

Motto: RICORDATI DI OSARE, SEMPRE.

IL DIAVOLO NERO

1913. È estate in Valtellina e la famiglia TENNI è all'alpeggio con le vacche. Il luogo è incantevole e il tempo scorre lento, troppo lento per uno dei cinque figli, il riccioluto TOMASO (8), che corre a perdifiato su e giù per i pascoli. La sorella MADDALENA (11) lo applaude entusiasta: è veloce come il vento. Tomaso sa di non esserlo neanche lontanamente, ma è sicuro che un giorno ci riuscirà.

1923. Una Harley Davidson con sidecar sfreccia per le tortuose strade del Trentino col suo carico di copie del "Gazzettino", prendendo le curve a tutto gas. Distribuiti i giornali, torna alla tipografia di San Giuliano Lagunare (Mestre). Il giovane alla guida si toglie occhiali e caschetto: è Tomaso, ora diciottenne. La folta chioma di ricci lo rende inconfondibile. Il principale chiede come mai sia tornato così presto, se ci siano stati problemi, ma il ragazzo spiega di aver migliorato ancora il suo tempo di percorrenza della tratta San Giuliano-Trento. Invece di complimentarsi, il principale lo redarguisce: è vero che c'è fretta nel consegnare i giornali la mattina, ma ha a disposizione sei ore per farlo, quindi non vale la pena rischiare l'osso del collo. Tomaso rientra mogio mogio a Treviso, dove abita con Maddalena, ora ventunenne, che gestisce il ristorante della stazione ferroviaria. È deluso: quel lavoro non fa per lui, lo aveva scelto solo perché gli permetteva di correre in moto. La sorella allora lo esorta a seguire il suo cuore: se i motori sono la sua passione, perché non riprendere a lavorare come meccanico come faceva a Tirano, loro città natale, qualche anno prima? Tomaso ci riflette su. Si presenta in un'officina di Treviso e convince il proprietario ad assumerlo.

Un giorno, il presidente MORGANTE del Moto Club di Treviso si presenta all'officina per ritirare la sua due ruote. Tomaso spiega di aver fatto qualche miglioria per rendere la motocicletta ancora più veloce, poi effettua un giro di prova. Morgante rimane impressionato: quel giovane schivo e tranquillo è un pilota abilissimo e la moto non ha mai filato così bene. Qualche tempo dopo, il presidente torna all'officina con una bicicletta a motore, la GD 125. Tomaso gli va incontro chiedendo che problemi abbia il mezzo, ma l'uomo risponde che funziona perfettamente e che è un regalo per lui.

30 marzo 1924, Circuito della Postumia (Treviso). Tomaso Omobono Tenni: è così, con il suo nome completo, che si iscrive alla sua prima gara con la GD 125, in mezzo a piloti con moto di cilindrata superiore. A fare il tifo per lui, Maddalena, alcuni amici e Morgante. La corsa ha inizio e Tomaso parte a tutto gas, prendendo le curve a velocità elevatissima. Già alla terza tornata segna il giro record. Il pubblico è entusiasta, nessuno è veloce come lui. La sua guida sempre al limite, però,

lo porta a sbandare varie volte, facendogli perdere del tempo prezioso. Taglia il traguardo per secondo, ma è primo nella sua categoria. Un successo per un esordiente. Per festeggiare vanno tutti a pranzo in una trattoria lì vicino. Qui Tomaso incontra IDA (18), una ragazza simpatica che serve ai tavoli. Un intenso scambio di sguardi tra i due convince il timido giovane a farsi avanti. La invita al cinema, ma lei propone invece di fare un giro in moto.

Le gare si susseguono e le vittorie pure, ma il motociclismo è uno sport povero e i compensi sono talmente bassi che Tomaso non riesce a comprarsi una moto seria. Per continuare l'attività agonistica, apre un'officina in Piazza Filodrammatici a Treviso, sostenuto anche da Ida, diventata sua moglie. Acquista una vecchia Norton 500, la mette a posto e il 26 maggio 1929 partecipa alla Trieste-Opicina. Il tracciato è in salita, ma lui riesce ad arrivare primo nella sua classe e diventa per tutti il campione Omobono Tenni, per gli amici "Bonomìn". Torna a Treviso, accolto da grandi festeggiamenti, ma la popolarità lo mette a disagio, gli trema la mano a firmare autografi.

Continua a gareggiare, ma a causa del suo stile di guida esuberante è spesso vittima di guasti meccanici che lo costringono al ritiro. Scoraggiato, si lamenta che non esistono moto per lui e sogna di entrare alla Guzzi, fosse anche come ultima ruota del carro. È deciso, deve farsi notare: o esce da quella che chiama nebbia della mediocrità o cambia mestiere.

27 novembre 1932, Circuito del Tigullio (Rapallo). Il grande campione PIETRO GHERSI, passato dalle moto alle auto, torna in sella per disputare la gara sul circuito di casa. Anche Tenni partecipa alla competizione e lo fa con una Miller 250. L'emozione di poter correre con uno dei suoi idoli è tanta. Partono e Gheresi balza subito al comando, seguito a distanza ravvicinata da Tenni. Tornata dopo tornata, Omobono rimane sempre lì, al secondo posto. Il giornalista PIER MARIA BIANCHIN, tra il pubblico, osserva preoccupato l'inusuale comportamento dell'amico. Che gli succede? Perché non supera? Finalmente, nell'ultimo mezzo giro, Tenni apre il gas e passa Gheresi, tagliando per primo il traguardo. Il pubblico si riversa all'arrivo. Bianchin si fa largo tra la folla e raggiunge Tenni. Vuole sapere perché ci abbia messo così tanto a sorpassare Gheresi e Omobono timidamente risponde di averlo fatto per una questione di rispetto verso il suo idolo. Bianchin scoppia a ridere: è Omobono di nome e di fatto.

Giugno 1933. Tenni si iscrive con la sua Norton alla competizione di Stradella (Pavia). Mentre elabora la moto, viene avvicinato da ALDO ZAMBRINI, direttore sportivo della Bianchi. Omobono è basito: davanti a lui c'è lo scopritore di Nuvolari. Zambrini gli propone di correre la gara per loro e gli offre una 500. Tenni afferra al volo l'occasione. La corsa ha inizio. Omobono e il campione GIORDANO ALDRIGHETTI si alternano al comando, un duello all'ultimo sorpasso reso ancora più avvincente dalla fitta pioggia. Alla fine ha la meglio Aldrighetti, che taglia per primo il traguardo. Tenni è secondo, ma viene comunque notato dai dirigenti della Guzzi, che,

colpiti dalle sue doti, qualche tempo dopo gli offrono una moto, pur non potendo farlo entrare nella squadra ufficiale dell'anno in corso.

15 ottobre 1933, Pista del Littorio (Roma). Tenni partecipa con la nuova Guzzi bicilindrica 500 al Trofeo della Velocità, un nome che pare un segno del destino. Le sue prime esperienze con la Guzzi sono state molto deludenti, ma ora ha la possibilità di rifarsi. La corsa inizia e Tenni si scatena. Va subito in testa perché, a differenza degli altri, prende la curva "del raccordo" a tutto gas, a 180 km/h. Il pubblico è in visibilio: Tenni è veloce come il vento. Il box, invece, è preoccupato e fa esporre il cartello "Rallentare", ma lui lo ignora e, al terzo giro, proprio in quella curva s'inclina troppo e cade. Una scivolata che sembra interminabile, lui da una parte, la moto dall'altra. La folla ammutolisce. Tenni si rialza malconcio e corre verso la sua Guzzi. La solleva e prova a ripartire, ma l'acceleratore rotto lo costringe al ritiro. La delusione è tanta. L'indomani, tutti i giornali gli danno contro, scrivendo che non c'era bisogno di rischiare così tanto, che Tenni si è infranto contro il limite delle possibilità. Il campione ci rimane male e si sfoga con Ida, la quale gli dice che deve aver cura della sua vita: ha una moglie e una figlia appena nata, BRUNA, a cui pensare. Tenni, però, è convinto che la gente vada a vederlo solo perché corre al massimo della velocità e che trattenersi significherebbe ingannare il suo pubblico. Ma Ida ribatte che un po' di strategia lo aiuterebbe a vincere più gare, evitando cadute e rotture meccaniche. Il marito ci riflette su.

20 maggio 1934, Circuito del Littorio. Tenni si ripresenta al Trofeo della Velocità, stavolta come pilota ufficiale del team Guzzi. Tutti lo guardano scettici dopo la caduta dell'anno prima, ma lui si prende la sua rivincita: nervi saldi e massima concentrazione, non sbaglia una mossa e arriva a tagliare il traguardo per primo, seppur con soli due secondi di vantaggio. È un trionfo.

28 luglio 1935, Coppa del Mare (Livorno). Si disputa quella che sarà definita la gara più spettacolare degli anni '30. Un percorso di milleduecentonovantacinque curve che si snoda tra mare e montagna. Dei ventidue schierati alla partenza arrivano al traguardo solo dodici. Tenni arriva primo dopo una gara perfetta in cui compie tutti i tredici giri con lo stesso tempo. Aldrighetti si classifica secondo a ben dieci minuti di distacco, terzo BANDINI a un quarto d'ora.

28 aprile 1935, Coppa d'Oro Mussolini (Milano-Napoli). La corsa più lunga del mondo. Tenni vi ha già preso parte i due anni precedenti e non è mai arrivato al traguardo. Stavolta è deciso a rifarsi. Non è ancora l'alba quando la gara prende il via sotto una forte pioggia scrosciante. Il percorso già di per sé non è facile, ma una serie di imprevisti lo rende una vera e propria odissea per Tenni. A Bologna deve fermarsi per cambiare una candela, sull'Appennino cade a causa della nebbia e a Viterbo si accorge che il serbatoio del carburante perde. Rimane a secco ed è costretto a spingere la moto per sette chilometri per poter fare rifornimento. Un veloce controllo e capisce che la perdita è dovuta all'attacco allentato di un bullone, quindi non può essere riparata. Tenni decide di continuare

la gara, ma a Frosinone si ritrova nuovamente a secco. A Cassino gli viene un'idea e riparte con una latta di benzina legata alle spalle. Il carico extra lo ostacola nei movimenti, facendolo cadere e danneggiare il cerchione anteriore, tuttavia, quando il motore viene meno, gli permette di fare un rifornimento lampo e ripartire. Arriva stremato al traguardo a Capodichino. È lui il vincitore, ma la delusione di non aver migliorato il record è bruciante. Si consola andando a mangiare in una trattoria del posto e all'uscita incontra una zingara che gli legge la mano e gli predice un futuro roseo. Tenni spera che sia così in vista del Tourist Trophy.

Giugno 1935, Isola di Man (Gran Bretagna). Il Tourist Trophy è un tracciato terribile, una corsa assassina in cui più di duecento hanno perso la vita e che solo piloti del Regno Unito sono riusciti a vincere. Per quindici giorni Tenni si allena dall'alba al tramonto dando mostra delle sue capacità. I giornalisti locali lo considerano il miglior pilota straniero e lo soprannominano "The Black Devil" ("Il Diavolo Nero") per l'impeto e l'ardore con cui il centauro vestito di nero corre. Il giorno prima della gara, Ida si reca in chiesa, a Treviso. Accende un cero alla Madonna e prega perché il marito torni, se non sano, almeno salvo. 19 giugno 1935, Tourist Trophy, gara della classe 250. La corsa ha inizio e l'irlandese WOODS su Guzzi si piazza al comando. Tenni è quarto, poi terzo, poi secondo. Al quinto giro finisce in un fitto banco di nebbia e non si accorge di un corvo appollaiato sulla strada. Lo investe e cade, ma riparte subito. La ruota posteriore, però, è danneggiata e sulla strada per Ramsey si blocca. Il pilota viene sbalzato dalla sella e finisce contro la finestra di un ristorante, sfondandola. Viene trasportato all'ospedale con due costole fratturate e qualche ammaccatura. Nonostante la gran botta è deciso a partecipare alla gara della classe 500 in programma il 21 giugno, ma i dirigenti della Guzzi glielo proibiscono e lo fanno riportare in Italia, al Rizzoli di Bologna, dove viene curato e dove riceve la notizia della nascita del suo secondogenito, GIUSEPPE, che subito soprannomina "Titi" in onore del T.T., il Tourist Trophy. Quando si rivedono dopo l'incidente, Ida sprona il marito a cambiare vita, ma lui non vuole rinunciare alle corse perché il brivido della velocità lo fa sentire vivo. Ida allora lo invita a provare mezzi più sicuri.

5 aprile 1936, Mille Miglia. Tenni partecipa alla competizione con una Maserati 4 CS 1500. La poca pratica nel guidare automobili e la scarsa conoscenza del percorso non gli facilitano le cose e arriva quinto assoluto, però primo nella sua categoria. Un ottimo risultato per un esordiente, tanto che il team Maserati lo conferma anche per le gare successive.

Dopo uno strepitoso secondo posto a Nürburgring, preceduto solo dal CONTE TROSSI, suo caposquadra, Tenni rientra a Treviso. Le principali testate sportive paventano il suo addio alla moto ed il passaggio definitivo alle corse automobilistiche. In effetti Omobono ci sta pensando: molti altri centauri dell'epoca, come Nuvolari e Ghersi, lo hanno fatto e Ida ne sarebbe felice. Ma ciò che tormenta di più il pilota è la frustrazione di non avere rivali con cui battaglia: ha già vinto per due

volte di fila il Campionato Italiano classe 500 e ancora non sembrano esserci moto in grado di competere con la Guzzi. Tenni è combattuto, ma per il momento accantona ogni decisione e si concentra solo sulla successiva gara con la Maserati.

28 giugno 1936, Circuito di Milano. Tenni parte in prima fila e ingaggia prima un duello con Trossi, poi con VILLORESI, finché urta violentemente le balle di paglia lungo il bordo del tracciato e deve fermarsi ai box per cambiare una ruota. Riparte a tutto gas nel tentativo di recuperare lo svantaggio, ma alla curva dell'Arena finisce nuovamente contro la paglia ed è costretto al ritiro. Due incidenti nella stessa corsa, ma nessuna ferita, nessuna emozione. Che vita è senza rischio e adrenalina? Abbandona le automobili e ritorna alla moto con l'obiettivo di conquistare la corsa più difficile di tutte: il Tourist Trophy.

Marzo 1937. Tenni e il compagno di squadra PIGORINI si allenano sulle strade di Lecco in vista della Milano-Napoli. Sfrecciano nel traffico, ma all'improvviso l'autocarro che li precede svolta a sinistra senza mettere la freccia. L'impatto è tremendo e Omobono riporta una vasta ferita alla testa e lo schiacciamento di due dita del piede sinistro. Pigorini rimane illeso. Tenni viene portato dolorante e sotto shock all'ospedale di Lecco. Appresa la notizia, la moglie e due amici partono subito da Treviso, ma quando arrivano Omobono non c'è, è stato trasferito al Rizzoli di Bologna. I tre raggiungono la clinica e vengono informati delle condizioni del campione: Tenni ha subito l'amputazione delle due dita del piede e ora c'è pericolo di cancrena ed embolia. Amici e familiari rimangono col fiato sospeso. Un mese e mezzo dopo, lo ritroviamo seduto su una carrozzina sulle rive del lago di Como, con il piede sinistro al sole per velocizzare i tempi di guarigione. Stare lontano dalle corse lo deprime, ma a tenerlo su è la speranza di essere pronto per il Tourist Trophy.

Giugno 1937. Un aereo atterra sull'Isola di Man. Il portellone si apre e Tenni esce claudicante. Assieme a lui, i meccanici CARLO AGOSTINI ("IL MORETTO") e MONDO MICHELI. La folla inglese lo acclama: "The Black Devil" è tornato nonostante la ferita non sia ancora chiusa. 16 giugno, Tourist Trophy, gara della classe 250. Tenni fa una buona partenza e si piazza subito alle spalle del primo, ma alla seconda tornata scivola e cade. Si rialza e riprende agguerrito la corsa. Dopo una serie di sorpassi strappa il comando a Woods e lo distanzia notevolmente, ma ad un giro dalla fine la moto non risponde più ed è costretto a fermarsi. La vittoria sembra sfuggirgli ancora una volta. Col cuore in gola controlla il motore finché non individua il guasto e con le mani tremanti cambia la candela danneggiata. Ritorna in pista con un vantaggio risicato e, correndo come un forsennato, arriva al traguardo davanti a tutti. Un trionfo: è il primo pilota non del Regno Unito a vincere il Tourist Trophy. I giornali lo esaltano e al suo ritorno a Treviso viene accolto da una folla in delirio che lo porta a spalle per la città.

20 novembre 1938, Autodromo di Monza. Tenni gira in pista con un'andatura pazzesca sotto gli occhi di CARLO GUZZI, ANGELO e GIORGIO PARODI e di un ristretto gruppo di giornalisti. L'intenzione è di battere i record di velocità appena ottenuti da BMW e Gilera. Tenni è concentratissimo. All'undicesima tornata infrange il primo limite, quello dei cinquanta chilometri, con una media di 181 km/h. Al diciottesimo giro cade il primato delle cinquanta miglia. Al ventiduesimo è record dei cento chilometri. Poi è il turno delle cento miglia. I presenti sventolano eccitati fazzoletti e cappelli. Il giornalista DE DEO CECCARELLI, esterrefatto, definisce Tenni "la sorgente del vento". Il successivo primato a cadere è quello dell'ora. Manca solo il record dei duecento chilometri, ma a cinque tornate dalla fine la benzina si esaurisce. Stizzito, Tenni rientra ai box. È stato un anno duro per la sua attività agonistica e tutte le frustrazioni trovano sfogo durante la conferenza stampa. Parla dei problemi che affliggono il motociclismo italiano: lo sforzo fisico dei piloti, i grandi rischi cui si espongono per dei premi bassissimi, le spese proibitive che le case motociclistiche devono sostenere per partecipare alle gare. L'amarrezza è grande e viene interpretata dai giornalisti come un possibile addio alle corse, ma il campione scherzosamente risponde che si ritirerà solo quando avrà trovato uno più veloce di lui.

Luglio 1939, Circuito del Lario. Tenni si allena sfrecciando per le strade poco trafficate dell'unico percorso italiano paragonabile al Tourist Trophy. Si diverte e non lo nasconde. Improvvisamente da una traversa sbuca un carro agricolo e non riesce ad evitarlo. Portato all'ospedale, i medici non escludono di dovergli amputare la gamba destra, devastata, ma lui si oppone nettamente: come potrebbe poi tornare in sella? Piuttosto preferisce la morte. Ordina ai dottori di lasciarlo in pace e, una volta rimasto solo, scoppia a piangere. A settembre è di nuovo in piedi, sulle sue gambe. Perfino il medico che lo visita si complimenta per la velocità di guarigione. D'altronde, cosa ci si poteva aspettare da lui? Intanto i giornali scrivono dell'invasione della Polonia da parte della Germania. Un conflitto di vaste proporzioni sembra imminente.

1940. L'Italia entra in guerra. Tenni riceve la cartolina di precetto e si presenta alla visita medica. Il suo corpo è straziato dalle cadute: la gamba destra è più corta di un centimetro, al piede sinistro mancano due dita, otto costole hanno subito rottura nel corso degli anni e un po' ovunque sono sparse cicatrici. Viene riformato e passa gli anni del conflitto a casa, a Treviso. È un periodo frustrante per lui: le corse sono sospese e i divieti di circolazione e il razionamento del carburante lo costringono a rinunciare alla moto. Tutto ciò che gli rimane è riparare motori nella sua officina, con la gamba destra che gli dà qualche noia. Ma può finalmente passare più tempo con la moglie, i figli, e l'anziana madre MARIA che è andata a vivere con loro.

La guerra finisce e in settembre ricominciano le gare. Tenni è tormentato: ha appena raggiunto un'età critica, i quaranta, ed è inattivo da cinque anni, quanto può essere ancora competitivo?

Decide di mettersi alla prova, nonostante le rimostranze di Ida preoccupata per la sua incolumità. 24 settembre 1945, Circuito dell'Adriatico. Omobono monta in sella alla sua Guzzi e il tempo sembra non essere mai passato. Percorre a tutto gas le strade di una Riccione devastata dai bombardamenti ed arriva primo. Il vecchio Tenni è sempre il grande Tenni.

29 giugno 1946, Modena. Per i viali della città si disputa una doppia gara, di auto e di moto, che vede impegnati NUVOLARI (54) e Tenni nelle rispettive discipline. Omobono osserva il suo idolo in declino: sono lontani i tempi in cui gareggiava con l'Alfa Romeo, ora corre con una Fiat 1100 e, nonostante ce la metta tutta, riesce a malapena a strappare un terzo posto. Nuvolari scende dalla macchina e se ne va mestamente, come un'ombra. Tenni è pensieroso: non vuole finire la sua carriera così, spettro di se stesso, forse sarebbe il caso di abbandonare le corse da vincitore. Ma una volta in sella cambia idea. Arriva primo nella 250 e si ripete anche nella 500, dopo un serrato duello con NELLO PAGANI. Un trionfo.

Ad un mese di distanza, cala il silenzio nel box della Guzzi. Il Moretto legge con voce grave il giornale "Lo Sport Ticinese" che dà notizia della morte di Tenni in un incidente durante un allenamento per il Circuito di Macerata. Tutti tacciono, poi scoppiano a ridere guardando la faccia incredula del povero Omobono, vivo e vegeto lì con loro. Il Moretto sdrammatizza: non deve prendersela, gli hanno allungato la vita.

Giugno 1948, Isola di Man. Tenni è impegnato nelle prove del T.T., quando gli viene comunicato che la madre è morta. Il campione ne è profondamente addolorato, ma non tornerà in patria per il funerale per non rinunciare alla gara: vuole vincere nella classe 500 - cosa che non gli è mai riuscita - e dedicare la vittoria alla madre. 11 giugno, Tourist Trophy, gara delle 500. Tenni è il primo a partire ed è un razzo, ma al secondo giro è costretto a fermarsi per cambiare la molla di una valvola. Torna in strada e segna il giro più veloce, distanziando gli avversari di un minuto e mezzo. Tenni è scatenato e ignora i segnali dei meccanici che cercano di farlo rallentare. Continua la sua corsa, ma all'improvviso un'altra molla si rompe e la moto perde potenza. Rientra ai box ad andatura ridotta, gesticolando come un matto. Il Moretto capisce tutto e sostituisce la molla in mezzo minuto, poi tenta di rifornire la moto di carburante, ma Tenni, temendo di aver perso troppo tempo, lo respinge e riparte di scatto. Il meccanico gli corre dietro gridando che è un errore, ma gli altri lo bloccano e lo rassicurano che ha abbastanza benzina per arrivare alla fine. Tenni corre come un forsennato, sembra lì lì per ammazzarsi ad ogni curva. È l'ultimo giro e il pubblico attende la comparsa del campione sul rettilineo che porta al traguardo, ma ancora non si vede nessuno. Finalmente il pilota appare, ma non in sella alla sua moto, bensì spingendola. Ha finito la benzina. Il Moretto si toglie il berretto e lo getta a terra con rabbia, poi corre verso Omobono con una tanica di carburante, riempie il serbatoio e aiuta il campione a ripartire, mentre gli avversari li sorpassano e tagliano il traguardo.

Tenni arriva nono. Il Moretto non gli parla e lui non riesce nemmeno a guardarlo negli occhi. La sconfitta brucia troppo.

Rientra a Treviso e si reca nel luogo di sepoltura della madre. Le chiede scusa di non esserle stato accanto negli ultimi istanti di vita e di non aver preso parte al suo funerale. Ida, Bruna e Giuseppe lo consolano: Maria sapeva quanto fosse importante per lui il T.T. e lo ha sicuramente perdonato. Omobono si scusa anche con la moglie e con i figli per quello che si è perso in questi anni e, stringendoli in un forte abbraccio, li ringrazia per averlo sempre sostenuto nonostante tutto.

Torna a Mandello, sede della Guzzi, e incontra il Moretto. Gli chiede scusa per quanto accaduto al T.T., avrebbe dovuto ascoltarlo e invece si è comportato come uno stupido. Il Moretto lo perdona e con una stretta di mano suggella la loro ritrovata armonia.

1° luglio 1948, prove del Gran Premio di Berna. Tenni si allena sulle strade che serpeggiano tra i fitti boschi elvetici, ma sente che qualcosa non va e rientra al box. La nuova 250 bicilindrica non lo convince e vuole provare la vecchia Albatros monocilindrica. È stanco e pallido e il Moretto gli sconsiglia di continuare. Tenni, però, insiste: farà un giro solo. Monta in sella e lancia un'occhiata all'amico meccanico, poi si cala gli occhialoni e parte come un razzo. Affronta a gran velocità le due curve di Eymatt. Alla seconda si piega troppo e il poggiatesta raschia contro l'asfalto. La Albatros si avvita su se stessa e finisce fuori strada. Tenni viene sbalzato dalla sella e sbatte la testa contro un albero. Tutto si fa nero e muto attorno a lui, si ode solo una folata di vento. Il box è in fermento, Omobono ci sta mettendo troppo. Un pilota arriva e dice di aver visto una moto per terra nel bosco. Il Moretto, Mondo Micheli, Nello Pagani e altri due corrono a vedere e, sotto una leggera pioggia, trovano il corpo inerte dell'amico.

Un camion della Guzzi porta a Treviso la salma, che viene accolta da una folla in lacrime e da una pioggia di fiori lanciati da un aereo. Familiari, amici, sportivi, tutti uniti nell'estremo saluto al grande campione che, secondo De Deo Ceccarelli, è arrivato oltre ogni possibilità umana.