

## PILOTI DELLA 1000 MIGLIA

ancora emozioni

Cesena, locali della fiera, 26 ottobre 2007

*Una gran bella serata tra amici assieme ad un folto gruppo di appassionati di motori del **Collectors Historic Carclub** .*

*D'altronde **siamo** nella terra dei motori.*

*Prendo qualche foto, qualche appunto.*

*Soprattutto ascolto e mi immergo nell'evento per assorbirne quanto piu' possibile l'atmosfera.*

*Non essendo un giornalista e comunque dedicando un tempo molto marginale a questa mia passione di "documentatore" ho bisogno di tempo per capire, decifrare, far emergere i segni lasciati da un evento.*

*Riporto quindi con un po' di ritardo gli interventi con qualche mia impressione e qualche integrazione documentale.*

### **[-] IL TEMA:**

"Spy-story, McLaren-Ferrari. Come era e come e' "

### **[-] I PROTAGONISTI:**

- **Alberto Ghini**, presidente del Collectors Historic Carclub,ospite della serata assieme alla gentilissima consorte Emanuela
- **Paolo Morelli**, giornalista del Resto del Carlino, coordinatore
  
- **Leo Turrini**, giornalista sportivo e scrittore,
- **Gino Munaron**, pilota Formula 1anni '60
- **Odoardo Govoni**, pilota Mille Miglia
- **Pietro Laureati**, pilota Mille Miglia
- **Giovanni Palmieri**, pilota auto storiche, velocita' e rally
- **Romolo Tavoni**, direttore sportivo Ferrari dal 1957 al 1961

## **[-] GLI INTERVENTI:**

**LEO TURRINI**, inviato del QN (Resto del Carlino, Nazione e Giorno) segue da oltre vent'anni la Ferrari in tutti i circuiti del mondo.

Ci fornisce una chiara esposizione delle ultime vicende della "spy-story" della F1 del 2007 con la visione di chi frequenta da vicino e conosce i piloti, i tecnici, i meccanici, le voci dell' ambiente.

Una conferma delle opinioni formatesi attraverso i media: un pasticciaccio di vendette personali e soldi, tanti, reso maggiormente fattibile dalla facilità di comunicazione offerta dai moderni mezzi.

Trasmettere un mucchio di dati, disegni ed altro memorizzati in un computer e' questione di pochi secondi.

E' accaduto.

Nessuno chiede il bis.

Ci trasmette poi lo stato di entusiasmo, di commozione, di delirio vissuti ai box dell'ultimo Gran Premio del Brasile dove e' stato testimone di quello che e' stato definito un evento che ha del miracoloso.

Era infatti probabilisticamente remota, per non dire impossibile, la vittoria del pilota Ferrari, Kimi Raikkonen. non solo dell' ultimo Gran Premio ma anche del Campionato Mondiale piloti.

E' accaduto.

Potrebbe non accadere mai piu'.

--ooOoo--

*Ripenso alla teoria della probabilita', al calcolo statistico, alla legge della distribuzione Gaussiana degli errori.*

*Tutto interessante, tutto scientificamente dimostrabile, ma a conferma che la frasi del tipo "e' quasi nulla la probabilita' che si verifichi l' evento A, assieme all'evento B ... assieme all'evento ennesimo" sono solo teoria c'e' questo avvenimento che ci insegna che e' umanamente corretto non mollare mai, fino a quando non passi la bandiera a scacchi.*

*In pista come nella vita.*

*E questo ce lo conferma anche la presenza dei nostri quattro piloti seduti li' davanti, dai cui sguardi si capisce che stanno ripercorrendo la loro vita sportiva , di cui ora ci faranno partecipi sia pure per pochi, ma intensi, minuti.*

--ooOoo--

**GINO MUNARON**, pilota Ferrari, 5 Mille Miglia, 1<sup>a</sup> di categoria ed 8<sup>a</sup> assoluto alla Mille Miglia del '57 , pilota Cooper-Ferrari in F1 anno 1960.

Parla delle Mille Miglia: 5 disputate da suo padre e 5 da lui.

Racconta di questo percorso impossibile da memorizzare, del “piede giu' “ sui dossi, in rettilineo e nei passaggi difficili “per non perdere quei 3 o 4 secondi ogni volta” che, sommati, potevano essere importanti; le medie attorno ai 190 nel tratto Brescia – Ancona per poi “abbassarsi” attorno ai 140 alla fine.

Dice:“ Uno dei trucchi che usavamo per riconoscere il percorso erano i pali del telefono, perche' seguivano la strada. Pero' prima di Pescara c'era una esse dopo un dosso e i pali andavano dritti; vedevi delle ammucchiate di macchine incredibili perche' saltavi e la strada girava. Li' c'era un cimitero di automobili perche' qualche Vecchio pilota aveva detto: "Ricordati i pali, guarda qui, guarda la" e si finiva per sfasciare la macchina! Inoltre a Pescara, un riferimento molto buono erano i distributori di benzina, mentre nel tratto Pescara-Roma, prima di Sulmona, c'era un punto bellissimo: un passaggio a livello dopo un lunghissimo rettilineo in mezzo a dei platani enormi. Il passaggio a livello era su una esse che quasi non si vedeva perche' la strada scendeva leggermente; lo riempivano di balle di paglia, una montagna di balle di paglia, perche' sicuramente capitava qualcosa.”

Per loro, i piloti Ferrari, il punto piu' “temuto” era la sosta a Bologna dove c'era il “Vecchio” che li interrogava, si informava, li informava, li incitava alla grande.

E poi un circuito di Posillipo in cui arrivo' secondo dietro alla OSCA di Cabianca, auto di cilindrata e potenza inferiore ma piu' agile su quelle strade rispetto alla sua Ferrari che disponeva di un solo rettilineo di appena 300 metri per scaricare a terra tutta la potenza; quella sera al telefono il direttore sportivo Romolo Tavoni dovette comunicare la notizia al “Vecchio” chiamando dall' albergo: dopo aver comunicato il piazzamento (quasi sottovoce) dovette mantenere la cornetta a braccio teso mentre le terribili reprimende urlate da Maranello si diffondevano nella stanza...

--ooOoo--

**PIETRO “PIERINO” LAUREATI**, pilota privato (dal 1953 al 1983)  
3 Mille Miglia, 6 Targa Florio, 1 Nurburgring (1967), specialista salite.

Racconta con una vena di ironia la sua prima Mille Miglia, nel 1953.

Ricorda lo spirito dilettantistico ma determinato con cui si affrontava la gara.

Con la FIAT 500 C “Topolino” guida a destra, appena partito, si accorse che il copilota (peraltro suo grande amico e con cui avrebbe poi disputato di nuovo la gara nel '54) era assalito dal dubbio in prossimità delle biforcazioni; si iniziò subito a Ravenna dove “dopo una piazza da fare in pieno si passava sotto un arco e poi c'era un bivio”: fino all'arco fu discussione se andare a destra o sinistra.

Dopo tanta strada, presso Siena, si ripeté la stessa scena prima del bivio tra la circonvallazione e la via per il centro.

Qui però apparve all'ultimo momento la figura di un vigile che indicava tassativamente la via da prendere e che non era quella appena impostata: sterzata repentina, schivato il vigile, testacoda, rovesciamento su un fianco!

Usciti dall'alto rimettono a terra l'auto, legano con del filo di ferro le portiere danneggiate e ripartono.

Concludono i 1620 km in 17h 10' 01".

Poi c'è la Mille Miglia del 1957: quella l'ha gareggiata tutta da solo con la Giulietta Sprint Veloce ritirata esattamente un mese prima dal concessionario.

Parte con il numero 122: ciò vuol dire partenza da Brescia alle ore 1 e 22 della notte.

Una gara in cui sente subito che la macchina va benissimo, i rettilinei dell'adriatica al massimo, il motore pieno, senza problemi.

Al rifornimento di Pescara però il motore non riparte: la batteria sembra completamente scarica, non capisce il perché. Parte a spinta e riprende il percorso verso Popoli, poi le “svolte” e su fino a Roma.

A questo rifornimento è primo di categoria (in anticipo sul secondo di 6' 50"). Alle Mille Miglia vale la regola che dice: “chi vince a Roma non vince a Brescia”... ma anche qui stesso problema: non c'è corrente.

Nessuno va a vedere cosa ne è della batteria, che nella Giulietta SV è dietro, nel vano bagagli.

Altra spinta, ripartenza, risale verso Brescia.

A Firenze c'è l'altro rifornimento ma lui decide di non fermarsi perché la sosta avviene in un tratto in forte salita: la spinta sarebbe stata impossibile mentre accendere sfruttando la discesa (e quindi in senso contrario alla marcia) sarebbe equivalso a squalifica.

Prendendo una decisione difficile passa Firenze, raggiunge la Futa e poi, con l'indicatore del carburante quasi a zero scende verso Bologna usando poco motore, a volte percorrendo tratti in folle, perdendo così altro

tempo.

A Bologna e' ancora primo: l'ultima provvidenziale spinta gliela danno gli amici di Bologna, dove ha compiuto gli studi di ingegneria.

Fino a Brescia, nei lunghi rettilinei, non va al massimo perche' gli indicatori degli strumenti elettrici di bordo oscillano da un fondo scala all'altro, come se l'impianto elettrico dovesse improvvisamente cedere e cosi' Brescia e' 2<sup>a</sup> in 12h 44' 50", preceduto di 5'06" dall'equipaggio francese Convert-Martin .

Dopo l'arrivo, esaminando l'auto, nota che la batteria non e' ancorata nell'alloggiamento e un cavo batteria e' scollegato: ricordando che l'unico salto veramente violento e' avvenuto lungo l'Adriatica prima di Pescara in corrispondenza del passaggio a livello di Porto d'Ascoli, l'auto aveva funzionato senza alimentazione elettrica per circa 3/4 del percorso!

--ooOoo--

**ODOARDO "DINO" GOVONI**, pilota privato, Maserati A6GCS, Maserati Tipo 60 Birdcage Spyder, 2 Mille Miglia, Targa Florio, specialista salite.

Ricorda la sua partecipazione alle Mille Miglia (due, nel 1954 e nel 1957) ma sposta con entusiasmo il discorso sulle gare in salita, la specialita' che l'ha reso famoso <sup>i</sup>.

Innanzitutto scelse la specialita' delle gare in salita perche', oltre ad ottimizzare il budget, per lui erano (e sono) la massima espressione della velocita' : “ non puoi permetterti nessun errore perche' poi non hai la strada per recuperare”.

Racconta quindi quanto gli accadde la prima volta che vinse la Pontedecimo – Passo dei Giovi con la Birdcage che il concessionario Orsi di Modena gli aveva consegnato solamente il venerdi' dopo estenuanti trattative: infatti NON voleva vendergliela!

Questa Maserati aveva fatto una unica gara, vincendola.

Il timore era di rovinare l'immagine vincente che essa rappresentava.

Govoni, rapito dalla bellezza dell'auto, alla fine convinse il concessionario con la forza del ragionamento: “ .. se la gara va male, ha perso Govoni, ma se va bene ha vinto la Maserati..”.

Si presento' quindi con questa vettura alla partenza il giorno delle prove. Al termine i cronometristi gli accreditarono un tempo alto, dietro le Ferrari. Lui aveva cronometrato un tempo ben diverso, primo assoluto, ma nessuno gli dette credito.

La domenica si presenta alla partenza: quando e' il suo turno la

macchina non parte, il motorino di avviamento e' inceppato.

E' gia' in prossimita' dello starter; chiede alla direzione il permesso di essere spinto: non potrebbe, ma il direttore di gara se ne assume la responsabilita' anche “ per non privare il pubblico dello spettacolo” come disse poi a Govoni.

All'arrivo il suo tempo e' il migliore, vince davanti alla Ferrari Dino 196 di Giorgio Scarlatti dimostrando l'errore dei cronometristi nelle prove.

Dopo questa vittoria in pochi giorni Orsi riceve una decina di prenotazioni contro le due o tre di tutti i mesi precedenti.

Questo, Govoni, lo dice con grande soddisfazione: aveva avuto ragione lui.

--ooOoo--

**GIOVANNI PALMIERI**, pilota privato, con Alfa Romeo, Fiat, Porsche, pilota campionato della montagna auto storiche.

Ricorda con piacere le auto che ha guidato.

Rimpiange quelle che non ha conservato e che oggi sarebbero state dei pezzi importanti, come l'Abarth Mille (navigatore Ghini) distrutta durante un rally nell'affrontare in velocita' una curva sullo sterrato; quel tipo di auto, con motore posteriore a sbalzo, non la riprendevi piu' una volta che fosse “partita” di coda.

Attualmente nelle gare di velocita' per auto storiche usa una efficientissima Fiat 1100 103 del 1957 con ottime soddisfazioni ( Trento - Bondone, salita al Castello di Radicondoli , Consuma , Bologna – Raticosa..).<sup>ii</sup>

--ooOoo--

**ROMOLO TAVONI**, Direttore Sportivo Scuderia Ferrari dal 1957 al 1961, successivamente Direttore di gara Autodromo di Monza.

E' affascinante e trascinante nel ricordare le storie vissute in Ferrari.

Lo ascolti ed e' come se parlasse l'azienda; si capisce che lui era il principale collaboratore del "Vecchio", come continua a chiamarlo, e che il senso di appartenenza al marchio non e' stato definitivamente cancellato dagli eventi e dal tempo.

La parola gli esce facilmente, con fluidita', sa comunicare.

Si capisce che questo lato del carattere e' stato importante per il suo ruolo.

Ricorda ancora il circuito di Posillipo, cui faceva cenno Munaron, e confessa: "dopo quella telefonata piansi".

Racconta tanti episodi e spazia con lucidita' dalla Formula 1 anni '50 alla Formula 1 di oggi, anno 2007.

A proposito di "spy-story" fa un paragone illuminante con una vicenda di ieri, anno 1960 <sup>iii</sup>.

Gara in circuito, box Ferrari.

Nel box accanto gli inglesi non riescono a regolare la carburazione del loro motore Climax. Si rivolgono a Tavoni, spiegano il problema, chiedono aiuto. Va bene, lui manda un meccanico esperto che risolve il problema. Grandi ringraziamenti.

Ma qui' (l'occhio di Tavoni si accende) si fa avanti l'astuzia del Direttore Sportivo che pensa: va bene il favore, ma a richiesta puo' anche essere restituito. E lui la richiesta la fa subito. Va dal manager della Cooper, chiede il favore: gli inglesi confabulano un po', poi accettano. Tavoni aveva richiesto di poter fotografare il telaio (traliccio in tubolare) completamente nudo, senza carrozzeria !

Da quelle foto, fatte con una macchinetta portatile ,furono ricavate molte informazioni sulla struttura, la distribuzione dei pesi. In particolare i cablaggi e le tubazioni gli inglesi le alloggiavano direttamente all'interno dei tubi della struttura con risparmio di spazio e peso mentre loro, in Ferrari, facevano passare ancora tutto all'esterno della struttura portante.<sup>iv</sup>

La "spy-story" e' tutta qui': nessuno scandalo, nessuna fuga di notizie.

A quel tempo al massimo si spingevano a chiedere ad un fotografo immagini dei particolari esterni, della carrozzeria .. altro che fotocopiare i dati e i progetti; la tecnologia, anche dei mezzi di comunicazione era indubbiamente diversa, ma soprattutto lo erano i comportamenti e la mentalita' degli uomini.

--ooOoo--

## **[-] IL LIBRO :**

Nel frattempo, alla data della stesura di queste righe, ho letto il libro "Ferrari, mio padre" di Piero Ferrari con Leo Turrini, presentato durante la serata, per completare i miei "dati da elaborare".

Si tratta di un bellissimo lavoro di raccolta di testimonianze orali, di documenti non scritti<sup>v</sup>.

In modo trasparente e lineare il giornalista - scrittore ha fatto cio' che e' anche la mia passione:

**raccogliere pezzi di storia che galleggiano , a volte in maniera casuale, nello spazio-tempo, riordinarli, restaurarli, riunirli in un documento da reimmettere a sua volta nello spazio-tempo.**

Un documento che non modifica le cose raccolte (immagini o parole): le trasmette e quindi diviene a sua volta il contenuto.

Questo documento (secondo i miei personali parametri) per sopravvivere nello ed allo spazio-tempo deve essere a stampa su carta per essere leggibile e visibile senza intermediazioni tecnologiche..

Il libro di Turrini ha tutti questi requisiti.

Mi piace.

San Benedetto del Tronto ,3 Novembre 2007

Mario Laureati

*Vorrei dedicare questo tempo trascorso a parlare di passione autentica per lo sport motoristico alla memoria di Giuseppe "Peppino" Marucci -una Mille Miglia nel 1955- allora (anni '60) dirigente Shell e presente in molti campi gara del campionato della montagna.*

*Siamo tornati insieme (lui, mio padre ed io – circa 220 anni in tre) da Modena (Riunione "Amici della Mille Miglia" il 21 aprile di quest'anno), dove l'ho rivisto dopo decenni: sempre persona simpatica, di grande spirito, intelligenza e vitalita'.*

*Durante il tragitto in autostrada, quando ripartivo dalle aree di servizio, dal sedile posteriore della mia Alfetta GT , rivolto a mio padre, sentenziava criticamente ma affabilmente in abruzzese:*

*"Pieri', quiss' tira li marce!" (Pierino, questo tira le marce!).*

*Come dire: non siamo in gara, non serve sprecare il motore.*

*Ciao, Peppino, grazie.*



<sup>i</sup>-Occorre ricordare che Govoni, all'epoca, dopo il suo esordio nel 1957 con la Maserati A6GCS, e' stato il mattatore assoluto della competizione Pontedecimo – Passo dei Giovi vincendo ben tre edizioni consecutive: nel 1958 con una Maserati S/I e nei due anni successivi con la “Birdcage” (superando nel 1960 la media di 100 km/h); pertanto e' ricordato anche come “il re dei Giovi”.

<sup>ii</sup>- La Fiat 103, progettata dall'ingegner Dante Giocosa, venne presentata nel 1953 per sostituire la ormai datata 508. La TV (turismo veloce) venne presentata al Salone di Parigi ed era decisamente piu' bella: la velocità dichiarata era di oltre 130 km/h. Per questo molte TV vennero utilizzate in corsa da tantissimi piloti privati tra cui Lorenzo Bandini che con una 1100TV fece la sua prima corsa alla Castellarquato-Vernasca del 1956.

<sup>iii</sup>- Il 1960 fu un anno di transizione per la Ferrari perche' segna il passaggio dal motore anteriore al motore posteriore nelle auto di formula 1. Fatto di cui Enzo ferrari non era affatto convinto. Nel 1960 il campionato del mondo costruttori fu infatti vinto dalla COOPER, auto con telaio a traliccio tubolare e motore Climax posteriore. In quell'anno motori Ferrari vennero montati sul telaio Cooper: la scuderia Castellotti utilizzo' alcune Cooper-Ferrari, alla cui guida fu anche Gino Munaron.

<sup>iv</sup>- Sicuramente tali informazioni furono decisive nello sviluppo della nuova 156 che venne sperimentata e messa a punto durante quel 1960. Nel 1961 Phil Hill e la Ferrari 156 vinsero sia il campionato del mondo piloti che quello costruttori.

<sup>v</sup>C'e' anche qualche foto. Ad un certo punto, guardando le foto che ritraggono Enzo e Piero Ferrari in immagini parallele (alla guida di una Ferrari, a fianco di una monoposto) ho analizzato comparativamente le foto dei due personaggi alla guida: guardate bene il contagiri: Enzo sta tirando il motore a circa 6.000 giri. Grande Vecchio!.