La Formula Junior continua a gareggiare

Solo tre FM2K11 in pista all'Autodromo di Monza

Ieri avrebbe dovuto esordire all'Autodromo la Formula FM2K11. Se ne sono viste tre. Quel progetto di Daniele Galbiati, dipendente dell'ufficio sportivo di Sias, inquisito dalla Procura di Monza "per la vendita di biglietti omaggio". Progetto costato 120mila euro e rilevato dalla Mirage. Per far decollare la formula che avrebbe dovuto prendere il posto della gloriosa junior varata nel lontano 1965 da Romolo Tavoni col preciso intento di formare nuovi piloti, che aveva la caratteristica di costare poco e che consentì a oscuri meccanici di mandare in pista le loro motorizzate "opere d'arte", inizialmente col bicilindrico Fiat della nuova 500 giardinetta e quindi, col passare degli anni col 4 cilindri della Panda fino alla versione 1.2. Quarantasei anni di ininterrotto cammino con punte di 100 monoposto, numerose batterie e grande spettacolo anche serale sul tracciato junior il giovedì sera: questa era la fortunata formula che l'allora presidente Luigi Bertett aveva pensato dando a Romolo Tavoni il compito di realizzarla. Giuseppe Bacciagaluppi, ad di Sias era stato ben contento di vedere quel fiume di monoposto così diverse darsi battaglia in pista. Tutto è filato liscio fino a quando Enrico Ferrari ha lasciato queste monoposto nelle mani di Daniele Galbiati. Che a Ferrari le junior non interessavano lo si era capito nel 2001 quando alla presentazione della stagione il direttore dell'Autodromo disse "questa formula l'abbiamo messa ancora in calendario perchè abbiamo avuto il contributo dalla Pirelli. Fosse stato per noi l'avremmo già cancellata dal calendario". Ci ha pensato Galbiati jr qualche anno dopo a farla morire. Eutanasia di una formula spirata dopo quelle stagioni dei motori piombati di Autoalberta. Poi l'idea, il progetto della nuova monoposto, il coinvolgimento del costruttore Gianni Reggiani, il progetto passato a Duilio Frosinini, quel motore motociclistico Bmw che Petriglieri aveva in officina per essere trasformato in un turbo da montare sui prototipi e di cui Galbiati s'innamorò perdutamente. Manco fosse stato una bella donna. Motore che alla vigilia di Natale dello scorso anno la Mirage ha messo a da parte per il Renault della Twingo. In quell'occasione Daniele Galbiati annunciò il calendario delle gare. Una bufala così come bufale erano le notizie passate di volta in volta alla stampa dallo stesso impiegato dell'ufficio sportivo che annunciavano l'acquisto delle nuove vetture da parte dei team di Giudici, Oregon e altri. Quelle 22 monoposto non andranno mai in pista. Due anni dopo ce ne sono solo tre. Mentre invece gli orgogliosi meccanici innamorati della classica ed intramontabile Formula Junior, quella del Trofeo Cadetti continuano a preparare le monoposto. Che hanno corso 4 gare a Varano e due a Imola. A dominare questo "Cadetti" non più sponsorizzato dall'Autodromo è Sabino de Castro: 5 vittorie in 6 gare. A Imola la classifica di gara1 ha visto al traguardo 5 monoposto diverse: Covir, Silva (progettata dal varedese Daniele Silva che lanciò Marco Visconti), Reggiani, Barletta, ABR; gara2 Covir, Reggiani, Barletta, Fadini, Covir. Insomma, la Formula Junior continua a vivere. Il faraonico progetto di Galbiati jr è fermo ai box..

Pier Attilio Trivulzio

Sabino De Castro con la Covir durante le gare disputate a Imola

A IMOLA

Continua lo sviluppo del prototipo Tatuus Y012

Continua in modo positivo lo sviluppo del prototipo Y012 della Tatuus di Concorezzo. A Imola, nella Speed Euroseries che prevedeva due gare, Davide Rigon, che aveva sostituito Raffaele Gianmaria impegnato a Spa nell'Internation GT Open, era in testa alla gara, davanti alla Wolf di Bellarosa. Il regolamento impone il pit stop obbligatorio della durata di 45 secondi: Bellarosa lo effettuava

Anche ad Assen la Rossa di Borgo Panigale finisce in fondo al gruppo: Valentino è 13°

Ferrari-Ducati: la prima vince, l'altra delude