

Firenze 10 Luglio 2014  
*Giornalino 158*

*Dear friends and drivers,*

bando alla falsa modestia: siamo stati molto, molto bravi !!!!!

Facciamo un passo indietro. Il progetto del centenario del Circuito del Mugello era partito due anni fa con proponenti ambiziosi. Molte dovevano essere le forze in campo, ancor di più i mezzi economici, oltre a relazioni esterne con piloti e star internazionali, concorrenti di alto livello, sponsor facoltosissimi.

Poi sappiamo come è andata. Morale, ci siamo trovati da soli a gestire qualcosa che avrebbe dovuto essere importante, stupefacente, ma in un certo modo anche solenne come deve esserlo la ricorrenza di un centenario, senza dimenticare il vero obiettivo cioè divertire i partecipanti in un clima rilassato ed amichevole. Per di più lavorando al progetto in un gruppo ristrettissimo di persone, peraltro non propriamente nulla facenti. Il risultato è stato superiore alle aspettative. Ve lo illustro in breve.

La giornata di venerdì: verifiche in piazza Beccaria e conferenza in Palazzo Vecchio salone dei 500. Un successo organizzativo di Gino Taddei coadiuvato da ACI .

Alle 13,00 Piazza Beccaria era “elettrica” come negli anni '60. Una quarantina, ma forse anche più, le auto storiche transitate o parcheggiate in verifica con la gente accalcata ad osservarle. Esperimento riuscitissimo. Palazzo Vecchio: lo abbiamo raggiunto comodamente da piazza Beccaria con i pulmini della famiglia Bambi e i due taxi racing Skoda di Gianni e Marco. Alle 16 per accompagnare un gruppo di forestieri ad una visita guidata del Museo. Alle 17,30 per l'inizio della cerimonia del centenario. Il Salone dei 500, spettacolare e incombente, mette soggezione e non invita agli happening disimpegnati. Il tavolo dei relatori, poi, era importante: un assessore e tre presidenti (di ACI FI Massimo Ruffilli, della Scuderia Carlo Steinhauslin e di Mugello Circuit Roberto Benelli) potevano far sospettare una cerimonia-mattonata da stendere qualsiasi presenzialista ben allenato. Si aggiunga la consegna di un riconoscimento a 40, diconsi 40, ex piloti, dirigenti di ACI degli anni '60 (fra i quali la mitica signora Giuliana Legrenzi !), preparatori, fotografi ecc. : un ulteriore programma letale per qualsiasi spettatore. Invece l'assessore è conciso, i presidenti rompono gli schemi ed improvvisano un teatrino leggero evitando discorsi paludati e Gianni Bellandi, conduttore abilissimo, è molto svelto a chiamare i 40 i quali sono commossi della considerazione loro riservata dopo 50 anni dalle loro gesta, felici di ritrovarsi in una simile occasione.

Sabato: in un paio di ore la piazza di Firenzuola si riempie di auto. Puntualissimi arrivano da Firenze i 20 partecipanti che si sono riuniti davanti alla sede dell'ACI per partire insieme alle 8,30 alla volta di Firenzuola, guidati da Roberto Cecchi, Claudio

Bambi e Vittorio Mascari. Le auto nella piazza sono più di 80, molte davvero bellissime e di valore. Fra le ante guerra c'è l'Alfa 1750 di Marco Masini e anche la Fiat 519 di Georg Prugger. C'è la Ferrari 250 TR di Paul Schouwenburg, guidata con disinvoltura come fosse uno spiderino da passeggio, e c'è la Maserati A6GCS di Cesare Golfieri già a Firenzuola nel 2005. C'è la super-perfetta Abarth OT 1300 di Marco Buffoni e ci sono le bellissime inglesi di vecchi e nuovi amici: la AC blù di Andy Mitchell e l'elegantissima Triumph Italia bicolore di Ian Tomlinson; la grintosa Lotus 47 di Nigel Parry, la Lotus 23 di Roberto Farneti vittoriosa nel 2005, e le tre Davrian di Scanacapra, Migliavacca e Marco Malaguti. Ore 12,00: partenza per la Badia di Moscheta, suggestivo eremo vallombrosano, dove il gruppo si ferma a pranzo. Alle 15,30 ripartenza in direzione Favale per scoprire il cippo in memoria di Gunther Klass, sventurato pilota tedesco, unica vittima nel 1967 di questa corsa. Il pomeriggio si conclude con le tre consuete salite alla Traversa.

Durante la cena nella piazza, presentato da Gianni Bellandi, Francesco Parigi dell'associazione "il Paese dei motori" (più correttamente "il Paese delle corse", ma sono scaramantico e ripeto un errore che porta bene) ci racconta la prima edizione del Circuito del Mugello, quando ancora si chiamava "Circuito automobilistico toscano", oltre a tanti episodi delle edizioni successive. Dietro di lui scorrono filmati storici raccolti da Roberto Cecchi in una cassetta donata anche ai concorrenti.

Domenica mattina: Firenzuola si sveglia alle 8,00 con il rombo delle auto che si preparano alla galoppata finale. Nanni Galli si mette ai comandi della Abarth 2000 di Steinhauslin; Roberto Benelli e Sandro Munari volteggiano in elicottero.

Ore 9,45 si parte. La strada per la Casetta è ben chiusa ed invoglia a tirare. Poi si scende dal passo della Futa si raggiunge il bivio di Novoli, si passa per San Piero con l'immane e gradito controllo a timbro organizzato dagli amici del Paese dei motori (idem come sopra) e si prosegue per Scarperia.

Nel piazzale dove una volta venivano realizzati i box con tubi Innocenti, oggi c'è un grande parcheggio. Ebbene non potendo ricostruire la struttura come negli anni '60, Aldo Raveggi, utilizzando una fotografia del 1967, ha realizzato con il computer una gigantografia lunga 30 metri ed alta 3 che, stesa sul fianco di due camion, ha ricreato la suggestione dei box. Al margine della lunghissima immagine, appare la figura di Amos Pampaloni che sorveglia le operazioni sportive.

Puntualissimi, alle 11,30 siamo ripartiti tutti. Nanni Galli ha preso il volante della Abarth OT di Marco Buffoni il quale, eroico, si è adattato come passeggero.

All'arrivo, e prima del pranzo, premi per tutti: l'elenco lo potete leggere a parte. Posso dire soltanto che regina della edizione 2014 è stata riconosciuta la Maserati 2000 di Golfieri.

Domenica sera il TG3 regionale ci ha dedicato un lungo e lusinghiero servizio, replicato lunedì su RAI2 sport.

Ringraziamenti: ai Sindaci di Firenzuola Claudio Scarpelli e di Scarperia Federico Ignesti, all'assessore Emanuele Guidarelli di Firenzuola. Ai comandanti dei Vigili

Urbani Danilo Ravalli e Stefano Baldini.

Alla dottoressa Elisabetta Cappugi apprezzatissima guida dei nostri ospiti in Palazzo Vecchio; a Marco Cappelli, Romina Soi ed a Gianni Bellandi gentili taxi drivers e, Gianni, bravo anzi bravissimo presentatore. A Francesco Parigi per il contributo culturale come sempre arguto e competente. Ad Aldo Raveggi per l'arte nella preparazione delle brochure della manifestazione. Ai tanti sponsor senza i quali non sarei qui a scrivere del Circuito del Mugello 2014. Agli amici stranieri – tre equipaggi inglesi, tre olandesi ed uno sudafricano – al settimo cielo, entusiasti e pronti a tornare ed a farci buona pubblicità. E questo sarà il più bel ringraziamento da parte loro.

Ad ACI Firenze ed in particolare al Presidente Massimo Ruffilli, alla Direttrice Alessandra Rosa ed al Vice direttore Mario Mordini, a Pierluigi Guasti.

E infine ringraziamenti ai nostri: Gino Taddei, Roberto Cecchi, Lucia Nocentini e Lucilla Simoncini, Paolo Scorretti, Renzo Marinai, Gianfilippo Massangioli, Francesco Sammiceli, Marco Milanese, Riccardo Casini, Moreno Fabbri, Ennio Mazzucco e, sommessamente, al sottoscritto. Ma soprattutto al Presidente ed a Stefano Biondetti, infaticabile motore della macchina organizzativa.

Infine una nota personale: nella tappa di domenica, per motivi di “servizio”, ho chiesto di poter partire da Scarperia fra i primi, insieme agli apri pista. Mi è stato concesso e, poiché i suddetti apripista erano missili abbastanza moderni immediatamente spariti, ho percorso quasi tutto il valico del Giogo senza raggiungere o essere raggiunto da nessuno. Rassicurato dal fatto che le Carrera del Porsche club partivano per ultime e stavolta non mi sarebbero passate sopra, mi godevo la discesa dal passo tagliando le curve, tirando senza esagerare le marce, insomma compiacendomi della mia vecchia 911 esattamente come mi era capitato un anno fa. Ma ad un certo momento, dopo il cippo a Gunther Klass, è apparsa nello specchietto, repentinamente e con gran fragore, una Fulvia Zagato GR 4, scura con il musetto giallo, con le ruote inchiodate e fumanti nella staccata ed il motore imballato. L'ho riconosciuta al volo ed ho pensato: “Azzz... il dott. Taddei è andato fuori di testa...” . Mi sono buttato sulla destra per dargli strada prima che mi buttasse fuori lui. Ed è stato in quel momento che ho riconosciuto il pilota: Sandro Munari impegnato, ma forse nemmeno troppo, al volante della Fulvia di Gino Taddei che, anche se non è una barchetta, è comunque assai performante (complimenti Gino!). La ferita all'orgoglio – la seconda dopo lo smacco inferto dalle Carrera lo scorso anno – si è immediatamente cicatrizzata. Anzi, inseguendo il Mitico fino alla porta fiorentina, ho fatto gli ultimi 2, 3 km di discesa più veloci della mia vita imparando da lui che quello che credevo fosse il limite della mia macchina e mio, poteva tranquillamente essere superato. Grande Sandro ! (AML)

Due appelli: E' ancora disponibile l'abbigliamento Mugello 100: Giubbotti, polo, ecc.

Approfittatene !

Chi non è in regola con la quota di iscrizione alla Scuderia, provveda !

A presto