

Gian Luigi Picchi - la di storia di un campione



Gian Luigi Picchi nasce a Tivoli nel 1946 dove vive attualmente, sin da ragazzo esprime il suo interesse per i motori che si concretizza con l'acquisto da parte del padre di una Fiat 500 Topolino che il ragazzo a 15 anni guida per isolate strade di campagna a "riuscivo a cambiare e scalare senza frizione" esprimendo una forte sensibilità per la meccanica. A 16 anni acquista un kart usato da un suo amico e comincia a girare alla Pista d'oro, quinto al suo debutto in gara comincia ben presto a vincere e dal 1963 al 1965 partecipa a 115 gare vincendone 44, campione italiano a squadre con il Karting Arcionia e Campione Europeo nel 1965 come componente della squadra nazionale azzurra.



Il quartetto azzurro a Parigi: (da sinistra) Guido Sala, Oscar Sala, Eleonori e Picchi.

La chiave dell'alta percentuale di risultati è una attenta e meticolosa preparazione alle gare e una particolare attenzione alla messa a punto del mezzo, nonché alla capacità di imporre ritmo alle gare, attento anche ad evitare ogni possibilità di avaria al mezzo, usò per primo un rudimentale mezzo per oliare la catena del kart, per evitarne il grippaggio, e il primo a montare un rostro a difesa della pedaliera. Nel 1966 guida la Tecno k250, geniale trait-d'union tra kart e automobilismo dei fratelli Pederzani.

E' vice campione italiano, chiamato al servizio militare non può disputare le ultime gare della stagione. In una gara ad Imola esce di strada alla staccata della Roggia distruggendo il suo k250, si aprì così il suo rapporto con Salvatore Genovese che gli offre il suo per disputare la gara che si sarebbe tenuta a Vallenga dopo 7 giorni, vincendo e facendo il giro veloce.



Gian Luigi Picchi
stazione del 5. Trofeo Internazionale

Il preparatore romano, ricordandosi della performance, nel 1967 lo fa debuttare nella Formula 850, monoposto propedeutica, con la Lucky-Genovese, è secondo al debutto e vince due gare. L'apporto e l'esperienza di Salvatore genovese è determinante nel valorizzare le potenzialità di pilotaggio del pilota tiburtino, prodigo di consigli tattici e tecnici, il preparatore siculo-romano contribuisce e accelera fortemente la sua maturazione di pilota.

Nel 1968 viene chiamato da Gino De Sanctis a guidare la sua monoposto F850 ufficiale e vince il Campionato Italiano della specialità. È il primo ragazzo proveniente dal kart a vincere un campionato nell'automobilismo. A fine stagione ancora Salvatore Genovese gli affida la sua Brabham di F3 e Picchi al debutto parte in prima fila ed arriva secondo nella sua prima gara in formula 3.

Questo gli vale la chiamata della Tecno di Bologna che gli affida la macchina ufficiale con cui il pilota di Tivoli vince il campionato nel 1969 conclusosi all'ultima gara di Vallelunga dopo un epico duello con Vittorio Brambilla che lo tallona per tutti i 60 giri della finale.

È il più giovane Campione Italiano della specialità dell'epoca. Il Coni gli assegna la Medaglia di Bronzo al Valore Atletico, viene insignito del Premio Ascari Castelletti Musso, è Casco di Argento di Autosprint.

All'inizio del 1970 partecipa di nuovo al campionato italiano di F3 vincendo due gare su quattro, in una gara a Monza sul bagnato doppia tutti di due giri e viene definito da Autosprint il "Motonauta di Monza".

A luglio arriva la chiamata dell'ing. Chiti per l'europeo turismo, il giovane pilota di Tivoli a fine 1969 era stato il più veloce in un meeting a Monza dove l'Autodelta aveva testato 25 giovani piloti italiani. Debutta a Silverstone sesto con la GTA, vince l'assoluto al Nurburgring nella Sei Ore in coppia con De Adamich, vince a Zandvoort l'assoluto in una delle gare più tirate ed entusiasmanti del campionato 1970, arriva secondo al Jarama.

È vice campione.



Il Biscione nel cuore
Gian Luigi Picchi nel 1972
con la GTA Junior dell'Autodelta.
A sinistra, è al Museo Alfa Romeo
di Arese, accanto alla GTA,
un'altra auto con cui ha corso e vinto

L'anno seguente gli viene assegnata la GTA Junior ed è Campione Europeo I Divisione vincendo sei gare su otto. Nel 1971 gli viene affidata dalla CSAI una formula 2, al debutto in gara è quinto quando la vettura si ferma per mancanza di alimentazione, in altra gara ad Hockenheim rimane al palo nella prima manche, parte ultimo nella seconda e risale fino all'undicesima posizione.

Nel 1972 in preparazione alla stagione 73 l'ing. Chiti lo fa provare a Balocco con la Alfa Romeo 33/3000 monoscocca e lo iscrive alla 1000km di Monza. Partecipa inoltre ai collaudi della 33/3000 TT tubolare a Vallelunga risultando sul viscido subito velocissimo.

Nel 1973 l'Alfa non partecipa al mondiale prototipi ed il pilota tiburtino con la nascita del primo dei tre figli abbandona il professionismo. Nel 1976 il pilota romano Franco Bernabei lo invita a partecipare ad una prova del mondiale a Vallelunga con una Porsche 3000. Alla quarta ora la coppia di piloti laziali è seconda assoluta dietro la Porche ufficiale turbo di Icks -Bell quando si deve ritirare per una avaria ad un mozzo della ruota anteriore. Picchi si riaffaccia alle corse su invito di Sergio Peroni e della Scuderia Campidoglio di Violati nel 1988 vincendo con una Alfa Romeo 2600 coupè e con la Ferrari GTO in coppia con il patron della Campidoglio. Vince anche con un'altra 2600 coupè affidatagli dal solito Salvatore Genovese.

All'inizio degli anni 90 corre nel turismo italiano con la Sierra gruppo uno della Lella Lombardi e viene poi chiamato a scendere in pista da Renzo Vaccari con la Delta Integrale gruppo N con cui vince a Magione, prima vittoria di una Delta Integrale in pista, è in testa al campionato italiano del gruppo 2 fino all'incidente di Imola, dove tamponato dopo la partenza va a muro al tamburello.

Nel 2004 "mi telefonò Salvatore Genovese informandomi che Flammini stava strutturando il Campionato Supestars, e che se avessi voluto potevo andare a Vallelunga a vedere girare la macchina Prototipo con 480 cv. Salvatore era il responsabile tecnico. Gli risposi che sarei venuto volentieri se mi avessero fatto fare qualche giro.

Mi disse, affacciati vedremo. Alla fine delle prove finalmente mi fecero salire,"soltanto due giri mi raccomando, ti diamo box". Giro di lancio, secondo giro, niente cartello, continuo, mi danno box dopo cinque giri. Rientro, spengo e tutti mi sono intorno, mi assalgono, cerco di giustificarmi "non mi avete richiamato, ho continuato, che succede?" Ero stato il più veloce. Questo mi valse partecipare alla gara di debutto al Mugello dove vinsi con giro veloce a 58 anni dopo dodici anni che non salivo su una macchina da corsa.

Fu una sensazione inebriante, mi ricordo che per tutto il giro di rientro dopo la bandiera a scacchi urlai per la contentezza."

Ancora una volta Salvatore Genovese e l'amico Maurizio Flamini, con cui avevo corso in coppia in una memorabile gara con una Ritmo di Vaccari, mi avevano voluto gratificare facendomi questo grandissimo regalo, poter pilotare di nuovo. Sì perché quello che ancora mi manca è guidare in pista, inserire la vettura in curva, pilotare è una danza, la simbiosi tra pilota, mezzo e pista, una sensazione inebriante che soltanto chi ha corso può capire.

A volte ripensando alla mia breve ed intensa presenza da professionista nel motorsport, interrotta anzitempo per aver voluto privilegiare le responsabilità della famiglia, mi domando cosa mi abbia lasciato questa parentesi di vita. Intanto da ragazzo la possibilità di uscire dalla realtà della mia città e proiettarmi in Italia e all'Estero, con indubbi vantaggi per l'epoca nel potermi confrontare con altre realtà e culture.

Indubbiamente un metodo, non lasciare nulla al caso, cercare di prevedere ogni variabile, capacità di concentrazione, accettazione dei rischi, forza mentale, ricerca del risultato.

Tutte cose applicabili nella vita, in fin dei conti lo sport serve a questo, a dare un indirizzo, a fornire gli strumenti per affrontare qualsiasi difficoltà si presenti nella vita di ognuno di noi.

Al Tiburtino Picchi il titolo europeo

Il massimo alloro continentale è stato conquistato a Madrid



Il tiburtino Gian Luigi Picchi ha conquistato il titolo di campione europeo automobilistico nella prima divisione (fino a 1300 cc) con l'Alfa Romeo Junior 1300. Il successo ha portato anche la casa milanese alla conquista del massimo alloro continentale nella categoria del turismo, è stato conseguito dal nostro concittadino nella «4 ore di Jarama» a Madrid.

Il neo-campione non è nuovo ad un titolo europeo, avendolo già ottenuto nel 1965 nella categoria Go-Kart, però, la specialità con la quale Picchi inizia la sua gloriosa carriera agonistica nel campo automobilistico e che gli dà le prime soddisfazioni con il titolo di campione italiano nel 1965. È proprio da quell'anno che, a pena diciassettenne, Gian Luigi comincia a forgiare e a dar forma, a quella frenetica passione del volante che già prima lo aveva indotto a non allietare i pomeriggi di sista degli abitanti di Sant'Agna, nelle cui adiacenze egli era solito imperversare con un vecchio topolino 500-C.

Assistito ed incoraggiato da un eguale entusiasmo del padre signor Aldo il neo-campione europeo continua a percorrere il necessario itinerario propedeutico della carriera automobilistica con un ritmo regolarmente ascendente, siglando ogni fine stagione con un titolo nazionale o con riconoscimenti ed affermazioni in campo internazionale che lo pongono nella rosa dei migliori piloti.

Dopo il secondo posto assoluto al campionato italiano di F4 nel 1966 e la parentesi militare nel 1967, Picchi si fregia del titolo di campione italiano F.850 e F.3, rispettivamente nel 1968 e nel '69.

Il 1970 è l'anno più significativo e più impegnativo per il tiburtino che si aggiudica la targa d'oro del Premio ANCAI per il miglior pilota italiano, quattro vittorie nella «formula 3» a Monza, a Zandvoort e Nurburgring (in coppia con De Adamich) e debutta a Silverstone, in Inghilterra.

Il 1971 segna per Picchi l'ingresso ufficiale nella scuderia dell'Autodelta, con la quale in questi giorni è arrivato al titolo europeo che chiude per lui un'altra parentesi e prelude alla guida dell'Alfa prototipo 33-5, con la quale i responsabili dell'Alfa Romeo intendono farlo partecipare al Campionato mondiale Marche del 1972.

Questa sintesi l'albo d'oro di Gian Luigi Picchi ha la cosiddetta Tivoli sportiva ha ufficialmente sempre ignorato non essendo venuto un riconoscimento né dal competente assessorato comunale allo sport, né dalla miriade di associazioni sportive locali, né dall'Azienda autonoma di Cura soggiorno e turismo.

Franco D'Alessio

1963 Campione Italiano a Squadre Karting Arcionia
1965 Campione Europeo a Squadre,composte Squadra Nazionale Karting
1966 Vice Campione Italiano k250
1968 Campione Italiano F850 Pilota Ufficiale De Sanctis
1969 Campione Italiano F3 Pilota Ufficiale Tecno
1970 Vice Campione Europeo II divisione Pilota Ufficiale Alfa Romeo Autodelta
1971 Campione Europeo I divisione Pilota Ufficiale Alfa Romeo Autodelta

1968 Medaglia d'oro di Autosprint
1969 Casco d'Argento di Autosprint
1969 Premio ANCAI Ascari Castelletti Musso
1969 Medaglia di Bronzo al Valore Atletico del CONI

Gian Luigi Picchi

Le Pubblicazioni



Intervista rilasciata al Club