mai. E se questo libro deve avere una dedica, essa è proprio per Matteo, Christian ed Alessandro, i tre figli di Loris e per mamma Cristina, per trasmettere loro l'affetto ed il calore di tutto un mondo che conosceva e apprezzava Loris, considerandolo, senza timore di smentita, un grande uomo di rally e un grande uomo nella vita. Buona lettura, amici.

BIOGRAFIA LORIS

Loris Diego Roggia nasce a Pianezze, nella casa di famiglia, il 4 settembre del 1953, da Giovanna Lovison e Lorenzo Roggia, sposati dal gennaio del 1950.

Per tre anni vivono nell'appartamento adiacente alla piccola scuola di Villa di Molvena (Vicenza), poi si trasferiscono definitivamente a Pianezze. La madre, maestra elementare, insegna per quarant'anni.

Tra i suoi alunni, anche i figli. Alla fine del 1950 era nato Lucillo, seguito, dopo due anni, da Loretta. Loris è il terzogenito. Dopo di lui arriveranno Elvio (1955), Liliana (1957) e Bruno (1959) a completare una famiglia numerosa.

Il padre Lorenzo è prima impiegato, poi capoufficio all'Ufficio di collocamento della vicina Marostica.

Vivace, scanzonato e al tempo stesso testardo e deciso, sin da piccolo Loris è attratto da tutto ciò che è meccanica, modellismo, motori.

Dopo le scuole medie si iscrive al liceo scientifico "Da Ponte" di Bassano. La scuola non è il suo pensiero prioritario, ma riesce comunque a diplomarsi senza impegnarsi più di tanto, affidandosi più alla sua intelligenza e memoria che allo studio.

Si iscrive poi alla facoltà di Ingegneria a Padova, che "frequenta" per circa tre anni. In realtà i suoi interessi sono altri: nato in una terra dove da sempre si masticano pane e rally, anche Loris viene contagiato da questa passione. Così il bar alla Pesa, nel cuore di Mason, dove Loris si incontra con gli amici di sempre, da Nevio Lorenzon a Ciro Corrà, da Carlo Landi a Franco Corradin, diventa il ritrovo degli appassionati, piloti e aspiranti-piloti della zona. Proprio per gli amici della Pesa Loris "organizza" il primo rally: un solo trasferimento e una sola prova speciale, la mitica Vastagna. Fonda poi il Mason Rally Club, e con la compagnia della Pesa segue ogni tipo di gara, dalle salite ai rally. Poi, quasi per scherzo, inizia a organizzare i primi rally abusivi, dando vita al famoso TRA – Trofeo Rally Abusivi, a cui partecipa lui stesso. Abbandona l'università e comincia a lavorare con il fratello Elvio nel campo delle installazioni di allarmi, ma ben presto lascia l'attività per dedicarsi a tempo pieno alle corse.

La sua carriera di navigatore, iniziata a fianco degli amici, diventa sempre più importante. Detta le note ai più bei nomi del panorama rallistico italiano, affiancando al ruolo di navigatore quello di organizzatore e consulente tecnico. Alle sue "creature"

(Rally di Bassano, Asiago, Altopiano dei Sette Comuni, San Martino di Castrozza, Rally Ronde di Cagliari) si aggiungono i rally a cui ha collaborato, dando nuovi impulsi e idee (San Marino, Rally dei Castelli, Adriatico, Rally Costa Romagnola).

Dà il suo contributo anche a varie manifestazioni, dal Giro d'Italia a raduni Ferrari e Porsche, ed organizza numerosi corsi per navigatori in tutta Italia.

Vince 4 campionati italiani:

- nel 1981 il TRN con Franco Ceccato;
- nel 1993 il CIR con "Gibo" Pianezzola;
- nel 1998 e nel 1999 il CIR con Andrea Aghini.

Nel 1998 vince anche il Campionato Europeo per secondi conduttori.

Nel 1981 vince la Mitropa Rally Challenge Cup con Pierluigi Zanetti

Partecipa a 44 gare di Campionato del Mondo.

Si sposa con Cristina Larcher il 19 dicembre 1992 e dal loro felice matrimonio nascono Matteo, Christian ed Alessandro.

Nel 2000 è vittima di un grave incidente in Argentina, con Andrea Aghini: si frattura due vertebre, ma già l'anno dopo torna sul sedile di destra di un'auto da rally.

Tre anni dopo, la tragedia. Il 20 giugno 2003, nella quarta prova speciale del Rally del Salento, la Peugeot 206 numero 7 condotta da Andrea Aghini finisce a forte velocità contro un muro di sassi. Sembra un incidente come tanti, la vettura è quasi integra. Purtroppo non è così: la decelerazione è stata troppo violenta e risulta fatale per il navigatore. Loris vola via, ad appena 49 anni.

Il debutto

Dopo tanti anni passati a fare il tifo per questo o quel pilota, finalmente arriva anche per Loris l'occasione di salire su una vettura da rally, una Fiat 124 Abarth gruppo 3. Il debutto avviene il 19 aprile 1976, lunedì di Pasquetta, al Rally di Cesena, insieme all'amico Alberto Zanusso. Loris è stato contattato all'ultimo momento ed è senza licenza. Alberto si presenta alle verifiche con quella di Sandro Bordignon "leggermente" modificata con le foto di Loris... Tra una toccatina e l'altra riescono a finire la gara e si classificano anche benino, tenendo conto che nel gruppo 3 corrono insieme le 124 e le Porsche, nettamente superiori. Ormai il ghiaccio è rotto e decidono di continuare insieme. Corrono al Prealpi Venete, con tempo bruttissimo e Valstagna spolverata di neve, poi al Bellunese, dove sono ottimi primi, dopo le imprevedibili Porsche. A San Martino di Castrozza, dove stavano andando forte, sono costretti al ritiro col motore fuso. Non va meglio al Campagnolo: concludono la stagione con un altro stop.

Continua l'avventura con Zanusso e con la Fiat 124. La prima gara in programma è il Rally del Ciocco.

Tempo da lupi, nebbione che non si vede a un metro di distanza. Alberto non ha problemi e nella prova di Pizzorne supera, una dopo l'altra, dodici vetture. Loris è preoccupato, cerca di frenarlo, ma quando la nebbia sparisce, verso fine speciale, Alberto si rilassa, si deconcentra e in un attimo distruggono la macchina contro un terrapieno. Avevano in mano il nono tempo assoluto...

Loris scoppia a piangere, ed è forse l'unica volta in vita sua, gridando ad Alberto che non avrebbe più corso con lui. Così fu, anche se nella vita rimasero grandi amici.

Ripresosi dalla delusione del Ciocco, Loris naviga per la prima volta Franco Corradin, suo grande amico della compagnia della Pesa. Franco ha già corso e il suo "piede pesante" e la sua guida spettacolare non passano inosservati. L'occasione è il Rally di Cesena dove, con la Fiat 124 Abarth 16 valvole ex Marku Alen, blu e gialla, si piazzano ventesimi assoluti. Un ottimo risultato tenendo conto che, col motorino di avviamento rotto, corrono tutta la gara tirando il freno a mano per evitare di spegnere il motore. Per sopperire all'inconveniente, la vettura resterà in moto tutta la gara, parchi chiusi compresi...

Al Mille Miglia Loris e Franco, con la Fiat 124 spider ex Tominz, sono costretti al ritiro con il cambio bloccato in terza, mentre al Bellunese escono di strada sulla prova sterrata di Praderadego. Riescono a ripartire, ma nella foga non si rimettono il casco e vengono squalificati (bellissima la foto scattata nell'occasione, con Loris senza casco e Franco solo con il sottocasco!)

Corrono poi anche al Campagnolo con una Fiat 124 Abarth gruppo 4 messa a disposizione da Franco Ceccato. Disputano una gara bellissima, che li vede concludere in 13.a posizione e dove per la prima volta godono anche di un aiuto da parte della Fiat (presente ufficialmente con Verini, su Fiat 131 Abarth), determinante nella sostituzione della scatola dello sterzo rotta che consente loro di proseguire la corsa. Per la cronaca, la gara viene vinta da Tony Carello, partito, per motivi di iscrizione, con il numero 150 o giù di lì ...

Loris pilota

In quegli anni la Fiat concedeva degli incredibili sconti a chi partecipava con la vettura appena acquistata ad almeno quattro rally. Così anche Loris, comprata la sua bella 127, decide di cimentarsi come pilota per beneficiare dell'offerta. Al suo fianco saliranno (solo per amicizia!) Alberto Zanusso al Rally Sprint di Arzignano, il giornalista Roberto Cristiano Baggio a Mantova e i suoi amici Carlo Landi e Claudio Micheletto nelle altre due gare.

1976

1977

1978

Franco Ceccato corre già dal '73, ma le loro strade non si sono ancora incrociate se non come amici ed appassionati. L'occasione della prima gara insieme è il Costa Smeralda, con la mitica Fiat 131 Abarth della Quattro Rombi, dove riescono a classificarsi quarti assoluti. Anche al Rally del Ciocco Franco e Loris sono subito fra i primi, ma ben presto i loro sogni di gloria devono fare i conti con la rottura dell'albero di trasmissione. Stessa sorte al 4 Regioni, dove ben presto devono abbandonare la compagnia, mentre all'Elba sono quarti assoluti.

Al Due Valli Loris ritrova Corradin. Con la piccola A 112 gruppo 2 riescono a vincere la classe nonostante le ultime tre prove speciali affrontate con la scatola guida rotta. Alle Prealpi Orobieche fondono il motore della A 112. Al Colline di Romagna passano alla Fiat 131 Abarth della Quattro Rombi per puntare alla classifica assoluta, ma sono costretti al ritiro con la scocca crepata. Stessa sorte al Bellunese dove si ritirano per un guasto meccanico della loro 124 Abarth.

A Pordenone Loris naviga Dario Favero (Fiat 124 Abarth) con cui si classifica ventesimo assoluto e terzo di classe.

La Lancia Stratos è il sogno di tutti i navigatori. Bella da morire, sportiva ed elegante nello stesso tempo, fa sognare piloti ed appassionati.

Anche Loris ne subisce il fascino e l'occasione di salirci sopra si presenta con Giorgio Costenaro, pilota di Marostica che corre già da qualche tempo. I due si conoscono per via del famoso bar alla Pesa a Mason, e quando Giorgio si compra la Stratos e chiede a Loris di navigarlo la risposta è scontata. Corrono il Rally delle Valli Pordenonesi, che chiudono al decimo posto, e si classificano al sesto posto al veronese Due valli.

Il finale di stagione vede un doppio ritiro: a Piancavallo con la Stratos condotta da Franco Corradin, per rottura del motore, mentre al Bellunese, corso con Sergio Drago, è la 124 Abarth a lasciarli a piedi.

Vittorio Caneva: l'inizio di una lunga avventura

Vittorio Caneva corre dal 1976 e già se ne parla bene. È giovane, forte, "pazzo" quanto serve per fare la differenza. Ha già ottenuto diverse vittorie nei vari rally nazionali, saltando dalla 127 gr. N alla Golf GTI fino alla mitica Opel Kadett GTE. E di ogni macchina cerca e trova il limite.

Le vittorie sono importanti, ma è il Trofeo A112 a cui le squadre più importanti guardano per trovare giovani talenti. Vittorio decide di provarci. L'incontro con Loris non sembra impressionare più di tanto il pilota di Asiago. La calma proverbiale di Loris, che nel tempo si rivelerà la sua arma vincente, cozza troppo con il carattere irruento di Vittorio per essere apprezzata. Lo "carica" in macchina più per disperazione (è senza navigatore) che per convinzione. La prima gara è un disastro. Al Valli Piacentine c'è più terra che asfalto e Vittorio va forte, fortissimo, troppo forte ... L'uscita di strada senza conseguenze è inevitabile, e forse salutare per evitare il peggio.

Loris come al solito non fa una piega. La spettacolare botta potrebbe far desistere entrambi dal continuare insieme, ma loro due si sono studiati per tutta la gara e hanno capito che possono essere complementari. Vittorio è un cavallo di razza, ma ha bisogno di qualcuno che riesca a domarlo. E Loris sa che può farcela.

Al Liburna finiscono quinti mentre al Sanremo disintegrano la macchina rotolando per dieci minuti su un prato. Grazie ai punti accumulati con le gare effettuate con altri navigatori, Vittorio ottiene

1979

comunque un positivo quinto posto a fine campionato, terzo degli under 23. Ma ormai le loro strade si sono incrociate. E lo saranno per lungo tempo ...

Difatti Loris accetta di correre tutto il Trofeo A 112 con Vittorio: per loro una vettura ufficiale del Jolly Club. L'obiettivo di farsi notare dalle squadre più importanti è stato centrato. Ottengono due vittorie importanti, in Costa Smeralda e al San Marino, sono secondi all'Elba e al Colline di Romagna e terzi al Ciocco. Saltano Biella per mancanza di soldi e concludono il campionato in seconda posizione, dietro a Michele Cinotto: una stagione da incorniciare.

Ma l'adrenalina da speciale non è mai troppa per Loris. In parallelo al Trofeo A112 continua a navigare l'amico Giorgio Costenaro sulla splendida Stratos. Dopo il ritiro al Modena, arrivano finalmente due vittorie assolute al rally veronese Trofeo Benvenuti e Calzavara e al Rally del Carso e dei Colli Orientali, gare combattutissime che a quei tempi facevano il pienone di iscritti e le cui vittorie valevano come un titolo italiano. Corrono con la Hawk Racing Club di Bassano e saranno proprio loro a regalare alla rinata scuderia e a Sandro Bordignon, altro nome fondamentale del rallysmo veneto che la porterà ai massimi splendori, il primo assoluto. Loris e Giorgio corrono anche il Due Valli (sesti assoluti), il Rally Tele 80 (quinti) e il Rally del Carso e dei Colli Orientali (settimi assoluti).

Proprio grazie alla scuderia Hawk, Loris si ritrova a correre con Michele Viscidi. Il suo navigatore abituale, Ugo Cimberle, non può correre al Mille Miglia perché deve dare un esame all'università e con la gara alle porte il pilota bassanese si ritrova senza secondo. Alla riunione della Hawk cerca disperatamente qualcuno che rimpiazzì Cimberle e Loris si offre. Con l'Alfasud TI 1300 gruppo 2 si classificano secondi di classe ma, cosa più importante, Loris aiuta Viscidi a sistemare le note. Un paio di giorni dopo la gara se lo porta in Grappa e su e giù con la 127 a correggere e a dare consigli sulla guida. Un'esperienza che si rivelerà preziosa nel tempo. Loris corre poi, ancora con un'Alfasud, al Rally della Valsugana. È la prima gara con Elvio Volpato, pilota veneto-comasco, che poi affiancherà in più occasioni.

Loris e Miki Biasion

In quell'anno Loris viene anche chiamato da un "certo" Miki Biasion per sostituire Tiziano Siviero al 100.000 Trabucchi. Si classificano quarti assoluti e vincono il gruppo 2 con l'Opel Ascona, e a Loris resterà nel tempo la soddisfazione di essere stato uno dei pochi privilegiati ad aver navigato il più volte campione del mondo.

Vittoria della Mitropa Rally Challenge Cup con Pierluigi Zanetti

Pierluigi Zanetti va forte, anzi fortissimo sulla terra. Non per niente lo chiamano "il finnico", per quella sua guida spettacolare sempre di traverso. E quando offre a Loris l'opportunità di correre con lui per puntare al titolo italiano gruppo 1 e alla Mitropa Cup, il navigatore di Pianezze accetta senza indugio. Con l'Opel Ascona 2000 E gruppo 1 preparata da Carenini, vincono quasi tutte le prove speciali su terra. Il risultato più prestigioso è all'Elba, dove si classificano quinti assoluti e primi di gruppo 1. Mitico è il 3° tempo assoluto sulla prova speciale Calamita che farà chiedere a Giorgio Pianta: "Ma dove avete tagliato?". Alla vittoria dell'Elba si aggiungono quelle al Quattro Regioni e a Piancavallo, nonché i secondi posti a Biella e a Saluzzo. Nel Campionato Italiano la lotta per il titolo nel gruppo 1 se lo giocano Zanetti, Bentivogli, Bigo e Cassinis. Alla fine la spunta Bruno Bentivogli su Ford Escort per appena 4 punti di distacco su Loris e Pierluigi. L'equipaggio veneto, però, riesce ad aggiudicarsi la Mitropa Rally Challenge Cup, che si svolge su più gare in Italia, Austria, Germania, Slovenia e Repubblica Ceca.

1980

1981



1981

Ancora oggi Pierluigi Zanetti ricorda quell'anno che gli ha cambiato, grazie a Loris, il modo di guidare sull'asfalto: guida pulita e traiettorie lineari, il giusto mix per andare forte. "Ogni tanto mi raddrizzava addirittura lo sterzo mentre guidavo, per frenare la mia propensione alla guida sporca. Quello che ho saputo fare sull'asfalto lo devo a lui ..."

Loris affianca poi Sergio Drago al Rally Due Valli dove con la stupenda Porsche Carrera RS gr. 4 si piazzano sestimi assoluti. Naviga inoltre Sergio Costenaro, con l'immane Stratos, ottenendo un ottimo quinto assoluto al Rally Tele 80 e un settimo al Rally del Carso.

Non c'è fine settimana che non sia dedicato alle corse: quando non è impegnato in prima persona, Loris segue la Quattro Rombi e in particolare gli amici Ceccato e Corradin, entrambi impegnati con la Fiat 131 Abarth nell'Alpe Adria, dove si classificano rispettivamente primo e secondo. Al Tatra in Slovacchia è lui a navigare Franco Corradin. La gara promette bene, sono intorno alla seconda-terza posizione, quando si rompe l'alternatore della Fiat 131 Abarth. Rischiano di ritirarsi, ma ancora una volta Loris riesce nel miracolo e grazie alle sue conoscenze meccaniche riparano il guasto. Perdono un bel po' di tempo, ma terminano la gara tredicesimi assoluti e quinti nell'Alpe Adria.

Vittoria del Campionato Italiano con Franco Ceccato su 131 Abarth

Loris assume il ruolo di Direttore sportivo della Quattro Rombi nel Campionato Italiano ed è un anno di grandi risultati e soddisfazioni. L'equipaggio Soave-Costa su Ritmo 125 si aggiudica alla grande il titolo femminile, poi c'è Franco Ceccato che punta al titolo nel TRN, Trofeo Rally Nazionali, che a quel tempo si assegnava nelle tre finali di Imperia, Radicofani e Proserpina.

Loris e Franco avevano corso e vinto a maggio al Rally Alba Adriatica e in quell'occasione Loris aveva fatto fermare la gara per un'ora, dopo aver scoperto che nell'ultima prova (che si correva alle sei di mattina!) non c'era l'ambulanza prevista. I piloti, stanchi, erano insorti, ma Loris non aveva ceduto: come poi avrebbe fatto in tutti i rally organizzati e corsi, aveva messo la sicurezza di tutti al primo posto.

I due amici decidono di correre insieme le tre finali con la Fiat 131 Abarth della Quattro Rombi.

La loro vettura sta ormai per cedere il passo alle più nuove e potenti Stratos e Porsche che fanno la parte del leone nell'elenco iscritti del Rally Valli Imperiesi, prima prova in programma, tutta su asfalto. I pronostici non sono certo a loro favore, e nei primi tratti cronometrati sono oltre la decima posizione, anche per problemi di gomme che prima scaldano troppo, poi non scaldano per niente. Ma prova dopo prova, grazie anche ai vari ritiri, ma soprattutto alla gara condotta con intelligenza e grinta da vendere, sono autori di una rimonta incredibile.

Chiedono il massimo (e anche di più...) dalla loro 131 e riescono a concludere la gara con un ottimo secondo posto assoluto dietro al cuneese Franco Cassinis su Stratos.

A Radicofani, seconda prova, piena di salti esagerati, si corre invece su terra. Al riordino la Fiat 131 Abarth di Ceccato ha già accumulato un ritardo di mezzo minuto dalla Stratos di Cassinis. Bisogna inventarsi qualcosa... Loris gira per il parco assistenza e scopre che esistono delle nuove gomme monotela che potrebbero fare la differenza. Riescono a procurarsele e questa mossa si rivelerà l'asso nella manica. Partono fortissimi e determinati e recuperano subito 15". Sulla prova del Monte Amiata fanno addirittura lo stesso tempo della Mouton staccato in un Sanremo. Messo sotto pressione, Cassinis esce di strada e si ritira, lasciando così la vittoria all'equipaggio veneto.

1982

Sarà dunque la terza finale, a Proserpina in Sicilia, a decidere tutto. La prima prova si corre sul circuito di Pergusa e, come previsto, Cassinis rifila 15" all'equipaggio veneto. Dopo tre prove il distacco è aumentato a 45", ma nelle successive speciali l'equipaggio vicentino, lentamente ma regolarmente, recupera secondi su secondi. Nella seconda tappa le prove sono più lunghe, il sorpasso sempre più vicino e l'essere sotto pressione induce nuovamente Cassinis all'errore. Il forte pilota piemontese, a quattro prove dalla fine, fora e si ritira. Loris e Franco salgono sul palco di arrivo freschi campioni italiani.

Inizia l'era Citroën con Vittorio Caneva

Il nome di Loris è ormai una garanzia. La sua indiscussa bravura è riconosciuta da tutti, e tanti sono i piloti che lo vogliono al loro fianco. Le corse sono di fatto il suo primo lavoro e sempre di meno è il tempo che dedica alla società di impianti elettrici ed antifurto che ha con il fratello Elvio.

Si divide fra più campionati e più piloti. Ed è proprio nel 1982 che Vittorio firma con la Citroën Italia e vuole Loris al suo fianco. Con la Visa Trophée 1260 gruppo B debuttano all'Elba. Sono in settima-ottava posizione quando, al cambio di gomme all'assistenza, un pneumatico non viene fissato bene: manca il dado del montante. Inevitabile lo stacco della ruota che finisce nel bosco, poi il crick fatica ad entrare e il tempo perso li manda fuori tempo massimo. Corrono il Quattro Regioni e si classificano undicesimi assoluti. A Biella il tempo condiziona notevolmente la gara, la Visa è inguidabile a causa dell'autobloccante e, nonostante un paio di "tuonate", riescono miracolosamente a finire la gara in 16.a posizione. A Sassari sono in testa al rally quando bruciano la guarnizione di testa e sono costretti al ritiro. Da incorniciare invece il Sanremo, dove concludono nei top ten e vincono il gruppo B. La stagione, nonostante una vettura non proprio competitiva, si chiude con il secondo posto nel Campionato Italiano gruppo B.

L'ultima fatica di Loris è il Rally di San Marino dove naviga "Pau", al secolo Paolo Baggio. Con una Fiat 131 della Hawk RT l'equipaggio veneto, nonostante i 9 minuti pagati nella prima tappa, riesce a concludere la gara con un positivo 10° assoluto.

Viene riconfermato dalla Citroën Italia l'equipaggio Caneva-Roggia. Per loro una piccola bomba, la Citroën Visa Chrono. Al Rally 4 Regioni sono decimi assoluti quando in una curva inghiaiata escono di strada, finiscono in un prato e, soprattutto per mancanza di spettatori, non ne escono più. In Targa Florio sono costretti al ritiro per problemi alla guarnizione di testa, ma i due ritiri sono presto dimenticati grazie agli ottimi risultati nelle altre gare. Il quarto posto al Rally di Piancavallo è un capolavoro di bravura e tenacia di entrambi. La piccola Visa vola letteralmente sulla terra, ma Vittorio deve fare i conti con un autobloccante che in un pomeriggio di corse gli distrugge i muscoli mentre Loris, colpito a lungo da conati di vomito, stringe i denti come solo lui sa fare e naviga il suo pilota sino alla fine. Al Colline di Romagna sono ottavi, nonostante il motore di serie che fino a 5.000 giri non prende. Al Sanremo Vittorio si fa notare, oltre che per la velocità, per la guida particolarmente spettacolare, e solo per poco non entrano nei dieci. All'arrivo i due equipaggi delle "piccoline", Caneva-Roggia e Del Zoppo-Tognana, vengono accolti dalla folla da un lungo e caloroso applauso.

A Biella, sulla Visa di Caneva, corre un inedito equipaggio: Golzi-Roggia. Giancarlo Golzi ha già corso in pista ed è arrivato anche secondo nella Coppa Renault. Ma, più che per le doti corsaiole, è famoso perché è il batterista dei Matia Bazar. Per Loris, invece, è semplicemente un pilota a cui svelare tutti i trucchi del mestiere con la sua solita bravura e passione, e alla fine di questa bella esperienza, terminata troppo presto per una banale rottura del cavo dell'acceleratore, resterà in entrambi la gioia di aver conosciuto un mondo diverso dal proprio.

1983



1983

Loris e "Pau"

Cominciata al San Marino dell'anno precedente, continua anche l'avventura con "Pau" Paolo Baggio. Loris lo naviga al Rally città di Modena, dove sono i favoriti insieme a "Ragastas". Nella prima parte della gara domina il bassanese, poi commette un primo errore, tenta di riprendere la leadership, ma sbaglia ancora, e si deve accontentare della seconda "piazza" alle spalle del pilota modenese. A Bardolino, al Vierre Rally, Paolo e Loris terminano la prima tappa con 13" su Redolfi. Ripartono decisi a portarsi a casa la vittoria, ma nella prima prova il pilota bassanese, nell'affrontare un tornante, tenta inutilmente di scalare: il cambio è saltato e addio sogni di gloria. A Pescara sono già fermi nella prima prova speciale per un black-out all'impianto elettrico della loro Lancia 037. A Roccaraso l'equipaggio veneto domina la gara senza problemi, poi però, a partire dalla nona speciale, i freni della loro 037 si mettono a fare le bizze e avviene il sorpasso da parte del triestino Lupidi, che conclude trionfante la gara. E nonostante Loris cerchi di consolare Paolo col suo tono pacato, è impossibile non pensare alla malasorte: un'altra volta al comando alla grande e un'altra volta costretti ad indietreggiare ...

La lunga avventura con "Pau" si conclude con la partecipazione alle finali per il titolo del CRN, Campionato Rally Nazionali. Al Rally del Carso, prima finale, Paolo e Loris dispongono di una Lancia 037 evoluzione con un ulteriore aggiornamento. Un missile di cui il pilota fatica non poco a capire i limiti. (Loris dirà poi alla stampa che con quella vettura basta tenere giù e non ascoltare lo spirito di conservazione...). La loro vettura è sicuramente la migliore in gara, ma un calo fisico di Paolo nella seconda parte della gara dovuto ai troppi impegni lavorativi e corsaioli condiziona pesantemente la gara ed il terzo posto nella classifica finale non rispecchia assolutamente le potenzialità di vettura e pilota. Anche a Bari non vanno oltre il terzo posto, mentre a Roccaraja in Sardegna non prendono il via per il presunto ritardo del traghetto che trasporta gli pneumatici da terra del gommista Bardi, fatto di cui si parlerà a lungo. Con i due terzi posti accumulati, Loris e "Pau" agguantano la piazza d'onore nella classifica finale del CRN, alle spalle dei vincitori, i fratelli Boretti di Prato, anche loro alla guida di una 037.

Loris naviga poi Franco Corradin nell'ultimo appuntamento del Campionato Italiano, il Rally Valle D'Aosta. Sulle strade innevate danno come al solito spettacolo con la Fiat Ritmo 125 del Jolly Club, ma sono costretti al ritiro per la rottura del cambio.

Indimenticabile, invece, il "cappottone" con Elvio Volpato all'Arbö Rally in Austria. A causa del ghiaino, la loro Ritmo 75 gruppo 2 esce di strada nella seconda tappa. Nessun danno fisico, ma Loris racconterà di aver contato una decina (!) di capovolte ...

Il 1984 è dedicato soprattutto allo sviluppo della Visa Mille Piste quattro ruote motrici. Loris e Vittorio, riconfermati dalla Citroen, sanno che con una vettura nuova il rischio ritiro è molto alto. Infatti in Costa Smeralda abbandonano la compagnia dopo solo sei prove per rottura del semiasse, idem all'Elba dopo un recupero grandioso dei secondi persi sulla ronde per colpa del termostato deficitario. A Piancavallo devono dare forfait per rottura del differenziale alla 37.a speciale... Il Sanremo (provato con un furgone) va ancora peggio: nella terza tappa, quando sono nei primi dieci assoluti, investono due fotografi e si ritirano per cercare i soccorsi per i due malcapitati. Solo il terzo assoluto a Teramo raddrizza una stagione tutta da dimenticare. Il potenziale della vettura comunque c'è. Tanto che Vittorio e Loris si prendono il lusso di segnare dei tempi incredibili, sia su asfalto che su terra, nel mondiale italiano. Addirittura a Piancavallo vincono una prova davanti alle Lancia 037. Ma le risorse economiche della squadra vengono utilizzate più per centrare il successo nel campionato femminile che per sfruttare il potenziale della quattro ruote motrici, così la stagione si conclude con un inevitabile divorzio dalla marca francese.

1984

Fra una gara e l'altra con il Vittorione nazionale Loris detta le note a "Pau". Con la competitiva Lancia 037 corrono e vincono a al Rally Città di Modena, gara ricordata soprattutto per il più riuscito e prevedibile ingorgo della storia dei rally! E dove ancora una volta Loris dà dimostrazione della sua incredibile tenacia e fantasia arrivando al controllo orario in autostop con un provvidenziale motociclista, salvo poi accorgersi, come altri navigatori, che manca la vettura, bloccata nel traffico... (il controllo verrà poi annullato). Al Rally del Carso e dei Colli Orientali, nonostante una scelta errata delle gomme, Loris e Paolo si piazzano secondi dietro alla 037 del toscano Egizii. Senza storia invece il Rally di San Marino dove escono di scena alla decima speciale dopo aver centrato un albero senza gravi conseguenze.

Loris naviga poi Elvio Volpato prima al Tre Laghi, poi al Rally Saturnus a Lubiana (ex Jugoslavia), dove il pilota comasco, con la Ritmo 75 ex-Bettega, riscatta il capottamento dell'anno precedente con un buon 11° assoluto e primi di classe.

Ultima fatica dell'anno il rally di Monza, a fianco di Lele Pinto, con una macchina da sogno, la Ferrari 308 IMSA, creatura di Giuliano Michelotto, artefice di tanti successi delle Ferrari da rally: un aereo di cui non si dicono i cavalli reali e che, lanciato a oltre 200 km/h sulle prove di Monza dal forte pilota elbano, impressiona persino Loris da quanto forte va. In testa fino alla quinta prova, Lele e Loris devono poi cedere nelle stradine sterrate alla supremazia delle più maneggevoli 037. Riescono a recuperare e tornano in testa quando, nella terz'ultima prova, scodano, fanno fuori una sospensione e si ritrovano a 36" da Bettega. Nella prova successiva dopo pochi giri (!) hanno quasi annullato il distacco dal pilota trentino. Poi però una foratura li costringe alla sostituzione di un pneumatico, perdono secondi preziosi e si devono accontentare della quarta posizione. La gara viene così vinta da Bettega-Perissinot su Lancia 037.

L'incontro con Massimo Ercolani

A fine giugno si corre il Rally della Lana, 38 speciali da correre quasi tutte di notte, una gara tosta sotto tutti i punti di vista. Per la prima volta le strade di Loris e Massimo si incrociano. Con l'Ascona 400, macchina congeniale allo spettacolare sanmarinese, partono subito all'attacco. Ercolani vuole che la sua fama di pilota dal piede pesante esca dalle mura della sua Repubblica. E ci riesce. Il Lana sarà la gara nella quale gli addetti ai lavori si accorgeranno delle sue capacità e del suo talento. Nonostante l'estintore si apra durante una prova speciale, chiudono la prima tappa in settima posizione. Ma è nella seconda frazione che Massimo e Loris danno il meglio, riuscendo a risalire fino al quarto posto. Ancora non lo sanno, ma da quel momento le loro vite si intrecceranno, si divideranno, correranno parallele, accomunate per sempre dal destino crudele della loro prematura scomparsa.

Caratterialmente diversi, calmo e riflessivo Loris, collerico e impulsivo Massimo, spesso discuteranno animatamente. Ma le doti indiscutibili di entrambi regaleranno forti emozioni agli appassionati, soprattutto quando saliranno sulla Ferrari 308 Gtb e sulla Lancia 037.

San Marino diventerà una seconda casa prima per Loris (soprattutto da quando entrerà a far parte dell'organizzazione del Rally di San Marino), poi per Cristina, navigatrice di Massimo dopo Loris. Infine, dopo quel maledetto 20 giugno, le meravigliose estati passate da Cristina e dai suoi bambini nella casa di Massimo a Porto Verde resteranno un'immensa dimostrazione di affetto per Loris, in nome di un'amicizia mai dimenticata.



1984

Nasce il Rally di Bassano

Dopo aver "giocato" con il TRA (Trofeo Rally Abusivi!) a cui hanno partecipato praticamente tutti quelli che negli anni successivi scriveranno le pagine più belle del rallismo veneto, italiano e anche mondiale, finalmente il sogno di Loris diventa realtà: organizzare una gara vera e far ritornare i rally sulle strade vicentine da dove erano state bandite da tempo per svariati problemi. Una scommessa contro tutto e tutti, il suo carisma che riesce a trascinare tanti appassionati in questa avventura (primo fra tutti il suo inseparabile alter-ego "Caramèa"). Ore passate in una piccola stanzetta sopra alla paninoteca Al Porton a dirigere, organizzare, pianificare tutto nei minimi dettagli.

E finalmente alle ore 7 del 16 settembre sul Ponte Vecchio parte il primo concorrente del 1° Rally Città di Bassano. Un'emozione unica, una giornata indimenticabile per tutti, e la vittoria incontenibile di Pasutti-Trentin, su Ferrari 308 Gtb.

Ma la vittoria più grande è quella di Loris e di chi ha creduto in lui. Un trionfo personale, il primo di una lunga serie ...

La stagione inizia con la partecipazione al Catalunya con Vittorio Caneva, ma si fermano subito per la rottura di due (!) semiassi della loro Escort Turbo gruppo A.

Loris spera di rifarsi al Rally del Pane, ad Adria, dove naviga Franco Corradin su Ferrari 308. Loris e Franco sono i super favoriti della gara. E difatti, dopo sole due prove, hanno già un vantaggio di quasi un minuto su Piva e la sua Porsche. Ma tutti i sogni di gloria si infrangono in uno spettacolare cappottone, fortunatamente senza conseguenze, in cui distruggono la Ferrari. Franco dirà poi che era troppo affascinato dalla sensazione inebriante di guidare una Ferrari per ascoltare anche le note di Loris ...

Ma c'è un'altra Ferrari 308, quella della Promotor, che promette una stagione da sogno. Massimo Ercolani se ne è innamorato al San Marino l'anno prima, nonostante il ritiro. Bella da morire, solo a sentirla fa venire i brividi. Il programma prevede la partecipazione di Massimo e Loris a tutto il Campionato Italiano. Sesti all'Elba, anche per colpa di una foratura, devono inchinarsi alla superiorità delle 037. Nella velocissima Targa Florio sono quarti dopo la prima tappa, ma nella seconda giornata di gara sono costretti al ritiro per rottura dell'albero di trasmissione quando le possibilità del podio stavano diventando concrete. Al Rally della Lana vogliono rifarsi, ma la trasmissione della loro Ferrari nuovamente li tradisce quando sono secondi assoluti. Unica consolazione: tre speciali vinte di seguito, guidando con una sola mano per non far uscire le marce dal cambio impazzito, che fanno del sammarinese un grande. A Piancavallo Massimo e Loris sperano tanto in un risultato che riscatti una stagione avara di soddisfazioni, ma una spettacolare uscita di strada nella prima prova, dopo appena quattro chilometri, interrompe bruscamente ogni velleità. Altro ritiro alla Coppa Liburna per rottura, mentre nel mondiale italiano una dolorosa botta al polso costringe Massimo ad abbandonare la gara. Fine di un amore con la bella, ma inaffidabile Ferrari 308.

Sarebbe un anno tutto da dimenticare se non fosse per la stupenda vittoria nella gara di casa, a San Marino. Con la Lancia 037 di Volta c'è subito feeling, e non c'è storia per nessuno. Non vanno forte, Massimo e Loris, volano! Neppure una foratura che li relega in quarta posizione li ferma. Risalgono posizione su posizione con una freddezza e una bravura da manuale. Ed è il trionfo.

Infine, fra le ultime fatiche dell'anno, c'è il Rally due Valli a fianco di "Popi" Pianezzola.

Con la Ritmo 130 gruppo A di Trivellato sperano in un buon risultato, ma già nella terza prova speciale sono fermi con il cambio rotto.

Scocca la scintilla con Cristina

Avrebbe dovuto essere solo un'intervista come tante. Cristina Larcher scriveva per il mensile specializzato RALLY REPORT di Giovanni Bertizzolo ed Elio Simoni ed era stata incaricata di fare

1985

una carrellata dei navigatori "top" del momento. "Intervista Geppi Cerri", le aveva detto Giovanni. Cristina aveva ribattuto: "Il prossimo mese. Avrei pensato di sentire Loris Roggia. È bravissimo, ma è diverso dagli altri. Serio, professionale, disponibile con tutti, e soprattutto non si atteggia a divo". L'appuntamento viene fissato a Bolzano. Loris ha mille impegni, ma per la bella bolzanina è disposto a farsi 400 chilometri tra andata e ritorno. Sbaglia l'uscita e si ritrova a Bolzano Nord. "Ma dove caspita è 'sta città?", si domanda Loris fuori dal casello. "Che imbranato..." penserà poi Cristina, sorridendo. Fatto sta che ce la fanno ad incontrarsi e tra una domanda e l'altra scocca qualcosa... Mentre parlano girano per Bolzano e passeggiano fra le stradine di campagna in mezzo ai famosi meli altoatesini. "Mi sa che questa strada la imparerò a memoria", pensa Loris tornando a casa. E anche quella volta aveva visto giusto... E infatti il titolo di RALLY REPORT "Baffetto da sparpiero" sarà una sorta di dichiarazione d'amore.

Il Jolly Club con Massimo Ercolani e Gianni del Zoppo

Correre per il Jolly Club in Italia significa essere arrivati ed è il sogno di tutti i piloti. Massimo Ercolani, con la splendida vittoria a San Marino, ha convinto anche il patron della squadra milanese, Roberto Angiolini, con cui si accorda per disputare tutta la stagione italiana con una Lancia 037 seguita in gara da Mauro Nocentini. Gianni del Zoppo, forte pilota comasco, approda anche lui al Jolly per una stagione iridata con la piccola Fiat Uno Turbo. E in mezzo a loro Loris che, convinto dai vertici della squadra, seguirà il programma mondiale con Gianni e affiancherà Massimo in Italia quando sarà libero.

È la stagione dei gruppi B, mostri inguidabili con più di 600 cavalli. Anche in Italia la lotta per la vittoria è fra loro: fra Cerrato con la Delta S4 e Zanussi con la 205 Turbo 16. Ercolani, come tutti gli altri, lotta per il terzo posto. Dopo i disastri al Mille Miglia e al Costa Smeralda, in Targa Florio è nuovamente affiancato da Loris che riesce a fargli trovare tranquillità e fiducia in se stesso. Massimo e Loris fanno una gara impeccabile, staccano anche un terzo tempo assoluto e il quarto posto finale è la dimostrazione della ritrovata serenità. Al Lana fanno ancora meglio. Nonostante un inizio un po' turbolento con il muletto sequestrato per diverse ore da parte di una pattuglia troppo zelante, la gara è semplicemente perfetta. Dietro a Zanussi e Cerrato ci sono solo loro e il terzo posto sul podio è tutto da incorniciare. Poi Massimo salta Piancavallo e Sanremo e punta per il finale di stagione alla gara di casa, il Rally di San Marino, navigato dal fido Loris. Sa che nulla può fare con la sua 037 contro la supremazia della Delta S4 di Tabaton se non sperare in un errore del pilota genovese, che però questa volta non arriva. Massimo e Loris si piazzano, come previsto, al secondo posto. Hanno fatto il loro dovere, ma ripensando alla splendida vittoria dell'anno precedente non gioiscono più di tanto. Perché a San Marino è sempre stato così: o si vince o si perde.

Con Gianni del Zoppo, invece, è tutta un'altra storia. Il programma del Jolly Club prevede la partecipazione alle gare europee del Campionato del Mondo degli equipaggi Del Zoppo-Roggia, Michele Rayneri-Carlo Cassina e Alessandro Fiorio (detto "Fiorino")-Gigi Pirolo. Scopo del programma è sviluppare la nuova "creatura" del gruppo Fiat, ancora acerba e inaffidabile. L'affidabilità però fatica ad arrivare e tutti e tre gli equipaggi sono ripetutamente costretti al ritiro. Al Montecarlo Gianni e Loris, dopo una innocua uscita di strada, si ritirano per rottura del turbo.

All'Acropoli, dopo appena 500 metri della prima prova speciale (!) Gianni e Loris bucano due gomme, riescono a cambiare solo quella anteriore e si ritirano quando perdono il ponte posteriore.

A quei tempi l'Acropoli era una gara impossibile e anche le vetture più robuste si aprivano come scatolette di tonno.

Toivonen, guardando la piccola Uno Turbo, consiglia agli italiani di andare più piano di quando si prendono le note.



1986

Ma neppure questo li salva dal ritiro. Fortunatamente Loris e Gianni, un po' per scaramanzia, un po' perché non si sa mai, hanno in macchina pantaloncini corti e ciabattine. Decisione quanto mai azzeccata, perché resteranno sotto un sole cocente dalle 9 di mattina alle cinque del pomeriggio prima di essere recuperati dall'assistenza...

Al Tour de Corse è il motore che va k.o. alla fine della prima tappa. Ma il ritiro è nulla in confronto alla tragedia che si consuma sulla 18 speciale con la morte di Henri Toivonen e Sergio Cresto bruciati vivi nella loro Delta S4 e che sancirà la fine dei mostruosi gruppi B.

A Sanremo, infine, si rompe il turbo già nella prima prova speciale... L'equipaggio Del Zoppo-Roggia nel corso della stagione vedrà l'arrivo solo al Rally di Portogallo, dove si classificano terzi assoluti in seguito all'abbandono delle squadre ufficiali per il grave incidente di Santos, piombato sulla folla, ed al Rally del Sestriere, gara valida per il campionato di zona, che concludono in terza posizione.

Mondiale Produzione con La Delta del Jolly Club e Vittorio Caneva

Loris viene riconfermato dal Jolly Club ed il programma per il navigatore di Pianezze è ancora più prestigioso: lasciata a casa la piccola Uno Turbo, affiancherà Vittorio Caneva, suo pilota di mille avventure con la A 112 e con la squadra Citroen, sulla Lancia Delta gruppo N del team milanese. Obiettivo ambizioso: la vittoria del Campionato Mondiale Produzione.

Il debutto è al Rally di Montecarlo. Vanno forte, come solo Vittorio sa fare sulla neve. Sono settimi assoluti e primi di gruppo N quando nella prima speciale della terza tappa arrivano lunghi e si innevano. Passano 15 minuti preziosi prima che "la compagnia della spinta" riesca a farli ripartire e nello sforzo Loris si procura un dolore alla schiena che non lo abbandonerà per tutta la gara. Recuperano con grinta e determinazione, risalendo fino alla seconda posizione, ma i loro sogni si infrangono alla penultima (!) prova quando, uscendo da una curva, si trovano nel mezzo della strada la Renault R5 del forte pilota francese Chauche che, giratosi, non era più riuscito a ripartire, ma non era sceso a segnalare la vettura ferma. Risultato: entrambi gli equipaggi sono costretti al ritiro e Vittorio e Loris trattengono a stento le lacrime per un sogno svanito.

In Svezia hanno a disposizione delle gomme "impossibili". Si girano, perdono 5 minuti e alla fine si classificano sestimi di gruppo N.

In Portogallo nella prima (!) speciale sul Circuito dell'Estoril salta il tappo dell'olio che esce in abbondanza costringendo Vittorio e Loris a fermarsi in pista. L'assistenza del Jolly insieme a quella della Lancia tenta l'impossibile, ma è troppo tardi: una bronzina è già partita. All'Acropoli, quando sono primi di gruppo N, l'assistenza nel sostituire un braccetto dimentica un bullone e dopo trenta metri sono fermi con la ruota aperta...

Solo il secondo posto tra le produzioni a Sanremo farà tornare il sorriso in una stagione avara di soddisfazioni. Dall'anno successivo le strade di Loris e di Vittorio si divideranno. Dopo tante corse assieme, sogni inseguiti e qualche volta realizzati, baruffe accese fatte anche per gioco (ognuno diceva dell'altro: "L'è un teston..."), resteranno nel cuore tanti ricordi indimenticabili.

Conclusa a Sanremo la stagione nel Mondiale con Vittorio Caneva, Loris viene contattato da Massimo Ercolani che lo vuole al suo fianco per l'ultimo appuntamento iridato in Inghilterra, il RAC. Il Team Mazda Italia ha in programma per l'anno successivo la partecipazione a gare del Mondiale e la gara inglese è un test in vista dell'impegno. Ottenuto il nulla-osta dal Jolly Club, i due partono per

1987



l'Inghilterra all'ultimo momento. Non riescono neppure a fare le ricognizioni, ma con la Mazda 323 4wd gruppo N si mettono subito in evidenza, con grinta e coraggio, sempre nei primi venti. Sono secondi di gruppo N, ma nell'ultima tappa la rottura del cambio li ferma. Con grande rammarico e dispiacere, anche perché poco dopo il loro ritiro esce di strada Evans, leader del gruppo N...

L'ultima fatica di Loris è il rally-passerella di Monza, dove naviga Giorgio Pianta, pilota-collaudatore, ingegnere, team manager e direttore sportivo dell'Abarth, alla guida dell'Alfa 75 Turbo Evoluzione. Nella seconda PS sbattono contro un guard-rail, si rompe una sospensione anteriore e si ritirano.

Nasce il Rally Altopiano di Asiago

Il Rally di Bassano è ormai una bella realtà, un appuntamento a cui nessun pilota veneto può mancare. Loris però ha spesso una visione "troppo avanti" che lo porta a scontrarsi con chi non vuole recepire le sue idee. Se poi anche l'altra personalità è forte come la sua, sono scintille. Per questo la collaborazione con Walter Bizzotto, allora presidente della scuderia di Bassano, sfocia in un divorzio. Bizzotto tende a privilegiare il bilancio della gara (leggi "sponsor"), mentre Loris fa le scelte logistiche e di percorso esclusivamente in chiave organizzativa: la gara deve essere fatta in funzione dei piloti e del pubblico. Non c'è possibilità di mediazione, si arriva allo scontro e Loris se ne va sbattendo la porta.

Loris è un buono, lo dicono tutti, ma come tutti i buoni, quando si arrabbia...

Alle verifiche del Rally del Veneto si presenta con un tavolino e una sedia e inizia a distribuire dei volantini che pubblicizzano la sua nuova creatura: il 1° Rally dell'Altopiano di Asiago. Manifestazione nata sicuramente dal suo grande amore per i rally, ma fortemente alimentata dal suo spiritello di bambino dispettoso che ogni tanto fa capolino anche in età adulta... In realtà il rally, a dispetto delle motivazioni che avevano spinto Loris ad organizzarlo, ovvero dare fastidio al Bassano, ha subito successo. Ora che i rally sono tornati in zona, hanno risvegliato la voglia di correre, per cui più ce ne sono e meglio è.

La sede del rally è nella splendida cornice di Asiago, posto incantevole amato dai turisti. L'idea di Loris è di abbinarla a un trofeo di golf, sport d'élite molto in voga in quegli anni, visto che ad Asiago c'è un bellissimo campo. Purtroppo l'idea non si concretizza, ma l'organizzazione del rally va avanti. La prima edizione viene portata a termine con la licenza della scuderia Palladio, ma di fatto è la scuderia Città di Schio ad organizzarla, con l'allora presidente Livio Greselin. Una grossa mano dal punto di vista operativo gliela danno Ugo Marangoni, Lele Greselin, che ne cura la parte economica, Carlo Regretti e il "solito" Caramèa, votato a seguire Loris in tutte le sue imprese.

Il successo della gara va di pari passo con gli iscritti, arrivando a 270 partenti e alla necessità di estrazione per decidere chi ammettere al via.

Ma la bella cornice non basta. Asiago non dà concreti aiuti economici alla gara e dalla sesta edizione la stessa si trasferisce a Schio, prendendo la denominazione di "Rally di Schio".

Gli ultimi a portare avanti il rally sono Demitri Brunello e poi Mara Contardi.

Dopo l'esperienza positiva al RAC dell'anno precedente, Massimo e Loris hanno in programma la partecipazione al Campionato Mondiale con la Mazda 323 gruppo N della Mazda Italia di Pelli e Vittadini. La prima gara in programma è il Montecarlo, che Massimo corre per la prima volta. È una gara affascinante, ma molto insidiosa per via del fondo che alterna asfalto a ghiaccio e neve. Massimo non fa neanche in tempo ad entrare nel pieno della gara che già alla quarta prova esce di strada per colpa di una foratura che rende la macchina inguidabile.

Archiviata la delusione, Loris e Massimo sono già pronti per un'altra avventura, il rally di Svezia, altro rally anomalo dove il ghiaccio e i muri di neve la fanno da padroni. Come a Montecarlo, Massimo e Loris partono davanti a Caneva-Peruzzi. Sono terzi di gruppo N quando si innevano in mezzo alla strada con la loro Mazda 323. Tentano di liberare la macchina quando vengono centrati dall'equipaggio veneto che male ha interpretato i segnali di stop di Loris. Risultato: Caneva ritirato con la Delta gravemente danneggiata e Massimo che precipita dalla terza all'ottava posizione. Il resto della gara sarà per i due della Mazda una continua rimonta che li vedrà concludere al quarto posto di gruppo N, nonostante una ruota staccata contro un muro e un altro innevamento. Addirittura fanno registrare il miglior tempo delle vetture di produzione nel 24° tratto cronometrato.

In Portogallo si ritrovano di nuovo uno contro l'altro Ercolani, Del Zoppo e Caneva, e tutti e tre contro Recalde. Ma la sorte non è particolarmente benevola con gli italiani. Caneva pensa bene di far fuori la Delta già nella seconda speciale, Del Zoppo prende il comando, ma si ritira subito dopo, mentre Ercolani vola fuori con un incredibile salto nella famosa prova di Fafe, quando è secondo di N. Massimo e Loris perdono una ventina di minuti, ma riescono a ripartire. Altri 13' vengono pagati per rimettere in sesto la vettura, ma lo straordinario recupero verso la leadership viene vanificato da una seconda uscita di strada, a cinque prova dalla fine, con la Mazda questa volta out per il cedimento della sospensione. Dopo il Portogallo il pilota sammarinese viene lasciato a piede dalla Mazda Italia e la vicenda finirà addirittura a carte bollate in tribunale.

Loris è convinto che Massimo sia un pilota fortissimo, ma nulla può contro la decisione della squadra di Pelli. Al posto di Ercolani viene ingaggiato il pilota uruguayano Gustavo Trelles che sta disputando il Campionato Spagnolo su terra. Il debutto avviene al Safari. Al suo fianco, Loris, e nell'abitacolo un'esilarante parlata italo-spagnolo! La Mazda accusa ben presto problemi di motore e con la guarnizione della testa bruciata Loris e Gustavo finiscono la gara fuori tempo massimo. A quel punto si mettono a disposizione della Lancia come ricognitori di Miki Biasion. Sarà anche un caso, ma proprio quell'anno la Lancia riesce a vincere, per la prima volta nella sua storia, il rally africano, corsa fino a quel momento stregata per la Casa automobilistica italiana.

Loris e Tommy Makinen

Franco Corradin ha il pallino del talent scout. Gli piace scoprire e aiutare giovani promesse e spesso ci azzecca. Il suo ultimo pupillo è un "certo" Tommy Makinen, giovane finlandese di Puuppola.

Corradin ha già convinto Emilio Radaelli a dargli una Golf per correre il Rally di Pescara, dove, nonostante un'uscita di strada, ha raccolto entusiasmi e consensi da parte di tutti. A Monza, dove Makinen viene iscritto con la stessa macchina, viene deciso di affiancargli Loris. Il bello della faccenda è che Tommy parla solo finlandese, e Loris, a parte il veneto, mastica un po' di francese e di inglese che in questo caso però non servono. A mali estremi, estremi rimedi. Loris dà le note indicandole con le dita della mano, a mo' di "morra". L'inedito equipaggio finnico-italiano è costretto al ritiro per un banale guasto alla trasmissione, ma a Loris resterà la soddisfazione di aver navigato, dopo Miki Biasion, un altro futuro campione del mondo.

Sfumato l'accordo di partecipare al Campionato Italiano con una Sierra Cosworth ex Carlos Sainz gestita dalla GPR di Brescia e supportata dalla Michelin Italia, Gabriele Folco Zambelli si accorda con Mauro Canonica per un programma particolarmente ambizioso, ovvero la partecipazione alle sei gare europee del Campionato Mondiale produzione, le più belle e famose dell'epoca: Portogallo, Tour de Corse, Acropoli, Mille Laghi, Sanremo, RAC.

La scelta del navigatore cade su Loris, esperto e affidabile, che ha già corso più volte queste gare.

Purtroppo però le cose non andranno come sperato.

In Portogallo si ritirano nella prova spettacolo a causa di uno scalino preso ad alta velocità che fa da trampolino con conseguente cappottamento e volo interminabile: vettura distrutta, ma piloti fortunatamente illesi. Il Tour de Corse fa sperare in un buon risultato: nonostante un inizio sofferto con tempi alti dovuti all'assetto sbagliato, la squadra trova la soluzione del problema e inizia la rimonta dell'equipaggio italiano. Ma quando stanno per agguantare il terzo posto occupato dal forte pilota francese Francois Delecour, sono costretti al ritiro per la rottura dell'alternatore a 500 metri dalla fine della prova... All'Acropoli partono tranquilli. Sanno che un gruppo N può soccombere sulle prove distrutte in terra greca, per cui decidono di puntare più sulla regolarità che su exploit velocistici. Neppure questa tattica di gara, però, li salva dal ritiro, dopo appena 6-7 speciali, per rottura del motore. I tre ritiri consecutivi, a cui si aggiunge il cambio di rotta di alcuni sponsor attratti dal forte impatto mediatico raggiunto in estate dal campionato mondiale di motonautica off-shore, saranno motivo di uno stop anticipato del programma. Fine di una stagione disgraziata di cui resteranno comunque momenti intensi da ricordare.

Le tre gare saltate lasciano un po' di tempo libero e Loris accetta di navigare il giovane e promettente Alessandro Battaglin in due gare del Trofeo Uno per i colori della Quattro Rombi. Amici e vicini di casa, Loris di Pianezze e Alessandro di Molvena, corrono il Piancavallo, dove si classificano secondi, mentre a Pescara sono costretti al ritiro per guasto meccanico. Loris cerca di trasmettere al "rosso volante" il suo sapere che, unito alle doti indiscusse del pilota, permetterà a Battaglin di scrivere il nome nell'albo d'oro di tante gare del Triveneto, dal Bassano (che vincerà ben 10 volte) allo Schio, dal Bellunese alle Prealpi Trevigiane.

Come nell'87, a fine stagione Loris viene chiamato da Massimo Ercolani per correre il RAC. Sia Loris che Massimo amano quella corsa, caratterizzata dal clima tipicamente inglese, pioggia e umido, e un percorso segreto che esalta la capacità di improvvisazione dei piloti. Ma l'amore non è contraccambiato, e Massimo e Loris rimediano l'ennesimo cappottone e l'ennesimo ritiro.

Con l'amico bolzanino Massimo Perini ed i ragazzi della scuderia bolzanina Bolzano Rally Racing Loris dà vita al 1° Dolomiten Ring, gara di regolarità di auto storiche, l'unica competizione autorizzata in una provincia contraria alle gare motoristiche. Loris aveva già tentato nel 1988 di organizzare un rally in Alto Adige, ma il veto da parte delle giunte comunali messe sotto pressione dagli ambientalisti ne aveva impedito l'effettuazione ad organizzazione già iniziata.

Loris al Rally di San Marino

Loris a San Marino è di casa, per anni ha corso con Massimo Ercolani e nella Repubblica ai piedi del Monte Titano ci va spesso. La sua fama di organizzatore è pari a quella di navigatore, ha già al suo attivo due nuove "creature", il Rally di Bassano e quello di Asiago, che ne hanno consacrato le capacità tecniche e operative. Il Rally di San Marino da qualche anno è in difficoltà. Fuori dal giro



1989

italiano per contrasti con la CSAI, si deve accontentare della validità europea. Servono nuove idee per farlo tornare nel giro dei rally che contano. Germano Bollini, allora Presidente della FAMS, decide di affidare a Loris la scelta del percorso. Bollini vuole ritornare a un rally "grande" come otto anni prima, fuori dai confini della Repubblica sammarinese, e Loris trova nuove speciali nella zona di Pesaro ed Arezzo. La scelta del tracciato, la logista e la sicurezza sono pensate esclusivamente in funzione dei piloti, senza badare a spese, tant'è vero che il bilancio di quell'anno si chiuderà con un forte deficit, poi recuperato. Negli anni successivi, delegata di fatto l'organizzazione della gara a Loris, sarà una continua escalation che riporterà la gara ai massimi livelli, con percorsi sempre innovativi e un elenco iscritti da capogiro, grazie anche al ritorno nel Campionato Italiano.

Le innovazioni e la tecnologia condivisi con Germano Bollini saranno il filo conduttore del successo della gara, tanto che in molti sperano addirittura in una candidatura nel Mondiale. Negli anni seguenti alcune corse targate FAMS passano alla Scuderia San Marino. Fiore all'occhiello della è il Rally dei Castelli e Loris viene chiamato dall'allora presidente Giovanni Zonzini a collaborare. In pochi anni la gara conquista la validità per il Trofeo Terra diventando un appuntamento irrinunciabile per gli amanti dello sterrato. Ai rally si aggiungeranno poi anche le ronde e altre manifestazioni di contorno.

Vittoria all'Halkidikis con Michele Rayneri

Loris e Michele Rayneri erano stati compagni di squadra nell'esperienza mondiale 1986 con le piccole Fiat Uno Turbo del Jolly Club. Quando il pilota torinese si accorda con i fratelli Alessandrini per correre alcune gare del Mondiale con la Lancia Delta Integrale gruppo A, chiama Loris per navigarlo. Il primo appuntamento mondiale è l'Acropoli, famosa per le condizioni del fondo stradale micidiali a continuo rischio di forature. Michele e Loris partono con l'obiettivo di vedere il traguardo e la condotta di gara, regolare e accorta, li premia con un ottimo sesto posto. La gara viene vinta da Sainz con la Toyota. È la sua prima vittoria in un rally mondiale, grazie alla quale si porta in testa al Mondiale, ma è anche la prima vittoria assoluta in una gara iridata di un pilota spagnolo.

Se la terra greca ha portato bene all'equipaggio italiano, c'è da sperare in un buon risultato anche per la partecipazione al Rally Halkidikis, gara con validità a massimo coefficiente per il Campionato Europeo che si corre nei dintorni di Salonico. È un rally duro, con strade che a tratti sono autentiche pietraie. Il favorito è "Jigger", campione nazionale, che dispone di una Delta 16V allestita direttamente dall'Abarth, mentre l'equipaggio italiano è considerato un outsider. Ma i due italiani fanno subito capire quali sono le loro intenzioni. Nella prima prova rifilano 21 secondi al greco, nella seconda forano, ma mantengono il comando, poi Jigger, messo sotto pressione, pensa bene di cappottare nella quarta speciale. A questo punto Michele e Loris devono solo amministrare il vantaggio e, grazie anche ad alcuni ritiri eccellenti, arrivano trionfanti al palco di arrivo con oltre 7 minuti di vantaggio sul secondo classificato, il "locale" Kostas Apostolou.

Il Rally Nuova Zelanda è di solito una gara snobbata dalle squadre iscritte al Mondiale perché non porta punti per la classifica costruttori. Ma quell'anno le cose cambiano: la Toyota iscrive Sainz. Loris e Michele hanno la possibilità di fare con la Delta un buon risultato. Partono all'attacco e i loro tempi sono intorno alla terza-quarta posizione. Ma a metà della seconda tappa atterrano letteralmente su due ignare mucche che stavano attraversando la strada dopo un dosso. Risultato: due povere bestie morte e una Delta distrutta. La gara viene vinta da Sainz, davanti a Carlsson e Weber.

Loris e Michele vanno di nuovo dall'altra parte del mondo per correre in Australia, dove la concorrenza è decisamente più agguerrita. Ritrovano Sainz, Carlsson e Weber a cui si sono aggiunti Kankunen (che vincerà), Auriol ed Erikson. L'equipaggio italiano è quarto quando, nella seconda tappa, per colpa di un cerchio appena sostituito, ma non assestato, perdono una ruota e finiscono nella boscaglia, abbandonando la carovana del Mondiale.

1990

Loris e "Gibo"

Si forma l'accoppiata vincente Pianezzola-Roggia. Loris ha già corso l'anno prima con la squadra dei fratelli Alessandrini, da inizio anno collabora con loro nel ruolo di Direttore Sportivo (particolarmente affascinante e suggestiva è la trasferta in Libano dove corrono i "capi" Paolo ed Alessandro) e, quando "Gibo" si accorda con il team di Castellarano per un paio di gare, si decide di mettere tutta l'esperienza di Loris a disposizione del forte, ma ancora acerbo pilota bassanese. Il debutto avviene al Rally europeo dell'Halkidiki con la Lancia Integrale 16V dove, a dispetto di un bel cappottone durante le ricognizioni (in cui distruggono il muletto), si classificano quarti assoluti. Si ripresentano al Sanremo mondiale e solo per un soffio non entrano nella top ten.

Sempre con l'A.R.T. Loris naviga il giovane Andrea Bianconi su Delta Integrale al rally internazionale Zlatni, ma la gara si conclude con un ritiro.

Loris affianca poi Franco Corradin alla Coppa Liburna dove, con la Toyota Celica gruppo A di Orlando, si classificano quarti assoluti.

Continua l'avventura con il giovane bassanese "Gibo" Pianezzola. Con i colori della scuderia Città di Castelfranco Loris e "Gibo" si cimentano in alcune gare del Mondiale con la Lancia Delta integrale gruppo N di Sartori. Non partiti al Rally del Portogallo perché Pianezzola non ha ottenuto la licenza in quanto militare, amari sono i ritiri al rally dell'Acropolis per rottura del braccetto, quando erano tra i primi di Gruppo N, e al Tour de Corse, per rottura della trasmissione.

Deluso da questi risultati Franco Pianezzola, padre di "Gibo", si accorda, con l'aiuto di Loris, per disputare con la scuderia Grifone due gare nel finale della stagione italiana. Al Rally di Piancavallo, prima gara su fondo asfaltato con una Lancia Delta gr. A dopo un anno di sola terra, i due partono fortissimo e vanno al comando. Solo a causa di un forte dolore alla schiena, che costringe il pilota bassanese al ricovero in ospedale fra una tappa e l'altra, durante il quale viene sottoposto a flebo antidolorifiche, retrocedono al terzo posto. Nella seconda frazione di gara, tutta su terra, la vittoria di tutte le prove speciali consentirà loro un grande recupero che si concluderà con la conquista di uno splendido secondo posto. Indimenticabile il Monte Rest, prima prova del rally, in cui rifilano 11 secondi a Cunico e 16 a Deila che lottano per il titolo, tempo a cui lo stesso Loris non voleva credere...

Come premio, partecipano al Sanremo mondiale con la Delta nera-oro. Nonostante un innocuo cappottamento, si classificano sestimi assoluti.

In un anno interamente corso a fianco di "Gibo", Loris affianca poi una tantum il forte pilota bresciano Lorenzo Colbrelli, in arte "Cobra", che partecipa a tutto il Campionato Nazionale Rally con una Lancia Delta 16V gruppo A della Montecarlo Sport. Insieme corrono all'Elba e l'obiettivo di mantenere la leadership in classifica è centrato nonostante gravi problemi di assetto. La loro caparbia a voler continuare la gara ad ogni costo ed il sesto posto finale in classifica fruttano infatti al "Cobra" 24 punti preziosi in chiave campionato.

Si ritrovano poi nuovamente a Biella. Lorenzo è secondo in campionato dietro a Longhi e al Rally della Lana ci sono tutti i pretendenti al titolo: Fassitelli, Bertone, Travaglia e l'outsider Liatti.

La fortuna sembra girare a favore del pilota bresciano. Uno alla volta i diretti concorrenti picchiano e si ritirano e il "Cobra" si ritrova serviti su un piatto d'argento la vittoria della gara e la leadership

1991

1992

1992

nel CRN. Ma il sogno dura poco: nella 17.a prova speciale (!), all'uscita di un tornante, sbattono contro un muro e sono costretti al ritiro.

Loris e Cristina sposi

Dopo tante gare da correre e seguire, a fine anno Loris è impegnato nell'organizzazione dell'evento più importante dell'anno: il matrimonio con Cristina. Attornati da tantissimi amici, piloti e addetti ai lavori dell'ambiente corsaio, i due si promettono eterno amore il 19 dicembre a Bolzano. Raggiante e felice come non mai, Loris non può chiedere di più dalla vita: la passione diventata lavoro, una donna con cui condividere la vita e i rally e, *dulcis in fundo*, il primo figlio che nascerà a maggio.

Campione italiano con "Gibo" Pianezzola

Sulla scia dei risultati ottenuti con la Grifone, viene confermato il sodalizio con il team genovese. Il programma prevede la partecipazione a tutto il Campionato Italiano Assoluto, che Loris e "Gibo" vincono alla grande grazie alle vittorie a Pescara e al Ciocco, al secondo posto a Piancavallo (dove, unici dei top a non aver commesso alcun errore, sono penalizzati in modo determinante da due candele che hanno ridotto a tre cilindri la Delta) ed ai terzi al 1000 Miglia, alla Targa Florio, al Salento e al Sanremo mondiale.

Al Ciocco la grande esperienza di Loris gioca un ruolo fondamentale nella conquista della vittoria. Terzi dopo una prima tappa su asfalto asciutto, ad una manciata di secondi da Longhi e Cunico, alla partenza di una seconda tappa completamente innevata, i due optano, su suggerimento di Loris, per una scelta di gomme rischiosa. La scelta paga e nella prima prova, di soli 9 km, prendono Cunico in prova e passano al comando della gara. Nemmeno la rottura di un tubo dei freni e una foratura fermeranno l'equipaggio della Grifone che, a suon di vittorie, si aggiudicherà la gara. Una stagione che colloca "Gibo" fra i "grandi" del panorama italiano, soprattutto sulla terra. Così da giovane promessa diventa finalmente una bella realtà.

La partecipazione al RAC sembra essere la ciliegina sulla torta di una stagione importante, ma i sogni si infrangono sulle prove Micky Mouse, inaspettatamente innevate dove, partiti senza chiodi, toccano, rompono il radiatore e si fermano per evitare danni al motore.

Nasce il primogenito Matteo

Oltre che per il titolo italiano conquistato con "Gibo", il 1993 è per Loris un anno importantissimo soprattutto per la nascita del primogenito Matteo Loris Junior avvenuta il 23 maggio, a cui Loris riesce ad assistere scappando letteralmente dalle ricognizioni del Targa Florio. Una breve sosta di due giorni all'ospedale di Bolzano, poi via di corsa, destinazione Palermo, per correre, felicissimo, la gara siciliana (per la cronaca, Loris e "Gibo" si classificano terzi assoluti).

Squadra vincente non si cambia. Accantonata la "vecchia" Delta, inizia l'era della Toyota Celica GT-Four.

L'obiettivo è ancora il titolo italiano e la stagione di "Gibo" e Loris comincia bene con due secondi posti al Ciocco e al 1000 Miglia. Nella gara seguente, il Rally della Costa Smeralda, partono tra i favoriti, ma la prima tappa non va come sperato. Chiudono solo al quarto posto e vanno a dormire con propositi bellicosi per la seconda. Il giorno seguente l'equipaggio ritrova il giusto feeling con la Celica e risale sino alla seconda posizione. A due prove dalla fine, non accontentandosi della piazza d'onore, i due provano il tutto per tutto, ma va male e incorrono nella più brutta uscita di strada del

1993

1994

loro sodalizio. Risultato: macchina distrutta e ambizioni di lotta per il campionato che cominciano a scemare. Al successivo Piancavallo "Gibo" e Loris partono fortissimo e vincono le prime tre prove, ma una leggera toccata sul finire delle prova di Campone causa la rottura di un braccetto che costa loro la prima posizione. Dopo il tratto cronometrato una piccola divagazione dal percorso, al solo fine di controllare l'entità del danno, causerà, su reclamo di una squadra avversaria, la tardiva esclusione dell'equipaggio dalla classifica finale in cui comunque, nonostante l'incidente, figuravano al secondo posto assoluto. La clamorosa notizia, giunta quando sono sul palco per la premiazione, lascia un incredulo Gibo in lacrime. Questa squalifica comporta, di fatto, la loro esclusione dalla lotta per il titolo assoluto.

La stagione si conclude con la partecipazione a un Rally di Sanremo pieno di campioni. Dopo aver staccato tempi ragguardevoli, soprattutto sulla terra, "Gibo" e Loris sono costretti al ritiro nella tappa finale asfaltata dove, a Vignai, il turbo li abbandona.

Promossi a prima guida del Team Grifone, Pianezzola e Roggia affrontano l'anno con l'obiettivo di riconquistare il titolo italiano. L'inizio della stagione, con la vettura dell'anno precedente, non consente loro di lottare per la vittoria e al Ciocco si devono accontentare del terzo posto. Al 1000 Miglia portano all'esordio in Italia la Toyota Celica Gt Four, nuova arma del team nipponico. Solo che, a seguito della squalifica rimediata dal team ufficiale in Portogallo, che di fatto comporterà il ritiro della marca nipponica dal Mondiale Rally, la vettura arriva in Italia assolutamente non competitiva. Nelle corse successive migliorerà molto, ritrovando prestazioni di valore assoluto, ma un terzo posto alla Targa Florio, un'uscita innocua al Rally della Lana quando sono secondi e un amarissimo ritiro al Sanremo per un guasto meccanico sulla prima prova, compromettono definitivamente la stagione.

A fine stagione Loris legge le note al suo "capo" Fabrizio Tabaton al Piancavallo. L'inusuale equipaggio ottiene un ottimo terzo posto assoluto, sempre a bordo della Toyota Celica GT-Four.

Arriva Christian

Se sul piano professionale la stagione non va come sperato, il 1995 regala a Loris padre un'immensa gioia: alle ore 7 del 13 settembre nasce il secondogenito Christian Lorenzo. Come Matteo, anche Christian ha deciso di venire alla luce prima del previsto e questa volta Loris deve abbandonare le ricognizioni del Sanremo per raggiungere in tutta fretta Cristina in ospedale dove riesce ad assistere al parto e a stringere felice fra le braccia il nuovo "frugoletto".

Rinasce il San Martino di Castrozza

Il 1995 è anche l'anno della rinascita del Rally di San Martino di Castrozza. Loris viene interpellato da un gruppo di albergatori e appassionati che fortemente vogliono riportare in vita una gara che ha segnato la storia del rallysmo mondiale e che, interrotta bruscamente nel 1977 per motivi di sicurezza, è rimasta nel cuore di tutti. Con il beneplacito del "padre" della gara, l'avvocato Luigi Stocchino, Loris, supportato da uno staff straordinario, riesce nel miracolo di riportare la gara ai massimi splendori. Già nel 2000 il S. Martino rientrerà nel giro del Campionato italiano, a cui si aggiungerà, l'anno successivo, con il passaggio al timone della corsa di Matteo de Bertolis, anche la validità per il Campionato europeo. Grazie anche alla successiva collaborazione con l'amico Marco Avi per la tappa di Baselga di Pinè il San Martino diventerà una delle gare più belle e più amate del panorama italiano, con paesaggi mozzafiato e organizzazione perfetta. A partire dal 2002, fiore all'occhiello della gara sarà il parco assistenza allo stadio di Baselga con il famoso tornante della P.S. di Mala, a poche centinaia di metri, meta obbligata di tutti gli appassionati. Nel 2008, con l'addio di Matteo de Bertolis e l'eliminazione della tappa trentina di Baselga (per motivi esclusivamente



1996

economici) la corsa, pur restando nel Tricolore, perde i due personaggi, Matteo e Marco, che avevano ereditato da Loris la passione, la volontà di migliorarsi, la voglia e la "gioia" di fare gruppo.

Da allora, sarà tutta un'altra corsa...

Si riparte con la bellissima Toyota Celica GT-Four della Grifone, ma questa volta si respira solo aria di Mondiale. Dopo l'esperienza degli ultimi anni nel Tricolore, infatti, "Gibo" e Loris, d'accordo con Fabrizio Tabaton, decidono di partecipare a quattro gare del Campionato del Mondo: Montecarlo, Acropoli, Argentina e Sanremo.

In questa stagione "Gibo" correrà le più belle gare iridate della sua carriera. La partecipazione al mondiale non parte bene, con il repentino ritiro nella prima prova del Monte a causa della rottura del cambio per un componente difettoso. Prima di affrontare l'Acropoli i due partecipano al Rally di Casciana per allenarsi un po'. Sfavoriti dal numero 1 di partenza non riescono ad imporsi e devono accontentarsi del secondo posto, dietro ad un Grossi in splendida forma. Ma l'allenamento dà i frutti sperati e all'Acropoli l'equipaggio vicentino arriva in gran forma. Già nella prima prova, difficilissima e insolitamente piena di fango, i due chiudono con un tempo tra i primissimi. Alcune noie meccaniche li relegheranno alla fine al 7° posto, ma "Gibo" e Loris saranno autori di una gara maiuscola che li vedrà lottare nelle prove speciali alla pari con piloti come Sainz, Makinen, McRae. In Argentina ripetono le prestazioni del rally greco e, dopo aver lottato a lungo per il 4° posto con Burns e Thiry, a causa della rottura del differenziale posteriore chiudono in sesta posizione. A Sanremo partono alla grande e terminano la prima tappa al 3° posto assoluto, davanti a Sainz, dopo aver occupato anche la seconda posizione di fronte a tutto il gotha del rallismo mondiale. Nella seconda tappa prima una noia all'intercooler e poi la sciagurata rottura del tergcristallo alla partenza della prova di Uignano, sotto un diluvio universale, costeranno all'equipaggio veneto un possibile terzo posto assoluto. Terminano al 7° posto assoluto, tra molti rimpianti.

Il 1996 sarà l'ultimo anno di gare per "Gibo" Pianezzola. Il pilota bassanese decide infatti di concludere gli studi e di laurearsi. A malincuore appende il casco al chiodo e lascia il mondo affascinante delle corse per quello più "normale" del commercialista. Si divide così la coppia Pianezzola-Roggia, ma l'amicizia che li ha uniti li accompagnerà per sempre.

1997

Loris viene riconfermato dalla Grifone. Il programma prevede tutto il Campionato Italiano, sempre con Toyota Celica, a fianco del nuovo acquisto della squadra, il forte pilota toscano Andrea Aghini. La stagione è positiva, otto arrivi su otto gare effettuate. Vincono al Ciocco, dopo una straordinaria rimonta. Si classificano secondi al Mille Miglia e a Piancavallo, dove lottano fino alla fine per la vittoria, lasciata poi per soli 8 secondi a Dallavilla su Subaru Impreza. Idem al Rally della Lana, dove il distacco finale dal bresciano dagli occhi di ghiaccio è addirittura di soli 2" a causa del tempo perso per una gomma stallonata. Sono poi terzi al Liburna e a Messina. In testa per metà campionato, Andrea e Loris devono poi cedere alla supremazia di uno scatenato Andrea Dallavilla che, perfettamente navigato da Danilo Fappani, conquista con la Subaru Impreza il suo primo titolo italiano e regala alla Procar la prima vittoria di campionato.

Sempre con la Toyota della Grifone Loris ed Andrea puntano anche al Campionato Europeo. Vincono il Rally internazionale Du Valais, in Svizzera, e si classificano terzi ad Ypres, in Belgio, ma il pesante ritiro a Madeira li relega solo al quarto posto finale.

Vittoria del Campionato Italiano con Andrea Aghini

Loris si aggiudica anche il campionato Europeo Navigatori

La Scuderia Grifone punta nuovamente al titolo italiano con l'equipaggio Aghini-Roggia, ma la Toyota Celica viene sostituita dalla più competitiva Corolla WRC. La vettura è arrivata all'ultimo momento, non c'è stato il tempo di fare dei test sulla terra, e l'inizio di campionato è tutto in salita. Dopo l'ottimo secondo posto ottenuto al Ciocco con un duello entusiasmante con Navarra, vincitore della gara, Andrea e Loris si ritirano prima al 1000 Miglia, dove esplodono contemporaneamente frizione e differenziale, poi a Piancavallo per una doppia botta. Ma Aghini non demorde e finalmente arrivano i risultati. Al Salento, caratterizzato dalle forature (nella terza speciale ne sono vittime oltre una decina dei primi venti piloti partiti), Andrea ed Aghini sono quelli che ne pagano più di tutti le conseguenze: proprio sull'ultima prova speciale forano e devono cedere la leadership ai coniugi Medeghini. Secondi anche al Liburna e terzi al Lana ed all'Alpi Orientali, sanno che Messina è fondamentale per la rincorsa al titolo. Nonostante la rottura del turbo nella prima prova e quella del semiasse nella settimana, l'equipaggio Aghini-Roggia agguanta in terra siciliana la piazza d'onore alle spalle di Dallavilla-Fappani. La gara di fatto è decisa sulla speciale di Ragale dove, a causa della ghiaia buttata da qualche sciagurato, picchiano e si ritirano Navarra, Longhi e Cantamessa. Tutto viene rimandato a Sanremo, ma i piazzamenti ottenuti nel mondiale italiano (Dallavilla 8°, Aghini 9° e Navarra 10°) lasciano la classica italiana invariata decretando Andrea e Loris freschi campioni d'Italia.

Loris e Andrea prendono parte anche ad alcune gare del Campionato Europeo. A Madeira vincono alla grande, a Ypres sono secondi e, grazie a questi risultati, Loris si aggiudica il titolo europeo riservato ai navigatori.

Particolarmente suggestiva sarà la premiazione del Campionato Europeo nella sala delle Rose a Montecarlo, meravigliosa nei suoi addobbi natalizi, effettuata al cospetto del principe Alberto di Monaco e alla presenza di tutti i vincitori dei vari campionati automobilistici del mondo, formula 1 compresa, vinta quell'anno da Mika Hakkinen.

Nasce Rally Link

Anche nelle nuove tecnologie Loris è un passo avanti e ne intuisce immediatamente le potenzialità. Nel 1998 crea, assieme all'amico bolzanino Claudio Carusi, il sito internet Rallylink che per la prima volta consente ad appassionati e addetti ai lavori di trovare facilmente, con un solo click, le informazioni desiderate sul mondo del rally e di viverne in diretta tutte le emozioni. Grazie alle capacità di comunicazione di Loris, il sito diventa quasi subito un punto di riferimento sul web, creando anche la prima comunità di discussione sui rally. Dopo la sua scomparsa, gli amici si stringono ancor di più per portare avanti la creatura informatica ideata da Loris, che tuttora rimane un importante punto di riferimento per tutti gli appassionati.

Bis nel Campionato Italiano con Andrea Aghini

Continua il momento di grazia per Loris ed Andrea. Confermato il programma Grifone con la stessa vettura dell'anno precedente, la Toyota Corolla WRC, riescono a scrivere nuovamente il loro nome nell'albo d'oro del Campionato Italiano, precedendo Cunico e Andreucci. L'inizio di stagione non è



1999

facile. Terzi al Ciocco, al Mille Miglia sono subito in testa e terminano la prima tappa a 7" da Cunico, ma nella seconda giornata prima perdono 2 minuti per la rottura della flangia di un differenziale, poi si ritirano definitivamente per colpa di un sensore nel trasferimento verso l'ultima prova speciale quando hanno in tasca il secondo posto. Si fermano anche a Piancavallo, ma dal Rally di Biella, dove agguantano la prima vittoria, la vettura è nettamente migliorata ed il tricolore ancora a portata di mano. Riescono poi a salire altre due volte sul gradino più alto del podio. All'Alpi Orientali tutti i candidati alla vittoria si ritirano uno alla volta: Cunico dopo appena 5 chilometri ha problemi al turbo, Dallavilla si ferma con motore ko, Navarra picchia e Andreucci stacca una ruota. A Loris ed "Ago" non rimane che vincere. E vincono. A Messina sono subito in testa, si aggiudicano 5 delle 6 prove previste nella prima tappa e nella seconda giornata amministrano egregiamente il vantaggio accumulato. Al Salento sono ottimi secondi. Nel mondiale di casa, a Sanremo, sono autori di una splendida gara e grazie all'esaltante 5. posto assoluto raccolgono tre punticini che saranno preziosi per il campionato. Con il secondo posto in terra siciliana, al Targa Florio, Andrea e Loris si riconfermano indiscussi campioni d'Italia.

Ali risultati italiani si aggiunge il secondo posto al rally europeo di Madeira, vinto da Bruno Thiry.

Intanto la fama di Loris come navigatore va di pari passo con quella di organizzatore e consulente tecnico. Alle varie collaborazioni si aggiungono anche il Rally Adriatico e, in seguito, il Rally Costa Romagnola, organizzati da Oriano Agostini. Anche lì porta una ventata di innovazioni e nuove idee che faranno crescere le manifestazioni.

Rally Altopiano dei Sette Comuni

Loris e Demitri Brunello danno vita al Rally Altopiano dei Sette Comuni, con partenza da Roana. Il percorso, interamente sterrato, è molto selettivo e ben presto ottiene la validità per il Trofeo Terra, a cui partecipano i più forti piloti italiani della specialità. Anche se non fa parte del comitato organizzatore, alla riuscita della gara contribuisce in modo determinante Vittorio Caneva, che di quella zona conosce ogni pietra e ogni sentiero, il quale mette a disposizione tutta la sua esperienza. Nei primi anni, gli equipaggi troveranno una bella e apprezzata sorpresa allegata al radar: le note delle prove speciali prese da Vittorio. Una "chicca".

Grave incidente in Argentina

Nasce Alessandro

Il 2000 doveva essere per Loris un anno felice, da ricordare soprattutto per la nascita del terzogenito Alessandro, avvenuta il 4 giugno. Invece l'11 maggio, durante il rally mondiale dell'Argentina, la Mitsubishi Carisma GT Evo VI guidata da Andrea Aghini si cappotta più volte con gravi conseguenze per Loris. Portato all'ospedale di Cordoba con l'elicottero dell'organizzazione, il primo responso medico lascia senza fiato: una vertebra rotta e un'altra schiacciata, rischio paralisi e l'impossibilità di rientro in Italia dove la moglie Cristina, in attesa del terzo figlio, è all'ottavo mese di gravidanza e non può raggiungerlo. Si decide per l'intervento. Loris resta sotto i ferri per sette ore. Esce dalla sala operatorio solo dopo che i medici gli hanno inserito una staffa di titanio lunga 20 centimetri per tenere insieme cinque vertebre. Fortunatamente, viene scongiurata l'ipotesi paralisi. Lo attende una lunga riabilitazione. La salute di Loris monopolizza le preoccupazioni della famiglia e di tutto l'ambiente ralistico. Ma lui trova proprio nel lavoro il modo di non pensare al dolore alla schiena che lo fa impazzire: dalla camera dell'ospedale in Sud America segue e dirige in diretta telefonica il San Marino. A San Martino si presenta su una sedia a rotelle tenendo in braccio il piccolo Alessandro, che

2000

proprio durante la gara trentina compie un mese di vita. E così l'anno finisce fra corse da organizzare, fisioterapisti da ascoltare e seguire e tanta voglia di mettersi alle spalle il più presto possibile il terribile incidente.

Non è neanche passato un anno dall'incidente in Argentina quando Loris si ripresenta sui campi di gara. La schiena fa ancora male, ma la voglia di correre è più forte di tutto. Ritorna al fianco di Andrea Aghini per correre tutto il Campionato Italiano con la Subaru Impreza WRC della Procar. L'obiettivo è il terzo titolo italiano, dopo quelli del '98 e del '99. Al Ciocco "Ago" ha qualche problema ad adattarsi all'Impreza ed il terzo posto ne è la dimostrazione. Terzi anche al Mille Miglia, tornano a vincere alla grande a Piancavallo, gara segnata da condizioni atmosferiche proibitive con neve e grandine. Questa bellissima vittoria, la prima per Loris dopo il rientro alle corse dall'incidente in Argentina, fa ben sperare, ma il proseguo della stagione è tutto in salita. Si classificano terzi al Lana, poi si ritirano al Salento e in Costa Smeralda (ammortizzatori). Altro ritiro per Aghini a San Marino (motore), dove però Loris non corre perché impegnato nell'organizzazione della gara. Alla fine della stagione "Ago" e Loris sono terzi, ed il Campionato Italiano va ad Paolo Andreucci, seguito da Renato Travaglia.

Sul finale di stagione, complice l'amico Vittorio Caneva, Loris accetta di navigare il gentleman driver Fabio Frisiero al RAC. Loris conosce perfettamente la gara per averla disputata già 9 volte, mentre Fabio è completamente a digiuno di esperienze nel Mondiale. Anche se alla fine la rottura del turbo della Mitsubishi Evo V del glorioso team di David Sutton li costringe al ritiro nell'ultima tappa, Frisiero vive una fantastica esperienza, in cui Loris lo conduce per mano, condividendo le grandi emozioni di momenti magici in una gara ricca di fascino e storia.

È un anno di transizione. Loris non si accorda per nessun campionato completo e si dedica quasi esclusivamente alle organizzazioni. Poche gare, dunque, ma grandi soddisfazioni.

Con Aghini vince alla grande il Rally di Madeira, valido per il Campionato Europeo, davanti a Campos e Travaglia, tutti e tre su Peugeot 206 WRC.

Al TMN Rallye de Portugal, valido per il Campionato portoghese da quando ha perso la validità mondiale, Loris e Andrea corrono con la Subaru Impreza S6 WRC della Procar. Disputano un'ottima gara e conquistano la piazza d'onore, alle spalle di Didier Auriol su Toyota Corolla.

Sull'entusiasmo della meravigliosa esperienza al Rac, Frisiero decide di disputare alcune gare del Mondiale e quando comunica a Loris di aver trovato una macchina per la Nuova Zelanda, vede i suoi occhi brillare e non deve insistere più di tanto. Loris conosce a fondo anche quella gara, ha sempre tutto sotto controllo, e con la Evo VI, auto datata ma ben seguita, il 34° posto assoluto e 7° di gr. N è per il privatissimo Frisiero un grande risultato, vissuto fra paesaggi infiniti e panorami mozzafiato. Loris porta poi Fabio al primo podio mondiale al Rally Catalunya, dove agguantano un incredibile 3° di gruppo N, tra cambi meteo improvvisi e continue interruzioni per incidenti. Una gara impeccabile, mai una sbavatura, e Fabio dedica il podio a Loris, ai suoi insegnamenti e alla sua pazienza. E da quella corsa userà sempre (per scaramanzia) il casco dipinto di verde acido del Catalunya.

Daniele Ceccoli è invece un giovane pilota sammarinese. Ha corso solo quattro- cinque gare minori, ma Germano Bollini crede molto in lui per cui chiede a Loris, in nome della loro amicizia, di affiancarlo in un'esperienza, per trasmettergli il più possibile il suo "sapere". La gara scelta è il Tutto Terra Toscana, che disputano con una Opel OPC gruppo N. Al di là del risultato (secondi di classe), Daniele Ceccoli scoprirà in Loris una grande professionalità, ma soprattutto una profonda umanità e un entusiasmo "da ragazzino" che ricorderà per sempre.

Nel 2002 Loris e Demitri Brunello organizzano in terra sarda il 1° Rally Ronde di Cagliari.

2001

2002



L'idea nasce per caso guardando una carta geografica dell'isola esposta in un ristorante sull'Altipiano di Asiago, gestito da ragazzi sardi, dove si ritrovano a pranzare Loris, Demitri e Vittorio Caneva. Il risultato è una bellissima prova sterrata lunga ben 22 chilometri, particolarmente apprezzata dagli amanti della terra.

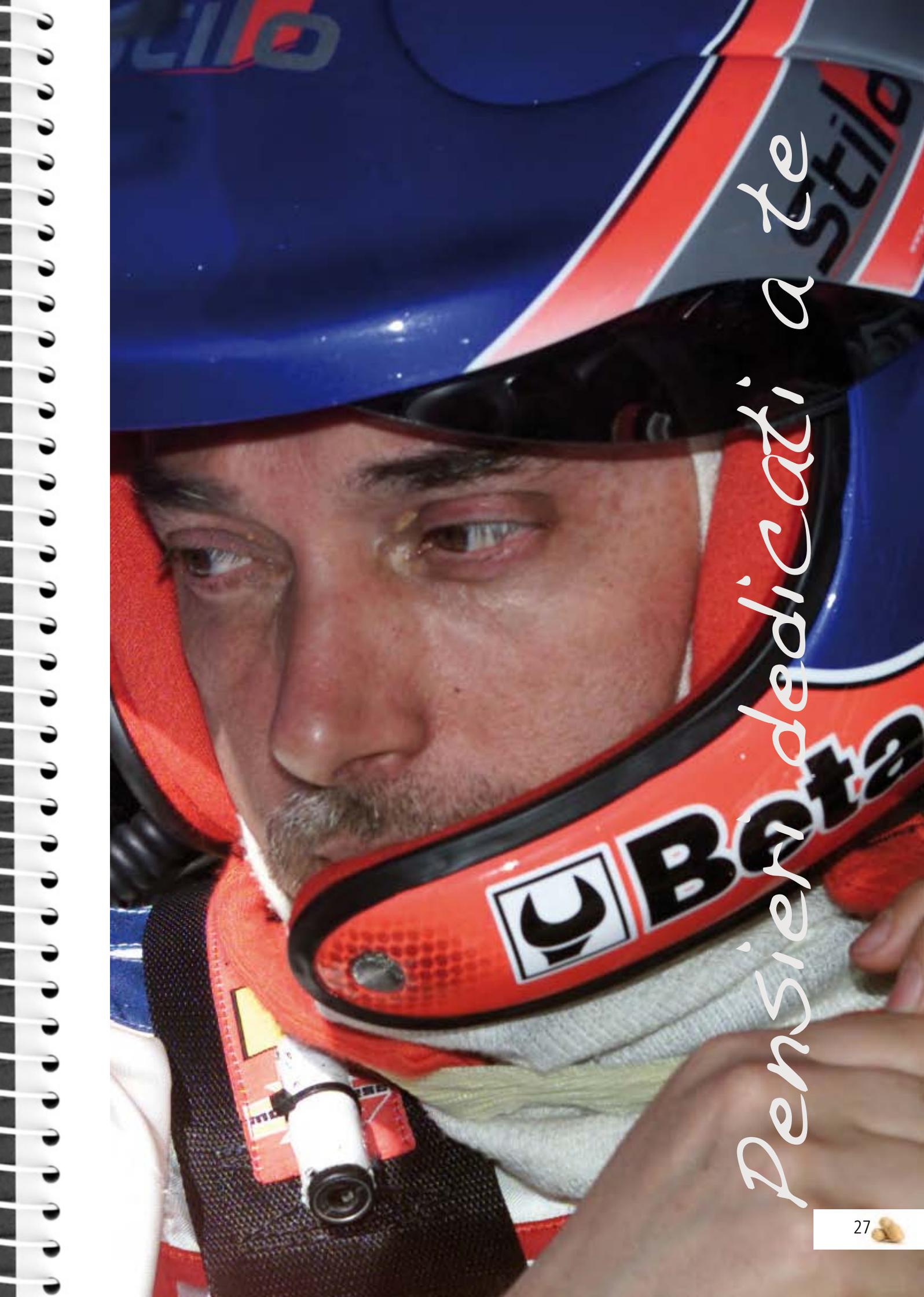
Andrea Aghini si accorda per correre il campionato italiano con la Peugeot 206 Super 1600. Loris non può garantire la partecipazione a tutte le gare perché impegnato nell'organizzazione di ben tre degli appuntamenti italiani e la Peugeot impone al pilota toscano di correre con un altro navigatore.

Loris decide quindi di affiancare Fabio Frisiero per tutta la stagione. Si iscrivono al Mondiale gruppo N, a cui si partecipano una trentina di macchine ogni appuntamento. La prima gara è in Svezia, che Fabio vede per la prima volta. Nelle ricognizioni (3 giorni) i due riescono a demolire un'auto al giorno (e da allora in Svezia più nessun autonoleggiatore vorrà avere a che fare con Frisiero!), ma poi tutto va come deve andare: Loris gestisce magistralmente la gara e con la Mitsubishi Evo VI si classificano al 46° posto assoluto e al 12° del Mondiale produzione, carichi e ottimisti per il proseguo del campionato. Purtroppo non sarà così. La Peugeot e Aghini lo richiamano nel giro che conta. Il pilota toscano ha presto capito che l'esperienza e la tranquillità che solo Loris gli sa trasmettere fanno la differenza. Risultato: ha convinto la Peugeot a farlo affiancare da Loris nelle gare ancora disponibili. Corrono quindi al Ciocco (quinti), al Mille Miglia (settimi) e si ritirano al Targa Florio. Loris cerca anche di "aiutare" Frisiero nel Mondiale. Ma non è facile. Alla prova successiva (Nuova Zelanda), non riesce ad arrivare in tempo utile dalla Sicilia per le ricognizioni...

Il Salento

Quindi il Salento. Due prove andate bene e poi, a 800 metri dalla fine della prova speciale Litoranea, il tremendo impatto della Peugeot 206 contro un trullo. Quando Aghini si accorge dell'errore, frena disperatamente, ma la violenta decelerazione, il passare da 160 km/orari a 0 in pochi secondi (l'anno successivo c'era ancora impresso sull'asfalto il segno delle frenata...), e la scocca troppo rigida che non ammortizza il violento urto saranno fatali a Loris. Morirà poco dopo, a neppure cinquant'anni.

Fabio Frisiero in quelle ore correva a Cipro. Al suo fianco avrebbe dovuto esserci Loris... Sconvolto dalla notizia, arrivata mentre era al primo parco assistenza con Vittorio Caneva, Fabio abbandona



Pensieri dedicati a te





LORETTA ROGGIA

Caro carissimo!

La nostra storia resta viva dentro di me e con questa lettera voglio che arrivi in tutta la sua pienezza e con tutto l'amore che non ti ho mai detto (non si usava nella nostra famiglia), ma che ora sento forte e vero dentro di me.

Tu sei nato quando io avevo poco più di un anno e credo di averti odiato subito, inconsciamente ovviamente. Mi portavi via la mamma che già aveva così poco tempo. Aveva smesso di allattarmi molto presto perché tu avevi cominciato ad esistere. Credo di non avertelo mai perdonato!

Crescendo poi, sei sempre stato il mio antagonista perché eravamo così vicini di età, ma così diversi come carattere.

Tu eri il "monello" simpatico, io ero la "musona" schiva e antipatica. Ne hai combinate di tutti i colori nella tua infanzia, non avevi paura di niente di nessuno, sfidavi il pericolo in ogni occasione, sbeffeggiavi e sapevi "giocarci" tutti. Sì, devo dirlo, da quando i miei ricordi si affacciano alla memoria io ti vedo combinarne tante e poi far ricadere la colpa su di noi. Ricordo bene il tuo sorriso sardonico e trionfante quando ci riuscivi, e non era una cosa sporadica. La vincevi sempre. Odio e amore tra me e te.

Ti ricordi quando si giocava nei boschi con i bastoni? Nella nostra piccola contrada c'erano solo bambini maschi. Eravate divisi in due fazioni, una la capitanava Lucillo, l'altra tu. Si andava nei boschi vicino a casa e si giocava alla guerra, i bastoni diventavano spade e vinceva la battaglia chi riusciva a prenderne di più all'altra squadra. L'antagonismo non si fermava al gioco, continuava anche a casa; quante volte vi siete presi a botte con Lucillo. Lotte furibonde perché comunque tu ne uscivi sempre trionfante con il tuo riso beffardo. Io ero femmina, ma tu mi hai preso nella tua banda. Sì, ricordo che facevi anche la spia, e avevi un talento innato. Ricordo tanti momenti in cui tu prevalevi con il tuo fare egocentrico. Ora, con il senno di poi, penso che con quel tuo atteggiamento strafottente tu stessi cercando di aprirti uno spazio nella vita della nostra famiglia, vita che non è stata facile per nessuno di noi fratelli.

Ricordo che, ancora piccoli, la mamma alla sera ci dava il caffelatte con il pane; ci faceva sedere sulle seggiole piccole, tutti in fila e lei passava a darci una cucchiata per ciascuno. Ricordi quante volte, dopo che ti aveva imboccato, ti alzavi velocissimo e ti mettevi in fondo alla fila per avere un cucchiaino in più. Non ci mancava affatto il cibo, ma



secondo noi lo facevi per dispetto, e allora apriti cielo! Tu, però, non desistevi e lo rifacevi ancora, ridendo e ridendo di noi che protestavamo, e "fregandotene" anche degli scapaccioni della mamma. Ne hai presi tanti, ma raramente ti ho visto piangere.

Ti ricordi quante volte venivamo spediti dalla mamma dalla nonna Anna a Molvena? A piedi e naturalmente da soli, attraverso campi e boschi, a quei tempi era così. Il bello era tornare a casa la sera. Ci attardavamo e spesso ci coglieva il buio. Dovevamo passare per forza attraverso un bosco molto fitto, buio, pauroso, di cui si dicevano cose orribili, di mostri, di fantasmi, di diavoli, di grotte infestate. Probabilmente anche tu avevi paura, ma la esprimevi in modo diverso: io e Lucillo eravamo semplicemente terrorizzati, tu facevi gli scherzi, ti nascondevi, saltavi fuori all'improvviso. Ne seguiva una caccia spietata con Lucillo e vi prendevate a botte, quando lui riusciva a beccarti, ma intanto, con il senno di poi, la tensione della paura si spostava e finalmente si arrivava a casa. Era comunque come se tu, tra noi fratelli, fossi il diverso, l'intraprendente, il coraggioso, ma anche quello che sfidava, derideva e otteneva in un modo o nell'altro quello che voleva, anche con l'inganno. Capisco ora quanto probabilmente hai dovuto lottare per avere un peso anche tu, fratello di mezzo, in una famiglia di tanti bambini. Io e Lucillo eravamo i più grandi, tu eri dopo di noi quindi probabilmente ci aspettavamo che tu fossi subordinato, come in una gerarchia. Ma tu non ci stavi alle nostre regole e neanche alle regole della mamma e forse questo era il tuo modo per "esserci".

Ti ricordi quando andavamo all'asilo... Lì vicino a casa c'è stato un periodo in cui nello stesso stabile sono rimasti stanziati per mesi due plotoni di soldati americani. Noi avevamo paura, parlavano in modo incomprensibile e alcuni avevano la pelle nera. La mamma non voleva che andassimo là da loro. Ma tu no. Tu eri sempre lì, nonostante le lotte della mamma. Tu ci andavi e rimediavi spesso del cioccolato, belle stecche di cioccolato americano. E tornavi trionfante, tornavi da noi e ci mostravi il cioccolato. Poi ridendo scappavi via, provocando il solito rabbioso inseguimento di Lucillo, che però raramente riusciva a prenderti.

Poi, sempre a quei tempi, alle elementari forse, è successa una cosa che poteva succedere solo a te. Voi bambini maschi giocavate con delle pastigliette di polvere pirica. Le facevate scoppiare sfregandole con un sasso. Era un vero divertimento per voi, ma

era anche una cosa pericolosa. Beh, un giorno arrivi a casa e dopo un po' la mamma si accorge che zoppichi. Costretto a far vedere cosa ti era successo, la mamma aveva dovuto toglierti una monetina da cinque lire che si era conficcata dentro la carne dell'inguine. Praticamente avevi tenuto in tasca, vicino alla monetina, una di quelle pastigliette che con tutti i tuoi su e giù da cancelli e muretti (non stavi mai fermo!) era scoppiata. Credo che ti sia portato per sempre quella cicatrice. Ma non c'era stata una lacrima, e se la mamma non se ne fosse accorta, non l'avresti detto a nessuno!

E che dire di quella volta che il nonno Iginio, che per noi bambini era un orco cattivo, si era accorto che la botte del vino che aveva in cantina era quasi vuota perché il tappo era aperto? Cos'era successo?!? Ti ritrovammo ubriaco fradicio che neanche ti reggevi in piedi. Che tragedia quella volta! Anche perché il nonno era davvero un po' cattivo con noi bambini, ma tu bevevi anche altro, non so perché, forse per attirare l'attenzione. Ti ricordi quando la mamma ti ha trovato che stavi bevendo lo scolo dell'acquaio, il lavandino dove si lavano i piatti? Cosa ci avessi trovato di divertente nel bere l'acqua sporca, non l'ho mai saputo. Quella volta avevamo riso tanto noi perché la mamma era riuscita ad acciuffarti e a sculacciarti un po'.

E che dire di quella notte che noi bambini siamo stati per ore in ginocchio in camera a pregare, mentre mamma e papà ti portavano in ospedale di corsa? Avevi inghiottito una medaglietta della Madonna, con tanto di ago di sicurezza, ovviamente. Poi la radiografia aveva accertato che l'ago era chiuso e allora, passata la paura, eccoci lì tutti ad aspettare preoccupati che la medaglietta facesse il suo lungo e glorioso percorso nel tuo intestino e venisse espulsa. Ho guardato più volte la tua cacca, mentre la mamma ci frugava dentro con ansia cercando l'oggetto incriminato e io pensavo: - Toh, la Madonna è finita nella cacca di Loris! - Poi siamo cresciuti, siamo stati adolescenti insieme, perché avevamo quasi la stessa età e perché ci assomigliavamo fisicamente molto, ed eravamo belli. Abbiamo condiviso per molto tempo le amicizie e le compagnie, uscivamo spesso insieme, coprendoci a vicenda con la mamma quando c'era bisogno e per me, adolescente femmina, c'era bisogno spesso che tu mi coprissi. Ricordi, a quel tempo avevi una moto che era la tua passione, un vecchio modello che non so ancora come eri riuscito a procurarti date le



“Vi ho giocati e non mi avete preso...”



ristrettezze economiche in famiglia. Ne eri orgoglioso e la sfoggiavi con i tuoi amici. Sfoggiavi anche me e per un po' mi hai portata in giro spacciandomi per la tua "morosa".

C'era una cosa che ora mi fa molto ridere, ma che allora mi faceva infuriare tantissimo: a quindici, sedici anni io ero più alta di te, tu ci hai messo un po' di tempo per crescere e per questo eri molto, molto arrabbiato!

A quei tempi gli unici ritrovi per noi giovani erano il bar o i festini, feste in casa di qualcuno, molto private e molto nascoste agli adulti. Io, femmina, al bar non ci potevo venire, ma ai festini, grazie alla tua copertura, ci andavo eccome!

Poi è arrivato lui, il mio primo grande amore, almeno così credevo. Lui era molto più grande di noi, aveva una bella macchina e correva nei rally. Un mito! Per me per un motivo, per te per un altro: la passione per i motori, le macchine, la velocità, i rally. Così, mentre io facevo impazzire la mamma per quella storia in effetti molto discutibile e insensata, tu scoprivi attraverso lui quella che sarebbe diventata la tua grande passione che avrebbe condizionato per sempre la tua vita. Ti prendeva, ti appassionava, ti faceva sognare! Hai preso la patente per primo, prima di me, prima di Lucillo e mi hai insegnato a guidare, non solo sulla strada normale, ma soprattutto mi facevi fare i tornanti in montagna. Ma io non ero molto d'accordo...

In quegli anni, poi, è arrivata una cinquecento di terza mano. Da dividere in tre. E anche lì lotte, sotterfugi, ce l'avevi quasi sempre tu...

Io dopo un po' ho lasciato quel ragazzo, ma tu non hai più lasciato la tua grande passione. Fino a quel venerdì mattina. Ero in macchina, uno squillo al telefono, una frase, un urlo che non è mai uscito, ma che mi ha devastato il cuore per sempre.

E anche in quest'ultimo atto, ci hai fregati tutti. Te ne sei andato senza dire niente a nessuno, senza un sorriso, senza un saluto, senza preoccuparti del dolore che avrebbe invaso tutti noi.

Mi piace pensarti ancora mentre ci guardi da lassù e sorridi sornione, ancora una volta, dici: - Vi ho giocati e non mi avete preso... -

Ovviamente sempre nel tuo stile...

Loretta

LILLI ROGGIA

Loris era per me, penultima di quella famiglia numerosa, una fonte di grandissimo stress e di grandissima ammirazione. Io non facevo parte del trio maggiore, non venivo nemmeno vista dai fratelli più grandi, sicché ho vissuto all'ombra delle loro litigate, delle loro bravate e delle loro avventure. Io li guardavo partire per le grandi battaglie con i bastoni e avrei voluto tanto seguirli. Un giorno, però, Loris mi ha fatto diventare la spia della sua banda. Non capivo bene se era una cosa bella o una cosa brutta, ma pur di entrare in quella cerchia ristretta l'ho fatto. Così mi son trovata

a spiare i nascondigli dei bastoni di Lucillo e riferire poi tutto a Loris, che immancabilmente andava a rubarli. A me restava un po' di rimorso, tanto che al venerdì lo andavo a confessare in chiesa perché non mi sembrava una cosa tanto onesta, ma era un onore partecipare alle grandi battaglie.

Quando nevicava noi fratelli più piccoli seguivamo sempre lui perché ci portava a sciare con la slitta nei punti più alti delle colline lì intorno, "fregandosene" delle raccomandazioni della mamma. Era meravigliosa la velocità che prendeva la slitta, ma mi rendo conto ora in che posti pericolosi ci portava. Arrivavamo a casa bagnati fradici, congelati e qualche volta doloranti e facevamo la lotta per chi riusciva ad accaparrarsi il termosifone e se arrivavo prima io Loris mi spaventava dicendomi: - Guarda che ti vengono i geloni, è meglio che ti sposti ...

E così lui riusciva a prendere il mio posto.

Nella mia infanzia ho vissuto di riflesso le avventure di questo mio fratello perché me le hanno raccontate, come quella del laboratorio dei gelati. Vicino a casa nostra c'era un piccolo laboratorio dove si facevano i gelati, soprattutto i ricoperti (noi li chiamavamo pinguini) e Loris da piccolo andava tutti i giorni a tormentare le ragazze che lavoravano là perché gli allungassero un gelato. Lo faceva attraverso una finestra a ribalta di ferro che rimaneva sempre aperta. Un giorno le ragazze si erano stancate e avevano chiuso questa finestra. Dopo un po' avevano dovuto riaprirla perché si erano accorte che da essa colava copiosamente sangue: usciva da un dito di Loris che era rimasto schiacciato dall'anta. Lui era fermo, silenzioso con la manina impigliata. Così anche quella volta aveva ricevuto un gelato in regalo.

I ricordi miei sono legati a quando Loris aveva già la passione per i rally e mi portava con lui, in cinquecento, ad affrontare le strade sterrate di montagna. Non che morissi dalla voglia di fare tutti quei testa coda e quelle discese a tutta velocità, ma mi sentivo onorata ad essere presa in considerazione da uno dei grandi di famiglia.

Grandi lotte invece ne abbiamo fatte per la cinquecento che a me serviva per andare a lavorare e mi ritrovavo sempre senza benzina perché la sera prima l'aveva usata lui e dovevo arrivare al distributore in folle. Me ne lasciava giusto quella che mi bastava per non tirare fuori il piede e spingere la macchina. Una volta la lotta era stata furibonda tra me e lui perché non voleva mollare le chiavi e, come faceva spesso con me, mi aveva presa per la nuca e schiacciata in basso



chiedendomi di dire: - Gechi – per riavere le chiavi, ma io, chissà perché, mi ero impuntata e non avevo voluto pronunciare quella parola. Così le chiavi erano andate a finire dietro la stufa a gas e avevo dovuto spostare tutto per recuperarle e poter andare a lavorare.

Poi c'è stata la maturità, i matrimoni, la nascita dei figli, le malattie dei nostri genitori e Loris si è avvicinato tanto a me, forse perché ero quella più vicina alla famiglia, forse perché il tempo aggiusta le esperienze. Lo ammiravo perché, pur abitando lontano, non ha mai mancato un turno di sorveglianza ai nostri genitori ammalati. Arrivava, li seguiva, e tornava su dalla sua famiglia. Mai una volta mi ha detto: "Per me è faticoso, non vengo." E così preparavo anche i suoi turni.

E poi... non dimenticherò mai quella telefonata di un sabato: - Faccio una grigliata, stasera, vieni su? - No, Loris, verrò su la prossima settimana... - No, perché vado nel Salento a correre... - Ma perché vai ancora a correre? Basta, dai... - Me l'ha chiesto Aghini, beh, dai, sarà l'ultima corsa... dai vieni su ... -

Io non sono andata. Si pensa sempre, a torto, di avere tempo, ma sono andata a prendere Loris, nel Salento, nella sua ultima corsa.

Lilli



NEVIO LORENZON

Porte aperte

Casa Roggia era spesso il punto di ritrovo di noi ragazzi: il campo sportivo era a due passi e in quei pomeriggi d'estate c'era sempre compagnia per giocare o per fare qualcosa di interessante. Si faceva di tutto, da una partita a pallone ad una gara con la fionda o la caccia di salamandre nella piccola palude (che noi chiamavamo "fossoni") a fianco del campo da calcio, delimitata da un filare di enormi piante di pioppo.

Conclusa la giornata, tornavamo tutti a casa di Loris dove spesso ci attendeva uno spuntino.

Cosa non si fa per... un amico

Avrò avuto circa 16 anni (Loris ne aveva due più di me), nevicava da due giorni e c'era tantissima neve. Quella sera nevicava in modo esagerato; lui arrivò a casa mia tutto imbacuccato e dovetti uscire io perché non voleva entrare in casa. Mi dice: "Andiamo a trovare la Clara" (la sua fidanzata). Gli chiedo dove voleva andare con una notte come quella, e poi in che modo, visto che la moto non si poteva di certo guidare con quelle strade con mezzo metro di neve.

Bisogna tener conto che a quel tempo a Pianezze non passavano i mezzi sgombraneve per pulire le strade; a volte c'era solo l'opera di qualche contadino volenteroso che con il trattore trainava due tavole di legno collegate tra loro a formare un triangolo e in questo modo qualcosa tirava via dalla strada.

Lui mi risponde deciso: "Si va a piedi!".

Ci penso un attimo, sono perplesso, quattro chilometri a piedi sotto una bufera di neve non sono il

massimo... ma il desiderio di avventura e il pensiero di non abbandonare l'amico nella tormenta mi tolgono i dubbi e decido di accompagnarlo.

Bisogna dire che all'epoca non disponevamo certo di idonea attrezzatura per affrontare una camminata sulla neve, ma questo per noi era un dettaglio per nulla importante. Quando ci vide arrivare Clara era incredula e preoccupata, il tempo era così bestiale che la nostra aveva il sapore di un'impresa, ci diede un bicchiere di vin caldo (mi par di ricordare) assieme alle inevitabili raccomandazioni "Siete matti, c'è un freddo cane, vi prenderete un malanno!". Ad essere sincero ammetto che non mi entusiasmava molto il pensiero di dover rifare per tornare a casa altri quattro chilometri a piedi con quel tempaccio. Comunque ripartiamo e verso la mezzanotte e ci accorgiamo con sollievo che non solo aveva smesso di nevicare, ma che era anche uscita una splendida luna. La sua luce illuminava e si rifletteva sul paesaggio innevato rendendolo magico. Che meraviglia! Questo spettacolo ci ripagava e ci faceva dimenticare freddo e stanchezza.

Gli albori della passione

La passione di Loris per l'elettronica e per la meccanica cominciò ad esprimersi (come per tutti noi), nel sistemare e rattoppare un vecchio "rumi", motorino bicilindrico, per poi passare anche alla passione per gli aeromodelli, che si costruivano in casa utilizzando il legno di "balsa" e poi farli volare con dei motori a scoppio, nel campo da calcio vicino a casa sua.

La passione per i rally sia a Loris che a me, ci è stata trasmessa dal cugino di Loris, Gregorio Roggia, che a quel tempo (1971) faceva il navigatore a Gigi Zandonà, e con la sua Opel Manta rossa andavamo a vedere, il "Marca Trevigiana", la "Coppa della Favera", e da lì è nata l'idea di organizzare le prime p.s. sulla strada sterrata che dal campo da calcio di Pianezze portava all'osteria da "Bombo", con qualsiasi mezzo a motore, anche due ruote.

Loris, da buon organizzatore, continuò a pensare in "grande" e negli anni successivi nelle serate al bar "alla Pesa" mise in piedi il "Mason rally club". Tra le iniziative più importanti, ci fu la creazione di un "campionato" denominato T.R.A. - trofeo rally abusivi - che prevedeva tre mini rally da effettuarsi sull'altopiano di Asiago e sul Monte Grappa, naturalmente tutte strade sterrate e abbastanza isolate, con cronometristi e relativo pubblico.

Le prove speciali erano in notturna, per evitare traffico indesiderato, con le auto di tutti i tipi, e bisogna dire



che parteciparono tutta una serie di "ragazzi" che poi hanno avuto una certa carriera motoristica. Alla fine di ogni gara si effettuava la relativa premiazione, dopo di che c'era il "rinfresco" con salami, formaggi e discrete bevute.

C'è stato anche il periodo della passione per le gare in salita.

Il "Costo", la Trento – Bondone, Bolzano – Mendola, Vittorio Veneto – Cansiglio, Bassano – Monte Grappa, erano per noi sia la possibilità di vedere delle auto da corsa in gara, sia l'occasione per passare dei fine settimana in completa libertà assieme agli amici.

Si partiva già al giovedì pomeriggio, con le moto stracariche di tenda, sacchi a pelo e tutto il necessario per stare 3 o 4 giorni in montagna, appostati nelle posizioni dove c'era la migliore visuale sui tornanti sottostanti.

Ricordo una volta, stavamo andando alla Trento – Bondone, io ero con Loris sulla sua MV Augusta carichi all'inverosimile, e dopo una curva sulla Valsugana, abbiamo bucato la ruota anteriore, la moto ha incominciato a sbandare fino a scivolare sull'asfalto per decine di metri senza andare a sbattere. Ci siamo rialzati, dopo aver controllato eventuali danni (che per fortuna non ci sono stati), abbiamo riparato la ruota in una officina lì vicino e siamo ripartiti come niente fosse successo.

Il debutto

La prima gara ufficiale di Loris in qualità di navigatore, al fianco del pilota Alberto Zanusso, è stato un rally a Bagno di Romagna, su una Fiat 124 Abarth gruppo 3. A quei tempi la partecipazione ai rally era dettata dalla pura passione. Tutto era improvvisato e artigianale, non era necessario disporre di un equipaggiamento e di mezzi adeguati, si faceva affidamento soprattutto sulla buona sorte e la spinta della passione ci faceva superare ogni difficoltà. Alberto e Loris partirono per il rally con le 4 ruote da sterrato legate sul tetto dell'auto, che poi per la gestione in gara affidarono in custodia ad alcuni caritatevoli meccanici dell'Assistenza di un'altra scuderia. Loris non disponeva ancora dell'attestato per poter partecipare alle gare e così, il giorno prima della partenza, si ingegnò e "modificò" in modo opportuno il documento intestato a Sandro Bordignon sostituendovi il proprio nome.

La fortuna sappiamo che aiuta gli audaci e pertanto tutto andò liscio. Per la cronaca l'equipaggio Zanusso/Roggia terminò la loro prima gara e in classifica si piazzò al 65° posto.

Andruet J.C.

A metà anni '70 il pilota francese Jean Claude Andruet, soprannominato Cavallo Pazzo, era un top driver a livello mondiale.

Ex ufficiale Renault con le mitiche Alpine, nel 1975 correva il S. Martino di Castrozza con la squadra Alfa Romeo, Autodelta.

Nei giorni precedenti la gara, con Loris e gli amici, ci appostiamo nei punti migliori delle prove speciali nella speranza di vedere un passaggio di prova di qualche pilota. Immaginate l'emozione quando quella sera a Marcesina, sull'altopiano di Asiago, ci accorgiamo che sta provando il mitico Andruet.

Terminate le prove Andruet si ferma al rifugio Marcesina e ovviamente lo seguiamo lì anche noi che lo stiamo marcando a vista.

Mi accorgo che Andruet al banco del bar fatica a comunicare al barista i suoi desideri gastronomici. Prendo al volo l'opportunità e mi offero come traduttore visto che mastico un po' il francese.

In qualche modo gli spiego che siamo appassionati di rally e lui per ricompensare il mio "lavoro" di traduttore mi fa fare un giro sulla prova speciale con l'Alfetta Gtv muletto.

Gli spiego anche che c'è un gruppo di amici appassionati di rally che sarebbe entusiasta di conoscerlo e lui promette che la sera seguente si sarebbe fermato a Mason, al bar "alla Pesa", visto che si trovava sul trasferimento verso un'altra prova del S. Martino.

La notizia fa il giro degli amici e quella sera in parecchi stazionano davanti al bar in attesa. Il silenzio della notte è rotto dall'urlo lontano del motore e del cambio della sua Alfetta in avvicinamento e l'emozione sale di livello. Credo che, vedendo l'assembramento di gente che si era formato e che lo circondava, un po' Andruet si sia preoccupato, ma poi si rese subito conto che eravamo un gruppo di ragazzi spinti solo dalla grande passione per i rally. Pendevamo tutti dalle sue labbra, molte domande sulle sue gare con la mitica Alpine. Ricordo che fece una battuta scherzosa sul suo ex direttore di scuderia, ossia che per dividere le risorse del budget era solito buttare il denaro in aria, quello che restava attaccato al soffitto era destinato ai piloti, mentre il denaro che cadeva a terra era per lui.

Nevio

CARLO LANDI

Loris aveva solo un anno più di me e ricordo che, quando l'ho conosciuto, sul finire degli anni '60, lui aveva già l'età per cavalcare una moto, mentre io per spostarmi spingevo ancora i pedali della bicicletta. Oltre alla diversa velocità di trasferimento, questo comportava soprattutto un diverso appeal esercitato sulle ragazze che, in quegli anni, stranamente, tendevano a snobbare i non motorizzati. Loris, inoltre, era un tipo che piaceva molto alle ragazze e pertanto fra loro c'era una sorta di gara per salire sul suo sellone posteriore e farsi scarrozzare. Ecco, il primo ricordo che ho di Loris, è un flash in cui lui mi sfreccia vicino sulla sua moto, ovviamente in ottima compagnia, mentre io pedalo non senza una punta di invidia.

Una volta conosciuto Loris, cercare la sua amicizia diventava una conseguenza naturale, perché aveva le qualità che tutti cerchiamo in un amico. Era sempre disponibile, mai scontoso né sgarbato, mai arrogante oppure offensivo, sorriso perenne, si adattava e condivideva le scelte del gruppo, sempre propositivo e suggeritore di nuove idee ed iniziative. Sapeva anche ascoltare e questo conta molto in un'amicizia. In sintesi era impossibile non andare d'accordo con lui ed era naturale cercare la sua compagnia.

Negli anni '70 il bar alla "Pesa", a Mason Vicentino, era diventato il punto di ritrovo dei ragazzi della zona. Fu soprattutto la passione di Loris per i rally a contagiare in profondità l'ambiente.

Ricordo il primo Rally in "famiglia" organizzato da Loris per gli amici del bar alla Pesa. Siamo nel 1973 o giù di lì. Essendo l'unico del gruppo ad avere una buona conoscenza sull'impostazione di un Rally, Loris cercò di restare sul semplice: un solo trasferimento e una sola prova speciale. Partenza dal bar alla Pesa a Mason e trasferimento fino a Valstagna; tempo imposto abbondante per evitare guai, vista la presenza fra i "piloti" di molti neo patentati e poi la prova speciale, la mitica Valstagna- Foza, a quel tempo ancora sterrata. Il parco macchine al nastro di partenza era formato da una Fiat 600 accessoriata di portapacchi sul tetto che fungeva da rollbar, un paio di Fiat 500 con marmitta Abarth e cofano motore ovviamente aperto, una Mini Innocenti con Loris al volante ed io a fianco come navigatore, gomme a fine carriera poco adatte



allo sterrato, infine una 127 e una A112, le favorite d'obbligo per la zona alta della classifica. Da notare che la maggior parte delle macchine erano di proprietà degli ignari genitori dei "piloti".

Pioveva molto e faceva freddo, tipico tempo da Rally! Nel trasferimento, alle porte di Bassano, la nostra Mini con le semi slick da 12" per poco non decollò dopo aver preso in pieno una mega pozzanghera. Quella sera capii che il mestiere di navigatore non era adatto a me, sia per gli spaventi che mi fece prendere Loris, sia per i fastidiosi problemi di "tenuta" allo stomaco che dovetti affrontare nel post gara. Per la verità si intuiva che nemmeno Loris era nel suo ruolo naturale e che di certo non nutriva ambizioni di diventare un top driver. Notai una curiosità nella sua guida: impugnava solo la metà inferiore del volante, non l'ideale per controllare e correggere le reazioni della macchina. Per la cronaca, in quell'edizione della corsa, fu difficile assegnare la vittoria per i grossolani errori compiuti dagli apprendisti cronometristi che, per l'emozione e la forte pioggia (erano inzuppati, riparati sotto un ombrellone prelevato dal bar) andarono in tilt nonostante le lunghissime e pazienti istruzioni ricevute da Loris.

In quel periodo soprattutto due erano le persone trainanti nel gruppo: Loris, per la sua vocazione organizzativa, e Franco Corradin, ritenuto allora il maestro da noi "aspiranti" piloti. Franco, oltre ad essere veloce aveva anche la battuta facile. Ricordo che si vantava di non aver bisogno del tergicristallo in quanto, con la sua guida sempre di traverso, per la visuale utilizzava solo i finestrini laterali. Battute a parte, sullo sterrato era nel suo ambiente naturale e fu l'unico del gruppo a competere in seguito nelle corse ad ottimo livello.

Quasi ogni sera c'erano le nostre scorribande sulle strade sterrate del posto, per la gioia dei meccanici e soprattutto dei carrozzieri della zona. Io ad esempio davo regolare lavoro ad un carrozziere amico che ancora oggi quando mi incontra mi rammenta con piacere quel periodo d'oro. Loris invece con costanza cercava di organizzare la nostra passione; cercava di convincerci a smettere le nostre sfide serali e piuttosto a impegnarci in qualcosa di serio, ossia a partecipare a gare regolari. Fu soprattutto grazie al suo impegno

che nacque il "Mason Rally Club".

A metà anni '70 lui iniziò la carriera di navigatore. Memorabile fu una delle sue prime gare, il Campagnolo del '77, in coppia proprio con Corradin sulla 124 Spider; erano perciò entrambi un prodotto del "vivaio" locale! Ciliegina sulla torta, un trasferimento prevedeva il passaggio proprio davanti al mitico bar alla Pesa e sede del Mason Rally Club. Ricordo tutto come fosse ora. Domenica mattina, davanti al bar si era formato un vero e proprio comitato di accoglienza in attesa del passaggio dei nostri beniamini: tavola imbandita con bibite e panini, mancava solo la banda musicale. Delusione quando arriva la notizia che in gara non è rimasto nessun equipaggio vicentino. Poi, però, qualcuno si ricorda che la loro macchina è targata Venezia. Tutti, quindi, a scrutare la curva lontana da dove sarebbero arrivati. Quando spunta il muso della loro 124 l'emozione sale alle stelle... e anche il caos, perché in concomitanza c'era anche l'uscita della gente dalla messa che si fermava incuriosita di tanto fermento. Ricordo che scesero dalla macchina entrambi emozionati, ma anche impolverati come dopo una Parigi Dakar, causa una cuffia rotta della leva del cambio della loro 124 da cui entrava alla grande tutta la polvere dello sterrato... ricordi indelebili. Come memorabile (in senso negativo!) è il ricordo del Monte Venda del 1977.

Mi ero iscritto con la mia Fiat X1/9 e Loris era il mio navigatore.

La mattina della gara, all'ora concordata passo a prenderlo a casa sua e lo trovo tranquillo ancora a letto. Con la sua calma olimpica si veste, fa colazione e si rende finalmente disponibile. Siamo in enorme ritardo e parto a manetta. Percorsi una decina di km trovo un trenino di tre auto di villeggianti domenicali che procedono senza fretta; ho la pessima idea di sorpassarli, ma purtroppo la prima auto in testa decide di svoltare (senza freccia) a sinistra. Risultato: voliamo con la X1/9 sopra un'aiuola e abbattiamo un segnale stradale. La macchina ha l'avantreno arretrato di una spanna, fine anticipata dei sogni di gloria. Gli amici mi presero in giro per anni, affermando che avevo stabilito un record (poco invidiabile): la corsa più corta di Loris come navigatore, in pratica - 40 km, in quanto quella era la distanza che ci divideva dalla partenza... Negli anni successivi Loris seguì la sua passione e partecipò con regolarità alle corse come navigatore, facendosi apprezzare per la sua professionalità e bravura, salendo progressivamente di livello e raggiungendo le soddisfazioni desiderate.

Ma i miei tanti ricordi di Loris non sono esclusivamente legati alla nostra comune passione per i rally. Con Loris era stimolante il dialogo e lo scambio di opinioni anche se l'argomento non riguardava le macchine. Ricordo le lunghe serate estive, passate a parlare un po' di tutto, di donne o di lavoro, anche di politica... nonostante questo fosse un terreno che non ci vedeva perfettamente d'accordo. Quando l'argomento di conversazione per lui diventava interessante, perdeva la cognizione del tempo e se gli davi corda era capace di fare l'alba senza accorgersene. "Loris, è tardissimo!"...la sua risposta era: "Beh, che problema hai?". Questo faceva capire come Loris non fosse di certo l'immagine della frenesia e dello stress dei tempi moderni, i suoi ritmi erano tutt'altro che impossibili.

Una sua grande qualità era che, anche trovandosi in disaccordo su qualcosa, sapeva ascoltare senza cercare di imporre a tutti i costi il suo punto di vista. In caso di necessità per gli amici era sempre disponibile. Una sera, alla ricerca di un luogo appartato, mi piantai ingloriosamente con l'auto nel fango nel mezzo di un prato. A parte la pessima figura agli occhi della mia fidanzata (e attuale moglie) visto che con lei mi vantavo di essere un rallysta esperto, la mia preoccupazione maggiore era però come recuperare l'auto e riportarla sulla strada, possibilmente senza creare troppa pubblicità; un fatto del genere per un iscritto al Mason Rally Club era decisamente imperdonabile. Chi potevo chiamare alle 7 di mattina, per una richiesta di aiuto, con la speranza di non essere mandato a quel paese? Solo con una persona evitavo il rischio di un "garbato" rifiuto: Loris... Dopo aver faticato un bel po' in mezzo al fango e fatto tornare l'auto in strada, ricordo che mi disse con il suo sorriso enigmatico: "il sabato mattina di solito non lavoro, pertanto cerca di imboscarti solo il venerdì sera".

Loris era particolare, mai scontato né banale, una persona che ha lasciato un segno, ma se dovessi riassumere in una frase la sua essenza scriverei questo: Loris era soprattutto una persona buona dentro, incapace di provare invidie e di fare del male, una persona trasparente e sincera.

Carlo





“Arrivava in sella alla sua MV Augusta con il serbatoio color argento, i blue jeans e le immancabili scarpe da tennis di tela...”

LAURA LANDI

Era bello Loris e tutte noi ragazzine eravamo un po' innamorate di lui.

Arrivava in sella alla sua MV Augusta con il serbatoio color argento, i blue jeans e le immancabili scarpe da tennis di tela. Sempre imperturbabile, quasi indolente, ma erano, queste, caratteristiche del suo comportamento che in qualche modo lo rendevano più affascinante ai nostri occhi.

In realtà era forse solo un po' pigro, ma anche timido e riservato nell'esternare se stesso.

I ricordi di Loris nel nostro gruppo di quindici-sedicenni sono tutti belli, e non perché sono passati tanti anni ed è normale ricordare la "bella gioventù", ma perché lui era un buono: non l'ho mai visto litigare con nessuno, né tantomeno l'ho sentito parlar male di qualcuno alle sue spalle, si adeguava tranquillamente ai programmi e alle decisioni e ci si divertiva tutti insieme senza problemi.

Loris era un bravo ragazzo ed è stato un caro amico, non è possibile dimenticarlo.

Laura

UGO MARANGONI

Rally Altopiano di Asiago sinonimo Loris Roggia

Mai avremmo pensato di avere a Schio un rally tutto nostro, e che RALLY!!!

Loris Roggia l'ho conosciuto nel 1973 quando nacque la scuderia città di Schio; veniva a trovarci in sede assieme ai suoi amici, Caneva, Vinicio, Sghedoni e tanti altri, tutti "malati di rally". Lui era ancora un ragazzino, aveva dieci anni meno di me e a quella età si notava parecchio, era un po' timido, schivo, ma molto attento a tutto.

Correva già assieme a Caneva ed altri, ma essendo di Pianezze gravitava maggiormente in quel di Bassano e quindi ci siamo un po' persi di vista. Lui continua a studiare, correre nei rally e dopo qualche anno crea il rally di Bassano, organizzatore perfetto, e in poco tempo porta il rally ad alti livelli internazionale. Noi per quanto si poteva davamo il nostro aiuto, ma sotto sotto avevamo un po' di invidia e pensavamo che mai saremmo riusciti in una organizzazione del genere. Le cose però cambiarono quando, nel marzo del 1987, si presenta da noi Loris con il fido "Caramela" e ci propone di fare un rally in quel di Schio. Il nostro presidente Livio Greselin accetta con molto entusiasmo e si parte. Ricordo le testuali parole: "Ecco pronto su un piatto d'argento il vostro rally". C'era però un piccolo problema, Loris voleva metterlo in calendario a maggio, ma dato il tempo limitato era impossibile, e



quindi da una data si slitta all'altra e infine il 30 di ottobre dalla piazza di Asiago parte il

CIRO CORRÀ

1° Rally Altopiano di Asiago.

Sembrava un sogno per tutti, abbiamo lavorato tanto, più di notte che di giorno, le cose da fare erano tante, a noi a volte sembravano insormontabili e invece con la forza, la bravura e la caparbieta di Loris ce l'abbiamo fatta. Da Loris ho imparato molto e questo lo porto sempre dentro di me e cerco di trasmetterlo ai giovani. Gli aneddoti da raccontare di quei magnifici (e faticosi) anni sono tanti, li ricordo tutti con molto affetto e mi vengono frequentemente nei miei pensieri. Ho raccolto tante sue foto e articoli di giornali e qualche volta vado a trovarlo nel Camposanto di Gargazzone dove trovo sempre dei fiori freschi, segno evidente che è sempre nei nostri cuori.

Ugo

due, in caso di scontro fisico, avrebbe la meglio. Il tipaccio si è accorto che lo sto osservando a distanza, ma non c'è alcuna sua reazione.

Mi faccio coraggio e decido di avvicinarmi con cautela, ma anche con il timore di essere costretto ad affrontarlo. A mano a mano che procedo, i suoi lineamenti e di conseguenza anche i miei si fanno più evidenti.

Solo a un paio di metri di distanza mi rendo conto che il tipaccio altri non era che Loris! Scoppiamo entrambi a ridere perché anche lui mi aveva riconosciuto solo all'ultimo momento. Aveva deciso di venirci a trovare, ma non aveva avuto modo di avvisarci, a quei tempi non esistevano i cellulari.

La fionda

L'anno preciso non lo ricordo comunque erano i primi anni '70.

Per assistere l'indomani alla corsa in salita la Vittorio Veneto- Cansiglio, avevamo piantato la tenda a fianco di un boschetto per passare la notte.

Dopo una giornata intensa, ad una certa ora della serata avremmo desiderato il meritato riposo, ma a rompere il silenzio della notte c'era il fastidioso e insistente suono di una tromba in lontananza. Questo trombetta improvvisato ci innervosiva e ci impediva di prender sonno. Per un po' di tempo sopportiamo, ma siccome la tromba non vuole saperne di smettere, Loris spazientito prende dalla tasca dei jeans la sua inseparabile fionda, esce dalla tenda, raccoglie un sasso, punta la fionda a casaccio nel buio verso il punto lontano da cui proviene il fastidioso suono ed effettua il lancio. Un paio di secondi e si sente il rumore di un sasso che colpisce un oggetto metallico. La tromba cala la nota e tace per sempre...o almeno per quella notte. Una performance direi irripetibile di tiro a segno.



Festa di Compleanno

Nel 1981 Nevio Lorenzon ed io, che compiamo gli anni a pochi giorni di distanza, stiamo festeggiando a casa del cugino di Nevio.

Presenti tutti gli amici della zona nonché ragazze a gogò.

Per l'occasione le rappresentanti femminili della festa, con l'invidia dei maschi presenti, regalano a me e a Nevio un cappellino con lo stemma della Marlboro.

Loris, abituato bene grazie all'appeal che suscitava sulle ragazze, mal sopporta tanto interesse verso di noi e



scherzosamente continua a toglierci in malo modo il cappellino dalla testa. Una volta, due volte ecc., nonostante gli avvertimenti lui continua imperterrito. Quando la misura è colma, in due o tre lo prendiamo di peso e lo depositiamo non con troppa gentilezza sopra un'aiuola di rose. Purtroppo per il fondo schiena di Loris, c'è un proverbio che dice che non c'è rosa senza spina...

Per la cronaca, dopo questo nostro poco gradito omaggio floreale, i nostri cappellini Marlboro non furono più disturbati.

Ciro

...lo prendiamo di peso e lo depositiamo non con troppa gentilezza sopra un'aiuola di rose... per il fondo schiena di Loris, c'è un proverbio che dice che non c'è rosa senza spina...

TONY E PATRIZIA FELTRACCO

Lo dobbiamo a Loris! Perché direte Voi?

Ebbene, tutto nasce dalla immensa passione che accomuna noi rallysti.

Nelle nostre zone della provincia di Vicenza, gli echi dei leggendari primattori del rallysmo italiano che incrociavano le prove speciali del San Martino di Castrozza, del Campagnolo, del Dalla Favera ecc., venivano imitati da noi giovani scapestrati con ben altri mezzi, ma comunque accompagnati da una infinita passione. Nelle azioni che ci spinsero, dapprima nel seguire i nostri miti armati di bicicletta e sacco a pelo, e mano a mano che si cresceva, ad utilizzare il ciclomotore e la mitica vespa, si sviluppava in ciascuno di noi, la mal celata certezza che un giorno saremmo diventati dei famosi piloti.

Nella zona di Mason, un ragazzo di nome Loris Roggia era già conosciuto come uno che ci sapeva fare, ed il giro dei "maneghi" (piloti della zona) lo ospitavano

"E pensare che dopo aver fatto "finta" di studiare all'università, si diede anche una parvenza di imprenditore, aprendo a Bassano in centro storico, un negozio di impianti elettrici ed antifurti assieme a suo fratello Elvio".

a turno nella propria vettura, affinché, nella massima imparzialità, sancisse chi nello stesso percorso fosse più bravo degli altri.

Gli aneddoti si sprecano su queste prestazioni alla "Munari".

Come quella volta che, insieme a Gastone detto "Momi" a bordo di una Mini, arrivarono lunghi in una curva, cocchiando contro un muro di contenimento delle soprastanti colline.

Momi si rivolse a Loris dicendo; "c...o a me ze n'data ben, se gavemo pena posà"

quando, dopo una frazione di secondo, si riversò sopra la macchina mezzo muro di sassi.

In questi casi il seguito fu per tutti, uno sfottò e giù a ridere sulle "disgrazie" altrui, ma non per Loris. Con il suo sorriso benevolo e il suo incedere leggermente piegato di lato, sanciva già quella che sarebbe divenuta la Sua professione. Il Suo lavoro più bello al mondo.

E pensare che dopo aver fatto "finta" di studiare all'università, si diede anche una parvenza di imprenditore, aprendo a Bassano in centro storico, un negozio di impianti elettrici ed antifurti assieme a suo fratello Elvio.

In realtà, il negozio non fu altro che una "scuderia" dove le merci poste in vendita, erano, idee, racconti, reportage, programmi e quanto altro girasse intorno al mondo dei rally.

Per noi, solamente un po' più giovani, quel personaggio di Loris riuscì ad alimentare il fuoco della passione, perché sapeva di tutto e di tutti, ed il suo essere meticoloso e preciso non poté limitarsi al solo "sedile di destra".

Le prime esperienze di organizzatore le svelò nei T.R.A. (Trofeo Rally Abusivi) che, per noi squattrinati appassionati, diventò eccitazione pura. Gareggiavamo con le macchine sottratte ai genitori, con gli interfonni fatti di canna ed imbuti di plastica, con i guanti da lavoro per meglio impugnare il volante, pensando di essere sulla mitica Stratos di punto vestiti...e FELICI!!!

Le notti insonni, i ritrovi per le prove, i commenti e le risate, le gioie ed i pianti, li dobbiamo a Lui, quel giovane ed irresistibile monumento al gioco dei rally.

La sua immensa passione vide lontano. Inizia l'avventura del Rally Città di Bassano. Sembra facile a parole, ma il perfezionista che alloggiava in lui, non lasciò niente al caso. Con il radar fu un maestro, ma per far nascere la gara ci volle ben altro. Il destino fece incrociare Loris con Elio Nori, gommista di professione, ma realmente un padre per tutti i giovani

appassionati di corse, e Walter Bizzotto anch'egli navigatore di lungo corso, e disponibile a seguire la parte prettamente economica di questa avventura. Ricordo le innumerevoli discussioni (anche accese) per convincerlo a rinunciare ad una qualche idea di non facile realizzazione che Lui aveva programmato. Credetemi, era proprio un "teston" convinto.

Quanti spigoli smussò Elio tra le due distinte e ben diverse personalità di Loris e Walter, ma tutto questo servì, perché in quei duri e faticosi mesi di lavoro nella stanzetta del municipio di Bassano, nascesse la prima gara importante. La prima di una serie che porterà il Nostro Loris ai vertici del professionismo.

In questa magica avventura Loris trovò in Walter Alessio detto "Caramèa" il suo alter ego, al quale poteva chiedere qualsiasi cosa, anche andare in capo al mondo per prendere solo una fotocopia.

Caramèa con quel suo modo guascone, altro non rispondeva se non: "va ben Loris, vago subito".

Li immagino di nuovo insieme lassù. Immagino Caramèa che prende in giro Loris come faceva sempre, ma al quale non era capace dire di no! Sapendo egli stesso che non sarebbe mai stato rimproverato, se non con quel benevolo sorriso che ancora una volta lo gratificava.

Ci vedemmo spesso con Loris, ed è proprio in occasione di conoscere il designato direttore di gara Sig. Rossari, che mi recai con Lui a Tarcento in quel di Udine. Lì mi fece conoscere Patrizia che diventò dopo pochi anni mia moglie.

Loris conobbe Patrizia, perché durante la stagione agonistica 1982/83 oltre a navigare Franco Ceccato, era anche direttore sportivo della famosa scuderia Quattro Rombi di Padova, dove Patrizia navigava Fiorenza Soave a bordo della Fiat Ritmo 125, alla conquista del titolo italiano femminile assoluto.

Vale l'aneddoto con cui Patrizia inizia l'avventura all'interno di una squadra ufficiale diretta dal Nostro Loris.

"Il giorno successivo alla conferma dell'equipaggio, chiamo a casa di Loris, mi risponde sua mamma.

Pronto!!!

Buongiorno signora, sono Patrizia Costa, cercavo Loris per caso è in casa?

No so!!! Speta che vardo se ghe ze a vaiza.....

Come, se c'è la valigia, pensai.....

Si! a vedo e ora vol dir che el ghe zè.

Aspetto un momento e sento....

Loris Loris ghe situ, sveiate, ghe ze na signorina che te voe!!!

Così iniziò la mia amicizia con Loris. La stagione fu impegnativa e Loris meticoloso com'era in tutte le sue cose, mi insegnò come si doveva "navigare" in ogni sua sfaccettatura. Ci divertimmo un sacco assieme a Franco Ceccato, Gigi Dalla Pozza, Dalla Benetta, Nevio Lorenzon, Marco Avi e tantissimi altri... che ricordo con tanto affetto".

Il suo perfezionismo lo portava ad essere sempre un passo avanti a tutti gli altri. Quante volte all'inizio dell'era del computer ci confrontammo su come quella nuova tecnologia potesse essere sfruttata per il suo lavoro. La sua caparbia per merito anche di Claudio è sotto i nostri occhi con RallyLink ed i pochi momenti di spensieratezza vissuti con le nostre ormai avviate famiglie, rimarranno comunque un ricordo indelebile, che Loris con il suo sorriso mesto ci ha regalato.

Patrizia e Tony lo devono a Loris!

Ecco perché Patrizia ancora oggi spesso mi dice: Penso solo che un giorno o l'altro, Loris risuonerà alla mia porta dicendomi

"Ciao sono tornato"

A pensar questo, il peso della sua mancanza mi sembra più sopportabile.

Ciao Loris.....

Tony e Patrizia

"...un ragazzo di nome Loris Roggia era già conosciuto come uno che ci sapeva fare, ed il giro dei "maneghi" (piloti della zona) lo ospitavano a turno nella propria vettura..."



CARLO CAVICCHI

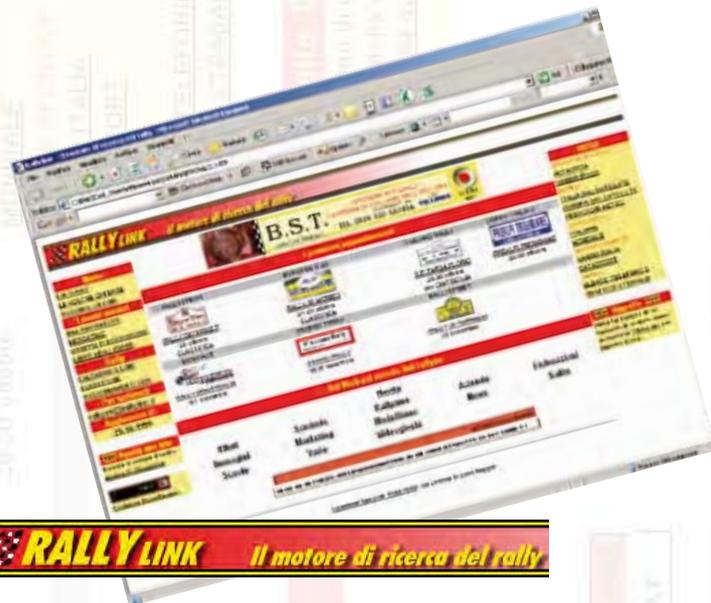
Alla fine il risultato è sempre lo stesso: quando salta fuori il nome di Loris è uno shock. Lo fu il giorno che arrivò sul telefono l'avviso del tragico incidente in Salento, lo è stato, prima di scrivere queste righe, collegare che da quella disperante giornata sono già passati dieci anni. Tanti, troppi. Pare ieri.

Un periodo opaco durante il quale la disciplina cui lui ha dato anni di vita, e poi purtroppo anche la vita, ha vissuto una parabola via via meno esaltante. Non li sognava così come sono diventati adesso i rally, probabilmente non gli piacevano nemmeno i rally che già stava vivendo perché lui aveva radici profonde, piantate quando l'ambiente era un altro e trovare passione era troppo facile. Questione di uomini, di compagnie, di notti festose e tappe estenuanti dove finire una singola gara era già vincere.

Loris c'era quando i rally avevano raggiunto il culmine della popolarità e della follia, l'epoca dei Gruppi B che richiamavano migliaia di persone lungo le speciali e che intristivano i piloti, incapaci di controllare le reazioni dei loro mezzi, troppo potenti e troppo poco assistiti dall'elettronica di bordo che stava muovendo i primi passi.

Ricordo che per telefono gli feci i complimenti per il terzo posto in Portogallo, il rally mondiale mutilato nel 1986 per la rinuncia dei big e delle squadre ufficiali dopo la tragedia di Santos, finito tra la folla uccidendo tre persone e ferendone tante altre. Il suo commento fotografava il suo modo di essere: "Eravamo rimasti quattro disperati, siamo stati i più bravi dei superstiti". Era fatto così, pochi fronzoli, ma non schivo perché se c'era da intavolare una discussione eterna non si tirava mai indietro. Convincere il prossimo della bontà delle sue idee mi pareva, all'epoca, un suo pallino. Lo era quando trattavamo qualsiasi argomento, poco importa si trattasse di corse, di vita quotidiana o anche di politica.

E tornando al concetto di shock, lo fu grande per tutta la disciplina quando si era intestardito con la sua idea di portare i rally sulla rete con il progetto che poi è diventato Rallylink. Ben prima che l'operazione prendesse vita, mi aveva telefonato al giornale per sentire che cosa ne pensavo, facendosi promettere che non gli avrei rubato l'intuizione perché il mio editore



a v e v a i mezzi economici di cui lui non disponeva. La sua era una vera e propria visione, troppo avanti per un figlio della carta stampata com'ero io e per la miopia tipica di tanti grossi editori, sempre restii a rischiare su qualche centesimo su cose di cui non si vede un ritorno (in denaro) immediato. Mi fu facile, quindi, rassicurarlo, dirgli che non gli avrei rubato nulla. Ammetto, in tutta onestà, che nemmeno ne avevo intuito le grandi prospettive, quelle che lui aveva invece ben chiare e che mi esponeva in un crescendo di convinzione che mi sorprese e che non apprezzai appieno.

Non ci fu un seguito, e passò, se la memoria non mi inganna, anche molto tempo prima che il suo sogno diventasse realtà. Anzi, quando nell'ambiente il virus di Rallylink cominciò ad invadere ogni ambito neppure collegai che quello che stava succedendo era la messa in opera nelle sue intenzioni. Fu un amico e collega, Gianni Cogni, a dirmi: "sai chi c'è dietro a Rallylink? Loris Roggia".

Diamine, pensai: c'è riuscito! E con la tipica superbia di chi non ci azzecca mai, liquidai la questione con un "Allora, buona fortuna..." che sapeva più di poca fiducia che d'incoraggiamento.

Lo storia dirà poi il contrario, e quella sua strepitosa perspicacia resterà nel tempo la sua medaglia più grande nel mondo dei rally, una disciplina che lo ha visto prima innamorato, poi protagonista attivo e infine, e purtroppo, vittima sul campo. Sì, forse sognava di essere ricordato più in auto che a una scrivania, ma creare qualche cosa che tutti utilizzano ogni santo giorno, non potendone più fare a meno, è un merito immenso che è capacità di pochi, mentre vincere delle corse succede a tanti, e di molti già non ci si ricorda più.

Carlo





ommissario Percorso

210
7

CINZIA CASTAGNA

Nel 1981 ho conosciuto Loris perché era un amico di mio marito Carlo. I ricordi che ho di lui non sono legati alle auto e alla sua partecipazione alle corse.

Ricordo che non era inconsueto sentire suonare il campanello di casa alle ore più strane e vedere comparire Loris, magari dopo mesi di assenza dalla scena locale. Loris era un amabile conversatore, con lui era stimolante il dialogo su qualsiasi argomento.

Spesso ci ritrovavamo a chiacchierare attorno al tavolo della cucina che aveva al centro il cesto delle noci. Senza che ce ne rendessimo conto lui prendeva le noci, le rompeva ad una ad una e ce le passava perché le mangiassimo; lui non ne mangiava perché riteneva a torto che potessero fargli male. Ogni volta che arrivava dovevo essere veloce a nascondere il cesto per evitare che le rompesse tutte. Non teneva mai le mani inattive, firmava tutto quello che gli capitava a tiro, giornali, tovaglioli ecc. e non disdegnava di lasciare il suo autografo neppure sulle arance. Ma con Loris era impossibile riuscire ad arrabbiarsi.

Quando capitava a casa nostra spesso era un po' prima dell'ora di pranzo o di cena e così si univa a noi.

Capivo che forse sentiva il bisogno di compagnia.

In quel periodo aveva appena chiuso una storia importante e quando gli chiedevo se all'orizzonte si stava profilando una nuova compagna, lui, che aveva un po' di timidezza, arrotolava il primo giornale che gli capitava a tiro e lo usava come un cannocchiale, ci guardava e sorrideva imbarazzato, quasi a interporre una distanza fra lui e l'argomento appena prospettato.

Oltre che amabile era anche instancabile nella conversazione, soprattutto dava l'impressione di non avere vincoli di orari, e così a volte dovevamo quasi cacciarlo di forza per poterci recare al lavoro o poter andare a letto.

Si riprometteva allora di arrivare a casa nostra in orari più consoni, ma ogni volta la cosa si ripeteva. Per godere della sua amicizia dovevamo prenderlo così com'era. Non c'era verso di cambiarlo. Conservo di lui un bellissimo ricordo.

Cinzia

Con questo "scarabocchio" eseguito da te un giorno in ufficio, ci hai mostrato la tua anima creativa, quella più nascosta. Abbiamo deciso di dargli un titolo:

IDEE IN MOVIMENTO

Di Loris Roggia

GREGORIO ROGGIA

Era un sabato notte di metà giugno 1972. All'improvviso svegliai mezzo paese.

Rientravo a casa a Pianezze con l'Alpine Renault 1600 Gr. 4 con la quale stavamo partecipando al Campionato Rally Nazionali con Polese.

Quel sabato sera i Commissari non ci fecero partire da Padova per il Prealpi Venete poiché ero arrivato con mezz'ora di ritardo alle verifiche. Non bastò la giustificazione che dovetti andare a prendere l'auto a Genova dal preparatore Giacomini ed attraversare mezza Italia.

Al mattino seguente molti vicini erano accorsi estasiati ed affascinati alla visione di quel bolide, che rappresentava il massimo della novità rallistica in quegli anni. Mio cugino Loris che abitava lì accanto, era fra questi.

Ecco, non so se la scintilla scoccò allora. Certamente la passione c'era già perché sentivo dire che un gruppo di giovani appassionati, con le auto di famiglia, ripassava sulle Prove Speciali delle gare del sabato notte, la domenica sera seguente. Specialmente sulla mitica Valstagna-Foza sterrata con un fondo stradale tremendo. Naturalmente con grande soddisfazione di carrozzieri e meccanici.

E da qui che alcuni cominciarono a trovarsi assieme a Loris presso il Bar alla Pesa di Mason Vicentino.

Con Loris ci frequentammo per qualche tempo, sia per la curiosità su tutto quel che riguardava Rally, sia per il lavoro di elettricista che svolgeva assieme al fratello Elvio.

Poi cominciai a partecipare come navigatore a qualche Rally e ne compresi subito i meccanismi organizzativi. Messi in pratica con delle prove abusive nei boschi dell'Altopiano di Asiago.

Una la ricordo con piacere perché eravamo 7/8 auto. Partenza dal solito Bar, 4 prove speciali cronometrate sull'Altopiano ed arrivo a Molvena a casa mia, infine premiazione.

Geniale come idea, bastava non disturbare la forza pubblica con un numero ridotto di auto.

Ricordo Nevio Lorenzon, Franco Corradin, Franco Ceccato, e Sivio Mascarello che vinse mettendoci l'anima e anche l'integrità della sua 128 coupé.

La passione cominciava ad aumentare di intensità, il coinvolgimento con altri appassionati pure.

Il lavoro di elettricista cominciò a diventare discontinuo. Per capire questa trasformazione, basta ricordare

quello che mi combinò. A ripensarci oggi sorrido, ma allora mi creò non pochi problemi.

Nell'aprile del 1982 stavo trasferendo la mia piccola Azienda. Affidai l'impianto elettrico nel nuovo stabile ai miei due cugini Loris ed Elvio.

Stabilita la data di fine lavori, cominciai ad organizzarmi per il trasloco con camion, meccanici ecc..

Ad un tratto Loris non si fa più vedere ed i lavori vanno a rilento. Mi arrabbio di brutto. Chiedo notizie al cugino Elvio che continua a lavorare da solo, alla loro mamma (mia zia) ma ricevo risposte evasive e giustificazione strane. Io ero concentrato sul trasloco e non pensavo ad altro.

Dopo dieci giorni ritorna per aiutare il fratello a terminare l'impianto: era andato a correre il Rally dell'Elba !!!

Zia Giannina ed Elvio sapevano tutto e lo avevano coperto ...

Penso che da quel momento il Rally sia diventata la sua principale occupazione.

Formò con gli amici citati in precedenza il gruppo di base a Mason che poi proseguì l'attività agonistica ottenendo ottimi successi con Ceccato e Corradin.

Loris si dedicò con notevole successo a fare il navigatore e successivamente dimostrò sul campo abilità organizzative non indifferenti.

La sua calma a volte irritava qualche organizzatore, ma alla fine veniva premiata dai risultati eccellenti.

Io conclusi nel 1975 la mia prima parte agonistica e seguii da spettatore i risultati positivi che Loris riusciva ad accumulare con l'organizzazione di diversi Rally in zona, a cominciare dal Bassano.

È simpatico ricordare infine che nei primi anni '70 Loris era conosciuto come il cugino di Gregorio Roggia, negli anni '80 io venivo presentato come il cugino di Loris. La strada del successo era già iniziata!

Gregorio

roggia antifurti
BASSANO

PAOLO BASSO

Ci vorrebbe qualche giorno per ricordare Loris, il nostro maestro, come a volte scherzosamente mi piaceva chiamarlo, per l'immenso bagaglio che pochi come lui nel mondo del rally avevano.

Per me i motori sono stati (e ancora sono) una parte importante della mia vita. Fin da bambino coltivo questa passione, ma a Loris devo tanto per avermi fatto conoscere come veramente funzionava la macchina delle corse e per avermi fatto debuttare, in modo un po' abusivo, in questo meraviglioso mondo.

Bar alla Pesa, il nostro ritrovo. Quante serate a parlare, a preparare i rally abusivi, a raccontare aneddoti delle corse, a conoscere i primi radar fatti in casa e poi le ricognizioni notturne per scegliere i percorsi per la prossima gara.

Loris era un vero "deus machina" già agli albori, precisissimo, calcolatore, pignolo nel preparare tutti i dettagli di come sarebbe stata la prossima sfida, il tutto solitamente finiva poi a casa sua per la solita spaghettonata e tante chiacchierate, che più di una volta terminavano ad ore piccole.

A pensare a quei tempi lontani (35 e più anni fa) mi si accappona ancora la pelle. L'adrenalina che ci avvolgeva quando si entrava nel vivo di quelle garette, mi danno ancora una certa emozione, anche se non passava volta che qualcuno ritornava con qualche parafango ammaccato, con il paraurti a penzolini o altro. Succedeva, si era in competizione ed allora faceva anche questo parte del gioco (dura era poi spiegare come fosse successo ...)

Con Loris fui proprio io a fare uno dei primi rally abusivi, proprio con la mia fiammante 128 coupè azzurra con tanto di fari CIBIE e paraspruzzi (si copiava dalle auto ufficiali). Partenza da Mason e poi le prove che spesso erano a fondo ghiacciato. Ricordo che con lui mi sentivo particolarmente motivato. Andò bene anche se rischiammo di compromettere tutto con un dritto, che fortunatamente si risolse solo con una grande paura.

Loris mi insegnò già allora le traiettorie, la famosa "corda". Mi diceva "devi fare meno strada possibile" e mi biasimò per i freni a mano che erano uno dei miei pezzi forti.

Un altro ricordo di Loris fu quando io e Franco Corradin (con l'amico Livio Pelizzari e Giorgio Gasparotto) acquistammo da Franco Ceccato, la prima vera auto da corsa: io la 124 ST e Franco la 124 spider 1600, con un accordo di pagarla 100 mila lire al mese (era il 1977).

Loris era felice, debuttare nei veri rally a fianco di Franco Corradin, era un sogno che si realizzava. Debuttammo alla Coppa Città di Modena: Loris con Franco e io con Giorgio Gasparotto. L'esperienza fu meravigliosa, anche se sia io che Franco facemmo poca strada, ritirandoci dopo 4/5 prove.

Il ghiaccio era rotto, e da lì iniziò, specialmente per Loris, una carriera che lo portò ad essere uno fra i più ricercati navigatori nell'ambito nazionale e anche di più.

Tante trasferte insieme per gareggiare ma anche tante trasferte per andare a seguire i nostri beniamini... al Sanremo, Montecarlo, San Marino, Aosta e tanti altri... comitive, notti in bianco, un po' di panini e tanta tanta passione.

Sfumò un'occasione di correre un rally vero con Loris, anzi lo preparammo bene e sul più bello





quando mancavano pochi giorni, l'organizzazione non ebbe i permessi e così rimandammo il debutto insieme.

Una cosa che tutti noi appassionati gli dobbiamo è per la grande collaborazione (e tanto merito) con il Rally Città di Bassano prima e per il Città di Schio poi (questa fu una sua vera creatura).

Loris è mancato ed è mancato molto in primis alla sua famiglia ma anche a tutto il mondo dei rally lasciando un vuoto incalcolabile.

La sua creatura Rallylink ci permette di salutarlo ogni qualvolta accendiamo il computer.

Un paio di volte all'anno passo per un salutino nel piccolo cimitero di Gargazzone, un piccolo ritaglio di terra dove fanno di sfondo le montagne che tanto piacevano a Loris, un luogo di meditazione dove riposa lontano dai suoi motori.

Paolo





TIZIANO SIVIERO

Sto volando sopra l'estuario del Rio de la Plata cercando di mettere insieme delle idee sul tracciato delle prossime "Dakar" e vedendo i vari bracci che si intrecciano mi è venuto in mente l'immagine della mia relazione con Loris.

Per più di un quarto di secolo ci siamo incrociati e separati seguendo ognuno la propria strada ed il proprio istinto proprio come l'acqua nella foce dei fiumi.

Era il '75, credo, venivo da Cassola, periferia campestre di Bassano del Grappa, io non avevo ancora l'età da patente e mi piaceva terribilmente l'idea di organizzare corse. Già mi ero cimentato con piccole gare di Moto Enduro (allora chiamate di Regolarità, anche se... di regolare non c'era nulla!) e volevo fare il salto nei Rally, specialità di cui mi ero innamorato divorando Autosprint. Mi misi a cercare informazioni su chi stesse già organizzando qualcosa di simile ad un Rally. Ovviamente, vista l'età, non cercavo gli organizzatori "veri" (vedi i vari Automobil Club che regnavano nel triveneto) ma qualcuno che stesse organizzando "garette" e che avesse la pazienza di spiegarmi come funzionano "da dentro" i Rally.

La mia ricerca mi portò nelle colline sopra Mason a pochi passi da Bassano dove trovai un ragazzo, di qualche anno più vecchio di me, anche Lui proveniente dalla periferia campestre di Bassano, che mi aprì la porta di casa sua e dei piccoli segreti del suo mestiere. Certo, non faceva ancora il navigatore o organizzatore professionista ma nessuno, conoscendolo, avrebbe creduto che il suo lavoro sarebbe stato di vendere impianti antifurto, mestiere che lo faceva vivere in quel periodo.

Da quella porta aperta per me è stato un "faro" anche nel mestiere di copilota, ho imparato molto da Loris e credo che Lui e Danilo Dalla Benetta siano stati i miei veri maestri, fonti di emulazione sia professionale che comportamentale.

La vita ci ha portato mille volte fianco a fianco, dalle garette abusive del TRA (Trofeo Rally Abusivi..... tutto un programma!), alla mia sostituzione a fianco di Miki nel 100.000 Trabucchi del 1980, alla mano che mi diede nel riordinare i 16 quaderni note del Safari '88, al progetto di un San Marino "Mondiale", al suo incidente in Argentina (dove io abitavo parte dell'anno), alla sua sostituzione a fianco di Ago

dopo quell'incidente, tanto per citare le prime che mi vengono in mente.

Il più bel ricordo però è la sua faccia sprizzante di felicità alla partenza della prima edizione del Rally di Bassano, la sua creatura che nasce, la sua soddisfazione nel vedere un sogno realizzarsi, di avercela fatta, di aver saltato la barriera tra i sogni e la realtà sembrava illuminare la Direzione Gara abbastanza da spegnere le luci.

Era d'estate, ero all'Elba, in spiaggia sotto casa, mi chiama Pierino Sodano e con voce stranamente spezzata mi dice "se n'è andato un compagno, uno tosto! Belin!" subito non capisco, ma nel gergo di noi, copiloti "non allineati", intuisco qualcosa di tragico nella sua telefonata e chiedo: "Gorby?"

"Sì, a Lecce contro un trullo di merda, belin!" la sua risposta.

Il resto lo sanno tutti (o quasi), ma alla fine ci manca il grande sognatore, quello che ti faceva rimanere fino alle 3 di notte a parlare di rally, a discutere, a litigare! Forse ora non gli serve avere i piedi per terra, come gli dicevamo tutti!

Tiziano





ALBERTO ZANUSSO

Il ricordo di Loris mi riporta al 1976. Avevo vent'anni e con grandi sacrifici avevo acquistato una 124 Spyder Abarth di terza mano. Andai a provare l'auto sulla PS di Campocroce col navigatore designato, Oliviero Citton, ma lui soffrì ripetutamente di mal d'auto e così Olly cambiò ruolo e divenne non solo il mio meccanico, ma punto di riferimento per le stagioni agonistiche che seguirono. Il giorno di Pasquetta si avvicinava velocemente e per quella data ero iscritto al Rally di Cesena, ma non avevo un navigatore. Vennero in mio soccorso gli amici della Bassano Corse Paolo Basso e Franco Corradin che mi parlarono di un loro amico grande appassionato e già allora organizzatore di rally sull'altopiano di Asiago ma... abusivi!

Fu una sorpresa scoprire che si trattava di Loris in quanto ci conoscevamo già da tempo per aver frequentato lo stesso liceo senza aver mai saputo della comune passione. Non fu facile convincere Clara, la fidanzata, ma a tre giorni dal rally, dopo insistente pressione da parte di tutti gli amici, finalmente acconsenti. Partimmo il giorno prima delle verifiche con la 124 che a quel tempo era anche muletto ed il mezzo della morosa.

Non possedevo l'interfono e Loris mi mostrò subito il suo incredibile talento costruendolo (con l'aiuto del fratello Elvio) in una notte ed adattando ad un vecchio casco con stucco un tubo flessibile ricavato dalla lampada del suo comodino. Un giro in tutte le prove per far le note e siamo alle verifiche.

Loris non aveva avuto né il tempo, né il denaro per fare la licenza e quella doveva essere la sua unica gara. Fu così che andai da solo alle verifiche con i documenti di Alessandro Bordignon e... le foto di Loris! Superate le verifiche, con Olly ci facemmo un piccolo rialzo e montati quattro pneumatici ricoperti, si andò a far festa.

In gara le prendemmo di santa ragione; in una PS di km. 5,5 sono stato capace di girarmi sei volte, ma l'intesa con Loris fu, a dir poco perfetta. Lui sempre tranquillo e sereno nonostante il mio stato di agitazione, la mia esuberanza ed i miei errori che ci portavano ora ad appoggiarci di qua, ora toccare di là. Inutile dirlo, tutta la stagione corremmo insieme. I risultati furono altalenanti, causa gli scarsi mezzi economici, e si passava spesso la notte in officina: il cambio era il tallone d'Achille e lo smontavamo e rimontavamo come si gioca con il Lego. L'amicizia durò sempre, ma l'equipaggio Zanusso-Roggia purtroppo si sciolse al Rally del Ciocco del '77 contro il muro in cemento dell'ultima curva della PS Pizzorne.

Marzo, il tempo è pessimo, piove a raffiche. Poco dopo la partenza della PS 3 incontriamo una nebbia fittissima. Loris è magistrale, il ritmo delle note che mi arriva nell'interfono è un tango ed il nostro Spyder danza tra le curve ed i tornanti, in salita ed in discesa. Loris dirige l'orchestra in modo impeccabile ed io pur non vedendo la strada, la intuisco. Raggiungiamo l'auto partita davanti a noi, poi un'altra ed un'altra ancora: alla fine saranno dodici i concorrenti superati. All'improvviso la nebbia si dirada, mi rilasso, ormai la prova è finita, ma perdo una nota e la Sinistra Media Kiude diventa la nostra trappola. L'urto è violento, rimbalziamo sul lato opposto, l'auto è distrutta. La nostra corsa finisce a cento metri dal fine prova; Loris scende con calma, va a consegnare la tabella di marcia, quando torna si siede per terra e piangendo mi dice che non avremmo più corso assieme, non potevo certo dargli torto. In quell'occasione compresi la sua grande capacità di navigare che lo avrebbe portato a fare del rally la sua vita.

Alberto



FRANCO CORRADIN

Un giorno Franco Ceccato mi chiama da lui e mi dice: "Te la senti di partire con il camion ed andare in Sicilia a comprare e portare a casa quattro 131 Abarth stradali rimaste invendute che i vari concessionari della Sicilia hanno in deposito?". Eravamo nel 1976 o '77, non ricordo bene, ero giovane e andare in Sicilia era un viaggio molto lungo che richiedeva 24 ore; mi sono allora consigliato con Loris e abbiamo fatto una controproposta a Franco. Da pochi giorni era arrivata una 124 Abarth 16 v gr4 ex Alen, ancora con i colori Olio Fiat, che noi mangiavamo con gli occhi pensando a cosa inventare per poterci sedere dentro. Allora ci siamo detti: "Chiediamo di fare una gara con quella bestia lì, o la va o la spacca." Ho proposto a Franco: "Noi andiamo, facciamo il tutto se tu ci dai l'auto per il Rally di Cesena" che si correva la settimana successiva e dove già mi avevano chiesto di portare l'auto dei clienti (Casarotto, Giorgio Ceccato, e Tratter). "Faccio tutte e due le cose e così siamo pari". Franco accetta, e noi dopo 3 ore eravamo in viaggio, camion, 90 all'ora max con Loris seduto a sinistra, armati di passione e voglia di guidare quella bellissima auto che giaceva nel reparto corse di Schio. Tutto questo accadeva il venerdì della settimana prima della gara, che si svolgeva a Pasqua o Pasquetta, ogni anno.

Arriviamo a Palermo dopo 29 ore di guida, con Loris facevamo i piani su come avremmo guidato o condotto la gara, e così il sonno e la stanchezza se ne stavano buoni buoni; con Bronson che ci aspetta partiamo per il giro della Sicilia e raccogliamo le 4 auto tutte nuove, le portiamo al molo dove ci si imbarcava per il traghetto e cominciamo a fare le operazioni di carico: nel momento di trovare il comando elettrico che, come su tutte le bisarce, alzava il piano di carico dove due auto andavano sopra e due sotto, Loris ha un sobbalzo e mi dice, con la sua flemma solita: "Forse nella foga della partenza abbiamo lasciato il telecomando a casa!". Questo era il lunedì sera, la nave partiva dopo 2 ore, e avremmo dovuto aspettare il giorno dopo per imbarcarci di nuovo: questo avrebbe messo in pericolo il nostro programma per partecipare al rally di Cesena con la bestia che io non avevo mai guidato e nemmeno sapevo come fare, ma la voglia dentro era grande e per nessun motivo avremmo perso questa occasione. Loris mi guarda e dice: "Hai un cacciavite?" "Sì - rispondo - dovrebbe esserci tutto su questa bisarca". Trovato il cacciavite Loris comincia a smontare l'impianto e si inventa di tutto finché collegando una marea di fili funziona manualmente tutto! Detto e fatto carichiamo veloci il tutto e imbarchiamo per Napoli; dormiamo lì sulla coperta della nave visto che da tre giorni o quattro non si chiude occhio.

Arrivati a Napoli giù gas e in 16 ore arriviamo a Schio, scarichiamo, andiamo a casa e prendiamo il tutto, ritorniamo a Schio e troviamo la bisarca già caricata con Stratos e altre 3 Abarth, tra cui il nostro sogno blu e giallo; ci mettiamo subito alla guida, e giù a Cesena dove arriviamo il giovedì pomeriggio, il tempo di fare il giro delle ps, prendere le note e verificare, ed eravamo già al sabato sera: si correva di domenica mattina con partenza alle 6, eravamo una compagnia di appassionati tutti della scuderia città di Schio e siccome noi eravamo abituati a non dormire da una settimana con Loris e Paolo Basso ci siamo inventati di fare gavettoni a ognuno che passava sotto in strada! Detto questo abbiamo fatto le 4 di mattina, e con la nostra bestia - che aveva solo il problema di non avere il motorino di avviamento e quindi dovevamo tenerla in moto sempre - siamo partiti per la nostra gara dove ne abbiamo combinate di tutti i colori, testacoda e altre stupidate, ma sempre senza spegnere l'auto, altrimenti difficilmente sarebbe ripartita! Ricordo che eravamo tanti con le 124 Abarth ed avevamo messo in palio una bottiglia di prosecco per chi fosse arrivato ultimo fra le



Abarth gr 4, credo fossimo 10 o 11, e quella era la nostra classifica più importante: quella della gara non ci interessava - credo fossimo alla nostra seconda o terza gara, dove ci eravamo solo ritirati per rottura del cambio; noi avevamo la libidine di emulare i traversi di Alen nostro idolo, e basta. Così facendo siamo arrivati al termine della gara con grande soddisfazione e con 15 ore di sonno in 10 giorni, ma felici e contenti come mai nella nostra vita: avevamo coronato il sogno di salire sulla vettura più bella per noi, dove Alen e Kivimaki ci avevano messo il "sedere".

Ricordo che con Loris in certi traversi che ci uscivano con fortuna, visto la nostra inesperienza, ci battevamo le spalle dalla goduria appena finito il traverso: era la passione che avevamo dentro! Poi abbiamo

partecipato al Campagnolo dopo 2 mesi, e lì abbiamo raccolto un 13.assoluto, gara con assistenza fatta apposta a Mason Vicentino dove Loris e tanti altri amici avevano costituito la scuderia Mason rally Club. Loris organizzava gare amatoriali tra di noi e da lì si capiva il suo spirito di organizzatore, navigatore di tutto e di più, ma di rally sempre!

Scrivere queste righe mi ha fatto stringere il cuore: l'emozione è ancora grande, sono frammenti di vita vissuta in gioventù dove la passione e amicizia prevalevano su tutto.

Franco



LUCIO BAGGIO

Conobbi Loris nel lontano 1978 quando, ancora senza patente, partecipai con un amico ad un rally abusivo sull'altopiano. La partenza si trovava in Val Lastaro, mi sono rimasti in mente i numeri del calendario da appiccicare su i vetri laterali. Un'idea grandiosa sicuramente arrivata dalla sua mente geniale. Quello che ricordo sempre sorridendo fu la premiazione che si svolse al Fungo, in gara ci si fermò a causa della mancanza di benzina e così alla premiazione Loris ci consegnò come trofeo un copricerchio di una macchina, quelli cromati di un tempo. Era già uno che ne sapeva di rally. L'anno successivo due amici della "piazza" iniziavano la loro mirabile carriera: "Micky e Tiziano", e ricordo che con Nino, Claudio, Tony e Roberto, per citarne alcuni, siamo andati a vedere parecchie gare. Loris gareggiava già dal 1976 ed essendo un nostro compaesano rallistico noi tutti facevamo il tifo anche per lui. Nel 1985 ha inizio la mia avventura "rallistica" e guarda caso nell'organizzazione del rally di casa mia c'era lui, da qui ho capito l'importanza di avere amici competenti e professionali nel mondo dei rally e specialmente all'interno dell'organizzazione. Loris se poteva darti una mano si faceva in quattro, specialmente per gli amici di Bassano. Feci il rally con Valerio e ci ritirammo con un bel cappottone alla quinta PS, era una gara d'altri tempi lunga e selettiva con prove difficili da affrontare per dei giovani, una di quelle gare "VERE" che come sempre organizzava sapientemente. Passai un anno senza parlare di rally, poi con l'avvicinarsi della gara di casa, ebbe inizio la mia vera carriera a fianco di Gibo. Loris ci seguiva con interesse essendo noi delle giovani promesse, lo trovai due mesi dopo alla mia prima partecipazione al San Marino valido per l'Europeo. Lui correva con Massimo e sicuramente dava già una mano agli organizzatori. Io ero un giovane navigatore con molta voglia di imparare, avere due amici come Loris e Tiziano con la loro esperienza è stato importante. Gli anni passarono e ognuno seguiva i propri programmi, ma quando ci incontravamo al San Marino, a Bassano o ad Asiago, c'era sempre modo per parlare e raccontarci un po' di tutto come dei buoni vecchi amici. Nel 1990 correva con Michele nel mondiale con la Delta dell'ART, io e Gibo facevamo il mondiale con la Celica gruppo N. Un bel ricordo è la trasferta agli antipodi "New Zealand": da buoni italiani facevamo le ricognizioni assieme e la sera cena e chiacchiere. Ricordo la mina galattica

che tirarono lui e Michele contro un paio di mucche con conseguente ritiro. Posso dire che ci siamo visti più durante i rally in giro per tutto il mondo che a Bassano. A Sassari nel 1993 ritornai in macchina con Gibo, sostituivo Loris, sicuramente impegnato in qualche organizzazione. Fu la mia prima vittoria assoluta. Ancora oggi lo ringrazio per avermi lasciato quell'opportunità. I ricordi sono tutti concentrati sulle corse, ci frequentavamo soprattutto nell'ambito delle gare, la comune passione ci avvicinava molto. La nostra carriera continuò su strade diverse, gli obiettivi raggiunti da entrambi facevano sì che quando ci incontravamo ci si complimentava l'uno con l'altro per gli ottimi risultati ottenuti o ci si prendeva per i fondelli per le sconfitte, il tutto accompagnato da stima e rispetto reciproco. Sempre con il sorriso, perché aveva un "humor" veramente eccezionale. Il 20 giugno 2003 al Kartodromo di Ugento, io, Loris e Gigi eravamo in attesa della partenza, da buoni amici scherzavamo come il solito sul nostro girovita e ci domandavamo se era benessere oppure vecchiaia. Poi un saluto come sempre e via, ognuno nel proprio abitacolo per inseguire una nuova vittoria.....

Ciao vecio!!!

Abbiamo passato dei bei momenti insieme.

Lucio

DZ

DO hivio
S 2 →

X TS 30

S3 30 D2+



Sembra quasi scontato dire che me la sentivo, il mercoledì prima ero passato davanti ad una chiesetta e mi ero sentito inspiegabilmente attirare dentro, mi ero seduto su una sedia e mi ero messo a pregare, non lo avevo mai fatto prima e ancora adesso mi chiedo il perché. Ero a Cipro a seguire il rally mondiale e la telefonata di Claudio pochi giorni dopo mi sorprese in mezzo a quella confusione spezzandomi il cuore.

Sento ancora la sua voce singhiozzante "L'hanno portato via è grave" sono momenti che nella vita non si dimenticano, in pochi minuti Loris se ne era andato.

Lui silenzioso quanto bastava, lui caparbio come solo lui sapeva essere, logico e risolutivo ... semplice, una persona semplicissima, ma con una mente fuori dal normale. Con lui ho passato quasi tutta la mia carriera, ancora sento la sua voce nelle notti in cui i sogni ti fanno tornare indietro nel tempo, a me sembra che lui ci sia ancora, non ho mai accettato che non ci sia più.

Lo conobbi per puro caso del destino in una serata in cui tornai a casa con più dubbi che certezze. "Ma siete sicuri che quello non si addormenti in macchina?" chiesi a chi me lo aveva presentato, stupito da quel suo vagare pensieroso, ne rimasi sconcertato e forse

VITTORIO CANEVA

corsi con lui perché nessuno aveva più il coraggio di salire con me, ma poi quando lo vidi in azione, non me ne staccai più. La prima corsa fu davvero un disastro, finimmo in un fosso (per fortuna che c'era) sullo sporco di un Valli Piacentine in cui c'era più terra che asfalto sulla strada, scendemmo dal Cerro come due deficienti, prendendo dei rischi enormi. Lui non fece una piega mai, anzi odiava arrivare secondo anche solo per una prova speciale. Una volta le gare erano lunghissime e i trasferimenti andavano per zone poco abitate strade perse nel buio di notti eterne, lui ogni tanto alzava la testa e diceva "gira a destra" poi si assopiva con la testa indietro, lasciando sibilar il respiro da sotto i baffetti, il comico è che dormiva veramente!

Io ero preoccupato, ma dieci secondi prima del bivio apriva gli occhi e sentenziava "Gira a sinistra!!" per tornare poi nel suo mondo... Non ho mai capito come facesse e per rabbia gli tiravo qualche inchiodata "Ocio, ocio Loris" Gridavo. Lui sbarrava gli occhi, poi quando capiva che non c'era il pericolo tornava a dormire senza scomporsi per puntualmente rinvenire al prossimo bivio.



Poche volte lo vidi arrabbiato davvero, una volta fu al Montecarlo quando, dopo aver discusso non so in che lingua con Mahè, navigatore del pluricampione europeo Darniche, saltò in macchina agitato e mi disse "Al C.O. parcheggia sulla sinistra più in mezzo che puoi" lo non capivo il perché, se non altro ero anch'io infuriato perché costui non ci faceva passare in prova e lo prendevamo ogni volta. "Fermati qua" disse scendendo veloce dalla macchina, lasciò la porta aperta mentre Darniche strombazzava, lui andò tranquillo al C.O.

Il francese pagò un minuto e Loris tornò bello contento "Adesso abbiamo due minuti disse" Lo vidi discutere ancora al furgone con un agitato Mahè e mi sono sempre chiesto in che lingua lo facesse, dal momento che non parlava altro che il ve neto.

Lui era capace di navigare e di muovere le assistenze ricordandosi dove erano tutti i mezzi, i nomi di chi li guidava, che gomme avevano a bordo senza nemmeno guardare il piano assistenza e durante la Ronde di Sanremo era capace di cambiare cinque quaderni riprendendosi alla perfezione nei vari intrecci di bivi che la strada percorreva, sembrava un prestigiatore e poi aveva una passione sfrenata e una memoria impressionante.

Fu lui assieme a Tiziano Siviero e ad altri ragazzi di Bassano l'ideatore e realizzatore del primo T.R.A. che voleva dire Trofeo Rally Abusivi, fu un successo. Mi diceva sempre "Peccato che più di 15/20 iscritti non si possano prendere" e poi sospirava come a dire "Che mondo", e quando un giorno gli chiesi "Ma scusa, perché non potete prendere più di 15 equipaggi?" lui si mise la mano sul naso e abbassando lo sguardo mi rispose "Abbiamo calcolato che tra quando qualcuno

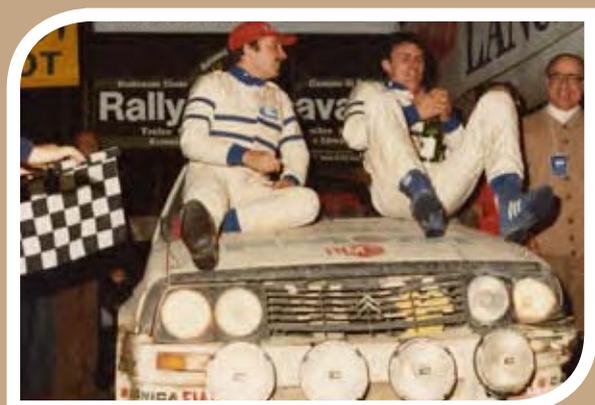
reclama e quando arrivano, i Carabinieri passano circa 15/20 minuti".

Ancora adesso rido a ricordare questa sua teoria.

Ne potrei raccontare tante sul grande Loris anche se l'oblio della memoria mi ha fatto ormai dimenticare molti episodi di quella nostra lunga avventura, partita dalla A112 pieni di sogni e terminata sulla Delta ad un passo dal paradiso, il tempo non è generoso e appiattisce tutto, le lunghe notti passate e le interminabili giornate, la puzza di sudore e freni, gli occhi arrossati dalla polvere e dalla stanchezza tornano nelle notti tormentate in cui sento ancora la sua voce scandire le note con chiarezza e determinazione.

Grazie Loris per tutto quello che mi hai insegnato e dato, sono certo che un giorno torneremo ancora a fare le nostre gare tu ed io e prometto che non mi arrabbierò quando ti addormenterai sul sedile tra un bivio e l'altro.

Vittorio



PIERO SODANO

Ho conosciuto Loris alla fine degli anni settanta, quando la mia carriera di navigatore volgeva al termine e l'ho ritrovato nella A.R.T. dei fratelli Alessandrini più di dieci anni dopo, sempre navigatore, ma anche organizzatore di gare ed ideatore di un sito web.

Lo avevo soprannominato Lenin, trovavo che assomigliasse al vecchio leader Sovietico e mi aveva colpito la sua passione per i dettagli e la sua enorme capacità lavorativa.

Ricordo un lungo ritorno in macchina dalla Cecoslovacchia: per dieci, dodici ore, non avevamo mai smesso di chiacchierare ed avevamo messo a posto il mondo, sia quello sportivo che quello politico.

Ci eravamo persi di vista per un po', con rari incontri, poi l'avevo ritrovato nel letto dell' Ospedale di Cordoba, quando aveva avuto l'incidente alla schiena. Volevo accertarmi che avesse tutta l'assistenza necessaria, ma la sua maggiore preoccupazione era di non poter seguire di persona l'organizzazione del San Martino di Castrozza... "Sai com'è, quando non sei lì a vedere tutto, qualcosa scappa sempre..."

Si era rimesso, era tornato a correre e nei tre anni seguenti, ci si incontrava ogni tanto; quattro parole, ci si capiva in fretta.

Poi, un giorno di giugno del 2003, nel Parco Assistenza di Cipro, una telefonata di Erasmo Saliti dal Salento: "Aghini ha sbattuto... è morto Roggia...". Ho balbettato un saluto, ho chiuso il telefono poi sono messo a piangere, annichilito da una tristezza inimmaginabile. Martin Holmes, il giornalista inglese, mi ha aiutato a sedermi su di una pila di gomme, ho cercato di dirgli cos'era successo, ma non riuscivo a smettere di singhiozzare: era morto Lenin.

Piero



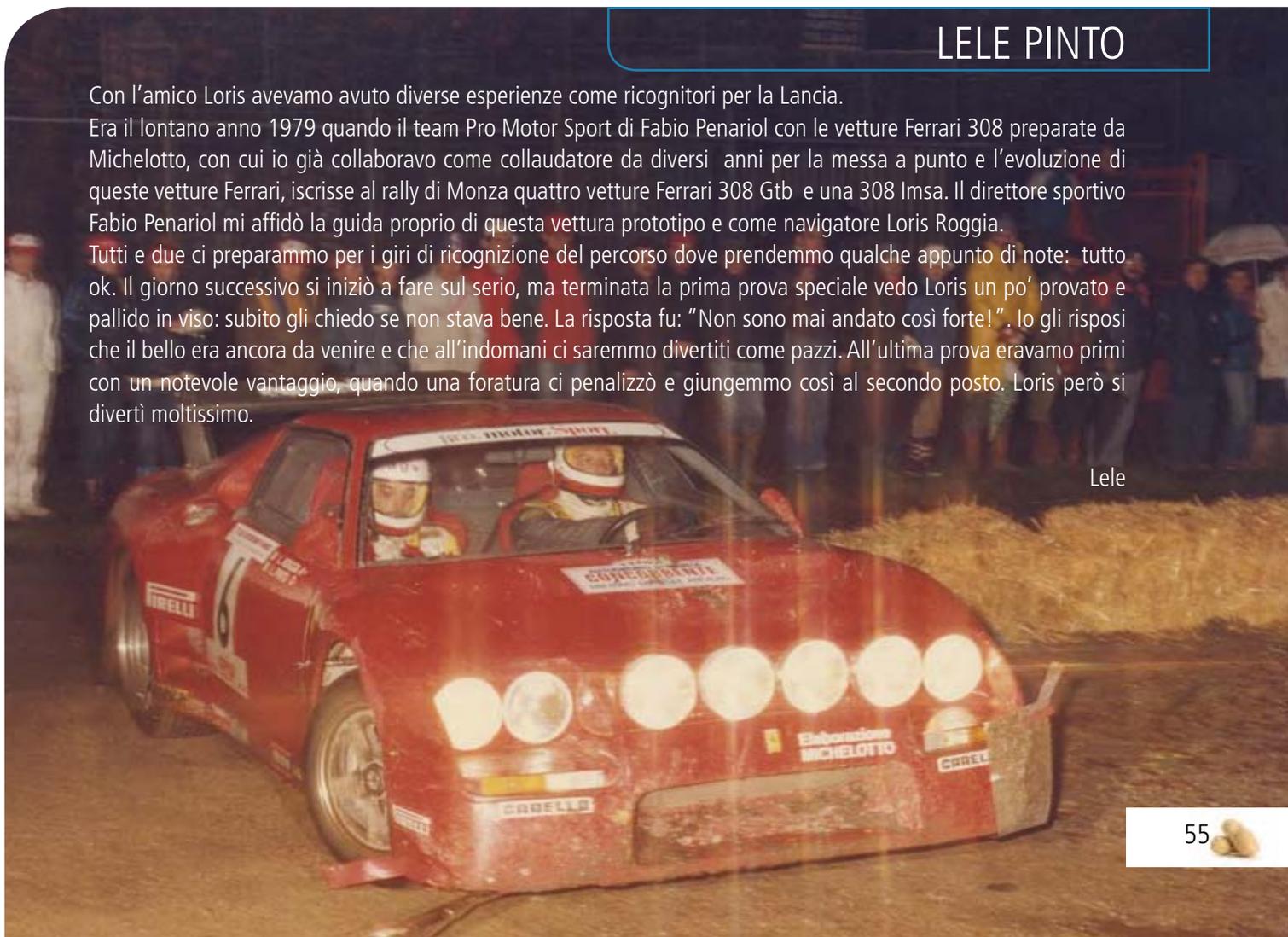
LELE PINTO

Con l'amico Loris avevamo avuto diverse esperienze come ricognitori per la Lancia.

Era il lontano anno 1979 quando il team Pro Motor Sport di Fabio Penariol con le vetture Ferrari 308 preparate da Michelotto, con cui io già collaboravo come collaudatore da diversi anni per la messa a punto e l'evoluzione di queste vetture Ferrari, iscrisse al rally di Monza quattro vetture Ferrari 308 Gtb e una 308 Imsa. Il direttore sportivo Fabio Penariol mi affidò la guida proprio di questa vettura prototipo e come navigatore Loris Roggia.

Tutti e due ci preparammo per i giri di ricognizione del percorso dove prendemmo qualche appunto di note: tutto ok. Il giorno successivo si iniziò a fare sul serio, ma terminata la prima prova speciale vedo Loris un po' provato e pallido in viso: subito gli chiedo se non stava bene. La risposta fu: "Non sono mai andato così forte!". Io gli risposi che il bello era ancora da venire e che all'indomani ci saremmo divertiti come pazzi. All'ultima prova eravamo primi con un notevole vantaggio, quando una foratura ci penalizzò e giungemmo così al secondo posto. Loris però si divertì moltissimo.

Lele



ROBERTO CRISTIANO BAGGIO

Trofeo Cariplo Mantova - settembre 1979

Nota sbagliata, fuori strada. Ma ero stato io a leggerla...

Il telefono squillò mentre ero a tavola. Rispose mia madre.

«Roberto, ti vogliono...»

Mi alzai di malavoglia. Presi in mano la cornetta.

“Pronto...”

«Ciao, sono Loris. Scusa l’ora. Sono a Mantova, iscritto al Trofeo Cariplo, ma mi manca il navigatore. Non è che potresti correre con me?»

La richiesta mi colse di sorpresa. Avevo staccato la licenza Csai per disputare il Rally di Arzignano, un seconda serie, in coppia con Alessandro Bordignon. Erano trascorsi tre mesi dalla gara e quasi non ricordavo più di possedere il tesserino.

“Sei matto? Senza provare, poi...”

Loris non si scoraggiò. Ci sarebbe voluto ben altro, di una risposta tentennante, per farlo desistere.

«Non dobbiamo mica correre per vincere. A me basta tagliare il traguardo per avere lo sconto che la Fiat concede a chi gareggia con una delle sue vetture. Ho da poco acquistato una 127, ho già disputato due rally e mi serve il terzo risultato. Vieni, dai, ci divertiremo...»

A Mantova sarei dovuto andare in qualsiasi caso perché il giornale per il quale all’epoca lavoravo mi aveva chiesto un servizio. In un attimo pensai di unire l’utile al dilettevole.

“Vengo, però non correre!”

«Tranquillo. Senti, se vuoi prenoto anche per te nell’albergo dove mi trovo.»

“Va bene. Come si chiama l’hotel?”

«Ai due gendarmi. E’ in piazza Sordello, sede di partenza ed arrivo della gara. E’ comodissimo. Parti subito, così fai in tempo per le verifiche.»

Alle 16 ero a Mantova. La gara sarebbe scattata alle 21. Con la 127 saremmo partiti coi primi.

Trovai Loris davanti al tavolo dei verificatori che pistolava.

«Ne hai messo di tempo per arrivare...». L’accoglienza non fu delle più tenere.

“Senti, mi hai chiamato all’una... neanche Nuvolari, che era di questi parti, avrebbe fatto prima”.

Mostrai la licenza all’ispettore Csai, firmai

distrattamente un paio di fogli, guardai con aria di sufficienza la Fiat 127 bianca che Loris aveva “trasformato” in vettura da corsa appiccicando alla carrozzeria gli adesivi col numero di gara: il 24. Di mio ci misi quelli della Hawk. Non c’era il roll-bar. Le cinture erano quelle di serie. Poggiatesta posticci. Niente male per affrontare una gara che non avevamo neppure provato.

“Senti – gli feci serio – almeno un radar ce l’hai?”

«Ho tutto, anche le note. Me le ha prestate un amico. Se ti sbrighi, puoi ricopiarle su un quaderno...»

Cercai l’albergo “Ai due gendarmi” in piazza Sordello. Era all’uscita dell’antico slargo. Palazzo d’angolo. Comoda la camera, con affaccio sulla pedana di partenza. Passai l’ora successiva a scrivere “destra” e “sinistra” seguite da una serie di numeri: più erano alti e più le curve erano lente”.

Non so perché lo feci. Forse per ingannare l’attesa. Sapevo benissimo che quelle note non sarebbero servite.

Mentre cercavo di riordinare le idee, Loris bussò alla porta.

“Cosa c’è ancora?”

«Andiamo a mangiare qualcosa».

I ravioli di zucca, in onore della cucina mantovana, fumavano nel piatto. Lo stomaco era chiuso, non nascondo che un po’ di tensione la provavo.

«Mangia, mangia – ordinò Loris – la notte sarà lunga da passare!»

Astemio da sempre, per darmi un po’ di tono ingollai non so come un bicchiere di vino rosso. L’effetto fu magico.

Il tempo passò in un lampo e senza rendermene conto mi trovai sulla pedana di partenza, tabella di marcia in mano.

«Attento ai controlli orari e non sbagliare a timbrare. Quanto alle note mi basta che tu mi indichi la strada seguendo il radar».

“Ok, capo” risposi stranamente remissivo.

Pronti, via. In breve c’immergemmo nel buio della campagna mantovana. Un filo di luna poco poteva contro tutto quel nero.

Loris guidava sicuro. Dopo la prima prova, affrontata alla garibaldina, osai aprire il quaderno delle note per la seconda. Se ero stato chiamato a fare da navigatore non potevo limitarmi al ruolo del passeggero caricato a bordo solo perché lo prevedeva il regolamento.

Meno cinque. Il cronometrista cominciò il conto alla rovescia. Puntai i piedi quando Loris fece salire il numero dei giri.

Via. "Cinquanta, dosso, trenta e sinistra due. Attento al gelso..."

Chi aveva preso le note era stato diligente. Tutte esatte, o almeno così mi sembravano. Precisi anche i punti di riferimento.

Recitai con religiosa fede quanto riportava il quaderno. L'amen arrivò quando, pressappoco a metà prova, invertii la destra 5 con una sinistra 1. A urlarlo, con un moto di stizza, fu Loris.

Inutilmente cercò di correggere la direzione. La 127, per quanto lanciata a velocità modesta, sbandò paurosamente, arò un pezzo di campo seminato a soia, e finì con le ruote di sinistra, lato guidatore, dentro una canaletta d'irrigazione, fortunatamente asciutta.

Slacciai la cintura e scesi per controllare i danni mentre il mio pilota, che avevo tratto in inganno, smoccolava con la leva del cambio nell'improbabile tentativo di trarsi d'impaccio, sollevando nuvolette di polvere. Controllai il "bolide". La carrozzeria era immacolata, neppure un graffio sulle lamiere.

"E adesso?" chiesi con uno sguardo scemo sfiorando per un momento gli occhi infuocati di Loris.

Fu in quell'attimo esatto che arrivò la "compagnia della spinta". Quattro amici, bene in arnese, si materializzarono all'improvviso.

"Miracolo..." mi uscì di bocca.

«Macché miracolo – mi zitti il più robusto – eravamo appostati laggiù, nel punto esatto dove avete sbagliato a stertzare. Salta su, vi tiriamo fuori noi.»

Otto erculee braccia sollevarono la 127 come fosse una piuma, rimettendola in piano. Loris ingranò la prima e riprendemmo il rally. Neanche un minuto perso.

Rassicurato, riaprii il quaderno delle note.

«Sta fermo» mi consigliò Loris. Fu allora che sentii, maligno, il sapore acido del vino che avevo trangugiato a cena salirmi in gola seguito da un borborigmo rumoroso.

Non vomitai per rispettare il driver, già in vista del fine prova.

La notte si srotolò tranquilla. All'assenza delle mie note rimediavano i grilli. La loro musica divenne dolce compagna nell'immensa distesa di campi che circonda la città virgiliana.

L'alba ci colse in piazza Sordello.

"Siamo stati bravi" osai dire a Loris mentre la bandierina a scacchi calava sulla 127 piena di terra.

«Proprio bravi. Di più: bravissimi!» esclamò Roggia sarcastico.

Scoppiai a ridere. Loris si unì alla risata mentre il sole cominciava ad accarezzare lo slargo.

Alle premiazioni, nel salone dell'Acì, ritirammo felici copia della classifica.

Loris la volle per sé.

«Devo spedirla alla Fiat, per via dello sconto».

A malincuore gliela lasciai.

Non seppi mai come ci classificammo perché non feci in tempo a scorrerla.

Con il Trofeo Cariplo conclusi la mia carriera di navigatore. Mai più staccata la licenza. Loris, invece, prese il volo. Lo seguii alcuni anni. Lui leggeva le note ai campioni, io scrivevo i resoconti delle gare. Entrambi professionisti: lui dei rally, io della carta stampata.

Uniti dal ricordo di quella indimenticabile notte dalle parti di Mantova.

Roberto



ELVIO VOLPATO

1980

Partiamo dall'inizio, io sono Elvio Volpato, ho iniziato a correre nel 1980 e nello stesso anno ho conosciuto Loris. Non conoscevo i rally, mi piaceva guidare e portare l'auto al limite, poi una sera passando a Mason Vicentino, al mitico bar La Pesa, mi sono imbattuto nella compagnia dei rallyisti fra i quali vi era un maestro. Io non osavo chiedere, ma Loris è salito con me in auto al rally di Borgo Valsugana, un grande onore per me che iniziavo, con lui che mi spiegava come andare forte. E' stato un disastro e sulla neve ne abbiamo fatte di tutti i colori, ma lui era impassibile e fermo nel suo ruolo, molto bravo nel valutare ed insegnare a correre.

1984

In quegli anni si correva all'avventura: pochi mezzi, tanta passione e gare lunghe in Austria, Jugoslavia, Cecoslovacchia. Partiamo per il Saturnus a Lubiana in tutta fretta, Loris non ha il passaporto e quindi viaggio è più lungo perché bisogna passare dall'Austria per il Ljubelj Pass. La Volvo con il carrello non riesce a salire, giù la macchina, incomincia a nevicare e continuiamo il viaggio, la nostra meta è Portorose per provare l'auto in una PS della gara. Dopo varie fatiche arriviamo nel paesino, alla partenza della PS non c'era nessuno, ma dopo aver scaricato dal carrello arriva la "milicia" e tre camionette ci circondano; noi mostriamo i documenti e Loris con la massima calma e tranquillità riesce a spiegarsi con i poliziotti con i denti di acciaio, tutto bene, loro se ne vanno e noi finalmente riusciamo a provare l'auto.

Loris è entusiasta dell'auto, una Ritmo 75 Gr.2 ex ufficiale Bettega Rally di Montecarlo. Arriva il giorno delle verifiche, a Lubiana in centro, verificato tutto a posto, dico a Loris: "lo faccio benzina per la gara, tu attacchi il carrello e andiamo in hotel, occhio al Volvo e al carrello."

Partiamo, attraversiamo tutta la città in autostrada e dopo 10 Km, guardo lo specchio retrovisore, vedo che si stacca il carrello, (naturalmente non l'aveva agganciato...), panico, riattacciamo il carrello velocemente e andiamo in hotel, scampato pericolo, se ci prendeva la milicia ci metteva al fresco. Partiamo per la gara, un rally lungo, prima tappa in terra con 350 km di ps, provato poco. Le prove erano lunghe, io andavo un po' cauto e Loris continuava a dire di tenere giù, nell'ultima prova della tappa io esagero e in una sinistra picchio la ruota posteriore, si smonta il trapezio e la ritmo diventa inguidabile, però la tappa è finita. Aspettiamo di andare in assistenza. Il trapezio da cambiare non c'era, dovevamo fare la tappa di asfalto con 250 km di prove e così non si poteva continuare. L'auto è sui cavalletti. Loris guarda la ruota posteriore aperta, va sotto l'auto, piega una chiave inglese, riesce ad incastrarla nell'attacco del trapezio, ora la ruota è dritta e l'assetto dell'auto è tornato come prima.

Il giorno dopo ripartiamo per la seconda tappa, concludiamo la gara, vinciamo la classe e siamo undicesimi assoluti. Questo era Loris, nato per navigare, sempre pronto a risolvere tutto, un grande uomo, un grande amico.

Grazie per la tua abilità, umanità e pazienza.

Elvio



MASSIMO PERINI

Ho conosciuto Loris nel 1980 quando, dopo aver sospeso la mia attività di pilota amatoriale di rally per un anno al fine di laurearmi e dopo aver venduto la mia fida FIAT 127 gruppo 1, compagna di molte avventure rallystiche, mi sono riconvertito al ruolo di navigatore ed ho trovato un pilota con cui disputare alcune gare.

Questo pilota era Elvio Volpato, all'epoca molto vicino all'ambiente della Scuderia Quattro Rombi Corse nella quale militava anche Loris.

Dopo alcuni anni di gare con Elvio abbiamo avuto un incidente durante le prove del rally di Brescia ed io, per le conseguenze avute, per un periodo non sono stato in grado di svolgere il mio ruolo di navigatore ed in qualche occasione mi ha sostituito Loris.

Ricordo in particolare il rally Semperit a Vienna dove Loris navigava Elvio ed io pur non abile al cento per cento sono andato a vederli correre, ma purtroppo in una prova speciale sono usciti di strada con una serie di capottamenti che, per fortuna, hanno avuto lievi conseguenze solo per Elvio.

Dei tanti ricordi che mi assalgono quando penso a Loris, due mi sono particolarmente cari e cioè quando io, dopo aver abbandonato definitivamente i rally, mi sono dato alle auto d'epoca. Ma la sola parte turistica mi andava un po' stretta e così poco dopo la mia vena corsaiola, mai sopita in verità, si è fatta di nuovo sentire e ho partecipato nel 1988 alla mia prima gara di regolarità per auto storiche Merano Klassiker Tage. In quella occasione Loris era al mio fianco e anche per lui è stata la prima gara con una vettura storica.

Questa esperienza ci ha dato l'idea di organizzare una gara in Alto Adige, Loris era anche un eccellente organizzatore di gare di Rally, e così già l'anno successivo ci siamo cimentati con l'organizzazione del Dolomiten Ring, gara di regolarità per vetture storiche che si svolgeva su due giorni nel territorio del Trentino Alto Adige e che, nonostante alcuni problemi legati alla data di effettuazione, ha riscosso un ottimo successo ed ha lasciato un buon ricordo nei partecipanti.

La manifestazione era organizzata da me come Veteran Car Team – Scuderia Dolomiti e da Loris con la sua futura moglie Cristina assieme ad alcuni amici, primo tra tutti Piero Sordon, come scuderia Bolzano Rally Racing.

Negli anni successivi le nostre strade agonistiche si sono separate con Loris sempre più copilota di livello internazionale ed io dedito alle mie gare di auto d'epoca.

Ciò non ci ha comunque impedito di tenerci in contatto, purtroppo saltuariamente, e di ricordare in quelle occasioni i momenti belli trascorsi insieme.

Ciao Loris
il tuo amico Massimo

MAURIZIO VERINI

Ho avuto la fortuna di correre con i più affermati navigatori dei miei anni, Scabini, Mannucci, Russo, Rossetti, Macaluso, Bernacchini. Posso dire che tutti erano bravi, anzi bravissimi, a leggere le note e a seguire l'organizzazione delle assistenze in gara, pur lasciando intravedere differenze di carattere tali da poterne prevedere sviluppi più o meno importanti nell'altra vita, quella più difficile e complicata del periodo successivo a quello dedicato alle corse.

Il permaloso, l'apprensivo, il malato immaginario, il complottista, quello che si considerava in transito rispetto ad altri incarichi all'interno della squadra. Tutti bravi, anzi bravissimi, ma ciascuno po' diverso dal prototipo ideale di coequipier sempre sereno, calmo, propositivo, sempre disposto ad assecondare e a subire il carattere mai facile del proprio pilota, a subirne gli umori, gli amori, le ansie, le frustrazioni, sempre pronto a collaborare con tutti e a mettere tutti nella condizione migliore per ben figurare. E' questo che mi ha sempre colpito di Loris e che ho sempre apprezzato di lui nelle giornate, a volte estenuanti, che precedevano la partenza di un rally. Non ho mai corso con lui ma con lui ho condiviso l'organizzazione delle gare in quelle lunghissime ore, apprezzandone sempre la disponibilità a dare un aiuto, un consiglio anche quando non gli competeva. Sempre con quel perenne sorriso stampato sulla bocca e su quegli occhi furbi e sempre attenti che lasciavano intuire grande intelligenza e bontà d'animo. E' questo sorriso, più di tanti episodi, che mi è rimasto impresso e che non scorderò più. Oltre, naturalmente, alla grande competenza e intuizione che lo ha portato a fare e a lasciare cose che lo faranno ricordare sempre, giorno dopo giorno, rally dopo rally, speciale dopo speciale.

Ciao Loris, so che manchi a tanti, ma a qualcuno tantissimo.

Maurizio



GIANFRANCO BISOFFI VARANI

LORIS : una personalità condivisibile, ma non facile da interpretare.

Quando, nel maggio del 1981, in modo abbastanza inatteso, venni eletto a Delegato Regionale CSAI Del Veneto, non avrei mai immaginato che avrei ricoperto quell'incarico per 24 anni! E questo avvenne prevalentemente per una ancestrale tendenza della gente della nostra regione ad affidare ad una persona, pur titolare di un posto di lavoro, ma dimostratosi sufficientemente affidabile, quelle che sono ritenute grosse seccature, soprattutto quando interferiscono con il lavoro. La passione per lo sport va bene, ma non deve causare problemi con il lavoro. E' così che la fantomatica, attesa "democratizzazione" della CSAI degli inizi degli anni 80, si concretizzò quasi unicamente nella mia elezione. E' necessario aggiungere che, all'epoca, non esisteva ancora la figura del Delegato Provinciale e quindi il Regionale si doveva gestire tutte le 7 provincie della Regione con i loro problemi, le loro necessità, le loro urgenze. Il settore rallies non dava grossi problemi soprattutto per il fatto che non vi erano gare. Il calendario regionale annuale del 1981 prevedeva una sola gara: il Rally 2 Valli a Verona. La mia estrazione rallistica non poteva accettare questo, ma era in corso quella storica migrazione in campo

organizzativo dalle strutture degli A.C. Provinciali ai Comitati Organizzatori composti da privati cittadini. Gli Automobil Club, passati nel parastato, non riuscivano ormai, con le loro forze, ad organizzare eventi sportivi più o meno complessi. E così nacquero i primi organizzatori privati. I più professionali tra di loro festeggiano in questi anni la loro ultratrentennale attività.

Oggi, in un regime economico di grave difficoltà, sorprende quasi constatare che le gare più note della nostra regione sono ancora in primo piano per la loro buona salute. La candidatura di quegli organizzatori necessitava, a suo tempo, di una sorte di avallo da parte mia e sono contento di poter dire di non aver sbagliato. Ma, per ridurre al minimo il margine di errore, mi ero immaginato, al di fuori di ogni architettura istituzionale, una sorta di "bureau" di super esperti al quale mi sarei rivolto in caso di dubbio. Dove avrei trovato questi esperti?

Molto semplice: nelle gare di alto livello tra i piloti, i navigatori, i capi assistenza ed i team manager che, da sempre, il rallismo veneto ha saputo esprimere in modo ottimale. Ovviamente, uno dei primi destinatari di questa mia proposta di collaborazione fu Loris Roggia. Si esprimeva già come il moderno co-driver: estremamente professionale, molto calmo, induceva rispetto e considerazione. Il suo parere sarebbe stato molto importante. La sua risposta fu un no senza esitazioni che mi lasciò muto. A causa del suo rifiuto cancellai tutto il programma.

Più avanti nel tempo capii che il suo rifiuto era dovuto al fatto che lui vedeva più avanti di me. Correndo in modo para-professionale per una marca automobilistica, per uno sponsor privato, per una marca di pneumatici, avrebbe dovuto esprimere un parere, positivo o negativo che fosse, su qualcuno che si apprestava ad organizzare con l'aiuto di aziende concorrenziali a quella con la quale lui era impegnato? Giudice dei suoi concorrenti? Non lo accettò mai. Confesso che, all'inizio, non la presi bene.

Ma, più avanti, dopo una consistente permanenza nella "stanza dei bottoni" della CSAI e cioè il Comitato Esecutivo, mi si chiarirono molte cose e tornai a pensare a quel no di Loris. Quello che avevo etichettato, da parte sua, come un "processo alle intenzioni", era divenuta una palpabile realtà che produceva solo problemi.

Non ci frequentammo mai in modo assiduo ma, per quanto mi riguarda, seguivo l'evoluzione della sua attività sia agonistica sia di consulenza organizzativa in gare molto importanti. In questo senso avevo visto giusto quando l'avevo scelto. Talvolta mi telefonava per chiedermi un parere prima di compilare qualche richiesta di variazione normativa in vista del Consiglio

Sportivo Nazionale.

Poi ci fu il tremendo incidente in Argentina. Tutti restammo a lungo con il fiato sospeso, ma lui ne venne fuori tra grosse sofferenze. Oggi siamo qui a dirci che sono già passati 10 anni dalla sua immatura scomparsa. E allora mi viene a mente l'ultima volta che rimasi a parlare a lungo con Loris. Fu a San Marino, nel corso dell'ultima edizione del Rally Storico di San Marino con validità per il Campionato Europeo dei Rallies Storici. Rimasti soli in Direzione Gara, mi invitò a pranzo al di fuori della struttura organizzativa. E questo mi parve già strano. Ma, risolto l'adempimento del pasto, restammo a quella tavola per un tempo lunghissimo. Era un fiume in piena. Aveva bisogno di parlare. Lui, normalmente così taciturno e schivo, mi raccontò per filo e per segno l'incidente dell'Argentina ed i vari comportamenti di "amici" e "colleghi".

Mi parlò a lungo della sua attività e dell'intenzione di appendere il casco al chiodo per dedicarsi solo alla consulenza organizzativa: l'Argentina aveva lasciato il segno.

Mi chiese inoltre notizia di quella che si poteva definire l'atmosfera che si percepiva in CSAI. Probabilmente meditava di candidarsi a qualche ruolo elettivo importante, ma voleva capire meglio le possibilità di riuscita.

Per me fu un'esperienza del tutto insolita: un uomo che avevo già inquadrato e catalogato in una precisa collocazione (molto positiva) mi appariva, dopo un colloquio a quattr'occhi, una persona in grado di manifestarsi in modo completamente diverso (sempre e comunque molto positivo, forse un po' più vicino a me): con simpatie e antipatie ben certe, con affetti e sensibilità profonde, a volte allegro anche in modo contagioso, a volte pensieroso senza dirne ragione.

Tutto da riscrivere.

Un uomo ed una personalità da me scoperta troppo tardi.

Gianfranco

MAURO NOCENTINI

Ho conosciuto Loris negli anni '80 quando preparavo la Citroen Ufficiale Italia e lui faceva il copilota di Vittorio Caneva.

Di quegli anni ho dei bellissimi ricordi del nostro rapporto professionale e umano.

Rapporto che è poi proseguito anche negli anni avvenire nonostante fosse cessata la nostra collaborazione professionale.

Quello che ho sempre ammirato di Loris è la serietà, e correttezza e l'impegno che metteva nel suo lavoro, che poi era la sua passione.

I momenti belli passati con lui sono molti e mi risulta difficile spiegarli a parole.

Sicuramente la sua persona ha lasciato un'immagine positiva e insostituibile in un ambiente ipocrita e falso come il nostro.

Mauro



GIANCARLO GOLZI

(batterista Matia Bazar)

Vista la mia passione per i motori, una sera arrivai a Biella, sede e partenza del "Rallye della Lana". Loris mi fu subito presentato dai dirigenti della squadra corse ufficiale Citroen, come quello che sarebbe stato il mio "compagno di avventura": "Il signor Loris Roggia, navigatore ufficiale di Vittorio Caneva! Che timore reverenziale!!! Che emozione!!!!

Mi guardò subito con un po' di diffidenza e capii subito che per lui, il dover fare da balia a un personaggio dello spettacolo, sarebbe stato un compito ingrato.



Subito dopo i vari convenevoli, andammo io e lui da soli a cena e ci raccontammo un po' le nostre vite, le nostre carriere e le nostre esperienze; gli dissi che avevo partecipato a due campionati Italiani in pista con le Renault 5 Turbo e che in uno ero arrivato anche secondo. Questo aumentò di un pelino la sua considerazione nei miei confronti e ci accorgemmo subito che stava nascendo una sincera e bella complicità. Voleva sapere tutto del mio mondo della musica ed io del suo, dei rallye e alla fine mi chiese se l'esperienza che stavo per affrontare, voleva essere "una tantum" per giocare, o se volevo imparare ad essere un pilota da rallye. "Naturalmente la seconda!!!" risposi. Allora lui con calma mi disse: "Bene, dimenticati la macchina per due giorni, staremo qui in hotel a fare "teoria" con carta e penna..."

Ricordo che vedevo partire, alla mattina, con mio grande dolore, le altre squadre per le prove su strada ed io e lui invece a parlare di schemi, come "numerare" le curve, come affrontarle, le specifiche tecniche del veicolo che avrei guidato, i controlli orari, l'autobloccante, etc, etc.

Finalmente il grande giorno, prove su strada...rimase subito impressionato dalla mia sicurezza e tranquillità (dentro di me il cuore batteva a mille), ma soprattutto da come seguivo le sue note e i suoi consigli e di come stavo facendo tesoro dei suoi insegnamenti. Questo lo faceva felice e lo stimolava ad insegnarmi sempre di più. Provammo, provammo e quando incontravamo nelle soste i suoi amici colleghi famosi, non si stancava mai di elogiarmi davanti a loro.

Fu una settimana meravigliosa, mi insegnò tutti i segreti che aveva accumulato nei suoi anni di esperienza ralistica, alla fine mi disse: "Se ci fosse Vittorio (Caneva, pilota ufficiale Citroen, la cui macchina io pilotavo) sarebbe orgoglioso di te e di noi."

Facemmo il Rallye e ci fermammo purtroppo, dopo alcune prove speciali, quando eravamo intorno al cinquantesimo posto in classifica su oltre 200 iscritti, per un banale inconveniente alla vettura (il cavo dell'acceleratore sfilacciato e bloccato, mille lire di costo, disse lui imprecando). Ricordo la sua arrabbiatura con i meccanici e la mia delusione. Ma ero felice, mi aveva fatto diventare un pilota da rallye !!!

Tu sei stato Loris, uno dei momenti più belli della mia breve carriera di pilota, ricordo ancora quando affrontavamo le curve, la tua famosa frase: "guarda fora" !!!!! guarda fuori (come finisce la curva, non stringere subito troppo).

Loris, amico mio, io continuo a guidare per le strade della musica, e quando la mia guida si fa un po' più sostenuta, ad ogni curva apparì tu che mi dici, Giancarlo "Guarda fora" !!! Come dimenticarti, sarai per sempre nel mio cuore...



Giancarlo



PIERANGELO SCALVINI

Per molti piloti degli anni 80 Loris era semplicemente Gorbi.

Gorbi quale affettuoso diminutivo di Gorbaciov, il famoso leader sovietico di quei tempi.

Penso che questo soprannome ben lo rappresentasse: Loris era un leader, un punto di riferimento, una sicurezza per molti di noi, la sua opinione richiesta e rispettata da colleghi ed avversari.

Loris così attento al sociale, così pronto a farsi portavoce, a rappresentare le nostre paure e necessità per far crescere la nostra disciplina.

Loris così mite e avulso dalla mondanità e dal protagonismo, ma così concreto e professionista: come me amava le corse per il loro essere, non per il loro apparire.

Loris così solido e legato alle tradizioni, ma altrettanto moderno ed innovatore.

Le sue intuizioni e creazioni nel campo della organizzazione e comunicazione lo testimoniano e furono precorritrici e di esempio.

Qualcosa stava cambiando con lui ed affascinante era il suo divenire.

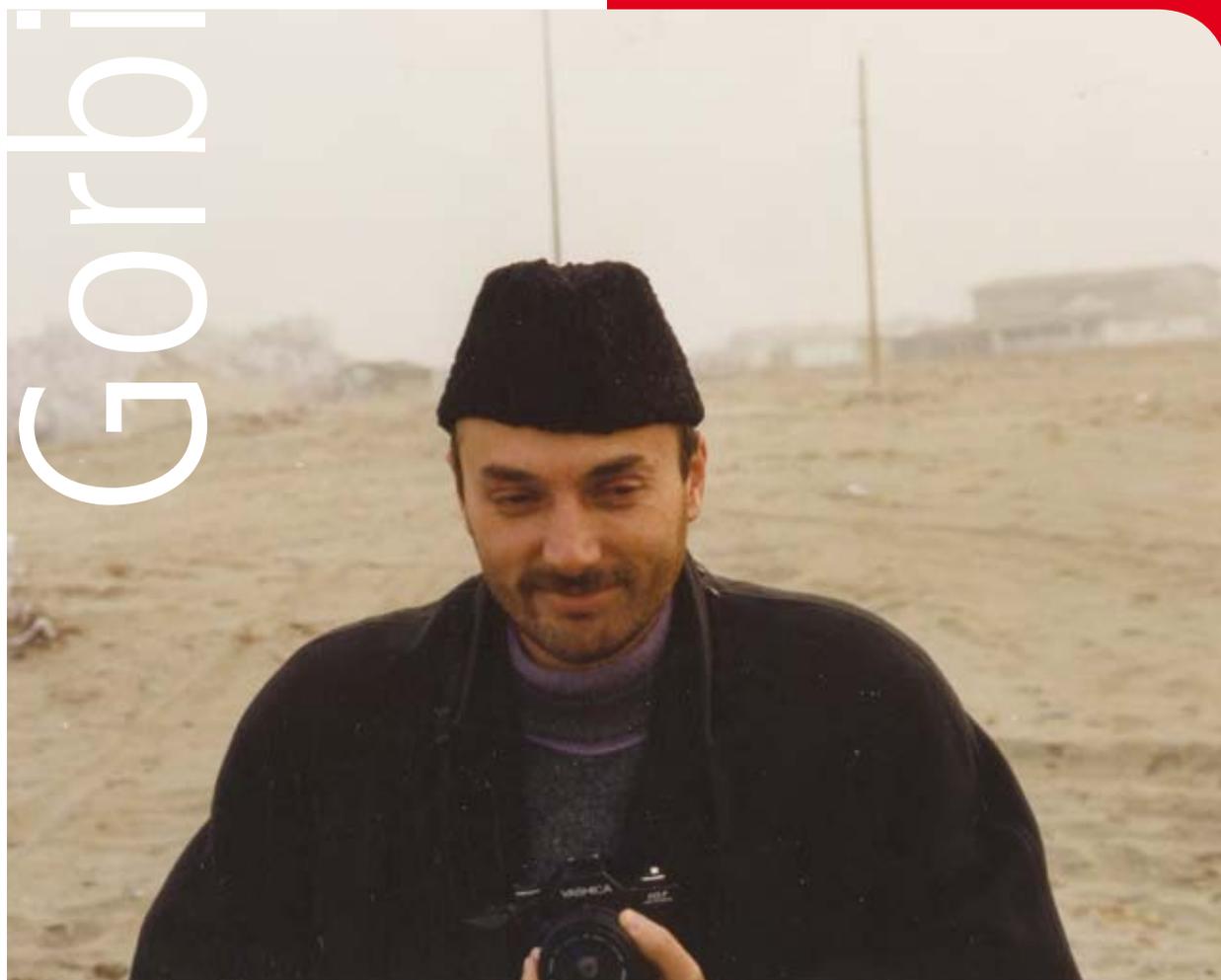
Abbiamo fatto tante battaglie contro, ma fuori dalla macchina, quando il cronometro smetteva di essere importante, ritornava la complicità, il piacere della discussione, l'essere un po' i dissacratori di un ambiente così stereotipato.

Per tutto ciò era un campione di semplicità e di vita.

Per molti di noi solo Gorbi.

Pierangelo

Loris era un leader, un punto di riferimento, una sicurezza per molti di noi, la sua opinione richiesta e rispettata da colleghi ed avversari.



Avrei da scrivere un libro sulle avventure passate con Loris, ma quello che è più vivo sono i tre giorni passati con Loris in una cameretta di una casa di Castiglione dei Pepoli fine novembre 1980. Ricordo che arrivammo giovedì sera per partecipare all'ultima gara del campionato triveneto rally RAAB .

Trovammo ospitalità presso una famiglia che ci diede in affitto una camera senza riscaldamento (!)

Passammo praticamente tutta la notte del venerdì provando su e giù per gli Appennini, la gara era bella e guidata come piaceva a me e a Loris ed eravamo sicuri di fare un bel risultato il sabato notte. Poi iniziarono all'orizzonte dei bagliori. Era un forte temporale e pensammo che, essendo fine novembre, ancora non era tempo di neve, ma poi la temperatura si abbassò improvvisamente e iniziò a nevicare. Rientrammo in tutta fretta nella nostra camera a Castiglione dei Pepoli dato che le strade iniziavano ad imbiancarsi e non avevamo né catene né gomme da neve. Ci infilammo subito sotto le coperte, ma essendo un freddo terribile fummo costretti a metterci sopra tutto quello che avevamo portato con noi, dalle giacche a vento ai maglioni.

Al mattino ci svegliammo già con 30 cm di neve. Io ero contento perché ero un esperto di corse sulla neve con la Stratos avendo partecipato a varie edizioni del Trofeo Neve e Ghiaccio organizzato da Ruffato sull'altopiano di Asiago. Chiamai quindi a casa e chiesi di portarmi le gomme chiodate.

Però quel venerdì non cessò mai di nevicare e la neve scendeva copiosa senza fine!

L'organizzazione del rally aveva confermato che la gara si sarebbe disputata ugualmente e pertanto andammo a letto il venerdì pronti per la gara. Ci svegliammo la mattina seguente con due metri di neve! La neve aveva sommerso tutto tanto che non riuscivamo neppure a trovare la Stratos e la mia Citroen Cx con il relativo carrello attaccato!

L'autostrada era stata chiusa ed eravamo bloccati lì in attesa che la nevicata terminasse e si riuscisse a spalare la neve per liberare le auto sommerse.

Nel pomeriggio finalmente smise e iniziammo la ricerca dei mezzi. Individuammo la Stratos grazie ad un pezzettino della antenna del CB montata sopra il tetto che spuntava dalla neve e con la pala, dopo ore di estenuante lavoro, la liberammo. L'avventura finì domenica quando fu possibile riprendere la strada di casa.

Un altro aneddoto riguarda il rally Vali Pordenonesi del 1979, a settembre, quando pagammo al Co 2 minuti. Loris per tutta la gara non mi disse nulla e arrivammo decimi assoluti nonostante questa forte penalizzazione. Se Loris mi avesse detto dei due minuti sicuramente non sarei andato avanti, ma lui era un vero professionista e sapeva come gestire le cose.

Un altro ricordo va alle discussioni accese sulla politica: lui era di sinistra ed io di destra, ma erano discussioni che poi finivano sempre con una risata!

Come non menzionare poi il bar della Pesa dove si ritrovavano tutti i rallisti di Marostica e Mason (se non sbaglio i mercoledì). Le figlie del gestore erano molto simpatiche e belle (poi una è divenuta moglie di Nevio Lorenzon) ed era un motivo in più per andarci. Loris abitava a poca distanza e Franco Corradin sulla stessa via.

In quel bar Loris organizzò il suo primo "Rally Abusivo": incolonnamento alle acque di Bassano del grappa, prima PS Monte Corno, seconda Ps Melette di Galio e poi premiazione in Malga a Campo Mulo. Io partecipai con una 124 Abarth Gr4 e vinsi pure! Quella è stata



l'unica gara dove ho preso un premio in denaro dato che la "tassa" di iscrizione veniva poi rimessa in palio a mo' di tombola .

Quanti ricordi ci sarebbero ancora ...

Loris, oltre che essere una grande amico e compagno di avventure, era anche una persona molto buona e cordiale, a volte un poco taciturno, non alzava mai la voce neppure quando le cose andavano male! Era un filosofo e prendeva tutto come se fosse scritto senza arrabbiarsi più di tanto.

Ancora oggi dopo 10 anni non ci credo ancora che sia scomparso e me lo vedo sempre lì seduto alla mia destra che mi rassicura e mi dà coraggio.

Loris era una grande persona!

Giorgio





MIKI BIASION

Loris: la semplicità dei GRANDI !

Ricordo il primo giorno di ricognizioni con Loris al posto di Tiziano Siviero: era il 100 mila Trabucchi del 1980 e mi giocavo il titolo del campionato GR.2 rally internazionali.

Arrivati col muletto dal Veneto via strada (500km) appena ritirato il road book, Loris mi chiese di andare subito a provare anche per fare un po' di affiatamento...

Pioveva e c'era nebbia ma, nascondendo un po' di contrarietà, lo accontentai.

Dopo solo due passaggi nella prima prova speciale, a causa di una sua forte nausea, fummo costretti a rientrare in albergo! Io potei così gustare i piatti tipici mentre lui (poveretto!) si ritirò a letto...

In gara il feeling fu perfetto, vincemmo molte prove speciali nella nebbia e la categoria Gruppo 2, ipotecendo il titolo.

La stima e l'affetto per lui fanno parte del mio tesoro di tanti anni di corse.

Miki



PIERLUIGI ZANETTI

Ci vorrebbe un libro intero per raccontare Loris e tutte le sue avventure.

Il mio ricordo di Loris è che oltre un ottimo navigatore, come penso tutti sapranno, era soprattutto una persona umile ed un grande grande uomo! Loris pensava a tutto per la gara e ti metteva in una condizione di sicurezza invidiabile: ed è anche per questo che con lui ho vinto l'Europeo Mitropa in Gruppo 1.

Di lui porto sempre con me quei ricordi di momenti, sia in gara che di vita passati assieme, che solo un pilota ed un navigatore possono provare, essendo uno nelle mani dell'altro. Per questo quei ricordi li porti dentro per tutta la vita.

Pierluigi



DANIELE MAGAGNIN

Cosa resta nella mente, cosa resta nel cuore. Negli occhi e nella mente ci restano i risultati sportivi e organizzativi. Tanti, prestigiosi, conosciuti, riconosciuti e celebrati. Grandi gioie e velleità sfumate, momenti trionfali e non. Cadere e rialzarsi. Con forza, anche di fronte a situazioni difficili, molto difficili. La forza della passione come propulsore, in ogni momento cupo, anche quando la "cosa" che più ti piace e meglio sai fare nella vita pare svanire. Quel non arrendersi mai per continuare a coltivare *la passione*, condivisa con chi ti sta accanto, con quel giusto mix di approvazione, sostegno, condivisione e richiamo alle responsabilità.

Nel cuore ci resta qualcosa di più profondo, intimo. Personale. Ciascuno custodisce gelosamente aneddoti, curiosità, sensazioni ed emozioni legati a momenti e situazioni diverse vissute più o meno intensamente accanto a Loris, con un comune denominatore, con un "filo rosso": l'entusiasmo per "un mondo", quello dei rally, che era la vita di Loris. La passione per i motori - diventata professione - faceva parte del suo dna. Una *passione* condivisa anche nelle *passioni*.

Confesso che Loris e Cristina mi hanno fatto scoprire un mondo che non conoscevo, insegnandomi quel poco che so di rally, anche perché, a Bolzano, nel profondo nord, i motori sono stati banditi da tempo, sacrificati

sull'altare dell'exasperata cultura ecologista, contraria ai suoni forti della auto da competizione, meno alle invasioni dei pullman turistici. Quanto, Loris, avrebbe voluto una gara nella "sua" terra di adozione. Aveva già individuato la sede ideale per rievocare la storia. Già, la storia, perché in provincia di Bolzano, nel secolo scorso, le manifestazioni motoristiche furono veicolo di promozione turistica. Quanti sogni svaniti, quante belle ipotesi sacrificate sull'altare dell'ottusità.

Loris e Cristina mi hanno fatto conoscere il rally, me lo hanno fatto capire e apprezzare, come fa l'abile insegnante di matematica con i suoi studenti. Nelle serate a casa loro, in Vicolo San Giovanni, in centro a Bolzano. Da *cronista-studente diligente* mi applicai, apprendendo almeno quanto bastava a non scrivere corbellerie, spesso con Herbert Tamanini, il "mio" direttore di banca, un altro "malato" di rally. Chiunque mi insegnasse qualcosa di sport mi apriva il cuore. Se poi a farlo erano amici che lo facevano con garbo e pazienza, meglio ancora.

Il 20 giugno 2003 ero al tavolo di una redazione televisiva, in cui mi ero fatto ormai il callo anche alla cronaca più cruenta. Stavo scrivendo il testo di un servizio da montare. La schermata dell'Ansa era sempre aperta, in secondo piano. Una sbirciatina di tanto in tanto, per essere costantemente aggiornato. Ad un certo punto il primo lancio di una notizia di un tragico incidente in una gara di rally: titolo generico,



pochi dettagli, poche righe. Poco dopo un secondo lancio, con qualche dettaglio in più e la *"pugnalata"*, il nome della vittima. Rimasi basito e attonito, sbigottito. Sbiancai, restando immobile per qualche secondo. Ricordo che il mio collega, passando, mi chiese: *"Maga, che hai, stai male..."*. Non riuscii a proferire parola, tanto da preoccuparlo. Poi gli spiegai, con voce tremolante e fare tremebondo.

Un mestiere difficile ti impone di essere cronista, sempre. Esattamente quattro mesi dopo la scomparsa di un grande amico e collega in un tragico incidente stradale in moto, un'altra mazzata. Dentro non mi ero ancora fatto una ragione di quella perdita. Pensai per un attimo che fosse solo un incubo e che mi sarei risvegliato. Invece era tutto vero, tremendamente vero, soprattutto quando Michele, il mio collega, dopo qualche parola di conforto e circostanza mi richiamò al dovere professionale dicendomi: *"Il capo sei tu qui... e anche se sei coinvolto emotivamente il pezzo lo devi fare tu. Hai gli elementi per farlo..."*. Nella comunicazione non c'è spazio per i sentimenti. La notizia viene prima di tutto. *"The show must go on"* è una costante.

Riprovai sensazioni indescrivibili. E un gran vuoto dentro. Scrivere di un amico che ti lascia, dare la notizia, credo sia la cosa peggiore che possa capitare ad un cronista. Chiamai Cristina. E potete immaginare ... Ci risentimmo più e più volte, quel giorno e nei giorni successivi. Mi misi a scrivere, angosciato, con una serie di flash che mi attraversavano la mente, ricordi nitidi e sbiaditi, in un susseguirsi di immagini, ricordi ...

Mi venne in mente un'intervista televisiva realizzata in un programma sportivo che conducevo nel 1995, in onda dallo studio di Trento. Loris, al rientro a casa da una gara per qualche ora di *"tregua relativa"*, si fermò da me, ospite della trasmissione per raccontare la sua carriera, i suoi risultati. Più che le dichiarazioni pubbliche, sono quelle da uomo a uomo nel dopo-intervista ad affiorare. Mi diede un passaggio sul suo Ulisse verde. A22 del Brennero: da Trento a Bolzano a parlare, ininterrottamente, da amici, sul significato delle passioni, la sua per il rally, la mia per il giornalismo e del *"mazzo"* che si doveva fare per coltivarle. I sacrifici, le rinunce. I doveri, visto che entrambi eravamo ormai padri di famiglia. Ci accomunavano tante cose, pur nei diversi ambiti.

Parlammo anche della paura. Dei rischi da affrontare con il giusto approccio. *"Se non hai paura vuol dire che non sei concentrato e sottovaluti i rischi, nel rally come nella vita"* mi disse. Già, la *giusta paura* tiene alta la tensione positiva, la soglia di attenzione. La concentrazione che ti fa stare *"sul pezzo"*.

Accomunati dall'essere poco presenti in famiglia. *"Per fortuna che Cristina conosce il mio mondo, che è stato e in parte lo è ancora anche suo. Riesce per questo a capirmi, ad assecondare la mia passione. Quando mi fa pesare, discretamente, le lunghe assenze è solo per ricordarmi che quando sono a casa devo essere presente al massimo, quasi per compensazione... Cristina ha il suo bel carattere: forte e determinata e quel che ha da dire te lo dice subito, senza fronzoli. Anche tu fai un lavoro che ti piace e ti smazzi. Sai bene quindi quanto sia importante coltivare una passione e avere al fianco chi riesce a capire cosa stai facendo, dandoti quella serenità necessaria, soprattutto quando sei lontano. Poi le donne spesso ti fanno pesare alcune cose perché rientra nella loro indole"*.

La notizia della tragedia mi discese nell'anima a tradimento, come un'amara colata di assenzio. Quel maledetto 20 giugno 2003, istintivamente, intimamente riascoltai i lamenti di Garcia Lorca: *"que no me dejas veerlo"* per il suo amico Ignacio riverso nell'arena. Egli stesso, con voce roca, ma ferma, si raccomandò che non ne facessimo un dramma. Bisognava però parlare di un amico, che della vita era innamorato, pur con il concetto di chi sapeva di aver dovuto forzare il destino già una volta, in quel drammatico incidente in Argentina.

Avevo visto Loris uscire da quel dramma con quella forza interiore dettata dal propulsore: la passione. Ricordo il suo rientro dall'Argentina, fine maggio 2000, la nascita di Alessandro. Nel suo viso, in quei giorni incavato, erano scritti ancora infiniti ricordi di dolore. Non deambulava ancora bene, ma era già arrivato alla luce in fondo a quel tunnel. Quel drammatico incidente non poteva e non doveva arrestarlo. Ha sempre considerato possibili le acrobazie più temerarie, tanto più temibili e pericolose in quanto più vicine all'arcigna durezza della terra. Un carattere eccezionale gli impediva ogni forma di prepotenza morale. Nessuno più di lui era disposto a capire che c'erano momenti in cui bisognava assecondare il prossimo, perché ci sono realtà, come il rally e l'informazione, che lasciano poco spazio ai sentimenti. Aveva un'improrogabile voglia



di riscatto, direi di evasione nel sacrificio, da sfidare il dolore.

Mi raggiunge in tv per un'intervista registrata da inserire in un programma sportivo. Parlava di rally come di un amore, prima che di una professione: non si è mai consentito il piacere di chiamarlo lavoro e basta: l'edonismo non era contemplato nella sua natura di uomo dolce, ma forte. Durante l'intervista, l'allora direttrice del tg di quell'emittente, ascoltò, dietro le quinte, il racconto di quanto accaduto in Argentina: la dinamica dello spaventoso incidente, l'intervento alla spina dorsale e tutto il seguito. Finita la registrazione, la poco zelante signora, con il cinismo tipico dell'avvoltoio da notizia e la scarsa conoscenza della sensibilità, nel salutare Loris gli chiese senza mezzi termini di fare un servizio per il tg sul suo prodigioso recupero. Gli chiese di rilasciarle una breve intervista e di farsi riprendere mentre camminava, a fatica. Cercai di oppormi, con il sangue raggelato per l'insensibilità palesata dalla signora. Iniziai ad obiettare, ma Loris mi fermò con garbo, dicendo. *"Non c'è problema, deve fare il suo lavoro ... Facciamo queste riprese e l'intervista breve per il servizio tg"*. Si fece riprendere mentre camminava a fatica non in un posto riservato, ma in mezzo ad un mercato pieno di gente. Mi scusai per lo scarso tatto, ma Loris mi rispose, togliendomi dall'imbarazzo: *"E di che cosa... Dimostriamo che sto recuperando. Tra non molto sarò di nuovo in macchina..."*. Una profezia, che si avverò, facilitata da coraggio, il temperamento il sacrificio generoso di un uomo forte.

Loris rinacque. Tornò a correre. Missione compiuta. Lui lo dava per scontato, mai parlato di miracolo. Ben sappiamo quanto ha fatto per *"tornare"*. L'ha poi beffato il destino. *"No me dejas veerlo"*, implorava Garcia Lorca per Ignacio riverso nell'arena.

Degli eroi autentici, dicono i saggi, non si guasta mai il ricordo. L'uomo Loris, rapito in cielo, come tocca agli eroi, è un serio esempio per tutti.

È più che mai vero che accanto a grandi uomini c'è sempre una grande donna. Cristina ha una straordinaria forza interiore, che trasmette gioia e vitalità. Più che farsi confortare ha preferito confortare gli altri. Da navigatrice sul campo (*Ercolani, Orioli*), si è trasformata in pilota nelle tortuose strade di una vita zeppa di prove speciali. Quel mondo, a lei e a Loris tanto caro, non lo ha mai abbandonato o biasimato, anzi, ha continuato a viverlo e frequentarlo, condividendolo con i figli, considerandolo parte integrante della sua vita.

Poco dopo la tragedia, in una lunga intervista registrata a casa sua, parlò con immutato entusiasmo e straordinaria e appassionata lucidità del mondo del rally, come scelta di vita. E poi del fato, del destino. Mai un aggettivo contro qualcosa o qualcuno. Sempre contro chi ha tentato anche per un attimo di metterla contro l'ammaliante fascino del rally.

Due lustri sono passati ricordando un amico che si portava appresso una passione straordinaria con la leggerezza di chi era orgoglioso di poter fare quello che meglio sapeva fare. Loris ti guardava, mite, e cominciava a parlare con ritmo, senza enfasi, senza sussulti di vanità. Era fin troppo facile volergli bene per come era attaccato a certi principi.

Daniele

Loris e Cristina mi hanno fatto conoscere il rally, me lo hanno fatto capire e apprezzare, come fa l'abile insegnante di matematica con i suoi studenti.



SILVIA GALLENÌ

Io li guardavo da fuori, non avevo neanche il motorino, ma la categoria "navigatori" mi era già entrata nel cuore. E li spiavo, da lontano. Cercavo di capire il loro ruolo. Piano piano sono riuscita anche a rivolgere la parola a qualcuno di loro. Alcuni erano un bel po' arroganti, ma, mi dicevo, farà parte del ruolo. Invece no, non ne fa parte e me ne sono accorta quando avevo già il patentino per la vespa. Ho conosciuto Loris per caso e neanche mi ricordo dove. Inizialmente mi stava anche un po' antipatico. Sembrava un presuntuoso, uno che stava sempre sulle sue, in disparte, messo lì. Uno che ti guarda e non parla, uno zittone insomma. E non rideva mai, cavolo. Non lo vedevo "socializzante" come gli altri. Poi ho iniziato anche io, finalmente, a fare il navigatore. A quel mio primo rally, a Sanremo, ero impreparata e spaesata. Avevo solo 19 anni, il minimo di legge consentito per iniziare a correre e guardavo tutti cercando di "rubare" segreti e nessuno mi si filava neanche di pezza. Mi guardavano anche male e io mi sentivo un cane rognoso. Ed è proprio lì che mi sono accorta che Loris era tutto meno che presuntuoso. Mi ha aiutata a capire come si faceva a evitare di scrivere le note dieci volte, a girare i quaderni come le carte, a mettere i segni per trovare prima le pagine. Mi ha insegnato a tenere i tempi degli altri, oltre che ai miei, per evitare di aspettare la sera per avere uno straccio di classifica. Insomma un bel po' di "trucchi del mestiere". Io chiedevo e lui mi rispondeva, anzi a dire il vero, mi spiegava anche quello che non chiedevo perché non sapevo che esisteva. E' così che siamo diventati amici, lui faceva timidamente il maestro e io avidamente imparavo. Devo sinceramente dire che è una delle prime persone che mi ha reso la vita da navigatore più facile e che mi ha fatto amare questo ruolo ancora di più. Con il passare degli anni abbiamo anche avuto modo di litigare poco, molto, ferocemente e pacatamente, ma ci siamo sempre confrontati con sincerità e con affetto. Ricordo di quando si è fidanzato con Cristina e ancora non era pubblico il loro legame. Eravamo

ad un Piancavallo e in albergo, al mitico Regina, non c'erano più camere libere. Io avevo una stanza tutta mia e, con piacere, l'ho ospitata con me per evitare "discorsi". Quando mi ha chiesto di collaborare con lui a Sanremo per coordinare un gruppo di motociclisti che seguivano la gara per conto della sala stampa mi ha fatta anche sentire parecchio importante. Non ricordo che anno era, Loris aveva inventato un sistema per far avere in Sala Stampa le notizie in tempo reale direttamente dai fine prova. Erano i primissimi tempi dei telefoni cellulari, quelli a scatola, enormi e pesanti. Aveva assoldato dei motociclisti che con le due ruote da enduro potevano facilmente raggiungere i controlli stop delle prove e, all'occorrenza, seguire anche i piloti alle proprie assistenze, che all'epoca, erano libere e si facevano per strada, in trasferimento. Alle moto venivano fissati questi telefoni e in tempo reale, via cavo, i piloti comunicavano a me, che rimanevo chiusa nel loculo dell'Hotel Royal i tempi e le notizie relative alle varie prove che trasmettevo a Roberto Boccafoli, all'epoca responsabile della Sala Stampa e lui le comunicava ai giornalisti. In questo modo nessuno si muoveva più da Sanremo e sapeva comunque tutto. Mi sono divertita molto con Loris, sempre, anche quando litigavamo. Io gli dicevo sempre che aveva le idee comuniste a livelli spaziali e lui ci rideva, ma era vero, aveva proprio idee "rosse". Non so più quante volte gli ho telefonato prima di una gara dove lui era quando navigatore, quando organizzatore, per chiarire alcuni punti che non mi tornavano o per avere informazioni, a volte anche per criticare alcune sue scelte a mio parere o inutili o assurde. E lui mi spiegava il perché e il per come. Non sempre ero d'accordo ma era quasi impossibile fargli cambiare idea. Non so più quanto gli ho rotto le scatole per i motivi più disparati. E lui era sempre lì, disponibile e chiaro. Poi quella telefonata che non avrei mai voluto ricevere ... quel viaggio che non avrei mai voluto fare. Ci ho messo un bel po' di tempo a cancellare il suo nome dalla rubrica del telefono... Ciao Loris, avrai sempre un posto importante nel mio cuore.

Silvia

MASSIMO SAINATI

Qualche ricordo con Loris e sui rally di una volta, specie del 1982.

Testone, molto. E gran rompiballe. Ma buono. Non serve invece dire competente, scrupoloso, lavoratore e tanto altro, questo è scontato.

Per molti anni, dal 1991 in poi, ho avuto il compito (si legge: la fregatura) di dover approvare per la CSAI i regolamenti particolari di gara di tutti i rally italiani. Loris in quegli anni cresceva, e molto, non solo come estensore di percorsi e radar, ma come organizzatore in senso più ampio. Certe volte mi chiamava e subito gli dicevo: "Cosa ti sei inventato oggi per rompermi le balle?" Dall'altra parte del telefono stava già ridendo sotto i baffi, nel modo sottile e garbato che era tutto suo.

Era quasi sempre perché voleva una deroga, la mitica deroga. Qualunque norma fosse scritta nella NS.11, più era blindata e straconfermata, più era stimolante per lui l'idea di poterla aggirare, inventando qualcosa di nuovo. Era diventato una specie di gioco. Penso che non ci dormisse la notte per inventare qualcosa con cui mettermi in difficoltà e costringermi a dare "la deroga", a fargli fare qualcosa di diverso dal solito a livello regolamentare, di percorso, di sviluppo della gara.

Alla corsa alla deroga partecipavano molti concorrenti, più o meno competenti, qualcuno (uno in particolare) con le carte truccate, nel senso che qualunque fosse la richiesta, poi alla fine l'istruzione dall'alto era quasi sempre un Ok.

Loris aveva uno stile tutto suo, assai contorto; la sua invenzione non era mai semplice, altrimenti non ci provava gusto. Ma era spesso geniale ed anticipava i tempi. Lui anticipava spesso i tempi, basterebbe pensare a Rallylink, che oggi troviamo scontato, ma al tempo fu un'ideona stravolgente. Alla fine, dopo discussioni infinite in punta di regolamenti, dove il più delle volte ognuno rimaneva comunque della sua idea perché anche la mia testa è tutto tranne

*Testone, molto.
E gran rompiballe.
Ma buono.*



che tenera, restava per me la piacevole sensazione di aver scambiato colpi di fioretto con un grande, con uno speciale. E penso che tutti e due ci divertissimo parecchio, per il piacere della tenzone. Ma che testone rompiballe.

A Loris mi legano una montagna di ricordi ed episodi, pagherei per essere capace di scriverli nello stile unico dei racconti su Rallylink di Vittorione o raccontarli a voce come solo il mitico "Caramèa" sapeva fare. Ma ad ognuno il suo.

A Vittorione è peraltro legato uno dei più grossi risultati di Loris, anche se non è mai considerato nel suo palmares. Quello di aver finito l'esperienza Visa senza aver mai preso una ginocchiata sui denti, visto che Vittorione stava dentro la scatoletta della Simmenthal nella stessa posizione del negrone di Scuola di polizia dentro la vetturina che Mahoney aveva fregato ai due coglionazzi per insegnargli a guidare. Motivo per il quale i meccanici mettevano Vittorione dentro la scatoletta alla partenza e lo tiravano fuori in parco chiuso, senza soluzione di continuità, pipì incluse.

Dopo tre garette in pista ho cominciato come naviga nel 1979 e poi non ho più lasciato il sedile di destra. Attenzione, non ho detto "naviga come lui", altrimenti Loris viene giù e con quello sguardo solo suo mi dice "non sta' dir monade".

Ma se poi sono riuscito a diventare da scarsetto assai a quasi discreto lo devo moltissimo a Loris, all'attenta osservazione di quello che faceva e come lo faceva, nonché alla mia pazienza di estorcergli con le pinze grosse quello che volevo sapere. Perché all'inizio non era granché disponibile nel passarmi i suoi segreti. Oddio, con il senno del poi ci sarebbe solo da dargli ragione, e si fa presto a spiegare il perché. Per inquadrare i tempi, un esempio vinicolo viene a fagiolo, anche perché il tasso grappo-alcolemico del terzo tempo del rallysta di quei tempi era impensabile per i noiosi professionisti di oggi. Oh, a scanso di equivoci, per chi non ha avuto la fortuna di vivere quel periodo, le prove erano parte integrante e fondamentale del terzo tempo.

Va detto che agli inizi degli anni 80 (ma forse anche oggi) i nativi tra Castelfranco, Montebelluna e Bassano e dintorni (quindi anche Loris) consideravano la loro come la zona DOCG (Denominazione d'Origine Controllata e Garantita) dei rallysti, non senza qualche ottima ragione sulla base dell'albo d'oro dell'Italiano. I detti nativi della DOCG consideravano il resto del triveneto come zona DOC (Denominazione

d'Origine Controllata) e quindi qualche buon prodotto (rallysta) era ammesso e contemplato. Poi che potesse nascere un buon rallysta foresto, per esempio nel resto del Nord, i nativi della DOCG lo consideravano alla stregua di un miracolo, che come è ben noto è raro, ma capita. Ma anche il papa, quello in bianco, insegna che i miracoli hanno dei limiti ben precisi che bisogna saper accettare, per cui fuori da dette zone la possibilità di avere un rallysta (non buono, solo un rallysta) era considerata la stessa di avere un esperto di missilistica spaziale dal profondo dell'Africa. Potete quindi immaginare la credibilità che all'inizio potesse riscuotere presso Loris e compagnia uno zulù come me, ignoto navigatore di Roma, cioè Lazio, cioè terzo mondo (facciamo anche quarto o quinto, anzi lasciamo proprio perdere). Insomma provare ad insegnare qualcosa a me, agli occhi di Loris doveva sembrare qualcosa di minimo molto esotico. Peggio di Mission Impossible.

A conoscere Loris ci arrivai per una via piuttosto tortuosa.

Nell'inverno 1981/82 i ragazzi della Hawk (anche sugli entusiasmi dell'esplosione di Micky e Tiziano) si inventarono una specie di agenzia di collocamento per naviga, di cui accidenti non ricordo il nome. Anche se può sembrare incredibile, non di rado in quegli anni qualche pilota doveva rinunciare alla gara per mancanza di compagno, i numeri degli iscritti erano impensabili al giorno d'oggi. Tanto per dire, se non ricordo male il primo Rally del Nazionale 1979 ebbe oltre 500 partenti (Micky incluso, credo all'esordio). Sempre quell'anno, a stagione inoltrata, a Bergamo (Prealpi Orobiche) partii con uno zulù (romano) come me con il 277, tra l'altro correndo con le note prestate da un altro senza aver visto un metro, e dopo la nostra c'erano altre 60 macchine. Quella notte i commissari per 6 prove e 2 passaggi fecero oltre 12 ore di servizio continuato (e mi dicono che qualcuno oggi si lamenta se non lo mandano a pranzo al ristorante), perché attaccata alla scopa del primo giro arrivava subito la 0 ad aprire il secondo. Altri tempi.

Insomma, subito dopo aver letto l'annuncio su Autosprint contattai la Hawk, chiedendo di essere messo in lista e facendomi vivo spesso per un sedile. Come ho già spiegato però, causa la mia origine, partivo con un handicap gravoso in tema di credibilità. Alla fine mi fu concessa un'occasione, solo però dopo aver dimostrato un indomito coraggio, cioè non solo aver dormito per un paio di notti nella stessa stanza



di albergo di Checco (russava come un generatore), quanto soprattutto per essere sopravvissuto alle esalazioni dei suoi calzotti e delle sue scarpe da ginnastica (credo Bardolino 1982) ed aver dimostrato una certa propensione alla lingue straniere (cioè comprensione del dialetto veneto stretto).

Credo però che il vero motivo sia stato soprattutto un altro. Uno zulù non poteva conoscere la fama che accompagnava Elvio, il pilota a cui era destinato. Discretamente veloce, ma con una certa propensione alla cannonata irragionevole. Ma siccome non devo essere particolarmente brillante, questo l'ho realizzato solo più avanti.

Così ai primi di Maggio 1982 mi ritrovai improvvisamente dallo zululand nel paese dei balocchi, ovvero un albergo di Alba Adriatica dove era alloggiato tutta o quasi la 4Rombi dell'epoca e qualche collegato come Elvio, per correre con una splendida Ritmo gr.2. Fu così che conobbi Loris. Quell'anno faceva i nazionali con Franco e la 131, un anno memorabile.

Loris mi colpì subito, fece presto a diventare per me un punto di riferimento. Era preciso, meticoloso, puntiglioso, scrupoloso, ostinato. Cosa dite? Rompiballe, è vero, l'ho già detto. Ma nel senso giusto. Soprattutto era incredibile come riuscisse ad insistere su una cosa, su un punto, se ci credeva. Era peggio di un cagnino di quelli piccoli e fetenti, ti addentava una caviglia e non ti mollava più fino a quando non cedevi e gli davi ragione, o almeno una possibilità di ascolto. La permanenza di pochi giorni nello stesso albergo fu la prima di tante lezioni, di una scuola di perfezionamento da naviga, di un lento e costante rubare piccoli segreti. Per un altro testone come me Loris non poteva fare altro che diventare un esempio, un piccolo mito da imitare. Invece sono sicuro che per diversi mesi, almeno sino alla seconda finale di quell'anno, io per lui sia stato solo una specie di interessante caso clinico, della serie "animali strani fuori dal loro habitat". Ma come detto sopra vi erano alla base robuste motivazioni antropologiche.

Ad Alba Adriatica Franco e Loris fecero l'assoluto, noi 11° assoluti con tanta sfiga.

Io ebbi anche l'onore di conoscere il mitico Pio.

Quel fine settimana fu però molto particolare ed indimenticabile per tutti, perché il sabato, qualche ora prima della partenza del rally, Gilles volò in cielo, in tutti i sensi.

In quell'anno ci furono diverse altre occasioni d'incontro, o perché correavamo entrambi, o perché

cercavo di restare nel giro facendomi vedere quando c'era l'occasione, ma non ricordo molto altro.

Ricordo però di una volta in cui io ed il mio pilota di quella volta passammo a prendere Loris a Mure. Mi sembrò il prototipo mondiale di quello cascato dal letto.

Mi sembra di ricordare che quella volta abbia raccontato che uscendo per venire da noi avesse trovato uno dei suoi fratelli a dormire fuori, sull'uscio di casa, non ricordo se per paura delle sberle al rientro o cosa altro. Ma come spesso capitava con Loris, alla fine mi restava il dubbio se stesse solo vedendo fino a dove poteva prendere per il culo uno zulù (o il primo che capitava) o se stava proprio facendo sul serio. Comunque le storie sembravano fatte apposta per finire molti anni dopo sul diario di Vittorione. Talmente assurde da essere vere.

In quel periodo pensavo solo a seguire l'esempio di Loris. Tra le cose che più mi avevano colpito era stata la raccomandazione di non mollare mai, di attaccare sempre, di provare a continuare anche quando tutto sembrava perso.

Così all'inizio dell'estate 1982 capitò di fare con Elvio e la solita Ritmo gr.2 uno Zagreb valido per la Mitropa o per l'Alpe Adria, non ricordo, il mio primo rally all'estero. Gara difficile e bellissima.

Senonché nella notte, da 4° assoluti, quando per i minuti su quello davanti e di dietro ci sarebbe stato solo da pensare a divertirsi, il mio compare pensò bene di rinverdire la sua fama, così da farci sperimentare un volo più da aeroclub che da rallyteam. Era arrivato il mio momento di mettere in pratica gli insegnamenti di Loris. Così, subito dopo l'atterraggio, pensai di uscirmene con uno splendido: "La prima, la prima, la prima, dai che andiamo ...". Il bello è che quel rimbambito, già fumato di suo e rintronato dalla cannonata, mi diede pure retta. Alle prime luci del giorno, dopo aver verificato che non essendoci spazio tra gli alberelli l'unico modo per esser arrivati lì era stato quello di esserci passati sopra, realizzammo che con sole due ruote malamente attaccate il desiderio di ripartenza era stato quantomeno pretenzioso.

Ricordo quel fine settimana anche per aver assistito ad un memorabile errore di valutazione.

Nostri compagni di avventura erano Severino ed il suo giovane naviga, con un'altra bella 131 della 4Rombi. Credo che l'accoppiamento fosse venuto fuori quasi all'ultimo momento, così che Severino passò una mezza settimana a lamentarsi con noi, incerto se il

sonnolento e svagato aspetto del suo compagno fosse più degno di un Fracchia o di un Fantozzi. Non riusciva a scegliere. Potrebbe anche non ritenersi particolarmente significativo che alla fine i due abbiano fatto l'assoluto, attribuendo tutti i meriti al solo lato sinistro della coppia. Di fatto però Flavio, l'allora giovane naviga, ha continuato per tutta la sua lunga carriera a mantenere quell'aspetto da trasognato parroco di campagna e noi abbiamo perso il conto dei suoi titoli italiani vinti.

Anni divertenti e strambi davvero.

I primi punti presso Loris ho cominciato a guadagnarli proprio quell'estate, quando sempre tramite l'ufficio di collocamento della Hawk, nonostante tre forature su quattro passaggi sul Cansiglio, accompagnai Romeo a fare terzi nel Trofeo 112 al Piancavallo, poi secondi in verifica per cinque minuti, poi un cazzo perché il fenomeno di preparatore di turno ci aveva mandato in giro per due giorni sulla terra di Aviano e dintorni senza filtro dell'aria, e senza nemmeno dircelo. Avete presente due coglioni che in verifica fanno: micio micio dove sei, per vedere se il filtro salta fuori?

Naturalmente Franco e Loris quell'anno, il 1982, approdarono alla grande alle finali del Trofeo Nazionali su tre gare, la prima su asfalto ad Imperia, la seconda su terra in Centro Italia (Radicofani ? Volterra ? Boh), poi la terza ancora su asfalto, forse Messina, comunque in Sicilia. Non proprio da favoriti, perché la loro 131 doveva confrontarsi con un parco di Stratos mai visto sul pianeta.

Per qualche strana ragione, dal momento che non eravamo qualificati, Elvio (sempre quello della gara di Alba e della cannonata in Croazia ...), mi chiese di fare insieme la prima di Imperia e dal momento che in quella zona aveva un piccolo appartamento al mare preparammo la gara insieme a Franco e Loris. Fu così l'occasione di un'altra sessione intensiva, quasi un master, visto che Loris cominciava a fidarsi e ad ipotizzare (però con scetticismo) che anche tra gli zulù potesse capitare un miracolo. Fu in quella occasione che riuscì a convincermi a smettere di copiare in bella le note, cosa che facevo da sempre. Oggi sono ancora convinto della scelta, ma ripensandoci mi viene spesso il dubbio che mi abbia fregato. E se di tante motivazioni, la sola vera fosse stata la sua incredibile animale istintiva pigrizia per evitare un lavoro non indispensabile?

Non ho trovato il documento, ma credo che nei primi quaranta della lista dei partenti del Valli Imperiesi ci

fossero per la stragrande maggioranza solo Stratos. Certo non tutte erano a disposizione di manici come Franco e Loris. Ma ne bastava una a far paura, quella guidata da un altro Franco con accanto la mia cara amica Marina, coppia piemontese. Una gara pazzesca, in cui Franco e Loris misero la prima pietra della vittoria finale nella serie, un secondo posto incredibile prima del via, proprio dietro l'altro Franco e Marina

Il punto di svolta della mia amicizia con Loris credo di poter dire che sia stata la seconda gara di quelle finali, dove avevo promesso di andarlo a trovare, come poi feci.

Per Franco e Loris l'aver a disposizione la 131 sulla terra sembrava rendere un poco più equilibrata la sfida con i loro avversari in Stratos, ma certo la cosa non era facile, e la situazione sembrò anche più difficile alla partenza, visto che lo schieramento di mezzi, personale e supporters dei loro principali avversari era impressionante.

Così, tanto per rendermi utile, chiesi a Loris chi si sarebbe occupato dei tempi e visto che guardandomi stranito mi disse: "Nessuno ...", mi proposi per farlo io. A Loris non passò inosservato che da solo riuscissi per tutta la giornata ad essere allo stop di tutte le 12 PS, dandogli la classifica sempre aggiornata all'ultima, mentre i loro avversari supportati da due numerose squadre che si alternavano sulle PS riuscivano quindi ad avere i risultati solo con una PS di ritardo.

Dopo un inizio faticoso ed aver accumulato un piccolo distacco per un paio di prove, Franco e Loris riuscirono prima ad avvicinarsi e poi a passare in testa prima della fine del primo giro di 6 prove, per non essere poi più ripassati. Un trionfo, poi confermato definitivamente con la vittoria nel campionato alla fine della serie. Credo sia stato il primo vero titolo per Loris.

Per il mio piccolissimo contributo da quella volta fui ufficiosamente promosso da zulù a variante anomala della specie rallystica e pur mantenendo una certa diffidenza di fondo tipica dei nativi della DOCG Loris quando mi voleva fare un complimento mi diceva che sembravo quasi veneto. Ma quando mi voleva far incazzare cominciava sempre con: "Perché Voi Romani ...".

Storie insieme tante.

Ma per descrivere l'ambiente e la passione di quei giorni bellissimi credo ne basti una.

Nel 1983 capilai per un fine settimana dalle parti di Montecchio perché Romeo (quello con cui avevo fatto

il Trofeo a Piancavallo l'anno prima) si sposava la domenica mattina.

Andai su un paio di giorni prima, per il piacere di stare insieme.

Senonché il venerdì sera capitammo a Marostica per vederci con qualche amico dei rally e con Loris, che era indaffaratissimo. Erano passati pochi giorni dal suo splendido 4° assoluto a Piancavallo con Vittorione e la scatoletta della Simmenthal. Potete anche non crederci, ma sabato notte prima di sposarsi Romeo è stato ad un pelo dal correre con il sottoscritto il rally segreto (segreto per la CSAI ...) che Loris stava appunto organizzando, con tutti i particolari perfettamente a punto e con un numero di concorrenti da fare invidia alle gare di maggior successo di oggi.

Perché Loris aveva provato in tutti i modi a convincere Romeo che l'incastro dei tempi sembrava fatto apposta per riuscire a fare tutte e due le cose (rally segreto e matrimonio) una dietro l'altra. Io, non avendo una quasi sposa ad aspettarmi a Montecchio, mi ero fatto convincere subito.

Saltando a tanti anni dopo, mentre Loris era nel pieno della sua splendida carriera ed io, dopo una modesta carriera da naviga, provavo a fare qualcosa di utile cercando di usare un poco di buon senso ed esperienza diretta nell'ambito della CSAI soprattutto nella veste di Ispettore e componente della Sottocommissione Rally, mi piace dire qualcosa del San Marino.

Perché, mio giudizio personalissimo, di tante esperienze quella come mente organizzativa del San Marino è stata per Loris una delle più belle, forse quella dove ha trovato più libertà di esprimere la sua fantasia e l'equilibrio ed il feeling più sincero con le persone.

Per un paio di anni mi onorò chiedendomi di fargli da Addetto alle Relazioni e di tanti ricordi vorrei citarne uno solo, perché dice tutto di Loris.

Finita la gara, andata molto bene, la domenica mattina prima della partenza ci trovammo a colazione, io e mia moglie Barbara e Loris e Cri con un paio dei loro topi. In quei casi normalmente si chiacchiera dei bambini, della famiglia e di qualcosa di bello da fare insieme. Quello che ovviamente fecero Barbara e Cri.

Loris invece, nel momento in cui avrebbe potuto rilassarsi godendo di quanto appena fatto di buono, era già all'attacco della tappa successiva.

Dal momento che le norme ed i campionati dell'anno seguente erano già pronti o quasi, ne approfittò per spiegarmi, come al solito, tutto quello che era sbagliato e doveva essere cambiato.

Come al solito aveva ragione su tante cose, ma, come al solito, era impossibile spiegargli i complicati (e spesso poco sensati) meccanismi della CSAI.

E come al solito in quei casi, cominciai con uno dei suoi migliori "Perché Voi Romani ...".

Io lo seppi perché un mio fraterno amico, diciamo Roberto per il suo bene, mi telefonò verso l'ora di pranzo, con la voce più sconvolta che possa immaginare: "Massimo, ti prego, fai qualcosa cerca di farli fermare, questi sono pazzi".

Se proprio ci doveva lasciare, Loris doveva scegliere un posto migliore, dove chi aveva la responsabilità di decidere avesse la capacità ed il cuore di farlo.

Per un'intera giornata una carovana di zombie fu mandata in giro solo perché modesti interessi locali di bottega furono anteposti ad ogni altra cosa, come i sentimenti di tutti ed il senso di responsabilità nei confronti della nostra specialità. Non oso pensare cosa sarebbe successo se nel resto della giornata una vettura fosse finita tra il pubblico; per lo stato d'animo generale il rischio ci fu, e concreto. Non fermare subito il rally fu una decisione semplicemente scandalosa.

Provai a contattare chi poteva decidere (devo dire nel modo sbagliato, ero sconvolto anche io come lo eravamo tutti), ma mi fu spiegato che in quei casi un rally non si fermava. L'esperienza degli anni successivi ha ampiamente dimostrato il contrario. Oggi fortunatamente ci si ferma, subito e sempre, e se qualcuno ne attribuisce la responsabilità all'Autorità Giudiziaria secondo me ha capito poco di ciò che eventi del genere significhino realmente e di come il nostro ambiente sia mutato, per una volta in meglio.

Quindi si trattava solo di saper scegliere, con il coraggio di cambiare se è necessario. Ma solo i grandi, come Loris, sono capaci di anticipare i tempi. Il mio futuro sportivo è stato poi pesantemente condizionato dalla presa di posizione di quel giorno. Fuori dalla CSAI da diversi anni, più passa il tempo e più ne sono fiero.

Grazie Cri, grazie per il regalo di aver pensato anche a me per ricordare il vostro Loris.

Massimo



FABIO PENARIOL

Per quanto mi sforzi, non potrei mai ricordare tutte le persone che ho conosciuto durante i miei "anni dei rally", come li chiamo io. Con loro ho diviso tanti momenti, con loro ho combattuto, vinto e perso, ma soprattutto ho sognato e condiviso una passione che ha segnato profondamente la mia vita ed in alcuni casi la loro. Piloti, meccanici ed appassionati e poi... i navigatori proprio come me, innominati, poco valutati e che per empatia ho sempre stimato ed amato più di altri. Il nostro mondo, per intenderci, era quello dei rallies, un'isola, un microcosmo in cui, proprio come scrisse William Golding, in "Lord of the Flies", si era ricreata spontaneamente la società italiana di quegli anni e nella quale più t'integravi e più emergevano le paure irrazionali e i comportamenti del mondo esterno e reale, mettendo a nudo gli aspetti più selvaggi della nostra natura umana. Per questo parlare d'amicizia sembrava facile, ma era arduo e nel nostro mondo bastava mancare per qualche gara e nessuno si ricordava più di te.

Come dicevo, nella nostra isola erano rappresentate tutte le categorie e le svariate sfumature della razza umana: avventurieri e pirati, benefattori e santi, nullità e giullari, temerari ed esperti di tutto e di nulla. Ma c'erano per fortuna anche le persone vere, con cui stabilivi un rapporto speciale fondato sulla fiducia. Conobbi Loris, proprio quando stavo maturando il desiderio di smettere di fare il navigatore, ma ero troppo preso nel capire cosa volevo fare della mia vita per accorgermi di lui. Ricordo che in quel periodo ero nella squadra Conrero e mi sentivo come Balotelli al Milan. Quando con il mio amico Mannini decidemmo di

creare la Pro. Motor. Sport., passai dall'altra parte della barricata e memore delle mie personali esperienze, cominciai a vedere i navigatori non come zavorra, ma come principali artefici del successo delle mie vetture. Furono necessari ancora molti anni affinché il destino mettesse Loris sul mio cammino o viceversa: ricordo che una notte, come spesso succedeva quando sperimentavamo qualche modifica su una vettura, mi recai con pochi meccanici e con un pilota a provare la Sierra Cosworth ufficiale con cui Franco Cunico partecipava al campionato italiano. Scegliemmo un tratto di strada che s'inerpicava da Marostica verso l'altipiano di Asiago e all'improvviso tutta l'acqua del cielo si riversò su di noi: fu allora che tra i pochi curiosi presenti ed infreddoliti riconobbi Loris, inzuppato come un pulcino, la giacca a vento della Bassano Corse, la testa scoperta, pochi capelli appiccicati sulla fronte ed il cappuccio abbassato sulle spalle. È così che, ancora dopo tanti anni, lo ricordo. In fondo il tempo cattivo era il nostro ambiente naturale e la pioggia rendeva le nostre notti più vere e vivevamo così la nostra sfida. Il suo carattere era schivo, duro, ma mai altezzoso e credo che questo nascesse dalla discreta consapevolezza di appartenere ad una razza speciale, non basata su false chimere, fama, coppe dorate ed alberghi 5 stelle, ma forgiata dalla viscerale passione per la velocità ed il coraggio. Ci riparavamo sotto il telone del nostro Ford Transit dell'assistenza, il rumore galoppante del gruppo elettrogeno accompagnava quello delle pistole elettriche ed i fari illuminavano i nostri visi e gli scrosci altalenanti della pioggia. Loris, al limite del nostro scarso riparo, restava in rispettoso silenzio. Fu allora che lo presi per un braccio e lo tirai verso me sotto il telone. Gecchele, il nostro pilota, era seduto nell'abitacolo umido ed appannato, non avevamo pensato a chiamare il suo navigatore, infatti era solo un test. Loris mi disse: "Ciao Fabio, se vuoi vado io

in macchina" ed accettai. Quella strana notte, una come tante, nacque la nostra amicizia. Quella notte, Loris partecipò e condivise le sensazioni del pilota, contribuì allo sviluppo della nostra vettura con la sua esperienza e la sua sensibilità. Ancora adesso non ne conosco il motivo, ma sicuramente è stato il fato o la comune passione che ci avvicinò per sempre. Quella notte scoprimmo che modificando l'attacco del push-road della sospensione anteriore della nostra Sierra, la tenuta di strada sul bagnato raddoppiava. Da quella notte questa modifica, fu apportata a tutte le nostre vetture ed in seguito, quando la Sierra fu soppiantata dalla Escort, apportammo la stessa modifica anche su questo modello. Questa modifica rese le mie vetture quasi imbattibili sul bagnato e contribuì dopo qualche anno, al successo di Franco Cunico nel rally mondiale di San Remo.

Grazie Loris, t'immagino girovagare per il cielo con la giacca a vento ed il cappuccio sulle spalle, nel paradiso dei rallisti buoni, aiutando quelli cattivi con i tuoi consigli.

Fabio

BEPPE E SANDRA CADROBBI

"Vei che nen dal Loris"

Sono appassionato di Rally dal 1972 e la mia prima gara che ho visto è stata, a 15 anni, un magnifico San Martino. Erano gli anni degli Abarth 124 ufficiale e delle Lancia Fulvia, sulla prova sterrata del Manghen. Col tempo, seguendo i rally, ho iniziato a fare fotografie, in bianco e nero prima, a colori poi.

Ho sempre considerato tutti i rallisti meritevoli di stima, erano tutti bravi, tutti spettacolari, tutti da fotografare. Però c'erano delle eccezioni, dei piloti e navigatori speciali, che erano da me considerati superiori agli altri e meritavano una particolare attenzione, diventando, ripeto per me, degli "idoli".

Uno dei miei primi idoli è stato Marco Avi. Con Marco siamo amici da almeno 50 anni e sin da ragazzi abbiamo sempre parlato e fantasticato di motori, prima in riferimento alle moto poi alle auto. Marco era un precursore (guidava già a 12 anni ...) e, raggiunta la maggiore età, aveva deciso di provare a correre nei rally. Il suo pane erano la terra e la neve, incredibili erano i suoi numeri con la Kadett gr.1 ed incredibili erano le traiettorie che solo lui sapeva tenere, lasciando per terra dei segni incomprensibili e impraticabili per chi lo seguiva. In breve diventò un esponente giovane e promettente del ralismo veneto, e tra le sue amicizie c'erano due altrettanto promettenti navigatori che erano suoi amici. Dapprima Cristina Larcher e, conosciuto poco tempo dopo, anche Loris Roggia.

Nei primi anni 80 ho seguito svariati rally epici, quali il 4 Regioni, il Colline di Romagna, il 1000 miglia, il Piancavallo e, immancabilmente, il San Remo. Al Piancavallo del 1983 ho potuto apprezzare una coppia che, come riportavano le riviste del settore (Tuttoralmente e in particolare Rally Report) poteva rientrare nella mia cerchia di "idoli". Si trattava di Vittorio Caneva e Loris Roggia, e da quanto avevo potuto vedere al Piancavallo in una prova su terra, i due erano indubbiamente meritevoli di essere considerati miei idoli. Con la loro piccola, soprattutto per Vittorio, Citroen Visa Crono, in un tratto in discesa mettevano continuamente in dubbio le ferree leggi fisiche, opponendosi, 3-4 volte alla forza centrifuga e centripeta. La curva seguente, pur con una piccola trazione anteriore, era stata percorsa prettamente di traverso. Una gioia vederli,



un lampo, un lampo impareggiabile. Sì, certamente, loro sarebbero rientrati nella mia personale galleria di sorvegliati speciali. Ho potuto apprezzarli anche l'anno seguente (1984) al San Remo, in una prova su terra in Toscana. Tratto veloce, allungo e poi una velocissima, ma decisa curva destra con miliardi di spettatori sui lati della strada come solo allora se ne vedevano. Fotograficamente parlando perfetta, con l'aggiunta del sole alle spalle. Gli scatti si susseguivano, fissando immagini spettacolari delle mitiche gruppo B (Ari Vatanen con la Peugeot, Blomqvist e Rohrl con l'Audi, Alen, Attilio Bettega, poi magnifico secondo, e Biasion con la 037) che percorrevano la curva in modo spettacolare.

E poi sono arrivati loro, i "miei sorvegliati speciali", il professor Vittorio Caneva (ancora non lo era, ma già si poteva immaginare che lo sarebbe diventato ...) con al fianco Loris; con la loro Visa 1000 Piste (4x4) arrivarono leggermente meno veloci degli altri (la differenza di cavalli era enorme) innescando un pendolo da manuale e mettendo la Visa completamente opposta al senso della strada, puntando la corda della curva e andando anche oltre. Percorsero così tutta la curva, uscendo di traverso, ma non in modo esagerato, lasciando scorrere in modo veloce e redditizio, come fa uno sciatore, quella macchinetta bianca, portandosi dietro una montagna di polvere tanto da sembrare Speedy Gonzales.

Era l'abc del rallyismo, l'entrata in curva come fosse una anteriore, pendolaccio e forse solo un gran colpo di freno col piede destro, data l'alta velocità, traversone e uscita con un non esuberante sovrasterzo di potenza (era pochetta ...)

La gente esultava come impazzita, accompagnando idealmente i nostri come fossero anche loro in macchina, sul tetto, attaccati alle maniglie, in ogni caso entusiasti di aver visto fare delle cose quasi impossibili ad una macchinetta che assomigliava più alla loro vettura di serie piuttosto che alle altre gruppo B.

Un pomeriggio di autunno, si avverò un sogno. Mi chiama Marco e mi dice: "Vei che nen dal Loris", gli hanno preparato una festa a Bolzano per festeggiare il campionato.

Finalmente avrei avuto il piacere di conoscere personalmente Loris e Cristina.

Loris era tranquillo ma spigliato, felice e sereno, probabilmente anche perché era attorniato dai suoi amici e da Cristina, che era indaffarata a coccolarlo ed a cercare di fare la perfetta padrona di casa. Gli avevano preparato una magnifica (ed ottima) torta tricolore

con disegnato tanto di dedica e immagine rallistica. Loris era disponibile, raccontava volentieri aneddoti principali, non enfatizzandoli, ma raccontandoli con assoluta precisione e realismo, unito ad un esame critico di questo o di quel pilota e di questa o di quella vettura. Non disdegnava, da buon veneto, di fare "alla bisogna" una battuta secca ed appropriata.

In tante occasioni ho sentito Marco ripetermi: "Vei che nen dal Loris perché è il compleanno di Matteo", "Vei che nen dal Loris perché è il compleanno di Christian o perché è nato Alessandro", e allora ogni ricorrenza o altro motivo era una scusa per ritrovarsi assieme felici. A Gargazzone ogni volta era una festa nella festa, perché la casa Roggia era sempre piena di amici.

Mio figlio Francesco ha praticato lo sci agonistico dall'età di 6 anni e Loris lo ammirava, dimostrandogli, ricambiato, la sua simpatia.

Nel 1996 eravamo invitati alla prima comunione del figlio maggiore di Marco Avi, Loris.

Alla festa era invitata chiaramente anche Cristina coi suoi ragazzi. Loris ci raggiunse a pranzo iniziato, felice di far sentire la sua amicizia a Marco ed a Lilly. Veniva da giorni di test effettuati sulle gomme e sul sistema antiforatura per conto della Michelin e della Peugeot. Già mi pregustavo di sentire come erano andati i test, di come le gare... di come il campionato..., ma invece Loris voleva interessarsi sull'esperienza di Francesco per far partecipare alle gare di sci anche Matteo, voleva sapere che tipo di materiali consigliavo, quali misure degli sci, quale vestiario. Si interessava sul mondo degli sci club, quale potesse essere quello migliore calcolando che loro abitavano a Gargazzone e, da realista pianificatore quale era, quale sci club altoatesino avrebbe accettato al suo interno un ragazzo di "origini italiane".

Al di là delle aspettative, sarebbe stato contento che Matteo riuscisse in questo, anche perché aveva visto e capito che il "ragazzino" la velocità, il senso delle traiettorie e dell'agonismo le aveva ereditate dal suo papà. Chiaramente Matteo avrebbe fatto da apripista, poi sarebbero arrivati anche i fratelli. Loris ascoltava, chiedeva, si capiva che si fidava di quello che gli dicevo e l'idea che traspariva era proprio quella che, tra le mille cose in cui era impegnato, voleva pianificare nel modo più redditizio quello che sarebbero state le soddisfazioni per i ragazzi.

Ero entusiasta di dare un contributo ai suoi quesiti, Loris sperava di trasmettere ai figli la passione per lo

Hai insegnato agli amici a
mettere il cuore in
ciò che si fa...

sport e la sensibilità della velocità, l'impegno per la fatica, cose che gli sarebbero state utili in ogni caso quando sarebbero diventati grandi. Convenimmo che lo sci era uno sport completo in quanto esaltava l'abilità di coordinare il corpo rispetto allo spazio circostante, la propriocettività, la capacità di saltare ed anche perché, al di là dell'aspetto tecnico, insegnava ad autogestirsi, aumentando nei ragazzi l'autostima. Riteneva che una gara di sci fosse come una PS dato che era una lotta contro il tempo.

In quella giornata Loris ha dimostrato ulteriormente le sue qualità umane ed ha mostrato quanto bene voleva alla sua famiglia, ai ragazzi, a Cristina.

Vorrei concludere riportando alcune considerazioni che Sandra cita ricordando Loris.

"Il tempo passa, ma i ricordi fanno sì che vi siano persone che lasciano un segno .

Caro Loris, tu che hai sempre visto la vita dall'abitacolo delle tue auto di cui conoscevi ogni minimo dettaglio, tu che conoscevi ogni tipo di manto stradale, sei salito sul gradino più alto del podio e da lassù stai ammirando e proteggendo tutte le persone a te care a cui hai sempre regalato quella voglia di vivere che trasmettevi con la velocità e la passione per le corse . Hai insegnato agli amici a mettere il cuore in ciò che si fa, quel cuore, quella rabbia che riponevi nelle gare sempre alla ricerca del massimo, quel massimo che ti ha tolto sì la vita terrena, ma ti ha donato l'eternità".

Beppe e Sandra





POPI AMATI

Loris: passione e preparazione

Elba 1984: corro al Rally sull'isola con Stefano Fabbri con la Ritmo 130 Gr.N e alloggiamo in un residence vicino a Porto Azzurro. Durante le ricognizioni nell'appartamento vicino al nostro ci sono Vittorio Caneva e il suo navigatore Loris Roggia che partecipano al Rally con la Visa Gr.B.

In quegli anni le gare erano lunghe, tante prove speciali diverse con fondo in terra o asfalto, le ricognizioni erano libere e, di conseguenza, si stava via per tanti giorni avendo tempo anche di "godersi" dei bei pranzi, di fare nuove e piacevoli amicizie. Ed è proprio in quella occasione che ho conosciuto Loris. Mi ricordo come fosse ieri un dopo pranzo passato seduti intorno al tavolo fuori dal nostro bungalow a sorseggiare una grappa che, caso strano... aveva Vittorio. Un bicchierino dopo l'altro a parlare di ogni cosa e poi, visto il tasso alcolico, la decisione di andare a provare nel tardo pomeriggio promettendoci di non toccare più le bottiglie fino a gara finita...

Durante la bevuta avevo apprezzato la vera passione che aveva Loris per i rally e già allora aveva un sacco di idee da mettere in pratica. Dopo l'Elba 1984 mi capitò anche negli anni successivi di trovarmi con lui durante

le gare, come nel Sanremo dell'anno successivo nel quale io correvo con Massimo Ercolani con l'Ascona 400 e lui con Vittorio sempre con la Visa. Anche nel 1986 trovai spesso la coppia Ercolani-Roggia che correva con la 037 del Jolly nei rally del CIR.

Era sempre un piacere discutere con lui anche se, spesso, ci capitava di avere idee completamente diverse, ma il rispetto era profondissimo perché Loris era super preparato! La sua passione l'ho ritrovata in poche altre persone dell'ambiente dei rally. La sua inventiva, il suo saper organizzare e l'impegno che costantemente ci metteva me lo hanno fatto apprezzare molto. Quella passione che maledettamente gli ha fatto decidere di continuare a correre anche dopo il brutto incidente avuto in Argentina. Quella passione che, nonostante avesse ormai altre attività come organizzatore del San Marino e San Martino e co-fondatore di Rallylink, non riusciva a farlo stare lontano da un sedile della macchina da corsa. A inizio 2003 gli avevo chiesto perché continuasse, nonostante le altre attività di cui si stava occupando, a correre e la sua risposta fu: "Popi, mi piace troppo la gara, ho la stessa voglia e passione di quando ho iniziato."

Loris, sei anche stato più volte campione Italiano, ma sei stato imbattibile per il tuo immenso amore per il nostro sport.

Popi

GIOVANNI BERTIZZOLO

Mi guardava. Lo guardavo. E lanciava un sorriso. Quel sorriso stentato, un po' amaro, che era tutto suo. Sono passati tanti anni. Ma ancora oggi se chiudo gli occhi mi capita di entrare in quell'angusta stanzetta. Eravamo sopra la paninoteca Al Porton, a due passi dal Ponte Vecchio, cuore pulsante di Bassano. Puzza di sudore, gente che andava e veniva, voglia di fare. C'era Elio Nori che ne aveva per tutti. C'era Sandro Bordignon che sembrava dire "io sono qui, se c'è bisogno, sono qui...". C'era "Caramèa" che s'inventava l'inverosimile per stemperare la tensione. E tutti gli occhi erano puntati su quel ragazzo dal sorriso un po' amaro, Loris Roggia. Il piccolo-grande uomo in quella caldana agostana del 1984 stava scrivendo un pezzo di storia. Nel Vicentino i rally erano off-limits da tempo. Incidenti, imperizia, burocrazia, demagogia li avevano affossati. Non si correva più. Loris si era messo in testa di scardinare una porta che sembrava chiusa per sempre. Un'impresa partita da lontano. Aveva messo in piedi una sua task-force e aveva lanciato la sfida. Dare vita al primo rally nazionale Città di Bassano.

In quella stanzetta lo fissavo e mi chiedevo se si era inoltrato in una strada troppo impervia anche per chi, come lui, era nato scalatore. Ma poi mi soffermavo sul suo sorriso un po' amaro e lì trovavo la risposta. Se c'era una persona che poteva riuscire nell'impossibile quella era proprio Loris. Anche se non lo dava a vedere. Loris era fatto così. Non trasmetteva convinzione. L'enorme energia che si portava dentro non deflagrava esternamente. Come fosse compressa in una sordina. E quel sorriso un po' amaro non incoraggiava. Così come il tono di voce riflessiva, pacata. Loris era bravissimo a fare le cose. Ma bisognava stargli dietro. E crederci. A priori. Senza fare troppe domande. Perché se ti azzardavi, lui sfoderava il sorriso un po' amaro e ti lasciava lì a macerarti nei dubbi. In quei giorni, in quella stanzetta erano in tanti a credere in Loris. Più di quelli che lui immaginava. L'esame andava oltre. Lo coinvolgeva in prima persona.

Loris da tempo dimostrava di avere quel qualcosa in più che l'avrebbe portato in alto. Fare il navigatore restava il suo lavoro, e lo esprimeva al massimo livello, ma l'ambizione volava più alta. Sorretta da una base, da una preparazione che aveva pochi uguali. La scalata professionale lo portava a intravedere un altro traguardo, se vogliamo complementare a quello di

coequipier. L'organizzazione ce l'aveva nelle corde, Loris. Inoltre, le idee, come le intuizioni fulminanti non gli mancavano. Poteva quindi puntare a diventare il timoniere di un rally. E forse di più rally. Quello sognava Loris, in quei giorni. A quello ambiva. Senonché per mettersi alla prova aveva scelto la sfida più ardua. Riportare i rally laddove la passione era smodata, ma frustrata dalla mancanza di competizioni.

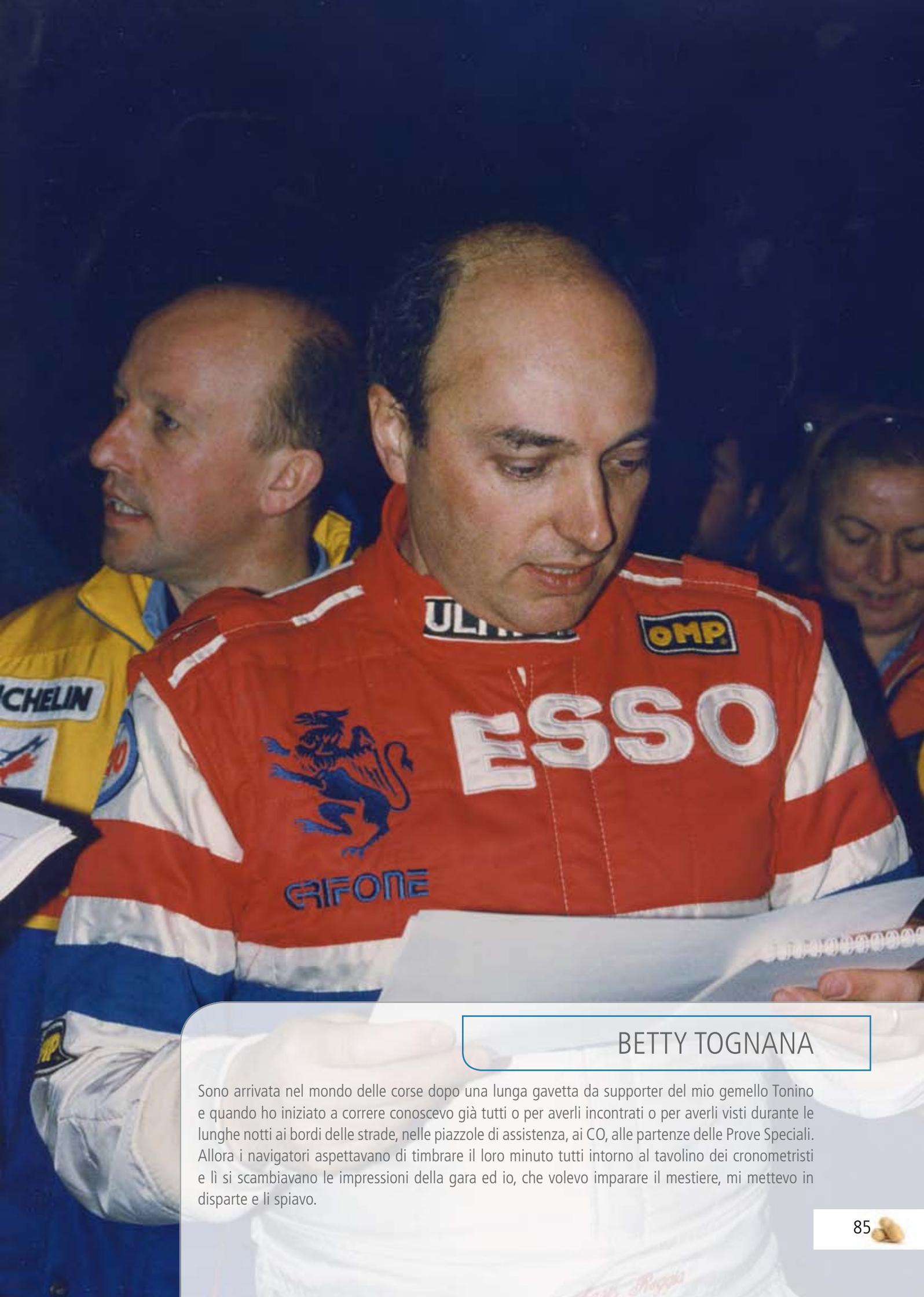
Erano stati mesi snervanti. Prefettura e Questura sembravano "capitolare". Ma si viveva in un clima di massima incertezza. Loris aveva dovuto farsi violenza. Aveva dovuto addirittura vietare al pubblico un totem come la prova speciale Valstagna-Foza. Qualcuno arrivava a vociferare che al primo accenno d'imprevisto, le autorità avrebbero bloccato tutto. L'entusiasmo era alle stelle, ma anche la paura che qualcosa non funzionasse.

Loris non dormiva più. Loris non mangiava più. In testa solo le speciali, le norme di sicurezza, il passaggio nei paesi, le controversie da dirimere. Un impegno massacrante a livello cerebrale. Finché non arrivò il 16 settembre. La macchina da guerra dal Porton si trasferì a villa Cà Rezzonico. E il rally, il primo rally di Bassano partì. Fu una giornata di festa. Di ricordi indelebili. Fu prima di tutto la vittoria di Loris. Da lì, prese il volo. Divenne ciò che voleva. Un navigatore-organizzatore apprezzato e richiesto in tutta Italia. E il suo sorriso divenne un po' meno amaro. Raccontando quella giornata storica su Rally Report, scrisse: "A luci spente, in un angolo di Cà Rezzonico solo lui, Loris Roggia. La calvizie incipiente, il viso tirato, le braccia incrociate e lo sguardo quasi perso. Gli sussurro: "Adesso è proprio tutto finito: sarai contento, no?". Mi guarda per un attimo e con una smorfia si lamenta: "Adesso, peccato che sia finito!":

Già Loris, peccato che sia finito...

Giovanni





BETTY TOGNANA

Sono arrivata nel mondo delle corse dopo una lunga gavetta da supporter del mio gemello Tonino e quando ho iniziato a correre conoscevo già tutti o per averli incontrati o per averli visti durante le lunghe notti ai bordi delle strade, nelle piazzole di assistenza, ai CO, alle partenze delle Prove Speciali. Allora i navigatori aspettavano di timbrare il loro minuto tutti intorno al tavolino dei cronometristi e lì si scambiavano le impressioni della gara ed io, che volevo imparare il mestiere, mi mettevo in disparte e li spiavo.



E così ho conosciuto i navigatori che allora erano famosi e ho conosciuto Loris.

Poi entrambi ci siamo ritrovati nel Trofeo A112 e la nostra conoscenza si è fatta più stretta quando lui correva con Caneva ed io con Del Zoppo. Eravamo gli equipaggi delle "piccoline" e ci davamo battaglia.

Al tavolino sempre insieme, lui molto professionale e di poche parole, ma sempre disponibile a darmi consigli e a rispondere alle mie mille domande.

Conosceva tutti i trucchi del mestiere e non aveva nessun problema a svelarli, il piano assistenze era il suo forte e quante volte in albergo davanti alle cartine del rally ci scambiavamo le informazioni, la piazzola, il distributore, il bivio, tutti i luoghi dove potevano fermarsi le assistenze.

Al tavolino dei cronometristi lui sapeva i tempi degli altri tutti a memoria e non sbagliava mai, nel buio della notte e alle prime luci dell'alba lo riconoscevo perché portava sempre il sottocasco sulla testa come fosse una "papalina" e alla fine del rally era grigio dalla polvere e dal sudore.

Ma il ricordo più vivido che ho di Loris, è quando al rally della Lana lo misero in macchina con un pilota a noi sconosciuto che arrivava dal mondo della musica, Giancarlo Golzi, il batterista dei Matia Bazar.

Ricordo che eravamo in albergo tutti in una camera a chiacchierare e Loris era preoccupato perché non sapeva nulla del pilota che gli avevano messo accanto. Si sapeva solo che aveva fatto delle gare in pista, ma nessun rally e Loris avrebbe dovuto fargli da "padre".

Noi lo prendevamo in giro e scherzando gli dicevamo: "Vai con una celebrità, vedrai quanti fans, le ragazzine saranno tutte intorno alla macchina, non ti succederà più ...!"

Ma lui, umile com'era, a queste cose non dava importanza, l'importante era fare una bella gara.

E poi il destino lo ha messo al mio posto, io ho smesso di correre per dedicarmi all'Azienda vitivinicola e lui si è seduto accanto a Del Zoppo nel campionato del mondo.

Ci siamo ritrovati durante le prove del San Remo prima della PS di Chiusdino e quando gli ho chiesto: "Mi cedi il posto?" si è fatto da parte ed io ho ripreso il mio sedile accanto a Gianni, con il suo quaderno, le sue note.

E lui pazientemente nel buio della notte ci ha aspettato, gli avevo rubato il posto anche se solo per poco, quando siamo tornati ci siamo divertiti tantissimo a prendere in giro Gianni, in quel frangente eravamo due navigatori contro un pilota!

Credo sia stata l'ultima volta che l'ho visto, perché da allora le nostre strade si sono divise: io al lavoro e lui sempre sul campo di gara con la stessa professionalità, grinta e amore come l'avevo conosciuto.

Betty

RALLY CLUB VALPANTENA

È difficile, anche dopo dieci anni, trovare le parole giuste per ricordare un grande amico. La storia del nostro club deve molto a Loris che potremmo semplicemente descrivere come un "immancabile". Lui c'è sempre stato. C'era alle nostre cene sociali, c'era in gara e fuori dalle prove speciali, c'era per scherzare, per chiacchierare e anche per consigliare. Abbiamo tutti un bellissimo ricordo di lui, e il tempo non potrà mai cancellare tutto questo.

La nostra amicizia risale agli anni Settanta quando, ancora giovani, lo seguivamo come copilota nelle sue apparizioni al Rally Due Valli, la gara di casa nostra. Da semplici "fan" iniziammo ben presto ad apprezzarne anche il lato umano, e così fu il primo invitato della nostra prima cena sociale, nel 1984, dopo la fondazione del Rally Club nell'agosto 1983. Si preoccupava sempre di non mancare assieme a Gigi Pirolo, a Vittorio Caneva



e Miki Biasion ed era al nostro fianco per passarci i contatti, per collaborare insieme a noi, o anche solo per scambiare due battute. Nel corso di quella prima cena, divenne celebre una fotografia che fece il giro dei giornali, in cui i piloti invitati indossavano la nostra divisa ufficiale al posto nostro: l'idea di quel divertente scambio fu di Loris.

Quando tornava a casa dalle gare o dalle trasferte di organizzazione, prima di rientrare a Vicenza dove abitava, si fermava spesso nella nostra sede per mangiare una pizza, raccontarci come era andata l'ultima uscita sportiva, e non mancava di segnalarci gli appuntamenti da non perdere.

Fu così anche per il Rally di San Remo 1985. Ci invitò a San Romolo durante le ricognizioni delle Citroen Visa Gruppo B ufficiali Italia: lui navigava Vittorio Caneva, sull'altra vettura Signori e Gargiulo. Dopo una serie di passaggi sulla storica prova speciale due di noi salirono a bordo delle vetture francesi, saldamente ancorati al roll bar, per rientrare all'inizio prova. Immaginate voi le sensazioni in quella posizione alquanto "inusuale" con il piedone di Caneva nella discesa di San Romolo... Un altro San Remo (probabilmente 1987) e un'altra soffiata di Loris: invitati speciali alle ricognizioni Jolly Club (che a distanza di anni ringraziamo per l'ospitalità...) nella zona di Montalcino. Trascorremmo un'esperienza unica, a contatto con le dinamiche della squadra, scambiando opinioni tecniche e vivendo appieno quello che per noi era il rally più bello del mondo.

Ma la nostra amicizia varcò più volte i confini italiani. All'Acropolis Rallye 1992 Loris faceva coppia con Massimo Ercolani sulla Delta Gruppo N, per noi era la prima volta in terra greca come Rally Club. Non conoscendo il territorio e sapendo della sua partecipazione lo chiamammo. Senza battere ciglio ci prenotò l'albergo, ci consigliò i posti dove andare, e ci invitò ad incontrarlo appena arrivati in Grecia. Nella sua camera d'hotel aveva preparato una cartina gigantesca del percorso di gara, indicandoci con esattezza le strade e le scorciatoie da percorrere per seguire il rally. Fu così che sugli ultimi tornanti della Tarzan, la leggendaria prova di oltre 40 km, riuscì a salutarci facendo "ok" con la mano come a dire: "Siete proprio dove vi avevo detto di essere".

Seppure schivo, calmo, meticoloso e riservato, amava i rally come noi e forse per questo ci trovavamo così bene assieme. Anche quando non correva andava spesso a vedere le gare come spettatore, e lo si incontrava a bordo strada, ai parchi assistenza assieme a Cristina.

Non disdegnava mai una parola, una battuta, un sorriso, un caffè. Venne alla nostra cena sociale in stampelle dopo l'incidente in Argentina (2000), pur di non perdersela.

La notizia della sua scomparsa ci lasciò, come tutti quelli che lo conoscevano bene, senza parole, increduli. Ci è mancato all'improvviso e dieci anni sono passati così in fretta che quasi non ce ne siamo accorti. Sembra ieri quando scherzavamo davanti a una fotografia oppure ci incontravamo durante le sue gare. Eppure lui è ancora lì, dove è sempre stato, su quel sedile da cui ci salutò in uno sperduto tornante nel cuore della Grecia.

Rally Club Valpantena

VINICIO PRODANI

Parlare di Loris è una delle cose che mi riesce più difficile, perché con lui ho passato gli anni più belli della mia vita automobilistica, anche se più di qualche volta l'avrei strozzato per quelle sue idee "folli" sui rally, che poi il sottoscritto doveva mettere in pratica. Una sera di trent'anni fa, verso le undici e mezzo – mezzanotte, mi suona il telefono di casa. Al primo momento, ovviamente, penso che sia successo qualcosa, poi riconosco la voce dall'altra parte del telefono (e in futuro mi accorgerò che telefonate a quell'ora della notte saranno normali...):

"Ciao, son mi, te stavi dormindo?"

Sentire al telefono la voce di Loris, che fino a quel momento era sempre stato soltanto un copilota che avevo conosciuto durante qualche rally, è stato un vero choc.

"Ciao Loris, come mai 'sta telefonada? te sta mal?"

"No, stavo pensando, cossa te diria de organizar un rally a Bassano? Go za pronto el percorso, che tra l'altro xe le stesse prove che normalmente uso per i rally abusivi. Te me dà una man?"

"Ma veramente"

E da quel momento è iniziata una vera e propria avventura e, a ripensarci oggi, ancora non so cosa mi abbia portato a fare tutte quelle follie! In pratica per i tre mesi successivi, quasi ogni giorno, verso le 16.30/17.00 partivo da Trieste per andare a Bassano, dove Loris era riuscito a farsi dare dal Comune una soffitta, ma se dico "soffitta" dovete credermi. Un loculo di 3 metri x 4, dove lentamente, giorno dopo





giorno, è nato il Rally di Bassano.

Però Loris aveva le sue abitudini e quindi, quando arrivavo a Bassano, verso le 20,00, si andava a cena perché "il piccolo" aveva fame, magari un panino o una piadina, e poi al lavoro sull'organizzazione fino a notte inoltrata.

Io rientravo a Trieste e lui andava a casa, magari passando per Verona, per accompagnare Laura Cavallo, che ci ha seguito, in veste di segretaria, in questa nostra follia. Da considerare che la zona era quasi completamente vergine dai rally, e riuscire a far capire sia alle Autorità che alla popolazione cosa vuol dire far passare un rally su quelle strade non è stata un'impresa facile. Sicuramente non facile, ma che felicità e soddisfazione totale veder passare le vetture da rally sul famoso "ponte"! Ed in questa avventura, cercando di sfruttare tutte le conoscenze e amicizie possibili, avevamo chiamato a dirigerlo Carlo Rossari, in quanto il sottoscritto è diventato Direttore di Gara solo qualche anno dopo, mentre all'epoca ero soltanto un Commissario Sportivo Provinciale.

Da quel periodo, con Loris, si instaura più di un'amicizia, forse una specie di fratellanza, di cui lui era il minore, in quanto ideatore, ed il sottoscritto doveva, seguendo il fatidico annuario CSAI, mettere il tutto in pratica.

Dopo qualche anno, nuovamente occupati con l'organizzazione del Bassano, mi trovavo sul lago di Garda per il Rally del Veneto in veste di Commissario Sportivo Delegato CSAI. Durante le operazioni di verifica sportivo/tecnica compare sul piazzale Loris che, munito di tavolo e sedia da osteria, si mette a distribuire dei volantini. Mi avvicino e mi trovo in mano un depliant del 1° Rally dell'Altopiano di

Asiago. Chiedo spiegazioni e Loris candidamente mi spiega che, avendo avuto delle discussioni a Bassano, aveva deciso di mollarlo e quindi di organizzarne uno completamente nuovo ad Asiago dove, ovviamente aveva già parlato con i Sindaci e dove c'era un certo Caneva che dava una mano. Non riesco ancora a capire, ma Loris: "Ovviamente, ti te me dà un man ?! Ovvio no !!!". E così è iniziata un'altra avventura!

E poi vai con il Rally Città di Schio, con il San Marino, il San Martino di Castrozza, etc. Con Loris che continuava a fare anche il navigatore. Poi l'incidente in Argentina, Loris bloccato per un mese in ospedale laggiù, e ore di telefonate, perché la macchina organizzativa dei vari rally non poteva e non doveva fermarsi.

Come non ricordarsi di Loris che, durante il Rally di San Martino, si divertiva a girare in Direzione Gara sulla sua sedia a rotelle. Impossibile! E pensare che sono riuscito a vederlo anche in camicia e cravatta (cosa veramente unica!) e precisamente il giorno del suo matrimonio con Cristina. Indimenticabile!

Poi, primavera 2003, si inizia a costruire il Rally di San Martino di Castrozza assieme a Matteo De Bertolis, dove Loris, dopo varie peripezie, è riuscito a farmi nominare Direttore di gara.

Il fatidico 20 giugno, verso le 10.30 del mattino, mentre stavo rinnovando una polizza assicurativa di un'autovettura, arriva gelida la telefonata di Matteo: "Loris è morto in un incidente a Lecce!!

"Noooooo!"

Nella stessa mattinata, alle 11.15, mi telefona mio figlio:

"È nata Lisa!"

La mia prima nipote... Ancora oggi, e sono passati dieci anni, non riesco a trattenere le lacrime. Decisamente Loris non era soltanto un amico, un fratello, ma qualcosa di più! E lo resterà per sempre. Però, come diceva sempre lui, l'organizzazione deve sempre andare avanti, e l'effettuazione del San Martino era in calendario dopo 20 giorni. Assieme a Bobo Furlani (chiamato in aiuto all'ultimo momento) e a Matteo, siamo riusciti a portarlo a termine, anche grazie alla collaborazione di tante persone, e con tanta soddisfazione personale.

Sulla piazza, sotto il palco di arrivo, quando suonavano gli inni dei vincitori, posso confessare che ho pianto e, guardando il cielo ho pensato: "Grazie Loris".

Vinicio

ELIDA, FABIO E GIORGIA DEL ZOTTO

"bagigi"



È un sabato pomeriggio di fine maggio dalle caratteristiche meteo non certo primaverili quando in casa Del Zotto giunge, inaspettata, la telefonata di Cristina. Motivo della chiamata: ricordare la figura di Loris.

Inevitabilmente il compito è finito nelle mani della giornalista di casa, ma in tutti noi sono tornati prepotenti i ricordi di Loris e delle tante gare vissute assieme: il suo pc, il suo tavolo perennemente incasinato e i suoi "bagigi" nel cassetto.

Tutto è cominciato esattamente trent'anni fa quando, assieme ad un gruppo di appassionati bassanesi, aveva dato vita al rally Città di Bassano. Tanta la passione ma, come spesso succede, specie all'esordio, il budget è ridotto e bisogna ingegnarsi in tutti i modi per far quadrare i conti e risparmiare utilizzando, nei limiti del possibile, materiale recuperato da altre gare. L'imperativo è farcela a tutti i costi a dispetto delle tante notti passate in bianco e delle varie operazioni di "copia-incolla". Quella fu l'occasione per conoscere una persona per certi versi enigmatica, ma sicuramente trasparente e schietta, schiva ma loquace, capace di confrontarsi con le idee di tutti, ma anche tenace e convinto delle proprie capacità.

Come quando, nel 1987, in occasione del Rally del Veneto, arriva con un tavolino e una sedia e, in prossimità delle verifiche, pubblicizza la sua nuova "creatura": il 1° Rally Altopiano di Asiago.

E poi da lì i rally di Schio, di San Marino, di San Martino di Castrozza e dell'Adriatico ... e tante notti a far tardi... Sì, perché Loris dava il meglio di sé ben dopo il tramonto.

La segreteria si animava la mattina presto per continuare ad essere operativa tutta la giornata, e Loris invece, al suo tavolo, che definire incasinato era riduttivo, sembrava in letargo. Poi, la sera, quando tutti ambivano ad andare a dormire, ecco che lui si "accendeva" e ci sommergeva con le sue idee geniali! E inevitabilmente si faceva spesso quasi l'alba. (Dopo dieci anni credo siano in tanti quelli che ancora si chiedono a che ora poi Loris andasse a dormire!)

Quel che è certo è che in tutte quelle ore è stato capace di reinventare i rally. Capace di sposare alla perfezione la sua professione di navigatore con

quella di consulente dell'organizzatore, capace di elaborare tracciati e dinamiche di gara ideali sia per i partecipanti che per l'organizzatore stesso che poi sono diventati standard nei vari campionati.

Impossibile dimenticare la sua espressione davanti a quel pc, che solo Dio sa cosa conteneva, e poi quel "... scolta..." che per certi versi incuteva timore, ma sicuramente celava qualche sua genialata.

Perché in fondo Loris era geniale, era "avanti". Non solo per le sue trovate, ma anche per la sua capacità di sfruttare il pc quando era "terreno" per pochi. Ricordo ancora la sua scaltrezza nel far sparire, per poi scopriare, i modelli che papà realizzava con macchina da scrivere e trasferibili e che poi utilizzava per la gestione della direzione gara. Perché "Gorby" era grande anche in questo: sapeva carpire, copiare e poi elaborare al meglio qualunque documento.

Per lui anche un semplice appunto doveva diventare un file; il suo rapporto con il pc era quasi morboso e spesso tenere il suo passo, in termini informatici, era davvero difficile.

La botta del giugno di dieci anni fa, fatale per lui, ed emozionale per noi e per tanti, è stata davvero forte, di quelle da cui non sai se sei in grado di riprenderti. Certo il pensiero primo è stato per Cristina e per i suoi bimbi, ma si è dovuto fare i conti, ed anche in fretta, con la fredda realtà dell'imminenza del rally di San Martino di Castrozza, che proprio Loris aveva fatto rinascere nel 1995.

E' difficile descrivere il tourbillon di emozioni che ha affollato le nostre menti in quel periodo. Sicuramente Loris aveva approntato tutto nel migliore dei modi, come al suo solito, ma ora lui non c'era ad occupare la sua scrivania al primo piano della scuola elementare di San Martino di Castrozza. Per noi e per lo staff della San Martino Corse era venuto a mancare un pilone portante della gara, ma forse ci piace pensare che, proprio grazie alla sua supervisione da lassù, mai come prima ci siamo trovati uniti e coesi e siamo stati capaci di trovare forze inaspettate. Tutto è andato per il meglio, forse perché negli anni Loris ci ha insegnato tanto, magari con poche parole, ma con tanti fatti e azioni che ci hanno arricchito.



Elida, Fabio e Giorgia



PIERO SORDON

Era una cosa che mi divertiva sempre. Squillava il telefono e dall'altra parte mi arrivava un semplice "Loris" e poi il silenzio. E ogni volta io gli rispondevo "Sì Loris, vedo che sei tu, tutto bene? Sei tornato?" Poteva essere una richiesta di qualcosa, semplicemente "do ciaccole" o molto probabilmente l'invito per festeggiare qualcosa. Perché Loris poteva stare via dieci mesi all'anno, ma sacre erano le feste di compleanno della famiglia Roggia: il suo, quelli di Matteo e "Aje" in giardino, prima in vicolo san Giovanni a Bolzano, poi a Gargazzone, mentre quello di Cristina a dicembre, al calduccio in casa, con musiche natalizie e mega albero addobbato, divenuto il rituale luogo di scambi di regali ed auguri del ristretto clan rallystico bolzanino. Invitati erano gli amici in comune, appassionati e piloti (o ex piloti) bolzanini e trentini, da Claudio Carusi a Marco Avi, da Romano Bicciato a Willy Oberosler. Ascoltavamo affascinati i racconti di Loris, le novità tecniche e corsiaiole, qualche "chicca" anticipata o qualche pettegolezzo sui piloti italiani e mondiali più famosi. Il tutto mentre si mangiava di tutto e di più, si sorseggiava del buon vino, fino a scoppiare letteralmente nel finale con la famosa "torta mattone" della Cristina, una bomba di calorie a cui nessuno avrebbe rinunciato (e qualcuno me compreso faceva pure il bis rischiando di star male) seguita da una "graspetta" per mandare giù tutto.

Come tutti i bolzanini che si erano cimentati, nel loro piccolo, nelle gare del triveneto, anch'io conoscevo Loris di fama. Nell'83 avevo corso il Rally di Bardolino con un pilota bolzanino, Giorgio Adami, e anche lui vi aveva preso parte, non ricordo con chi. Poi, divenuto "moroso" di Cristina che conoscevo da un paio di anni, sempre per via dei rally, eravamo diventati amici. Prima lo vedevo quando si sorbiva chilometri su chilometri per venire da Pianezze a trovare Cristina. Ricordo che ogni volta che veniva a Bolzano voleva andare da "Hanny", un bel ristorante un po' fuori Bolzano, dove ordinava sempre "Geröst", un piatto tipico tirolese a base di patate saltate, carne di manzo e cipolla. Un pasto non proprio leggero per cui Loris andava matto. Poi, quando si era stabilito definitivamente a Bolzano, ci si vedeva di più. Oddio, non tanto di più, perché mentre per me e gli altri bolzanini il "gioco" del rally,



come tutte le cose belle, era finito da un pezzo, travolto dalle nuove esigenze familiari (mogli e figli), per Loris era diventato il suo lavoro e, tra organizzazioni e gare, era sempre più famoso e sempre più via. Non riesco a stare dietro ai suoi impossibili spostamenti di cui Cristina regolarmente mi informava o che leggevo da Autosprint, poi improvvisamente me lo trovavo in negozio, magari appena tornato dalla Nuova Zelanda o da Montecarlo, giusto il tempo di salutarmi e poi ripartire per altre gare. Ogni tanto riuscivamo anche ad andare a sciare, cosa in cui, seppure neofita, non se la cavava poi così male!

Con un piccolo gruppo di appassionati di Bolzano, quando eravamo ancora tutti scapoli e "liberi", avevamo anche fondato il Rally Fans Club, di cui Cristina era la Presidente, che, grazie alla presenza di Loris, aveva avuto dei momenti di notorietà, come quando avevamo avuto come ospite Micky Biasion, fresco Campione del Mondo, ricevuto con tutti gli onori anche in Comune (da notare che a Bolzano praticamente nessuno a parte noi disperati appassionati, sapeva cosa fosse un rally ...).

Avevamo anche tentato di organizzare una gara. Eravamo a buon punto, con percorso meraviglioso scelto da Loris, autorizzazioni praticamente concesse e carta intestata del "1. Rally dell'Alto Adige" già pronta. Poi le giunte dei comuni interessati, allora tutte "verdi" e molto potenti, avevano fatto marcia indietro e penso che quella sia stata l'unica volta che una "creatura" di Loris non sia andata a buon fine, con grande dispiacere di tutti noi. Loris si era poi ripreso una piccola rivincita qualche anno dopo con il "Dolomiten Ring", gara di auto storiche organizzata assieme al pilota-pediatra

Massimo Perini. La manifestazione aveva avuto un buon successo toccando posti meravigliosi quali Corvara, e a cui anch'io avevo dato il mio piccolo contributo.

Negli anni successivi Loris e Cristina hanno sempre fatto parte della mia vita. Prima il loro matrimonio, poi la nascita di Matteo di cui sono padrino di battesimo. Un anno dopo è arrivata la mia Martina, poi Christian, quindi la mia secondogenita Sabrina a cui Loris ha fatto da padrino, e infine qualche anno più tardi il piccolo Alessandro.

Tra le mie feste di compleanno e le loro era sempre un'occasione di trovarci. Quanti capodanni insieme a casa mia, soprattutto quando i nostri figli erano piccoli! E sempre da me abbiamo organizzato la mega festa quando Loris ha vinto il campionato italiano nel 1999. La mia taverna era piena di gente, di piloti venuti anche dal Veneto, e per una volta noi "bolzanini" avevamo di nuovo respirato aria di rally.

Era stata una festa bellissima, Loris come al solito era sorridente e tranquillo, ma si vedeva che era felice e forse un po' commosso.

Poi il grave incidente in Argentina. L'ansia di Cristina incinta di otto mesi di Alessandro, le notizie che si susseguivano, l'operazione fortunatamente andata bene, il rientro e la lunga convalescenza. Col mio furgone gli avevo portato il letto ospedaliero, l'unico in cui all'inizio riusciva un po' a dormire. Nelle feste successive si capiva che spesso aveva male, soprattutto quando cambiava il tempo, ma cercava di non farlo vedere e come prima ogni occasione era buona per vedere gli amici. Poi era tornato a correre. E a vincere.

Ricordo che tre settimane prima di quel maledetto Salento c'era stata la comunione della mia primogenita Martina. Loris aveva corso al Targa Florio. Era atterrato a Bolzano ed era arrivato al ristorante stanco, ma era bastato poco per vederlo rilassato a chiacchierare e raccontare la sua ultima avventura.

La domenica successiva c'era la festa di compleanno di Matteo ed Alessandro. Il lunedì successivo Loris sarebbe partito per il Salento... Una bella giornata di sole, tanti ospiti, solite battute, solita torta, solita abbuffata. Nessuno avrebbe mai immaginato che quella sarebbe stata l'ultima festa con Loris.

Venerdì mattina mi era arrivata una telefonata di Claudio Carusi che mi chiedeva disperato il numero del cellulare di Cristina. "L'hanno portato via in stato di incoscienza". Minuti di attesa che sembravano ore. E quando finalmente mi aveva richiamato: "Dimmi?" "Non c'è niente da dire" era stata la risposta che non avrei mai voluto sentire.

Il resto sono solo flash di una giornata che non dimenticherò mai. La corsa all'ufficio di Cristina, la mamma e la sorella sotto shock, poi via a Gargazzone per cercare un volo per Cristina per Brindisi e buttare due cose in valigia, i piccoli da sistemare, gli amici da avvisare, un incubo da cui vorresti risvegliarti ma purtroppo non puoi.

Tanti ricordi, una vita condivisa, un'amicizia che mi resterà sempre nel cuore.

In negozio da me c'è ancora la maschera di legno del cruscotto della Fulvia coupé che avevi acquistato e volevi restaurare. Mi avevi chiesto di impiallacciarla a nuovo... ma non mi hai dato abbastanza tempo per accontentarti...

Ciao Loris

Piero

FRANCESCO RAMINI

Lo avevo visto in Francia, penso fosse l'85 o l'86, ad una assistenza tra Tabaton e Pianezzo, mi pare, mentre faceva il ricognitore per il Rally di Montecarlo; volevo avvicinarmi, io piccolo "tuttofare" di un amico privato che correva e lui che mi sembrava tanto lontano, "arrivato" come altri amici del vicentino.

Correvo da una quindicina d'anni, avevo iniziato con la medesima gara di Caneva, Chimentin, Tassarolo, Bordignon...insomma il gruppo di Bassano e zona, ma ormai mi avvicinavo a chiudere la parentesi di pilota e il timore reverenziale verso un "ricognitore" ufficiale mi rendeva timoroso di andarlo a disturbare anche solo per un saluto.

Sapevo da tempo che stava con l'amica bolzanina Cristina, si erano sposati e presto erano arrivati i figli ma ...

Non passò molto tempo che, da Delegato CSAI, fui invitato ad una cena del Team di Cristina e non mi pareva vero di incontrarlo...Nel frattempo il suo



impegno di navigatore era sempre più ufficiale, un lavoro entusiasmante a cui sapevo che univa l'organizzazione di rally nella sua zona.

Mi trovai davanti una persona di una semplicità estrema che chiedeva a me consigli, quei consigli che pensavo di dover io chiedere ad un ufficiale; sapeva dei miei tanti anni da conduttore rally e da Delegato CSAI e avrebbe voluto fare qualche gara in Alto Adige. Il sacco era buttato e ci si propose di ragionare su un rally tutto nostro pur consci delle difficoltà provinciali.

Poi casualmente i figli alla medesima scuola e il ritrovo ogni mattino davanti all'istituto: un saluto, un sorriso, il commento dell'ultima gara; cosa stai facendo... e tu... allora facciamo questo rally in Alto Adige? ... una grande e silenziosa amicizia perché con Loris non si parlava molto, ci si capiva e basta! Mangiavamo e masticavamo lo stesso pane e rally di chi era cresciuto all'odore dell'olio di ricino; parfum pour homme si diceva allora...oggi cosa dimenticata!!!

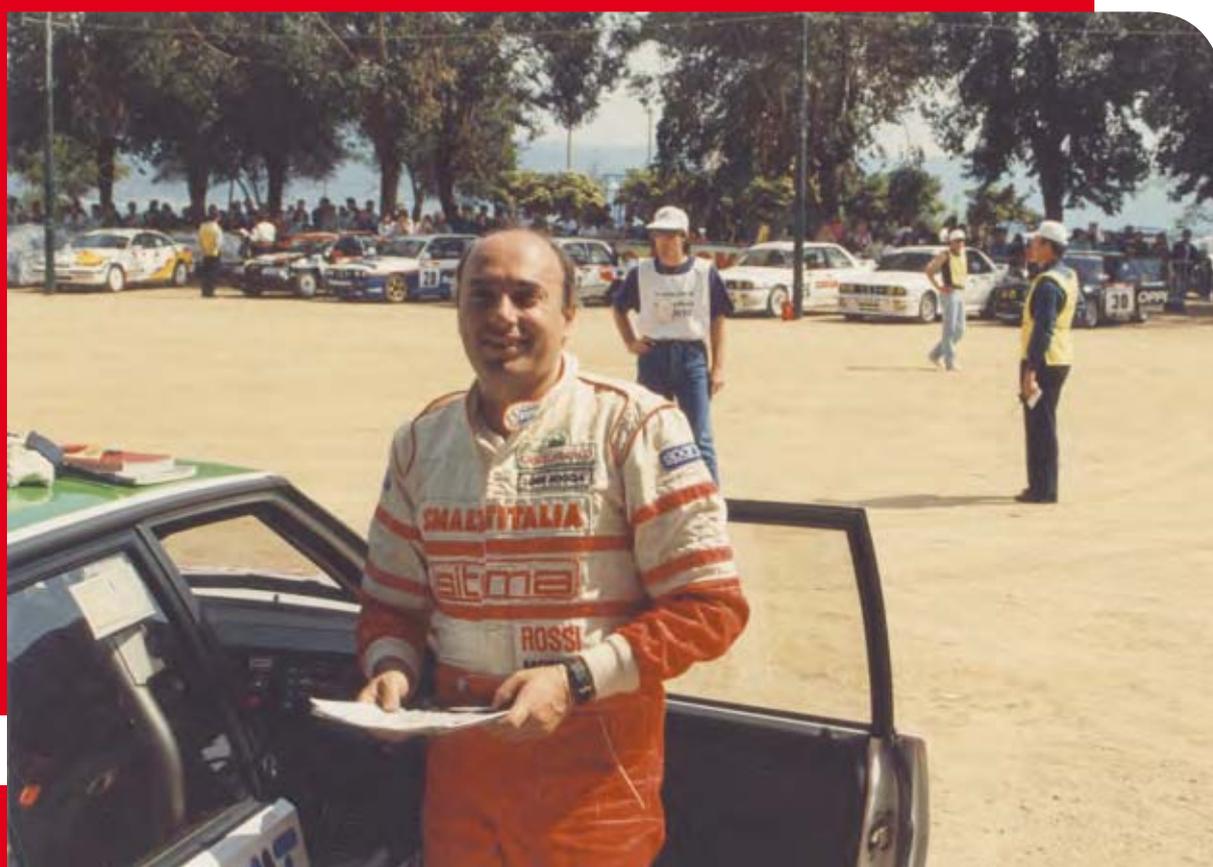
Quel sorriso, dopo tanti puntuali e giornalieri incontri, è finito troppo presto lasciandomi però un grande regalo a cui devo e sono riconoscente a Loris: avermi fatto entrare come Commissario Sportivo nel giro di rally fuori dalla Regione, tanto avara, permettendomi di conoscere, imparare, fare esperienza, ma anche farmi conoscere e arrivare così, con una buona base di preparazione, al ruolo di Nazionale.

Chissà, se Loris non mi avesse preso sottobraccio quel giorno chiedendomi se andavo a Schio come addetto concorrenti, oggi cosa farei. E chissà se lo stimolo verso nuove soluzioni organizzative e rallyistiche date dai nostri scambi di parere, a cui Loris ad ogni ora del giorno e ...della notte dava molta importanza, sarebbero poi ugualmente diventate regola o abitudine in altre gare!

Anche il nostro rally era a buon punto e mi proposi di portare a termine l'impegno anche da solo sperando nell'ACI di Bolzano e nelle tante promesse; parole, solo parole per quello che doveva essere il Bozner Ring, 1° trofeo Loris Roggia ... ma a breve mi resi conto... e non mi trovai nulla in mano! Ho dedicato l'anno successivo al tragico evento a ricordare Loris ad ogni rally dove ero presente come Commissario Sportivo Nazionale o Osservatore, richiedendo ad ogni organizzatore di inserire nella documentazione della gara qualcosa che ricordasse l'amico e iniziando ogni collegio con un pensiero. Almeno questo è stato il mio regalo a Cristina e soprattutto a lui che ancora lassù mi legge le note!

Ciao Loris!

Francesco



Ci sono scene indimenticabili che accompagnano il mio ricordo quando ripenso a Loris Roggia. Immagini di un passato che è ancora molto presente nella mia vita e che si lega anche a Massimo Ercolani. Due amici che non ci sono più e che hanno fatto parte in maniera importante della mia esistenza.

Ricordo ancora le lunghe giornate passate al fianco di Massimo e Loris sui campi di gara, quando i rally erano vere maratone e ci univa uno spirito unico. Ho fatto spesso da mediatore tra due personalità forti come quelle di Ercolani e Roggia, uomini diretti e a volte poco diplomatici. C'era Loris al fianco di Massimo quando in quella magica stagione del 1985 con la Lancia Rally 037 conquistò il suo primo successo al San Marino. Provo ancora gioia adesso a raccontare quella splendida gara conclusa con un successo che faceva riscrivere la storia e portava per la prima volta un sammarinese sul gradino più alto del podio nella gara ai piedi del Monte Titano. Custodisco gelosamente le fotografie di quei giorni, immagini fantastiche di giornate piene di entusiasmo e passione, l'istantanea del nostro magico team tutto fatto in casa.

E non posso dimenticare neanche l'ingresso di Loris nell'organizzazione del San Marino, operazione della quale posso dire di essere stato uno dei fautori. Rammento ancora una delle prime riunioni della San Marino Rally Racing Organization quando con Germano Bollini si pose il problema di trovare un personaggio che potesse prendere il posto del dimissionario Mario Mannucci, una vera e propria istituzione, per disegnare il percorso della gara. Mi venne subito in mente di chiamare Loris. «Fa già il percorso del Bassano e dell'Asiago, chiediamogli la disponibilità!». Ne parlai immediatamente con Ercolani e da qui nacque l'accordo di collaborazione.

Un accordo che rilanciò il San Marino fino quasi ad accarezzare il sogno di poter approdare al campionato del mondo. Un sogno che Roggia aveva contribuito a far crescere con le sue intuizioni geniali, la sua professionalità, le sue innovazioni.

Nei suoi primi tempi come "regista" del San Marino io e lui facevamo coppia fissa.

Tante volte in quel periodo dormì a casa mia. Andava pazzo per l'insalata con tonno e cipolla che gli preparava mia moglie Ornella. Un piatto semplice, ma del quale era goloso. Occupava la stanza degli ospiti. In quei frangenti ho conosciuto una persona davvero speciale dal punto di vista dei rapporti umani. Passavamo giornate intere in macchina insieme a caccia di sterrati particolari, io alla guida, lui a tracciare il radar. Continuai a collaborarci assieme in camuffa anche quando detti le dimissioni dalla San Marino Rally Organization. Lo facevo per stare insieme a lui e condividere quei giorni di vita assieme ad un amico vero.

Proprio in quegli anni di grande fermento intorno alle corse nella Repubblica del Titano, rammento che io e lui presidente della Scuderia San Marino, ci occupavamo anche del percorso del Rally dei Castelli che in pochi anni raggiunse anche la validità per il Trofeo Terra. Quella gara la mettemmo a punto io e Loris. Inoltre Roggia sviluppò anche la mia idea del Circuito Rally: il nostro sogno mostruosamente proibito era quello di trasformarla nel futuro in un qualcosa molto simile alla Corsa dei Campioni, magari sfruttando anche la spiaggia di Rimini. Sogni, ambizioni, progetti: furono anni davvero straordinari.

Ero a Brescia alla Brixia Motorsport, il giorno che Massimo Ercolani piangendo e urlando mi freddò al telefono dicendo che Loris era morto al Rally del Salento. Fu una coltellata al cuore, rimasi senza parole. Straziato dal dolore.

Nelle lunghe chiacchierate tra me ed Ercolani il nome di Loris tornava spesso a galla dopo la sua incredibile morte. Ed ha accompagnato Massimo fino ai suoi ultimi giorni di vita. Al dolore si sommò altro dolore, ancora più forte, terribile, devastante. Per farmi forza in quei giorni avevo provato a

chiudere gli occhi e a tornare ai vecchi tempi, a quel San Marino 1985 con la folle scorbibanda di quei due che andavano come dannati. Le lacrime mi rigavano il volto liberandomi dal senso di disperazione, sapevo che quelle sarebbero state emozioni uniche e irripetibili.

Giovanni



Massimo Ercolani ed ebbi modo di frequentarlo molto bene sia sui campi di gara, che nelle vacanze che facevamo in montagna. Fin dai primi momenti scoprii un personaggio autentico, con un carattere chiuso non sempre facile da interpretare con punte di vera timidezza. Col passare del tempo, capii che Loris era animato da valori molto profondi, come l'onestà, la sincerità e la schiettezza, caratteristiche che ci accomunavano.

Ho ancora davanti agli occhi e sento ancora rimbalzare nelle orecchie le sue tante discussioni alle gare con Ercolani. Scambi di opinioni urlate con sentimento tra due personaggi quasi agli antipodi. Nello stesso abitacolo, infatti, si trovavano a convivere Loris, sempre molto meticoloso e preciso, e Massimo, più "grezzo" e istintivo, dal carattere bizzarro e a volte anche sconclusionato. Approfondii ancora di più la mia conoscenza con Loris quando entrò nella cabina di regia dell'organizzazione del Rally di San Marino, dopo che Ercolani aveva suggerito il suo "acquisto" al presidente della Fams di allora, Germano Bollini. In quegli anni non c'era una sola volta che non passasse a trovarmi nel mio negozio: al di là della quattro chiacchiere scambiate volentieri assieme, il motivo principale della sua visita era acquistare un regalo da portare a Cristina; rammento ancora il loro bellissimo rapporto.

E oltre ogni discussione, bellissimo era anche il rapporto di amicizia tra Loris e Massimo. Ho ancora impresso nella memoria lo stato d'animo di Massimo dopo la morte di Loris al Rally del Salento, non si dava pace e diventò una iena al cospetto delle diverse versioni delle cause che avevano provocato quell'incredibile tragedia.

Quando ripenso a Loris, torna a galla una parte del mio passato nel quale era unico il rapporto di amicizia tra me, Massimo Ercolani, Giovanni Zonzini e appunto Loris. Un quartetto che frequentava i rally spinto dall'amore e della passione per questo sport dove Loris Roggia è stato sinceramente un personaggio numero uno.

Gigi

GIANLUIGI RAIMONDI

LORIS, AMICO SINCERO, SCHIETTO E ONESTO

Era la metà degli Anni Ottanta quando conobbi Loris Roggia. All'epoca faceva da navigatore a



MARCO AVI

“Ciò Marco, vientu?”

“Scrivere un ricordo di Loris? Sono dieci anni che ci manca”. Ho annuito, ho detto sì, ma subito arrivano al cuore continui flash che fanno ancora male.

Nel giugno del 2003 ero in ferie in Sardegna. Squillò il cellulare e vidi il nome di Matteo De Bertolis. Sapevo che era al Rally del Salento ed immaginai volesse mettermi al corrente della gara. Lo salutai, contento. Poi ascoltavi in silenzio. Non riuscivo a parlare. Cosa stava blaterando? Loris? Grave Incidente? Che cosa mi racconta Matteo?

Non capivo. Dovetti fermarmi per alcuni minuti e mettere in ordine le cose. Il mio amico Loris Roggia era deceduto sulla speciale “Litoranea”. Com’era possibile? Conosceva perfettamente la speciale. Un guasto? Un errore? Ago illeso.

Ecco il dolore, forte, intenso. Ero fuori dal mondo. Continuavo a ripetermi: perché? Perché? E adesso? Pensai a Cristina, ai tre figli Alessandro, Christian e Matteo. No, non è possibile.

Purtroppo era vero, confuso odiavo i rally, ma poi ripensando, no, noi li amiamo come sempre li ha amati Loris. Lui si è preso solo un momento di libertà.

Arrivano i ricordi, irregolari, non in ordine cronologico, ma improvvisi.

Mia moglie ed io eravamo amici di Cristina sin dagli anni '80 da quando gareggiavamo, a titolo amatoriale, nei rally. Lei navigatrice e giornalista per la novità in quegli anni “Rally Report”. Eravamo spesso assieme. Cene, feste, compleanni. Poi apparve lui. Loris Roggia “vicentin de Pianesse”. Ovviamente lo conoscevamo da anni per le gare comuni e per i suoi meriti sportivi. Grande navigatore di importanti piloti di rally, c’ero anch’io quando lui con Franco Ceccato vinse l’italiano con la 131 e poi via in tante altre gare.

Si chiacchierava e la stima cresceva. Iniziò a frequentare Cristina, ma noi saputelli, conoscendo la diversità dei loro caratteri, davamo per scontato che non sarebbe durata. Invece, come si dice, se son rose fioriranno, e fiorirono... E arrivò il giorno del matrimonio. Già, l’amicizia era così salda che mi chiesero di guidare la vettura nella giornata più importante della loro vita. Portai in giro gli sposi e per me fu un onore. Scelsero me e non lo dimenticherò mai. Ero felice ed emozionato.

Come sempre, le amicizie vere, quelle sincere,



continuano a crescere. L’arrivo dei nostri figli ed i loro, consolidò sempre più il nostro legame. Si parlava anche di cose riservate, intime. Poi i battesimi, i compleanni e sempre i festeggiamenti di fine anno.

Loris aveva un carattere sempre tranquillo e non era di certo invadente. Ma è sempre stato vicino a noi in tutte le situazioni. Un punto di riferimento, una bussola, anche se non era presente fisicamente. Credo abbiate capito cosa intendo dire. Ovviamente, durante le nostre cene si parlava di gare. Avevo smesso di correre e frequentare il mondo dei rally nell’85 a causa della perdita di un grande amico, Attilio Bettega.

Loris e Cristina mi presero sottobraccio e la passione (mai sopita) tornò. Mi coinvolsero nuovamente nelle loro imprese. Ricordo quei “Ciò Marco, vientu?”. Come facevo a dire di no? C’era solo da imparare da lui, anche quando sembrava non avesse ragione. Poche discussioni e trovava sempre soluzioni che avevano il loro perché.

Il Rally di San Martino deve moltissimo a Loris Roggia. Una frase che dovrebbe essere scritta maiuscola. Era un leader preparato, serio e capace.

“Che en disitu se fasemo ‘na tappa a Pinè? Gò parlà con Matteo De Bertolis”. Il giorno dopo eravamo già in macchina alla ricerca delle speciali. Percorremmo la prova della Val dei Mocheni e si decise di fare il Parco assistenza a Pinè. Fantastico. Incredibile, con la spettacolare inversione a poche centinaia di metri dall’assistenza. Già, ma come possiamo spiegare agli abitanti della Valle Incantata che si vorrebbe passare con il rally? “Marco, organisemo ‘na riunion en Comun”.

Ci siamo riusciti. Sala strapiena e le parole di Loris hanno convinto la popolazione. Non solo, ma siamo andati nelle scuole per sensibilizzare i ragazzi.



Abbiamo parlato con la gente, i volontari i Vigili del Fuoco e le Forze dell'Ordine. Magico Loris!

Già, lui non dava l'impressione d'essere un grande, ma era un rullo compressore, un macigno e noi lo conoscevamo bene. Bastava uno sguardo per capirsi. Contavano i fatti, non le parole.

Poi il grave incidente in Argentina nel 2000. Prima di partire gli diedi due numeri di telefono di amici comuni, Stefano ed Aurora e di un mio parente che da quelle parti conta molto. "Telefona per salutarmeli". Qualche giorno più tardi a notte fonda mi chiamò. "Marco, gavemo capotà. Son en specie d'ospedal, ma non so dove son. I me deve operar alla schena. Te dovresi sentir el to parente se l'è el caso de farme operar en de stò posto. Movite". Immediatamente attivai i miei conoscenti. Vi fu un gran consulto. Arrivarono i chirurghi e l'operazione riuscì perfettamente. "Cio' Marco, i medisi i gaveva 'na pression adosso quando i me visitea". Spiegai che il mio parente aveva semplicemente chiamato il presidente dei chirurghi dell'Argentina. "Adeso go' capio".

Ma era rimasto solo. Bloccato a letto. Ripensai agli amici Stefano ed Aurora e chiesi se potevano aiutarmi. Loro sono semplicemente saliti sul pullman e dopo un viaggio di una notte si sono presentati in camera da Loris. Rimase sorpreso, commosso. Ci abbracciamo al suo ritorno, senza proferire parole. Non serviva. Ci volle un anno per guarire ed intanto organizzava le altre gare.

Un vulcano. Giorno o notte, lui telefonava, arrivava per poi partire con la soluzione del problema. Discutemmo di regolamenti, prove, sicurezza. Anticipando i tempi, ideò il sito internet Rally Link.

Qualche anno dopo la sua scomparsa nacque l'organizzazione Ufficiali di Gara Pinèmotori e volli fortemente dedicarla a Loris Roggia. Per trasmettere tutto quello che mi ha insegnato, regole, sicurezza, ma soprattutto il significato della Vera Amicizia. Quella che non scordi mai.

Grazie per tutto, Loris.

Marco

RICCARDO GOZZI

Scrivere, anche se poche righe, su un amico che ci ha lasciato da ormai dieci anni, non è cosa semplice, né leggera ... devi andare a ripescare tra i ricordi che il tempo ti ha relegato, specie i peggiori, in meandri reconditi della memoria.

Credo di aver visto Loris per la prima volta una ventina di anni fa, nella casa di vicolo San Giovanni, verosimilmente in occasione di un suo compleanno, a cui Cristina aveva invitato me e quella cerchia di amici che poi sarebbero stati gli stessi nelle diverse occasioni: Piero - Romano - Claudio - le sorelle di Cristina ... il mio inconscio mi porta quasi sempre a dare molto credito alle "prime impressioni", per farmi un'idea delle persone che ho davanti e comportarmi poi di conseguenza, ma quella volta il discorso era stato diverso ... il "nostro", vuoi per il carattere, vuoi per il fatto che era la prima volta che ci si vedeva, era piuttosto schivo, dalle poche parole, per certi versi imperscrutabile ... vero anche che la presenza di Cristina (specie in versione "mens organizzativa" di eventi!) svisciva l'uditorio, ma - simpatia a parte - quella volta non mi riuscì di farmi un quadro di questo Tizio venuto dal Veneto, certamente più per amore che per convinzione, che andava fiero della diversità della propria carta d'identità (pochi anni dopo ne fece quasi una malattia quando gli assegnarono "d'ufficio" residenza e carta d'identità - verde - del Sudtirolo...) ... unico dato emergente il "lavoro" che faceva: il navigatore nei rally, un mondo che mi aveva sempre affascinato.

Ho perciò imparato a conoscere e ad apprezzare Loris un po' per volta, a comprenderne - traendone a fatica dal modo semplice in cui si poneva - i risultati professionali, le capacità organizzative, le conoscenze/capacità tecniche, le lungimiranti idee... Credo che altri scriveranno dei suoi risultati, ma per cogliere appieno la sua collocazione nel mondo delle corse, ritengo esaustivo, per me lo è stato molto, questo aneddoto: un giorno trovo Mario, un ex-collega di Croce Rossa, molto appassionato al mondo dei rally... mi magnifica macchine, gare, prestazioni, piloti... per cercare di non essere da meno mi viene da dire che "anch'io conosco uno di quelli" e quando proferisco il nome di Loris, Mario si quietava, il suo volto si illumina e mi chiede, in un misto di meraviglia ed

incredulità, ripetendolo per ben tre volte: "tu conosci Loris Roggia??" gli rispondo che sì, che lo conosco, che a volte lo frequento e lui si lascia andare ad un moto di entusiasmo, dicendo di conoscere tutte le sue imprese, di aver visto tutti i video delle sue gare, in breve di considerarlo un idolo. Alcuni mesi dopo riesco ad organizzare un incontro tra i due, al quale non sono riuscito a partecipare, ma del quale il buon Mario si ricorda tuttora.

Nel 2000 l'incidente in Argentina ... credo di ricordare di aver contribuito ad organizzare il trasporto in ambulanza da Milano a Bolzano, tutto poi andò per il meglio ... ma da quel giorno, ogni qualvolta sentivo Cristina dire "quando torna Loris ...", un senso di disagio mi suggeriva "e se non dovesse tornare?" ...

e poi quel 20 giugno ... mi alzo, vado in bagno, accendo la radio e sento quelle parole: "Gargazzone piange il suo campione!" pressoché superflue le parole a seguire, tra cui il nome, perché la mia mente non avesse già fatto "2+2": Loris non c'era più! Loris non sarebbe tornato! ... Con le gambe pietrificate torno in stanza da letto e con la bocca che non vuole collaborare riesco a malapena a biascicare a mia moglie: "Loris è morto!" e niente più.

Lui non c'è più già da tanti anni, ma credo che il ricordo di quel sorriso mi accompagnerà per sempre.

Ricky



PAOLO BAGGIO

Loris, tutti i bei momenti che abbiamo condiviso e che spesso mi sovengono mi portano un gran bel ricordo. Solo una cosa generava un po' di attrito tra noi: lui animale notturno per eccellenza, per cui viveva più di notte che di giorno, io invece sarei sempre andato a dormire al tramonto per svegliarmi all'alba. A parte questo "piccolo dettaglio" tutto il resto tra noi andava bene.

Il tempo è passato e non torna, ma rimane il ricordo di quando si faceva qualcosa in cui si credeva.

Ciao Loris
Paolo

"...animale notturno per eccellenza, per cui viveva più di notte che di giorno,..."



GIULIO GUALANDI

Ho conosciuto Loris sui campi di gara, come navigatore in generale e soprattutto come navigatore di Massimo Ercolani, mio carissimo amico. Fu così che quando a San Marino emerse il problema della ricerca di un collaboratore per l'organizzazione del rally pensai subito a lui, sapendo della sua esperienza diretta dei rally sia in qualità di partecipante, sia in qualità di organizzatore (collaborava già con il rally di Bassano del Grappa ed altri). Organizzai subito l'incontro con Germano Bollini, allora presidente della Federazione, subito dopo si partì per la lunga avventura che ci vide spalla a spalla nell'organizzazione del rally di San Marino, insieme raggiungemmo risultati egregi.

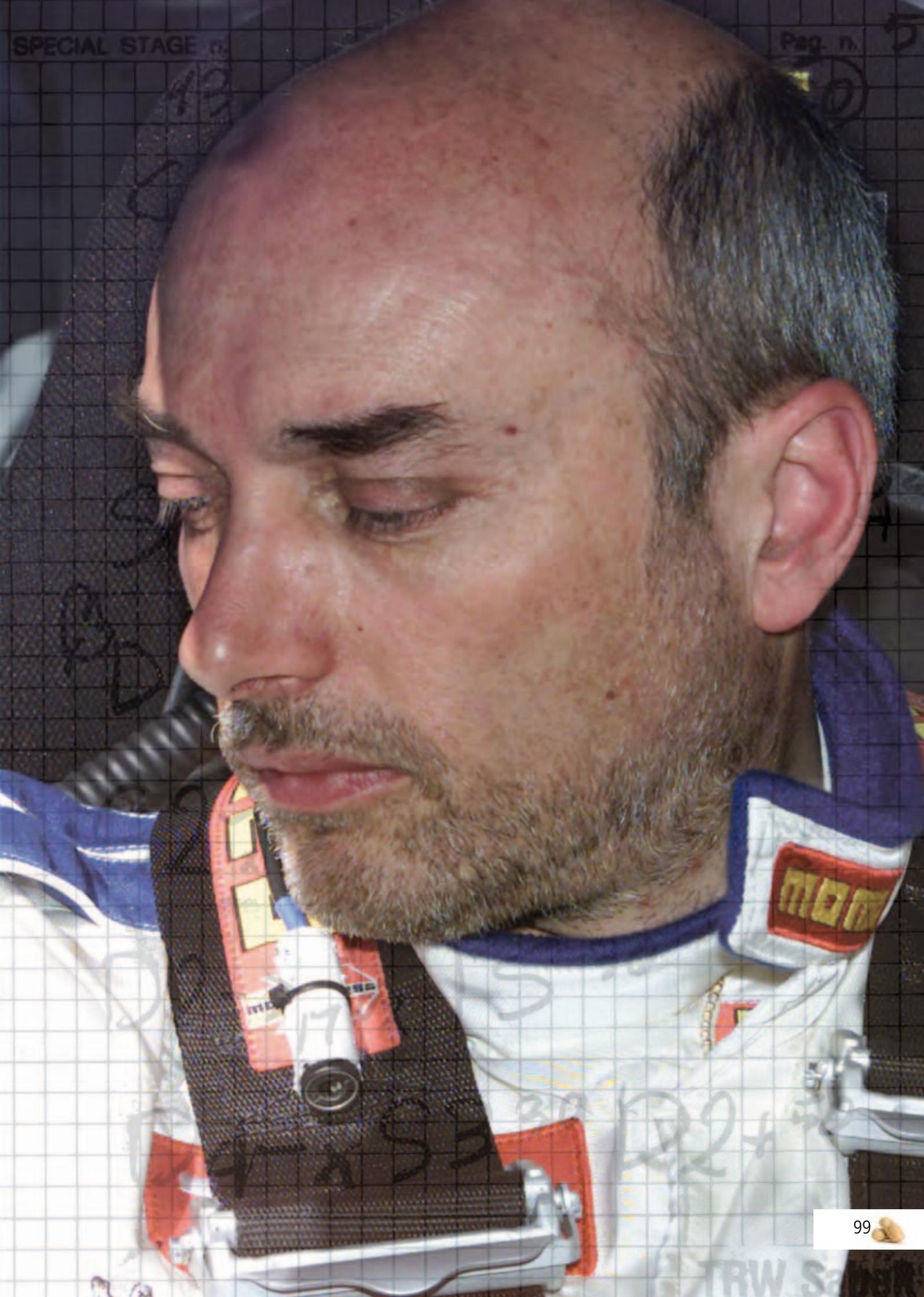
Un aneddoto che ricordo con piacere, misto al dolore che ancora provo per la sua scomparsa, è legato ad un 1000 Miglia dove io andai a vedere la gara perché Massimo (Ercolani) correva con Evangelisti su una 037 del Jolly. Alla prima prova Massimo diede una piccola toccatina in un muretto e all'arrivo al service a fine p.s. Massimo, con il suo carattere impetuoso, si arrabbiò con Bortoletto perché secondo lui non sarebbe dovuto

partire con le intagliate. Nel mezzo del marasma totale mi si avvicinò Loris che era lì con il Jolly, e con la sua calma proverbiale mi disse di andare a portare via Massimo perché avrebbe rischiato che gli facessero lasciare giù l'auto; nonostante la mia perplessità, riferita al fatto che nonostante una persona pagasse dei bei soldi per correre non potesse comunque dire la sua, andai da Massimo e cercai di sedare la tensione. Loris era anche questo, calma e ponderatezza delle cose, aveva lo sguardo, riusciva a vedere più lontano di altri.

Loris era un professionista ed un amico che ha lasciato un vuoto ancora non colmato qui a San Marino.

Giulio





GUIDO RANCATI

Faceva caldo, quella mattina a Limassol. Troppo caldo per metter voglia agli addetti ai lavori di spostarsi a passo svelto in un fin troppo vasto parco assistenza. E invece Fiorenzo Brivio andava di corsa. Non verso il fortino della Prodrive nel quale, incollati davanti ai monitor, gli uomini in blu seguivano la marcia d'avvicinamento al gradino alto del podio di Petter Solberg. Sguardo perso nel vuoto, il tecnico della Pirelli si muoveva fra motorhome e camion-officina soltanto perché proprio non ce la faceva a stare fermo. Non dopo che qualcuno, con una telefonata, gli aveva annunciato che a qualche migliaio di chilometri, davanti a un altro mare, in un altro rally, s'era appena consumato un dramma.

"E' morto Loris", mi aveva sibilato quasi senza fermarsi. Tre parole appena. Dolorose, devastanti come rasoiate.

Motorsport can be dangerous, la sappiamo tutti. Ma quando il destino presenta il conto ci si scopre impreparati. A certe tragedie non ci si abitua mai. Ogni volta la stessa reazione: prima il rifiuto della realtà, poi la voglia scappar via. E al diavolo il motorsport. Di riprendere a interessarsi delle gesta di questo o quello, di annotare gli exploit di uno e gli errori di un altro, manco a parlarne. Anche se è il tuo mestiere, anche se farlo è uno dei modi, forse il migliore, di rendere onore a chi se n'è appena andato. A chi, alla passione per le corse, ha pagato il prezzo più alto. Loris, appunto. Come prima di lui tanti altri amici: Franco, Leo, Attilio, Sergio, Henri...

Faceva sempre caldo, quella mattina a Limassol.

Ma le randellate che il sole continuava a dare non ce la facevano a vincere il freddo che in molti avevamo dentro. Anche i ricordi, in quel venerdì di luglio, erano fitte dolorose.

Faceva caldo anche quel pomeriggio a Biella, diciassette anni prima. Davanti allo stadio, si concludeva un Rally della Lana che qualcuno, abituato a vincere con ogni mezzo, aveva voluto avvelenare. Non c'era riuscito. Darione Cerrato con la Delta S4 aveva perso il testa a testa con Andrea Zanussi con la 205 Turbo 16. Dietro ai due, Massimo Ercolani con la Lancia Rally. E accanto a lui, Loris. Lo squallido tentativo di un direttore sportivo che si credeva Rommel e si atteggiava a Fiorio di ribaltare la situazione costringendo il sammarinese



Ma le randellate che il sole continuava a dare non ce la facevano a vincere il freddo che in molti avevamo dentro.

a pagare anticipo a un controllo per piazzarsi davanti al talento friulano e rallentarlo in prova, era andato a vuoto. Ma era bastato a rovinare la festa a tutti. Anche e soprattutto a "Canetta" e "Gorby" che avevano disputato una gran gara e non si meritavano un finale surreale, con un pezzo grosso della Csaì a cercare di tenere il più lontano possibile i cronisti.

"Complimenti per quello che avete fatto e ancor di più per quello che non avete fatto". Li avevo salutati così, sotto la pedana d'arrivo. Fedele alla consegna del silenzio imposta a tutta la squadra, Massimo aveva espresso tutto il disagio provato qualche ora prima con un sospiro liberatorio. Loris aveva allargato impercettibilmente le braccia e aveva lasciato che fosse il suo sguardo a parlare per lui. Lo faceva spesso. Quel gesto e quell'espressione li avevo visti tutte le volte che lo accusavo di aver rinunciato a sognare un mondo meno diseguale, di essersi imborghesito. Non era vero, lo sapevo perfettamente. La sua vita, il suo impegno, erano lì a dimostrare il suo credo in un'idea che stava passando di moda. Ma mi piaceva provocarlo. Allargare le braccia e alzare impercettibilmente le spalle era il suo modo di stoppare una discussione fra amici che rischiava di infiammarsi troppo. Ma anche di darci un taglio quando gli era ben chiaro che le parole non sarebbero servite a nulla.

Guido

ALESSANDRO BATTAGLIN

Non ricordo che anno fosse, credo il 1986, mio primo anno di gare. Una calda sera primaverile, verso l'una di notte, chiude il bar della Pesa di Mason, mitico ritrovo dei rallysti della zona, e il mio navigatore del tempo, Nervo Diego (detto Kabubi) mi dice: "Vieni che andiamo a trovare un mio amico" e io... "Ma sei matto, è l'una di notte, non vorrai mica andare a svegliare la gente a casa!" E lui: "Sé valà, svèiare Loris a stà ora, el sta svèio fin matina lu, dèssò sé presto!"

E fu così che, arrivati davanti ad una casa a Pianezze, vedendo la luce accesa, Kabubi bussò alla finestra ed uscì un sorridente e tranquillo personaggio di nome Loris che mi accolse con la semplicità di un vecchio amico che ti conosce da sempre. Mi piacque immediatamente e da lì nacque una amicizia duratura che non si interruppe mai, anche se passavamo dei periodi senza sentirci! Quanti ricordi: apripista insieme al giro d'Italia, mi sembra nel 1988, ore in macchina a chiacchiere e immancabilmente saltava fuori la sua Cristina in tutti i suoi discorsi, la adorava come solo un giovanotto innamorato poteva fare! In quel giro mi insegnò veramente cosa voleva dire avere una mentalità da professionista pur facendo semplicemente l'apripista!

Un giorno gli dico: "Loris mi dai una mano a capire cosa non va nella mia guida sulla terra (era il 1989 ed ero all'inizio del Trofeo Uno). Non riesco ad andare come gli altri, anche se è abbastanza logico visto che ho fatto solo un paio di gare, ma vorrei migliorare in fretta!".

"Ok - mi dice - stasera prendi il muletto e andiamo a fare un giro in altopiano".

Quella sera mi rendo conto che non è mica tanto a posto (in senso buono). Mi porta in una strada sterrata che parte dalla zona di Stoccardedo, e mi dice: "Vai e fammi vedere" e io: "Ma... Loris, mi mai vista 'sta strada" e lui: "Non importa, vai e non ti preoccupare!"

Comincio ad andare ad un ritmo abbastanza sostenuto chiedendo spesso: "Loris com'è questa (curva)?" e lui: "Buona vai vai" e avanti così finché ad un certo punto mi conferma: "Buona questa, vai" (credo fossimo di terza o forse quarta), ma la cosa per fortuna non mi convinse e frenai rendendomi conto che era una sinistra 2 k (che chiude) con uno strapiombo che ci avrebbe fatto atterrare sul paese che si vedeva sotto! Ecco, questo era Loris, forse pazzo, o forse sicuro che quello al suo fianco si sarebbe inventato qualcosa che gli avrebbe permesso di fare la curva !!!

Purtroppo con lui ho corso solo due gare del Campionato Uno nel 1989, Pescara e Piancavallo, con



i colori della Quattro Rombi. È stata un'esperienza bella ed importante dove ho imparato molto dal mio maestro!

Un giorno a Pescara alle tre del pomeriggio facemmo una prova praticamente in pieno (ai tempi nel Trofeo non eravamo mica tanto a piombo) con strade aperte, prova tra l'altro velocissima che mi piaceva molto. Loris per tutta la prova fu impeccabile nel suo classico tono ottimamente pacato e sicuro, andò tutto alla perfezione, ma a fine prova chiuse il quaderno delle note e mi disse che se avessi fatto un'altra prova così, con le strade aperte, avrei dovuto trovarmi un altro navigatore! La cosa più sorprendente è che fino ad 10 secondi prima non aveva battuto ciglio!

Altro ricordo: è inverno e, come spesso succede dalle nostre parti in montagna, nevicava e quindi la nostra "banda di mascalzoni" si raduna al bar per andare a fare i consueti "4 traversi" in montagna, complice il buio ed il poco traffico. Fu così che anche quella sera l'equipaggio Battaglin/Roggia e come passeggero il fratello della mia ragazza (prima volta che viveva una simile avventura...), si unisce al gruppo a bordo di una fantastica Lancia Delta 4wd, destinazione Altopiano di Asiago! Ci siamo divertiti e allenati come sempre sulle solite strade, Monte Corno, Asiago, Roana, Vezzena etc.

Ad un certo punto si decide di affrontare la strada che va da Vezzena a Luserna, strada insidiosa e veloce che io non

conoscevo! Comincia un pezzo molto veloce e io come al solito, chiedo al mio amico Loris un parere ad ogni curva, non avendo logicamente le note! Ogni tanto mi dimenticavo la...pazzia (o il coraggio da leoni) di Loris e quindi mi fidavo ciecamente, anche perché in questo equipaggio mi iero el bòcia!

"Loris... com'è questa?"

"Buona buona, vai."

"E questa?"

"Piena piena, vai!"

Facciamo una sinistra e mi ricordo che ero in terza piena e mi riuscì perfettamente poi, dopo un breve rettilineo (dove misi la quarta) inizia una lunga curva a destra... "Loris e questa? A me pà strana!"

E lui: "No no, vai che è buona". Morale, era una destra 4 lunga che diventa tornante destro!!! L'unica cosa che ho avuto il tempo di fare è stato intraversare completamente la macchina ed uscire di piatto sradicando un piccolo (per fortuna...) pino! Ricordo i lamenti del nostro passeggero che dalla botta aveva anche perso gli occhiali (abbastanza spessi) e quindi, oltre ad avere male, non ci vedeva nulla (anche perché si era spento tutto)! Comunque anche quella volta tutto finì bene per noi, mentre la macchina era un po' malconcia la recuperammo a notte fonda, il tempo di scendere in pianura a prendere un carrello! Logicamente la sera successiva, dopo un giorno di martellate e sostituzione di pezzi vari, la nostra Delta, sebbene vistosamente acciaccata, era perfettamente funzionante e quindi via per un'altra serata di avventure e "scàvessi"!

Alessandro



LEO TODISCO GRANDE

Con Loris sono state tante le occasioni in cui le nostre strade si sono incrociate. Fin dagli anni ottanta, quando lui era navigatore già di esperienza e io giornalista in cerca di gloria. E Loris è stato, quasi da subito, uno dei più disponibili a raccontare. Pur nella sua mitica riservatezza, che poteva sembrare, a volte, scontrosità. Un rapporto che si è approfondito negli anni successivi, quando Loris correva con Massimo Ercolani, poi con "Gibo" Pianezzola e quindi con Andrea Aghini. Ma soprattutto è diventato amicizia quando abbiamo lavorato fianco a fianco, pur con ruoli diversi, al rally di San Marino, lui logistico e uno dei cardini della organizzazione ed io responsabile dell'Ufficio Stampa. Preciso, metodico, esperto, curioso, con idee sempre nuove, innamorato dei rally. E della forte e dolce Cristina, alla quale si è poi estesa la mia amicizia, facilitata dal fatto che loro avevano tre splendidi figli maschi ed io tre graziose figlie femmine, un argomento di conversazione immancabile...

Quando penso a Loris, in mezzo a tanti momenti di gara, vissuti intensamente - perché negli anni ottanta e novanta, seguire i rally per un giornalista "sul campo" era faticoso quasi quanto per i piloti e i navigatori affrontare le prove speciali -, mi viene puntualmente in mente un episodio particolare e abbastanza inconsueto. Che però per me rappresenta in pieno Loris, il suo carattere tenace e la sua grande passione per i rally.

Era il rally di Sanremo 1992, uno di quelli che aveva uno dei cardini nella mia città, Arezzo, dove mi vestivo, occasionalmente, da organizzatore. Impegnato a gestire l'arrivo della tappa in piazza



Grande, con un orecchio alle prove speciali ancora in corso, mi vidi arrivare incontro Loris, ai piedi del palco, mentre andava a timbrare al Controllo Orario. Volto contratto, pallido, occhi quasi chiusi, camminava a fatica. Stravolto da far paura.

“Leo, ho un terribile mal di testa, mai avuto forte così. Aiutami a trovare qualcosa per farmelo passare. Domani voglio ripartire ad ogni costo”.

“Gibo” Pianezzola, il suo pilota, preoccupato per le condizioni di Loris, era pronto a rinunciare alla gara, anche se per lui era il debutto con la Delta Grifone nei colori giallo-oro, quelli riservati a pochi ...

“Stava male già da stamani alla partenza da Sanremo – raccontava Pianezzola – ma non ha voluto sentire ragioni, mi ha voluto leggere le note anche se faceva una fatica bestiale ...”

Farmacie nei dintorni già chiuse ad Arezzo, essendo sera, ma da un rapido giro tra i tanti amici e amiche, presenti in piazza Grande, riuscivo a far saltare fuori alcune compresse di farmaci antidolorifici. Che prontamente passavo a Loris, ansioso di andarsene in albergo.

Il giorno dopo Loris era di nuovo al suo posto in macchina, anche se ancora dolorante e con lo stomaco in subbuglio. Non il massimo per affrontare una tappa sullo sterrato, con oltre 200 km di prove speciali. Ma Loris non sentiva ragioni. Stoico, casco allacciato e quaderno delle note pronto. L'effetto benefico dei farmaci, assunti in quantità industriale, si faceva fortunatamente sentire nel corso della giornata, e “Gibo” e Loris chiudevano quel Sanremo mondiale, dopo altri due giorni di gara, al sesto posto assoluto. Strepitoso in valore assoluto, ma ancor di più di valore per coloro che sapevano in quali condizioni l'equipaggio aveva corso le prime due tappe. Un piazzamento che ho sentito anche un po' mio, per quelle poche pastiglie allungate a Loris ...

Davanti a “Gibo” e Loris, risalendo la classifica del Sanremo 1992, quinto assoluto arrivò Alex Fiorio, con la Lancia Delta, davanti a lui un certo Miki Biasion, già passato alla Ford, e sul podio, al terzo posto Francois Delecour, anche lui con la Sierra Cosworth, subito dietro a Juha Kankkunen, con la Delta ufficiale.

A vincere quel Sanremo 1992 era stato Andrea Aghini, al suo debutto con la Lancia Delta Martini ...

Leo



ALEX FIORIO

Ho conosciuto Loris nell'86 in occasione della mia prima partecipazione al Mondiale Rally.

Quell'anno la Fiat schierava 3 vetture, una guidata da Rayneri-Cassina, una da Fiorio-Pirollo e una da Del Zoppo-Roggia. Io venivo dal Trofeo Uno dopo una serie di vittorie, ma trovarmi a correre nel Mondiale con gare molto più lunghe, più impegnative e con la squadra ufficiale e un navigatore nuovo (col quale poi ho corso per 7 anni), mi metteva comunque un po' in soggezione. Devo dire che mentre inizialmente gli altri mi vedevano un po' come il figlio di Fiorio, l'unico col quale ho avuto un rapporto in squadra differente fu proprio Loris.

Loris mi incuteva una certa soggezione, molte volte mi chiamava nella sua stanza, mi rimproverava o mi dava dei consigli riguardo a come affrontare le varie situazioni. Penso che durante quell'anno Loris avesse compreso il mio valore di pilota. L'anno seguente, quando ci ritrovammo di nuovo nella stessa squadra, ma con una vettura diversa, la Lancia Delta 4WD, eravamo ormai diventati ottimi amici e ci stimavamo a vicenda. Quell'anno lui aveva però cambiato



pilota e correva con Vittorio Caneva il quale invece mi snobbava considerandomi solo un ragazzino e chiamandomi "testina di vitello al forno". Fu un anno molto duro sportivamente parlando, ma alla fine noi vincemmo il Mondiale e penso che i consigli che Loris mi diede durante quell'anno mi furono senz'altro di grande aiuto.

In quegli anni le prove delle gare erano molto lunghe e quindi si trascorrevano un sacco di tempo insieme; Loris era stato soprannominato da me e Pirolo e in seguito anche dagli altri "Gorby" per la sua somiglianza con il presidente russo Gorbaciov e le sue tendenze rivoluzionarie di sinistra. Quel soprannome gli rimase per sempre e divenne per tutti "Gorby". Molte volte, la sera bussavo alla sua porta per chiedergli se veniva a bere qualcosa con me perché Pirolo lavorava, e alcune volte riuscivo a convincerlo, ma mi faceva sempre ritornare presto!

Ci siamo ritrovati poi durante vari campionati e il nostro rapporto è sempre rimasto di grandissima stima reciproca.

Alex

GIANNI DEL ZOPPO

Ai "nostri tempi" i Rally erano un altro sport: più di 30 prove speciali per gara, con oltre 800 km da percorrere, pilota e navigatore insieme. Sempre. Per preparare una gara stavamo in giro per delle settimane intere, spostandoci in continuazione e quindi era di fondamentale importanza pianificare le nostre trasferte. Loris, con la sua precisione immane, preparava sempre tutto alla perfezione. Ma non quella volta...

Era il 1986, Loris ed io stavamo provando il 54° Rally di Montecarlo e con 36 prove speciali da preparare si può capire quanto questo fosse difficile. Erano già trascorse tre intense giornate di lavoro e la fatica iniziava a farsi sentire, ma eravamo solo a metà dell'opera e il bello doveva ancora iniziare. La sera del quarto giorno eravamo sfiniti e quindi decidemmo di smettere un po' prima, per andare verso Gap (un paese della Provenza conosciuto ancora oggi da tutti gli appassionati, dal momento che il Rally di Montecarlo passa di lì) anche perché Loris mi aveva già anticipato che per quella notte non era riuscito a prenotare un albergo. Erano già le sei di sera ed era tutto buio. Per di più, trovare un albergo sembrava essere diventata un'impresa impossibile. Girammo per un bel po' senza trovare nulla, o meglio: un albergo era chiuso per ristrutturazione, mentre l'altro era pieno! Così arrivò la sera e noi eravamo ancora senza una camera da letto. Ad un certo punto, però, trovammo un cartello con scritto: "Hôtel de la Ville" e subito iniziammo a seguire le indicazioni, perché eravamo sicuri che quella sarebbe stata la volta buona per poter andare a dormire! I cartelli ci indirizzavano verso il centro della città fino a



quando, però, non si poteva più proseguire in macchina perché era iniziata la zona pedonale. Ci venne qualche dubbio, ma prima che potessimo parlare, avvistammo un gruppetto di ragazze (che strano...una casualità) e così decidemmo di sfoderare il nostro miglior francese per chiedere un'ulteriore conferma. Ci avvicinammo e, dopo aver abbassato il finestrino, Loris iniziò a chiedere alle ragazze se per arrivare all'Hôtel de la Ville bisognasse attraversare la zona pedonale. Loro si guardarono a vicenda e iniziarono a sorridere, poi ci guardarono e ci chiesero per quale motivo volevamo andare proprio all'Hôtel de la Ville. Non capendo il perché delle loro risatine, Loris disse che stavamo cercando un albergo e le ragazze non riuscirono praticamente più a trattenersi, però ci risposero che la strada era giusta. Così parcheggiai la macchina e una volta presi i due borsoni iniziammo a camminare verso il centro. Poco dopo capimmo il perché delle loro risate... Il nostro fantastico francese ci aveva portati a credere che l'Hôtel de la Ville fosse un albergo, ma in realtà è la traduzione di "Municipio"... e a quell'ora il municipio era chiuso e, soprattutto, il Sindaco di Gap non aveva alcuna intenzione di ospitarci!!

Fu così che riprendemmo la nostra ricerca per un vero albergo...

Grande professionista, grande umanità e tanta umiltà!
Gianni





GIGI PIROLLO

Parlare di Loris è facile, ma al tempo stesso difficile in quanto in poche righe descrivere anni di corse fatte e di "vita da rally" insieme ad un amico penso sia praticamente impossibile.

Io ho iniziato pochi anni prima di Loris (nel '74 mentre Loris nel '76), ma abbiamo vissuto gli anni più belli e intensi dei Rally con la R maiuscola. Subito abbiamo fatto amicizia che col passare degli anni si è consolidata perché avevamo il massimo rispetto reciproco: quasi sempre da avversari tranne due anni nel Mondiale Rally con il Jolly Club. Quello che mi piaceva di Loris era che ci si confrontava su varie tematiche dei rally come le assistenze, la sicurezza della gara e quasi sempre le nostre idee combaciavano: dove non andavamo d'accordo era quando si parlava di politica perché eravamo di opposte fazioni, ma alla fine Gorby (così lo chiamavamo perché assomigliava a Gorbaciov ed era di sinistra) ed il sottoscritto ci si prendeva in giro, si rideva e tutto finiva lì.

Quante serate abbiamo fatto negli alberghi a controllare le note ed i road book, a preparare le cartine per le assistenze (allora non esistevano i parchi assistenza) e a confrontarci sul come gestire i movimenti dei furgoni.

Entrambi preparavamo le assistenze per i rispettivi Team e quindi le ore della sera volavano insieme: è per

questo motivo che tra noi si era instaurata una vera amicizia, perché mentre si lavorava trovavamo anche il tempo di chiacchierare delle nostre famiglie e dei figli che crescevano.

Quel maledetto giorno al Salento quando siamo passati, Cunico ed io, davanti alla macchina ferma sul muretto, non avremmo mai pensato che Loris avesse perso la vita, quando solamente 15 minuti prima eravamo alla partenza della prova e come al solito si rideva e ci si prendeva in giro. Purtroppo le corse, che per tutti noi sono state e sono la vita, a volte ti tolgono dei carissimi amici con i quali hai condiviso tanti e tanti anni e momenti belli.

Comunque sia, tantissime volte penso al mio amico Gorby non solo nei campi di gara, ma anche nella vita di tutti i giorni. Pensate che tutte le volte che entro sul sito di RALLYLINK vedo la foto di Loris e sinceramente mi è difficile non fare un pensiero e ricordare alcuni momenti vissuti insieme.

Loris aveva di tanto differente da me principalmente una cosa: la calma. In tutti gli anni di corse io non l'ho mai visto arrabbiato e penso non abbia mai alzato la voce: l'esatto opposto di me, ma forse era per questo che andavamo d'accordo! Ricordo quante volte mi diceva: "Ciavate, sta tranquillo, tanto tutte le cose si sistemano". Io volevo che qualsiasi cosa fosse fatta subito e senza tanti problemi, Loris invece con la sua calma e flemma mi diceva di dormirci sopra, tanto se le cose erano state fatte bene di sicuro sarebbero andate a buon fine.

Abbiamo corso tante gare dove le ricognizioni venivano fatte insieme e visto che in quegli anni si stava via circa un mese tra ricognizioni e gara, ci sono molte avventure che potrebbero essere raccontate e quasi tutte da ridere. Ricordo in particolare le ricognizioni del Rally Acropoli che erano durissime e normalmente si facevano sempre in

INDICAZIONI

due equipaggi perché in caso di rottura di una vettura, l'altro equipaggio ti recuperava e ti portava al furgone che era sempre posizionato in zone strategiche e di facile raggiungimento.

In Grecia le prove speciali erano in posti dove bar e ristoranti non esistevano e neppure distributori di benzina, quindi dovevamo inventarci delle cose che se le fai adesso ti passano per matto: ad esempio c'era un giro lunghissimo (Klepa era il punto centrale) dove non trovavi benzina ed il furgone non poteva arrivare. Avevamo trovato a Klepa le taniche di benzina dentro ad una casa e la benzina dovevamo travasarla dalla tanica (posizionata sul tetto della macchina) al serbatoio con una canna (dell'acqua). E lì veniva il bello: per travasarla dovevi succhiare la benzina dalla canna e al 90% delle volte bevevi benzina. Si estraeva a sorte chi doveva succhiare e questo toccava sempre a Loris che ci stramalediva dicendo che facevamo apposta ed era un continuo complotto contro di lui. Sputava benzina per minimo un'ora!!!

Sempre in Grecia i meccanici dei nostri furgoni, poiché non c'erano bar e ristoranti in mezzo alle montagne, ci preparavano il mangiare dalla pasta alla verdura (i miei erano anche bravi come cuochi e si erano attrezzati i furgoni con delle piccole cucine). Noi avisavamo del nostro arrivo via radio almeno 30 minuti prima così quando si arrivava era già pronta e scolata la pasta. Lo scherzo che abbiamo fatto a Loris alcune volte (d'accordo con i meccanici), era quello di dirgli che i furgoni si erano spostati in un altro posto e che lui doveva raggiungerli prima di noi. Loro andavano nel posto prefissato (distante alcuni km) aspettavano l'arrivo dei furgoni che non sarebbero mai arrivati; dopo un po' li chiamavamo dicendo che avevamo trovato i furgoni nell'altro posto, che il mangiare era già pronto e di fare in fretta perché stavano preparando la tavola. Loris brontolava un po', ma capiva che l'avevamo preso in giro. La volta dopo stava attaccato a noi e non ci mollava nemmeno un attimo!

Gigi

n in
d d
e e
/ subito

Lx sta largo
d sx sta a sinistra
est esterno
> < stretta (stretto)

gh D3 d S5^{UM} =

ghiaccio d D3 d S5^{UM}

D4^{UM} = umido in v

UM → D = continuo /

dc bagnato
UM umido

gh ghiaccio

Fango Fango



ELIANA ERCOLANI



Da quando ho conosciuto Massimo nel 1987, Loris ha sempre fatto parte della nostra vita. Avevano già corso insieme negli anni precedenti e insieme avevano vinto il San Marino nel 1985. Poi al suo fianco si erano alternati vari navigatori ma regolarmente, quando entrava in crisi con la squadra o ne combinava una delle sue, era sempre con Loris che ritrovava serenità e fiducia in se stesso.



Non aveva un carattere facile Massimo, correre con lui significava sicuramente provare emozioni forti, perché cercava sempre il limite (e spesso lo oltrepassava...), ma allo stesso tempo bisognava avere pazienza, assecondarlo e sopportarlo, ed evitare lo scontro, proprio come dovevo fare anch' io con lui. Una specie di matrimonio impegnativo, ma gratificante. Non so quale fosse l'arma vincente di Loris, sicuramente non si lasciava comandare da Massimo e spesso si scontravano. Ma Massimo aveva piena fiducia in lui e solo con lui si sentiva tranquillo, sapendo che con Loris al suo fianco doveva solo pensare a guidare.



Quando Loris veniva a San Marino non mancava mai di passare da casa o al Symbol. Ho un ricordo nitido di Loris che arriva in discoteca, mi viene incontro sorridendo e dandomi un bacio sulla guancia mi saluta con affetto. Io ho seguito poche gare di Massimo perché avevo la piccola Veronica da accudire, ma quando Loris aveva iniziato a collaborare al rally di San Marino lo vedevo più spesso.

Poi, quando Cristina aveva preso il posto di Loris a fianco di Massimo, la nostra amicizia si era rafforzata. Loris quando poteva li seguiva in gara, e a Massimo di certo non dispiaceva avere un direttore sportivo aggiunto della bravura di Loris. Ricordo la delusione di Massimo e Cristina quando avevano buttato via la vittoria del San Marino nel 1990, ma anche quella di Loris che aveva già comprato i fiori per Cristina. Come ricordo bene la felicità di tutti noi per la vittoria tanto inseguita l'anno successivo e la notizia, per me bellissima, per Massimo un po' meno (visto che restava senza navigatrice) della gravidanza di Cristina.

Negli anni successivi lei passava un mese a Rimini con i bambini (nel frattempo era nato anche Christian) mentre Loris lavorava al rally a San Marino.

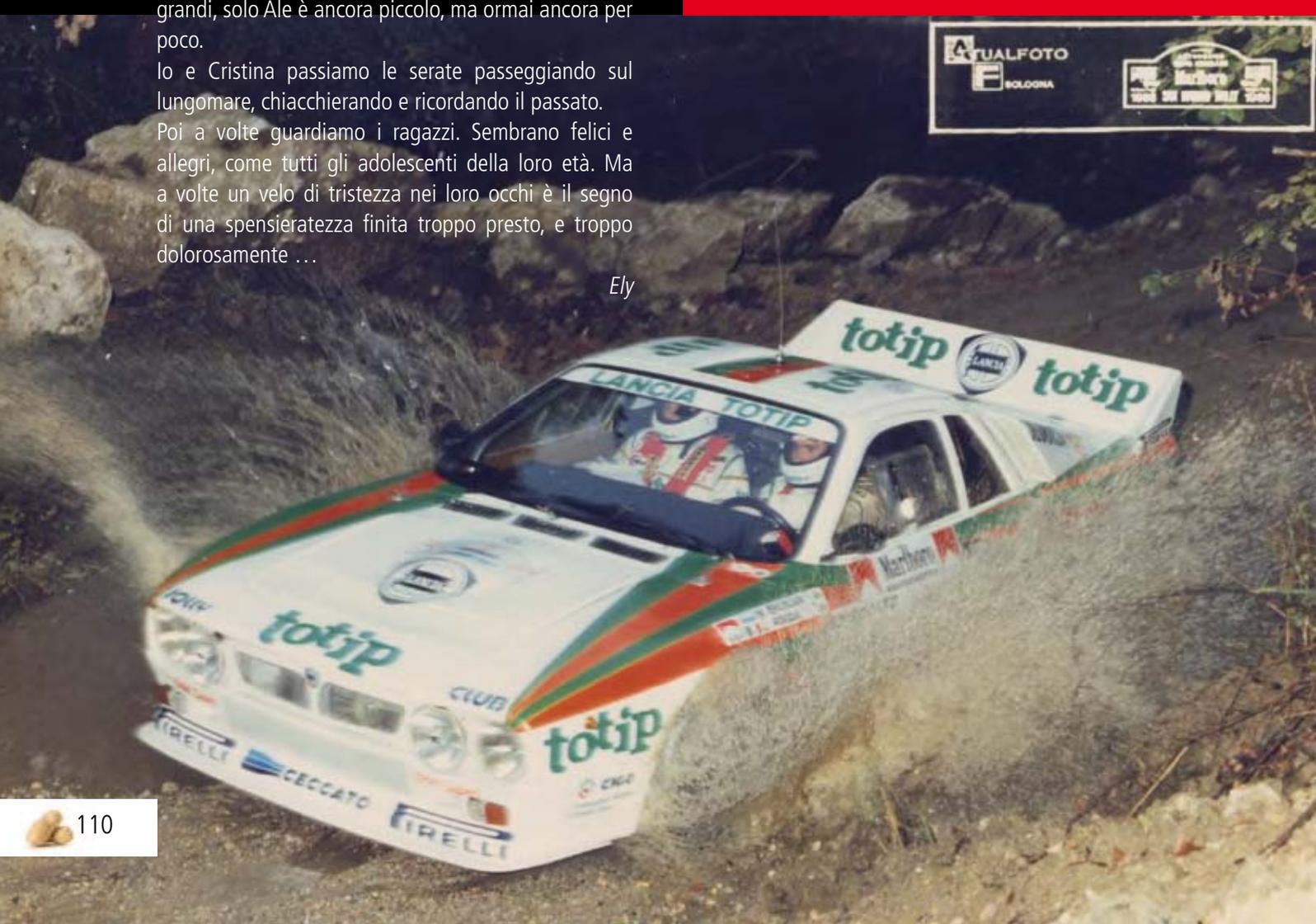
Nell'agosto del 2000 Loris, Cristina ed i bambini avevano passato qualche giorno da noi al mare a Portoverde. Alessandro aveva appena due mesi e Loris, convalescente dalle terribili incidenti in Argentina, stava così male che avevamo dovuto chiamare la guardia medica.

Poi la notizia terribile della morte di Loris al rally del Salento. Massimo era sconvolto e non riusciva a darsi pace. Aveva subito voluto Cristina ed i bambini con noi, a Portoverde. Provava infinita pena e tenerezza per Matteo, Christian ed Alessandro e quando erano con noi, in estate al mare e durante le vacanze natalizie in montagna, al Tonale, era per loro uno zio, un vice-papà, un amico un po' brontolone, ma tanto affettuoso. Incredibile il destino comune di Loris e Massimo, di me e Cristina.

Nel 2009 Massimo è volato in cielo pure lui, sconfitto da un male che non gli lasciò scampo. Nell'ultimo mese Cristina e i ragazzi sono stati vicini a Massimo quasi fino al funerale io e i miei figli eravamo pietrificati. Cristina e "Aje" avevano pianto per tutta la cerimonia per un'altra morte che non volevano accettare. Nelle estati successive Cristina ed i ragazzi sono sempre tornati a Portoverde. I nostri figli sono diventati grandi, solo Ale è ancora piccolo, ma ormai ancora per poco.

Io e Cristina passiamo le serate passeggiando sul lungomare, chiacchierando e ricordando il passato. Poi a volte guardiamo i ragazzi. Sembrano felici e allegri, come tutti gli adolescenti della loro età. Ma a volte un velo di tristezza nei loro occhi è il segno di una spensieratezza finita troppo presto, e troppo dolorosamente ...

Ely



BRUNO BENTIVOGLI

Le mie uniche esperienze con Loris, risalgono alla fine degli anni '80, inizi anni '90 a Montecarlo dove lui ed io abbiamo fatto i ricognitori al Rallye di Montecarlo per Miki Biasion con una Delta Integrale stradale fornita dal Team Lancia Martini; questo per diversi anni, sempre per Miki, sempre con il Team Lancia.

Loris era "troppo forte" e considerato che si dichiarava un po' "rosso" come pensiero, lo chiamavamo Gorbaciov; io con tutta la "banda" dei tempi d'oro, Vittorio Caneva, Lele Pinto, Massimo de Antoni e tanti altri, ci divertivamo alle spalle di "Gorby", a prenderlo bonariamente... in giro.

Come naviga era però estremamente preparato, conosceva le prove del Monte come le proprie tasche, conosceva molto bene le variabili condizioni meteo ed in macchina non parlava mai, anche se scherzava sempre. C'è stata solo una volta che, molto seriamente, ricordo mi disse:

- Benti, questa sera non dormiamo insieme. -
Ed io: - Come no? -
- No, è venuta a trovarmi Cristina. -
- Beh, non sbagli certamente, è sicuramente meglio che dormire con l'Orso che anche in notturna si manifesta come tale... -

Loris aveva un carattere molto chiuso, molto introverso, facevi fatica a "tirare" fuori un pensiero dalla sua testa quando correggevamo le note abbiamo discusso più di una volta perché io sono un testone e vedevo le strade alla mia maniera, ma lui che aveva più esperienza di me, che aveva fatto il Montecarlo più volte di me, aveva la capacità di correggere le note in modo ineccepibile, soprattutto per un pilota come Miki che non aveva necessità di "tanti fronzoli", ma di chiarezza ed estrema precisione, quella che Loris riusciva a garantire, e grazie anche al supporto di entrambi Biasion ha vinto l'edizione '89 del Monte.

Siamo riusciti a fare passaggi nelle Prove Speciali quando le strade erano già chiuse e che altri naviga non erano più in grado di percorrere perché non conoscevano perfettamente il territorio come Loris; quindi la mia testardaggine, unita alla sua capacità di dimestichezza con il percorso, costituivano una miscela vincente per il lavoro che dovevamo svolgere.

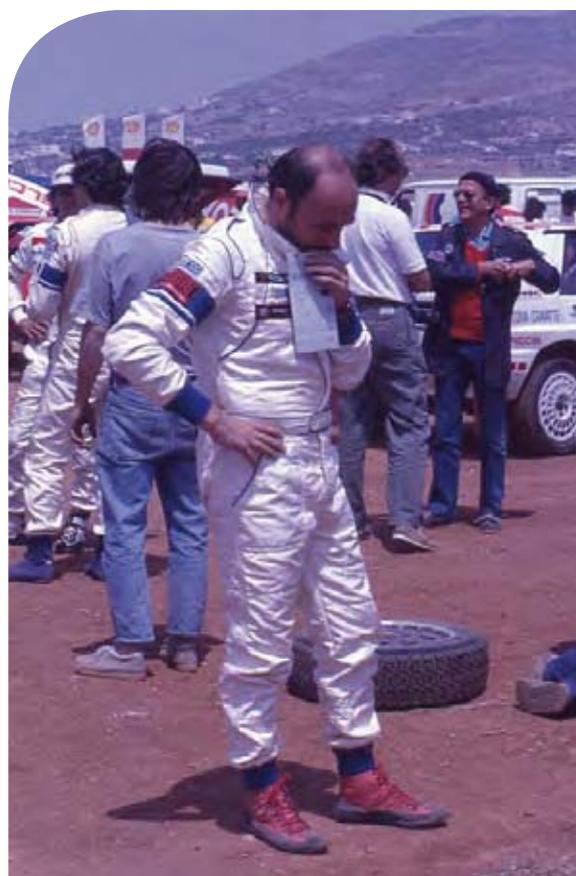
Loris ti metteva a proprio agio e se vedeva che in qualche occasione avevi alcune difficoltà, cercava sempre di aiutarti mettendo in pratica la propria esperienza.

Mi parlava già in quegli anni del suo progetto di Rallylink, del suo desiderio di concretizzare un qualche cosa che potesse coinvolgere il nostro mondo, piloti, organizzatori, giornalisti, semplici appassionati e c'è riuscito perfettamente! Oggi grazie alla sua idea ed al supporto dei suoi amici più cari, noi tutti possiamo beneficiare di un importante "bagaglio" di notizie online.

Sono fiero di averlo conosciuto e di essere ancora oggi una delle poche persone che, per ricordarlo con affetto e sportività, sulla macchina da corsa ha la scritta "ciao Loris"

UNA GRANDE PERSONA

Bruno



*...grazie alla sua idea...
possiamo beneficiare di un
importante "bagaglio" di
notizie online.*



GABRIELE FOLCO ZAMBELLI

Nell'88/89, durante l'inverno, si era concretizzata la possibilità di partecipare al campionato Italiano assoluto '89 con una Ford Sierra Cosworth ex Carlos Sainz '88 messi a disposizione direttamente dalla squadra ufficiale di Boreham, con i ricambi necessari, a patto di trovare una squadra che la gestisse.

La Michelin Italia, per iniziativa del responsabile tecnico Cravero, mi aveva offerto sostegno tecnico ufficiale con le gomme sviluppate per il campionato francese (Sierra di Auriol team RAM) che erano senz'altro garanzia di competitività.

Per questo avevo cominciato a parlare con Loris, mi serviva un naviga professionale ed esperto.

La squadra era quella della GPR di Brescia, che sarebbe intervenuta anche con alcuni sponsor per dare all'iniziativa una dimensione competitiva.

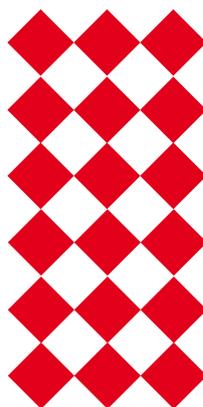
Purtroppo, con il passaggio di Auriol alla Lancia, il programma francese Michelin-Ford fu annullato e Cravero non fu più in grado di garantirmi le forniture di pneumatici con gli sviluppi adeguati all'impegno ufficiale. Senza questo sostegno il progetto non era più fattibile.

Fortunatamente la GPR e alcuni sponsor erano interessati comunque a sostenermi in un programma di buon livello.

Loris aveva saputo che ad Asti Mauro Canonica stava mettendo in piedi una squadra per correre alcune gare internazionali con le Lancia Delta, così mi portò a parlare con lui.

Mettermi d'accordo fu facile, grazie alla grande passione di tutti, e si decise un programma di 6 gare del campionato mondiale gruppo N: Portogallo, Tour de Corse, Acropoli, Mille Laghi, San Remo, RAC. Praticamente le corse europee più belle e famose dell'epoca.

Le cose poi non sono andate come sperato e, concluse le prime tre gare con altrettanti ritiri, ognuno cominciò a fare i propri conti, alcuni sponsors ritirarono il loro appoggio, attratti dal forte impatto mediatico raggiunto in estate dal campionato mondiale di motonautica off-



shore e la cosa finì lì.

Breve storia delle tre corse e qualche aneddoto.
Stagione 1989 - vettura: Lancia Delta 4wd gr. N -
squadra: Montecarlo Sport (Canonica gomme Asti)
- preparatore: Balbosca

Marzo '89 rally del Portogallo

Risultato: ritiro per incidente.

Cronaca e aneddoti: avevamo fatto tutto bene con Loris, la preparazione alla gara era stata accurata, per me era il rientro dopo una stagione di assenza. Eravamo perfino riusciti a procurarci un "muletto" noleggiato da un pilota privato (Lupidi?), arrivato a Lisbona sul carrello trainato da un furgone partito da Trieste, tutto via strada, e guidato da un meccanico da solo per due giorni.

Allora si poteva provare a piacimento, ma una gara di mondiale era lunga circa 2.000 Km e c'erano qualcosa come circa 35/36 PS una diversa dall'altra sparse su per i monti in tutto il Portogallo. Abbiamo fatto un primo giro con un'auto a noleggio che non so come sia rimasta insieme, quando l'ho riconsegnata dopo 4 giorni, l'impiegato pensava ci fosse un errore nel chilometraggio iniziale perché secondo lui non era possibile aver fatto tutta quella strada. Poi abbiamo fatto un passaggio su circa tre quarti delle PS con il muletto; le più lontane, per mancanza di tempo le abbiamo date per buone. Di una però ci mancava un pezzo.

Quando siamo passati la prima volta, in mezzo ad un bosco, un albero caduto ostruiva il passaggio. Abbiamo perso tre ore per trovare il modo di arrivarci dalla direzione opposta e infatti abbiamo trovato di

nuovo la strada bloccata da un albero abbattuto, ma non era lo stesso albero. Fra i due c'erano circa 2 km di PS irraggiungibili. Abbiamo deciso che si potevano benissimo fare a vista 2 km in gara, tanto tutto il resto più o meno lo avevamo.

L'incidente

Gli organizzatori avevano allestito una cosiddetta Prova Spettacolo al circuito di Estoril: tratti di pista collegati da stradine di servizio sterrate, circa 5 km di show. Per motivi pubblicitari gli equipaggi avevano potuto effettuare un giro di ricognizione, il giorno prima, a velocità ridotta, utilizzando alcune Seat Marbella (cioè FIAT Panda col nome cambiato).

Ogni tanto le stradine di servizio da percorrere erano incrociate da altre di accesso diretto alla pista più in basso, e nel punto di intersecazione si erano formati dei gradini, più alti da un lato e più bassi dall'altro. Non sapendo che fare nelle note abbiamo messo: "attenzione, gradino???"

Uno di questi era a metà di un bel allungo di 150 metri. Le macchine avevano assetto da asfalto e gomme intermedie. Quando siamo arrivati lì in gara, in terza piena, io e Loris abbiamo pensato due cose abbastanza diverse. Io ho pensato: se lo prendo pieno saltiamo via pari e guadagno un sacco così ho messo la quarta e giù. Loris ha pensato: frenata violenta, seconda, saltiamo un po' e poi giù tutta di nuovo. Aveva ragione lui. Quando ho messo la quarta, con la coda dell'occhio ho visto Loris chiudere il quaderno e abbassare la testa come per prepararsi ad un bel colpo. Le ruote anteriori bene o male hanno un po' assorbito il gradino, ma quando le posteriori ci hanno picchiato, la macchina si è sollevata dietro quasi in verticale, poi col muso abbiamo preso il terrapieno sul lato destro che ha fatto da trampolino e siamo volati in alto per un tempo interminabile.

Qualcuno del posto mi ha detto che esisteva una foto in cui si vede l'auto volare capovolta sullo sfondo del cielo nuvoloso, ma non sono mai riuscito a trovarla.

Siamo ritornati giù con il posteriore che si è schiacciato fino al sedile, le ruote saltate via e per fortuna avevamo il serbatoio di sicurezza in gomma (in gr. N allora non obbligatorio!) quasi vuoto, nel portabagagli. Poi abbiamo rotolato per circa 60 metri distruggendo

tutta la vettura intorno a noi.

Ci siamo fermati sul un prato adagiati sul fianco sinistro. Ho guardato Loris al suo posto sopra di me e gli ho chiesto:

"Sei a posto?"

"Penso di sì"

"Allora apri la porta che usciamo",

"Ma che porta, mona, esci da lì!" e mi indica avanti. Non c'era più il parabrezza, il cofano era divelto e in generale la maggior parte della macchina era sparsa in giro.

Nell'ultimo impatto col terreno avevamo rotto una tubatura dell'acqua appena sotto terra e di fianco all'auto veniva su un getto tipo fontana, io ho guardato e ho detto: "Ma quanta acqua c'era in quel radiatore lì". Loris mi si è avvicinato e con calma, sorridendo, mi fa: "È meglio se ti siedì un attimo".

Non so come siamo usciti quasi incolumi (io mi sono rotto una costola) da una cosa del genere. Dieci anni fa, quando sono stato raggiunto dalla tragica notizia e ho appreso le circostanze della scomparsa di Loris, mi è venuto spontaneo ricordare questo episodio e pensare: non ha chiuso il quaderno, non se n'è accorto.

Aprile '89 Rally Tour de Corse

Risultato: ritiro per rottura alternatore.

Cronaca e aneddoti: per questioni di budget, ricognizioni gara solo con vettura di serie a noleggio, ma ben due passaggi a prova, alcune perfino tre. Quindi a posto e spirito di rivincita. A inizio gara, un assetto sbagliato fa scaldare e distruggere in pochi km le gomme anteriori e i tempi non sono buoni, poi, assistenza dopo assistenza, dopo vari tentativi, troviamo un buon compromesso e si comincia a rimontare. Molte PS salgono dal mare in montagna e riscendono, il tempo è variabile, sulla sommità piove e noi abbiamo 4 ruote motrici, via con le slick. Il terzo posto, occupato da un piccolo indemoniato francese con una Peugeot ufficiale, di nome Delecour, è a portata di mano quando l'alternatore ci molla, all'assistenza non ce l'hanno, ce n'è uno sul furgone alla fine della PS successiva. Ci proviamo, tutto spento tranne il motore, verso la fine della salita piove, ma con le gomme calde ci sembra di volare. A circa 2 km dall'inizio della discesa la batteria non ce la fa più, il motore cala vistosamente e all'uscita di un tornante

la macchina si spegne. Dopo poco provo a riavviare con la prima già innestata, la Delta riparte e facciamo forse 50 metri, fine. Bastavano altri 500 metri e forse arrivavamo a fine PS in folle. In cima alla montagna, freddo, pioggia, silenzio. Dopo un minuto e mezzo circa passa quello partito dietro a noi, Loris mi guarda e fa: "Avevamo indovinato le gomme, stavolta facevamo il tempone." Non avrebbe più detto altro per diverse ore.

Maggio '89 Rally Acropoli - Grecia

Risultato: ritiro per rottura motore

Cronaca e aneddoti: la tappa greca del campionato mondiale era famosa per l'asprezza del percorso, qui Loris ha fatto valere tutta la sua precedente esperienza sia per alcuni accorgimenti sull'assetto della vettura che ha preteso "tipo Safari" sia per la condotta di guida che mi ha imposto "tipo taxista". Per convincermi, mi ha mostrato foto di auto ufficiali dell'anno prima arrivate in fondo con vistose pieghe sul tetto e porte che non si chiudevano, senza essere andate addosso a niente. La gara è senza storia, dopo 6/7 PS in cui ci siamo limitati a "transitare", usando quasi dappertutto una marcia in più, su strade più adatte a muli, con sassi smossi e una polvere che entrava dappertutto, il motore ha ceduto, forse per qualche componente difettoso. Il ritiro è avvenuto in trasferimento, al centro di uno sperduto villaggio in mezzo al nulla in Tessaglia. L'assistenza che è riuscita a raggiungerci dopo un paio di ore si è trovata di fronte ad una scena sconcertante. Seduto al posto di guida, nella macchina, c'era un bambino sui 10 anni che indossando i miei guanti, i miei occhiali da sole e il mio cappellino cercava di chiamare il furgone con la radio di bordo urlando le uniche parole italiane conosciute: due pesantissime bestemmie imparate chissà dove. Loris, con la tuta ignifuga mezza sfilata, con le maniche allacciate in vita, stava partecipando ad una accanita partita di calcio con gli altri bambini del paese sulla piazza principale. Si impegnava, ma si capiva che il suo sport non era quello.

Anche se queste tre gare, nell'ambito della mia carriera sportiva, non sono state particolarmente indicative sul piano agonistico, mi è capitato spesso di tornare col ricordo a quei momenti per l'intensità umana che le ha caratterizzate. Il legame che si era creato con Loris è stato importante, il suo carattere mite e al tempo stesso determinato nel perseguire la sua passione mi

aveva fatto sentire subito a mio agio al suo fianco e ho spesso pensato che si erano create le condizioni giuste per una collaborazione ben più lunga e fruttuosa.

Così, dieci anni fa, la notizia inaccettabile della sua scomparsa ha fatto inevitabilmente riaffiorare anche degli irrazionali "se..." di cui purtroppo il mondo delle corse è tragicamente punteggiato. Pensieri che ancora oggi mi accompagnano nel ricordo di Loris, un amico appassionato, semplice, buono.

Un abbraccio anche ai tuoi ragazzi!

Gabriele



LUCA NARDIN

Conosco le sorelle Larcher da sempre, e di conseguenza l'amicizia si è spesso estesa anche ai "morosi" che hanno bazzicato nella casa di via Druso a Bolzano. Cristina aveva iniziato a correre nei rally, spesso leggevo dei suoi risultati sul giornale locale poi, non ricordo in quale occasione, mi aveva presentato Loris, il moroso veneto, anche lui rallysta che, tra una gara e l'altra si sorbiva duecento chilometri ad andare e duecento a tornare per venire da Cristina nel profondo Sudtirolo. Era una persona riservata ma socievole, amava stare fra la gente gente e non aveva impiegato molto, col suo carattere positivo, a farsi volere bene da tutti gli amici di Cristina, diventati nel frattempo anche suoi.

Sarà stato il 1988 o '89, si stava chiacchierando del più e del meno quando Loris mi aveva buttato lì un casuale "Cosa fai nei prossimi giorni?" Sapeva infatti che con il mio lavoro a turni avevo anche più giorni consecutivi liberi.

E così mi ero ritrovato, nell'arco di poche ore, a fargli da "autista" perché doveva rilevare il percorso della gara di rally "Giro d'Italia".

Eravamo partiti da Bolzano e in tre giorni, macinando chilometri su chilometri, passando da Lombardia



all'Emilia Romagna, da Torino a Modena, da Imola a San Marino, percorrendo solo strade statali e provinciali, a volte strette e tortuose. Loris disegnava e scriveva, mi dava le indicazioni stradali, riuscendo anche, tra un disegno e l'altro, a parlare di tutto, spaziando dalla politica allo sport, dalle morose alle macchine. Era una persona colta, mai banale, e in ogni argomento che affrontavamo aveva osservazioni acute e profonde, come profonda era la sua conoscenza a 360° su tutto.

Il lavoro da fare era tanto, il tempo poco, anzi pochissimo, ma fu un'esperienza molto bella. A parte la bellezza di molte località che attraversammo, si consolidò ancora di più l'amicizia con Loris. Alla sera, infatti, compensavamo il misero panino del mezzogiorno con una piacevole cena in qualche ristorante rustico. Loris si rilassava, la stanchezza spariva e lui avrebbe potuto parlare per ore, sorseggiando un buon vinello, come se il giorno dopo non ci aspettassero altre 14 ore di macchina.

Sapendo che cercavo un regalo per mia moglie Ursula, era riuscito anche a portarmi da un suo amico gioielliere di San Marino che ricordo mi aveva fatto un prezziaccio grazie alla loro amicizia. E sempre a San Marino ci eravamo impaccati duri su una panchina di marmo in una piazza da tanto distrutti che eravamo, a mo' di barboni. Avevamo dormito pochissimo, ed era bastato appoggiare la testa per crollare come peri.

In tre giorni riuscimmo a fare tutto, e anche se fu massacrante dal punto di vista fisico, e a distanza di tanto tempo il ricordo quel viaggio è impresso nella mia memoria.

Arrivati a Bolzano, non avevo potuto fare a meno di chiedergli: "Ma come avresti fatto se io non fossi venuto con te?" E lui, con suo sorriso sornione, mi aveva risposto. "Ce l'avrei fatta, non so come, ma avrei dovuto farcela!"

Gli anni sono passati, sono venuti i figli, Loris era sempre più famoso e sempre più via, ma quando c'era la possibilità ci si incontrava sempre volentieri. Poi quel maledetto incidente. Ero con la mia famiglia in Toscana ospite di amici. Ricordo come oggi che ero sulla sdraio in piscina per leggermi in santa pace la Repubblica appena comprata.

Un breve articolo e mi si era fermato il cuore: Loris era

"Loris disegnava e scriveva, mi dava le indicazioni stradali, riuscendo anche, tra un disegno e l'altro, a parlare di tutto, spaziando dalla politica allo sport, dalle morose alle macchine"



morto durante il rally del Salento! Una vita finita, una famiglia distrutta, un volto amico che non avrei più rivisto.

E subito il pensiero era ritornato alla sua risposta quando, dopo l'incidente dell'Argentina, gli avevo chiesto perché continuasse a correre, e la sua risposta era stata:

"Se deve succedere, succede"

Luca

GERMANO BOLLINI

Correva il gennaio '89... Ero appena diventato Presidente della F A M S ed assieme all'intero Consiglio Direttivo ci ponemmo il primo drammatico quesito: chi "farà" il rally di San Marino, l'europeo, degno di questo nome e non una "corsa attorno al pagliaio"? Ed ecco che il mio amico di sempre, Giulio Gualandi, dice: "Ce l'ho io quello che può darci una mano per organizzare un rally grande come era stato il San Marino per tanti anni, sino all'85:

è Loris Roggia...!!!" Non lo conoscevo in quella veste, solo come navigatore di Massimo Ercolani..... Giulio me lo presentò di lì a poco e fu subito un grande amore..... Per l'identità di vedute, il senso nel fare le cose, cercando di stare sempre in mezzo o meglio al di sopra delle parti considerando i piloti (e navigatori) gli unici attori di questo spettacolo... Il nostro compito era quello di allestire le scene dove gli attori si sarebbero cimentati e tutto il nostro impegno era volto ad una miglioria continua con innovazioni tecnologiche e di spettacolo che avrebbero segnato la via per i rally futuri.... Ecco inventato il rally di due tappe in due zone con due parchi...Gubbio ed Arezzo.... Eravamo talmente concentrati sulla innovazione e sulla gara che la prima edizione targata Roggia/Bollini finì in forte deficit che fu recuperato negli immediati anni successivi.... Perché eravamo sicuri di essere nella giusta filosofia e che ciò avrebbe ripagato....Quando Loris veniva a San Marino era a mezza pensione da me, solo per i pasti, durante i quali si parlava di tutto, delle nuove idee, di tecnologia, di cibo, di vino, era un piacere trascorrere il tempo con lui... Dal mio terrazzo vedevo la sede della federazione.... quando Loris lavorava al rally, la luce rimaneva accesa fino alle 2 - 3 di notte... poi ho scoperto che, a volte, giocava a majong fino a tardi. La passione per il Rally ci stimolava a continue innovazioni nelle gare che si organizzavano a San Marino, ed ecco la gara per le "storiche" in coda all'europeo, la ronde su terra ed infine l'impostazione del primo Rally Legend che non ha potuto vedere. Fu una delle poche persone che mi appoggiò in pieno e mi trainò nella mia idea di fare la trasmissione dei tempi via telefono e non più via radio, avevamo contro tutti, le tradizioni sono difficili da sradicare, fu un esperimento esaltante, innovativo, lui portava la sua esperienza anche a livello di campionato mondiale e qua a San Marino poteva sperimentare nuove cose. La sintonia con me e con l'intera organizzazione era tale che,

quando ebbe l'incidente al rally di Argentina, dal letto dell'ospedale di Cordova, telefonicamente seguiva e disponeva per lo svolgimento della gara di San Marino. Nello stesso anno è nata in lui l'idea di Rallylink, io l'ho aiutato a realizzarla ed il mio impegno ora è far sì che continui ad essere come lui lo aveva immaginato..... I rally erano il suo lavoro: sia come navigatore, sia come consulente organizzatore per l'Adriatico, il San Martino, il Bassano ed il San Marino..... I rally erano la sua vita e la sua morte..... Nel giugno del 2003 ero al rally del Salento... Mi ero fatto accompagnare da un mio collega di Lecce per seguire la gara dai posti migliori.... Eravamo sul viadotto che sovrastava la



famigerata ps litoranea.... Dalla postazione radio dell'intermedio mi giunsero le parole del commissario di percorso che annunciava l'incidente della vettura n. 7 e chiedeva l'intervento dell'ambulanza e la sospensione della gara..... Chiesi al mio collega di portarmi subito alla fine ps... poi di corsa a piedi verso il luogo dell'incidente, arrivo appena in tempo ad intravedere un tentativo di massaggio cardiaco sull'ambulanza che sta partendo... Chiedo l'ospedale presso cui è diretta e quindi mi reco immediatamente... Arrivo....sono fuori dal pronto soccorso ed attendo...

Esce la dottoressa che mi dà l'annuncio e mi chiede : lei è un parente? Rispondo No, un amico...
Il suo nome è Loris Roggia Sì, avviso io i parenti ciao CristinaLoris non è più

Ritorno a Lecce e quindi fuggo da quel luogo di immenso dolore e non avrò neppure la forza di andare al funerale..... Ogni volta che passò a Gargazzone mi fermo a parlare con Loris qualche minuto....

Gli racconto sempre di Rallylink.....

Germano

FRANCESCO GALASSI

Loris ... un grande amico sia personale sia dello sport automobilistico sammarinese.
Il suo arrivo a San Marino ha portato una ventata di aria nuova per lo sport, per gli organizzatori, ma in particolare per i piloti: nell'organizzazione delle gare il suo obiettivo primario era curare gli interessi di tutti, creare un evento per chi partecipava attivamente alla gara (piloti e navigatori) non dimenticando mai chi organizzava la gara; i suoi interessi non facevano parte del lavoro, la passione lo mandava avanti.

Lo ricordo in nottate intere trascorse in ufficio per preparare ciò che serviva per le gare, facendo lui stesso le fotocopie per il radar: allora la maggior parte del lavoro veniva svolta all'interno dell'organizzazione per cercare di contenere i costi, e lui era sempre e comunque in prima linea, sia per andare a parlare con i Comuni sia per spostare i mobili e definire la logistica di gara.

Il ricordo più bello che ho di LORIS, è la sua disponibilità ed onestà che dava ad ogni iniziativa e per questo gli sono debitore, per la sua leale collaborazione e il grandissimo aiuto che mi ha offerto per ottenere i risultati straordinari che si è raggiunto.

Qualsiasi cosa succedesse, compreso il principio di incendio presso palazzo ducale di Mercatello sul Metauro durante la preparazione del Primo Sammarinese ronde del 2002, Loris non lasciava mai il timone della nave, era un punto di riferimento saldo e costante e a San Marino aveva tanti amici veri che sono rimasti un po' orfani dopo la sua morte; avrei voluto che qualcuno avesse preso esempio dai suoi insegnamenti e dai suoi comportamenti, ma forse come lui non potrà esserci più nessuno, soprattutto tutti i cari amici che sono venuti fuori dopo la sua scomparsa.

Francesco



BRUNA LARCHER

Conosco poco l'ambiente del rally e tutto quanto gira attorno a questa disciplina, quindi di Loris, mio cognato, farò un ritratto tra le mura di casa.

Era golosissimo di cocomero o anguria che dir si voglia. Ricordo che in estate nella vasca da bagno sguazzava, sempre in fresca, il succoso frutto. Amava anche le noccioline americane, i famosi "bagigi" che divorava in grande quantità e, poiché non era un soggetto ordinatissimo, stipava i gusci nel cassetto della scrivania.

Quanta nostalgia e tristezza quando, dopo la sua morte, trovammo ancora gusci nel suo ufficio. I fratelli e le sorelle di Loris sapevano di questa sua passione e non lo lasciarono senza neppure nel suo ultimo viaggio, mettendone alcuni nella bara.

Ricordo le allegre grigliate estive nel giardino di casa, quando l'accensione della carbonella, un vero e proprio rito, spettava a Loris e a tutti gli uomini di buona volontà presenti (in particolare i cognati!).

Non mancavano mai le famose "patate alla Loris" (patate al forno con abbondante pancetta ed olio) che tutti i commensali gradivano: poco salutari, ma una goduria per il palato!

Se alla grigliata erano presenti dei veneti, ecco che la parlata in dialetto aveva il sopravvento, con quella cantilena e spesso con l'incipit "Scolta"...

Aveva un sorriso furbetto, specialmente quando si preparava a stuzzicare bonariamente le cognate; d'altra parte le sue sorelle raccontavano di un Loris bambino dispettoso...

E dai suoi bambini si faceva aiutare nei piccoli lavori di manutenzione, facendo maneggiare loro, con mio orrore, strumenti non adatti a dei piccoli.

Lui ripeteva spesso che bisogna lasciar sperimentare i bambini, non stare loro troppo addosso, forse perché era cresciuto in un piccolo paese di campagna, senza l'apprensione dei genitori cittadini.

Ricordo che amava ascoltare la radio in macchina e anche a casa mentre lavorava fino a notte inoltrata.

Gli piaceva discutere di politica e di attualità (vantava un passato da rosso universitario) e spesso a casa Roggia, nel bagno, rifugio per la mente e per il corpo, trovavo le fonti di tanta conoscenza: gli ultimi numeri di Panorama.

Liete Ore Rimpiango In Silenzio

Bruna



VALERIA RAVALLI

Sono certa di aver incontrato Loris per la prima volta l'anno in cui con Massimo Ercolani ha vinto il Rally di San Marino. Ricordo l'entusiasmo di Massimo dopo l'arrivo, in sala stampa, alle premiazioni, ma non ricordo come Loris abbia festeggiato la vittoria, certamente l'ha fatto, ma nel suo stile, con misurata soddisfazione.

Ricordo invece perfettamente quando nel 1989 entrò a far parte dell'organizzazione del Rally di San Marino. Il primo impatto con Loris non fu elettrizzante. Poche parole, molte certezze, qualche novità.

I primi giorni furono difficili, la comunicazione tra noi era piuttosto complicata.

Di tanto in tanto, tra la ricognizione di una prova speciale e l'altra, faceva capolino nella sede FAMS Cristina, che lo aveva sostituito come navigatore di Massimo, che assicurava: "Vedrai che presto vi capirete e ti troverai benissimo." Una vera veggente.

La settimana prima della gara Loris si presentò con un oggetto a me oscuro: un computer.

Opposi inutile resistenza e, nonostante trovassi la mia solita macchina da scrivere assolutamente efficiente, riuscì a convincermi. Quando decideva che qualcosa doveva essere fatto era difficile che si arrendesse.

Iniziai a scrivere sul computer un po' tesa, dovevo tradurre una lunghissima presentazione della gara di Giancarlo Zattera. Al momento di salvare il documento sbagliai la procedura e il documento si trasformò in simboli illeggibili. Un disastro. Loris corse in mio aiuto, tentò inutilmente di rimediare la situazione. Il suo intervento non risolse il problema, ma per la prima volta ci siamo sentiti una squadra.



Una squadra vincente, che negli anni 90 ha contribuito all'accrescere del consenso attorno al Rally di San Marino, nella quale oltre al lavoro erano componente essenziale la complicità e l'amicizia.

La preparazione del Rally richiedeva mesi. Era piacevole trascorrere giornate intere a scovare improbabili strade sterrate per le prove speciali e poi a disegnare le bozze del Road Book.

A questa succedeva la fase critica del lavoro organizzativo, in ufficio. Loris durante la giornata trascorreva ore al telefono, discuteva a lungo con i diversi responsabili dei servizi ponderando lungamente le diverse soluzioni logistiche e della sicurezza. Insomma, come dicevamo noi ragazze, girava intorno al tavolo. Poi verso sera sedeva al computer e quando verso le otto ci vedeva armeggiare con borse e chiavi della macchina diceva candido "Ma andate già via? Visto che non c'è nessuno, potremmo fare ...". Come si poteva lasciarlo lì solo a lavorare? Finivamo per fare l'una, le due, anche le tre di notte. E quando l'ultima di noi, stremata, se ne andava a dormire, lui restava lì, un po' stanco ma perfettamente produttivo. Era un sistema infallibile per la selezione dei collaboratori, solo i più motivati sopravvivevano.

Lavorare con Loris a volte era complicato, riuscire a imporre una propria soluzione quasi impossibile, tuttavia è sempre stato divertente. Avevamo il rito del lunedì prima della gara, risento ancora la sua voce: "Sentate. Dime, (traduzione per i non veneti- Siediti. Dimmi) cosa ci siamo dimenticati di fare?" Dopo tanto tempo sento ancora la stretta allo stomaco dell'attacco di ansia che ogni anno regolarmente mi procurava. Naturalmente qualcosa avevamo trascurato... Questo rito per me è rimasto indispensabile, in ogni manifestazione mi scopro a ripeterlo.

Per vincere lo stress della fatica sotto gara esisteva la fase del cazzeggio notturno. Talvolta eravamo così cotti che, dall'irritazione di essere lì a lavorare mentre il mondo fuori dormiva, si passava all'estrema ilarità. In quelle notti ricordo scivolate su un carrello usato come skateboard nei corridoi del Palazzo dei Congressi e scherzi talmente puerili che è meglio lasciare all'immaginazione, grandi risate e grandi confidenze.

Di notte è sempre più facile raccontarsi.

La notte dello skateboard nel Palazzo dei Congressi non fu senza conseguenze.

I ragazzini entusiasti del gioco notturno, oltre a Loris, erano Augusto Barducci e Mauro Zambelli, elettrizzati di scivolare lungo l'ampio corridoio su un carrello a quattro ruote utilizzato per trasportare oggetti pesanti. Lo strumento era rudimentale e costruito per fare altro, li guardavo da lontano temendo che uno di loro potesse farsi male. Un disastro, a pochi giorni dal Rally ...

Invece non avevo calcolato che quella in pericolo ero proprio io! Improvvisamente un urlo: "ATTENTA". Qualcuno aveva perso il controllo del mezzo, ho cancellato chi fosse, che si è schiantato sulla mia gamba. Mi ero incautamente distratta, una botta pazzesca!

Durante la gara avevo un livido molto evidente e mi muovevo zoppicando. Come mi fossi fatta male non fu svelato, lasciai intendere che ero caduta dalle scale o qualcosa di simile.

Loris era sempre molto sicuro delle sue convinzioni. Una discussione con lui poteva essere lunga e spesso inefficace. Riuscirne vincenti, anche parzialmente, era considerato un trionfo. Passare dallo scambio di idee al litigio poteva essere facile. Litigare con Loris era quasi un rito liberatorio, una vera soddisfazione. Potevamo dire quello che pensavamo con la certezza che, chiusa la discussione, sarebbe rimasta solo la diversità di opinioni, senza conseguenze nei rapporti personali. Intanto si scaricavano le tensioni, forse dovute a tutta quella mancanza di sonno. Ho sempre saputo che quella che si arrabbiava ero solo io, lui al massimo era seccato perché aveva sprecato parole, in ogni situazione critica manteneva un atteggiamento molto ponderato, quasi distaccato, non ricordo di averlo mai visto veramente infuriato.

Le telefonate di Loris meritano un capitolo a parte. Prima della gara riceveva molte chiamate dai piloti iscritti e con tutti era sempre disponibile e prodigo di informazioni.

Se la prima reazione era sbuffare perché qualche lavoro rimaneva sospeso, la seconda era tendere l'orecchio e ascoltare il dialogo che spesso era fonte di grande divertimento, speciale attenzione meritavano



le chiamate dei piloti veneti, rigorosamente in dialetto. Indimenticabile una conversazione con Giovanni Manfrinato sulla possibilità o meno che piovesse durante la gara, la "piova" fu il tormentone di un'intera edizione del Rally di San Marino. Il dialetto veneto era diventato familiare a noi romagnoli che frequentavamo Loris, ogni giorno scoprivamo espressioni divertenti che tentavamo di imitare, qualche volta neanche tanto a proposito.

Queste telefonate non erano una perdita di tempo. Loris raccoglieva opinioni, commenti, consigli che poi sviluppava e, se lo convincevano, metteva in campo. Il suo stretto rapporto con i piloti (ed esserlo lui stesso ad alto livello) gli dava una speciale visione del mondo dei rally che lo portava a fare scelte innovative e qualche volta controverse, a vedere la manifestazione dal punto di vista di chi ne fruisce, il concorrente.

Un fattore che ha contribuito al pieno di partecipanti ed al successo di tante edizioni del Rally di San Marino, un punto di vista che ho cercato di assimilare, che non sempre corrisponde ad esigenze economiche o sportive.

Una concezione particolare per capire meglio questo sport tanto spettacolare, per campioni coraggiosi.

Un piccolo tributo ad un amico che a volte mi manca.
Valeria

SERGIO PIANEZZOLA

Ho conosciuto Loris Roggia a un corso di rally cui partecipai prima di iniziare la mia carriera automobilistica e subito ne restai ammaliato per la sua grande semplicità. A quei tempi era già un navigatore affermato e io un giovane super appassionato che stava finalmente per coronare il suo grande sogno, correre nei rally. Oltretutto condividevamo la zona di origine e, avendone sentito parlare spesso negli ambienti corsaioli del bassanese, questo avvalorava la mia ammirazione nei suoi confronti. Per me era uno dei miti della specialità.

Mi avvicinai a lui in punta di piedi in quanto in quegli anni ero affetto da timidezza adolescenziale e avevo l'impressione che fosse quasi... troppo per me poter avere degli insegnamenti da un professionista di tale valore. Restai subito stupito da Loris: aveva corso e vinto con tanti piloti importanti, auto e team da sogno in Italia e all'estero eppure non se la "tirava" per niente, si relazionava e rapportava con grande rispetto dei suoi interlocutori, assolutamente alla pari senza far pesare la sua esperienza. Nelle discussioni ascoltava pazientemente senza mai interrompere anche i meno competenti in materia e poi rispondeva con grande educazione e pacatezza. Stessa cosa durante le lezioni pratiche in auto dove univa l'approccio di cui sopra alla sua grande e trasudante competenza, trasferendo così nozioni e consigli di grande spessore in modo naturale. A fine corso me ne tornai a casa con le idee molto chiare e utili su come fare le note e gestire il rapporto a due in auto e tutto ciò non fece che aumentare la mia ammirazione nei suoi confronti con in più il piacere di aver conosciuto personalmente uno dei protagonisti che fino ad allora avevo visto e letto solo sulle riviste del settore. Non avevo ancora idea però di chi stavo veramente conoscendo e nemmeno che avrei avuto la fortuna di condividere con lui tanti altri momenti. E solo successivamente ebbi modo di apprezzare lo spirito che lo guidava: la sua grande passione per i rally!

Negli anni novanta Loris divenne il navigatore di mio fratello e io facevo loro da ricognitore. Avemmo modo di lavorare e condividere molto insieme e sempre più ebbi la fortuna di apprezzarlo dal punto di vista umano. Non ricordo di averlo mai visto arrabbiarsi seriamente. Mi viene affettuosamente da sorridere nel rivederlo discutere impegnato a sostenere le sue idee, qualche



volta anche con adorabile testardaggine, ma aveva nel dna la capacità di saper sempre sdrammatizzare, di saper chiudere simpaticamente con il sorriso le conversazioni. Salvo poi magari mantenere le proprie opinioni, avvalorate dalla sua esperienza e spessissimo rivelatesi a posteriori essere quelle giuste.

Una delle cose che mi ha sempre positivamente meravigliato di Loris era la sua metamorfosi una volta impegnato in gara, soprattutto in prova speciale. Più di una volta ho avuto l'impressione che più che dalla camera dell'hotel al mattino fosse uscito in tuta dalla cabina telefonica, alla Superman!

Con radar e quaderno delle note in mano pacatezza e tono della voce gentile venivano sostituiti da grinta, capacità lucida di analisi a 360° e voglia di risultato. Non c'era bisogno di parlargli, glielo si leggeva negli occhi durante la gara, a fine prova o alle assistenze, salvo poi tornare a non farlo vedere agli altri ai riordini o a fine giornata quando rivestiva i suoi abiti di persona normale.

Pur non avendo mai corso con lui sono sicuro che provasse soddisfazione piena solo quando sentiva di aver dato il 110% per l'equipaggio, quando aveva la consapevolezza di aver messo tutta la sua parte facendo sì che pilota/navigatore/auto diventassero una cosa sola. Era un perfezionista, uno sportivo.

Loris non mollava mai, ci provava sempre e mai potrò ringraziarlo a sufficienza per avermi insegnato a riguardare a posteriori le cose, anche quelle che magari sembrava gli fossero già riuscite bene, per poterle migliorare ulteriormente in futuro.

Credo che questa caratteristica sia stata quella che insieme alle altre gli abbia dato successo anche come organizzatore.

Loris era un buono, aveva sempre una parola e un sorriso per tutti e sono convinto che quanto riuscii a dire a Cristina quel giorno a Gargazzone mentre mi apriva la porta di casa prima che andassimo tutti insieme in chiesa a salutarlo per l'ultima volta – "era impossibile non volergli bene!" – riassume chiaramente la sua persona.



Ciao amico, sono già passati quasi dieci anni, ma il tuo ricordo è sempre forte.

A Cristina, Matteo, Christian e Alessandro con affetto.

Sergio

Con radar e quaderno delle note in mano pacatezza e tono della voce gentile venivano sostituiti da grinta, capacità lucida di analisi a 360° e voglia di risultato.



MICHELE RAYNERI

Io l'ho conosciuto sia come compagno di squadra (1986, Campionato del Mondo con le Fiat Uno Turbo), che come compagno in automobile (1990, Gare di Europeo e Mondiale con la Lancia Delta). Premetto che è uno dei navigatori che, secondo me, hanno fatto un po' la storia del rallyismo in Italia. In automobile era di sicuro un valore aggiunto, potevi fare il tuo lavoro, pilotare, e sapevi che quello del sedile destro era fatto perfettamente, dava sicurezza e tranquillità e credetemi non è poco, ma..... e qui si apre un mondo.

Era un istrione simpatico e colto quindi si stava bene in sua compagnia, con le sue idee e la sua testa, a cui durante le prove del Rally del Portogallo, dopo una discussione accesa ma divertente, avevamo affibbiato il soprannome di "Gorbaciov", facile immaginare il perché.

Non era però facile convivere con lui, io l'ho fatto, ho avuto fortuna, ma anche un sacco di pazienza. Aveva una testa che definirla dura era un complimento, e quando si metteva in testa una cosa non c'era verso..... si discuteva all'ignoranza, ma poi, quando si stufava di discutere perché ognuno restava sulle sue posizioni, lui ti dava ragione ed allora era lì che bisognava essere preoccupati, perché si andava avanti a fare le nostre cose, l'atmosfera si tranquillizzava, perché in fondo eravamo convinti tutti e due di essere fortunati, avevamo fatto della nostra passione il nostro mestiere ... poi alla fine ti fermavi a pensare, ti accorgevi che avevi fatto come diceva lui, e a quel punto o lo strangolavi o..... e lui ti guardava con quello sguardo sornione, faceva una battuta in dialetto e via si procedeva.

È stato un bell'anno. CIAO

Michele





PIERANGELA RIVA

Per me è difficile fare una scelta perché i ricordi sono molti... Abbiamo trascorso tre anni nella stessa squadra, la Citroën, poi ha corso nel Mondiale con Gianni, mio marito, e l'anno successivo io avevo come navigatrice Cristina, all'epoca la sua morosa.

E a proposito di Cristina... Una sera, verso le 10, stavo allattando Alessandro nato da poco più di un mese e ad un certo punto qualcuno ha suonato al nostro citofono. Gianni ed io ci siamo guardati sorpresi perché non riuscivamo a capire chi potesse essere a quell'ora, anche perché non stavamo aspettando nessuno... Era Loris.

Appena entrato in casa, dalla sua espressione trapelava una profonda tristezza e questo non era da lui. Il motivo di questa sua angoscia era semplice: aveva litigato con Cristina e la storia sembrava finita! Si è fermato lì da noi fino a tardi, abbiamo parlato fino all'una passata e, nonostante l'ora, Loris ha deciso di tornare a casa. Abbiamo tentato in tutti i modi di convincerlo a fermarsi da noi almeno per riposarsi un po', ma non c'è stato verso di persuaderlo.

Del resto Loris era "l'uomo della notte".

Passati una decina di minuti, Gianni ed io siamo andati a letto, ma poco dopo abbiamo sentito un rumore provenire dalla finestra della nostra camera. Abitavamo lì da poco e quindi in un primo momento abbiamo pensato che fosse solo un rumore (strano) della casa. Ma neanche dopo un minuto abbiamo sentito chiaramente bussare. Era ancora Loris, perché eravamo andati a dormire senza aprirgli il cancello!

In poche parole aveva aspettato più di dieci minuti in macchina, sperando che prima o poi ci saremmo ricordati di lui... E quando ci ha chiesto di aprire il cancello non ci ha nemmeno detto quanto siamo stati scemi, anzi, tutti e tre ci siamo fatti una sonora risata!

Ma Loris era così...

Non era un uomo di tante parole, ma i suoi silenzi valevano più di qualsiasi cosa potesse dire.

Piera



GUSTAVO TRELLES

(pilota uruguayano)

Quando Cristina mi ha chiamato per scrivere i miei ricordi su di Loris mi ho detto: " Come mai può nascere un'amicizia in tan poco tempo". Correva il anno 1988 e io iniziavo la mia carriera in Europa , così quell'anno della mano di il Jolly Club sono arrivato al Mazda Rally Team Italia di Pelli.

Il Jolly club mi aveva proposto para guidare in il Rally Safari in Africa e quando sonno arrivato al Team mi hanno detto che sarei navigato di un copiloto Italiano , eccoliqui Loris Roggia , alias "Lorito" , per me.

Al principio normalmente quando ti impongono un navigatore per un rally cosi difficile ti incazzi un po', però appena ho conosciuto Loris siamo intrati in confidenza súbito , anche per la sua forma di essere.

Abbiamo fatto il riconoscimento del Safari a bordo di una Vittara di affitto, e facendo questo percorso di fango permanente abbiamo visuto una ventina di giorni insieme, ridendo scherzando come era lui, e como lo ricordo io , l'unica cosa che lo faceba uscire di sè era una bellissima ragazzina , (fidanzatta) che se chiamaba Cristina Larcher, doppo qualche tempo sua moglie.

L'avventura dil Safari è durata purtroppo poco, le ruote piccole della Mazda 323 non ci hanno permeso di andaré fino alla fine, pero de li è nata un'amicizia che anche se non ci vedevamo mai, ogni volta che ci vedevamo capivo che era un amico amico, fedele leale e grandissimo profesionista.

Qualche anno doppo, quando fu diventato anche organizzatore dei Rally, me invitaba per venire a fare il suoi Rally, e gli avevo promeso che prima di ritirarmi,

a che a quel momento io facevo il Mondiale, avrei venuto a partecipare.

Purtroppo ha suceso quello che ha suceso, però la mia stima, ammirazione a lui, come professionista, come famigliero, e come amico non lo dimenticherò mai, e a Cristina che mi ha dato l'opportunità di essere in questo libro la ringrazio di avermi invitato a scrivere, perchè sono sicuro che sapeva quello che abbiamo sentito uno dell'altro dopo quella parte di storia delle gare che abbiamo vissuto insieme.

Con tutto il mio cuore , e stima a "Lorito"

Gustavo



"GIBO" PIANEZZOLA

Nei sei anni che abbiamo corso insieme si era instaurato un bel rapporto fra di noi. Tra pilota e navigatore spesso si crea un clima di complicità che a volte somiglia a quello che si forma in una coppia. Quando passi dodici ore al giorno in auto insieme e poi dormi nello stesso albergo e quindi ceni, pranzi e fai colazione insieme, per forza di cose impari a conoscerti e a condividere molte cose. Belle e brutte. In questo senso è il paragone con una coppia. Vivi momenti sereni e distesi e altri in cui probabilmente ti





Gibo, la vita non è fatta in bianco e nero, ci sono i grigi, bisogna imparare a vederli e ad apprezzarli.



manderesti anche volentieri a quel paese. Io però non ricordo grossi litigi con te.

Discussioni sì, e anche molte! Quanto ti piaceva discutere. Era forse il tuo secondo sport preferito.

Ho un sacco di ricordi, da situazioni particolari, come ad esempio quella volta durante le prove dell'Acropolis, vicino a Itea, dove siamo rimasti bloccati nel fango per ore, sotto il diluvio, con la jeep a nolo prima di decidere di guardare un torrente in piena con l'acqua che arrivava sopra al cofano. Oppure le prove in Argentina, in Corsica o al Monte che duravano venti giorni e al Rac, dove ci alzavamo alle quattro e mezza per prendere la macchina congelata e andare in fila dentro le foreste, ad altre di gare dove sei stato davvero determinante.

Ma quello che ricordo di più e più volentieri sono le chiacchierate e le discussioni che ci facevamo. Da quelle futili a quelle serie. In auto parlavamo davvero tanto. Avevi tredici anni più di me e tredici anni di vita sono tanti. Ma li usavi spesso per farmi ragionare e per stemperare qualche eccesso del mio carattere.

Quante volte mi dicevi: Gibo, la vita non è fatta in bianco e nero, ci sono i grigi, bisogna imparare a vederli e ad apprezzarli. Quanta ragione avevi.

Oppure, di fronte a un bicchiere di Brunello a fine giornata da qualche parte in Toscana, al quale volevi, ma non sapevi (giustamente!) dire di no, mi dicevi: tranquillo, girerà anca il to' metabolismo prima o poi. Mi speto... e accidenti, avevi ragione anche su quello!!

Mi piacerebbe poterti dire quante delle cose che mi dicevi mi sono poi servite e quanto ho imparato da te. Ma soprattutto avrei ancora voglia di far due chiacchiere con te!

Ciao Loris.

Gibo

CORDOBA - JULIO 4, 5 y 6

16º RALLY ARGENTINA '99

PACO

PHOTO TEAM
TE.0541-2546
TE.0541-2457

LUISA ZUMELLI

Non ho frequentato molto Loris, ma di lui ricordo quando faceva un po' la balia a Gibo (Pianezzola), e gli teneva il portafogli, gli occhiali, tutto insomma. Sono sicura che avesse due modi di sorridere e uno era quello di chi disapprova: ti guardava dritto in faccia con il volto che sorrideva, ma con gli occhi ben aperti, dondolando in modo impercettibile la testa, pensando probabilmente che non fosse neanche il caso di commentare.

Luisa



PIERO LONGHI

Ho passato tanto tempo a stretto contatto con Loris ed abbiamo corso anche nello stesso team. Purtroppo il ricordo che più mi ritorna in mente è quello che mi rende molto triste: sono gli ultimi momenti che ci siamo visti e parlati proprio prima di quella maledetta speciale del Salento 2003.

Vorrei però sforzarmi e ricordare Loris fuori dal mondo dei rally ed è un aneddoto che mi appare nella mente praticamente ogni sera: come Loris sapeva, a me piace molto cucinare, probabilmente ho preso da mio padre che è bravissimo, e meno male, visto che mia moglie non ne vuole sapere; praticamente quindi ogni sera mi metto ai fornelli e mia moglie si occupa di sparecchiare a fine cena, infilando tutto in lavastoviglie, anche i mestoli di legno. Ed ecco che mi viene in mente sempre una frase di Loris "Sai che non bisogna mettere in lavastoviglie i mestoli di legno perché assorbono il detersivo". Mi metto a ridere ogni volta perché Loris aveva la testa molto dura, e anche se tante volte ho cercato di fargli cambiare idea, non ci sono mai riuscito.

E' forse un ricordo un po' banale, ma questa breve frase me lo ha fatto e me lo farà ricordare per sempre.

Piero



LIVIO CECI

Ciao....."maestro"

Ricordare un personaggio come Loris Roggia a 10 anni dalla sua prematura e tragica scomparsa onestamente mi riesce difficile, ma solo ed esclusivamente perché servirebbero tante tante pagine. Ho avuto l'onore di conoscere questa straordinaria persona agli inizi degli anni '90, periodo in cui ho debuttato nel fantastico mondo dei rally e lui, già da tempo, collaborava con il mondo rallistico sammarinese. In quegli anni lui era uno dei più grandi e bravi copiloti a livello internazionale e da quando era diventato uno dei nostri, un pochino tutti abbiamo iniziato a tifare per lui. In poco tempo è entrato nei nostri cuori ed era un po' il nostro idolo. Diciamo che poi collaborare con lui alle nostre gare, o semplicemente chiedergli qualche consiglio, era davvero appagante perché, aldilà del suo carattere taciturno e sornione, era sempre molto disponibile oltre che, ovviamente, competente in materia. Io posso senz'altro dire che Loris Roggia è stata senza ombra di dubbio la persona più giusta che l'intero mondo rallistico sammarinese abbia mai avuto.

Una bella persona insomma, che tanto ha dato a tutti noi (ricordo con grande piacere i suoi corsi rally) e tutte le belle iniziative ed eventi di cui lui è stato l'artefice principale, sempre gestite con grande competenza ed estrema professionalità. Ovviamente collaborare con Loris era motivo di vanto ed orgoglio e questa sua vicinanza per tutti noi era molto rassereneante: insomma, con lui al nostro fianco ci sentivamo al sicuro e grande ora è la nostra tristezza, specie adesso dopo dieci anni. Noi però siamo molto contenti di averlo avuto come amico e ci piace immaginarlo lassù con il suo inseparabile computer che insieme a tutti i nostri amici che ci hanno lasciato ha certamente organizzato tante belle sfide rallistiche. Mi piace pensare che insieme a Massimo Ercolani il nostro Loris sia attivo più che mai, ma sia anche molto attento alla nostra attività che prosegue anche e soprattutto nel suo immenso ricordo. Grande Loris, ti abbiamo voluto bene e te ne vogliamo ancora e possiamo solo mandarti un grandissimo GRAZIE di tutto. Un destino beffardo e cinico ha voluto dividere le nostre strade, ma un giorno ci rincontreremo ansiosi di vedere cosa hai preparato per noi. Ci manchi, ma è normale, l'importante è averti



avuto come grande amico.

Sei stato e lo sarai sempre un GRANDISSIMO.....ciao "maestro"

Come dicevo in apertura ho conosciuto molto bene Loris e avrei tanti aneddoti da raccontare, ma vorrei citarne solo alcuni.

Agosto 1994

In convalescenza all'ospedale dopo il mio spaventoso incidente in gara del mese prima, sono lì in camera che ricevo le innumerevoli visite degli amici. I medici mi avevano intimato di concedere poche visite, ma io avevo un grande piacere che mi venissero a trovare. Sono venuti un pochino tutti, tutti graditi, e un giorno inaspettatamente mi trovo sulla porta della mia camera d'ospedale lui... Loris Roggia, che si era venuto a sincerare delle mie condizioni: senza dilungarmi troppo e sperando non se ne abbiano a male tutti gli altri, ma la visita di Loris mi ha davvero emozionato; avevo gli occhi lucidi, e il cuore mi batteva forte forte: Il Roggia che veniva a trovare il Ceci: lì per lì roba da non crederci: non si dilungò molto, ma quella fu come una bella dose di medicinali che mi aprirono il cuore e la mente.....Grazie Loris.

Marzo 2000

Altro episodio simpatico: Dopo circa sei anni di stop forzato dalle gare causa il succitato incidente con Oliviero Ceccoli, ritorno alle gare in una sfida tutta mia contro il destino. In realtà avevo già disputato (dopo l'incidente) due Circuiti e un "Castelli". Ebbene nel marzo di quell'anno corro e vinco (insieme a Jader Vagnini) il 2° Rally del Titano con la Clio Maxi..... porca miseria era arrivata la mia prima vittoria assoluta:



LUCIANO BRUGNOLO

roba che lì per lì non realizzi appieno. Insomma ci accingiamo a salire sul podio, e successivamente spumante e coppe a non finire. Ad un tratto mi si avvicina Loris, e mi dice: "Innanzitutto complimenti, ma si vede che non hai mai vinto" e io gli rispondo: "Da dove si capisce?"

"Dal fatto che i vincitori di un rally non stanno vicino alla macchina ma ci salgono sul cofano. Dai salite sulla macchina (ci intima) e festeggiate.....". Io quasi mi giustifico: "Sai, per noi è la prima volta, se lo dici tu"- E su sulla macchina guardando il compiaciuto "maestro" che ci sorride.

Settembre 2001

All'indomani di un'altra mia bella vittoria assoluta al 2° Rally Città di Rimini con Gabriele Casadei, esattamente qualche sera dopo c'è un Corso Rally sul Titano, con relatore Loris. Mi ricordo che prima di iniziare è venuto da me e ha voluto sapere tutto, con chi avevo corso, con che macchina, tutto insomma. Ne è venuta fuori una piacevole chiacchierata e ovviamente è emerso che Loris conosceva tutta la squadra (Planning Sport) con cui avevo corso, raccontandomi tanti aneddoti: Il bello era vedere le facce dei miei amici che, quasi invidiosi, avrebbero voluto essere lì a dialogare col "maestro Loris".

Ci sarebbero anche altri episodi, ma non vorrei dilungarmi troppo, tipo che a volte ho avuto bisogno di consigli tecnici e chi meglio di lui poteva darmi una soluzione, o quella volta che in una gara in Toscana (Loris correva con Daniele Ceccoli) il suo pilota Aghini è arrivato in elicottero e lui cominciò a prenderlo in giro tra le risate generali.

Tantissimi momenti condivisi con una persona come Loris Roggia sono motivo di grande orgoglio per me, che ricordo il "maestro" con grande ed immutata stima e fiducia. Dopo l'ultimo saluto che in tanti ti siamo venuti a dare a Gargazzone, sono venuto a trovarti in quel cimitero dove inevitabilmente ho pianto: eravamo io e mia moglie, ma ti prometto che voglio tornare, e magari farci una chiacchierata come spesso abbiamo fatto. Ciao... "Maestro"... ciao Loris e grazie di averci lasciato Rallylink.

GRAZIE DI TUTTO DAVVERO...Ciao

Livio

Mi ricordo ancora oggi il giorno che ho conosciuto Loris, anche se era il 1994. Facevo parte di un gruppo di pazzi che volevano far rinascere il vecchio Rally di S. Martino e cercavamo qualcuno che li guidasse nei meandri dell'organizzazione di una manifestazione automobilistica. Grazie al suo aiuto siamo riusciti a farlo rinascere, abbiamo organizzato la prima riedizione e poi ne abbiamo portate a termine altre sette assieme a lui. In pochissimo tempo siamo arrivati ad avere la validità per il campionato italiano ed europeo. Ed è stato ancora grazie ai suoi insegnamenti se siamo riusciti a continuare fino ad oggi. Di Loris e su Loris potrei scrivere un libro, perché in otto anni abbiamo vissuto talmente tanti momenti belli, emozionanti, ma anche brutti per non dire drammatici e chi più ne ha più ne metta. Lavorare fianco a fianco con lui era entusiasmante, perché aveva una visione anni luce avanti a tutti, anche se tanta gente non lo capiva (soprattutto addetti ai lavori) e criticava il suo operato. Solo cinque o sei anni dopo le sue trovate sono diventate invece la norma e qualcuno ha cominciato a riconoscere il suo talento. Lavorare assieme, comunque, non era facile non tanto per il carattere, ma proprio perché da povero comune mortale non riuscivo a comprendere le sue "visioni" e tutte le volte che ho provato a contraddirlo, sono sincero, ho sempre perso. Alla fine gli dicevi: "Non sono d'accordo, secondo me sbagli, però so con certezza che alla fine della manifestazione gli eventi ti daranno ragione".

A lavorarci assieme era comunque divertente e gratificante. Poi, a volte, lo avresti strangolato.... per il suo metodo di lavoro. Per lui era normale trovarsi dopo cena ad esempio per fare l'ordine di servizio. Iniziavi verso le 9 di sera dopo aver lavorato magari 10 ore durante il giorno. Provavi a spronarlo a dirgli dai che ho sonno.... andiamo avanti dai.... Ma ormai sapevi che prima di mezzanotte non ingranava e magari per portare a termine il lavoro ci volevano ancora 3 o 4 ore. Era anche molto probabile che alle 2 ti dicesse: "Tusi, c'è un grosso problema...!". Allora ti immaginavi chissà che cosa. Invece aveva magari solo bisogno di un pennarello indelebile a punta fine perché altrimenti con quello a punta grossa il lavoro non veniva perfetto. Allora discussioni e ovviamente risate perché si doveva andare a svegliare qualcuno che ti potesse dare sto pennarello. Anche perché lui insisteva che a Bassano c'era sempre qualcuno che alle due di notte si alzava



per darti anche solo un pennarello ed eravamo noi a S. Martino quelli abituati male a dormire tutta la notte.

Un'altra cosa che non potevi permetterti di fare era di andare a letto, in qualsiasi periodo dell'anno, anche lontano dal periodo dell'organizzazione del S. Martino, con il cellulare acceso. Vi chiederete perché? Semplice, Loris era abituato a far tardi alle riunioni anche lontane da casa. Allora si metteva in viaggio verso l'una, magari da S. Marino, per far ritorno a Gargazzone. Vista l'ora ben presto in autostrada gli veniva sonno. Allora cosa faceva? Prendeva il telefono e cominciava a chiamare i numeri di cellulare che aveva in rubrica perché, a suo dire, uno che lasciava il telefono acceso di notte lo faceva perché voleva farsi chiamare. Una notte verso le 2 mi suona il cellulare, mi sveglio ovviamente di soprassalto e nel momento che cerco dov'è il telefono mi chiedo come chiunque cento cose, chi sarà, cosa sarà successo, ci sarà qualcuno che sta male... Rispondo e sento una voce calmissima "...Loris". Allora gli chiedo tutto trafelato: "Che ti è successo, hai bisogno di aiuto?" "No, no, sono in autostrada e non so come fare a stare sveglio". Immaginatevi le mie imprecazioni, ma a suo dire era solo colpa mia, perché avevo il telefono acceso e quindi volevo essere svegliato. Di edizioni senza di lui ne abbiamo organizzate ancora dieci, con persone diverse. Professionisti capaci e in gambissima, ma personalmente quelle emozioni che ho provato nell'organizzare il S. Martino assieme a Loris non sono più riuscito a provarle. Loris era unico. No, Loris è unico perché quando si parla di rally con mia moglie e con gli amici nei nostri discorsi c'è sempre LORIS di mezzo.

GRAZIE LORIS
Luciano

Grazie al suo aiuto siamo riusciti a farlo rinascere, abbiamo organizzato la prima riedizione e poi ne abbiamo portate a termine altre sette assieme a lui. In pochissimo tempo siamo arrivati ad avere la validità per il campionato italiano ed europeo.



FABRIZIA PONS

Nel 1994, dopo 3 anni di gare nelle storiche con Giorgio Tessore e la sua e velocissima Lotus Elan, pensai che mi sarebbe piaciuto fare qualche gara con le "moderne".

Mi si presentò l'occasione di correre tre gare con Piero Longhi, la Toyota gruppo A e la scuderia Grifone di Genova.

Ammetto che il mio esordio non fu facilissimo: chissà perché, ma avevo la sensazione che ci fosse uno strano alone che mi avvolgeva e leggevo sulle facce di tutti le stesse riflessioni: "Perché ritorna a correre dopo aver avuto due figli?", "Perché non parla con nessuno?", "Chi si crede di essere?"

Le risposte erano veramente facili e si riconducevano sempre alla stessa risposta: non conoscevo assolutamente nessuno, era dal 1981 che correvo fuori Italia, 13 anni !!!

Solo tre persone non mi chiusero la porta in faccia a priori: Mario Razzetti, Luigi Tabaton e Loris Roggia.

Loris con me fu un vero amico, mi aiutò in tutto, anche a ricordarmi i nomi di tutte le persone appartenenti alla Grifone e poi non mangiai mai da sola, ero sempre con lui e, quando c'era, con Cristina.

Lo ringraziai molto per l'aiuto che mi diede in quella prima "tremenda" gara, Il Ciocco, che Piero ed io vincemmo.

Da allora ci fu un'amicizia sincera, anche se dopo solo tre gare ritornai a correre nel Mondiale con Ari Vatanen.

Grazie ancora Loris.

Fabrizia

SERGIO REMONDINO

19 GIUGNO 2003

«Voglio proprio mangiare un bello spaghetti allo scoglio!». Mia moglie e io ci siamo appena messi a tavola, in un bel ristorante della costa salentina.

La sala è deserta ma si riempie in fretta. Di rallisti che hanno terminato le ricognizioni in vista del Salento, prova del campionato italiano che prenderà il via da lì a poche ore. È giovedì 19 giugno 2003, manca poco alla partenza, alla speciale spettacolo nello stadio di Lecce. L'aria è tiepida, c'è un bel mare, si sta bene in questo angolo di penisola non lontano da Santa Maria di Leuca, lo stivale d'Italia. L'uomo che ha pronunciato la frase, che vuol mangiare gli spaghetti allo scoglio, è Loris Roggia.

Non lo so ancora, ma sarà l'ultima volta che lo vedo vivo. Loris è stanco e si vede. Di quella stanchezza che viene dall'aver passato la giornata a bordo di un'auto, sulle stradine del Salento, a fianco del suo pilota Andrea Aghini. Correranno con la Peugeot 206 Super1600 ufficiale e cercheranno il risultato che li rimetta in corsa dopo un inizio di stagione difficile.

Chiedo a Loris se è tutto a posto, come si sentono lui e "Ago", se pensano di star davanti al compagno di squadra Travaglia. Solite domande di circostanza e risposte che lasciano la porta aperta a mille interpretazioni.

L'indomani mi reco direttamente sulla terza prova, la "Litoranea", da Torre Vado a Santa Maria di Leuca. Arrivo all'ultimo momento. Un collega da sempre vicino a quelli della Peugeot mi dice che c'è stato un incidente, che non ne sa molto di più. Non mi convince. Ho netta l'impressione che sappia eccome. Boh, magari sono solo impressioni, ma da quell'impaziente che sono rompo gli indugi e mi avvio a piedi verso il fine prova. Il collega mi segue, titubante. Raggiungo la zona dell'incidente.

La macchina è ancora là, contro il muretto a secco che l'ha fermata. Se non fosse per il parabrezza rotto (due pietre del muretto che ha urtato gli sono cadute sopra) sembrerebbe tutto a posto. Invece niente è a posto. La voce è già circolata. Loris è stato portato via con l'ambulanza. Dicono che è morto.

Mi si tappano le orecchie. Come quando si scende dalla montagna in pianura, avete presente? Telefono al giornale, comunico la notizia: «È morto Roggia». Dall'altro capo del filo, da seicento chilometri di



distanza, mi risponde una parolaccia pronunciata con forte accento toscano.

Voglio andare a vedere, voglio andare dov'è Loris. Convinco il collega che, non senza qualche ritrosia, mi segue. Raggiungiamo l'ospedale di Gagliano del Capo e un medico ci conferma che Loris è morto e che non è stata fatta l'autopsia perché le cause del decesso appaiono chiare: frattura della cassa toracica e del rachide cervicale, più gravissime lesioni interne.

Allora andiamo dove è ricoverato Aghini, per vedere come sta. Lì troviamo gli uomini della Peugeot e Ago. Sì, è vero, sembra gli sia passato sopra uno schiacciasassi, ma è sempre lui. Gli occhi sono sempre quelli, un po' spiritati, pungenti, da folletto, che tutti conosciamo.

La corsa viene sospesa.

Io scrivo i miei pezzi, li mando al giornale. Domenica 22 è il mio compleanno. Mi ero preso qualche giorno di vacanza, volevo restare un po' nel Salento.

Annullo tutto e vengo via. Laggiù non ci sono ancora tornato.

Sergio

L'aria è tiepida, c'è un bel mare, si sta bene in questo angolo di penisola non lontano da Santa Maria di Leuca, lo stivale d'Italia. L'uomo che ha pronunciato la frase, che vuol mangiare gli spaghetti allo scoglio, è Loris Roggia.

BEPPE DONAZZAN

LORIS E LA RINASCITA DEL SAN MARTINO

Quando gli chiedevi del San Martino cambiava espressione. Anche se era preoccupato, se c'era qualcosa che non andava, in un attimo, i suoi occhi brillavano, il suo volto si illuminava. Per Loris, "guidare" quella corsa, essere stato chiamato all'organizzazione, rappresentò una consacrazione. Una laurea.

Furono proprio le strade polverose del mitico San Martino di Castrozza a dare una svolta alla sua vita. Le prove speciali di Valstagna e del Manghen si trasformarono nel palcoscenico della sua iniziazione: da tifoso prima, quindi da navigatore.

Era il 1977 quando l'avvocato Luigi Stochino fu costretto a dire basta, chiudere quell'era straordinaria per motivi di sicurezza. La fine del sogno.

Diciotto anni dopo riecco la fame di una nuova avventura. Per reinventarlo - non certo un'impresa facile - la Scuderia San Martino Corse, titolare dell'organizzazione, chiamò lui, Loris Roggia, navigatore tra i migliori e manager tra i più capaci. Precisione, affidabilità, diplomazia, erano i punti forti di un curriculum ancora giovane.

Nel 1995 la rinascita del rally era stata applaudita da tutti. Gli sterrati che avevano fatto epoca erano scomparsi ma, lungo le levigate prove speciali d'asfalto, la gente era tornata. Tanta, tantissima.

Il miracolo riuscì in gran parte grazie alla forza, pignoleria, determinazione di Loris. Il disegno del percorso era moderno, avanti, la sua firma ne uscì a caratteri cubitali. Ne andava fiero, come aver vinto un mondiale.

Dava il massimo, sempre. Andava anche oltre. Come nel 2000. A metà maggio, al rally di Argentina, sesta prova del mondiale, Loris aveva



avuto un terribile incidente. La Mitsubishi Lancer, pilotata da Andrea Aghini, prese in pieno una pietra. La macchina decollò, capottò due volte. Colpi terrificanti. Rimase ferito, gravemente.

All'ospedale di Cordoba lo operarono alla colonna vertebrale per sette ore. Prima di entrare in sala operatoria non si sapeva se avrebbe camminato di nuovo. Gli applicarono una staffa di titanio, lunga una ventina di centimetri, per tenere insieme la quarta, la quinta, la sesta e la settima vertebra dorsale.

L'incidente era accaduto un mese e mezzo prima della ventesima edizione del San Martino, quella che era diventata la sua creatura.

Non un attimo di sconforto, una forza d'animo incredibile, mollare non era parola inserita nel suo vocabolario. Rientrò da solo, un viaggio lunghissimo, in classe turistica, quindici ore di volo da Cordoba a Milano Malpensa. A casa, a Gargazzone, paese tra Bolzano e Merano, lo aspettavano con ansia i piccoli Matteo e Christian. Cristina, la moglie, era in attesa del terzo figlio, Alessandro.

Tornò in punta di piedi, come il suo solito, com'era il suo carattere. Quasi scusandosi per quanto avvenuto. Non voleva disturbare, non lo aveva mai fatto.

Nemmeno il terribile incidente lo fece vacillare. Anzi. Nonostante la dolorosa rieducazione si ributtò a capofitto nel lavoro. Prima a San Marino, quindi a San Martino. E sia pure con un po' di affanno per il tempo perduto, ne uscirono due capolavori di organizzazione.

Per tornare a casa si sobbarcava tour de force incredibili. Lavorava tutto il giorno e partiva a notte fonda, ovunque si trovasse. Il silenzio e la solitudine per lui erano un valore aggiunto. Si ricaricava, in questa maniera recuperava la forza della tranquillità. Uno dei suoi segreti.

«Ma dai, Loris, resta. Vai via domani mattina...», era l'invito continuo.

«No, non trovo traffico, arriverò presto...», la risposta.

Senza mai lamentarsi, con quella inesauribile passione ad esaltare la propria vita.

Come un prete, un medico, Loris era un autentico missionario dei rally.

Lo incontrai finita la corsa. Si appoggiava alle stampelle. Si leggeva nel viso una stanchezza infinita.

“Hai visto? Anche questa volta ce l'abbiamo fatta...” mi disse. Timido e umile anche in quel capitolo che lo vide ancora più protagonista. Cancellò la sofferenza con un sorriso. Era il suo regalo.

Beppe



PUCCI GROSSI

E' sempre una bella idea ricordare un amico, che ha realmente segnato un lungo periodo dei rally, correndo, correndo, ma trovando sempre il tempo per la famiglia ed anche per organizzare e fare crescere gare, vedi il San Marino.

Penso proprio che Loris sia sempre stato in continuo movimento, dietro al suo aspetto tranquillo, avendo ben chiaro quello che voleva raggiungere.

Eravamo a Brescia, se non ricordo male nel 1996 con la Grifone, durante le ricognizioni di un 1000 Miglia, in un anonimo Hotel zona Barghe: sera, momento di relax e chiacchiere, dopo un'accesa discussione politica, meglio lasciar perdere..... lo stuzzicavamo spesso e lui non disdegnava la bagarre, poi alla domanda sul Nokia che in quel periodo maneggiava, mi spiegò del progetto che stava nascendo con Claudio & C.:

"Vedi Pucci, prossimamente i rally si seguiranno con il telefonino, vedrai!"

Ecco, io Loris, lo ricordo davvero tutte le volte in cui prendo il telefonino in mano per fare e vedere tutto ormai è diventato naturale fare quel gesto e consultare i tempi delle p.s. e tanto altro ancora attraverso la sua creatura, Rallylink.

Accidenti Loris, noi non siamo stati così bravi ed innovatori come lo sei stato tu!

Pucci



MATTEO DEBERTOLIS

Loris..... Che dire se non "ciao Tusi"

Ci siamo conosciuti nel poco lontano maggio del 1997... lo sbarbatello di 26 anni, con poca passione per i Rally, ma molta passione organizzativa... e tu già senza capelli...t esta lucida ma fine e con un'esperienza rallistica infinita.... E da quel giorno sempre avanti a testa bassa, contro tutto e tutti per il nostro Rallye di San Martino fino alla fine.....

Da allora una cosa (e non solo quello) ho imparato da te ed ancora oggi ne faccio buon uso... "Il NO non esiste e tutto si può fare, poi ne paghi le conseguenze..."

Mi ricordo la prima "nottata"....tanto con te si produceva solo di notte, quando tutto taceva (soprattutto quel maledetto cellulare che suonava ad ogni secondo....che palle!!!) lì nasceva tutto.

Io non ti conoscevo per niente, ma dopo la normale riunione della Scuderia tutti erano scappati e ti avevano lasciato solo a lavorare sul radar.... Tutti, ma non io che ero rimasto con te tutta la notte, tu lavoravi sul tuo pc ed io a guardarti fumando il mio solito bilico di sigarette, lì a sistemare gli errori sulle pagine del radar...

A mattinata presto mi dici: "Muoviti, prendi la macchina e vai a Bassano in tipografia, loro hanno le macchine rilegatrici elettroniche, non come la vostra manuale, e rimetti insieme il puzzle". Beh, prendo la macchina, scendo a Bassano dove mi aspetta il braccio destro di Loris "Caramèa" e mi presentano davanti due macchine rilegatrici identiche a quella che avevamo in ufficio a San Martino e mi dicono:

"Vai vai buca e spirala"..... Non sai quante te ne ho dette e te ne sto tirando ancora dietro per quel tiro... Ma tu eri così, le cose andavano fatte come dicevi tu e non si discuteva, d'altro canto con la tua esperienza te lo potevi permettere.

Abbiamo passato giornate intere lungo le Valli del Trentino a vedere, scrutare ed esplorare nuovi percorsi, eri un continuo vai, frena, torna indietro, occhio lì, occhio là.. Sempre tutto di corsa e poi ripartivi una volta per San Marino, una volta per Gargazzone dove ti aspettavano i tuoi figli per poi rivederti partire la





mattina seguente.... Oh, eri veramente un fenomeno. Giornate e nottate intere a deglutire schifezze in continuo... che bella vita!!! Da te ho imparato ad apprezzare il mondo del Rally in tutte le sfumature, abbiamo passato sei anni meravigliosi, non solo nei rally ma anche in famiglia....la tua di famiglia dove mi hai sempre ospitato come uno di voi.... Certo che da Bassano andare a vivere in Alto Adige dove ci sono centinaia di Paesi (Bozen, Brixen, Sterzing...) sei finito a Gargazzone... Che tu da buon veneto svendevi per Gargazzone.....non avevi proprio niente a che vedere con i sudtirolesi

Loris, resterà sempre nei miei ricordi, che si sono spenti quella mattina di quel maledetto 20 giugno 2003.... Dopo la serata scambiata in chiacchiere sulla nostra piccola creatura: il Rallye di San Martino che grazie alle tue capacità e la tua testardaggine hai portato di nuovo nel limbo dei rally mondiali... Chissà cosa avremmo potuto fare di questa nostra piccola opera...forse una grande enciclopedia.... Grazie Loris....un abbraccio sul verde campo santo di Gargazzone!!!

Matteo

MONICA BELLAVISTA

Era il 1997 quando iniziai a lavorare per la Federazione Automobilistica di San Marino, mi dicevano... lavorerai con Loris Roggia... non riesco a capire se fosse una condanna o una fortuna...

Inizialmente l'unico segno del passaggio di Loris fu trovare, al mio arrivo al mattino, una bicchiere tiepido con i resti di un thè, Loris era stato lì, aveva lavorato tutta la notte e se ne era andato all'alba... passò diverso tempo, finché un giorno vidi arrivare un uomo, tastiera del computer sotto braccio, scarpe da tennis e pantaloni, diciamo "bassi"... "ciao... sono Loris... così cominciai la mia avventura con lui..

I sei anni che seguirono sono stati gli anni più intensi e ricchi che io abbia mai vissuto... completamente neofita del mondo del rally, Loris mi ha preso per mano e mi ha condotto verso un universo completamente nuovo.

Era una fucina continua di idee, nuove gare, nuovi programmi per gestire qualsiasi cosa con il



computer, lo guardavo creare modelli, idee, gestionali che bloccava di continuo perché io continuavo a metterci le mani e a incasinarli, lo guardavo mentre stava "partorendo" il suo Rallylink, fiero e sicuro del fatto che avrebbe avuto successo...

Di ricordi ed aneddoti su e con Loris ne ho una marea, alcuni sono così intensi che le parole scritte non sono in grado di catturarli.

Se penso a Loris mi vengono in mente le telefonate interminabili di notte, quando rientrava a casa partendo da San Marino per arrivare a Gargazzone, avevo il terrore che si addormentasse in autostrada (come era già successo altre volte) per cui cercavo di resistere il più a lungo al telefono e farlo parlare, a volte mi addormentavo con il telefono aperto sul cuscino, riaprivo gli occhi all'improvviso e sentivo lui che continuava a parlare senza che si fosse accorto di niente, scoppiavo a ridere e gli dicevo: questa è la conferma del fatto che comunque sia tu non ascolti mai nessuno... ho fatto la strada Rimini Gargazzone centinaia di volte, Bologna, Mantova, Verona, Rovereto... Bolzano... Gargazzone, quando la feci sul serio per la prima volta per andare a trovarlo quando rientrò dall'Argentina mi sembrava di conoscere quel tragitto a menadito, ed ancora oggi ogni volta che mi trovo a fare quella strada sento la sua voce che mi indica la posizione...

L'incidente in Argentina, 11 maggio del 2000. Due settimane dopo avevamo il rally di San Marino, ero terrorizzata, come avrei fatto senza Loris, non ce la potevo fare... appena riuscii a parlargli scoppiai a piangere, la paura per quello che aveva appena passato ed il terrore per quello che dovevo affrontare era grande, naturalmente lui non fece una piega.

"Ce la faremo vai tranquilla" mi disse, e tra il fuso orario ed il fatto che per lui giorno e notte era comunque indifferente passai 15 giorni praticamente al telefono, non mi ha mai lasciata sola, neanche per un attimo, a fine gara, quando lo chiamai e gli dissi: "Finito... è andato tutto bene" ...lui mi disse "hai visto... lo sapevo..." naturalmente in veneto...

Se penso a Loris mi viene in mente quante volte ho discusso perché lui mi diceva: "Ci pensiamo quando è il momento". Io volevo preparare tutto con debito anticipo, con lui non c'era verso, mentre gli chiedevi una cosa te ne faceva vedere un'altra, partiva una gara

e lui pensava a quella dopo, gli parlavi di un permesso che non arrivava e lui ti raccontava di cosa avevano fatto i suoi figli, di Matteo che già da piccolo era l'ometto di famiglia, di Christian che prima di dormire faceva domande sull'infinito e di Alessandro che si addormentava in bicicletta sul suo braccio, mentre lui pedalava e stava al telefono...

Durante l'organizzazione del San Marino spesso andavamo a pranzo in un ristorante tipico romagnolo vicino all'ufficio, quando eravamo soli il titolare, alla nostra richiesta di piada, ci rispondeva che a pranzo non la servivano, per cui noi rassegnati mangiavamo pane, quando c'era Loris, chissà perché... miracolosamente la piada arrivava sul nostro tavolo, lui l'aveva chiesta e a lui non si riusciva a dire di no, aveva un ascendente spettacolare sulle persone, riusciva a far cose alla gente senza neanche sapere come faceva.

Se penso a Loris penso ad un amico che se avevi bisogno, prendeva la macchina e, magari discutendo con Cristina, arrivava, bastava il suo sorriso sornione a farti stare meglio, lui comunque c'era...

Un anno Germano Bollini (allora presidente della Federazione) ci mandò a fare un corso sulle procedure della qualità (ora questi corsi sono molto in voga in diverse aziende, ma allora era veramente una novità) per poter organizzare il rally di San Marino seguendo dei parametri relativi alla qualità dell'evento molto specifici. Inizialmente Bollini non pensava di mandare anche Loris, non riteneva fosse di fondamentale importanza che lui ci fosse, aveva in fondo poco da imparare su come si organizza un rally; lui volle venire, fu un'esperienza fantastica per tutti... le due professioniste che erano lì per insegnarci la "qualità" non sapevano neanche cosa fosse un rally, ci dissero "diteci cosa fate poi noi vi insegniamo a farlo con metodo". Loris parlava (cosa che gli riusciva molto bene), le insegnanti ed io eravamo a bocca aperta, cercavo di memorizzare tutto quello che diceva, poi toccò a me, fu una delle poche volte che mi lasciò parlare... alla fine del corso (durato diverse giornate in diverse città d'Italia) ci guardammo e ci rendemmo conto che avevamo sviscerato l'organizzazione di un rally (e parliamo del rally di San Marino, europeo, italiano ecc.) in ogni suo piccolo dettaglio, dall'iscrizione iniziale a calendario al pagamento finale dell'ultimo fornitore o collaboratore, avevamo entrambi la visione completa dell'evento, fu un'esperienza davvero importante che ci legò ancora di più.



In occasione della Ronde di Mercatello sul Metauro del 2002 ci misero all'interno del Palazzo Ducale (in ristrutturazione); impiegammo tutta la mattina per pulire le aree che avremmo adibito a segreteria, direzione gara ecc. ... calcinacci, polvere, vecchi mobili da spostare... fu un lavoro immane, ma per l'ora di pranzo finimmo ed andammo a riprenderci al ristorante, al pomeriggio avremmo dovuto solo predisporre i documenti e prepararci per la gara. All'interno del palazzo si trovava un vecchio "fungo" per riscaldare gli ambienti con l'utilizzo di una bombola a gas, e quando dico vecchio intendo proprio vecchio, cosa che dissi diverse volte a Loris nel corso della mattinata visto che lui ogni tanto si avvicinava a quel pezzo di ferro arrugginito dicendo che sarebbe stato utile per riscaldare l'ambiente. Andammo a pranzo e quella fu una delle rare volte che abbassai la guardia pensando che lui si fosse messo il cuore in pace, naturalmente non fu così, Loris non demordeva mai e quando si era messo in testa una cosa avrebbe fatto in tutti i modi per provare e farla, così fu anche quella volta; con una scusa si allontanò prima dal ristorante e tornò in segreteria, quando arrivammo, dopo neanche cinque minuti, era già troppo tardi... uscì di corsa dal palazzo gridando al fuoco, corsi dentro, aveva provato ad accendere il fungo il quale (vecchio) aveva preso fuoco. Non contento, per spegnerlo aveva preso un sacco di cemento e buttato sul fungo (naturalmente nella foga cadde e il cemento si sparse per tutto il palazzo ...). Le mie urla attirarono i muratori che stavano lavorando dall'altro lato, uno di questi arrivò, estintore in una mano, sigaretta dall'altra, spense il fuoco, ci infamò e se ne andò... noi restammo lì a guardarci intorno... un disastro... cemento e polvere dell'estintore ovunque, fotocopiatrici danneggiate e... puzza di pelle di pollo bruciata (avete presente l'odore...) Loris era lì... si era bruciata la barba ed i peli del braccio (era da lui che proveniva la puzza) ... lo volevo uccidere... poi scoppiammo a ridere, pericolo scampato... tutto il lavoro da rifare, ma pazienza... abbiamo riso talmente tanto che anche in quell'occasione ne era valsa la pena.

Potrei scrivere veramente un libro su tutte quelle che mi ha fatto passare, eppure da quel maledetto giorno di giugno mi manca tutti i giorni, i rally hanno perso gran parte del fascino che avevano, non vedo più quella passione vera che ti teneva in piedi per giorni dormendo due ore a notte, non sento più un organizzatore che dice che i piloti sono come i clienti

per un'azienda, tu devi lavorare per loro, non vedo più gente che lavora e nello stesso tempo si diverte, ma si diverte per davvero. Però poco dopo che Loris se ne è andato, ho lasciato l'organizzazione dei rally, al Salento mi aveva chiesto di collaborare con lui a Rallylink, ho mantenuto fede alla parola data, avevamo tanti progetti...

Scoprii ben presto che lavorare ed essere sua amica è stata una fortuna, una immensa fortuna ed ora quando guardo i suoi figli penso che loro devono essere orgogliosi del loro padre come lui lo è sempre stato di loro...

Ciao Loris...

Monica

"ciao... sono Loris... così comincio la mia avventura con lui.."



Fams

Da: "Reparto sviluppo Fotonica srl" <development@fotonica.com>
A: <info@fams.sm>
Data invio: martedì 22 ottobre 2002 9.50
Allega: Foto(05).jpg
Oggetto: Foto

Poi dicono che fare il programmatore non è pericoloso.



Md se ci sono dei
bravi pompieri.....

De'is P...

RUDY DAL POZZO

Marito e padre esemplare, co-pilota fra i più qualificati, organizzatore richiestissimo in quanto capace, serio e preparato. Questo sei tu Loris, amico mio, collega come co-pilota ed organizzatore, ma sicuramente più esemplare di me come marito. Non che io sia un delinquente, ma tu, in questo, sei sempre stato migliore di me. Ora tu, da molto più in alto, continui a tirare le fila degli affetti terreni: si percepisce la tua presenza!

Mi piace ricordare , Loris, le nostre epiche e memorabili battaglie quando organizzavi il Rally di San Martino di Castrozza e di San Marino quando io, team manager di Opel e MG Rover, ti chiedevo le targhe per i mezzi di assistenza. Naturalmente io esageravo (mai come Max Sghedoni però !!!) e tu, in quel senso, eri abbastanza stitico! Poi alla fine della nostra estenuante schermaglia eravamo entrambi soddisfatti e ci salutavamo con un abbraccio ed un grande sorriso. Quel bel sorriso solare e spontaneo che ci ha sempre caratterizzato. Sì Loris, perché eravamo colleghi anche in quello: nel sorriso appunto.

Altre volte, quando arrivavo come osservatore Csai, il tuo sorriso diventava ancora più smagliante e le targhe me le tiravi nella schiena. Sebbene non ce ne fosse bisogno perché sei sempre stato uno dei migliori organizzatori e, targhe a parte, non potevo fare altro che presentare ottimi rapporti ispettivi sulle tue gare. Hai raccolto stima, consensi ed affetto da tutti gli addetti del settore. D'altro canto quando una persona si dedica al suo lavoro con una passione come la tua, non può essere diversamente!

La sorte è stata eccessivamente ingrata nei tuoi confronti: ti ha girato le spalle all'apice della vita, da padre, da marito e da protagonista sportivo. La prima volta l'hai beffato tu, ma la seconda ti ha beffato lei. Io purtroppo ero presente alla seconda, al Rally del Salento di 10 anni fa. C'ero come Team Manager Opel e c'era anche mio figlio Christian come Team Manager MG Rover. Quando abbiamo saputo cosa ti era successo siamo saliti in macchina e siamo tornati immediatamente a casa. Abbiamo percorso più di 600 km senza dire una parola, con gli occhi lucidi ed un magone che ci chiudevano la gola. Non ci potevamo credere: non era giusto che fosse successo ad una persona buona come te. Hanno sempre detto che i migliori sono i primi ad andarsene: è proprio vero ed il tuo caso lo dimostra ancora una volta.

Ciao Loris noi, in attesa di rivederti, continueremo a cercare di galleggiare in questo disastrato paese con la mai sopita illusione che la situazione possa migliorare, ma una cosa stai certo che ce la faremo: ovvero, cercheremo di portare il più avanti possibile il ricordo dello splendore del nostro ambiente, quello nel quale, in quel periodo, tu ed io eravamo i numeri uno!

Rudy



RALLY
DI SAN MARINO



VANDA GENINATTI

ricordo Loris... MOLTO affetto e TANTA ammirazione, per me era un Maestro, un amico di cronometro sul quale si poteva sempre contare, poiché era sempre pronto a rispondere alle domande, a dare consigli SENZA cercare di sembrare il migliore.

La sua umiltà era unica!

Ho fatto per lui (e Ago) il ricognitore... e mi sono sempre trovata bene a lavorare con lui!

Un aneddoto:

Rally Messina 1998...

Tutti nello stesso hotel, tutti allo stesso piano... e di notte GRAN BACCANO!!!

Mi hanno "infilata", facendomi passare dalla finestra (nel vero senso della parola) in camera di Loris... nel cuore della notte!!

Il mio compito era di entrare nel letto SENZA FARMI RICONOSCERE... e tutti fuori dalla porta a sentire/vedere il proseguito della situazione!!

Dopo aver fatto delle acrobazie pazzesche (poiché son

dovuta passare DAVVERO dalla finestra della camera di Cantamessa alla finestra della camera di Loris... e ci trovavamo al secondo piano!!!...) sono entrata in camera, Loris dormiva... mi sono avvicinata al letto ed ho iniziato a toccargli le gambe (ovviamente sopra il lenzuolo)... e lui... che ha fatto???

MI HA LETTERALMENTE SFERRATO UN CALCIO... !!! mi ha quasi malmenata...ma veramente!!! hahahahahaha... sono scappata!!!

Altro che INVASIONE SEXY... mi ha fatta correre dalla camera!!

In macchina, durante le ricognizioni qualche volta si addormentava... e così, Ago, cercava di spaventarlo... frenando di colpo!!!

Ma lui... non faceva un piega!!!

Me lo ricordo... a inizio prova (nelle ricognizioni)... andavamo a rubare la frutta...

ci penso spesso a Loris... io non lo dimenticherò MAI... era troppo buono!!!

Vanda



DARIO D'ESPOSITO

A ripetizioni da Loris

Quel cognome, Roggia, all'orecchio dell'appassionato di rally aveva un suono molto familiare e rassicurante: Caneva-Roggia, Pianezzola-Roggia etc..etc.. Mai e poi mai, però il giovane navigatore Dario avrebbe immaginato che sarebbe diventato il suo reale e pratico punto di riferimento. Fortunatamente capita che i sogni si trasformino in realtà e questo puntualmente accadde quando ricevetti la telefonata del gran patron di Grifone con la quale Fabrizio Tabaton, allora quasi una entità astratta, mi diceva che per una gara, il San Marino del '98, avrei dovuto prendere il posto di Loris. Lui troppo impegnato nell'organizzazione della gara per potervi anche partecipare come concorrente. Gli bastarono un paio d'ore di "ripetizione" prima dell'inizio delle ricognizioni, scorrendo le note degli anni precedenti per sintetizzarmi i segreti della navigazione con il mitico Ago; una fra tutte quella delle note "false" che riguardava le curve che si scrivono, ma che non si vedono e che Loris mi sottolineò con il suo classico intercalare : " 'sta 'tento". Quella fantastica gara, alla fine la vincemmo, ma di certo fu come se in macchina fossimo in tre.

Inizì così la fase più gloriosa della mia carriera sul sedile di destra che senza "cotanto professore" mai sarebbe potuto emergere. Era quella l'era dei 3 navigatori soloni: Loris, Gigi Pirolo e Flavio Zanella. Spesso le discussioni tra di loro andavano al di là dell'aspetto sportivo e si spingevano verso la politica. Lui, verso sinistra e gli altri dalla parte opposta e venne quasi inevitabile e naturale quel soprannome che per filosofia, ma anche per aspetto fisico, parafrasava l'allora leader Sovietico Gorbaciov : "Gorby".

Il vulcanico Gorby non pensava solo a navigare; covava già da tempo un progetto legato ad internet e spesso dalla borsa da co-pilota tirava fuori qualche fotocopia o stampa per meglio argomentare un'idea ambiziosa: creare un portale che diventasse il motore di ricerca per i rally. L'idea di per sé era talmente geniale per poter essere compresa da tutti, ma di lì a qualche anno quel progetto entrò a far parte del normale modo di vivere di addetti ai lavori ed appassionati: era nato Rallylink.

I quaderni per le note Loris non li comprava, ma neanche se li faceva regalare come facilmente avrebbe potuto data la sua notorietà; no lui, i quaderni se li faceva in casa. Era quello l'unico sistema per poterli far "calzare" con le sue esigenze. Mi contagiò, ed anche io iniziai questa pratica inusuale ai più. Quando in seguito al grave incidente che lo tenne lontano per più di un anno dalle corse mi regalò un "rismone" di fogli di quaderni "marchiati loris" fu come se il tenentario del sapere consegnasse ad un proselito i più preziosi testi sacri. Un gran testone quel Gorby, cocciuto tanto nelle discussioni con gli allora direttori di gara, uno tra tutti Lucio de Mori, quanto nella sua volontà di tornare in macchina benché il grave incidente occorsogli in Argentina non lo consigliasse.

E come tutti i grandi personaggi ha deciso di lasciare la scena in anticipo, spiazzando tutti, quasi come a voler sottolineare che qualche cosa non funzionava nel mondo dei rally, come era solito fare nelle sue battaglie e durante le sue discussioni, molto forti nei contenuti, ma sempre pacate nel fare.

Ci è mancato molto in questi 10 anni, quel signore di mezza età con le scarpe da ginnastica sempre slacciate in macchina durante le ricognizioni. Caneva-Roggia, Pianezzola-Roggia, Ercolani-Roggia, Del Zoppo-Roggia ed alla fine Aghini-Roggia; per me rimarrà semplicemente Loris, il professore da cui ancora adesso mi piacerebbe andare a ripetizione.

Dario

LUCA CANTAMESSA

Lo conobbi personalmente nel 1998, in precedenza la conoscenza di Loris era solo quella di un appassionato che come tanti seguiva le gesta dei proprio beniamini attraverso la stampa specializzata o i video dedicati ai miei eroi del passato.

In quell'anno ebbi la fortuna di frequentare il "giro che conta" e io che mi sentivo il classico pivellino allo sbaraglio di turno, mi trovai immerso in quella splendida realtà che era il campionato italiano rally di quei tempi.

Nomi di grande caratura, campioni di ogni categoria, squadre ufficiali vere: avevo la storia a portata di mano. Inserirmi tra di loro fu una grande emozione e, aiutato sicuramente dal fatto che alla mia destra c'era Vanda Geninatti che conosceva tutti i migliori, non impiegai molto tempo a socializzare con tutti.

In particolare ebbi molta facilità a socializzare con tutto lo squadrone della Grifone di quell'anno composto da Ago, Pierino, Peter e Pucci a tal punto che in più occasioni ci ritrovammo a condividere non solo le ricognizioni, ma anche tanti indimenticabili momenti

conviviali nelle serate in cui giravamo a destra ed a manca per lo stivale.

Loris mi colpì da subito, calmo, pacato, trasudava esperienza e riflessività da ogni poro, condivideva l'abitacolo con uno dei piloti più veloci di tutti i tempi, un talento innato che il buon Loris assecondava in modo perfetto, sapendo gestire le situazioni impeccabilmente, non a caso i titoli di campioni italiani '98 e '99 furono ampiamente meritati.

Con il tempo poi imparai a conoscerlo meglio, il suo carattere e le sue ideologie comprese quelle politiche nelle quali spesso succedeva di andare a parare e che erano spesso in contrapposizione alle mie, ma con il suo fare gentile ed una calma esemplare riusciva sempre a trovare la giusta mediazione e la giusta proporzione con tutti. Sì, era un testone, ma uno di quei testoni a cui non potevi comunque non voler bene.

In più era estremamente competente, e sapeva portare l'esperienza maturata nei campi gara al servizio di tutti, la sua collaborazione all'organizzazione di alcune gare era tangibile, fu il primo a regolarizzare in modo serio le ricognizioni, il primo a limitare il numero di passaggi sulle prove speciali, facendo storcere il naso a tanti, ma rallegrando il sottoscritto che di provare



non aveva mai tutta 'sta voglia.

La sua fu una scelta impopolare, in un'epoca in cui le ricognizioni erano limitate solo nei giorni ma non nei passaggi, ma una scelta doverosa in quanto capì che era assolutamente necessario dare un taglio per ridurre drasticamente il disagio che spesso veniva dato agli abitanti interessati dalle prove speciali, ancor oggi uno dei problemi maggiori degli organizzatori.

Scrivendo mi vengono in mente tanti episodi ed aneddoti divertenti, sarebbe per me impossibile elencarli tutti, ma come potrei non raccontare che durante le ricognizioni del Messina, quando in trasferimento tra una prova e l'altra, passando vicino al santuario di Tindari oggetto di uno dei tanti pellegrinaggi con migliaia di persone accampate, incrociammo un ciclista in salita che stava pedalando in modo forsennato e con un passo degno da Tour de France, e Loris via radio disse "accidenti ma quanto spinge questo" ed io prontamente risposi "per forza...va da Dio!". Il silenzio via radio durò alcuni interminabili secondi, per poi interrompersi in una risata a crepapelle di Loris che ripropose anche la sera a cena.

Oppure il giorno successivo, io ero davanti, e Loris da distante vide dall'altra parte della collina una macchina sopraggiungere in contro prova e gentilmente mi avisò "attento Luca, arriva una macchina"... io la vidi e mi arrestai a lato strada in quanto ero all'ingresso di un tornante; peccato che il "controprovatore" fosse uno che correva veramente ma aveva sbagliato il senso della prova ed uscendo dal tornante con un sottosterzo delle migliori occasioni mi prese in pieno sebbene io fossi fermo, ed alla mia risposta "tranquillo Loris, visto e... preso!" lui disse, "seee seee, fai sempre lo spiritoso..." e quando arrivò su posto capì che tanto spiritoso non ero poi stato...

Mi sdebitai con lui la notte stessa, quando durante una festa improvvisata nell'hotel in cui eravamo tutti, l'unico a barricarsi in camera fu Loris... poco male, passai esternamente dal balcone, aprii la porta a tutti gli altri e ci fu una vera e propria invasione della sua camera. La sua reazione fu straordinaria, con la solita pacatezza e calma si alzò, si vestì e venne con noi a far casino.

Qualche anno dopo venne messa in vigore la regola che vietava il collegamento via radio, e ricordo che proprio

Loris era stato uno dei sostenitori di questa regola già da tempo. Allora al Ciocco con una strategia perfetta mi fermai con la macchina poco prima dell'inizio di Renaio per espletare esigenze fisiologiche, ma lasciando volutamente la mia vettura ad occupare buona parte della sede stradale, costringendo in questo modo le altre vetture a passare molto lentamente. Arrivò Ago, si ferma e saluta e mentre scambia due parole all'improvviso si sente gracchiare "ok Loris, vieni su sereno che non c'è nessuno". Io scoppiavo a ridere, e lui guardandomi e mascherando con somma maestria l'imbarazzo disse "cavolo mi son dimenticato di dirgli che la usiamo solo in trasferimento". Il fatto che fosse il terzo giorno di ricognizione era un dettaglio..., ma ancora una volta la sua calma proverbiale non finì di stupirci.

L'ultima volta che vidi Loris fu al Targa del 2003, anno in cui riprese a tempo pieno il lavoro di navigatore successivamente al brutto incidente in Argentina, e in quella gara dove c'erano qualcosa come 160 ripeto centosessanta chicane, fatte alla bene e meglio con pneumatici stradali messi a terra, creammo una task-force, per far sì che la regolamentazione della chicane diventasse unica e chiara e lui, comprendendo in pieno le nostre ragioni, si schierò da subito e in prima persona.

Io poi dovetti interrompere il programma come in tante altre occasioni della mia breve carriera per assenza di budget e non riuscii ad andare al Salento, dove poche settimane più tardi purtroppo Loris ci salutò facendo la cosa che amava di più.

Son letteralmente volati questi dieci anni, ma non c'è giorno in cui non si possa pensare a Loris, tutti noi ancor oggi beneficiamo di una sua idea geniale, Rallylink. Chissà quando, dove e come ci rivedremo caro Loris, ma sono certo che quando accadrà avrai preparato per noi un'altra grande idea.

Luca

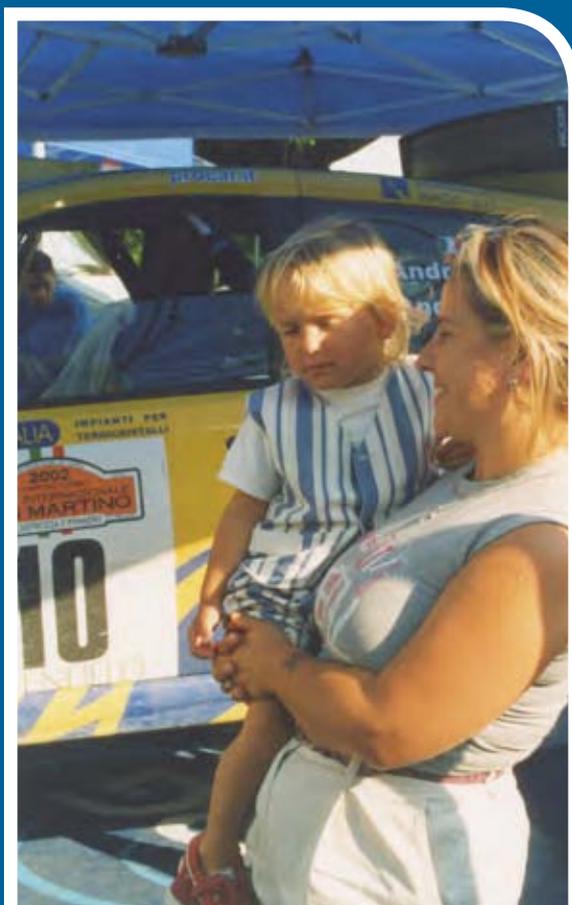


ALESSANDRA MATERAZZETTI

Loris era per me un amico speciale, un uomo generoso che sempre mi ha aiutato nel lavoro e con il quale parlavo di tutto, uno dei pochi con i quali discutevo di qualcosa che non fosse solo rally!

Mi manca davvero tanto. Per me Loris era un punto di riferimento: mi ricordo che ero così felice la prima volta che mi trovai al tavolo di un controllo orario a timbrare con lui. Era il 1998, ed eravamo a Madeira ed io gli dissi: "Sai Loris, per me è come un sogno realizzato, tu sei uno dei navigatori che io più stimavo e leggevo delle tue corse sui giornali quando ancora dovevo iniziare a correre" e lui quasi in imbarazzo mi disse che ero "stupida"! Ma per me era davvero così, anche se Loris non si è mai reso conto quanto importante fosse la sua "figura" non solo per me, ma anche per tanti e tanti altri nel mondo del rally: questo era il suo carattere, nessun protagonismo e molta concretezza.

Alessandra



ORIANO AGOSTINI

Era per tutti Loris, lo conoscevo da tempo, ma solo nel 1999 abbiamo iniziato a collaborare. Erano anni che lui si occupava del Rally di San Marino ed avevo avuto modo di apprezzare le sue competenze in materia, ma solo dal '99 si collaborò dapprima per il Rally Adriatico e poi anche per il Rally Costa Romagnola. Non c'era stata opportunità in precedenza, ma alla prima occasione presentatasi pensai subito a Loris e lui mi diede immediatamente la sua disponibilità.

Non avendo mai lavorato assieme abitualmente ci vuole sempre un periodo di ambientamento, ma con Loris non ci fu nessun tipo di problema, qualsiasi quesito gli ponevi lui ti sapeva trovare la soluzione... anche per le cose che al primo impatto sembravano irrisolvibili lui meditava..... ti lasciava in apprensione (sembrava quasi non ti ascoltasse)... ma poi aveva sempre la soluzione per tutto! Difficile metterlo in difficoltà, era un lavoratore instancabile e quando tu eri cotto e mollavi..... lui iniziava a macinare ed in una notte faceva il lavoro di una settimana. Mai avuto una discussione, si poteva dialogare con punti di visione diversi, ma si trovava facilmente sempre il punto d'unione.

La sua calma era una garanzia, non si scomponeva mai e sembrava che prendesse tutto sottogamba..... invece era l'esatto contrario e con il suo modo di fare ti stupiva sempre. Competente, innovatore, UN GRANDE, che ci ha lasciato tante cose per cui essere ricordato. Il dopo-Loris è stato molto duro ed anche dopo 10 anni se ne sente la mancanza. Chissà che gare avrà inventato lassù..... ci stupirà per l'ennesima volta. Ciao Gorby

Oriano

Sta 'tento!

Queste sono le dieci cose che più piacevano Loris... non necessariamente in ordine di importanza.

Sei libero di metterle in ordine come vuoi ...e se non sei d'accordo, come diceva Loris "...vai in mona ..."

- 1 'A television sempre accesa
- 2 Bagigi e noci, tutto l'anno
- 3 'A Cristina, anca ela tutto l'anno
- 4 'A nguria, solo in estate
- 5 Rimanere per strada senza benzina e farsi recuperare da Graziano
- 6 'A scrivania piena di carte e tazzine di caffè che non si trovava la tastiera
- 7 La tua edicola personale in bagno
- 8 Far mitici regali alla Cristina. Memorabile la 126 rossa impacchettata sotto casa
- 9 Far credere alla Cristina che comandava ela
- 10 Il tuo motto da vero compagno comunista: *"Quel che è tuo è mio, quel che è mio è mio!"*



BOBO FURLANI

Qualsiasi cosa Ti dicessi, caro Loris, sarebbe banale. In questo nostro "ambiente" molte volte l'Amicizia è una parvenza.

Tu sei il mio più caro Amico e ripeto: sei.

Mi hai dato oltre al lavoro la possibilità di toccare il cielo con un dito, anzi di essere lassù vicino ed assieme a Te in molte occasioni, ma in due in modo particolare: sono il padrino di Tuo figlio Christian e sono il Testimone di nozze di Matteo Debertolis, due delle cose belle della Tua e della mia vita.

Che gioia mi hai dato e mi dai, ed ogni volta che come adesso ci penso, gli occhi si riempiono di lacrime perché spero Tu senta il mio abbraccio e veda l'Amore che ho per Te e per la Tua Famiglia.

Grazie, ti voglio bene.

Bobo

*Tu sei il mio più caro Amico e
ripeto: sei.*





BRUNELLO DEMITRI

Qualche giorno fa, al Rally del Ciocco, mi ha chiamato Cristina, moglie di Loris, chiedendomi di scrivere due righe per ricordare l'anniversario della morte di Loris. Ho cercato di pensare ad un avvenimento particolare, un po' strano e mi è venuto in mente quella volta che Loris, io e Vittorio Caneva eravamo andati sull'Altopiano di Asiago in cerca di prove per il Rally dei 7 Comuni: ci eravamo fermati a mangiare in un agriturismo gestito da dei ragazzi sardi sulla prova di Marcesina, con tanto di bandiera dei 4 mori sventolante fuori dal locale. Ordinammo menù sardo naturalmente: orecchiette, formaggio, pane carasau e pecorino; sulla parete era esposta una grande carta geografica della Sardegna, e tutti e tre, dopo qualche bicchiere di Cannonau, cercammo di capire se era possibile organizzare un Rally al sud, nella zona di Cagliari. Naturalmente tutto ciò divenne discussione accesa tra Vittorio e Loris ed ognuno dava il suo parere: due grandi amici per i quali ogni occasione era buona per far valere le loro opinioni contrastanti. Poi, in seguito, andammo sul posto a fare un'ispezione del territorio e facemmo nascere il Rally Ronde di Cagliari: una prova speciale fantastica di 22 chilometri su terra!

Un altro episodio che mi viene in mente riguarda il Rally dei 7 Comuni ad Asiago, la notte prima del rally dopo le ricognizioni, quando Loris, io e qualche altro amico eravamo andati in un punto della prova, con picco e badile, a spianare delle gobbe in strada. Loris quel punto particolare lo aveva in mente da qualche giorno, lo riteneva pericoloso per i piloti e bisognava assolutamente sistemarlo prima della partenza del rally, anche a mano.

Ciao Loris, eri un grande amico e un genio dei Rally, grazie per tutto quello che mi hai trasmesso...

Demitri

ANDREA CORDOVANI

ROGGIA? UNA ROCCIA!

C'era poca voglia di parlare, quella notte, tra i tavoli sempre incasinati e vocianti della Volanta. La dotazione pro-capite di bottiglie del potentissimo Rincon Famoso era rimasta entro i limiti della modica quantità.

«Loris s'è fatto male». Verso l'ora di cena Guido Rancati, il maestro dei giornalisti del giro iridato, aveva freddato tutti nel ristorante ritrovo del Rally d'Argentina a Vila Carlos Paz.

Fino alla sera precedente a far caciara e ad addentare provoletta e beef de lomo c'era stato anche "Gorby". La sua somiglianza con l'ex premier dell'Unione Sovietica, fautore della perestrojka, aveva colpito anche diversi giornalisti francesi sempre molto attenti alle cose in ogni parte del mondo.

«Ma chi glielo fa fare a 47 anni di continuare a correre?».

La considerazione era rimasta appesa al soffitto schiacciato dalle ombre di luci fioche. La verità scontata ed evidente era però una soltanto. Loris Roggia da Pianezze, classe 1953, senza corse non poteva stare. Era un tutt'uno. Passo veloce e occhio vigile. I fasci di luce di una notte da rally, il rombo del motore che scatena nell'aria una sinfonia di decibel, la testa del navigatore chinata sul quaderno delle note, illuminato dalla mitica "lucina".

Flash accecanti per molti, in quegli anni. La sua prima volta da copilota era stata all'inizio degli Anni Settanta. Epoche da pionieri in cui riuscivi a correre anche se non avevi la licenza per non contare la lunghissima teoria di rally abusivi che a Bassano e dintorni fiorivano neanche fosse primavera. Non aveva più smesso.

La passione trasformata in lavoro. Ecco cosa glielo faceva fare.

Era evidente che Loris Roggia visse con e della sua passione. Altre domande non erano necessarie, anche se quella notte faceva male pensare a Cristina e ai bambini in ansia dall'altro capo del mondo.

Può essere infame l'inverno argentino ma non traditore fino in fondo. Era il 12 maggio del 2000 quando la Mitsubishi di Aghini e Roggia si avvitava nel cielo dalle parti di Cordoba per poi ripiombare a terra. Due tremendi cappottoni, poi la corsa disperata con l'eliambulanza verso l'ospedale.

«Ho rischiato la paralisi», raccontava il giorno dopo



un'operazione lunghissima. «Mi hanno messo delle placche in titanio a bloccare le vertebre e come noto il titanio è materiale da corsa».

Roggia? No, in questo caso soprattutto Rocca.

Se l'era vista brutta davvero, Loris: come poteva fare adesso a uscire dall'impasse? Semplice: guardando avanti, tenendo la testa impegnata. Sempre e solo con le corse. In realtà lui era sempre stato avanti.

Un precursore. Era stato uno dei primi del giro dei rally a navigare anche nel mare, allora sconosciuto e ancor più selvaggio, di internet, ne aveva capito e sfruttato agilmente tutte le sue potenzialità. «Ho Rallylink e le mie corse da tener dietro. Schio, San Marino, San Martino di Castrozza, Adriatico, Altipiano 7 Comuni: il lavoro da fare è molto». «Il suo arrivo a San Marino per noi fu determinante - ha raccontato Germano Bollini - Con Loris Roggia in cabina di regia siamo arrivati in alto, il nostro nome è circolato come possibile alternativa al Sanremo nel campionato del mondo».

«Tornare a correre?». Nascondeva la risposta dietro a un sorriso Loris. E intanto però nella testa gli tornavano a mente tutte le sue avventure. Tre titoli di campione italiano artigliati: uno col suo compaesano Gibo Pianezzola, talento puro che aveva tirato su a suon di note e consigli, e due con Andrea Aghini e le Toyota della Grifone, la sua scuderia di riferimento, una seconda casa.

E prima ancora il campionato rally nazionali vinto nel 1982 al fianco di Franco Ceccato sulla 131 Abarth.

Una telefonata con Giorgio Costenaro ne ha ricordato gli inizi. «Si può dire che Loris abbia iniziato a correre con me. Lui era il mio elettricista: ricordo ancora l'adesivo Antifurti Roggia sulla mia vettura. Lui e il fratello avevano un negozio, ma Loris era sempre in giro per le corse. Con lui ho vinto a Verona e al Rally del

Carso, poi come era giusto che fosse ha spiccato il volo verso altre avventure ben più prestigiose e meritate». Vittorio Caneva, Gianni Del Zoppo, Massimo Ercolani, Fabio Frisiero, Michele Rayneri. L'elenco dei piloti ai quali ha letto le note è infinito e rischia sempre di essere incompleto.

«Come va compagno?». Si salutavano spesso così Loris Roggia e Guido Rancati, vecchi di un giro dei rally che non è mai stato troppo comunista. S'accendeva "Gorby" sui temi politici, lui che andava sempre alla caccia della giustizia, nella vita come nelle corse.

Non ce l'aveva fatta a stare lontano dal suo quaderno delle note. E aveva voluto tornare a correre anche da protagonista. L'Argentina sembrava lontana. Navigatore, organizzatore, virtuoso di internet. La vita era ripresa come fosse scritta su un road book: tutto segnalato alla perfezione e grande attenzione ai bivi. Se hai scelto di correre e per di più sul sedile di destra tanti rischi li hai già calcolati, catalogati, molto spesso archiviati.

«Una tragedia, una tragedia». Il 20 giugno del 2003 nel Salento non ha avuto un'altra possibilità come tre anni prima in Argentina. È volato via dopo uno schianto contro un trullo sulla speciale Litoranea, ormai tristemente famosa e crudele. Sono già passati dieci anni da quella giornata funesta, ma il ricordo di Loris Roggia non s'è mai spento. Il suo mondo dei rally, che nel frattempo s'è attorcigliato su se stesso come lui non avrebbe di certo voluto, continua a tributargli tutti i meriti di una vita vissuta in prova speciale.

Gianni Brera, uno dei miti del giornalismo, avrebbe scritto: ti sia lieve la terra, Loris.

Andrea





“Nik, sta’ atento...”

Loris iniziava a parlarmi sempre così, e io mi arrabbiavo.

“Loris, quando mi parli sto sempre attento. Vai avanti...”

Quando lo conobbi di persona, per me, ex ragazzino appassionato di rally che del rally aveva fatto il proprio mestiere, Loris era una leggenda. Undici anni più di me (quando lui esordiva nel '73 io avevo nove anni...), ma nel mio immaginario stava lì da sempre, come il Mago Zurli, Celentano o Antonello Cuccureddu. Insieme a quella banda di veneti che avevano fatto, e stavano facendo, la storia dei rally italiani, da Cavallari e Munari fino a Miki Biasion e Tiziano Siviero.

Per me, che fino a qualche anno prima collezionavo road books e quaderni delle note altrui, lavorare con Loris era come per un regista principiante dirigere in technicolor una inavvicinabile stella del mutò. Mi facevo raccontare delle ps sterrate che non c'erano più, dei rally del Mondiale che partivano il lunedì, e se eri bravo e fortunato li finivi dopo una settimana, ma senza più sapere chi eri tanto eri stanco, dei piloti con cui aveva corso e che nel frattempo erano diventati degli attempati signori. Eppure, nonostante il mio desiderio di amarcord, di rally in bianco e nero, lui era tecnologico e sempre alla ricerca della novità, e questo mi seccava un po'. Figurarsi quando mi parlò dell'idea di Rallylink, a me che per spegnere un computer gli tiravo sopra una secchiata d'acqua ...

Così, dal 1992, cominciammo a condividere gare, assistenze, hotel in giro per il mondo, una comunione che era naturale nei rally di quei tempi. Che oggi è difficile da spiegare, si divideva la vita proprio. Chiedete a chi c'era.

E cominciammo pure a dividere delle grandi soddisfazioni, il titolo Italiano 1993 con Gibo Pianezzola al volante, e ancora altri due nel 1998 e '99.

Nel 2000 non lavoriamo più assieme.

Ci troviamo in giro di tanto in tanto, come al Rally di Argentina, al quale Loris partecipa senza grandi velleità di risultato su una Mitsubishi Gr. N, in mezzo ad un gruppone di giovani scatenati; io seguo un paio di piloti che si disimpegnano discretamente a ridosso degli ufficiali.

Alla fine della seconda giornata lascio il parco assistenza nello sbilenco campo di aviazione di La Cumbre e me ne torno a Carlos Paz, per raccogliere i risultati della tappa in direzione gara e andarmene a dormire. L'indomani si va a Santa Rosa de Calamuchita, un altro bel viaggio.

Ma la classifica si ferma su per giù alla ventesima auto. C'è stato un incidente, il rally è spezzato in due tronconi. “Passa più tardi per la classifica ufficiale” mi dice il direttore di gara.

Passo più tardi. Ancora niente. Ripasso più tardi, ancora niente, e in direzione gara non c'è più nessuno. Allora mi arrabbio, trovo uno che mi dice “Beh, non ci sono ancora notizie, c'è stato un incidente, un navigatore si è fatto male. Ma non tanto male”.

Torno in albergo per l'ennesima volta, e questa volta decido di mettermi il pigiama, al diavolo la classifica ufficiale e il navigatore che si è fatto male, ma non tanto.

E in quel momento, solo in quel momento, come un elettrochoc: Loris. Affannosamente, tiro fuori la classifica, con il cuore in gola: Loris non c'è. Beh, magari era nel gruppo dietro, che non ha disputato l'ultima speciale. Sicuramente era dietro, ho incontrato tanti italiani stasera, sanno di come siamo legati, se gli fosse successo qualcosa me lo avrebbero detto.

Come esserne sicuri? Torno in direzione gara per l'ennesima volta, trovo una segretaria che sta chiudendo “Sì, è un navigatore italiano che si è fatto male. L'hanno portato all'Hospital de Urgencia di Cordoba. Ma non ti preoccupare, non tanto male”. Cosa può significare in Argentina “non tanto male”: un'unghia incarnita, due punti di sutura, una caviglia slogata?

Si era fatta mezzanotte passata, Loris stava “non tanto male” in un ospedale di Cordoba, due milioni di abitanti, e il gps non esisteva.

"Vabbè, in qualche modo lo trovo, gli dico che è un mona e torno su".

Alle due finalmente trovo l'Hospital de Urgencias. Fatiscente.

Chiedo, chiedo a tutti di un "italiano del rally" e tutti si ricordano del "finlandes del rally", Vatanen, portato lì in fin di vita nell'85, e mi raccontano la storia.

Ma dell'italiano nessuno sa niente. Cerco ancora su e giù per l'ospedale deserto e finalmente lo trovo. L'hanno depositato in una stanza completamente vuota al secondo piano. Se ne sta lì, su una lettiga, in t-shirt a fissare il soffitto.

"Nik, me son rotto la schiena. Questi non lo sanno, ma è rotta".

Evidentemente in Argentina il "non tanto male" è diverso che da noi. Non so se piangere (già fatto, ma davanti a Loris non posso), o ridere. Scelgo di ridere.

"Beh, allora che si fa. Vogliamo mica stare a guardare il soffitto in due?"

"Eh lo so, sono ore che sto qua. Devono farmi la tac, ma in quest'ospedale non c'è. Bisognerebbe andare in un altro, ma non ci sono i portantini".

Ricomincio a girare per l'ospedale, racconto a tutti la cosa, ma mi guardano come un deficiente. Alla fine trovo una infermiera di 100 chili, origini italiane, si impietosisce e sale con me.

"Mi dispiace, vorrei, ma sono da sola"

"Come da sola! Ci sono qua io, chiama un'ambulanza" Una cicciona, il sottoscritto e il povero Loris su una barella dalle ruote malferme e un'ambulanza sgangherata che fuma come un trattore. E così la nostra armata brancaleone parte e comincia a girare ospedali nella notte di Cordoba, sembriamo gli alpini in ritirata sul fronte del Don...

"Nik, sta' atento..."

"Cazzo Loris, sono sempre attento quando mi parli! Dimmi..."

"No, sta' atento che casco ...".

Tornammo all'Hospital de Urgencias che era mattina. Loris aveva proprio la schiena rotta; non trasportabile in aereo, doveva essere operato sul posto.

Il rally finì il giorno dopo. Io decisi di fermarmi ancora un paio di giorni, tanto per dare una mano, se mai ce ne fosse stato bisogno, in attesa che tutto fosse pronto per l'intervento. Eravamo pur sempre in Argentina, chissà se i chirurghi locali sarebbe mai stati all'altezza. Ma non c'era scelta, purtroppo.

A casa stava per nascere a giorni il terzogenito di Loris, e questo creava uno stato di ulteriore ansia e tristezza. Vado a salutarlo prima di ripartire. Si ride e si scherza,

come sempre. Ad un certo punto entrano in camera due infermiere e dicono di doverlo portare via per qualche minuto.

"Nik, sta atento"

"Mhhh, certo che sto atento, meglio queste de quella de l'altra volta.."

"Vai vai, mona"

Aspetto. Aspetto. Aspetto.

La camera aveva una porta azzurra con un oblò rotondo nel mezzo, come quello delle navi. Ad un certo punto, mi pare di intravedere un volto guardare dall'oblò e poi scomparire.

Dopo qualche istante, di nuovo. Ma questa volta resta lì, e mi fissa.

Io quella faccia l'ho già vista ... certo che l'ho già vista, è la Maga Smemorina, la Maga Smemorina di Cenerentola! Bussa ed entra. Uguale, è lei. Anzi, un incrocio fra la Maga Smemorina di Cenerentola e Rita Levi di Montalcini. Mi sembra di sognare, avrò mangiato un asado avariato?

Bianchissima, esile, mi fissa e poi lentamente:

"Sto cercando un italiano, un italiano che si è rotto la schiena"

"È qui, cioè adesso torna"

"Lei chi è?"

"Non so, diciamo un amico"

"Beh, allora lo dico a lei.

Mio figlio era un grande meccanico. Poi un giorno cadde in moto e si ruppe la schiena. Proprio come il suo amico.

Dissero che non avrebbe mai più camminato. Io piangevo sempre.

L'abbiamo portato qua, e dopo qualche giorno l'ha operato lo stesso dottore che opererà il suo amico. Ha fatto un miracolo, mio figlio cammina come prima, ed è ancora un grande meccanico, il migliore di Cordoba. Glielo dica al suo amico, è nelle mani migliori del mondo, tutto andrà bene. Lo dica anche a sua moglie, che non pianga, tutto andrà bene, qui e a casa.

Ora devo andare. Glielo dica al suo amico, deve stare tranquillo, tutto andrà bene, qui e a casa".

Sembrava che sapesse tutto. Sorrise e svanì dietro all'oblò.

Loris venne operato, una settimana dopo tornò in Italia, appena in tempo per accompagnare Cristina in sala parto e veder nascere Alessandro.

I luminari italiani giudicarono l'operazione brillantissima e perfettamente riuscita.

Nik



CLAUDIO CARUSI

Sono i piccoli momenti che ti cambiano la vita e la mia cambiò con quella telefonata di Piero, cugino di Gigi Pirollo e quindi per forza di cose appassionato di rally: "Pronto Claudio, lo sai che si sposa Cristina Larcher ? Gli faresti le fotografie ?" Non conoscevo Cristina di persona, ma ogni bolzanino che si rispetti ne conosceva la fama, era "la" rallysta di casa: non esitai quindi nel confermare la mia presenza ma chiesi incuriosito: "Con chi si sposa ?", "Boh... con uno" fu la risposta che ricevetti, segno eloquente che non si sposava certo con un asso del volante. Peccato. Mi sarebbe piaciuto frequentare quell'ambiente che vedevo solo da appassionato.

Il tempo di una telefonata a Cristina e fissiamo un appuntamento per conoscerci: "Ma Lei è la famosa rallysta?" fu il mio primo approccio imbarazzato. Cristina, che aveva capito immediatamente di avere a che fare con un "contagiato" dalla passione rallystica, mi rispose con orgoglio: "Lo sai con chi mi sposo? Con Loris Roggia !!!". Fui contenta per lei, ma io questo Loris Roggia, o come cavolo si chiamasse, non lo avevo mai sentito. Non mi ricordavo di averlo letto su Autosprint, nemmeno di averlo sentito citato alla radio da Guido Rancati. Pochi giorni più tardi, con mia sorpresa, fui invitato a cena proprio per conoscere Loris.

Insalata di crauti con speck e pollo "al microonde". Questo il menu cucinato da Loris, che scoprii più tardi essere una costante di ogni suo invito, ma caspita se era buono !! Il mio obiettivo di quella sera era quello di carpire più segreti ed aneddoti possibili sul mondo del rally e soprattutto di conoscere sia Loris sia il mondo dei navigatori, a me sconosciuto, come quasi ad ogni appassionato, almeno a quel tempo. La prima domanda di Loris fu: "Ma tu lavori coi computer?". Basta, argomento rally chiuso. Perché parlare di rally? Quella era la sua vita ed il suo lavoro, secondo solo alla sua famiglia e sinceramente penso di aver saputo più di questo mondo dalle lunghe telefonate che Loris faceva mentre eravamo in macchina insieme, piuttosto che da quello che Loris mi raccontava. Quella sera però, me ne tornai a casa con sotto braccio i quaderni delle note dettate da Sandro Munari e da Miki Biasion: avevo capito chi era Loris: era un grande, uno di quelli che "contano", però non lo dava assolutamente a vedere, faceva dell'umiltà il suo modo di essere.

L'amicizia nasce da una frequenza d'onda comune

e con Loris la sintonia funzionò subito: cominciai a frequentare nuovamente da spettatore i rally proprio per seguire Loris: me lo tenevo dentro, ma ogni volta che ero vicino ad un CO ad aspettarlo dentro di me urlavo "Io sono amico di Loris Roggia, quello che vincerà questo rally!!!" Mi ricordo un aneddoto, proprio quando ero vicino al controllo orario ad aspettarlo, in Friuli: lui e Gibo Pianezzola erano in testa al rally con largo margine, mancavano sì e no due prove speciali al termine. Le vetture cominciavano ad arrivare allo start ps ma Loris non si vedeva. Guardavo preoccupatissimo l'orologio sul tavolino del cronometrista: fra trenta secondi iniziava il suo minuto teorico e ancora non si vedeva: trenta, venti, dieci, il minuto teorico era scattato ma di Loris e Gibo non c'era traccia. Il cronometrista più giovane che passeggiava nervosamente, già sentenziava: "Il n.1 non arriva", ma quello più anziano, seduto, con tutta calma ribatteva: "Ma no... c'è Roggia in quella macchina, arriva, arriva...". Detto, fatto! Con tranquillità Gibo portava la Corolla gr.A davanti al tavolino, facendo scendere Loris quando mancavano ormai poche decine di secondi al termine del minuto: "Ciao Claudio, cosa fai da queste parti? 'Scolta, ti ho modificato quel programma in Excel, domani te lo porto...." Mi sentii un po' cretino a sussurrargli un "Loris la tabella!!!" ed in effetti lui con un'espressione tipo "il ragazzo ne ha ancora da imparare....", mi congedò con una risata, porgendo la tabella al cronometrista.

Scopri molto presto, frequentando l'ambiente del rally da dentro, chi fosse Loris Roggia: un serio professionista del sedile di destra, richiesto dai più grandi piloti per poter pensare "solamente" a "tenere giù" e da tutti gli altri per poter imparare dall'immenso bagaglio di esperienze di Loris.

A forza di seguirlo mi appassionai al rally senza possibilità di uscirne più: volevo a tutti i costi farne parte, magari sfruttando il mio lavoro nell'informatica che mi aveva portato ad interessarmi ad Internet, in quegli anni ai suoi albori. Da lì a pensare ad un sito web sul rally, il passo fu breve, non altrettanto quello per chiedere a Loris cosa ne pensasse: e se mi avesse bocciato l'idea ? Aspettai una mattina che fosse libero da impegni di rally e gli telefonai: "Loris, ci possiamo vedere? Devo parlarti di una cosa...?" "Sì certo – mi rispose prontamente – anch'io devo parlarti di una cosa importante". Giusto il tempo di arrivare in volata a Gargazzone, il "paese dalle mele verdi" come più tardi, in momenti più tristi, qualcuno lo battezzò, ed



ero già nello studio di Loris. Sotto una montagna di carte si intravedeva la tastiera del computer, e la cosa mi rassicurò visto che anche ora che guardo la mia scrivania mi rendo conto di essere terribilmente disordinato anch'io, anzi, molto più di Loris. "Loris avevo pensato una cosa ...". Mi interruppe subito, voleva parlare prima lui: "Claudio, ho avuto un'idea che spero ti piaccia perché vorrei farla insieme a te. Vorrei fare un sito internet sui rally, che ne pensi?". Così nacque Rallylink: come quando cercate con la radio la vostra canzone preferita e come d'incanto la sentite e bloccate la frequenza: con una sintonia perfetta avete raggiunto il vostro desiderio! Iniziare a collaborare con Loris fu per me un orgoglio e lo è tuttora: nel lavoro che quotidianamente facciamo Monica, Germano ed io per Rallylink, teniamo sempre presente, anche nei momenti di maggior stress, il suo principale insegnamento: "non mollare mai!".

Claudio



"Il n.1 non arriva", ma quello più anziano, seduto, con tutta calma ribatteva: "ma no... c'è Roggia in quella macchina, arriva, arriva....". Detto, fatto!



MARA CONTARDI

Ciao faccia da tutti i giorni,
ora che sei tornato e ti sento più vicino, ho bisogno di parlarti, di dirti un sacco di cose.....
Intanto, che mi manchi un casino ma, per fortuna, tanti sono i ricordi e quelli non si dimenticano,
sono un tesoro... il mio tesoro.
Ti ricordi la prima volta che abbiamo lavorato insieme per Schio?
Io in scuderia e tu da un letto di ospedale in Argentina. Trovavi il tempo di aiutarmi anche da lì, al telefono con la voce sofferente dal male, ma ostinatamente e responsabilmente presente.
Ricordi quella notte (accidenti!!! Il tuo metabolismo entrava sempre in coppia intorno alle 01.00)



quando lavoravamo chini sui computers e tu, ad un certo punto, mi dicesti: "Vieni a vedere". Sullo schermo del tuo portatile scorrevano le foto dei tuoi figli ed i tuoi occhi brillavano d'orgoglio. Poi la foto di Cristina ... "Vedi? Ho sposato la donna più bella del mondo". Mi chiedo se tu glielo abbia mai detto ... Sai, noi donne ci teniamo a queste cose.

Ti ricordi quando passeggiavi sul prato del palazzetto sempre con quel telefono attaccato all'orecchio ed io ogni tanto ti venivo a chiamare? "Loris, ho bisogno di questo, ho bisogno di quell'altro, è urgente, muoviti!"

E quando rientravi ... "Accipicchia! Costi più di scarpe che di telefono, ma non riesci proprio mai a star fermo?" E tu con la tua calma (che è sempre stata direttamente proporzionale alla mia paranoia di non riuscire a far tutte

le cose in tempo) e la tua faccia da tutti i giorni, mi dicevi: "sono qui, ora mettiamo tutto a posto ... c'è tempo" e mi davi altri due o tre quadrigli che nel frattempo avevi raccolto nel campetto. Ne sono sempre stata invidiosa e lo sapevi, non sono mai riuscita a trovarne uno!

Entravi in competizione anche per quello, perciò me li regalavi e con sufficienza mi dicevi:

"Riesco a trovarli anche quando vado in mountain bike ..."

"Ma figurati! Vai a raccontarlo a qualcun altro... Chissà come fai..."

E tu: "Semplice: lo vedo, mi fermo e lo raccolgo!"

"GRRR!!! Perché ti sto ancora a sentire ..."

È stato un piacere lavorare con te. Si è lavorato sodo e il buonumore non è mai mancato.

L'amore per la famiglia, il rispetto per gli altri, la passione per le corse, per le macchine e l'autoironia erano i nostri punti in comune. È stato un privilegio conoscerti, ne sono felice.

Sai, l'ultima volta che ci siamo visti in scuderia prima che tu partissi per Lecce ... Beh, ti è stato affibbiato un altro soprannome, doveva essere il tormentone per il prossimo Schio: "SATURNO". Ti piace? E' perché non si sa mai dove sei coi pensieri.

Non è che ora sei da quelle parti?

Comunque, ovunque tu sia, se puoi intercedere metti una buona parola per una che ha bisogno di ritrovare un amico come te.

Ma soprattutto veglia sulla tua famiglia, accompagna Cristina lungo questo faticoso cammino e fai in modo che i vostri tre angeli possano sempre essere felici e sereni.

Quante cose ho ancora da dirti ... Quanti ricordi ... Non te ne andare ...

Vieni Loris, hai voglia di tenermi compagnia? Andiamo fuori che mi fumo una cicca.

Mara

MAURA MARINELLO TISOT

"Ciò, tusi, ghe saria da far....."

Ore 22 circa di una settimana prima del Rally di San Martino 2000, valido per il Cir, Direzione Gara. Caramia giocava sul computer, io controllavo per l'ennesima volta le iscrizioni, Martino, 4 mesi, dormiva placidamente nel passeggero "oh no Loris... adesso?!?!?!?" e allora via a ricopiare numeri di telefono, indirizzi ed informazioni varie.

Si Loris, sembrava che il tuo bioritmo iniziasse a marciare a quell'ora. Quella volta era il Service Book, altre... non ricordo nemmeno più! Ho ancora il dischetto (per i più giovani, disco da 3,5 pollici, altro che chiavette!) che nessuno riuscirà più a leggere. Sempre notti passate a trascrivere, copiare, correggere, fotocopiare... ma sempre momenti sereni, divertenti, costruttivi, dove le ore di sonno mancato non pesavano. E noi, che contestavamo sempre, ma poi "anche questa volta Loris aveva ragione". Noi che, archiviata la manifestazione, ci chiedevamo sconsolati cosa avremmo fatto la sera. Noi che, mentre la gara procedeva, pensavamo già alla prossima edizione con te che dicevi: "Bisogna fare così, dobbiamo migliorare di qua". Tu che mangiavi "bagigi", con la mitica grappa Da Ponte chiusa nell'armadietto segreto che però tutti riuscivano ad aprire. Io, tu e Marika seduti per terra per cinque minuti di cavolate generali in cui però traspariva sempre la tua umanità e la tua conoscenza del mondo. Non che avessi un carattere facile, ma dopo lo scontro si ripartiva con più stima reciproca di prima, pronti ad una nuova sfida. Il San Martino era anche la tua gara e lo hai sempre dimostrato, anche nell'edizione del 2003, con un temporale tremendo alla prova spettacolo.

Ora basta, ce ne sarebbero da dire, ma non importa, quello che ci hai dato rimarrà sempre con noi. Da lassù so che ci guardi e forse ti scappa quel sorriso sornione che facevi quando ti davamo ancora una volta ragione.

Maura



MAX SGHEDONI

Il paese di Gargazzone, nell'Alpe di Bolzano, mi apparve dinanzi all'improvviso esattamente così come me l'ero immaginato: roboante nel nome per teutonica predisposizione, piccolo e fresco, dal sapore di mela acerba, nella sua più vera realtà.

Avete presente quelle sfere che, se capovolte lasciano cadere un po' di neve finta e fine? Beh, in quel momento non mi sarei affatto stupito se, appena oltrepassato il cartello stradale d'ingresso abitato, mi fossi ritrovato a gambe all'aria, osservato poi da uno strano gigante che avesse retto tra le sue dita quella boccia di puro cristallo.

Che differenza con le mega-città sparse nel mondo! Con Sidney, con Buenos Aires, con il frastuono dei loro parchi assistenza, come all'Acropoli o al più vicino San Remo... Istantaneamente, allora, mi portai una mano all'orecchio per cercare di togliere degli inesistenti tappi di cera, tanto tutto era tremendamente così silenzioso e calmo... e, solo allora, mi ricordai che anch'io abitavo in un paesino ad esso tanto simile: là, dove le montagne sono colline di verdi cipressi, e i filari di meli, invece, ricchi boschetti d'ulivo.

Anche La Tignamica, in Toscana, quattro case abbarbicate intorno ad un torrente, lì dove abito io, non è metropoli simile a MonteCarlo; forse i navigatori, quelli veri, a differenza di altri, cercano involontariamente ed istintivamente la pace, sapendone poi cogliere le infinite sfumature e la profonda poesia che li circonda. Caro Loris, forse ho trovato un'altra mia affinità al tuo





carattere schivo e taciturno: il desiderio e la capacità reciproca di ascoltare il silenzio.

A Gargazzone ci siamo arrivati d'istinto, dopo chilometri e chilometri d'autostrada che, allontanandoci dalla realtà, dalla monotonia e dall'afa della pianura ci aveva sputato in un giardino d'operetta, nella coreografia di un temporale estivo: orgoglioso e possente che sembrava volesse arbitrariamente far da colonna sonora alla solennità dell'avvenimento.

Non ero mai arrivato ad un appuntamento così in anticipo in vita mia. Neanche alle verifiche di gara più importanti o ad una sessione d'esami o ad una discussione d'appello. A Gargazzone eravamo arrivati "tutti" in anticipo, tanto che, vuoi per la pioggia, vuoi per l'impossibilità di parcheggio, non certo per la difficoltà di trovare la chiesa che si erge padrona al centro del villaggio, continuavamo ad incrociarci con le macchine, sbucando da una miriade di stradine ordinate, tessendo tra di noi un balletto a ragnatela che aveva ormai avviluppato l'intera cittadina.

Ecco Cunico, ecco la Procar...riecco Fabbri...di nuovo la Peugeot. Saluto Cogni, ci saluta Pirollo, attento a Bortoletto. Riecco Cunico, riecco la Procar, di nuovo Fabbri. Fai passare la Peugeot.

Ed i paesani a sbirciare il nostro danzare, ad osservarci dalle vetrine dei negozi, dai tavolini della stube, dalle finestre orlate di garofani rossi: combattuti in un conflitto tra l'orgoglio per una inaspettata notorietà e la gelosia di una persa inespugnabilità.

Sembrerà paradossale, ma in quei momenti, in cuor mio ero felice di aver ritrovato e di poter rivedere tanti amici, tante facce note, tante persone con le quali avevo diviso una miriade di trasferte, di notti insonni, di sensazioni; con le quali avevo vissuto interi anni dedicati a questo lavoro, fatto non solo di soddisfazioni, di vittorie, di coppe levate al cielo, ma anche di tante incomprensioni, di invidie, e di rivalità; di una vita che già altre volte aveva assunto per noi i colori del dramma e della disperazione e che, come nel matrimonio o nei dettami di un rigido patto di sangue, aveva preteso vincoli di fedeltà assoluta, di unione condotta " nel bene e nel male e, a volte, come recita

il versetto, protratta fino al sacrificio assurdo della propria esistenza.

Dal giorno della morte di mio padre, avvenuta qualche anno fa, mi ero ripromesso di non voler più partecipare ad alcun funerale, se non al mio! Il rapporto tra me e quelle bare brillanti, asettiche, che assomigliano tanto ad un parquet tirato a lustro o ad una porta con maniglie d'ottone di Piccadilly road è e rimarrà perennemente conflittuale.

Non mi spaventa la morte: l'ho sempre accettata nel senso non cristiano della parola, e sfidata come sleale avversario, così come avviene per la maggior parte di noi corridori.

Non credo in Dio, o, quantomeno lascio che anche lui faccia il Professionista come me.

Forse un giorno avrò il piacere di conoscerlo personalmente e di discutere con Lui alcuni dogmi filosofici relativi soprattutto al significato di: "Cristianesimo, religione legata al concetto di sofferenza e di sacrificio", o di conoscere il collegio dei suoi Commissari Sportivi con i quali dibattere il mio ultimo "appello sulla vita".

Per il momento mi interesso di cose molto più agnostiche e, umanamente parlando, terrestri e banali.

Ho invece una repulsione fisica e atroce per le bare: mi sembrano un simbolo di trionfo della morte: quasi una coppa con tanto di etichetta coniata per celebrare la sua ennesima falsa vittoria... sarà per questo che non amo neanche loro: forse perché mi ricordano anch'esse un evento già passato, già finito, ormai già mentalmente e storicamente archiviato.

Quando traslocai da Treviso per trapiantarmi in Toscana, di coppe e di trofei ne ho gettati nel cassonetto dell'immondizia qualche centinaio, vinti con Presotto, con Pregliasco, con Tognana, con Cunico, o con Fiora o con Folco, anche con Tempestini, nell'ultima stagione. Quanta storia! Quanti ricordi: trent'anni di vita rallistica spesi in giro per l'Italia e per il mondo! Avrei potuto fonderli, come aveva già fatto qualcuno. Avrei potuto regalarli a qualche associazione sportiva dilettantistica o pressarli per ottenerne un cubo informe.

Ho preferito cancellarne la memoria, forse per non avere motivo di rimpianto o di nostalgia per un ruolo

che tanto avevo amato, per non diventare idolatra di una religione fatta di rimpianti, di gioventù e di troppi ricordi.

Caso strano, però, tra tanto stillicidio, un trofeo l'ho salvato: una coppa vinta al San Martino con Tognana nel 1976. Non so perché non l'ho gettata come le altre, forse perché essa mi avrebbe ricordato anche in Toscana le mie montagne, le mie villeggiature di adolescente trascorse a Fiera di Primiero, quando, i primi giorni di ogni settembre, scappato di casa attraverso la finestrella del bagno, andavo ad ubriacarmi ed inebriarmi degli odori acri degli additivi delle NSU TT o delle Renault Gordini che, attraversato il paese a folle velocità, come il motociclista pazzo di "Amacord", si arrampicavano poi verso San Martino... e, caso strano, proprio il San Martino, con i suoi avvenimenti rivelatisi per la mia professione così determinanti, è diventato per me, in questi ultimi anni, punto di riferimento esotericamente fondamentale proprio come, già a suo tempo, era avvenuto anche per Loris.

La chiesa di Gargazzone è grande, o almeno tale essa mi è apparsa. Troppo grande, a mio avviso, per un paese dove gli alberi di mele sono più numerosi nel numero dei suoi cittadini.

Essa ti si presenta con un giardinetto, all'ingresso, che la fa assomigliare ad una classica costruzione in stile inglese, con i muretti bassi ed i cespugli sempre verdi.

La chiesa di Gargazzone è grande, forse troppo grande, eppure ieri era piena, così piena da suscitare lo stupore dei chierichetti che, facendo spuntare la loro testa dalla porta della sacrestia, si alternavano nel gioco domenicale della conta, eccitati ora più dal numero inconsueto ed abnorme di fedeli che dalla serietà dell'avvenimento cui dovevano presenziare.

L'euforia numerica aveva contagiato così anche il prelado che, per parare l'abbondanza, ci parlò allora dell'India e delle sue folle, trasportandoci in popolose regioni dal nome esotico, tanto simili nei colori e nella vastità ai paesaggi di quell'Argentina che, anni addietro, ci aveva così drammaticamente e prepotentemente reso complici ed amici.

Caro Loris, è difficile raccontarti, oggi, le espressioni dei nostri volti. Forse, tra tutti, come mi auguro e come credo fermamente, il più serafico, ieri, eri proprio

tu: sorridente nell'ascoltare le parole di Ercolani, di Pianezzola e della tua Cristina. Noi altri potevamo solo cercarci con gli occhi, annuendo nella ricerca di una reciproca comunione di sentimenti, riscoprendo tra la folla dei presenti facce di vecchi amici, dimenticate negli anni; di vecchi piloti o di addetti ai lavori che solo l'imprevedibilità dell'evento avrebbe potuto farci rincontrare.

Stranamente non ho scorto tra loro visi di giovani, fossero stati essi piloti o navigatori. Forse la morte non si è ancora tecnologicamente evoluta ed emancipata, forse essa non è ancora riuscita a stabilire un rapporto diretto con loro perché, da essi, forse ancora "poco" considerata... O forse, mio dolce Loris, solo perché anche tu, pur se famoso, ammirato e pluri-decorato, fai parte ancora della nostra, cara, vecchia generazione, di quella del mitico Manghen, del 4 Regioni, del Campagnolo, dell'Elba, del RAC segreto, del Colline di Romagna, della Monaco-Vienna-Budapest, dell'Open dell'84, del Rally d'Italia che partendo da San Remo passava in Toscana, a San Marino e, dopo 5 giorni, finiva con la sua ronde di 80 chilometri nella cittadina ligure.

La chiesa di Gargazzone, ieri, per me era grande, affollata come non mai.

Ma, al rintocco delle sue campane, non più custode dei nostri sentimenti lei ci ha spalancato le porte per lasciarci andare, liberi di poterti seguire lungo il viale del tuo ultimo CO.

Ed allora, con un gesto per noi liberatorio, ti abbiamo applaudito: come se fossimo stati tutti là per festeggiare, sorridenti, la tua ennesima vittoria.

Ti abbiamo accompagnato, poi, in silenzio a riposare, tra i nuovi amici, in pace: lungo il viale dei verdi alberi, tra le case dai rossi balconi nella nenia di un'orazione pronunciata in tedesco.

Ed allora anche il temporale complice e rispettoso s'è zittito. E là, nel verde paese dall'acre sapore di mela acerba, lieve, è scesa la neve...

Buona notte, Loris, buona notte Cristina

Il vostro amico Max



PIERO ZANARDI

Sicuramente c'è un episodio che, quando mi torna in mente, non può che farmi sorridere anche se, subito dopo, subentra la malinconia.

In maniera altrettanto sicura lo stesso episodio, forse, turba ancora i sonni di Cristina, poiché io e lei l'abbiamo vissuto in maniera completamente diversa.

Mi sto riferendo ad una delle sue immancabili - ed imperdibili - feste di compleanno, alle quali, purtroppo, da lì a troppo poco tempo sarei subentrato a Loris nel ruolo di cuoco della serata: nell'attesa di andare a tavola ci si intratteneva con gli amici presenti. C'era chi chiacchierava, chi sorseggiava un po' di vino... insomma le solite attività preprandiali a cui ci si dedica in queste occasioni. Ma a me e Loris, che ormai si era quasi completamente ripreso dall'operazione e dall'incidente argentino e che quindi aveva ripreso quasi in toto la sua mobilità, era venuto in mente un passatempo decisamente diverso, che peraltro a noi non sembrava così pericoloso: all'epoca Alessandro non aveva ancora un anno, ma già lasciava intravedere un futuro di emozionanti spericolatezze ed avventurose attività e noi due, da profondi conoscitori dell'animo umano quali eravamo (?!), ce n'eravamo già accorti. Non ricordo chi in quel momento stesse spazzando il pargolo ma, probabilmente, come mia abitudine lo stavo lanciando in aria per poi riprenderlo con presa sicura al di sotto delle ascelle, rendendolo il frugoletto più felice della stanza (non che ce ne fossero altri, in effetti...) e, senza nemmeno bisogno di parlarci, era bastato uno sguardo per capirci al volo. Difatti, portatici ad una distanza di un paio di metri (Cristina sosterrà poi e per sempre che si trattasse almeno di un decina...) abbiamo cominciato a catapultarci il virgulto che, terrorizzato a morte (?!) si sbellicava dalle risate.

Va detto, per una corretta comprensione dei fatti, che i nostri occhi erano opportunamente, diligentemente e costantemente puntati sul bimbo e sulla traiettoria di lancio dello stesso, traiettoria che si faceva man mano più ampia e quindi più curva verso l'alto: sfiorare il lampadario senza abbattere lo stesso od il bebè rappresentava una stuzzicante sfida.

All'improvviso la gioiosa atmosfera è stata lacerata da un urlo ferino e, come un muliebri tsunami, che a quell'epoca non si sapeva neppure cosa fosse, abbiamo notato, con la coda degli occhi (di cui vi ho parlato poc'anzi), una specie di creatura mitologica, metà Pachamama e metà Walker Texas Ranger, che si propagava come un'onda energetica dalla cucina e procedeva a grandi falcate verso noi meschini, che altro non facevamo - e per nessun altro motivo - che far divertire il frutto dei suoi lombi. Immaginatevi una tigre mora, drappeggiata in minigonna e stivali, avvolta in una delle sue camicette tutta svolazzi che, con gli artigli sfoderati, occhi che sprizzavano fiamme e fuoco, ma soprattutto con un'ugola che sembrava alimentata da un doppio turbocompressore, si lanciava ruggendo - e proferendo terribili anatemi nei nostri confronti - in soccorso del suo cucciolo, che secondo lei correva un tremendo pericolo.

Noi due siamo rimasti a dir poco basiti da questa sua spropositata reazione: d'altra parte si sa, i bambini e soprattutto a quell'età sono fatti di gomma ed inoltre lui, novello Icaro, sorvolava un morbido e soffice tappeto di generose dimensioni e spessore come ulteriore sicurezza in caso di... atterraggio non convenzionale.

Pensate un po': questa madre a dir poco snaturata, che si preoccupava della sicurezza del suo terzo ed ultimo figlio,



invece di lasciare che si divertisse a fare la parte del proiettile, palleggiato da due energumeni, che si stavano divertendo tanto quanto - e forse più di - lui. Senza oltretutto tener conto dei miei trascorsi militari in Artiglieria, che garantivano una certa dimestichezza con le traiettorie ed i calcoli delle stesse... Avrei potuto ritenermi offeso! Ma non fu così: a dire il vero eravamo già contenti di avere ancora gli occhi nelle loro orbite fisiologiche e che le unghiate fossero solo virtuali ed a danno solo del nostro amor proprio.

Comunque, a seguito di questo increscioso accadimento, ho elaborato una teoria - non suffragata da alcunché - in base alla quale, se un domani Aje (Alessandro) dovesse sviluppare turbe nell'emozione od in altre sfere della sua personalità, ciò sarà da imputare solo ed esclusivamente all'improvvisa e brusca interruzione del gioco che tanto gli stava piacendo e soprattutto alla modalità fortemente ansiogena con cui ciò è accaduto: una specie di "ludus interruptus", insomma... ;-)

Piero

NANNI BARBERO

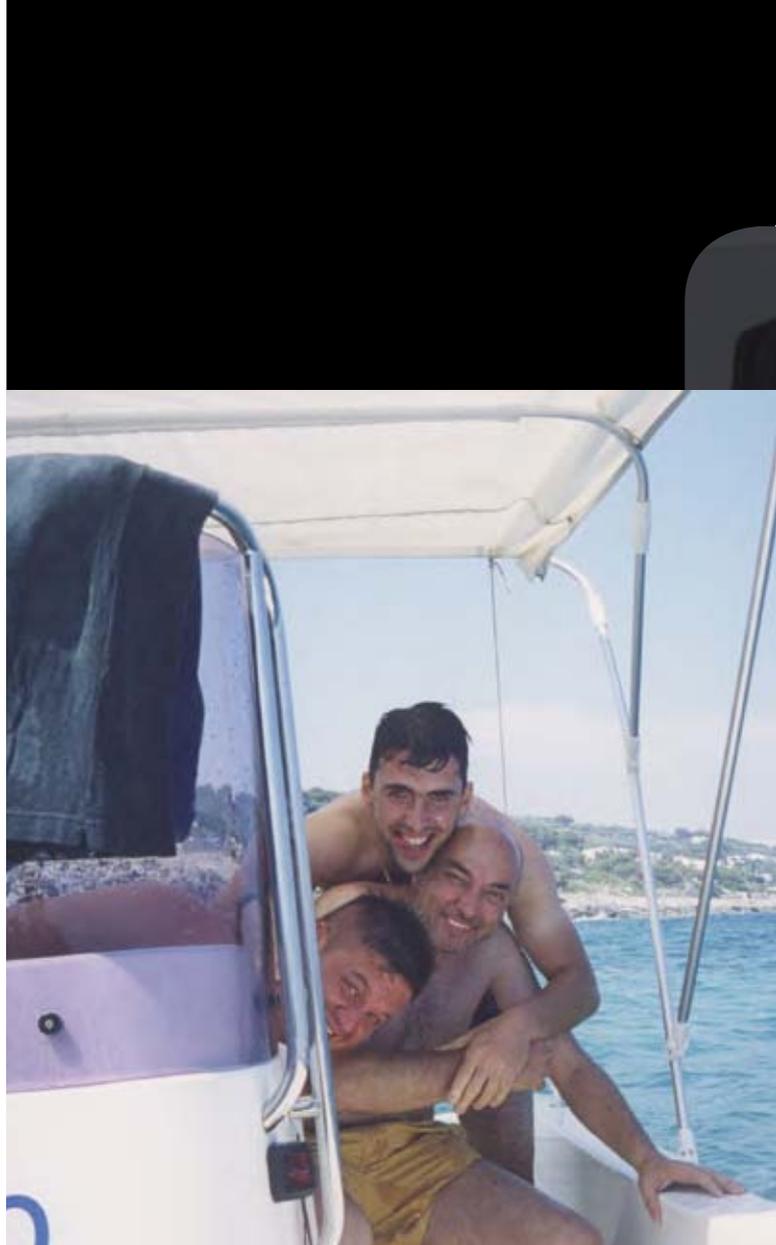
Tutto in una sera

È passato molto tempo da quella sera ma, come per tutte le cose importanti, ricordo i particolari, le parole dette ed anche gli amici d'attorno.

È la sera dove ho avuto modo di conoscere bene Loris Roggia. Si sa, i rapporti fra chi corre, e lui è uno bravo, vanno un po' a momenti, a strappi, senza mai soffermarsi sul personale, sulle cose importanti della vita, come la famiglia.

Una sera invece, una di quelle magiche, non programmate, mi ritrovo a Borgomanero in compagnia di Pierino Longhi, di Loris e di altri piloti. Ci troviamo nel bar centrale della bella cittadina piemontese: mangiamo qualche tramezzino, beviamo un po' e ci lanciamo in dissertazioni sui rally, sul rallysimo in generale.

Conosco allora una parte di Loris che non conoscevo a fondo. Dopo discorsi pacati (od accalorati) su questa o quella gara, parliamo di



famiglia. Lui mi racconta la sua, di Cristina e dei suoi splendidi bambini. Lo vedo e lo sento tenero e comprendendo il pilota stavolta conosco anche l'uomo. Anch'io mi lascio andare nel raccontare cose personali. Nulla di eclatante, ma da quella sera sento che tra di noi è successo qualcosa di bello. Non solo io a raccontare lui pilota e le sue gare performanti, ma sapere qualcosa di più sulla sua vita, sulle sue aspirazioni. Mi fa male quest'ultima frase, come una tela incompiuta ... Grazie Cristina per quello che ora fai.

Sono passati due lustri ma Loris è nel cuore di tutti.

Nanni



DANIELE CECCOLI

Ho un figlio di due anni, si chiama Loris...

Quando mi hanno chiesto perché ho deciso senza il minimo dubbio, dal momento che ho saputo che sarei diventato padre, di dare questo nome a mio figlio, la prima cosa che ho detto è ... "perché vorrei che diventasse un uomo come lui".

Loris, purtroppo, non ha fatto parte per molto della mia vita, ma il breve periodo che mi è stato concesso di stargli vicino mi ha segnato profondamente. Ho conosciuto un uomo che era capace di passare da fare "cavolate" con noi ragazzi ad essere serio e professionale in un batter d'occhio. Ho avuto l'onore e la fortuna di averlo come navigatore al Tutta Terra Toscana del 2002: è stata una gara esilarante, l'emozione e l'orgoglio di essere navigato da Lui, Loris Roggia è stata immensa. Durante le ricognizioni gli ho chiesto se andavamo a mangiare con degli amici che stavano provando come noi; quando siamo arrivati al ristorante, tutti i "pilotti", vedendo Loris, erano rimasti un po' basiti, non sapendo come comportarsi: non era da tutti i giorni trovarsi a tavola con uno del suo calibro! Ma ci pensò Loris a risolvere l'imbarazzo, ordinando del buon vino e a fine pranzo il commento generale fu: "Sarà anche Loris Roggia, ma alla fine è come noi!" Ed era vero... Loris era uno di noi, del mondo del rally vero, era uno che riusciva ad entrare nell'animo delle persone, con discrezione ed una volta entrato non usciva più!

Da quel maledetto 20 giugno 2003 Loris mi manca. Oggi però, ogni volta che guardo mio figlio, il mio pensiero va a lui e lo ringrazio sempre per tutto quello che mi ha donato.

Daniele

*Ho un figlio di due anni, si chiama Loris...
"perché vorrei che diventasse un uomo come lui".*



GIANNI COGNI

“È soprattutto il mio lavoro, più che la mia passione.” È stata la prima cosa che mi è venuta in mente il 20 giugno 2003 su quella strada vicino a Castrignano del Capo davanti a quella vettura quasi intatta contro un mucchio di sassi che ha segnato il suo destino.

Così come mi sovviene spesso l'occasione in cui Loris me la disse: la cena in malga alla vigilia del San Martino di Castrozza 2002, dove nel cicaleccio di quelle riunioni oceaniche ci si ritaglia impensabili scampoli di intimità, di confidenza, come non ci fosse nessuno. Più che i rally a metterci in sintonia era la stessa età, lo stesso numero di figli, lo stesso spendere più weekend a vagabondare lavorando per corse che accanto alla famiglia. E la stessa attrazione per i nuovi strumenti, Internet su tutti, e sulle loro potenziali applicazioni. Loris aveva avuto l'idea di Rallylink, ed un paio d'anni prima avevamo discusso con convinzione della possibilità che entrassi decisamente nell'iniziativa. Colloqui che se non altro, credo, avessero rafforzato la personale stima e se possibile acuito la naturale franchezza reciproca. Così quella sera di luglio mi era venuto spontaneo invadere la sua vita e chiedergli perché alla vigilia dei cinquant'anni, dopo aver sfiorato la tragedia in Argentina e con una placca metallica sulla spina dorsale, avesse deciso di correre il rischio di rimettersi il casco e risalire sul sedile di destra. Essere un campione dello sport difficilmente coincide con l'immagine perfetta dell'immaginario collettivo: un magari breve periodo intenso sotto i riflettori seguito da una serena vita dorata. Quasi mai nei rally, sport che oggi più che mai si distingue perché i piloti sono di norma i soli attori del gioco che devono mettere mano al portafoglio. Assolutamente mai, se si è navigatori: preziosi e determinanti, capaci di far perdere una gara ma non di infondere talento a chi ha in mano il volante. E Loris, che pure era stato ed era talmente bravo da esaltare il talento di cui disponeva il pilota, non sfuggiva alla regola che il suo collega Rudy Dal Pozzo aveva sintetizzato con un lapidario paragone poco adatto alle conversazioni per bene: “i navigatori sono come le palle: lavorano tanto ma godono poco”. Essere navigatori all'inizio è un gioco, un modo per divertirsi, per dar sfogo alla passione. Poi, per i bravi, si passa quasi senza accorgersene da appassionato dilettante ad apprezzato professionista: non esattamente un lavoro, ma come se le fosse. Un quasi lavoro non da diventare ricchi, ma sufficiente

come base per sbarcare il lunario senza dover rinunciare alla passione e ad una vita a tratti – ma solo a tratti – invidiabile. Un quasi lavoro che per i bravissimi è anche la porta per un futuro sempre nell'ambiente, ma fuori dall'abitacolo. E Loris era uno dei bravissimi: con i fatti, visto che non era certo un virtuoso del sapersi vendere a parole. “Non sono un matto sprezzante del pericolo – aveva continuato Loris con quella sua apparente imperturbabilità, sbocconcellando un piatto di frico – ma un padre di famiglia che ha delle responsabilità. E questo viene prima della passione: in fondo di rally ne ho corsi a sufficienza da non avere rimpianti e viverli dal di fuori è altrettanto appagante. La carta d'identità ancor più che la schiena dice che si avvicina l'ora di smettere e di avere un dopo. Nel mio caso a questo dopo ci sto lavorando da tempo, con impegno, e sto iniziando con soddisfazione a coglierne i frutti. I rally di cui curo l'organizzazione stanno crescendo, le richieste di consulenza anche. Ed ho sempre la speranza che Rallylink inizi a raccogliere non solo complimenti sperticati, ma anche una buona quantità di contratti pubblicitari. Il momento in cui potrò lasciare il sedile di destra è vicino: ma è ancora presto. “Purtroppo”.

Gianni



ROBERTA GREMIGNANI

C'era una volta una rivista dedicata ai rally. Graffiante, ben scritta e per i tempi anche di rottura perché poco allineata nell'incensare sia il costruttore nazionale che la Federazione.

Si chiamava "Rally Report" e tra gli articolisti c'era una ragazza che scriveva decisamente bene, al punto da avere attirato la mia attenzione, e che per lo più si dedicava alle interviste ai vari personaggi del panorama rallistico: Cristina Larcher.

Una volta mi colpì il titolo di una di queste sue interviste. Sono passati davvero tanti anni e la memoria mi fa difetto, ma più o meno il titolo parlava di "baffetti da sparviero e sguardo da volpino" (Cristina mi vorrà perdonare se il ricordo non è perfetto) ed il protagonista dell'intervista era Loris Roggia.

Mi piace pensare che quell'intervista fu galeotta nel fare scoccare il grande amore che portò i due al matrimonio ed a costruire una bella famiglia. Del resto,

come fai a non innamorarti di una che ti fa un titolo del genere?

Ecco Loris, che pure ha avuto un ruolo di primo piano per tantissimi anni nel rallyismo italiano, per me è sempre rimasto in primis "il marito della Larcher".

Vuoi perché io, giornalista già affermata, ero rimasta colpita dalla penna di questa signorina di Bolzano; vuoi perché in seguito ho anche avuto il privilegio di avere per un paio di gare Cristina come navigatrice (e parlo di privilegio perché lei, di solito, non navigava le donne da fondo classifica come me, ma uomini da podio come Massimo Ercolani), ebbene io ho sempre avuto Cristina nel cuore, anche se ci siamo poco frequentate, e questo mi ha portata a pensare sempre a Loris soprattutto come ad un satellite di Cristina.

E, siccome la stima e la simpatia per Cristina sono sempre state davvero grandi, ecco che l'uomo che le viveva accanto per me, anche se non l'ho mai conosciuto a fondo, doveva per forza essere speciale.

Roberta Gremignani

What's your story?



BAFFETTO DA

Introverso, serafico, meticoloso, professionista in tutti i sensi, calcolatore di se stesso e degli altri: Loris Roggia. Dopo una carriera lusinghiera come navigatore oggi si divide come D.S. all'interno della Pro.Motor.Sport. Ma ancora ha degli obiettivi davanti.

Intervista raccolta da Cristina Larcher

— Loris Roggia, come sei entrato nel mondo del rally?

"Sono entrato, come molti, abbastanza per caso. C'era mio cugino che correva con Zandonà e altri piloti e quindi attraverso lui mi sono avvicinato a questo sport".

— Eri già partito con l'idea di fare il navigatore, oppure avevi qualche velleità come pilota?

"Non ho mai pensato di guidare. Secondo me quando si inizia una cosa importante è avere le idee chiare su quello che si vuole fare e su dove si vuole arrivare".

— Com'è avvenuta l'escalation che ti ha portato ad essere uno dei navigatori ufficiali più apprezzati?

"Per raggiungere certi livelli ci vuole anche fortuna. Io l'ho avuta conoscendo al momento giusto Franco Ceccato che prima mi ha introdotto alla 4 Rombi e poi mi ha fatto vincere un campionato italiano. Da quel momento, gradino per gradino, sono arrivato ad essere navigatore ufficiale".

— Qual'è stata la prima squadra ufficiale con cui hai corso?

"La prima, nel vero senso della parola, è stata appunto la 4 Rombi, a cui sono tornato in seguito come direttore sportivo, poi sono passato alla Citroen, a fianco di Vittorio Caneva, e quest'anno alla Pro.Motor.Sport".

— Dopo aver corso per tanti anni con Vittorio Caneva, un pilota che stimi molto e che consideri a ragione uno dei giovani piloti che potrebbe sfondare, qual'è stato il motivo che ha causato lo scioglimento del vostro

equipaggio e, soprattutto, cosa gli auguri?

"Ci tengo a precisare che il motivo per cui non corro più con Vittorio è dovuto a contatti avuti all'inizio del campionato, quindi lui aveva riconfermato la sua presenza in Citroen e a me era stato offerto questo ruolo di navigatore e collaboratore alla Pro.Motor.Sport. Era una proposta molto gratificante e di comune accordo con Vittorio ho scelto la Ferrari. Vittorio è stato il pilota con cui ho corso di più e quello che conosco meglio; lo considero uno dei più forti, non solo con l'anteriore. Ha solo avuto la sfortuna di non correre con macchine da assoluto".

— Quest'anno tu alla Pro.Motor.Sport ti trovi nella duplice veste di navigatore e collaboratore di Penariol. Quale tra i due ruoli preferisci?

"Sì, corro con Ercolani e do una mano a Penariol, che è il direttore sportivo, organizzando le trasferte, i piani gomme e tutte quelle cose necessarie per il coordinamento di un rally. Entrambi i ruoli sono belli e danno soddisfazioni. Vale la pena fare il navigatore e il coordinatore assieme".

— Ma quale ti dà più soddisfazione? E quale più responsabilità?

"Certamente il coordinare tutto dà sia maggiori soddisfazioni che maggiori responsabilità perché quando una gara riesce bene ti rendi conto di avere fatto qualcosa di giusto. Navigare è bello, però si è sempre in secondo piano".

— A proposito di secondo piano, i piloti quando vengono intervistati dichiarano sempre che il merito va diviso equamente al cinquanta per cento con il navigatore. Secondo te lo

pensano veramente o in realtà si sentono unici fautori delle vittorie e dei successi?

"Sono convinto che lo dicano pensandolo veramente. La mia opinione personale è che comunque in questa ipotetica percentuale di meriti, al pilota spetta qualcosa di più. D'altra parte per emergere ci vuole del talento in più".

— Una cattiveria diffusa nei confronti dei navigatori è che spesso sono solo dei piloti falliti.

"Assolutamente no, anche perché ci sono dei navigatori che guidano forse non bene come i piloti, ma comunque a livelli buoni".

— Sappiamo che rivesti anche un terzo ruolo come organizzatore. Cosa ti spinge a dedicare tanto tempo alla realizzazione di una gara?

"Una delle più grosse aspirazioni di chi fa parte di questo mondo è riuscire a dare vita a un rally.

A me si è presentata l'occasione lo scorso anno con l'avvicendamento del prefetto di Vicenza e la possibilità di organizzare una gara a Bassano. L'ho fatta a grandi linee con lo stesso spirito con cui ho organizzato le assistenze, mettendoci tanta passione, e cercando di valutarne tutti gli aspetti per raggiungere un risultato ottimale".

— Tu hai corso con tantissimi piloti riuscendo a fare in un anno un numero incredibile di gare. Qual'è la molla che ti spinge a correre così tanto accettando di stare a fianco di piloti spesso poco affidabili?

"L'aver scelto di fare il navigatore. Ritenendolo un lavoro cerco di farlo nel miglior modo possibile. E se farlo bene significa correre tanto, allora accetto di essere in gara



quasi ogni domenica".

— Ma la ventesima gara in un anno non la farai per ragioni economiche: è allora masochismo o divertimento che ti spinge a salire ancora una volta su una vettura?

"Questo è un lavoro che si fa senz'altro con passione e quindi continuando a farlo anche la passione cresce".

— Chi tra i piloti con cui hai corso rappresenta per te la figura ideale di pilota?

"Siccome pilota e navigatore sono due persone con caratteri diversi è difficile dire quale potrebbe essere il compagno ideale. Ci sono dei punti in comune ma anche motivi di contrasto".

— Quali sono le cose che ti danno maggiormente

A SPARVIERO



BETTE BOOGIE

fastidio in un pilota e che potrebbero addirittura spingerti a litigare o a rifiutarti di correre con lui?

"Guidare e navigare sono due mestieri completamente diversi e anche se si corre sulla stessa macchina ognuno ha dei compiti ben precisi. Di conseguenza mi irrita quando il pilota vuole fare il navigatore oppure non si fida".

— *Correre con un pilota piú giovane, secondo te, può creare dei problemi a livello di intesa?*

"Chiario che l'intesa è importantissima, ma non fondamentale. L'aver a fianco un ragazzo molto giovane qualche volta è piú piacevole perché hai la possibilità di trasmettergli la tua esperienza e di insegnargli

qualcosa".

— *Ti diverte di piú correre con piloti privati o in squadre ufficiali?*

"Cerca di essere sincero! Forse è piú bello correre con piloti privati perché c'è uno spirito diverso nell'affrontare le corse".

— *Quali sono quindi le maggiori differenze tra i due modi di correre?*

"Il pilota ufficiale normalmente ha l'abitudine di pretendere proprio per il fatto di essere ufficiale, non solo dal navigatore ma da tutta la squadra. Il pilota privato invece ha altri problemi ed esigenze e corre per la gioia di correre".

— *I tuoi pregi e i tuoi difetti come navigatore?*

"I pregi non sta a me dirli, come difetti riconosco di essere troppo introverso e di non essere assolutamente un personaggio. Inoltre avendo una personalità ben precisa tendo ad imporre ai miei piloti, anche se magari hanno un carattere piú forte del mio".

— *Tra le tue doti spicca senz'altro la proverbiale calma...*

"Certamente, se uno non è calmo e tranquillo non potrebbe fare il navigatore. Il pilota può avere il carattere piú diverso e difficile, l'importante è che vada".

— *Hai mai provato paura?*
"Paura no. Certo, ti rendi conto a volte di correre con missili. Tutto diventa piú veloce, le reazioni devono essere molto piú immediate e quindi tutto è piú difficile".

— *Ti piace di piú la terra o l'asfalto?*

"Conforme chi guida. Ci sono dei piloti che vanno fortissimo sull'asfalto ed è bello andare forte, perché in fondo correre è voglia di velocità. Però anche stare a fianco di un terraio può dare

Loris Roggia nato a Pianezze (VI) il 4/9/1953, diplomato al liceo scientifico si iscrive alla facoltà di ingegneria. Frequenta la facoltà per tre anni e poi abbandona gli studi. Inizia attività agonistica nel 1976 al rally di Cesena. 78: corre con la 4 Rombi vincendo il titolo

bellissime sensazioni".

— *Tornando al ruolo del navigatore, perché secondo te si dà per scontato che il secondo debba essere perfetto ed eventuali errori vengono messi così in rilievo?*

"Anche se bisogna sempre mettere in preventivo un eventuale errore da parte del navigatore, è chiaro che vengono accettati e giustificati solo quelli del pilota. Il navigatore ha molteplici incarichi e sbagliarne uno può compromettere il risultato della gara".

— *Lo scorso anno al S. Remo tu e Caneva avete vissuto una delle situazioni piú drammatiche che si possono verificare in un rally. Cosa hai pensato quando hai visto a terra i due fotografi che avevate appena investito? Ti sei subito reso conto della gravità delle loro condizioni?*

"È difficile spiegare lo stato d'animo in cui si trova una persona in quei drammatici momenti. Tu stai facendo la gara, ti diverti e improvvisamente ti trovi a far del male a due persone. Persone che oltre tutto scopri di conoscere. Provi quindi il terrore di avere commesso l'irreparabile, non sei psicologicamente preparato ad affrontare situazioni di questo genere, anche perché per fortuna sono ancora rare. Perciò piú che pensare ti preoccupi di prestargli soccorso. Il problema sorge dopo, nel momento in cui ti rilassi un momentino e ti crei il problema, se sia accettabile il fatto che il tuo divertimento possa causare del male a delle persone. Ti ricordi di colpo delle volte che hai rischiato di investire qualcuno, e qui sorge il solito problema della sicurezza del pubblico e della scelta di certi

italiano in coppia con Ceccato. 81: passa alla Citroen al fianco di Vittorio Caneva. Piazzamenti: 10° assoluto S. Remo; 11° assoluto S. Remo '83; 4° assoluto Piancavallo '85; 3° assoluto Teramo '84. Hobby: modellismo.

appostamenti veramente pericolosi. Chiaro che pensandoci a lungo finisci con l'accettarlo come una fatalità".

— *Loris Roggia dopo nove anni di gare, raccoglie ancora gli articoli e le fotografie che lo ricordano, gioisce nel ricevere l'ennesima coppa?*

"Articoli non ne ho mai raccolti, le fotografie le tengo come ricordo e comunque ricevere un premio è sempre bello".

— *Non ti ho mai visto particolarmente arrabbiato per un ritiro oppure molto felice per un risultato: questo tuo atteggiamento, fin troppo equilibrato, è dovuto al tuo carattere introverso oppure al fatto che, considerandolo un lavoro, vengono ridimensionate delusioni e soddisfazioni?*

"Probabilmente dipende dal mio carattere che mi impedisce di manifestare apertamente gli stati d'animo. Il vincere rende felici tutti, ritirarsi è una cosa che può succedere".

— *Se ti offrissero di fare il mondiale anche a costo di grossi sacrifici accetteresti?*

"Il mondiale è la massima aspirazione di ogni pilota e di ogni navigatore, accetterei ad occhi chiusi anche con un gruppo N".

— *Un'ultima domanda, un po' sbarazzina: hai mai approfittato di quei baffetti da sparviero e di quegli occhietti da volpino per fare colpo sulle donne, particolarmente sensibili al fascino dei piloti?*

"Non credo, forse sono stato avvantaggiato in certe situazioni ma non piú di tanto".

— *Ma ne hai approfittato sí o no?*

"Diciamo che certe conoscenze le ho fatte proprio nel mondo che frequento di piú...."

C.L.

FRANCO CUNICO

Giovedì sera impostai la sveglia per la mattina seguente alle sei, mi sarebbe aspettata una giornata dura all'indomani, ma mai e poi mai avrei potuto pensare che lo sarebbe stata così.

Un bacio della buona notte alla mia fidanzata e poi via con il pensiero alle prove speciali dell'indomani ripercorrendo con la mente ogni metro di una gara che conosco nella maggior parte a memoria eppure, al mio pensiero continuava a sfuggire qualcosa. Quelle ansie, quelle aspettative, quei dubbi che tutti i piloti portano in sé prima di una gara e che vorrebbero vedere realizzati al più presto nei modi e nei tempi che più si desidera.

Essere veloci, decisi, sicuri, con un grande feeling con la vettura ed il navigatore, in una sola parola, essere competitivi.

Un "drin" inaspettato all'alba mi fa svegliare di soprassalto facendomi subito capire, a colpi di frequenze cardiache accelerate, che la mia giornata di pilota cominciava.

Scendo alla sala colazioni dell'Hotel President che mi ospita oramai da molti anni e mi ritrovo al tavolo con Loris... "Ciao Gorby, è dura alzarsi a queste ore..." fu il mio interrogativo che venne immediatamente smontato da un "...ma va là...".

Arrivano nel frattempo Ago e Gigi ed immediatamente inizia l'ormai tradizionale presa in giro reciproca prima della gara fra di noi.

Loris e Gigi richiamano Ago e me sull'orario di partenza che, inesorabile, avanza indifferente all'ottimo umore che si era creato tra gli equipaggi che però, diligentemente, si avviano verso il parco di partenza.

Ago e Loris partono due minuti davanti a me e dopo una ottantina di chilometri ci infiliamo dentro al parco assistenza prima della prima prova speciale. Fatte le rispettive scelte di gomme ci ritroviamo, Longhi e Fappani, Dallavilla e la Canton, Pirolo ed io, Aghini con Loris, in un punto lontano un paio di chilometri dall'inizio prova per poter riscaldare bene le gomme prima di infilarci a tutta in quello che è un vero e proprio toboga.

Il parcheggio che avevo effettuato con la mia auto non era stato dei migliori, ostruivo parte della strada e Loris mi brontolò sorridendo "...Jimmy, sei sempre il solito..." obbiettai subito che lui era il solito fiscale testone e Fappani gridò "...dai Piero, andiamo, è tardi devo timbrare...".

Loris disse "...che fretta, per andare lì dentro...".

Furono le ultime parole che sentii dalla sua bocca e mai scorderò quell'aria decisa e sicura con la quale si infilò nell'abitacolo di quella macchina da corsa che sentiva come tutti noi, calzare a pennello su se stesso. Dopo qualche minuto di prova vidi Ago fuori dalla vettura, ebbi l'impressione che mi volesse indicare di evitare l'ostacolo della sua auto che adagiava su una specie di muretto in pietra, passai senza problemi arrivando a fine p.s. con la convinzione di aver guadagnato un posto in più in classifica generale, dato che Ago e Loris mi precedevano nella generale, ma non avrei mai immaginato dell'immensa tragedia che si era consumata.

Un collega, un professionista, un avversario che per anni ha incrociato con me i rally di mezza Italia ci aveva abbandonato.

Nel trasferimento successivo una telefonata ci conferma il tutto, Loris si è ritirato per sempre.

La classifica, l'auto, gli sponsor più nulla diventa importante tanto quanto l'angoscia che prende Gigi e me.

Sarà per sempre il più lungo e spettrale trasferimento al quale ho dovuto sottostare, ma deciso imbobai la via del ritiro volontario.

Per la verità ebbi ancora un'ulteriore angoscia quando mi accorsi che molti piloti non sapevano prendere una decisione... ebbi un attimo di afflizione, non potevo credere che i navigatori restassero lì ad aspettare ciascuno il proprio minuto per timbrare, una lancetta che segnava ad ognuno il trascorrere inesorabile della vita mentre ad un altro collega aveva imposto uno stop.

Il grande cuore di tutti consigliò finalmente l'abbandono alla competizione in segno di rispetto al tremendo lutto.

Vergogna a colui il quale disse "...ragazzi, non stiamo giocando alla PlayStation, facciamo i professionisti...". La risposta furono le lacrime di molti.

Gargazzone è il paese di Cristina, Matteo, Christian, Alessandro e logicamente Loris, un borgo che sembra uscito da una favola dove persino il cimitero è un luogo decisamente particolare, un paese dove Loris passava le sue giornate da papà e dove, abbiamo appreso dall'omelia, dedicava tempo al giardinaggio giocando con i suoi splendidi bimbi. Ho scoperto pure che era un discolo da piccolino con le auto, realizzando che non era una prerogativa solo mia...

Ma quanto sono simili le storie e la vita di tutti noi amanti dei motori. Chi era in chiesa ed ha ascoltato le



parole piene di fede e speranza di quel fantastico missionario non può aver fatto a meno di pensare che poteva toccare ad ognuno di noi quello che è capitato a Loris e che tutti saremmo potuti così diventare paladini di un qualche cosa che spinge all'unione, alla solidarietà e che Loris, con il suo sacrificio, ha indicato a tutti noi.

Già, ho voglia io per primo di chiedere scusa a tutti coloro che direttamente o indirettamente ho discusso, ignorato o peggio ancora offeso in una trans agonistica eccessiva ed ingiustificata.

Loris ci ha fatto tornare in una dimensione piccola ed umana dove gli sguardi di ognuno di noi in quella chiesa chiedevano stima, rispetto ed umanità reciproca, dove anche gli avversari più acerrimi si sono stretti la mano in un abbraccio che ha annullato in un sol momento mille rivincite, piccole ripicche ed ostilità.

Grazie Loris perché questa giornata ha messo in me e spero in molti, la voglia di godere in futuro per uno sport che amiamo per il fascino della velocità e la soddisfazione della vittoria, per la gioia di poter portare un premio ad un figlio, quello che tu ormai non potrai più fare con i tuoi...

Franco

*Essere veloci, decisi, sicuri,
con un grande feeling con la vettura ed il navigatore,
in una sola parola, essere competitivi.*

Ciao LORIS...



ROBERTO BOCCAFOGLI

Mentire, caro Loris, ti era proprio difficile. Impossibile no: a impegnarci, nel campo, siamo tutti bravini. Ma gli occhi ti fregavano...

Messo spalle al muro da una domanda cui non avresti voluto rispondere - e capitava spesso: da navigatore, i segreti li conoscevi tutti, dal tuo pilota alle più segrete cose del team - quel tuo sguardo buono non sapeva dove nascondersi. E un sorriso lieve, buono, anche davanti alla sfiga più ustionante, diceva più di qualsiasi silenzio.

Montecarlo 1987: ti inseguimmo a quasi tutte le assistenze arrampicate su per le montagne. Stavate dominando il rally, tu e Caneva. Nelle vostre mani, quella Deltina Gr. N sembrava una Gruppo A con il numero sbagliato: il vostro 75 era quello della gara della vostra categoria; ma i tempi, i distacchi inflitti agli avversari diretti sempre più allibiti, facevano pensare che forse avevate in mano una Gr. A camuffata bene. Debuttavate con il Jolly Club. Ricordo con quale martellamento Claudio Bortoletto vi controllava, stimolava, redarguiva. Spingervi no: andavate talmente forte...

Ci incontrammo a gara finita: voi fuori dalle classifiche, pur avendo fatto gara a parte per tutto il rally. Quasi tutto: in una delle ultime prove, forse proprio l'ultima, vi trovaste intraversati sulla neve. Avevamo visto le immagini in TV, dalla sala stampa: vi eravate piantati proprio bene; macchina senza un graffio, ma impossibile ripartire. E Vittorio piangeva, a quell'assistenza finale, a due passi dal podio: Tu no: il solito sguardo a dire "Peccato. Cosa posso farci? Però è stato tutto così bello..."

Ci ho messo anni, ma poi l'ho capito: eri più sopraffatto dalla bellezza della tua vita, che non preoccupato dai suoi angoli oscuri. Funzionava così per tutto: famiglia, lavoro, amici.

Un'altra testimonianza, la più terribile (ma soltanto a pensarci con il senno di poi), mi ritorna da Baselga di Pinè. Non eravamo lì per il rally: si era a cena da amici comuni. Noi adulti e tanti bambini. Iniziava un 2003 che ti avrebbe rivisto a tempo pieno nell'Italiano Rally. Ancora non era rimarginato del tutto il terrore di quell'Argentina di tre anni prima: l'incidente, il collo ferito, ambulanze e ospedali e codici ultrarossi a un

milione di chilometri da casa, incertezze sul tuo pieno recupero...

Ci pensai su un bel po', poi la decisione di farmi i fatti miei evaporò in un istante:

"Cavolo, Loris - ti dissi con anche un po' di imbarazzo - ma sei sicuro, con quel collo lì?..."

Non provasti neppure a cercare una scusa credibile. La risposta ti esondò dagli occhi.

I tuoi soliti occhi incapaci di combattere il fascino di tutta quella meraviglia che ti si stava riaddensando davanti.

Occhi pieni d'amore. Non fu proprio possibile contraddirti...

Roberto

MATTEO ROMANO

Non ho mai avuto il piacere di conoscere Loris bene e con lui ho forse scambiato due parole, da semplice appassionato. Ma ricordo bene due episodi.

Il primo riguarda la prima cassetta video di Rallysprint che ho comprato nella mia vita. C'era un lunghissimo cameracar di Aghini-Roggia con la Toyota Corolla WRC, mi sembra al rally di Sanremo del 1998. Io ho deciso di scrivermi tutte le note su un quadernetto e poi provare a dirle con l'audio azzerato e ogni tanto lo riaccendevo per controllare se ero "a tempo" con Loris. In quel momento non avevo però la minima idea di che faccia avesse Loris, ma lo conoscevo solo di fama.

L'altro ricordo è legato ad un Rally 1000 miglia in cui Loris correva con la Subaru gialla API, sempre con Aghini. Li avevo visti a bordo strada che cambiavano le gomme prima della prova speciale di Capovalle. Mi ricordo benissimo la calma con cui lo vedevo eseguire quest'operazione e la sensazione di tranquillità e controllo che mi aveva trasmesso, mi colpì moltissimo... Non credo di aver più rivisto nessuno eseguire la stessa operazione con la stessa calma. Ancora oggi, quando tocca a me cambiare le gomme penso: "Devi stare tranquillo come lo era Loris quella volta".

Matteo





FABIO FRISIERO

Ricordo esattamente dov'ero, quando ho ricevuto la telefonata "Nobile! Ti ho trovato un naviga giusto", era il Vittorio nazionale. In realtà quello che mi aveva trovato era il suo navigatore dei tempi d'oro e di tante battaglie, loro, le battaglie ... io li ammiravo, professionisti veri, negli anni d'oro dei rally in Italia.

Anno 2001, sono iscritto al mitico RAC, che disputo per la prima volta, per un motivo o per un altro vari navigatori con cui ero già in parola devono darmi forfait, quando Vittorio mi dice che Loris Roggia "accetta" di far da navigatore a me (lui che ha fatto il RAC già 9 volte...). Mi domando se mi stanno prendendo per il culo o se si rendono conto che non ho più il tempo di trovarne un altro, sono le 9 di sera, entro le 12 del giorno dopo, devo dare il nome. Il mitico David Sutton, dal quale ho noleggiato la macchina, quando vede Loris per prima cosa gli dice che lui è il navigatore numero fuor, poi diventeremo amici, ci mostrerà una collezione di auto da corsa meravigliose, tutte rigorosamente originali, alcune ancora con i numeri e la terra dell'ultima gara, appartenute a nomi come Blomqvist, Rohrl, Senna... David Sutton, unico team privato al mondo ad aver mai vinto un campionato del mondo, con una Ford Escort, alla guida Ari Vatanen, con i colori Rothmans. Iniziamo le ricognizioni, con noi un'altra coppia italiana, un altro navigatore famoso, Tiziano Siviero: passeremo tutta la gara a sfidarci in ogni prova...Loris conosce il fondo delle prove in modo, per me, imbarazzante. Mi rendo conto con il passare delle ore quanto sappia e conosca il fondo, riconosce che con il cambiare del colore della terra cambia il grip...tocco con mano che ha una precisione

incredibile. In gara, nel bel mezzo di una prova, più volte gli chiedo se mago Merlino è andato a scuola da lui, invece imperterrito continua ad anticiparti tutto quello che troverai di lì a pochi secondi e, non bastasse tutto questo, snocciola note e condizioni del fondo con relativi consigli millimetricamente esatti, controlla anche come guidi, "sente" quando guidi male... Ma come diavolo... fai? Ma di che pianeta sei? Ad un certo punto gli ho detto: "Sai, guido male perché sto guardando come caspita fai a fare tutte quelle cose leggendo le note..." E finalmente si mette a ridere...gli spiego che in vita mia non ho mai vissuto un'esperienza simile, è un maestro, di quelli veri, ti insegna veramente cosa e come devi fare, lui ...che non guida! Lo fa in maniera semplice, con una passione vera e smisurata, gli piace da impazzire fare quello che fa, ed è tremendamente bravo...

Giusto per far capire l'esempio con il mago Merlino, la nostra macchina (una Mitsubishi evo 5), molto bella da fuori, non è così perfetta tecnicamente; la gara la mette a dura prova, e dal secondo giorno iniziamo ad avere problemi, via via sempre maggiori. Loris, di tutta risposta, spiega ad ogni parco ai meccanici cosa fare per rimetterla più a posto possibile, ma quel che è incredibile (parola molto adatta a lui) quando non riusciamo a raggiungere il parco ci pensa lui, nella borsa delle note sembra abbia un'intera officina, da quella borsa esce di tutto, con buon e largo uso del mitico filo di ferro... più volte durante la gara sono andato a guardare cosa ci fosse dentro la borsa; lui in maniera molto serafica ti dice...: "Parcheggia qui... vieni dammi una mano", si butta sotto alla macchina o dentro al cofano, e si riparte. Ecco, due giorni e mezzo così...alla fine romperemo il turbo, con relativa



fuoriuscita dell'olio e tanti saluti, ma esperienza e soddisfazioni indescrivibili, da augurare a chiunque.

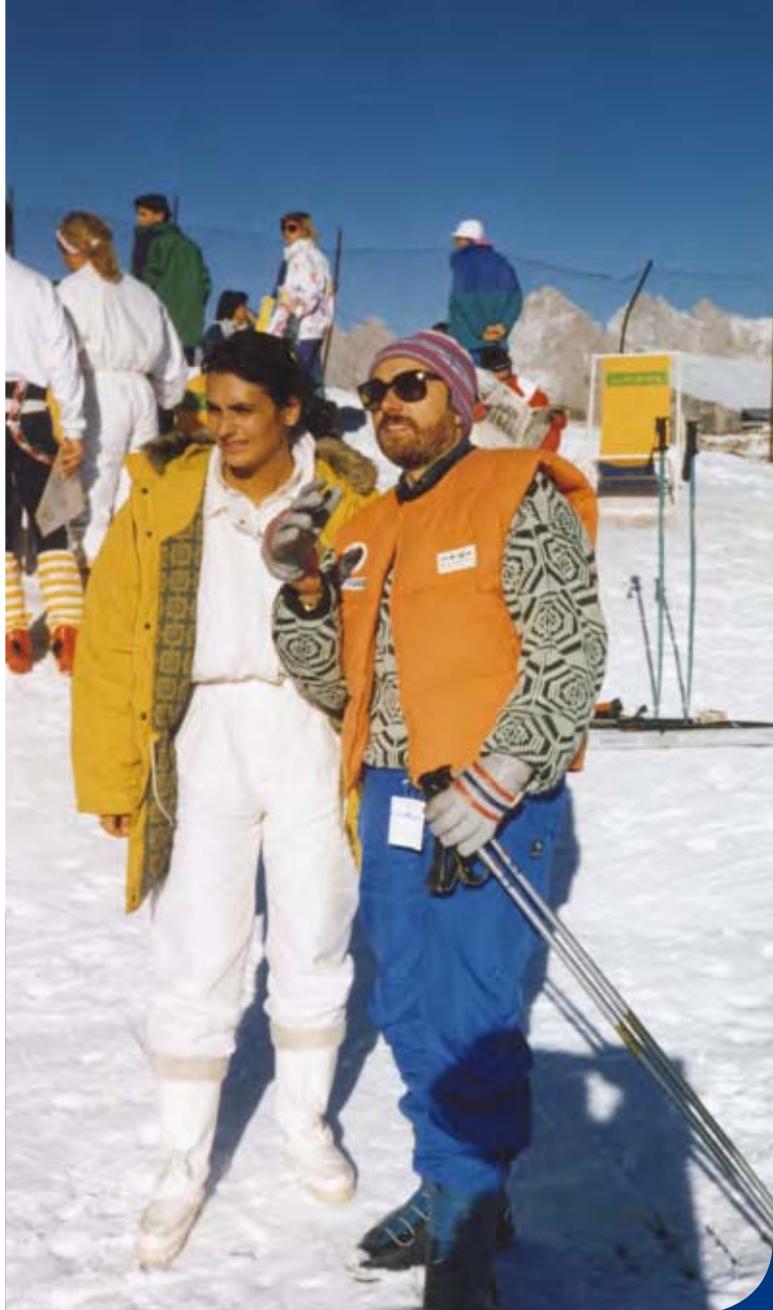
Con Loris e molto grazie a Loris, ho fatto il mio primo podio mondiale e anche se la gara non era valida per il campionato gruppo N mondiale, era pur sempre una gara del campionato del mondo in cui eravamo una decina a giocarcela; gara stupenda, il Catalunya.

Con lui ho fatto il mio primo Nuova Zelanda, con una prima tappa da 14 ore ed una seconda da 17, dormiva lui nei trasferimenti, qualche volta anch'io, tanta era la stanchezza; ma l'uomo incredibile, dormendo in trasferimento... si svegliava "esattamente" quando bisognava girare, ti diceva: "Di qua!" e ritornava a dormire... Tralascio i miei commenti in macchina...lui rideva! Nel 2003 abbiamo disputato assieme solo la Svezia, purtroppo. Eravamo alloggiati in un albergo, che definirlo tale era impossibile, con il bagno che come misura totale era un metro per un metro! Chi è stato da quelle parti e ha avuto la sfortuna di capitare in quel postaccio sa di che cosa parlo: dovevi "comporre" il bagno a seconda dell'uso che ne dovevi fare, doccia, lavandino etc... Robe da matti, scoperte svedesi. Mai più visto, per fortuna, in vita mia, trovate simili... Loris aveva con sé una cineteca vera e propria, andavano di moda solo i CD: ne aveva un'infinità, tutti film da prima visione... quello era il mio primo Svezia, in tre giorni di ricognizioni, facendo danni tutti da solo, mentre Loris rideva, ho polverizzato altrettante auto, una al giorno. Ancora oggi, a distanza di dieci anni, mi riesce difficile ottenere auto a noleggio. Durante le ricognizioni, io tutto gasato dalla mia guida, a metà di una prova scorgo in lontananza un'auto gialla e cretinamente penso di agguantarla quanto prima. L'esperto Loris, con la sua calma e con quel fare che "già sapeva" mi dice: Lascia stare, concentrati sulle note, lascialo andare. Figurati! Risultato... raggiunta solo dopo il controllo stop mi rendo conto che la macchina gialla altro non era che la kangoo del postino, con guida a destra per meglio infilare la posta nelle cassette (che in Svezia sono tutte dallo stesso lato) e che non si era fermata al controllo stop, ma solamente dove c'era una cassetta della posta...

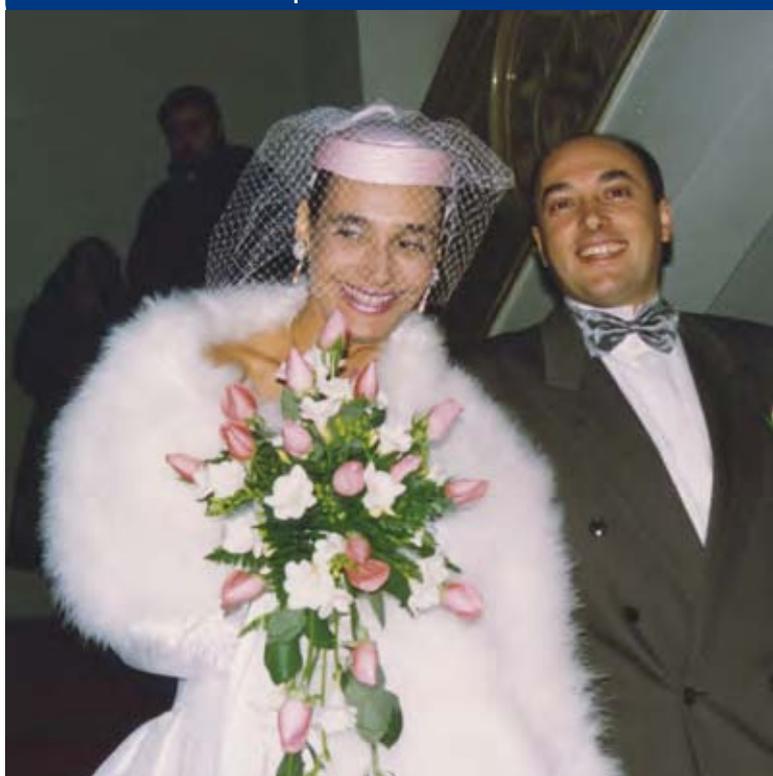
Il 20 giugno 2003 ero a Cipro, Loris avrebbe dovuto esser lì, ma era stato richiamato a fare quello che a lui piaceva immensamente fare, vincere!

Ai suoi bambini di allora, bravi ragazzi di oggi, dico "anch'io avrei voluto un papà così".

Fabio



Insieme, grazie ai rally,
andammo in posti bellissimi...





CRISTINA LARCHER

Lo pensavo davvero quando dicevo alle amiche che, se non mi avesse sposato Loris, probabilmente sarei diventata un'acida zitella. Capricciosa, testona e rompiscatole, perennemente indecisa fra il bianco e il nero, fra partire e restare, riuscivo a far scappare anche gli innamorati più convinti.

Poi, nel maggio del 1985, avevo intervistato Loris per il mensile specializzato Rally Report. In realtà il direttore Giovanni Bertizzolo mi aveva chiesto di fare l'articolo su un altro navigatore, ma io avevo scelto Loris. Perché era sempre gentile e disponibile con tutti, non si dava un sacco di arie come tanti e gli interessava più fare che apparire. Lo conoscevo da tempo, ma era una conoscenza superficiale, e il giorno della famosa intervista, girando per le campagne di Bolzano, mi aveva colpito la sua tenera timidezza e la sua dolcezza, mix micidiale capace di risvegliare in tutte le donne, me compresa, l'istinto materno. Scoccò la scintilla e fu subito amore, reso ancora più bello dalla segretezza e dalla lontananza. Con lui mi sentivo protetta e rassicurata, fuggiva i miei eterni dubbi, mi aiutava a decidere domando la mia impulsività. Sopportava le mie sfuriate plateali senza mai scomporsi, come era nel suo carattere. E poi quante risate, e quante ore passate al telefono! Ricordo che una volta, poco dopo che ci eravamo messi insieme, aveva tirato un cavo telefonico lunghissimo in una stanzetta della segreteria del 2° Rally di Bassano e avevamo amoreggiato per più di due ore, io accovacciata per terra in una posizione scomodissima nel corridoio della mia casa a Bolzano (con le mie tre sorelle che passavano imprecaando perché tenevo occupato l'unico telefono di casa) e lui che cacciava tutti quelli che avevano bisogno di parlargli!

Quell'anno Loris correva con Massimo Ercolani, mentre io navigavo Paola de Martini. Il destino volle che una ventina di giorni dopo la famosa intervista i due piloti, ignari della nostra storia, decidessero di prendere un appartamento insieme per la gara per risparmiare un po'. Non ci sembrava vero! Quando Paola ed io, percorrendo tutto lo stivale con il muletto, arrivammo finalmente in Sicilia da Massimo e Loris, noi due non sapevamo dove guardare perché eravamo felici, ma dovevamo far finta di niente perché non volevamo ancora che si scoprisse il nostro segreto...

Io dormivo con Paola di sopra e Loris nel soggiorno a pianterreno, e io ogni tanto (anzi a dir la verità spesso...) scendevo in punta di piedi da Loris a mo' di ladra con la paura di essere beccata, ma quei due tonti non si accorsero mai di niente. Loro no, ma tutti gli altri si! Quando due sono innamorati si vede lontano un miglio, e poi "casualmente" eravamo sempre insieme quando potevamo, e "casualmente" arrivammo nello stesso momento nella sala della premiazione: appena ci videro gli altri piloti (non ho mai capito se si erano messi d'accordo o era stata un'improvvisata) intonarono



Quando due sono innamorati si vede lontano un miglio...

tutti insieme la marcia nunziale. Loris, imbarazzatissimo come non mai, avrebbe voluto sprofondare, a me invece veniva da ridere, e così fu ufficializzata la nostra storia d'amore.

Poi ci furono solo anni bellissimi. Loris continuava a macinare chilometri su e giù per la Valsugana. Correvamo tutti e due, spesso nello stesso campionato, altrimenti io seguivo lui e lui seguiva me. Io cambiavo spesso squadre e piloti, quasi sempre maschi, ma lui non era geloso. Era ovvio e normale che Loris fosse lì con me, e con lui in veste di direttore sportivo "aggiunto" mi sentivo più tranquilla. Anche perché, a dirla tutta, io ero proprio una frana a fare le assistenze. Non sapevo mai dove mettere 'sti cavoli di furgoni e come farli girare, mentre Loris era un mago a calcolare tutto al secondo.

Insieme, grazie ai rally, andammo in posti bellissimi, dalla Grecia al Kenya, dove Loris navigò Trelles (ricordo che Gustavo lo chiamava con affetto "Lorito"), da Montecarlo all'Isola di Madeira.

Una volta lo raggiunsi di sorpresa proprio a Montecarlo. Avevamo litigato, c'erano state delle incomprensioni, e volevo fare pace. Ero venuta a sapere che il suo primo pilota, Alberto Zanusso, voleva andare a vedere la gara e lo avevo convinto a portarmi con lui. Fu un viaggio da incubo perché lui, forte del suo passato di rallyista, andava via come un disperato nonostante la neve e dopo appena una ventina di chilometri ci eravamo girati già un paio di volte ... e ce ne erano altri 600 da fare... Ma per amore questo ed altro!

A quel tempo le gare si provavano anche per dieci giorni consecutivi, gli alberghi dove alloggiavamo erano sempre splendidi e in posti bellissimi come la Sardegna, la Sicilia, l'Elba, e si aveva anche il tempo di "fare i morosi".

Nell'89 Loris decise di aver finanziato a sufficienza i ricchi petrolieri arabi e venne a vivere a Bolzano. Lui "Veneto Doc", capitò così in mezzo ai "crucchi", ma



in realtà si trovò subito bene, e ben presto i miei amici divennero anche i suoi.

Ricordo la gioia incredibile quando gli dissi che sarebbe diventato padre. Il matrimonio "riparatore" organizzato per dicembre (unico mese libero da gare!) fu bellissimo. Ancora dopo tanto tempo, quando guardo le foto, rimango colpita dallo sguardo felice e raggiante di Loris ...

La stessa immensa felicità che gli illuminò il viso alla nascita prima di Matteo, poi di Christian ed infine di Alessandro.

Loris adorava, ricambiato, i suoi bambini. Può sembrare banale e scontato dirlo, ma il loro rapporto era veramente speciale. "Quando arriva papà?". Quante volte ho sentito questa domanda! E quando finalmente tornava, a volte anche dopo venti giorni (quando correva nel Mondiale), mollava le valigie in mezzo al corridoio e andava a cercarli. Perché il gioco era che loro, appena sentivano la sua macchina, si nascondevano e lui doveva cercarli. "Ma dove sono i miei bambini?". Seguiva un silenzio innaturale, poi un boato e loro saltavano fuori ridendo e urlando, buttandosi fra le sue braccia. E da quando erano in tre, che lotta per sedersi sulle sue gambe!

Poi, nonostante fosse distrutto da lunghi viaggi in aereo e in macchina, si metteva a giocare con loro per ore, facevano insieme infiniti puzzle, costruivano giochi in giardino, giocavano a calcio, o semplicemente leggeva loro una storia. Spesso diceva "Adesso facciamo un lavoretto" e con infinita pazienza spiegava passo per passo cosa fare. Penso che i miei siano stati gli unici bambini al mondo che già a sei - sette anni distinguevano tutti i tipi di cacciaviti ed attrezzi e tenevano il trapano in mano, con grande orrore dei nonni. Poi, quando loro erano a letto, Loris si metteva al computer e scoprivo che aveva ancora un lungo lavoro da finire, magari da consegnare il giorno dopo. E così stava sveglio tutta la notte, ma niente era più importante dei suoi bambini.

Anche quando le "creature" erano diventate tre, avevo continuato a seguirlo ovunque, dove correva ed organizzava, scuola permettendo. "Mamma coraggio" mi chiamavano nell'ambiente dei rally, dover per anni mi hanno visto spingere carrozzine e passeggini, invadere segreterie, "animare" alberghi. Ricordo ancora un terribile viaggio in treno Bolzano-Rimini per raggiungere Loris a San Marino. Ale era piccolo e rognava, mentre gli altri due si erano menati per tutto



il viaggio. Sperando che nessuno avesse bisogno di un posto a sedere, avevo chiuso lo scompartimento e represso a fatica ogni istinto omicida... E quella volta mi ero detta da sola "Vabbè mamma coraggio, ma c'è un limite a tutto!"

Da piccoli i bambini non hanno visto molte gare dove Loris correva perché andare da sola con tre pargoli in prova speciale non mi sembrava molto salutare. In compenso erano affascinati dalle segreterie dei rally dove, forti del fatto di essere i figli del "capo", volevano come prima cosa un pass da mettere al collo, poi armeggiavano con timbri, evidenziatori, cartine fotocopiate, adesivi, immagino con grande gioia dei presenti... In realtà tutti li coccolavano e viziavano e credo che in quei momenti il loro cuore scoppiasse di orgoglio per essere "i figli di Loris". Gli ultimi due-tre anni Matteo, che era il più grande, adorava stare in segreteria vicino al suo papà ma, come diceva lui, non voleva fare lavori "stupidi", voleva fare lavori "veri"! Ricordo con tenerezza quando, proprio nell'ultimo San Martino con Loris, era stato incaricato da Matteo de Bertolis di fare i pass per l'organizzazione e aveva lavorato sodo tutto il pomeriggio invece di andare a



giocare con i fratelli.

L'incidente in Argentina il dodici maggio del 2000 fu un fulmine a ciel sereno. Io ero incinta di Alessandro di oltre otto mesi e anche volendo non avrei potuto raggiungere Loris in ospedale perché nessuna compagnia aerea mi avrebbe fatto volare in quelle condizioni. Loris mi aveva chiamato personalmente per non farmi spaventare, cercando di minimizzare la gravità della situazione. Ma una vertebra rotta e una schiacciata non erano certo uno scherzo. E rimaneva il fatto che lui era dall'altra parte del mondo ed io ero impotente a casa sola con i bambini. Ricordo ancora tutta l'angoscia per l'esito dell'operazione durata sette ore, con il rischio neppure tanto velato di paralisi. Continuavo a guardare l'orologio, il tempo non passava mai, ero stata sveglia tutta la notte e quando mi era arrivata la telefonata tanto attesa avevo pianto di gioia.

Il ritorno a casa fu commovente. Erano passati quindici giorni e i bambini non stavano più nella pelle dalla gioia. Insieme avevamo fatto un cartellone grande con la scritta "Bentornato papà". Rivederlo fu per me uno shock. Sembrava invecchiato di dieci anni, era dimagrito tanto e stava molto male anche per il lungo viaggio fatto prima in aereo, seduto su una normale poltrona, e poi in ambulanza fino a Gargazzone. Una protesi lunga venti centimetri gli bloccava cinque vertebre. Dopo una settimana, il quattro giugno, nacque Alessandro. Avevo voluto fortemente (e forse egoisticamente) che Loris mi fosse accanto, solo con lui mi sentivo tranquilla. In ospedale furono veramente splendidi e dedicarono quasi più attenzioni a lui che a me che dovevo partorire. Ricordo che gli cambiarono tre letti prima di trovare quello dove la schiena gli faceva meno male.



I bambini vissero la convalescenza di Loris con innocente gioia. A loro non sembrava vero di avere il papà a casa per tanto tempo, e lui sdrammatizzava il suo male facendoli girare per casa con la sua sedia a rotelle. Ma Loris stava spesso male, soprattutto di notte. Neanche nel letto ospedaliero riusciva a dormire, e tante cose lo affaticavano subito. Adorava vedere gli amici e cercava di fare tutto come prima, ma anche fare una semplice grigliata lo stancava. Eppure un mese e mezzo dopo l'incidente era già a San Martino di Castrozza, felice di essere tornato alla sua vita, ai suoi rally, alla passione della sua vita.

Che avrebbe ripreso a correre l'anno successivo lo lessi su Autosprint. Loris non aveva avuto il coraggio di dirmelo, ma io lo avevo sempre saputo che sarebbe successo. "Non sarà certo uno stupido incidente a farmi smettere di correre..." diceva spesso durante la lunga convalescenza.

E così era tornato a correre. E a vincere. Io ero preoccupata per la sua schiena, ricordo che litigammo perché voleva fare subito una gara su terra con Daniele Ceccoli e io avevo paura.

Nel 2003 non avrebbe dovuto correre con Aghini. La squadra Peugeot voleva, per motivi di immagine, un navigatore che facesse tutta la stagione, ma Loris non poteva perché era impegnato nell'organizzazione di tre gare dell'Italiano, per cui si accordò con Fabio Frisiero per alcuni rally del Mondiale Produzione. Poi però Aghini convinse la squadra, perché voleva a tutti i costi Loris al suo fianco, anche se solo nelle gare in cui lui era disponibile.

Ero già a letto quando Loris, che stava ancora lavorando nel suo ufficio, si appoggiò allo stipite della porta e nelle penombra della stanza intravidi il suo sorriso mentre felice mi diceva: "Mi ha appena chiamato Ago. Vuole che corro con lui e la Peugeot ha accettato anche se non posso farle tutte..." Ancora non lo sapeva, ma quella sera aveva firmato la sua condanna a morte.

La telefonata di Claudio Carusi in quel caldo 20 giugno era arrivata mentre ero in ufficio. La scuola era finita e i bambini erano sistemati in varie attività estive. "Hai saputo?" Ecco, si sono già ritirati, ricordo che pensai subito, ma in una frazione di secondo realizzai che il suo tono era diverso, molto preoccupato.

Il resto l'ho vissuto come un incubo da cui avrei voluto

scappare, ma non potevo. Non ero io quella che piangeva disperata in ufficio, che correva a Verona a prendere l'aereo per Brindisi, che entrava nella camera mortuaria dell'ospedale. E quello non era Loris, anche se aveva la sua tuta immacolata ed il suo sorriso, "quel sorriso", come se stesse dormendo.

Ma ancora più straziante fu dirlo ai bambini che non sapevano ancora niente.

Il primo ad alzarsi fu Matteo che subito mi chiese, come sempre: "Quando arriva papà?". Non ricordo cosa risposi, ma ricordo perfettamente che urlò piangendo: "Non è giusto, io ho solo dieci anni. Ho il diritto di avere il mio papà". Christian, di due anni più piccolo, era il più timido ed introverso. Spesso mi faceva impazzire con i suoi no, poi arrivava Loris, lo prendeva sotto braccio e in due secondi faceva quello per cui io avevo urlato invano tutto il pomeriggio. La sua reazione era stata sconvolgente: si era cinto le ginocchia con le braccia e aveva cominciato a dondolarsi avanti e indietro per ore, senza parlare, come impazzito. Alessandro aveva solo tre anni. Per giorni aveva continuato a chiedermi quando sarebbe tornato "papà Ois," come lo chiamava. E quando gli spiegavo che papà era volato in cielo, nel suo italiano ancora senza erre mi rispondeva spazientito: "Ho capito che è "motto", ma quando "tonna" vivo?"

E quando aveva smesso di chiedermelo, era stato ancora più straziante, perché voleva dire che aveva capito...

Sono passati dieci anni da quel maledetto 20 giugno, dieci lunghissimi anni volati via.

Anni difficili, con momenti belli e brutti, in cui ho cercato, quasi sempre senza riuscirci, di fare da mamma e da papà, con la costante paura che potesse succedere qualcosa anche a loro.

I ragazzi sono diventati grandi. Matteo va già all'Università e Christian è in quinta liceo. Assomigliano tutti e due in modo impressionante a Loris. Alessandro ha tredici anni, lui invece è identico a me e anche se continuo a considerarlo "il piccolo" è ormai più alto di me. Fra i tre è quello che ha meno ricordi del suo papà, ma se li è fatti guardando per ore e ore i mille filmi che ho sempre fatto in tutte le occasioni, dalle vacanze al mare ai compleanni, dalle gare alla recite a scuola.

Soprattutto nei periodi natalizi o per la festa del papà mi abbraccia di colpo forte forte e mi dice: "Dai mamma, guardiamo insieme i film con papà ..."

Poi quest'inverno ho capito che questi dieci anni sono stati per loro un tempo troppo breve per attenuare il dolore e troppo lungo per riuscire a fermare tutti i ricordi.

Alle cinque di mattina di una notte di gennaio ho sentito la porta d'entrata aprirsi. Era ancora buio e mi sono alzata in preda al panico per cercare di capire cosa stesse succedendo. Panico che è diventato terrore quando mi sono accorta che Christian non era nel suo letto.

Sono uscita di corsa in pigiama per andare a cercarlo in paese, prima a piedi poi in macchina, e quando non sapevo più cosa fare mi è arrivato un suo messaggio sul cellulare: "Sono da papà". Cosa voleva dire quel "Sono da papà"? Mi si è fermato il cuore, poi sono corsa al cimitero. Era lì, seduto per terra, in maniche corte, che piangeva singhiozzando come un bambino. "Non mi ricordo più niente di papà. Non ho più ricordi di lui, della nostra vita insieme". E non smetteva più di piangere.

Lo stesso immenso vuoto e lo stesso dolore che traspare dalla lettera di Matteo a suo padre, una struggente dichiarazione d'amore che non riesco mai a leggere fino in fondo...

Ecco il perché di questo libro: è un regalo che ho voluto fare ai miei figli, ai "suoi" bambini.

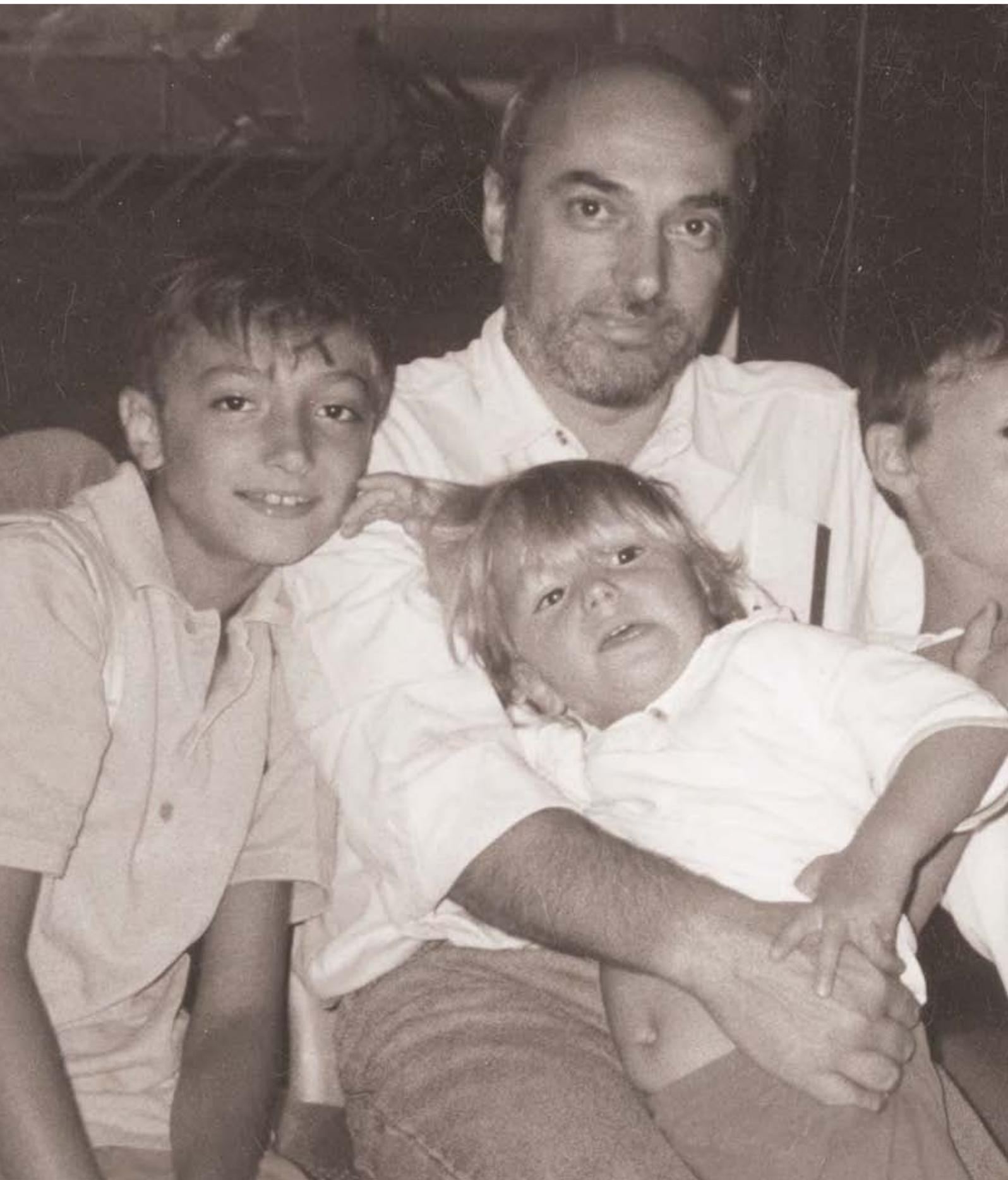
Perché ogni ricordo scritto possa diventare un loro ricordo.

Perché possano capire, leggendo queste testimonianze di affetto, quanto grande è stato il loro padre e quante persone gli hanno voluto bene.

Perché se, chiudendo gli occhi, lo rivedranno anche solo per un momento, capiranno che Lui è ancora fra noi e continua a vegliare su di loro.

Cristina







...questo libro: è un regalo che ho voluto fare ai miei figli, ai "suoi" bambini.



MATTEO ROGGIA

È già il 2013, dal 17 luglio di quest'anno sarà di più il tempo che ho vissuto senza di te che quello passato con te al mio fianco. Questo non segna chissà quale svolta nella mia vita, ma mi fa capire quanto sia passato veloce il tempo, quante cose sono successe e quante cose hai perso: il primo giorno alle medie, l'esame di terza media, la prima moto, le superiori, la maturità, la prima macchina, lo sci, il go-kart, la prima ragazza, cento altre cose. Ma non è questo che durante l'ultimo anno mi ha davvero rattristato, bensì il rendermi conto che di ricordi con te non ne conservo praticamente più, solo piccoli flash, brevi spaccati di vita.

I ricordi che conservo sono forse i più importanti e belli, seppur brevi, come quando andavamo a prendere il gasolio per il riscaldamento in vicolo San Giovanni, o quando mi costruivi le mensole tra gli alberi del giardino per farmi giocare alla cucinetta, il trasloco e tutto il tempo passato insieme a smontare e rimontare armadi e mobili. Ricordo benissimo quando ai rally ti aspettavo al palco d'arrivo per salire sulla macchina, ricordo quando nel '98 hai vinto il campionato italiano e per festeggiare i meccanici avevano spruzzato lo champagne addosso a me, alla mamma e a Christian, che era ancora in passeggio.

Dopo l'incidente in Argentina, quando eri bloccato a casa e non potevi quasi neanche muoverti dal letto, mi divertivo un sacco a girare per casa con la sedia a rotelle, ma ancora più bello era aiutarti a fare i Road Book per i trasferimenti al computer. Sì, quel mobiletto adibito a scrivania, che aveva cavi penzolanti ovunque e sembrava più una centrale nucleare che un computer.

E purtroppo non dimenticherò mai quel giorno... quando mi sono alzato tutto contento perché eravate tornati sia tu che la mamma dopo tanti giorni di assenza, ma nel lettone c'era solo lei.

Quel giorno ha cambiato molte cose sia per me, che per la mamma, che per Christian, che per Alessandro, che per l'intero mondo dello sport.

Non dimenticherò mai il giorno del tuo funerale, quel giorno il nostro piccolo paese per sole 4 ore raddoppiò la sua popolazione, non dimenticherò mai le lacrime di Matteo di San Martino e di

Francesco Galassi quando per la prima volta abbiamo consegnato il tuo trofeo.

Non tutti lo sanno, ma a me piace immaginare, sognare ad occhi aperti, forse perché la realtà fa troppo schifo, e i pensieri più ricorrenti sono quelli di tornare indietro, prima di quella maledetta gara, e quello di farti tornare qui con noi. Me lo chiedo di continuo come sarebbe stato se quella volta la schiena ti avesse fatto troppo male per correre, come sarebbe stata la nostra famiglia, come sarebbero stati i rally e come sarei cresciuto io.

Tutte le volte che ci sono pranzi o gare dove vieni ricordato mi rendo sempre più conto di quale buco hai lasciato nel mondo, e di quanto sia fortunato ad averti avuto come padre, anche se per una piccola parte della mia vita.

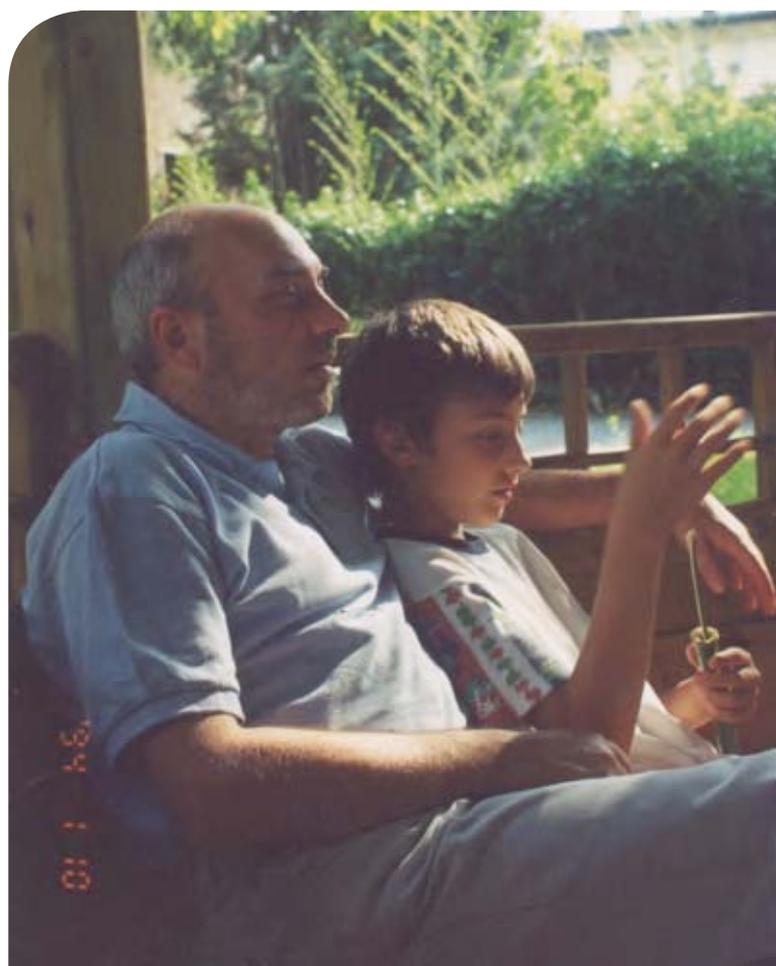
Oggi sono un ventenne che vive nel 2013, un periodo di grandi incertezze e pochi sogni.

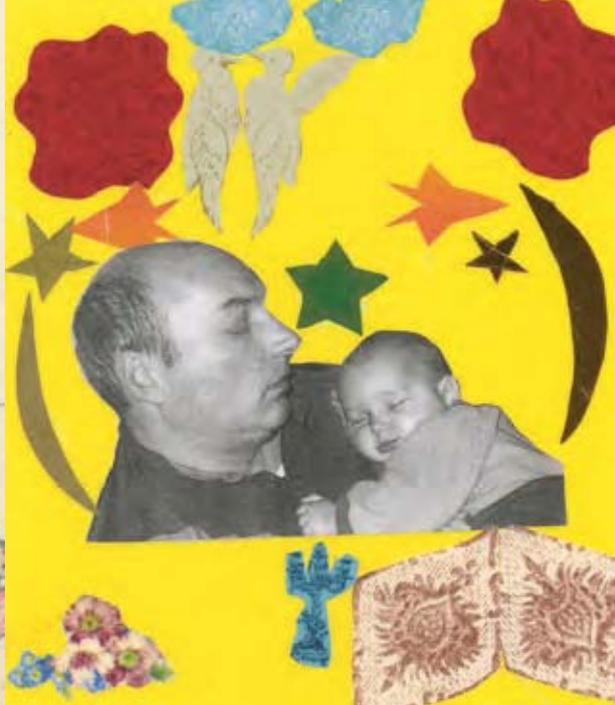
So di non aver fatto grandi cose e di non aver avuto particolari successi.

L'unica cosa che mi fa pensare di essere un pochino speciale e fortunato è il mio cognome, del quale vado fiero come nient'altro nella mia vita.

Io sono il figlio di Loris Roggia, e il mio sogno è di essere un giorno come te.

Matteo





MATTEO
CHRISTIAN
ALESSANDRO

Loris, papà molto schivo
bravo a giocare, ad inventare
allegro sempre, sovradotato,
quando dai viaggi egli tornava
per prima cosa i suoi figli cercava
e noi in braccio gli saltavamo
e forte forte lo abbracciavamo.

Tanti auguri
Christian

19 marzo 2005



Caro papà,

Sai che eri bravo
a fare rally. Sai papà
io vorrei tu fossi vivo.
Sai papà che Bell è stato
motoroso e abbiamo amato
tutte le tue coppe.
Sai papà che ti voglio

tanto bene.
Grazie per tutto
che fai per me
Alessandro.



ti penso spesso mamma, mentre fai le
cose che ti chiedono e mentre le fai, si-
da sola, ma hai la forza di quattro madri.
ti penso mentre sei in macchina, penso
quando fai i rally e facendo i rally hai
bravo papà. ti penso spesso

Da
Ang



Liao' papà lo se che lo sai già però
te lo dico lo stesso ti voglio tanto ma
tanto bene, mi manchi tanto.

te le cose
e



Cara mamma,

L'era una volta una bellissima
ragazzina di nome Cristina che si era
innamorata di un ragazzo di nome Loris.
anche Loris si era innamorato di Cristina,
dopo un po' che erano innamorati, si
sono sposati, dopo qualche anno han-
no ricevuto un odo dopo due anni è
arrivato un bambino poi una stellina,
qua finisce la mia storia,
Loris felice che tu sia la mia mamma
tuo Alessandro.

Questa lettera è per te così ti dimostro tutto il
mio amore.
Tu che sei l'unico papà che in tre anni ha
dimostrato tutto il suo affetto e amore a suo figlio.
Sapere che tu hai fatto tante grandi cose quando
vedi le ciotole in tuo ricordo sono felice di te. Quando sento
il tuo nome quasi mi mette a piangere anche la mamma
si mette quasi a piangere, pensa quasi non riesce a
parlare di te. Al pranzo di Rallylink sono montato
su una macchina da Rally, e mi sono chiesto come
facevi a leggere, la mamma mentre premiava il
navigatore mi aveva regalato una tua foto mentre eri in
una macchina da Rally.
Vorrei ricordarti fare un Rally ancora una volta
ti voglio tanto bene.
Dal tuo figlio Alessandro

LAGGIÙ
nel SALENTO
nel RALLY
SEI MORTO
ORIS!

VELOCE
CAMPIONE
MORTO
SMARRITO
NEL SALENTO

Cara papà

ti regalo una poesia

piena di magia, allegria

e un pizzico di fantasia.

Vorrei sussurrarti piano piano

il mio sogno di andare lontano

tenendoti sempre per mano.

LONTANO
CORREMI
nel RALLY
ORIS
mandi



di Roma 200





Ciao papà.

**Questo libro è stato realizzato con la collaborazione di tutti gli amici di Loris sotto descritti.
Senza di voi questo libro non esisterebbe, GRAZIE!**

LORETTA ROGGIA
LILLI ROGGIA
NEVIO LORENZON
CARLO LANDI
UGO MARANGONI
LAURA LANDI
CIRO CORRÀ
TONY E PATRIZIA FELTRACCO
CARLO CAVICCHI
CINZIA CASTAGNA
GREGORIO ROGGIA
PAOLO BASSO
TIZIANO SIVIERO
ALBERTO ZANUSSO
FRANCO CORRADIN
LUCIO BAGGIO
VITTORIO CANEVA
PIERO SODANO
LELE PINTO
ROBERTO CRISTIANO BAGGIO
ELVIO VOLPATO
MASSIMO PERINI
MAURIZIO VERINI
GIANFRANCO BISOFFI VARANI
MAURO NOCENTINI
GIANCARLO GOLZI
PIERANGELO SCALVINI
GIORGIO COSTENARO
MIKI BIASION
PIERLUIGI ZANETTI
DANIELE MAGAGNIN
SILVIA GALLEN
MASSIMO SAINATI
FABIO PENARIOL
BEPPE E SANDRA CADROBBI
POPI AMATI
GIOVANNI BERTIZZOLO
LINO FANTINATO
BETTY TOGNANA
RALLY CLUB VALPANTENA
VINICIO PRODANI
ELIDA, FABIO E GIORGIA DEL ZOTTO
PIERO SORDON
FRANCESCO RAMINI
GIOVANNI ZONZINI
GIANLUIGI RAIMONDI
MARCO AVI
RICCARDO GOZZI
PAOLO BAGGIO
GIULIO GUALANDI
GUIDO RANCATI
ALESSANDRO BATTAGLIN
LEO TODISCO GRANDE
ALEX FIORIO

GIANNI DEL ZOPPO
GIGI PIROLLO
ELIANA ERCOLANI
BRUNO BENTIVOGLI
GABRIELE FOLCO ZAMBELLI
LUCA NARDIN
GERMANO BOLLINI
FRANCESCO GALASSI
BRUNA LARCHER
VALERIA RAVALLI
SERGIO PIANEZZOLA
MICHELE RAYNERI
PIERANGELA RIVA
GUSTAVO TRELLES
"GIBO" PIANEZZOLA
LUIA ZUMELLI
PIERO LONGHI
LVIO CECI
LUCIANO BRUGNOLO
FABRIZIA PONS
SERGIO REMONDINO
BEPPE DONAZZAN
PUCCI GROSSI
MATTEO DEBERTOLIS
MONICA BELLAVISTA
RUDY DAL POZZO
VANDA GENINATTI
DARIO D'ESPOSITO
LUCA CANTAMESSA
ALESSANDRA MATERAZZETTI
ORIANO AGOSTINI
STEFANIA E VALERIO LARCHER
NIK GULLINO
BOBO FURLANI
BRUNELLO DEMITRI
ANDREA CORDOVANI
NIK GULLINO
CLAUDIO CARUSTI
MARA CONTARDI
MAURA MARINELLO TISOT
MAX SGHEDONI
PIERO ZANARDI
NANNI BARBERO
DANIELE CECCOLI
GIANNI COGNI
ROBERTA GREMIGNANI
FRANCO CUNICO
ROBERTO BOCCAFOGLI
MATTEO ROMANO
FABIO FRISIERO
CRISTINA LARCHER
MATTEO ROGGIA
CHRISTIAN ROGGIA
ALESSANDRO ROGGIA

Ideato da: Rallyink

Progetto grafico: Tandem

Stampa: Centro Stampa Digital Print - 01/10/2013

Vieta la riproduzione anche parziale.

Loris...la semplicità dei grandi



$1122 \rightarrow \nabla \times S2 \rightarrow$
 $S2 \rightarrow 50 D2 \rightarrow 120 Ad$
 $D2 \rightarrow 30 D2 \rightarrow 40$
 $S2 \sim Ad \ 40$
 $D2 \rightarrow 17 \times TS \ 30$
 $D4 \times S3 \ 30$

Loris... la semplicità dei grandi