

# LE VICENDE SPORTIVE DI LUCIANO TRAINI

## Un affascinante racconto delle sue esperienze di pilota automobilistico e di assistente tecnico

Proprio a ridosso della zona archeologica di Cupramarittima, dove tanti secoli fa era situato il tempio dedicato alla Dea Cupra, sorge oggi, in

posizione appartata, la TRAINI CORSE srl, azienda che si occupa di assistenza a monoposto di formula 3 e Formula 2.000. Titolare e Direttore Generale è il Sig. Luciano

Traini, competente specialista del settore ed anche, fino a qualche anno fa, ottimo pilota. Luciano Traini è la dimostrazione che, se si è seri ed effi-

cienti professionisti, si può emergere nel complesso mondo delle corse automobilistiche anche se la sede di lavoro è ubicata in una tranquilla cittadina del Piceno, lontana dagli autodromi. Incuriositi dalla sua storia, siamo andati a trovarlo e siamo rimasti ben impressionati dall'organizzazione e dai supporti tecnologici che la Traini Corse srl ha impiegato con successo per emergere nelle competizioni motoristiche. Luciano ci accoglie nel suo ufficio colmo di trofei e coppe, con le pareti

piene di gigantografie di bolidi da 270 chilometri orari da lui preparati e vincenti.

La sua officina sembra il pronto soccorso di un ospedale molto avanzato: ordinata, con pavimenti tirati a lucido e con gli attrezzi che scintillano nei rispettivi scomparti. Tre Formula 3 sono contemporaneamente assistite da personale competente che il più delle volte sentiamo esprimersi in inglese. A questo punto la nostra curiosità giunge al culmine e gli chiediamo di tracciare la storia della sua carriera sportiva.

«Da ragazzo - racconta Luciano Traini - facevo l'apprendista meccanico ed ero molto appassionato di auto da corsa. Per cui, appena conseguita la patente di guida nel 1971, mi guardai un po' intorno per poter svolgere l'attività di pilota. Un giorno lessi sulla rivista "Quattroruote" un annuncio di HENRY MORROGH che teneva corsi di pilotaggio, offrendo ai migliori allievi la possibilità di entrare nel mondo delle corse con la formula Ford. Immediatamente lo contattai e partecipai con profitto al corso, guadagnandomi la stima di Morrogh che volle presentarmi al Team Pirola di Genova, dove avrei potuto finalmente correre gratis, ripagandolo con mie prestazioni di meccanico. Ho corso quindi con buoni risultati dal 1973 al 1975 e nell'anno successivo ho partecipato anche a gare della Formula super-Ford. Ricordo ancora quanto ho dovuto lavorare durante l'inverno precedente, per aggiornare le monoposto a disposizione della scuderia, alla nuova formula. Questo mio impegno fu notato da un costruttore marchigiano di monoposto, Fagioli di Osimo, che mi propose di assistere la sua Superford e di pilotarla. L'idea mi allettò, anche perché significava rientrare praticamente a casa, dal momento che all'epoca abitavo a San Benedetto del Tronto. Accettai con entusiasmo e mi misi all'opera per rendere quella monoposto

competitiva. Ma purtroppo mi accorsi che il mio interlocutore, pur essendo un benestante, stentava ad investire per modifiche sostanziali, senza le quali la vettura non poteva essere competitiva. Solo più tardi mi resi conto che per Fagioli l'automobilismo era solo un hobby. Persi quindi tutti i contatti che contano e mi demoralizzai al punto di congedarmi per aprire un'autofficina a San Benedetto del Tronto. Ma la passione per le corse era talmente radicata in me, che nel 1979 acquistai una Chevron del '77 Formula 3 e fino al 1984 partecipai, con risultati decorosi, a diverse gare di Formula 3 e formula 2.000; dal momento che per entrambe le formule era solo necessario cambiare, di volta in volta, la strozzatura di aspirazione. Nel 1985 fui costretto a prendere una decisione dolorosa: abbandonare definitivamente il mondo delle corse. I costi erano diventati esorbitanti, i miei avversari in gara erano supportati da sponsor che davano loro centinaia di milioni a stagione, mentre io, non avendo validi sostenitori, ero sempre costretto a compensare la mancanza di tecnologia con l'abilità di guida, il più delle volte rischiando la pelle. Cescai quindi l'attività di pilota e ripresi il vecchio mestiere di meccanico. Ma ancora una volta fui contattato da un pilota: Pierlorenzi di Ascoli, che correva in Formula Italia e F. 2.000. Gli feci assistenza in gara per tutta la stagione e rientrando nell'ambiente fui immediatamente contattato ad ottobre 1985 dal pilota Saccutelli di Civitanova Marche che intendeva cimentarsi in Formula 2.000. Presi questo nuovo impegno con grande professionalità e, grazie al Saccutelli che ha molto talento, giungemmo secondi nel Campionato Italiano con una Ralt da me preparata ed assistita. Fu un vero exploit, soprattutto perché entrambi eravamo degli sconosciuti e l'anno successivo fui subissato da richieste di assistenza anche



Traini con alcuni suoi collaboratori meccanici in un simpatico atteggiamento.