

Sannazzaro: ricordi di Giuseppe Cravioli

Una vita da capo officina



Anno 1954 Prototipo prima mietitrebbia con imballatrice WELGER posteriore. Al volante Pietro Lova



Anno 1968 Mario Lova(2°da sn) dopo un intervento di manutenzione



Anno 2001 Ultima versione della LOVA 2001-CHR 800



A lato:
Anno 1968 La LOVA L 180, prima mietitrebbia europea con trasmissione idrostatica, premiata al Salone delle Novità' della Fiera Agricola di Verona.

Sannazzarese DOC, più precisamente di Mezzano, perché mio padre nel Gennaio 1938 lavorava presso l'Azienda Agricola dei Flli Saracco. All'età di due anni la mia famiglia si è trasferita a Mezzana Bigli dove ho frequentato le scuole elementari e la 1° avviamento al lavoro.

A tredici anni facevo già il garzone nel negozio da ciclista del Peto (Pietro Menghi) alla Mezzana.

Nel Settembre 1953 mio padre incrocia il Signor Angioletto Lova, che stava montando un essiccatoio da Miracca alla Mezzana.

"Ha gho al mè fiò ch'le brav a laurà e ch'al gha voia d'imparà"

"Martidi dig da presentas in uficina a Sanasa"

Inizia così la mia avventura durata quarantanove anni.

Per i primi tre o quattro anni ricordo che viaggiavamo in bicicletta. Con Cesar e il Rapid, partivamo al mattino presto dalla Mezzana e catavam su Nelu Quattren a la Crova.

Quando in inverno nevicava, e come se nevicava, il viaggio diventava un'impresa ed eravamo costretti a viaggiare *"in t'la carasa dal camion menalat ad Gianola"*.

In officina l'ambiente era buono ed io facevo il garzone tuttofare: falegnameria, forgia, carpenteria e qualche puntata alle macchine utensili. I miei maestri d'ascia sono stati: Magnani di Balossa e Peppino Capettini. Con Peppino Lova ho cominciato ad andare in trasferta a montare essiccatoi e ricordo in particolare alcuni viaggi a Vespolate nel Novarese, con la Guzzi 250, con *"i puleg ad ghisa in scosa"*

I primi due anni erano da apprendista, cioè servivano per imparare e la paga quindicinale era di 1.200 Lire; quando un chilo di pane costava circa 60 Lire.

La domenica mattina, quando non si doveva andare in ditta, tornavo a fare il garzone ciclista alla Mezzana e questo mi fruttava praticamente una seconda paga. Ho avuto anche una crisi sindacale, prontamente scacciata da mio padre: *"lì a t'se in regula e t'impari un mistè"*.

Nel 1954 inizia l'epopea della Mietitrebbia, di cui sono stato partecipe. Ricordo il prototipo, copiato in parte da una Mietitrebbia Mac Kormic trainata, che lavorava a Mezzano dai Flli Saracco. L'alimentatore non

aveva "il Lumagon", ma due tappeti laterali che convogliavano le spighe al centro dove un terzo tappeto alimentava il battitore. Le coppie coniche di azionamento furono ritirate dall'allora corriere espresso "Primen Veronelli", che disponeva di un GMC residuo bellico dalla Violini di Milano.

La prima mietitrebbia aveva due motori GMC a benzina, uno per la trazione e uno per la trebbia. I motori erano stati recuperati da Pietro Bettaglio e risistemati dal Guido Ferrari. Anche le frizioni e il differenziale erano GMC, recuperati nel Piacentino, dove gli Americani avevano lasciato montagne di ricambi, ancora imballati, per i loro veicoli militari. Per le Decalcomanie delle prime mietitrebbie era stato coinvolto Michele Pavesi, che le aveva realizzate a mano ricavandole da quelle già in uso per le riserie e gli essiccatoi.

La prima prova in campo fu sulla strada di Gorana, nei terreni dell'azienda agricola dei Fratelli Fassi, e i risultati non furono molto lusinghieri. Ma erano anni eroici, molte parti furono rifatte, lavorando anche di notte, finché il funzionamento non fu più che discreto.

Nel frattempo nel 1957 la mia famiglia si era trasferita a Sannazzaro, nella Cascina Malaspina (La Fabbri-ca). Così capitava che alcune sere, già cambiato e pronto a surti, capitava lì Cescio Lova a chiedermi se potevo tornare in officina per rifare qualche pezzo urgente. Nel 1959, a soli 21 anni, appena in possesso del congedo militare fui chiamato in ufficio da Cescio Lova: *"da duman ti ad devi pù laurà, ma gestì l'uficina"*

"ma son no bon"
"preocupat no che ad iuti men"
e così andò.

E arrivò così la prima L 90 con il cassone per l'azienda agricola di Giovanni Allevi di Cascinazza.

La versione special L 100 con motore Nuffield realizzata appositamente per Gamalerio di Galliavola. All'inizio i motori Diesel erano americani della Ford, sdoganati direttamente dal porto di Genova tramite L'Agricola Lomellina dei Fratelli Granelli, che a Valeggio avevano ben 7 mietitrebbie Lova. Poi arrivò la L 140 con il motore Diesel OM CP3 a quattro cilindri. E arrivò anche la L 180 prima mietitrebbia in Italia con trasmissi-

sione idrostatica, esposta alla Fiera Agricola di Verona nel Salone delle Novità Tecniche.

Nel frattempo avevo conosciuto Danna, che diventa mia sposa nel 1967 e mi regala Massimo nel '68.

Erano gli anni del boom in Italia e regnava un ottimismo diffuso, anche se la vita quotidiana era dura. In ditta si respirava una buona aria, perché i titolari si impegnavano molto e facevano investimenti per essere sempre aggiornati tecnicamente. Ricordo con particolare nostalgia tutti i mezzi aziendali: la Guzzi 250, le Lambrette 150, sempre rotte (una sera a Badia di S.Giorgio, Aristide ha dovuto saltare in corsa sul sellino posteriore della Lambretta guidata da Peppino Lova, perché si era rotta la frizione), la Topolino, la Fiat Giardinetta con le modanature in legno, la Innocenti Austin, la Fiat 600, la Multipla, la Fiat 850, la Fiat 1500 e la Fiat 125 con il cambio a cloche.

Anche in officina arrivarono le prime Cesioie idrauliche, la Roditrice Trump con il copia, la Pressapietratrice Schiavi con il programma fino a 9 pieghe. E anche i capannoni crescevano con l'attività: nel 1956 il primo capannone con volta di 18 metri realizzato dalla impresa Romè e poi via via altri ampliamenti sempre con l'impresa Caramello/Bonfanti.

All'inizio degli anni 70 però la L180 non faceva più mercato e per rimediare alla crisi ci siamo messi di nuovo a produrre essiccatoi ribaltabili con cilindri telescopici.

A partire dal Giugno 1972, ho collaborato con Gianni Lova, l'ingegnere, che facendo da catalizzatore dell'esperienza del papà e degli zii, favorì la nascita della L 2001 e della L1801. La L 2001 doveva essere la macchina del futuro e così fu.

E' rimasta in produzione fino al 2001 e ne sono state realizzate più di 700. La L 2001 mi ha anche accompagnato fino alla pensione nel 1997, anche se sono rimasto in ditta come consulente fino a un sabato mattina del 2002, quando il mio cuore ha deciso che necessitava di una manutenzione urgente. E a proposito di cuore, dire che ho lasciato il cuore in officina mi sembra un po' scontato, ma succede che la vista di una mietitrebbia giallo ocrà mi provoca ancora un po' di irregolarità cardiaca e un subbuglio di ricordi.