

per gare di Formula Boxer, che soddisfeci fino al 1988.

L'anno seguente fui nuovamente interpellato da Saccutelli che mi propose di fare in società la Formula 2.000. Anche questa volta aderii alla richiesta premettendo però che mi sarei occupato a tempo pieno di questo progetto. In Francia acquistai la monoposto di Jean Alesi, attuale pilota Ferrari, con la quale disputammo undici gare, finendo sempre sul podio. Conquistando, in cinque di queste, il 1° posto e cinque pole-positions, vincendo già fin da Luglio il Campionato Italiano.

Nel 1990, proprio a fronte di questo successo, riconfermai il mio appoggio a Saccutelli in Formula 3 ed incrementai la mia scuderia con altri validi piloti di Formula 2.000: Tibaldo e Niceta.

Gestire però due campionati fu molto duro perché oltre ad occuparmi della parte squisitamente tecnica, ero responsabile dell'amministrazione aziendale ed i risultati non furono soddisfacenti.

Alla fine del '90, volendo ripetere i successi precedenti, presi con me un tecnico inglese, un giovane ingegnere, per poter far crescere ulterio-



Le ultime raccomandazioni al suo pilota, prima del via.



A fianco: l'equipe al completo della "Traini Corse" in fase di assistenza ad uno dei più qualificati piloti della scuderia. ■ Sotto: in posa per una significativa "foto ricordo".



re la mia attività. I risultati non mancarono, anche se nel '92 dovetti riprendere, ancora una volta, in mano la situazione.

Ebbi infatti l'opportunità di gestire, oltre al pilota locale Costantini di Torano Nuovo, anche Sospiri di Forlì, che giudico uno dei migliori piloti emergenti attualmente in Italia e degno erede di Patrese.

Freddo in gara, ottimo collaudatore, intelligente, sulla carta era un asso vincente. Ma a causa dei miei molteplici impegni, nelle prime quattro gare non ottenemmo risultati apprezzabili. Fui costretto, quindi, a dare nuove direttive al tecnico inglese. I risultati successivi mi hanno dato ragione. Per cui lo scorso anno, con Sospiri abbiamo vinto a Monza in formula 3 e