

Firenze 1 Agosto 2020
Giornalino 229

Dear friends and drivers,

Compilo questo notiziario da ormai più di venti anni e l'ho sempre fatto con piacere, pensando di fare cosa utile per la Scuderia e stimolante per il sottoscritto, trattando argomenti – l'automobilismo storico e la vita di una storica Associazione fiorentina – che mi hanno sempre interessato.

Tuttavia Vi confesso che mi trovo in difficoltà: negli ultimi due “giornalini” e ora anche in questo, devo dare conto della scomparsa di amici, di soci della Scuderia che ne sono stati in passato o nel presente, protagonisti. E ciò mi rattrista immensamente perché, anche se alcuni di essi si erano allontanati per i più vari e comprensibili motivi, in ogni caso erano e restavano amici la cui perdita rimarrà insostituibile.

Nel mese di luglio, l' 11, ci ha improvvisamente lasciati Andrea Manzoni, colpito da un infarto mentre stava svolgendo l'attività più gli piaceva: pilotare sul circuito di Imola una Alfa Romeo da corsa. Questa circostanza potrebbe apparire in qualche modo consolatoria. Se non che Andrea era un personaggio costantemente presente nella vita sociale, oltre che sportiva, della Scuderia: agli eventi, alle cene, alle discussioni fra amici, alle gare ecc. Ed era una persona solare, cordiale e cortese, spiritosa e acuta, disponibile e signorile nei modi, in ogni momento sempre amabile. Trascorrere una giornata o uno dei nostri mercoledì sera con lui era per tutti noi un piacere. Per cui, adesso, rendersi conto che questa consuetudine si è interrotta è destabilizzante e dà la sensazione del vuoto lasciato dalla sua perdita.

Solo sei giorni dopo è scomparso anche Fiorenzo Barbacci. Fiorenzo era da tempo sofferente e non lo vedevamo in Scuderia da anni, avendo peraltro cessato di gareggiare ormai dieci anni fa. Tuttavia era rimasto socio affezionato alla Biondetti e il nostro ricordo di quando partecipava alle prove del Campionato della montagna con la sua piccola Abarth 750 era tuttora vivo.

Esiste una chat whats-app della Scuderia attraverso la quale gli amici di Andrea e di Fiorenzo hanno già potuto esternare alle famiglie il loro dolore. Il Giornalino, in ogni caso, si stringe con grande affetto e commozione a Donatella e a Dario Manzoni ed ai familiari di Fiorenzo Barbacci.



Andrea Manzoni (foto Mentelli)



Fiorenzo Barbacci (foto Mentelli)

Domenica 19 Luglio, dietro l'iniziativa davvero pregevole del **Club Ruoteclassiche** di Prato, è stata scoperta a Scarperia una targa in ricordo del pilota **Nanni Galli**, scomparso alcuni mesi fa, vincitore del Circuito del Mugello del 1968 dividendo la guida della Alfa Romeo 33 con Nino Vaccarella e Lucien Bianchi, recordman del giro del Circuito in 29' 34" al volante della Lola durante la edizione del 1970, e protagonista con le Alfa 33 e con le GTA di tutte le altre edizioni di questa corsa alla quale ha partecipato. Alla cerimonia erano presenti oltre ai dirigenti del Club organizzatore e alla famiglia di Nanni, le rappresentanze di vari club automobilistici, di ACI Prato e Firenze, dell'Autodromo Internazionale, e decine e decine di amici e tifosi di Nanni primo dei quali Roberto Benelli.

Simone Faggioli, intanto, sta conquistando nuovamente i campionati Italiano ed Europeo della Montagna.

La stagione è iniziata

Doppia vittoria e doppio record Faggioli, spettacolo in Croazia

Il pilota fiorentino subito protagonista nell'Europeo della velocità in montagna La Norma M20 è un jet

AUTOMOBILISMO

Nonostante il Covid 19, in alcuni paesi europei sono riprese le gare automobilistiche e Simone Faggioli ha ripreso a vincere. Il pilota fiorentino, al volante della sua Norma M20 FC Zytek gommata Pirelli, ha preso il via in Croazia alle prime due gare della stagione 2020, siglando in ognuna il nuovo record del tracciato. Nella salita di Skradin, nei pressi di Sibenik, dopo una prima manche che lo ha visto secondo dietro a Christian Merli, nella seconda ha vinto con il tempo record di 1'22"257 abbassando il precedente primato di oltre 5". A distanza di due settimane, sempre in Croazia, questa volta a Spalato, ancora un record e vittoria assoluta nella cronoscalata di Malacke. Secondo gradino del podio per Merli e terzo per l'altro italiano Diego Degasperri entrambi su Osella Fa30 Zytek. Il paese balcanico, nonostante l'emergenza sanitaria non sia finita, ha aperto le gare al pubblico. (foto Ivan Dujic)

Un' ultima testimonianza sul Circuito del Mugello degli anni '60 tratta dal libro su questa corsa, decisiva per valutare quanto essa fosse considerata non soltanto una competizione sportiva, ma un vero e proprio evento.

ROBERTO BENELLI

Parlando del Circuito del Mugello anni '60 con le persone più diverse, mi è stato spesso riferito che questa manifestazione era amata non solo per la bellezza del percorso, ma anche per l'ambiente spensierato e divertito dei giorni della vigilia, con soggiorni negli alberghi delle località più piacevoli, grandi cene fra piloti, assistenti ed amici vari, ed una tolleranza straordinaria da parte delle Autorità e della gente del luogo alle attività delle prove su strada che singolarmente si svolgevano di notte e non certo in silenzio.

Ed ho sentito raccontare delle feste che a beneficio dei piloti e delle squadre sportive venivano organizzate dalla famiglia Benelli nella fattoria di Galliano nel cuore del Mugello, divenute negli anni ambitissime ed alle quali qualunque pilota o tecnico che intendesse tenere pubbliche relazioni nell'ambiente desiderava intervenire.

Per avere notizie dirette sull'argomento nessun altro era da interpellare se non Roberto Benelli pilota e sportivo di razza, che alle corse automobilistiche si è accostato alla fine degli anni '50, le ha abbandonate dopo la tragica scomparsa del fratello Carlo, il notissimo "Riccardone", durante una crono scalata, e le ha riprese nel 1996 quando, nel compiere una gita in motocicletta, si è ritrovato casualmente nel bel mezzo della Coppa della Consuma per auto storiche frequentata ancora dai compagni di gare di un tempo.

Roberto e sua moglie Patrizia, con gentilezza e disponibilità, hanno invitato a pranzo nella loro casa in collina Aldo Raveggi e il sottoscritto per parlarne. Roberto, prima di andare sull'argomento, conversando, mi ha chiesto chi avessi già sentito. Quando ha udito pronunciare due nomi, mi ha interrotto:

“La “Signorina” Giuliana Legrenzi è una persona di incommensurabile valore perché, senza nulla togliere alla figura di Amos Pampaloni, era suo il 50 per cento dei meriti dei quali si fregiava il Dott. Pampaloni stesso, uomo di grande autorità che la signorina Legrenzi naturalmente non poteva avere. Essa era costantemente dietro di lui per assisterlo in qualsiasi attività, fin anche a suggerirgli ciò che doveva dire, qualche volta addirittura quello che doveva fare, e per tutti i piloti di Firenze era colei che quando commettevano un errore nell'iscrizione a una gara, si dava da fare per far sì che la partecipazione potesse avvenire ugualmente. La signorina Legrenzi, secondo me, ha speso tutta la sua vita e sono cinquant'anni che la conosco, in una dedizione completa per l'ACI e per lo sport automobilistico. I suoi meriti e la sua dedizione sono stati grandissimi.

Un'altra persona che ritengo possa dire cose interessantissime sul Circuito del Mugello è Nanni Galli che è stato un grandissimo “piede”. Io dico sempre che Nanni Galli è “mio”. Mio cosa? Mio fratello, mio amico? Confermo infatti che, e gliel'ho detto anche personalmente, quando io gli dico “tu sei mio” è perché io ti ho insegnato a guidare, ti ho insegnato a parlare e, mio errore, ti ho insegnato anche a guardare le donne, perché ci sei arrivato tardi e ora vuoi recuperare il tempo perduto! Nanni è per me ed io sono per lui come un fratello. Nanni ha vissuto quegli anni da grandissimo protagonista. Su strada, francamente, c'era soltanto uno che andava forte come lui: si chiama Vic Elford ed era un pilota che ha avuto un'esperienza vastissima. Credo sia salito anche sulla Formula 1. Comunque era un talento incredibile, come lo era Nanni il quale andava più forte di tutti

senza sapere se le gomme erano gonfie, se l'assetto era quello giusto: lui saliva sulla macchina e andava. Sicuramente di quegli anni del Mugello Nanni ha tantissimo da dire.” Racconto a Roberto della conversazione con Nanni Galli di qualche giorno prima e delle impressioni che ne ho tratto. In particolare gli manifesto la sensazione che anche i campioni più impegnati e competitivi, in occasione di quella gara, non solo non subissero alcuno stress, ma anzi la affrontassero fin dai giorni delle prove che si svolgevano per almeno tutta la settimana precedente, come fosse una divertente vacanza collettiva. “Assolutamente si ! E qui si inserisce la signora Luigia Benelli, mamma mia e di “Riccardone” la quale, pur essendo contraria alle corse, ed era come se sentisse dentro di se che le avrebbero riservato un grosso dolore, faceva buon viso a cattivo gioco e, al Mugello, organizzava una grandiosa festa nella nostra fattoria che si trova a Galliano, cioè al centro del vecchio percorso stradale. Infatti dalla fattoria del Monte, così si chiama, attraverso tre chilometri di strada asfaltata si arrivava al cancello della fattoria della Villa delle Maschere e quindi sul Circuito. E questo aveva fatto sì che dopo la prima edizione della corsa nel 1964, la fattoria fosse diventata “ l'ombelico ” della manifestazione perché lì si mangiava, lì si dormiva, ma soprattutto c'erano i granai che venivano svuotati un mese prima e, con delle tavole da carpentieri, venivano trasformati in box nei quali, in particolare i siciliani, lasciavano le macchine portate in Mugello fin dal mese prima. Per due o tre giorni facevamo la ricognizione del percorso alzandoci la mattina alle cinque per girare con le macchine da corsa. C'era un certo tipo di permissività da parte dei Carabinieri e della Polizia Stradale. Addirittura si incontravano su tutte le curve quelli che io chiamavo gli “espontaneos”, cioè ragazzini che si mettevano in determinati punti e, non appena sentivano il rumore delle nostre auto, con le mani ci facevano segno di procedere oppure di rallentare se c'era qualcuno che sopraggiungeva dall'altra parte. Questo ci dava la possibilità di provare come se la strada fosse a traffico chiuso, sia sul Giogo che nella discesa che dal Passo della Futa, dopo le scalette, Montecarelli, le Maschere, fino al bivio di Ghiereto che era il tratto in discesa dove si vinceva il Circuito del Mugello. Perché sul Giogo si guadagnava 15-20 secondi, ma su quella discesa si poteva guadagnare anche un minuto, un minuto e mezzo. Era un discesa che io non ho mai saputo a quanto si facesse di media, ma da Santa Lucia fino al bivio di Ghiereto credo si potessero fare anche 140 o 150 km/h . Perché è velocissima, un po' come la Consuma (la crono scalata n.d.a.): quando salgo alla Consuma e guardo il contachilometri della mia Ferrari che segna 90 km/h mi sembra di volare. Ma poi ho quella fotografia del passaggio con la Osella a Diacceto, durante la gara, con l'autovelox in funzione che indica 221 km l'ora!”



“Ritornando a noi: la fattoria del Monte era davvero l'ombelico del Mugello e non solo geograficamente, ma proprio praticamente perché chi aveva bisogno di un aiuto lì lo trovava, perché meccanici e assistenti di ogni genere li potevi incontrare lì. Addirittura la Porsche chiese di essere ospitata, ma Carlo Chiti, che oltretutto era amico di famiglia, aveva tutti i suoi materiali in fattoria. Per cui fu risposto: “Signori ci dispiace, Chiti non gradisce questa promiscuità!”. Questo per dire cos'era la fattoria del Monte.

Il venerdì sera la mamma organizzava questa grande festa per gli addetti ai lavori. Siamo arrivati ad essere più di duecentocinquanta fra piloti, meccanici, familiari, amici e anche qualche imbucato, perché non c'era un vero filtro ai cancelli, non si usava l'invito scritto, ma c'era l'accredito di chi non c'era mai stato l'anno avanti e si presentava due giorni prima chiedendo: “Si potrebbe venire?”. E a nessuno è mai stato detto di no.

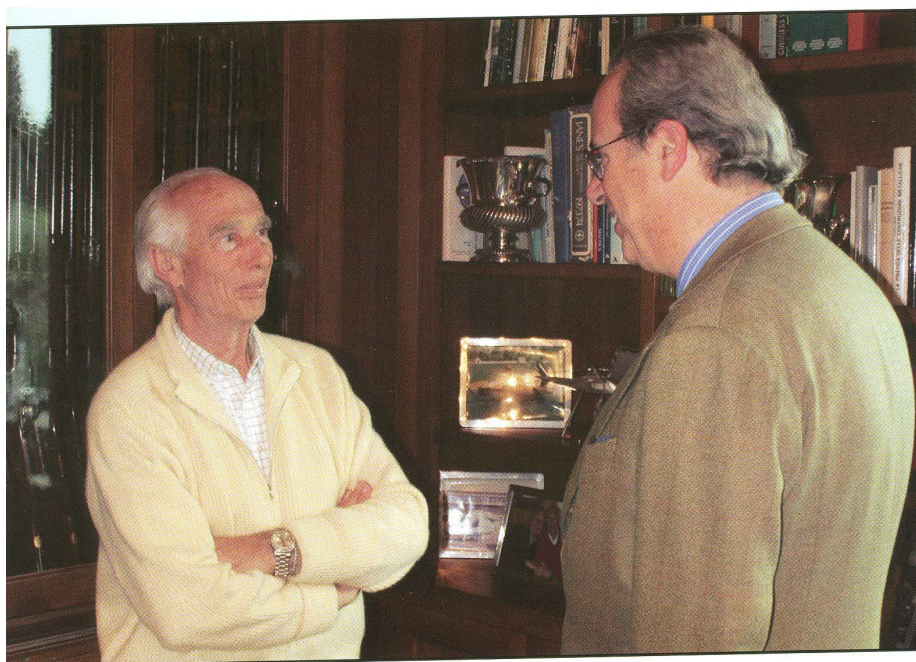
La mamma era una donna vecchia maniera: essendo madre di due corridori - evidentemente il gene da qualcuno deve essere arrivato, non certo da mio padre il quale era così immerso nelle sue strategie finanziarie che non gliene importava assolutamente nulla dell'automobilismo – per tener fede al suo modo di essere che gli era stato insegnato, non ha mai preso la patente nonostante fosse una donna che di corse ne sapeva quanto noi.

Un aneddoto: una volta mia sorella partiva da Genova per andare negli Stati Uniti con l'Andrea Doria. Si partì per andare a salutarla: la partenza dell'Andrea Doria era un evento. La mamma mi diceva: “Siamo un po' in ritardo”. Io a quel tempo – siamo alla fine degli anni 50 - avevo una Ferrari carrozzata Scaglietti ed andavo fortissimo che voleva dire fra i 230 e i 240 kmh. Sulla Firenze-mare stavo andando a “tutta”. La mamma ad un certo punto mi disse: “Roberto io voglio arrivare, non voglio morire”. Poco prima mi aveva detto: “Bisogna cercare di andare sennò si arriva in ritardo”. Sicchè io diciannovenne, un po' spazientito le dissi: “Allora mamma dimmelo tu a quanto devo andare”; e lei mi rispose: “Mah, piglia un “passettino” fra i 200 e 210 kmh!!”.

Sarà stata da “corsa” la signora Luigia ?

Mia madre organizzava questa gran festa come se avesse dovuto ricevere i reali di Inghilterra, con l'argenteria, i tavoli imbanditi, sia al coperto che all'aperto, il tutto fatto in una maniera che le comportava 15-20 giorni di lavoro. La festa era divenuta famosissima sia in Italia che all'estero. Per cui al Mugello c'era la corsa e c'era la festa, e questa era un momento in cui tutti stavano insieme e potevano conoscersi. Di piloti ne sono passati tanti, i più forti degli italiani al Mugello che sono stati Nanni, Giunti, Merzario, Vaccarella, Sandro Munari che è stato incredibile. Al Mugello si creavano delle separazioni perché i prototipi dovevano stare in luoghi raggiungibili solo attraverso strade perfettamente asfaltate. Non potevano circolare su strade bianche perché le loro gomme così morbide incorporavano il brecciolino. Le macchine da turismo, invece, non avevano questi limiti per cui i piloti, che magari avevano problemi economici, andavano a cercare delle sistemazioni diverse. Alla fine, l'unico punto di incontro non era la partenza e neppure la premiazione, perché lì vi andava solo chi riceveva un premio, ma era la festa che cominciava all'incirca alle sei del pomeriggio e finiva ben oltre la mezzanotte. La festa faceva sì che tutti si potessero incontrare e conoscere, così che era diventata un vero e proprio secondo evento dopo la corsa. Perché in effetti potevi parlare con Nanni Galli, con Arturo Merzario, con Sandro Munari che per tanta gente erano già dei “miti” e a quei tempi che il calcio non catalizzava le attenzioni di oggi, i veri miti erano loro. Qualcuno addirittura veniva e non mangiava neanche, nonostante tutto fosse fatto con una gran dovizia. Era importante esserci perché oltre ai piloti c'erano i giornalisti: Saverio Ciattini,

Nino Nutrizio e anche quelli intellettualmente più impegnati la consideravano un meeting al quale non si doveva mancare. Anche i Marzotto, a Valdagno, ai tempi della Mille Miglia facevano qualcosa di analogo, invitando però solo una cinquantina di persone. Era una cena molto più esclusiva e riservata. La nostra invece era un po' una festa di paese aperta in pratica a chiunque avesse qualcosa a che vedere con la corsa del Mugello. Insomma ancora oggi, e mi è capitato anche qualche tempo fa in Sicilia, incontro delle persone che non riconosco perché allora magari venivano e correvano ed io adesso non mi ricordo più di loro, che per accreditarsi con me mi dicono: "Sa, io conoscevo bene la signora Luigia che mi facevao mi diceva..." – perché la mamma aveva una parola per tutti. E con questa gente, che sia vero o no quel che mi dicono, perché a volte penso che qualcuno si vanti raccontando storie che ha solo sentito dire da altri nelle quali ci sono dettagli che non tornano, io sto ugualmente al gioco. Perché quando mi dicono: "Donna Luigia che donna!" questo mi fa sempre un grandissimo piacere! "



In alto: Circuito del Mugello 2005, Roberto Benelli a bordo della sua Chevron insieme all'amico – rivale Giuliano Peroni. Sotto: Roberto Benelli durante l'intervista.

Il 18 ottobre si svolgerà il concorso di eleganza dinamico “Strade bianche e vino rosso”. Possiamo solo anticipare che, quest'anno, la partenza avverrà da viale Amendola davanti alla sede di ACI Firenze di cui ricorrono i 120 anni dalla fondazione, e che la meta del trasferimento sarà come sempre il Castello di Monsanto.

a presto

Dear friends and drivers,

I have been writing this newsletter for more than twenty years and I have always done it with pleasure, thinking of doing something useful for the Scuderia and stimulating for myself, dealing with topics - historic motoring and the life of a historic Florentine Association - that have always interested.

However, I confess that I find myself in difficulty: in the last two Giornalini and now also in this, I have to give an account of the disappearance of dear friends, members of the Scuderia who have been protagonists in the past or present. And this saddens me immensely because, even if some of them had gone away for the most varied and understandable reasons, in any case they were and remained friends whose loss will remain irreplaceable.

In July, the 11th, Andrea Manzoni suddenly left us, hit by a heart attack while he was doing the activity he liked most: driving and racing an Alfa Romeo on the Imola circuit. This circumstance may appear somewhat consoling. Except that Andrea was a character constantly present in the social, as well as sporting, life of the Scuderia: at events, dinners, discussions with friends, competitions, etc. And he was a sunny person, friendly and kind, witty and sharp, helpful and elegant in his ways, always lovable at all times. Spending a day or one of our Wednesday nights with him was a pleasure for all of us. So, now, realizing that this custom has stopped is destabilizing and gives the sensation of the void left by its loss.

Only six days later Fiorenzo Barbacci also disappeared. Fiorenzo had been suffering for some time and we had not seen him in the Scuderia for years, having however ceased to compete ten years ago. However, he remained a fond partner of Biondetti and our memory of when he participated in the tests of the Mountain Championship with his small Abarth 750 was still alive.

There is a whats-app chat of the Scuderia through which the friends of Andrea and Fiorenzo have already been able to express their pain to the families. In any case, Il Giornalino joins Donatella and Dario Manzoni and the family of Fiorenzo Barbacci with great affection and emotion.

Sunday, July 19, behind the truly valuable initiative of the Club Ruoteclassiche of Prato, a stele was discovered in Scarperia in memory of the driver Nanni Galli, who passed away a few months ago, winner of the Mugello Circuit in 1968 dividing the driving of the Alfa Romeo 33 with Nino Vaccarella and Lucien Bianchi, recordman of the circuit in 29 '34 "at the wheel of the Lola during the 1970 edition, and protagonist with the Alfa 33 and with the GTA of all the other editions of this race in which he participated. In addition to the organizers and Nanni's family, the ceremony was attended by representatives of various automobile clubs, ACI Prato and Florence, the Autodromo Internazionale, and scores of friends and fans of Nanni, first of whom Roberto Benelli.

A last testimony from my book about the Mugello circuit of the 1960s, decisive for evaluating how much this race was not only a sporting competition, but a real event.

ROBERTO BENELLI

Speaking about the 1960s Mugello Circuit with the most diverse people, I was often told that this event was loved not only for the beauty of the route, but also for the carefree and amused environment of the days before, with stays in the hotels of the most pleasant locations, great dinners between pilots, assistants and various friends, and an extraordinary tolerance by the Authorities and the local peoples to the road test activities that took place individually at night and certainly not in silence.

And I have heard of the parties that for the benefit of the pilots and sports teams were organized by the Benelli family on the Galliano farm in the heart of Mugello, which had become very coveted over the years and to which any pilot or technician who intended to keep public relations in the environment, wished to intervene .

To get direct information on the matter, no one else had to be asked except Roberto Benelli, driver and race sportsman, who approached car racing in the late 1950s, abandoned them after the tragic death of his brother Carlo, the well-known " Riccardone ", during a hill climb, and took them up again in 1996 when, on a motorbike trip, he accidentally found himself in the middle of the hill climb Consuma Cup for historic cars still frequented by his racing companions of the past.

Roberto and his wife Patrizia, with kindness and availability, invited Aldo Raveggi and me to lunch in their home in the Fiesole hill to talk about it. Before going on to the subject, conversing, Roberto asked me who I had already heard. When he heard two names spoken, he stopped me:

"The "Signorina" Giuliana Legrenzi is a person of immeasurable value because, without taking anything away from the figure of Amos Pampaloni, she was 50% of the merits of which Dr. Pampaloni himself was proud, a man of great authority that Miss Legrenzi of course she couldn't have. She was constantly behind him to assist him in any activity, even to suggest what he had to say, sometimes even what he had to do, and for all the Florence pilots, she was the one who, when they made a mistake in registering for a race, he worked to ensure that participation could take place equally. Miss Legrenzi, in my opinion, has spent her whole life and I have known her for fifty years, in a complete dedication for the ACI and for the car sport. His merits and dedication have been enormous.

Another person I think can say very interesting things about the Mugello Circuit is Nanni Galli who was a huge "foot". I always say that Nanni Galli is "mine". My what? My brother, my friend? In fact, I confirm that, I also told him personally, when I say "you are mine" it is because I taught you to drive, I taught you to speak and, my mistake, I also taught you to look at women, because there you arrived late and now you want to make up for lost time! Nanni is for me and I am for him like a brother. Nanni lived those years as a great protagonist. On the road, frankly, there was only one who was as strong as him: his name is Vic Elford and he was a pilot who had a vast experience. I think he also got into Formula 1. However, he was an incredible talent, as was Nanni who was going faster than anyone without knowing if the tires were swollen, if the set-up was the right one: he got into the car and went. Certainly, about those years of Mugello, Nanni has many things to say.

I tell Roberto about the conversation with Nanni Galli of a few days before and the impressions that I got from it. In particular, I manifest the feeling that even the most committed and competitive champions, on the occasion of that race, not only did not suffer

any stress, but rather faced it from the days of the tests that took place for at least the entire previous week, as if it were a fun collective holiday.

Absolutely yes ! And here is inserted Mrs. Luigia Benelli, my mother and of "Riccardone" who, despite being against the races, and it was as if she felt inside that they would have given her a lot of pain, she made a good face at a bad game and, at the Mugello, organized a great party on our farm which is located in Galliano, that is, in the center of the old road route. In fact, from the Monte farm, as it is called, through three kilometers of asphalted road you arrived at the gate of the farm of Le Maschere Villa and then on the Circuit. And this had meant that after the first edition of the race in 1964, the farm had become the "navel" of the event because we ate there, slept there, but above all there were the barns that were emptied a month earlier and, with carpenter's boards, they were transformed into boxes in which, in particular the Sicilians, they left the machines brought to Mugello from the month before. For two or three days we did the reconnaissance of the route getting up at five in the morning to ride with the racing cars. There was a certain permissiveness from Carabinieri and from the Traffic Police. They even met on all curves what I called the "espontaneos", that is kids who got in certain places and, as soon as they heard the noise of our cars, with their hands they made us sign to proceed or to slow down if there was someone who came to the other side. This gave us the opportunity to try as if the road was closed traffic, both on the Giogo and in the descent and from the Passo della Futa, after the stairs, Montecarelli, le Maschere, up to the junction of Ghiereto which was the downhill stretch where the Mugello Circuit won. Because 15-20 seconds were gained on the Giogo, but a minute, a minute and a half could be gained on that descent. It was a descent that I never knew how much media did, but from Santa Lucia to the crossroads of Ghiereto I think you could also do 140 or 150 km / h. Because it is very fast, a bit like the Consuma (the hill climb nd.a.): when I go up to the Consuma and look at the odometer of my Ferrari that marks 90 km / h it seems to fly. But then I have that photograph of the passage with the Osella to Diacceto, during the race, with the speed camera running that indicates 221 km per hour! Returning to us: the farm of Monte was really the navel of Mugello and not only geographically, but precisely because those who needed help there found it, because mechanics and assistants of all kinds could meet them there. Even Porsche asked to be hosted, but Carlo Chiti, who was also a friend of the family, had all his materials on the farm. For which he was replied: "Gentlemen, we are sorry, Chiti does not like this promiscuity!". This is to say what the Monte farm was.

On Friday evening, Mama organized this big party for the insiders. We came to be more than two hundred and fifty among pilots, mechanics, family members, friends and even a few mailers, because there was no real filter at the gates, the written invitation was not used, but there was the accreditation of those who did not 'had never been the year before and showed up two days earlier asking: "Could I come?". And no one has ever been told no. My mother was an old way woman: being the mother of two racers - evidently the gene from someone must have arrived, certainly not from my father who was so immersed in his financial strategies that he cared absolutely nothing about motoring - to keep faith to his way of being that he had been taught, he never got his license despite being a woman who knew as much about racing as we do. An anecdote: once my sister left Genoa to go to the United States with Andrea Doria. We left to go and say goodbye: the departure of the Andrea Doria was an event. Mom said to me: "We are a little late". At that time - we are at the end of the 1950s - I had a Ferrari with Scaglietti bodywork and I was very fast, which meant between 230 and 240 km / h. On the Firenze-mare highway I was going at full

throttle. At some point my mother said to me: "Roberto I want to arrive, I don't want to die". Some time before, she said to me: "You have to try to go or else we arrive late". So that I was nineteen, a little impatient I said to her: "Then Mum, tell me how fast I have to go"; and she replied: "Well, take a..." little walk" between 200 and 210 km / h !!!".

Could Lady Luigia have been "racing" ?

My mother organized this great party as if she had to receive the royals of England, with the silverware, the tables laid, both indoors and outdoors, all done in a way that involved her 15-20 days of work. The party had become very famous both in Italy and abroad. So there was a race at Mugello and there was a party, and this was a time when everyone was together and they could get to know each other. Many drivers have passed, the strongest of the Italians at Mugello who have been Nanni, Giunti, Merzario, Vaccarella, Sandro Munari which was incredible. Separations were created at Mugello because the prototypes had to be in places reachable only through perfectly paved roads. They could not drive on white roads because their soft tires incorporated the bump. The touring cars, on the other hand, did not have these limits so that the pilots, who perhaps had economic problems, went to look for different accommodations. In the end, the only meeting point was not the departure or even the award ceremony, because only those who received an award went there, but it was the party that started around six in the afternoon and ended well after midnight.

The party meant that everyone could meet and get to know each other, so that it had become a real second event after the race. Because in fact you could talk with Nanni Galli, with Arturo Merzario, with Sandro Munari who for many people were already "myths" and in those days that football did not catalyze attention as today, the real myths were them. Someone even came and did not even eat, despite everything being done with great abundance. It was important to be there because in addition to the pilots there were the journalists: Saverio Ciattini, Nino Nutrizio and even the most intellectually busy ones considered it a meeting which should not be missed. Even the Marzotto, in Valdagno, at the time of the Mille Miglia did something similar, but only invited about fifty people. It was a much more exclusive and private dinner. Ours, on the other hand, was a bit of a village festival that was practically open to anyone who had anything to do with the Mugello race. In short, still today, and it happened to me some time ago in Sicily, I meet people I don't recognize because then maybe they came and ran and now I don't remember them anymore, who to be accredited with me tell me: "You know, I knew well Mrs Luigia who was doing me or was telling me ..." - because mum had a word for everyone. And with these people, whether it is true or not what they tell me, because sometimes I think someone prides themselves on telling stories that he has only heard from others in which there are details that do not return, I am equally at play. Because when they say to me: "Donna Luigia what a woman!" this always makes me a great pleasure!"

The dynamic elegance contest "Strade bianche e vino rosso (White roads and red wine)" will take place on 18 October. We can only anticipate that, this year, the departure will take place from via Amendola in front of the ACI Firenze office, of which 120 years have passed since its foundation, and that the destination of the transfer will be as always the Castle of Monsanto.

A presto

