



Firenze 1 Febbraio 2021  
Giornalino 235

*Dear friends and drivers,*

nell'ormai lontano, anche se non sembrerebbe, 2010, dovendo preparare la brochure per il Circuito del Mugello di quell'anno, mi capitò fra le mani una storia di sport singolare che non potei fare a meno di raccontare nell'opuscolo. Un amico italo-britannico, Roy Pagliacci appassionatissimo delle corse italiane degli anni 60, trasferito in Inghilterra, aveva coltivato la sua passione frequentando gli autodromi ed aveva fatto amicizia con diversi gentleman driver. Roy mi scrisse di Jack Wheeler un pilota che aveva partecipato al Circuito del Mugello ininterrottamente dal 1966 al 1970. Jack non era un miliardario: era un tecnico di una impresa di impianti termici con l'hobby delle corse. La sua vicenda è esemplare su come la gran parte degli sportivi affrontassero l'agonismo automobilistico con pochi mezzi e tantissimo entusiasmo. Mi riferisco soprattutto ai gentleman driver britannici che venivano a gareggiare in Italia con vetture di ogni tipo, trasportate con i pick-up o con i trailer, e con un approccio coraggioso e disinvolto alle difficoltà della trasferta e della gara oggi impensabile.

Oggi, in tempi ancora di isolamento, di ansia e di scarsa attività, vorrei riproporre questa storia e dedicarla ai tanti amici inglesi, olandesi, austriaci, francesi che ho conosciuto e ammirato in occasione delle nostre rievocazioni del Circuito del Mugello, rally, regolarità o parata, giunti a Firenzuola dopo un viaggio lungo e faticoso, trainando il carrello con la preziosa auto da corsa legata sopra: John Sheldon e Lesley Stevens, Barry e Maisie Foster, David e Sandra Downes, Taylor Smith, Andy e Susan Mitchell, Terry Edwards, Peter Collins e Gary Holman, Ian e Chris Tomlinson, Melvin e Andrew Glanz, Nigel Parry, Howard Wise, Paul, Lennart e Olivier Schouwenburg, Jeroen Pas, Hans Deen, Jacques Cochin e Jerome Thet, Ernest Harrach e Franz Mikes e chissà quanti ne sto dimenticando.

L'articolo trascritto è basato sul racconto che Roy Pagliacci mi inviò avendo appreso le vicende narrate direttamente da Jack:

“Chi è un “Gentleman driver”? La traduzione letterale dall'inglese sarebbe un “pilota gentiluomo”. Ma credo che nella definizione debbano verosimilmente comprendersi anche altre caratteristiche positive: ad esempio il decoubertiniano desiderio di partecipare più che di vincere; la sfida con se stessi prima ancora che con gli avversari; la capacità di adattamento; naturalmente il più totale disinteresse verso qualsiasi ritorno economico dalla propria attività sportiva ed anzi il sacrificio, a volte anche pesante, delle proprie sostanze pur di soddisfare la passione sportiva. Ma più che tanti concetti astratti, può essere illuminante la storia che sto per raccontare:

**SCUDERIA AUTOMOBILISTICA CLEMENTE BIONDETTI A.S.D. - FIRENZE**

VIALE AMENDOLA 36 – 50121 FIRENZE – TEL. 347 7943189 FAX 055 2486232  
www.scuderiabiondetti.it – e.mail: info@scuderiabiondetti.it – P.IVA 04017910482

Jack Wheeler era un giovanotto trentacinquenne di Londra con una grande passione per l'automobilismo e non molti mezzi per soddisfarla. In Inghilterra partecipava alle corse di club che ogni domenica venivano organizzate negli autodromi. Gare brevi e veloci nelle quali i partenti erano per lo più piloti della domenica, dilettanti come lui. Il suo sogno era invece di partecipare alle corse di gran fondo che si svolgevano sul continente: la 24 ore di Le Mans o di Spa Francorchamps, il Nurburgring, la Targa Florio.



Nel 1966, Jack si mise in testa un programma ambizioso: disputare una o due gare lunghe ed importanti che, però, valessero la stagione.

Occorreva una vettura adatta. Jack, buon amico di Donald Healey, riuscì a convincere il costruttore a cedergli la Sprite prototipo 1000cc. che aveva partecipato ufficialmente a Sebring, una minuscola belva con un motorino da quasi 100 cavalli, leggerissima ed aerodinamica che, senza ambizioni di vittoria assoluta, avrebbe comunque garantito a Jack la possibilità di prendere la partenza in qualche grande e rinomata gara internazionale.

Detto fatto, dopo una rapida messa a punto, la Sprite fu caricata su un furgone pick-up Volkswagen e, insieme all'amico e compagno di avventura Harry Martin, Jack partì per la Sicilia per partecipare l'8 Maggio alla mitica Targa Florio. Il lungo viaggio fino a Cefalù non fu ripagato dal risultato che Jack ed Harry speravano nonostante avessero incontrato sul posto la squadra ufficiale Austin Healey alla quale si erano appoggiati. Infatti ebbero un guasto in prova e trascorsero così il week end come spettatori.



Se non ch  fra le tribune siciliane Jack ebbe una conversazione con colui che gi  allora era considerato uno dei pi  autorevoli giornalisti sportivi: Dennis Jenkinson, l'eroico navigatore di Stirling Moss sulla Mercedes 300 SLR n  722 alla trionfale Mille Miglia del 1955.

Dennis consigli  al deluso Jack di non scoraggiarsi, ma di recarsi a Firenze dove da due anni veniva organizzata una corsa stradale simile alla Targa Florio, ma di non minore bellezza: il Circuito del Mugello. Essendoci gi  stato l'anno prima come inviato, Dennis conosceva l'ambiente. Cos  forn  all'amico un altro consiglio decisivo: appena fosse arrivato a Firenze, avrebbe dovuto mettersi a rapporto da Amos Pampaloni, direttore dell'Automobil Club cittadino e patron della corsa, e chiedere il suo aiuto.

Jack caric  di nuovo la piccola Healey sul Volkswagen e, sempre in compagnia di Harry Martin, part  per la Toscana. A Firenze Amos Pampaloni, che voleva lanciare il suo Circuito del Mugello sul piano internazionale e per questo incentivava la partecipazione dei concorrenti stranieri, accolse Jack e Harry con grande simpatia. L'aiuto materiale si concretizz  con un premio di partecipazione di 350.000 Lire, che allora erano una discreta somma, con la quale i due inglesi avrebbero potuto far fronte alle spese di viaggio e di soggiorno. Dopo di ch  Pampaloni li indirizz  alla pensione Gianna a Covigliaio che, grazie alla ospitalit  della famiglia Tonini che la gestiva ed alla posizione strategica, era diventata, il rifugio prediletto di tutti i piloti che, nelle due settimane precedenti la gara, venivano in Toscana a provare il percorso.

Appena giunto a Covigliaio, impressionato dalla bellezza delle strade, Jack volle immediatamente partire per un giro di esplorazione con il furgone Volkswagen.



Jack e Martin con le titolari della Pensione Gianna

In breve si rese conto delle caratteristiche del percorso: più veloce della Targa, in certi tratti come la discesa della Futa addirittura velocissimo, quasi pericoloso. Per verificare se andava abbastanza forte Jack aveva adottato un metodo empirico, ma veritiero: quando raggiungeva una curva se gli spettatori, che anche durante i giorni precedenti si assieparono per spiare i concorrenti in prova, si spostavano all'indietro voleva dire che era veloce.

Con i proprietari della pensione Gianna si instaurò subito un rapporto di amicizia affettuoso e duraturo. Jack infatti da quel giugno 1966, venne a correre al Circuito del Mugello ogni anno fin quando la corsa è stata organizzata ed ogni volta alloggiava presso la Pensione Gianna che prenotava durante il viaggio di ritorno dalla Sicilia dopo la Targa.

Jack ricorda che un anno arrivò a Covigliaio a notte fonda: data l'ora tutti erano già letto da un pezzo. Ma non appena Jack bussò al portone, la signora Gianna si alzò, mise in tavola un fiasco di Chianti e buttò la pasta.

Per quattro anni, fino al 1969 Jack Wheeler utilizzò sia alla Targa Florio che nella corsa toscana la Austin Healey Sprite via via modificata, ma sempre senza fortuna. Per un motivo o per un altro con quella vettura non vide mai il traguardo. E si sa che l'auto era robusta e comunque facile da riparare. Un anno la bisarca che Jack con altri concorrenti inglesi avevano affittato per trasportare le auto in Italia, ebbe un guasto in Francia. Jack ed il suo copilota Mike Franey proseguirono il viaggio verso Firenze sulla Sprite scomoda e smarmittata. In gara alla vettura si ruppe il braccio di una sospensione. Data la necessità di usare l'auto per tornare in Inghilterra, il guasto poteva essere un problema. La Sprite fu invece riparata con un pezzo identico della Innocenti A40 acquistato dal concessionario fiorentino.

Nel 1970 Wheeler si iscrisse al circuito del Mugello con un'altra vettura, una Jerboa Sport 1000. Pampaloni quell'anno aveva ridotto il premio partenza ai concorrenti stranieri.



Jack al Mugello 1970 al volante della Jerboa 1000

Ciò nonostante Jack ed il suo copilota Martin Davidson si erano presentati ugualmente a Scarperia. Martin era talmente magro ed allampanato che i proprietari della pensione Gianna, scherzando sulla sua linea, lo vollero pesare: a mala pena raggiungeva i 50 kg. Naturalmente a tavola, gli riservarono un trattamento particolare!

Quell'anno Wheeler ebbe finalmente il premio di tanta perseveranza: infatti concluse 2° di classe in mezzo ad una muta di scatenate Abarth 1000 prototipo, la prima delle quali, condotta dal grande Mauro Nesti si classificò addirittura 8a assoluta a pieni giri.

Jack Wheeler dopo il 1970 non tornò più a correre in Italia. La corsa Toscana era stata cancellata e la Targa Florio era divenuta fin troppo impegnativa.

Oggi (*nel 2010 n.d.a*) Jack ha 80 anni, per hobby si occupa di nautica, ma ha un ricordo ancora vivissimo delle esaltanti spedizioni in Italia e delle splendide strade dell'Appennino. Da appassionato autentico custodisce amorevolmente la Austin Haely Sprite che quest'anno esibirà anche Goodwood insieme al sempre magro Martin. Ma se qualcuno gli parla del Circuito del Mugello, gli occhi gli si illuminano e si emoziona ancora.

Jack Wheeler è un esempio di gentleman driver, di quelli che hanno fatto grande il Circuito del Mugello venendovi a correre da lontano e che, con la loro sportività, hanno contribuito alla storia di questa corsa non meno dei grandi campioni.



Jack Wheeler al raduno a Goodwood insieme al sempre magrissimo Martin Davidson, il secondo da sinistra, e alla Sprite 7080AC



Martin ai comandi della Sprite



Questo è quanto mi ha raccontato un amico italiano che vive in Inghilterra, Roy Pagliacci, appassionato cultore della corsa toscana che, da abilissimo cineamatore, ha immortalato in alcuni straordinari filmati.”

**Il nostro Presidente dott. Gino Taddei è entrato a far parte della Commissione Auto storiche di ACI. Fra gli altri commissari anche l'amico ing. Fabio Tittarelli. A entrambi i rallegramenti dal Giornalino.**

A presto

*Dear friends and drivers,*

in the now far, even if it would not seem like, 2010 when I had to prepare the brochure for that year's Mugello Circuit, a singular sport story came into my hands that I told in the brochure. An Italian-British friend, Roy Pagliacci, very passionate about Italian racing in the 60s, who moved to live in England had cultivated his passion by attending racetracks and had made friends with several gentleman drivers. Roy wrote to me about Jack Wheeler, a driver who had participated in the Mugello circuit continuously from 1966 to 1970. Jack was not a billionaire: he was a technician for a thermal plant company with the racing hobby. The story of him is exemplary on how the majority of sportsmen faced the racing competition with little means and a lot of enthusiasm. I am referring above all to the British gentleman drivers who came to compete in Italy with cars of all kinds, transported with pick-ups or trailers, and with a courageous and casual approach to the difficulties of the trip and the race that are unthinkable today. Today, in times still of isolation, anxiety and lack of activity, I would like to re-propose this story and dedicate it to the many English, Dutch, Austrian, French friends I met and admired during our re-enactments of the Mugello Circuit, rallies, regularities or parade, arrived in Firenzuola after a long and tiring journey, pulling the trolley with the precious racing car tied on it: John Sheldon and Lesley Stevens, Barry and Maisie Foster, David and Sandra Downes, Taylor Smith, Andy and Susan Mitchell, Terry Edwards , Peter Collins and Gary Holman, Ian and Chris Tomlinson, Melvin and Andrew Glanz, Nigel Parry, Howard Wise, Paul, Lennart and Olivier Schouwenburg, Jeroen Pas, Hans Deen, Jacques Cochin and Jerome Thet, Ernest Harrach and Franz Mikes and who knows how many I'm forgetting about it. The transcribed article is based on the story that Roy Pagliacci sent me having learned the events narrated directly by Jack:

“Who is a "Gentleman driver"? The literal translation in Italian from English would be a "pilota gentiluomo". But I believe that other positive characteristics must probably also be included in the definition: for example, the decoubertinian desire to participate rather than win, the challenge with oneself even before the opponents, the ability to adapt, of course the most total lack of interest in any return economic from one's sporting activity and indeed the sacrifice, sometimes even heavy, of one's substances in order to satisfy the sporting passion. But better than lots of words, it may be useful to tell a story I have been told.

Jack Wheeler was a young 35 year old man, working as a technician with a firm who produced industrial boilers, with a huge passion for motor racing and not so many funds to satisfy it. In England, every Sunday, there used to be, then and now, club races round the various circuits. Short, fast races where most of the drivers where Sunday amateurs, like him. But Jack's dream was to race in the endurance races on the continent: Le Mans 24 hours or Spa Francorchamps, the Nurburgring or the Targa Florio.

In 1966, Jack had in mind an ambitious programme: to take part in one or two important long distance races, which would, alone, be worth a whole season.

A suitable car was needed. Jack, a good friend of Donald Healey, managed to convince the constructor to let him have a Sprite prototype 1000cc which had taken part as a works entry at Sebring, a miniscule beast with a small engine of nearly 100 horse power, very light and aerodynamic which, without ambitions of outright victory, would however guarantee Jack taking the start in prestigious and well known international races.

No more said than done, after a quick tune up, the Sprite was loaded onto a Volkswagen pick up and, together with his companion of adventure Harry Martin, Jack left for Sicily to take part, on the 8<sup>th</sup> of May, in the mythical Targa Florio. The long journey to Cefalu' was not rewarded with the result which Jack and Harry were hoping for, even though they had met and teamed up with the works Austin Healey team. In fact they had a breakage in practice and spent the weekend as spectators.

But, by chance, in the Sicilian grandstands Jack had a conversation with the man who already, at the time, was considered one of the most authoritative motoring journalists: Dennis Jenkinson, Stirling Moss' heroic navigator who had triumphed with Mercedes 300SLR no. 722 at the 1955 Mille Miglia.

Dennis suggested to the sadden Jack not to lose heart but to go to Florence where, for the past two years a race similar to the Targa Florio, but no less beautiful, was being held: the Circuit of Mugello. Having been there the year before as correspondent, Dennis knew the layout. So he gave Jack another decisive piece of advice: as soon as he arrived in Florence, he should contact Amos Pampaloni, head of the local automobile club and patron of the race, and ask for his help.

Jack reloaded the little Healey on the Volkswagen and, still in company of Harry Martin, set off for Tuscany. In Florence, Amos Pampaloni, who wanted to launch his Circuit of Mugello onto the international scene and for this wanted to incentive foreign drivers to take part, greeted Jack and Harry with warmth. The practical help came in the form of a starting prize of 350,000 lire, which at the time was a fair sum and which would cover the two English men's travel and sojourn expenses. After which Pampaloni sent them to the Pensione Gianna in Covigliaio where, thanks to the hospitality of the Tonini family who owned the hotel and to the strategic position, had become the favourite refuge for those drivers who in the preceding two weeks of the race came to Tuscany to practice the circuit.

As soon as he arrived in Covigliaio, taken aback by the beauty of the roads, Jack immediately wanted to go for an explorative lap with the Volkswagen pickup. He soon understood the characteristics of the circuit: faster than the Targa Florio, in parts such as the descent of the Futa, very fast, almost dangerous. To see if he was going fast enough Jack had adopted a practical but realistic method: when he got to a curve, if the spectators, who even in the days preceding the race where along the sides of the roads to see the drivers in practice, moved out of the way, it meant he was going fast.

He soon became long time affectionate friends with the owners of the Pensione Gianna. Jack in fact, from that June 1966 went to race at the Circuit of Mugello every year as long as it was organized, and every time he stayed at the Pensione Gianna where he would book during his return journey from Sicily, after the Targa. Jack remembers one year arriving at Covigliaio in the dead of night: as it was late, everyone was already a long time in bed. But as soon as he knocked at the door, Signora Gianna got up, put a bottle of Chianti on the table and cooked pasta!

For four years, until 1969, Jack Wheeler used the Austin Healey Sprite, ever more modified in both the Targa Florio and the Tuscan race, but always without luck. For one reason or another with that car he never got to see the chequered flag. And yet the car was strong and easy to repair. One year the transporter which Jack with other English drivers had hired to bring the cars to Italy, broke down in France. Jack and his co-driver Mike Franey carried on the journey towards Florence with the Sprite, uncomfortable and with an open exhaust. During the race the car broke a suspension arm. Because of the need to use the car to get back to England, the breakage could have been a problem. But instead the Sprite was



repaired with an identical part of the Innocenti A40 purchased from the Florentine importer.

In 1970 Wheeler entered the Circuit of Mugello with another car, a Jerboa Sport 1000. That year Pampaloni had reduced the starting money to foreign drivers. But even so Jack and his co-driver Martin Davidson had still gone to Scarperia. Martin was so slim that the owners of Pensione Gianna, joking about his figure, wanted to weigh him: he hardly topped 50 kilos. Naturally, at the table, he was given special treatment!

That year at last Wheeler finally had the prize for such perseverance: in fact he was second in class amongst a hoard of unleashed Abarth 1000 prototypes, first of which, driven by the great Mauro Nesti, was unlapped eighth overall.

Jack Wheeler after Mugello 1970 no longer came back to race in Italy. The Tuscan race had been cancelled and the Targa Florio required too much effort. Today (on 2010 n.d.a.) Jack is 80 years old, his hobby is his boat and he still has a vivid memory of exalting expeditions to Italy and of splendid roads of the Apennines. As an authentic enthusiast he lovingly looks after the Austin Healey Sprite which this year he will be showing at Goodwood together with the still slim Martin. But if someone talks to him about the Circuit of Mugello, his eyes light up and he still gets emotional.

Jack Wheeler is a fine example of Gentleman Driver, of those who have made great the Circuito del Mugello by coming to race from afar and who, with their sportsmanship, have no less contributed to the history of this race than the great champions.

This is what has been told to me by an Italian friend who lives in England, Roy Pagliacci, passionate of the Tuscan race and who, as capable cine operator, has immortalized it in some extraordinary movies.”

a presto