

Firenze 10 Maggio 2010
Giornalino n°112

Dear friends and drivers,

questo mese la “carne sul fuoco” è tantissima. C'è il Circuito del Mugello che ci tiene in agitazione continua perché ogni giorno c'è qualcosa di nuovo di cui occuparsi, a cui non avevamo fin ora pensato o a cui bisogna ripensare. Ma siccome noi della Scuderia siamo maledettamente italiani, l'”ultimo minuto” diventa quasi una regola e non ci turba più di tanto. Comunque i segnali ci fanno pensare ad un grande Mugello: grande per il percorso bellissimo che al primo giorno porterà i concorrenti su strade estranee al circuito storico ed in buona parte sconosciute, ma tuttavia perfette per ricreare lo spirito di quella corsa; grande per la partecipazione, soprattutto alla Parata, di vetture splendide; grande per le adesioni numerose che stanno giungendo anche dall'estero.

L'invito è rivolto a tutti i proprietari di auto storiche di valore che leggono questo giornalino: iscrivetevi al Circuito del Mugello, in una qualsiasi delle sue tre formule. Chi mancherà quest'anno avrà sicuramente torto!

Sul nostro sito sono pubblicate tutte le notizie più utili sulla manifestazione, ed è possibile scaricare la scheda di iscrizione.

Poi c'è la stagione sportiva in pieno svolgimento con le crono scalate più importanti (Cortona, Consuma) appena disputate o in avvicinamento. E con i soliti problemi regolamentari che turbano il sonno dei nostri piloti impegnati nel Trofeo Velocità in pista. Le nostre Alfa GTV sono quattro anni che vincono il Trofeo contro vetture ben più potenti ed è comprensibile che questo possa rompere le scatole a qualcuno. Se c'è qualche irregolarità è opportuno sia segnalata da chi di dovere al proprietario della vettura perché vi ponga rimedio, ed in caso contrario venga sanzionata. Ma penso che innanzi tutto l'irregolarità debba essere provata con certezza da chi la contesta (“*l'onere di provare incombe su colui che afferma*” è un principio giuridico fondamentale al quale neppure la CSAI, nonostante l'art. 3.3.5 della NS14, può sottrarsi). Comunque non mi piace che un concorrente, o un gruppo di concorrenti, sia eliminato a colpi sistematici di un regolamento fin ora fatto rispettare molto poco e non – sportivamente – con una vittoria sul campo.

Poi c'è la Formula 1, la febbre che quest'anno ha già colpito due di noi e che pare stia contagiando anche altri. E' però possibile guarirla usando anche medicine alternative abordabili come la Formula 3 o la Formula Junior.

D'altra parte il Gran Prix storico di Montecarlo è troppo seducente, persino per chi di corse non si intende o non è poi così appassionato. Poiché uno dei concorrenti di quell'evento era Marco Masini, l'altro il Presidente, la mitica Lucia Masini ci ha relazionati sull'eccitante week end monegasco della nostra squadra.

Siamo lieti di comunicare che **Paolo Scorretti**, in arte “**Rocco**” si è iscritto alla Scuderia per correre con i nostri colori il Trofeo della Montagna ai comandi di una competitiva Porsche 911 2,4.

VELOCITA'

27 – 28 Marzo Bologna – San Luca

GRUPPO 1

			cl.	ass.
Mascari Vittorio	Lotus Cortina	FT 1600	1/1	6/20
Steinhauslin Carlo	Lotus XI	E BC 1150	1/1	10/20
Prugger Georg	Frazer Nash	D BC 1600	1/1	11/20
Ritirati e non partiti: Shouwemburg P. AR 33, Maggiorelli Giovanni Abarth 850				

9 - 11 Aprile Autodromo Monza CIV TIV COV

GRUPPO 2

Incagli G.	AR 2000 GTV	H1 T 2000	3/10	20/42
Orlandini M.	AR 2000 GTV	H1 T 2000	4/10	22/42
Ritirato: De Vuono AR GTV				

17 – 18 Aprile Camucia – Cortona CIM TIM COM

Venerdì....pioggia! Sabato....pioggia! E Domenica??? Samba, spiaggia e.....sole!!! Scherzi a parte, siamo stati baciati dalla buona sorte e abbiamo avuto una bella giornata di sole, anche se alla mattina un po' di nebbia, che non voleva alzarsi, aveva creato apprensione. La Scuderia, in forza anche dei pistaioli Biondetti e Seri, questa volta non è riuscita ad avere un buon piazzamento nella classifica a squadre, ma ha avuto degli ottimi risultati nelle singole classi, con un ottimo terzo assoluto nel 2° raggruppamento da parte di Stefano Biondetti. Solita guerra tra Bartoli e Pacetti nella TC 1150 che, anche per questa volta per soli otto decimi, ha visto prevalere Giovanni su Alvaro: ulteriore scontro rimandato a Orvieto. Da rimarcare l'ottima prova di Claudio Bambi, che è riuscito a scendere sotto il muro dei 3', del nostro Vittorio Mascari che è sempre alle prese con il Vezzosi! (riuscirà mai, a riprenderlo?) e gran gara di Bartalesi che, con la sua Simca Rally 2, ha tenuto il passo di macchine ben più potenti, vincendo non solo la classe, ma facendo il 10° assoluto di raggruppamento. La prossima gara saremo ad Orvieto e, poi.....udite, udite, finalmente la CONSUMA: venite gente, venite che c'è posto per tutti!!!!!!!!!!!!!! (Giovanni Pacetti)

GRUPPO 1

			cl.	Ass.
Mascari Vittorio	Lotus Cortina	FT 1600	2/3	7/48
Bambi Andrea	AR 2600	G1 T + 2000	1/1	14/48
Steinhauslin Carlo	Lotus XI	EB C 1150	1/1	25/48
Prugger Georg	Frazer Nash	DB C 1600	1/1	30/48
Bambi Claudio	AR Giulietta	ET 1300	1/1	37/48
Ritirato: Ammannati Lancia HF				

GRUPPO 2

Scorretti Paolo "Rocco"	Porsche 911	GT S 2500	1/3	1/77
Biondetti Stefano	Porsche 911	GT S 2500	2/3	3/77
Bartalesi Giovanni	Simca rally	TC 1300	1/4	11/77
Boddi Gastone	Simca 1200	GTS 1300	2/5	19/77
Pacetti Giovanni	NSU TT	TC 1150	1/1	20/77
Seri Enrico	Alpine	GTS 1300	5/5	45/77
Cecchi Roberto	Abarth 695	TC 700	9/10	63/77

GRUPPO 3

Rosati Riccardo	Porsche 911	GT + 2500	1/1	25/43
-----------------	-------------	-----------	-----	-------

Ristori Lorenzo	A 112 Abarth	TC 1150	2/2	39/43
Capanna Dante	A 112 Abarth	SIL 1150	1/1	40/43

25 Aprile Autodromo di Adria CIV TIV COV

GRUPPO 2

Orlandini M. - De Vuono A.	AR 2000 GTV	H1 TS 2000	2/4	6/12
Incagli G. - Cassigoli A.	AR 2000 GTV	H1 TS 2000	3 /4	7/12

VARIE

Antonello Degli Esposti il 14 Aprile ci ha lasciati improvvisamente. Antonello, giornalista di automobilismo storico fra i più esperti ed autorevoli, non era socio della Scuderia, ma era così affezionato a tutti noi che non mancava mai ai nostri eventi, fossero il Circuito del Mugello o la Firenze – Fiesole o anche più semplicemente un singolare pomeriggio di motori presso MacDonald di Prato organizzato a favore della ricerca sulla fibrosi cistica. Chi lo conosceva, e magari lo aveva incontrato di recente, è rimasto costernato. Vogliamo ricordarlo con le parole di due amici: Maurizio Mani che per la rivista il “Registro Fiat” aveva scritto un breve pezzo sull'utilizzo in gara da parte sua di una inconsueta Fiat 124 sport coupé; e Paul Schouwenburg che, con sensibilità, ci ha scritto in un inglese che non occorre tradurre tanto è chiaro, per esprimere il proprio dolore:

“Rarità nelle corse in salita. La foto che allego rappresenta una gradita novità nel panorama delle corse in salita per auto storiche del corrente anno 2009. Finalmente si è vista in gara, alla Bologna/Raticosa ed al Circuito Stradale del Mugello, una Fiat 124 sport del periodo “G” categoria turismo. Per quanto a mia conoscenza (seguo e fotografo le corse su strada da oltre mezzo secolo); si tratta del primo esemplare di tale modello presente in questa tipologia di manifestazioni. La vettura di colore bianco, targata SI, che ho notato nelle due gare menzionate, due classicissime di forte richiamo sia di partecipanti che di pubblico, è stata preparata e condotta da un grande esperto ed appassionato di auto storiche, l'emiliano Antonello Degli Esposti, giornalista specializzato del settore ed autore di monografie e libri su mitiche corse del passato, nonché egli stesso notissimo ed attivissimo pilota. Sino ad ora questo bel coupè, nonostante l'interessante motorizzazione, non era mai stato preso in considerazione per correre, a differenza della celebre 124 Abarth e delle berline Special e T. E' auspicabile che altri appassionati sportivi rivolgano il loro interesse a questa autovettura, stranamente rara a vedersi nell'elenco delle manifestazioni, mentre è presente nelle gare in Francia e Germania.” (Maurizio Mani).

“Too bad. Antonello was a great person: gentle, experienced, a part of the scene and always helpful. He was very proud of the fact that his late father has been a doctor and we often discussed that. At Bologna-Sanluca (2010) he came up to me and said reluctantly: 'I am Antonello...'. Yes, of course, you are, I said, I know you very well Antonello !! Then I saw his terrible shape, his “tristi” eyes and his exhausted body and face. He was a great and sweet person, a friend, always ready to show interest or to help or advise with his immense know-how. I will personally miss him as he was one of the colorful personalities that are so significant in our lives. Antonello, rest in peace, you will always remain in our memories as a great friend.” Paul F. Schouwenburg.

a presto

3° Grand Prix Storico di Montecarlo del Pilota Marco Masini (commentato dalla moglie)

Finalmente! Il Masini non si tiene più.

Come gli anni scorsi si parte il giovedì mattina e si arriva a Montecarlo verso le 12,00. Il fermento che c'è in giro e l'aria di festa sono naturalmente indescrivibili. Per una suggestiva manifestazione come il Grand Prix arriva gente da tutto il mondo con le auto d'epoca più belle del mondo.

Quest'anno per noi ci sono tre novità: la prima è che partecipa, felice ed emozionato, anche il nostro grande presidente Carlo Steinhauslin con la sua magnifica Formula 1.

La seconda è che c'è Stefano Biondetti, nipote dell'indimenticabile Clemente. Stefano ha assistito Marco non come amico fraterno, non come un fratello paziente ma come un padre amorevole. Sul piano morale lo ha incitato, consigliato, confortato. Sul piano materiale ha scaricato, spinto, tirato, ricaricato.

L'ultima novità è un'altra immancabile trovata del Masini: un carrellino tutto-fare attaccato al furgone che trasporta la "formula". Il suddetto carrellino è stato modificato inserendo una finestrina da roulotte e successivamente attrezzato a officina con tanto di morsa e attrezzi vari. Il carrellino funge anche da spogliatoio, rimessaggio motorini ecc. L'idea è di posizionarlo nel box per poterlo usare in qualsiasi momento, per qualsiasi necessità. Sorge tuttavia un problema: il carrellino è troppo grande e non è possibile parcheggiarlo all'interno del box, inadeguato come dimensione. Ma...facendo finta di non capire il francese (e neanche l'italiano) il geniale barroccino rimane all'interno del box. Non solo: grattando 5 cm. di qua, 5 cm di là alla fine nel box oltre al barroccino ci sono due motorini, due biciclette, due poltroncine e... la Formula 1.

L'auto da corsa è tappezzata di adesivi. Ogni adesivo corrisponde ad uno sponsor del Masini: "Baldini gomme" gli fa lo sconto, "Arno Canali" gli ha promesso del materiale elettrico, "EpoCAuto" gli regala l'abbonamento, "Buttero" gli dà un paio di scarpe e uno di stivali ecc. Se si considera la ben nota "pidocchiaggine" del Masini tutto questo è credibile.

Le verifiche vengono fatte nel pomeriggio: arrivano i quattro commissari, studiano attentamente la macchina in lungo e in largo. Dicono che manca il fanalino rosso che si accende in caso di pioggia. Problema che era sorto anche negli anni passati ma che poi fortunatamente era stato accantonato. Quest'anno no! Il fanalino è necessario! Il Masini non si perde d'animo, compra un faretto da barca e lo piazza dietro la macchina. Fora il cruscotto, mette l'interruttore, passa il filo e il faretto si accende. A questo punto ci vorrebbe una molla che ritira il filo quando si chiude il cofano. In questa occasione il Biondetti dà il meglio di sé: raccatta un elastico giallo da terra e lo posiziona a mo' di molla. Fieri del lavoro concluso, con orgoglio, Marco e Stefano mostrano questo elastico ai commissari che ridono, ma si congratulano con una stretta di mano e danno l'ok. La sera, al briefing, il Masini è il primo a firmare, memore dell'incredibile mancanza di due anni fa, quando si scordò di questo appuntamento obbligatorio ai fini della partenza.

Il sabato mattina ci sono le prove libere della durata di 20', ma il Masini rompe al secondo giro. Pare che si sia rotta la pompa. Marco e Stefano sgomberano e si spostano in un box provvisto di corrente. Smontano tutta la macchina e chiudono il tubo della benzina con il manico di un pennello. Il Biondetti non si dà pace. E' molto più agitato del Masini che invece chiacchiera, si impiccia dei guasti degli altri e addirittura presta anche gli arnesi. La riparazione dura circa quattro ore. La pompa viene sostituita con una nuova e soprattutto viene riattaccato un filo elettrico (causa vera del guasto). I due rimontano tutto, ma la macchina non funziona. La pompa nuova è rotta e si rimonta quella vecchia. La "formula" è pronta per le prove in pista. Il Biondetti si rilassa (ma per poco).

Marco Masini non si qualifica per soli due decimi. Non avendo potuto fare le prove libere della mattina non ha avuto riferimenti sui tempi e la gara dell'indomani è compromessa.

Subito si precipita alla torretta di controllo e cerca i responsabili per capire, chiarire ed essere riammesso, ma non ottiene niente. La mattina successiva tuttavia è di nuovo alla ricerca di qualcuno che lo ammetta alla partenza. Ha molti argomenti in più (probabilmente pensati nel corso della notte), fra cui quello di non aver potuto ricaricare la batteria della pompa della benzina a causa della mancanza di corrente nel box. A questo punto i commissari (forse stupefatti e sgomenti) non ne possono più e lo riammettono. Roba da pazzi!

Intanto lo Steinhauslin corre scatenato e si qualifica senza problemi.

Prima della gara il Masini riguarda tutta la macchina, compreso l'assetto delle ruote. Va molto meglio e si piazza 23° su 35. E' felice e basta.

Lo Stein fa una bella prova davvero. Si classifica 12° su 20 . Bravo!

Alla serata di gala dello Sporting arriviamo con la Abarth 500 del Biondetti. Piloti e Direttore sportivo sono in smoking e belli da morire. Brindano e sognano già il prossimo Grand Prix.

Lucia Masini