



**Racing
Drivers
School**

RASSEGNA STAMPA 2012

- Pag.3** *“The News”_ gennaio - febbraio 2012*
- Pag.7** *“The News”_ marzo - aprile 2012*
- Pag.10** *F1Passion_ La famiglia Pirro da Henry Morrogh*
- Pag.14** *F1Passion_ Henry Morrogh: “Troppa tecnologia sta rovinando le gare”*
- Pag.18** *F1Passion_ Henry Morrogh: “Imparare facendo sbandare il mezzo”*
- Pag.20** *F1Passion_ Gara di Regolarità della Henry Morrogh Racing Drivers School*
- Pag.21** *“The News”_ giugno 2012*
- Pag.24** *Club Style_ Henry Morrogh e la sua scuola piloti all’Autodromo del Sele*
- Pag.25** *Elaborare_ La Scuola Henry Morrogh compie un anno*
- Pag.26** *OmniAuto_ La Henry Morrogh Racing Drivers School compie un anno*
- Pag.27** *F1Passion_ Scuola Piloti Henry Morrogh: Il primo anno sul Circuito del Sele*
- Pag.28** *OmniCorse_ HMRDS: La gara di regolarità va a Santopadre*
- Pag.29** *“The News”_ luglio 2012*
- Pag.34** *OmniCorse_ HMRDS: diventare piloti a 42 anni!*
- Pag.35** *OmniCorse_ Una nuova monoposto per la HMRDS*
- Pag.36** *“The News”_ agosto 2012*
- Pag.40** *“The News”_ settembre 2012*
- Pag.44** *OmniCorse_ La HMRDS al 30° Premio Confartigianato Motori*
- Pag.45** *F1 Race_ Diventare pilota: la Henry Morrogh Racing Drivers School*

<i>"The News" _ ottobre 2012</i>	<i>Pag.47</i>
<i>OmniCorse_ La HMRDS in pista con il Porsche Club Campania</i>	<i>Pag.52</i>
<i>F1 Race_ La Henry Morrogh Racing Drivers School in pista con il Porsche Club Campania</i>	<i>Pag.53</i>
<i>F1 Race_ Henry Morrogh: 81 anni e sempre in pista</i>	<i>Pag.54</i>
<i>Elaborare_ Auguri grande Henry!</i>	<i>Pag.55</i>
<i>OmniCorse_ La HMRDS torna alle competizioni in pista</i>	<i>Pag.56</i>
<i>OmniCorse_ La HMRDS amplia il parco auto con una F. Renault 2.0</i>	<i>Pag.57</i>
<i>F1 Race: Grandi novità per la Henry Morrogh Racing Drivers School</i>	<i>Pag.58</i>
<i>"The News" _ novembre 2012</i>	<i>Pag.59</i>
<i>OmniCorse_ La HMRDS a Varano per il Winter Trhopy F.2000 Light</i>	<i>Pag.63</i>
<i>OmniCorse_ La HMRDS soddisfatta del round della F. 2000 Light</i>	<i>Pag.64</i>
<i>GommeBlog_ Continental "A scuola da Henry": Scuola di pilotaggio in un reality TV</i>	<i>Pag.65</i>
<i>PneusBlog_ Continental nel reality A Scuola da Henry</i>	<i>Pag.66</i>
<i>OmniCorse_ Tutti a scuola da Henry Morrogh</i>	<i>Pag.67</i>
<i>Elaborare_ Reality TV "A scuola da Henry"</i>	<i>Pag.68</i>
<i>F1 Race: "A scuola da Henry", reality TV su Sky</i>	<i>Pag.69</i>
<i>"The News" _ dicembre 2012</i>	<i>Pag.71</i>
<i>Interviste</i>	<i>Pag.74</i>

2012

Start Your Engines

Ci siamo. E' stato un inverno lungo e freddo che ci ha portato ad annullare i due corsi in programma (impraticabilità della pista e dei ...corsisti) ma il letargo della Henry Morrogh Racing Drivers School sta finendo. Lo staff non è stato assolutamente fermo, anzi: il periodo di "letargo" è servito a riordinare le idee, preparare i nuovi programmi, stringere accordi e rialzare completamente le vetture.

Henry, come al solito, è in giro per l'Italia a mantenere le sue relazioni che porteranno nuova linfa vitale alla scuola. Aspettiamo con ansia i suoi resoconti, davanti ad una buona birra, of course!

Intanto, non distante dalla nostra sede, sul Circuito del Sele a Battipaglia, si è inaugurata una nuova pista. E' ad Airola, in provincia di Benevento. L'idea venne a Gianni De Luca, il protagonista assoluto degli Slalom del centro sud Italia negli anni '80. Ne parliamo su un muretto di una delle tante gare dell'epoca. Gianni all'improvviso disse: "Prima o poi faccio un autodromo". Lo ha fatto e l'HRMDS è stata invitata all'inaugurazione che si è tenuta a gennaio: il nuovo impianto misura 1500 metri, ma è destinato ad allungarsi già a breve. Abbiamo avuto modo di girarci apprezzandone le qualità tecniche.

Ma la novità più importante del 2012 è che riparte il Challenge Henry Morrogh, nell'ambito del Campionato Italiano Velocità Sperimentale. Per il vincitore, quindi, ci sarà il trofeo della scuola più famosa del mondo, ma anche il titolo italiano!

2012: fra corsi piloti e campionato italiano

Stiamo lavorando alacremente per mettere in pista tutte le monoposto della scuola. Le Formula Ford 1600 e 1800 che hanno duramente lavorato nel 2011 sono state completamente revisionate. A breve saranno comple-

tate altre tre vetture (una 1800 e due 1600) e si aggiungerà anche una Tatuus Formula Renault aggiornatissima. Insieme alle due Dallara Formula 3 serviranno per i corsi avanzati e parteciperanno al Formula 2000 Light e, forse, a qualche prova del Campionato Italiano Velocità Sperimentale.

La priorità, per noi della Henry Morrogh Racing Drivers School, è mettere in pista le Formula Ford per gli allievi ed i clienti che hanno voglia di divertirsi (nelle pagine centrali c'è l'estratto del regolamento). Chiaramente tutto è stato preparato nello spirito del Challenge Formula Ford degli anni passati. Henry ci ha messo dei paletti e noi abbiamo lavorato secondo la sua filosofia: prezzi bassi, premi interessanti e divertimento alle stelle. Volete puntare al titolo italiano con una spesa al di sotto dei 10.000 euro? Con noi si può!

Ma le novità non sono solo queste. Al termine dell'estate vi annunciamo l'accordo con Francesco Laudato, pluri-campione mondiale ed europeo di kart ed oggi team manager di Birel e RK



Monoposto pronte per la stagione 2012

(la linea kart di Robert Kubica): da lui, a breve, arriveranno piloti che si preparano al salto nell'automobilismo.

A dare una mano al nostro staff in pista, probabilmente ad aprile, ci sarà un altro allievo importante di Henry: Emanuele Pirro. L'ex pilota di formula 1 e collaudatore McLaren, porterà ad uno dei prossimi corsi i suoi due rampolli ed altri ragazzini di belle speranze in vista di un futuro impegno nel mondo professionistico.

Ma l'attenzione dell'HRMDS è sempre rivolta agli appassionati, a quelli che hanno voglia di divertirsi (primo comandamento di Henry!): Altro accordo importante chiuso dalla Scuola è con il Classic Car Club Napoli, il sodalizio federato ASI con il maggior numero di iscritti: a loro saranno dedicate giornate speciali i cui soci del club potranno venire a girare in pista, accompagnati dai nostri istruttori, per sfruttare al meglio le potenzialità delle loro vetture storiche.

Anche questa è Scuola: la Henry Morrogh Racing Drivers School!

Riparte il Challenge Morrogh e c'è anche il tricolore in palio

La HMRDS stila il regolamento delle gare con le Formula Ford e le prove in concomitanza fanno punteggio per il Campionato Italiano

Pubblichiamo in queste pagine l'estratto del regolamento del Challenge Morrogh, istituito dalla HMRDS nell'ambito del Campionato Italiano Velocità Sperimentale. Le gare in concomitanza con il campionato faranno punteggio per la titolazione tricolore.

Eventuali aggiornamenti, puntualizzazioni o variazioni, verranno comunicate agli iscritti e pubblicate sul nostro sito web: www.henrymorrogh.it

La HMRDS aderisce al Campionato Italiano Velocità Sperimentale più altri due appuntamenti secondo il calendario 2012 che segue, ogni evento prevede una gara singola:

11/03 - Pista del Sele (SA)

1a prova Campionato Italiano Velocità Sperimentale

01/04 - Circuito Internazionale Napoli di Sarno (SA)

2a prova Campionato Italiano Velocità Sperimentale

04/11 - Circuito Internazionale Napoli di Sarno (SA)

3a Campionato Italiano Velocità Sperimentale

18/11 - Pista del Sele (SA)

4a Campionato Italiano Velocità Sperimentale

08/12 - Circuito Internazionale Napoli di Sarno (SA)

9° Super Master Racing

Data da destinare, Pista del Sele (SA)

5° Trofeo Superchallenge (la data sarà comunicata a breve)



Breve estratto del regolamento

Concorrenti/conduttori

Possono partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari di licenza C.S.A.I. (A,B,C/R int. e C, C Under 23 naz.) valida per l'anno in corso, come specificato nella tabella pubblicata all'art. 2. Cap. I, N.S. 3.

Classifiche

In base all'ordine d'arrivo complessivo verranno estrapolate, per ogni gara, due distinte classifiche **interne** per i conduttori allievi piloti partecipanti alle manifestazioni HMRDS:

Assoluta Formula Ford 1600

Assoluta Formula Ford 1800

Classifica generale finale

La classifica finale **interna** degli allievi piloti, sarà stabilita sommando tutti i risultati ottenuti nelle gare disputate.

Risulterà vincitore del challenge il conduttore che avrà totalizzato il maggior numero di punti. Si intende per risultato, tutti i punti conquistati al termine di una gara.

Classifica finale "Under 20"

Dalla classifica generale finale **interna** verrà estratta una classifica

"Under 20" per gli allievi piloti partecipanti alle gare con la HMRDS, che non abbiano ancora compiuto il 20° anno di età il 1 marzo 2012.

La classifica finale "Under 20" sarà stabilita sommando tutti i risultati ottenuti.

Risulterà vincitore della classifica "Under 20" il conduttore che avrà totalizzato il maggior numero di punti.

Si intende per risultato, tutti i punti conquistati al termine di una gara.

Classifica finale "Over 35"

Dalla classifica generale finale **interna** verrà estratta una classifica "Over 35" per gli allievi piloti partecipanti alle gare con la HMRDS, che abbiano già compiuto il 35° anno di età il 01 Marzo 2012.

La classifica finale "Over 35" sarà stabilita sommando tutti i risultati ottenuti.

Risulterà vincitore della classifica "Over 35" il conduttore che avrà totalizzato il maggior numero di punti. Si intende per risultato, tutti i punti conquistati al termine di una gara.

Premi

La HMRDS ed i suoi partners metteranno a disposizione i se-



guenti premi finali:

Premi F.Ford 1600

- 1° classificato: Corso II livello + tuta HM
- 2° classificato: 50% sconto corso II livello + tuta HM
- 3° classificato: Tuta Sabelt HM + scarpette Sabelt + guanti Sabelt

Premi F.Ford 1800

- 1° classificato: Gara F.Ford anno 2013
- 2° classificato: 50% sconto gara F. Ford anno 2013
- 3° classificato: Tuta Sabelt HM + scarpette Sabelt + guanti Sabelt

Vincitore Under 20

1 giorno di test su Formula Renault 2000

Vincitore Over 35

1 giorno di test su Formula Renault 2000

Premiazioni

La manifestazione di premiazione dei piloti allievi della HMRDS, si svolgerà nella seconda metà di gennaio 2013. Durante tale manifestazione pubblica saranno presenti giornalisti del motor sport invitati dall'organizzazione della HMRDS.

Sarà data comunicazione circa la data ed il luogo dello svolgimento della manifestazione di premiazione ai vincitori, a mezzo comunicazione scritta via e-mail e a mezzo pubblicazione sul sito web www.henrymorrogh.it.

Iscrizione e costi

Tutti i piloti che intendono partecipare alle gare di cui sopra con la HMRDS, dovranno obbligatoriamente inviare la domanda di iscrizione accompagnata dalla relativa quota di Euro 1.400,00 + I.V.A. (€ 1.694,00) per la F. Ford Van Diemen 1600 e di Euro 1.700 + I.V.A. (2.057,00) per la vettura F. Ford MyGale 1800, la domanda di iscrizione e le quote si intendono in riferimento alla singola manifestazione.

La domanda di iscrizione può



essere inviata, oltre che per Assicurata postale, anche tramite fax al n. **Tel.: +3908119975251**, che ai sensi dell'art. 43 comma 6 D.P.R. 445/2000 e s.m.i. assume valore di originale, o a mezzo e-mail all'indirizzo **info@henrymorrogh.it**.

Il pagamento della quota di partecipazione ad ogni singola gara

dovrà essere effettuato a mezzo bonifico sul conto intestato a:
ing. Giovanni Ciccarelli,

IBAN

IT30E0349311600330000981966

Le quote sopracitate includono:

- Tassa di iscrizione alla gara.
- Noleggio vettura e completa assistenza in pista durante la manifestazione, nello specifico:
 - a. n°1 sessione di prove libere.
 - b. sessione di qualifica.
 - c. batterie eliminatorie o repêchage.
 - d. Finale.

Programma di massima delle manifestazioni

Sabato

- Prove libere (facoltative)

Domenica

- ore 9:00 Prove di qualificazione (sessione unica di 10 minuti)
- ore 11:00 Batterie eliminatorie o Repêchage
- ore 12:00 Finali
- ore 18:00 Premiazione *

* potrà essere svolta anche al termine di ogni Finale

La HMRDS provvederà ad informare, con opportuno anticipo, i propri piloti circa il programma della manifestazione.

Per ulteriori informazioni:

Tel.: +39.3396904839 - e-mail: info@henrymorrogh.it - www.henrymorrogh.it

Le Storie di Henry: il mio palcoscenico

Ci sono stati periodi della Scuola in cui avevo quasi difficoltà a gestire i nuovi talenti, gente arrivata ai vertici dell'automobilismo. E' capitato sia a Vallelunga che a Magione. Questa terza fase, sulla Pista del Sele, è molto stimolante: nel 2011 abbiamo visti alcuni ragazzini di belle speranze e credo che ne sentiremo parlare a breve. Ma la cosa curiosa è che la scuola ha una forte attrattiva verso il mondo dello spettacolo. E' stato così sia a Roma che a Perugia, e quest'anni sarà così anche a Batipaglia. Fra i migliori allievi in assoluto ricordo il cantante Little Tony che frequentò i nostri corsi alla fine degli anni '60: gli piaceva guidare forte!

A Perugia invece arrivò, fra gli altri, Fabrizio Frizzi. Si domandava se sarebbe riuscito ad entrare nelle nostre vetture: le Van Diemen sembrano piccole ma dentro sono comode come pantofole, anche per i "lunghi" come Fabrizio. Fece i suoi corsi da allievo disciplinato poi cominciò a correre, chiaramente con noi, nel Challenge Formula Ford. Non guidava assolutamente male, anche se pagava un po' lo scotto dei chili in più rispetto ai "ragazzini", ma le sue soddisfazioni se le è levate: aveva un'ottima visione di gara e "colpiva" senza mai rischiare oltre il dovuto. Poteva diventare un buon pilota professionista nelle gare di durata. Presto organizzeremo una giornata in pista con alcuni amici attori che mi hanno chiesto di venire a farci visita nella nuova struttura. Credo che sarà un bell'evento, soprattutto molto divertente.



HM News

News Letter della Henry Morrogh Racing Drivers School

N. 1-2 gennaio e febbraio 2012

a cura di Ilio Ascione

Henry Morrogh
Racing Drivers School

Informazioni e contatti
www.henrymorrogh.it

Email

Henry Morrogh
Giovanni Ciccarelli
Massimo Torre

henry@henrymorrogh.it
giovanni@henrymorrogh.it
massimo@henrymorrogh.it



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°2 marzo-aprile 2012

Al Circuito del Sele un pezzo ... di Formula 1



Al Circuito del Sele di Battipaglia, al volante delle Formula Ford 1.6 e 1.8, non si sono alternati solo i giovani allievi. Il 3 e 4 aprile Emanuele Pirro, pilota di Formula 1 nelle stagioni 1989-1990-1991 con i colori della Benetton e della Scuderia Italia, ha fatto gradita visita allo staff della Henry Morrogh Racing Drivers School. Il pilota romano ha voluto far provare ai due giovani figli le emozioni che solo una monoposto può regalare e lui stesso si è infilato tuta e casco non disde-

gnando (anzi tutt'altro...) una sessione sul tracciato alle porte di Salerno.

Cris e Goffredo, figli di Emanuele, seppur in un clima disteso e rilassato hanno preso con molta serietà le due giornate di corsi, seguendo attentamente le istruzioni di Massimo Torre e dell'esperto papà. Goffredo è riuscito anche a piazzarsi al secondo posto nella Classifica Allievi 2012 dietro al leader Renato Osvaldi, mettendosi alle spalle proprio il fratello Cris.

The
news



pag_1



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°2 marzo-aprile 2012

Alla HMRDS il 1° maggio si lavora e... ci si diverte!

Esiste un posto migliore della pista per trascorrere giornate come il 25 aprile o l'1 maggio? Per gli appassionati, quelli veri per i quali andare in autodromo non è solo un lavoro, ma un'occasione per dare sfogo alle emozioni, sì! La HMRDS ha così deciso di fissare due date di corsi per piloti in occasione del lungo ponte di fine aprile. Luca Martucci, ormai un allievo fisso della Henry Morrogh Racing Drivers School, dopo aver effettuato con risultati incoraggianti il corso di 2° livello, il 24 e 25 aprile si è cimentato con il corso da collaudatore. La padronanza del mezzo e le sensazioni che Martucci riesce ad esprimere quando scende dalla monoposto sono in costante crescita. L'allievo, nonostante l'età non più giovanissima (ormai un must nel mondo delle competizioni...), continua ad apprendere e a migliorare



sotto gli attenti consigli del capo istruttore Massimo Torre, che si è più volte detto soddisfatto del percorso di crescita mostrato da Luca. "Luca è una persona molto ambiziosa - ha commentato il capo istruttore Massimo Torre - e questo è il suo primo pregio, ma a volte diventa anche il suo primo difetto che lo porta a voler strafare, bruciando alcune tappe fondamentali. Siamo comunque molto soddisfatti del rendimento di Luca, che ha iniziato quasi da zero il suo percorso su una vettura da corsa, con qualche buona base, ma null'altro. I tanti Km effettuati con la Mygale Formula Ford 1.8 lo hanno aiutato tantissimo a crescere, ma ancor di più è stato aiutato dal suo carattere: è sì ambizioso, ma bisogna riconoscergli una grande dote, l'umiltà!"



Quale sarà il prossimo step per Luca?

pag_2

The
news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°2 marzo-aprile 2012

A VOLTE RITORNANO...



L'automobilismo si sa è come una malattia, una droga che ti prende e che, una volta provata, è davvero difficile non riprovare. Un mix di emozioni, passioni, adrenalina che per gli amanti del motorsport sono quasi il pane quotidiano. Luca Loaldi e Francesco Circelli sono due esempi di quanto possa essere "pericoloso" provare una monoposto: pericolo di farsi del male penserete. E invece no, il vero pericolo è quello di innamorarsi delle sensazioni che solo la pista sa trasmettere e non riuscire a farne più a meno. È quanto capitato a Loaldi e Circelli, che a distanza di un anno hanno deciso di tornare a Battipaglia, per mettersi di nuovo alla prova sulle vetture del vecchio e caro Henry! E i risultati non stati niente male...

Andrea Carrato

The news

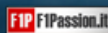
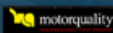
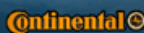
17-18-19 MAGGIO
CORSO PER PILOTI DI MONOPOSTO

19 MAGGIO ORE 14,00
GARA DI REGOLARITÀ

design by M.C. Lombardo

Ciruito del Sole
Località Rosso Piccolo 19
Battipaglia (SA)

www.henrymorrogh.it info@henrymorrogh.it tel_339.6904839



4 aprile 2012_parte 1



Famiglia Pirro: tutti a scuola da Morrogh

Battipaglia, Autodromo del Sele, 2 aprile 2012 – Incontriamo alla Scuola Piloti di Henny Morrogh Emanuele Pirro, ex pilota di Formula 1 e vincitore 5 volte a Le Mans. Un ritorno non certo da ripetente: Emanuele accompagna alla prima esperienza vera in pista i figli Cristoforo e Goffredo.

IL PRIMO GIORNO DI SCUOLA

di Giulio Scaccia e Domenico Serio

Emanuele lo incontriamo in pista, armato di macchina fotografica accanto al capo istruttore della scuola, Massimo Torre. E' intento ad osservare le prime evoluzioni dei figli sulle Van Diemen 1600...

Il pensiero di Pirro sull'inizio della sua esperienza. "Ho fatto il corso piloti nel 1974, esordisce Emanuele, sono passati tanti anni. Ho fatto il corso quando ero particolarmente piccolo, lo ero anche fisicamente ed avevo parecchi cuscinetti dietro la schiena. Avevo 13 anni, non ne avevo nemmeno compiuti 14. E poi sono rimasto in contatto con Henry nel corso degli anni e prima o poi volevo portarci i miei figli. Avrei voluto farlo prima ma la scuola, le circostanze. E finalmente ci siamo riusciti, per me è proprio un'emozione. Fa piacere vedere la scuola più strutturata ed organizzata con materiale diverso ed all'avanguardia. Oggi è una giornata bella. Loro se la stanno godendo come io speravo. Non è finalizzata ad un qualcosa. Noi abbiamo fatto delle scelte già dall'inizio.

Ogni tanto andiamo a fare un po' di kart ma la prima cosa è lo studio ed i risultati a scuola. Quando erano piccoli li ho tenuti deliberatamente fuori dall'ambiente delle corse perché è così difficile riuscire che è meglio dargli una chance in altri campi. A casa nostra non si parla tanto di gare. Ora che sono cresciuti viene un po' di rammarico di non aver cominciato a farli correre presto. Ma abbiamo fatto delle scelte.



Già pensato a un percorso agonistico per Cristoforo e Goffredo ?

“Credo che gli piacerebbe ma non me lo chiedono. Il fatto che io sono ancora in attività secondo me è un deterrente, perché loro magari sentono un po' di confronto, di pressione. Mia moglie; Marlene, ha una teoria che può essere valida. Lei sostiene che i

figli dei piloti in attività, è più raro che comincino a correre mentre i padri corrono, perché si rendono conto che le corse non sono solo gloria e denaro, ma sono anche tanti sacrifici, viaggi, rinunce, delusioni. I figli dei genitori che invece si sono ritirati, che vedono il padre che si gode la vita, pensano che sia più bello e facile e tendono di più ad imitarlo. E' una teoria che ritengo plausibile. Bisognerebbe fare una statistica. Uno sport così che è difficile ed impegnativo deve essere fatto con una passione sconfinata. Se tu hai solamente una passione nemmeno troppo forte, non ne vale la pena”.

La mamma, come vive queste giornate alla scuola piloti ?

“Marlene l'ha presa bene, non reputa l'automobilismo tanto pericoloso per fortuna. Non ha tanta paura, però chiediglielo, vediamo cosa ti risponde. Lei è apprensiva, ma dal punto di vista della sicurezza non ha timore. La cosa gli ha fatto piacere, per noi è importante. Henry è stato un personaggio importante nella mia carriera all'inizio e poi un amico. Il fatto che loro vadano, anche per mia moglie è una bella cosa. Ma non è che pensiamo di tornare a casa e troviamo due piloti pronti per l'uso (Emanuele sorride)” Emanuele Pirro è davvero preso.

Oltre osservare i figli Goffredo e Cristoforo, credo sia l'aria della pista. Massimo Torre ed Henry Morrogh tra una sessione e l'altra danno come al solito i giusti e precisi consigli: come e dove cambiare, la cura della scalata in ingresso curva, l'uso del gas in uscita dei tornanti, le prime indicazioni sulle traiettorie. Maria di Girolamo, che cura in maniera fantastica tutta l'organizzazione, prende i tempi sul giro quando i ragazzi scendono in pista per le loro sessioni di prova.



Accanto a lei Marlene Pirro, che con un occhio legge un libro, con l'altro osserva i dei figli: "Mi sono emozionata, devo ammetterlo. Li ho visti andare sui go-kart ma questo è come vedere dei piccoli Emanuele, mi ha fatto veramente impressione. Si divertono, sono felicissimi, perché loro non hanno mai fatto vedere di voler correre e mi sono resa conto che magari dovevamo dargli l'occasione un po' prima perché mi sa che gli piaci. Credo che tutti i ragazzi sarebbero felici di farlo. Goofy e Cris, appena scesi dall'auto dopo la prima sessione, hanno fatto il campionato del mondo del sorriso".



Goffredo, "Goofy" per gli amici, classe 96. Emozione allo stato puro: "Io sono contentissimo, a me sembra una Formula 1. E' la prima volta che guido una macchina fatta per le corse, mi piace un sacco. Sto imparando, ancora non vado forte ovviamente, ancora sto imparando a usare le marce e a fare le traiettorie, però mi

diverto un sacco, sto imparando e sono contentissimo di essere qua. Vorrei ringraziare prima di tutti Henry Morrogh per averci invitati, poi tutti i meccanici, anche Massimo Torre che ci aiuta e ci dà le giuste indicazioni ed anche mamma e papà che ci hanno dato l'opportunità di essere qui. Non ho mai fatto gare in vita mia di go kart e neanche di macchine, però ho fatto un piccolo campionato in Sicilia con un caro amico di papà, Nicola Castiglione, che ha questa cosa che si chiama la Selezione Nazionale Piloti e si fa in Sicilia su go kart e sono tutte prove di abilità, prove di drift, prove di assetto che sono importanti anche nelle corse, allora questo ti fa imparare a conoscere il mezzo; mi sono divertito ed veramente interessante".

Cristoforo, "Cris", classe 93, è altrettanto contento: "Qui da Henry ci stiamo divertendo tantissimo. Sono diversi anni che papà cerca di portarci qui da Morrogh, adesso ci siamo riusciti ed è veramente bello. La cosa più difficile è entrare in seconda, per qualche motivo non riesco a scendere in scalata, però ti apre gli occhi perché sembra che con i karts non hai tutto questo sottosterzo, veramente capisci quando è difficile quello che fanno in televisione.



questo sottosterzo, veramente capisci quando è difficile quello che fanno in televisione.

(...segue) Pensavo di apprendere tutto più velocemente, però una cosa alla volta. E' diverso dal Kart. Io ho incominciato a fare la mia prima gara di kart a novembre 2011 per l'università dove studio in Inghilterra. C'è un campionato universitario, con dei 100 torsione diretta ed è veramente divertente. Le squadre sono di



quattro piloti e ci sono diversi formati di gara tra endurance di 1 ora e gare sprint da 25 minuti, un po' in giro per l'Inghilterra. Certo che qui è tutto più impegnativo. Il circuito del Sele sembrava più piccolo, su Google Maps sembrava un kartodromo, invece, è veramente bello;

forse mancano le curve veloci però è veramente buono per imparare a usare la macchina perché ci sono rettilinei e curve strette dove vai veramente su e giù con le marce ed buono per imparare".

Continua la giornata in pista. Oltre al supporto discreto e non invasivo, Emanuele non perde l'occasione. Lo vediamo vestire la tuta ufficiale Audi ed eccolo in pista con una Mygale 1800, gomme slick: è il richiamo della pista. Mi piace vedere Emanuele che ascolta, insieme agli altri allievi, le indicazioni di Massimo Torre sulle traiettorie e sulle caratteristiche di guida del Van Diemen 1600 e del Mygale 1800.

Rubiamo una battuta ad Henry Morrogh: "Emanuele quando è venuto da me, accompagnato da suo padre, aveva 13 anni. Mi fa piacere vederlo E' una persona meravigliosa. Ho avuto anche la famiglia Cheever sia Eddie Cheever senior che junior. Tutta la famiglia. Il vecchio Ed è un caro amico. Vuol dire che qualcosa di giusto l'abbiamo fatto anche noi. Ogni tanto mi contattano gli ex allievi. Teo Fabi mi ha portato suo figlio qualche anno fa. La natura di un pilota di successo è quella di una persona che fa una vita impegnativa. Non hanno momenti. Viaggiano da un paese ad un altro, ed è bello così. Emanuele ha avuto successo, ed ora con la famiglia qui si diverte. E' una bella cosa".

Massimo, Henry ed Emanule, insieme ai meccanici, discutono di come sistemare il setting dell'auto, le marce da utilizzare, come ottimizzare la prestazione. Li lasciamo in questo happening di tecnica, competenza e passione.

E' un'immagine che ci portiamo appresso e che ci piace molto. Un'altra bella giornata alla scuola piloti. Speriamo di replicare presto.



Henry Morrogh: "Troppa tecnologia sta rovinando le gare"

Battipaglia, Autodromo del Sele – Incontriamo Henry Morrogh ad inizio aprile, per sentire la sua opinione sulla Formula 1 e per farci raccontare, come è ormai consuetudine, qualche suo ricordo sul mondo delle corse.
di Giulio Scaccia

Cosa pensi di questo inizio del mondiale di Formula 1?



I team fanno del loro meglio. Il problema che c'è troppa tecnologia che sta rovinando le gare, sia a 4 ruote che a 2 ruote. Il top delle moto, non è il top dello spettacolo. Le auto non sbandano più. Pochi giorni fa ho visto filmati delle gare di Nigel Mansell e Nelson Piquet. Le macchine sbandavano, facevano bagarre fra di loro. Oggi i piloti sono vittime dell'abilità dei tecnici. Lo dice anche mio figlio che mentre stiamo parlando sta tornando da una gara di Formula 3 in Spagna. Troppa tecnologia e toglie spazio ai piloti. Ed è un peccato per i piloti e per gli spettatori. D'altronde il mondo è fatto di progresso e dove c'è il maggior progresso è la Formula 1. Il progresso non si può bloccare. Ma questa cosa mi rende triste.

Anche per un appassionato, che ha visto un'altra Formula 1, questo pesa...

Il primo Gran Premio che vidi fu quando morì il povero Ronnie Peterson. Ronnie era un carissimo amico. Mi è dispiaciuto tremendamente. La sfortuna di morire in un incidente che non doveva succedere e di cui non si è mai capito il responsabile. E' brutto quando muore qualcuno. E ti dispiace quando muore un amico. Ronnie era una brava persona.

Quando c'è un incidente ci vuole fortuna. Il pilota vuole correre e prende il mezzo che gli dà la possibilità di correre. Non pensa se il mezzo è pericoloso o no. Quando succede un brutto incidente, E' questione di fortuna o no.

La prima volta che ho visto questo era in una gara di moto che stavo vincendo. Stavo per doppiare un mio amico alla prima gara. Un imbecille ha rotto il motore ed ha scelto quel momento lì per spingere la moto a mano e attraversare la pista. Il mio amico non poteva evitarlo. Io ero 10 metri indietro. C'è stato un urto incredibile. Il mio amico è finito addirittura sugli alberi. Si è salvato per fortuna, anche se è rimasto in ospedale per un anno e mezzo. Io mi sono salvato, ma non per merito mio. Sono stato fortunato. Sono dei casi. O ti va bene o no.



A Reims in Francia di notte ero a 250 km/h. La macchina non frenava. Ho capito che c'era olio, ma non potevo vederlo alle 3 di notte. Mi ricordavo che c'era una via di fuga. Non avevo controllato tutte le vie di fuga e all'epoca mettevano a volte una sbarra metallica nella via di fuga. Io sono passato. Non c'era nessuna sbarra. Se c'era il tubo metallico di traverso, non stavo qui. Sono stato fortunato. Finché dura ringrazio chi sta lassù. Mia moglie ha visto morire 5 persone davanti ai suoi occhi in Francia e una donna quando sa che suo marito sta gareggiando, e vede una cosa del genere... beh ti rimane per tutta la vita. Oggi grazie a Dio le gare ed i circuiti non sono più pericolosi come una volta.

Però lo spettacolo è calato. Le macchine non sbandano più; i piloti di oggi sono altrettanto bravi di quelli di ieri. Devono però sviluppare un altro modo di guidare.

Il bello di oggi è che chi intraprende questo sport, rischia meno che andare per strada. Ai miei tempi era il contrario.

Era un'altra formula 1 erano altre gare.
Ho visto anche dei bellissimi filmati del vecchio 'Ring...



Ero tempi con altri rischi. Un giro sul vecchio Nurburgring lo devi fare. Si può girare e costa anche poco. Anche SPA. E' un circuito difficile con un clima duro. Piove quasi sempre e con la pioggia vale la pena. Non ho girato a SPA e non ho fatto la Targa Florio. Mi piacerebbe farli...

La Formula 1 è vittima della tecnologia?

Non solo la Formula 1. Se vedi la Formula 3 è la stessa cosa. E' un peccato. Le gare sono noiose. E non c'è solo la tecnologia.

I giornalisti scrivono un sacco di c... Addetti stampa e giornalisti non dicono la verità. Quando ho fatto la 24 ore di Le Mans, ho visto una Ford GT40 che aveva rotto il motore. Il giorno dopo, sui giornali: la Ford si è fermata per noie al cambio. Gli uffici stampa sono addestrati a dire qualsiasi cosa pur che non sia la verità. Dalla Formula 3 in poi. Anche negli sport prototipi. Non vogliono far sapere al pubblico ed agli avversari quali sono i reali problemi.

Io sono rimasto allibito quando ho iniziato a correre, non lo sapevo. Ero abituato a correre tra amici e le cose ce le dicevamo. C'era qualche bugiardo anche lì, però le bugie che mettono fuori le squadre ufficiali è impressionante. Vale per le 4 ruote ed anche per le due. E' un modo normale di gestire l'informazione.

Hai visto la gara di Sepang?

Io vorrei vedere tutte le gare di Formula 1 sotto la pioggia, artificiale o vera che sia. Sarebbe tanto più bello. Così vedi le abilità di guida. Alonso è stato straordinario. Questi exploit li puoi vedere solo sotto la pioggia. Meglio se piove, smette e ripiove. Con la tecnologia che oggi è disponibile potrebbero pensare anche di bagnare artificialmente la pista.



Come concludiamo questa intervista?

Concludiamo dicendo che ci vuole passione. Bisogna anche saper soffrire. E' importante non perdere la speranza di quello che vuoi fare. Ho conosciuto troppe persone che muiono perché non hanno progetti, stimoli. Vanno giù a picco.

Anche se ho 80 anni, ho voglia di fare tante cose. E ci voglio riuscire. Io non ho nessuna intenzione di mollare la vita senza avere ancora qualche ambizione. La vita deve farmi sognare. Non bisogna arrendersi mai. Devi trovare la tua strada. Se le cose non riescono bisogna trovare alternative. E' bello fare cose impegnative. Una bella parte del fascino della vita è affrontare le difficoltà. La gente a volte è arrendevole.

Quando avevo 17 anni volevo fare una cosa che mi piaceva. I miei mi volevano dentista. Io non ci pensavo proprio. Sono andato alla Ford a fare 3 anni di apprendistato. Una cosa atroce. Ma poi mi è stato utile. La catena di montaggio era una cosa tremenda. Il lavoro peggiore del mondo. Ogni 25 secondi fare la stessa cosa. Ma mi è servito. Tutto serve, anche le esperienze più brutte ti devono servire per il tuo futuro.





Henry Morrogh: "Imparare facendo sbandare il mezzo"

Diventare pilota è il sogno di molti. Henry Morrogh ci spiega quali sono i primi passi per imparare la guida della monoposto in pista. La sua scuola da oltre 40 anni sforna talenti e piloti. Si parte dai fondamentali, per poi progredire fino al controllo della sbandata.

Henry Morrogh ci introduce alla guida di una monoposto in pista: "Il primo controllo che facciamo con i piloti è vedere il loro modo di guidare. A noi capita gente che mette mano all'interno ed esterno del volante, persone che non sanno cambiare. Noi puntiamo sin dall'inizio sul modo corretto di impugnare il volante. In pista, a differenza della strada, non si mollano mai le due mani dal volante. Il primo passo è, andando piano, verificare il modo corretto di guidare. Dopo di questo l'uso del cambio. Se rompi il cambio, rompi il motore. Dopo questo le traiettorie, il modo giusto di sterzare e quando aprire il gas. Se apre troppo presto la macchina va via di muso. Se pizzica il gas troppo tardi non basta il cordolo esterno e la macchina parte. L'uso del gas è fondamentale. Poi il pilota deve dimostrarci di saper camminare e di saper far sbandare la macchina. E controllarle. Si impara facendo sbagli. Se parli con un pilota di aeronautica, fa imparare attraverso gli errori. C'è un paragone tra guidare un aereo e le macchine. Non bisogna avere paura di fare errori. Ci pensa l'istruttore a correggere. Ad esempio Alessandro Nannini, quando ha fatto l'incidente, era accompagnato da un pilota, non da un istruttore. Gli istruttori sviluppano esperienza. Gli errori si ripetono, e sono quasi sempre gli stessi. Poi arriva qualcuno che fa un errore nuovo. E' affascinante. Si incontrano persone di ogni genere".



Il corso di 1° livello della **Henry Morroh Racing Drivers School** si svolge in due giorni e si articola nell'ambito di 10 lezioni singole, composte da una parte teorica ed una pratica, svolte in pista, alla guida delle monoposto **Formula Ford Van Diemen 1600**. Nella parte teorica che precede ogni lezione individuale, all'allievo pilota vengono spiegati dettagliatamente i vari esercizi che nella parte pratica dovranno poi essere applicate al volante della monoposto.



La parte pratica prevede:

- L'uso e la conoscenza dei comandi, degli strumenti e l'impostazione delle curve
- La sbandata controllata e la perdita di controllo volontario delle vetture per eccesso di velocità
- Il "testa coda" volontario

- Il perfezionamento fasi precedenti con il progressivo aumento di velocità fino al raggiungimento di prestazioni agonistiche
- L'insegnamento per affrontare situazioni d'emergenza sia in rettilineo che in curva.

Sulla vettura viene installato un sistema di telemetria (con monitoraggio puntuale di tutti i passaggi tecnici e di guida) in grado di acquisire dati e fornire poi al pilota indicazioni su best lap e molte altre informazioni. Tutti i dati registrati vengono poi analizzati tramite software specifico.

Caratteristiche tecniche della Van Diemen utilizzata per i corsi:

- **Motore:** FORD ZETEC ad iniezione elettronica, lubrificazione a carter umido.
- **Cilindrata:** 1601 cc.
- **Potenza max:** 130 CV.
- **Regime max:** 6200 rpm (limitatore tarato per entrare).
- **Cambio:** Hewland LD 200 a 4 rapporti con denti dritti ad innesto rapido + retromarcia. Coppia conica 9:31.
- **Telaio:** Traliccio in tubi di acciaio al cromo molibdeno integrato da pannelli d'alluminio rivettati ed incollati.
- **Sospensioni:** Anteriori e posteriori push-rod con ammortizzatori a gas Bilstein (tutti entrobordo, anteriori orizzontali longitudinali).
- **Lunghezza totale:** 3690 mm.
- **Carreggiata anteriore:** 1680 mm.
- **Carreggiata posteriore:** 1640 mm.
- **Freni:** A dischi sulle quattro ruote, doppio circuito, con ripartitore di frenata comandato dall'abitacolo.
- **Pneumatici:** CONTINENTAL 185/50 R14 FRONT(anteriori), 225/45 R16 REAR (posteriori).
- **Carrozzeria:** Pannelli in poliestere e vetroresina asportabili.
- **Peso:** 400 Kg.



Gara di Regolarità della Henry Morrogh Racing Drivers School

Autodromo del Sele, Battipaglia – La scuola di Morrogh organizza una novità assoluta per allievi e appassionati.

La HMRDS organizza la prima gara di regolarità per la stagione 2012, che si terrà sabato 19 maggio 2012. Un'idea nuova, per sperimentare la pista, assaporare il gusto della guida di una monoposto e affinare la tecnica di guida. Le prove cronometrate si svolgeranno, alla guida delle monoposto Formula Ford 1600 e Formula Ford 1800.

La gara di regolarità è articolata in un briefing tecnico/teorico e due prove cronometrate in pista

Nello specifico poi, vengono messe a disposizione dei piloti due vetture, una per ogni manche, in modo tale da annullare le eventuali differenze prestazionali delle monoposto. Ogni turno prevede lo svolgimento di 2 giri di ricognizione e 10 giri cronometrati con partenza da fermo.

Vien utilizzato per l'evento un sistema di cronometraggio automatico e preciso e la classifica finale dell'evento è data dalla somma del tempo totale della prima e seconda manches.

La manifestazione è abbinata al Campionato HMRDS 2012, quindi i piloti concorreranno, con i risultati conseguiti, alla classifica finale secondo il regolamento vigente.

A cura della redazione.



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°6 giugno 2012

"La HMRDS ha terminato il ... RODAGGIO"

Prosegue senza sosta l'attività in pista della Henry Morrogh Racing Drivers School sul Circuito del Sele di Battipaglia (SA). La scuola, capitanata dal "vecchio" irlandese che a 80 anni suonati di andare in pensione proprio non vuol saperne, nel mese di giugno ha offerto la possibilità di scegliere fra tre date per potersi iscrivere ai corsi per piloti. Il picco di presenze si è raggiunto durante il corso del 7-8 giugno, teatro anche della seconda Gara di Regolarità. Sono stati ben 9 gli allievi scesi in pista, decisi a darsi battaglia in gara dopo gli attenti consigli del capo istruttore Massimo Torre, sempre presente a bordo pista con taccuino e tanta...pazienza!

Il secondo round della Gara di Regolarità, valida anche per Campionato Allievi HMRDS 2012, ha incoronato Daniele Santopadre, bravo a fermare i cronometri sul 21'05"145. Il tempo, ottenuto dalla somma dei tempi fatti segnare al volante della Van Diemen Formula Ford 1.6 e della Mygale Formula Ford 1.8, ha permesso all'allievo di Frosinone di piazzarsi davanti a Renato Osvaldi e Giuseppe Venditti, staccati rispettivamente di uno e sei secondi. A cimentarsi con le monoposto della HMRDS il 7 e 8 giugno non ci sono stati solo uomini: Gessica Pediarco ha infatti tenuto alta la bandiera (rigorosamente rosa per l'occasione...) del genere femminile, siglando un ottimo 21'52"636.

The
news



pag_1



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°6 giugno 2012

INTERVISTA A... Daniele Santopadre



Daniele, che impressioni hai avuto dal corso?

Beh, le impressioni sono più che positive, è stata una bellissima esperienza, che mi ha permesso di apprendere molte cose, divertendomi. Qualche anno fa, a livello amatoriale, giravo in kart, ma le sensazioni e le emozioni che ti trasmette una monoposto sono tutt'altra cosa: indescrivibili! Spero di ritornare il prima possibile per fare un altro corso.

Come ti sei trovato con il metodo di insegnamento del capo istruttore Massimo Torre?

Ci si accorge subito dell'esperienza di Massimo, riesce a trovare con ogni allievo un modo di comunicazione efficace, adattandosi alle esigenze di tutti. La cosa che mi ha colpito di più è stata la sua capacità a trovare e correggere ogni minimo errore di tutti, anche quando in pista c'erano 5 o addirittura 6 monoposto. E' sempre attento e non gli sfugge davvero nulla, è difficile farla franca!



E della Gara di Regolarità cosa pensi? Sei stato anche il vincitore...

La gara è un'iniziativa molto stimolante, che spinge tutti gli allievi a migliorarsi costantemente. È un incentivo in più alla buona riuscita dei corsi, organizzati già molto bene. Ho vinto, ma credo di essere stato molto fortunato: ad essere onesti bisogna dire che forse Renato Osvaldi aveva qualcosa in più rispetto a me e agli altri. Il mio grazie va alla HMRDS per le due fantastiche giornate che mi ha regalato.



pag_2

The news

THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°6 giugno 2012



CORSI LUGLIO 2012

L'estate è ormai entrata nel vivo, ma per la Henry Morrogh Racing Drivers School non è ancora tempo di vacanze. Il 9, 10 e 11 luglio si torna in pista al Circuito del Sele di Battipaglia con una novità importante. Il parco auto della Scuola Piloti si amplia e a far compagnia alle valide e addestrative Formula Ford 1.6 e 1.8 presto arriverà una nuova monoposto. Unità propulsiva di 1.6 litri, monoscocca in carbonio e cambio sequenziale a 5 rapporti sono solo alcune delle caratteristiche della vettura, per le altre... venite a trovarci in pista! Le novità però non finiscono qui, presto la HMRDS farà ritorno sullo storico tracciato di Magione: un tuffo nel passato per il giovane ragazzaccio irlandese.

Andrea Carrato

The
news



www.henrymorrogh.it - info@henrymorrogh.it - 339.6904839

Circuito del Sele
Località Fosso Ploppo 15
Battipaglia (SA)

9-10-11 LUGLIO 2012
CORSO PER PILOTI DI MONOPOSTO

HM
Racing Drivers School

MAFLUCEI Continental Sabell motorquality FIP FIPassion.it Zetta SUDAVIRO OLIMPO



Henry Morrogh e la sua scuola piloti all'Autodromo del Sele



La Henry Morrogh Racing Drivers School ha ricominciato da più di un anno il suo lavoro sul Circuito del Sele di Battipaglia. Henry Morrogh ha iniziato a Vallelunga nel 1968, per poi spostarsi a Magione.

Dal 2011, insieme a Giovanni Ciccarelli, nel ruolo di Direttore amministrativo e Massimo Torre, ex pilota di F. 3000 ed istruttore capo della scuola, è impegnato a dare nuova linfa vitale alla scuola.

L'istruttore irlandese ha avuto come suoi allievi nomi importanti come Elio De Angelis, Emanuele Pirro, Alessandro Nannini, Andrea De Cesaris, Nicola Larini, Teo Fabi, Bruno Giacomelli, Eddie Cheever, Giovanna Amati ed un campione del mondo di Formula 1, Jacques Villeneuve, figlio del grande Gilles.

Da sempre il nome della scuola piloti è associato alla guida, alla velocità, alla pista. "Noi vogliamo insegnare la guida, prima di tutto" – dice Henry Morrogh – "Ci dedichiamo all'insegnamento che deve anche essere utile per la guida

di tutti i giorni. Vogliamo fare assaggiare la monoposto e la pista ad un costo contenuto. Oltre ai nostri corsi, c'è molta gente che vuole correre e intendiamo dare la possibilità a tutti di provare l'emozione di fare una gara".

Il 2011 è stato un anno ricco di soddisfazioni per il team della Henry Morrogh Racing Drivers School, che è riuscita anche ad aggiudicarsi il Witner Trophy della Formula 2000 Light. Sul tracciato di Varano de' Melegari. Massimo Torre e Giovanni Ciccarelli hanno conquistato il trofeo con le due Formula 3 Dallara 302 motorizzate Mugen Honda, le stesse a disposizione degli allievi. Altra novità importante di quest'anno è rappresentata dal Campionato Allievi HMRDS 2012, che ha l'obiettivo di premiare i migliori allievi partecipanti della stagione in corso. Alla presentazione del Campionato ha presenziato anche un ospite d'onore, Emanuele Pirro. Il pilota romano, in Formula 1 dal 1989 al 1991, vincitore di 5 edizioni della 24 Ore di Le Mans e allievo della Scuola nel 1974, ha voluto far provare ai due giovani figli le emozioni che solo una monoposto può regalare.

5 giugno 2012



La Scuola Henry Morrogh compie un anno

La HMRDS (Henry Morrogh Racing Drivers School) compie un anno. In occasione del corso per piloti di monoposto del 7-8 giugno lo staff darà il via ai festeggiamenti per il primo anniversario della rinnovata Scuola Piloti.

Un anno fa la HMRDS apriva i battenti al **Circuito del Sele di Battipaglia**, accettando la sfida di riportare in alto il nome della più famosa scuola per piloti. Il 2011 è stato un anno ricco di soddisfazioni per il **team della Henry Morrogh Racing Drivers School**, che è riuscita anche ad aggiudicarsi il **Witner Trophy** della Formula 2000 Light.

Sul tracciato di **Varano de' Melegari** **Massimo Torre** e **Giovanni Ciccarelli** hanno conquistato il trofeo con le due **Formula 3 Dallara 302** motorizzate **Mugen Honda**, le stesse a disposizione degli allievi.

Dopo le vittorie in pista ed una prima fase di rodaggio, una rinnovata HMRDS ha ripreso in pieno le attività, avvalendosi della nuova struttura con aula didattica per le lezioni teoriche e analisi della telemetria, officina e ingresso indipendente in pista, ormai ultimata.

Il prossimo 8 giugno il corso che vedrà scendere in pista ben 9 partecipanti, pronti ad apprendere le tecniche ed i consigli del capo-istruttore **Massimo Torre**, si aprirà con il taglio di una torta preparata apposta per l'occasione. Con il primo anniversario della scuola fondata da Henry Morrogh, si disputerà anche la seconda gara di regolarità, grande novità della stagione 2012. La gara sarà articolata in due manche da 10 giri + 2 di ricognizione, precedute da un briefing tecnico/teorico. Ogni allievo avrà a disposizione due vetture, una per ogni manche, in modo da livellare prestazioni e possibili vantaggi dovuti alle differenze tra le monoposto. Altra novità importante è rappresentata dal **Campionato Allievi HMRDS 2012**, che ha l'obiettivo di premiare i migliori allievi partecipanti della stagione in corso. Alla presentazione del Campionato ha presenziato anche un ospite d'onore, **Emanuele Pirro**. Il pilota romano, in Formula 1 dal 1989 al 1991 e allievo della Scuola nel 1974, ha voluto far provare ai due giovani figli le emozioni che solo una monoposto può regalare.

Domenico Sofia



La Henry Morrogh Racing Drivers School compie un anno

La scuola di guida in pista del maestro irlandese spegne la prime candela e prosegue con l'attività didattica per piloti e appassionati.

La Henry Morrogh Racing Drivers School compie un anno. In occasione del corso per piloti di monoposto del 7-8 giugno al Circuito del Sele di Battipaglia lo staff darà il via ai festeggiamenti per il primo anniversario della rinnovata scuola piloti del maestro irlandese che ha insegnato i fondamentali della guida in pista a tanti piloti di Formula 1.

Il 2011 è stato un anno ricco di soddisfazioni per il team della Henry Morrogh Racing Drivers School, che è riuscita anche ad aggiudicarsi il Winter Trophy della Formula 2000 Light. Sul tracciato di Varano de' Melegari Massimo Torre e Giovanni Ciccarelli hanno conquistato il trofeo con le due Formula 3 Dallara 302 motorizzate Mugen Honda, le stesse a disposizione degli allievi che oggi possono avvalersi della nuova struttura con aula didattica per le lezioni teoriche e analisi della telemetria, officina e ingresso indipendente in pista, ormai ultimata.

Il prossimo 8 giugno il corso che vedrà scendere in pista ben 9 partecipanti, pronti ad apprendere le tecniche ed i consigli del capo-istruttore Massimo Torre, si aprirà con il taglio di una torta preparata apposta per l'occasione.

Con il primo anniversario della scuola fondata da Henry Morrogh, si disputerà anche la seconda gara di regolarità, grande novità della stagione 2012.

La gara sarà articolata in due manche da 10 giri + 2 di ricognizione, precedute da un briefing tecnico/teorico. Ogni allievo avrà a disposizione due vetture, una per ogni manche, in modo da livellare prestazioni e possibili vantaggi dovuti alle differenze tra le monoposto.

Altra novità importante è rappresentata dal Campionato Allievi HMRDS 2012, che ha l'obiettivo di premiare i migliori allievi partecipanti della stagione in corso. Alla presentazione del Campionato ha presenziato anche un ospite d'onore, Emanuele Pirro. Il pilota romano, in Formula 1 dal 1989 al 1991 e allievo della Scuola nel 1974, ha voluto far provare ai due giovani figli le emozioni che solo una monoposto può regalare.

Domenico Sofia

6 giugno 2012



Scuola Piloti Henry Morrogh: Il primo anno sul Circuito del Sele Battipaglia, 6 giugno 2012 – compie un anno. In occasione del corso per piloti di monoposto del 7-8 giugno lo staff darà il via ai festeggiamenti per il primo anniversario della rinnovata Scuola Piloti.

Un anno fa la HMRDS apriva i battenti al Circuito del Sele di Battipaglia, accettando la sfida di riportare in alto il nome della più famosa scuola per piloti. Il 2011 è stato un anno ricco di soddisfazioni per il team della Henry Morrogh Racing Drivers School, che è riuscita anche ad aggiudicarsi il Witner Trophy della Formula 2000 Light.

Sul tracciato di Varano de' Melegari Massimo Torre e Giovanni Ciccarelli hanno conquistato il trofeo con le due Formula 3 Dallara 302 motorizzate Mugen Honda, le stesse a disposizione degli allievi.

Dopo le vittorie in pista ed una prima fase di rodaggio, una rinnovata HMRDS ha ripreso in pieno le attività, avvalendosi della nuova struttura con aula didattica per le lezioni teoriche e analisi della telemetria, officina e ingresso indipendente in pista, ormai ultimata.

Il prossimo 8 giugno il corso che vedrà scendere in pista ben 9 partecipanti, pronti ad apprendere le tecniche ed i consigli del capo-istruttore Massimo Torre, si aprirà con il taglio di una torta preparata apposta per l'occasione.

Con il primo anniversario della scuola fondata da Henry Morrogh, si disputerà anche la seconda gara di regolarità, grande novità della stagione 2012. La gara sarà articolata in due manche da 10 giri + 2 di ricognizione, precedute da un briefing tecnico/teorico. Ogni allievo avrà a disposizione due vetture, una per ogni manche, in modo da livellare prestazioni e possibili vantaggi dovuti alle differenze tra le monoposto.

Altra novità importante è rappresentata dal Campionato Allievi HMRDS 2012, che ha l'obiettivo di premiare i migliori allievi partecipanti della stagione in corso. Alla presentazione del Campionato ha presenziato anche un ospite d'onore, Emanuele Pirro. Il pilota romano, in Formula 1 dal 1989 al 1991 e allievo della Scuola nel 1974, ha voluto far provare ai due giovani figli le emozioni che solo una monoposto può regalare.

Domenico Sofia



20 giugno 2012



HMRDS: La gara di regolarità va a Santopadre

In occasione dei corsi per piloti del 7 e 8 giugno si è disputata la seconda gara di regolarità.

Con i festeggiamenti per il primo anno trascorso nella nuova sede di Battipaglia (SA), presso il Circuito del Sele, si è chiuso il corso del 7-8 giugno che ha visto scendere in pista ben 9 allievi. La Henry Morrogh Racing Drivers School, dopo un anno di rodaggio, lentamente ha ripreso il ritmo di un tempo, promuovendo nuove ed interessanti attività nell'impianto alle porte di Salerno. In occasione dell'ultimo corso per piloti si è tenuta la seconda Gara di Regolarità, che ha visto trionfare Daniele Santopadre con un tempo totale di 21'05"145. Il tempo, ottenuto dalla somma dei tempi registrati negli stint al volante della Van Diemen Formula Ford 1.6 e della Mygale Formula Ford 1.8, ha permesso al 34enne di piazzarsi davanti a Renato Osvaldi e Giuseppe Venditti. Osvaldi ha fermato i cronometri sul tempo di 21'06"293, mentre Venditti non si è spinto oltre il 21'11"325. Sul tracciato campano a cimentarsi con le vetture della HMRDS, sotto gli attenti consigli del capo-istruttore Massimo Torre, c'era anche una ragazza. Gessica Pedilarco, siciliana d'origine ma romana d'azione, ha ottenuto il sesto piazzamento con il tempo di 21'52"636.

"È stata un'esperienza fantastica – ha commentato soddisfatto Daniele Santopadre – qualche anno fa giravo a livello amatoriale in kart, ma le emozioni e le sensazioni che può trasmettere una monoposto sono indescrivibili. Inoltre devo dire che il feeling che il capo-istruttore Massimo Torre riesce a creare con gli allievi rende tutto molto più semplice e piacevole, nonostante la difficoltà di alcune nozioni che non è facile apprendere in due giorni. Vincere la gara è stata una bella soddisfazione, ma devo riconoscere che questa volta la fortuna è stata dalla mia parte, vedremo nelle prossime se sarà ancora così".

La classifica generale, per la categoria Formula Ford 1.6, vede al comando Daniele Guerriero con 10 punti, alle sue spalle Renato Osvaldi e Daniele Santopadre, rispettivamente fermi a 8 e 6 punti. Nella categoria Formula Ford 1.8 la leadership, con 10 lunghezze, spetta a Renato Osvaldi.

Giuseppe Venditti e Daniele Santopadre occupano il secondo e terzo posto, staccati rispettivamente di 2 e 4 punti.

di Redazione



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°7 luglio 2012

Meritate vacanze per la HMRDS...

The
news

Se la FOTA costringe i team di Formula 1 a due settimane di pausa nel mese di agosto, con relativa chiusura delle factory, a Battipaglia la Henry Morrogh Racing Drivers School non è da meno. Con l'ultimo corso per piloti del 26 e 27 luglio si è chiuso un lungo ed intenso periodo di attività in pista, che riprenderà puntuale nel mese di settembre, dando l'opportunità ai collaboratori della HMRDS e agli allievi di riposarsi e ricaricare le batterie. Il caldo e l'afa non sono stati gli unici protagonisti dell'ultimo corso piloti, che ha riservato importanti novità, le quali hanno reso decisamente più sopportabili le torride temperature. Il ritorno di Daniele Guerriero,

il quale ha effettuato con ottimi risultati il corso da collaudatore a bordo della Mygale Formula Ford 1.8, e il test con la Mirage M012 che ha visto impegnati il capo-istruttore Massimo Torre e il titolare della scuola Giovanni Ciccarelli hanno riempito la due giorni al Circuito del Sele. Seppur provato dal gran caldo, che ha reso particolarmente impegnativi i turni passati in monoposto, Daniele è riuscito a soffiare a Luca Martucci, ormai veterano della HMRDS, il record del circuito nella classifica riservata agli allievi, fermando i cronometri sul tempo di 1'01"350. Una performance che, anche non essendo il tempo sul giro l'obiettivo principale, (continua)



pag_1



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°7 luglio 2012

The news



(segue) ha strappato a Daniele un sorriso di soddisfazione. Nella seconda giornata a Battipaglia c'è stato un altro gradito ritorno, quello di Antonio De Cuntis, che con tutta la famiglia al seguito ha deciso di fare un saluto ai ragazzi capitanati dal vecchio Henry. De Cuntis, nonostante la ruggine dovuta al lungo periodo di "astinenza" da pista, ha mostrato ancora una volta di avere un ottimo feeling con la Formula Ford 1.8, facendo registrare tempi degni delle sue giornate migliori, sotto gli occhi attenti e divertiti dei bambini (rigorosamente muniti di minituta e casco in miniatura per girare sui kart...). I tre turni in pista hanno galvanizzato Antonio, il quale ha promesso di tornare con intenzioni bellicose: abbattere il tempo di Daniele Guerriero. Ormai è... sfida aperta!



pag. 2



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°7 luglio 2012

INTERVISTA A... Daniele Guerriero



Daniele, che impressioni hai avuto dal corso da collaudatore e cosa ti ha lasciato in termini di esperienza e nozioni?

Il corso, che per problemi lavorativi ho deciso di dividere in due stint (la seconda parte è ancora da fare NdR), mi ha dato la possibilità di comprendere molto meglio la vettura, di capire come reagisce, e soprattutto perché lo fa, quando ci sono delle forze in gioco. Ho ancora molte nozioni da approfondire, ma sapere le cause del sottosterzo piuttosto che del sovrasterzo, comprendere come si comporta la monoposto in ingresso, percorrenza o uscita di una curva mi dà una maggiore sicurezza, che mi aiuta anche a far scendere i tempi.



Parlando di tempi, hai battuto Luca Martucci, abbassando il suo riferimento che fino ad ora era il migliore...

Al momento sono il detentore del miglior tempo e ammetto che, anche se non è questo lo scopo del corso, mi dà una grande soddisfazione. L'importante è non pensare di esser diventato un pilota e di continuare a lavorare. Proprio per dimostrare che non mi sono montato dico che il mio prossimo obiettivo è battere il tempo di Massimo Torre (ride di gusto NdR)! (continua...)

pag_3

The news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°7 luglio 2012

(...segue)

Durante il corso ci hai detto che vorresti partecipare ad nuovo campionato organizzato dalla Ariel Atom, vettura "stradale" priva di carrozzeria della quale sei proprietario. Di cosa si tratta?

Il mio sogno sarebbe quello di partecipare ad un campionato più conosciuto, ma i costi ormai sono troppo proibitivi e il periodo storico-economico certo non aiuta. La Ariel ha creato da poco il monomarca Atom Cup, che sarà disputato con una vettura costruita ad hoc per la competizione. I costi sono accessibili e a fine campionato la vettura diventa di proprietà, potrebbe essere il giusto compromesso tra divertimento, costi contenuti ed esperienza formativa in pista contro altri avversari. Se riuscissi a partecipare ho intenzione di studiare con la scuola un programma di allenamento mirato che mi possa permettere di arrivare alla prima gara in buone condizioni. Staremo a vedere!



Tornerai quindi a trovarci...

Sicuramente. Devo concludere il corso da collaudatore e, ora che ho iniziato a divertirmi sul serio, non ho la minima intenzione di mollare Henry e i suoi ragazzi.

pag_4

The news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°7 luglio 2012

E SE ARRIVASSE UNA NUOVA ...VETTURA?

In occasione dell'ultimo corso piloti anche Massimo Torre e Giovanni Ciccarelli hanno avuto l'opportunità di infilare tuta e casco per provare la nuova Mirage M012, che presto potrebbe arrivare a far compagnia alle Formula Ford 1.6 e 1.8. L'obiettivo dichiarato della Henry Morrogh Racing Drivers School è quello di aggiungere al parco auto una vettura che possa far da tramite tra le Formula Ford 1.8 e le prestazionali e potenti Mugen-Honda Formula 3. Nella configurazione in cui è stata provata -equipaggiata con un motore Renault di 1.6 litri da 140 cavalli a 6750 giri/min- la Mirage M012 non ha pienamente soddisfatto le esigenze della scuola. Sia Massimo Torre che Giovanni Ciccarelli hanno rilevato un'ottima struttura telaistica, ma un deficit dal punto di vista della potenza. La vettura progettata dalla Mirage Motor Company potrebbe quindi presto arrivare in sede definitiva presso la sede della HMRDS al Circuito del Sele, ma alcune modifiche al motore e alle sospensioni posteriori si renderebbero necessarie. Nei prossimi giorni i vertici della HMRDS e della Mirage Motor Company si incontreranno nuovamente per provare a definire un accordo di collaborazione. Insomma, due settimane di vacanze sono ben accette, ma la Henry Morrogh Racing Drivers School è già pronta per tornare al lavoro, con in pentola tante altre novità. More to follow...



Andrea Carrato



design by MC Lombardo

pag_5

The news



HMRDS: diventare piloti a 42 anni!

Il primo allievo a compiere l'intero percorso addestrativo a 42 anni è salito su una Formula Renault 2.0

Si è ufficialmente aperto un nuovo ciclo per la Henry Morrogh Racing Drivers School. La scuola, guidata dal vecchio, ma ancora motivato, Henry Morrogh e dal suo socio Giovanni Ciccarelli, inizia a raccogliere i frutti del lavoro svolto nello scorso anno.

Luca Martucci, primo allievo a portare a termine nella rinnovata scuola un percorso completo, impostato sui corsi effettuati a bordo prima della Formula Ford 1.6, poi della Formula Ford 1.8 e infine da collaudatore, nei giorni scorsi ha provato sul tracciato di Magione una Formula Renault 2.0. Il 42enne allievo, al debutto sul circuito umbro, si è velocemente adattato sia alla monoposto, per lui completamente nuova, che al layout dell'impianto di Magione. Martucci, che durante i corsi svolti sul Circuito del Sele ha mostrato costanti step di maturazione, ha coperto al volante della F. Renault 2.0 una distanza pari a circa 170 km in 5 sessioni da 13 giri. Nell'ultimo stint il laziale, abbassando di quasi 5" il tempo segnato nella prima sessione, ha fatto fermare i cronometri sul tempo di 1'15"816, che è risultato essere il miglior crono di giornata.

"Siamo molto soddisfatti della riuscita del test - ha dichiarato Massimo Torre, ingegnere e capo istruttore della scuola - Luca non aveva mai girato a Magione e soprattutto non aveva mai guidato una Formula Renault 2.0, vettura impegnativa accreditata di circa 200 cavalli (telaio Tatuus 2006 con kit aerodinamico aggiornato al 2008 NdR). E' stato molto bravo ad adattarsi velocemente sia alla monoposto che al tracciato, molto lento a causa delle alte temperature e della concomitanza di altri test. Credo che il massimo che si potesse fare in queste condizioni, in termini di passo, fosse girare attorno all'1'12" e considerando che questo è il primo test, possiamo assolutamente dirci contenti del tempo fatto segnare da Martucci".

L'allievo della HMRDS, soddisfatto del test, ha riportato a fine giornata leggeri risentimenti alla fascia muscolare del collo, segni di una preparazione fisica non ancora al top. Aspetto sul quale Martucci, sempre più deciso ad intraprendere un percorso da pilota nonostante l'età non più giovanissima, sta lavorando e continuerà a lavorare. A 80 anni suonati il "maestro", sempre presente e attento in tutte e cinque le sessioni di prova, insegna ancora... di Redazione



Una nuova monoposto per la HMRDS?

La Henry Morrogh Racing Drivers School presto potrebbe avere una nuova vettura per gli allievi.

La Henry Morrogh Racing Drivers School presto potrebbe avere una nuova monoposto. L'obiettivo è quello di fornire agli allievi una vettura che possa fare da ponte tra le Formula Ford e le Formula 3 già presenti. Il giusto compromesso potrebbe essere la **Mirage M012**, vettura progettata dalla Mirage Motor Company per ridare vita alla Formula Monza. La monoposto in monoscocca di carbonio, equipaggiata dal motore Renault K4MRS 1.6 capace di 140 cv a 6750 giri/min, è stata presa in prova dalla scuola piloti capitanata da **Henry Morrogh** e **Giovanni Ciccarelli**. Ad effettuare il test di circa 30 giri sul **Circuito del Sele**, campo scuola della **HMRDS**, sono stati il capo-istruttore **Massimo Torre** e **Giovanni Ciccarelli**. Entrambi si sono detti soddisfatti della monoposto, che presenta delle buone doti telaistiche, ma alla quale andrebbero apportate delle modifiche per renderla adatta alle esigenze addestrative e formative della scuola.

"Il test con la Mirage 012 non è andato affatto male, nonostante le alte temperature presenti in circuito. Sono subito stato impressionato dal telaio della vettura e dall'anteriore, che mi è parso molto sincero nelle reazioni trasmesse. – ha commentato **Massimo Torre** – credo possa essere un ottimo compromesso tra la Formula Ford 1.8 e la Formula 3, ma per renderla adeguata alle esigenze della HMRDS c'è bisogno di alcune modifiche. È necessario rivedere le sospensioni nella zona posteriore ed anche tirar fuori qualche cavallo in più. Sono comunque contento di come è andata la prova e penso si svolgeranno altre sessioni di test per raccogliere ulteriori dati e informazioni utili a capire se la direzione è quella giusta".

"Ho provato la monoposto nel pomeriggio e devo dire che le impressioni che mi ha trasmesso, soprattutto dal punto di vista del telaio non sono affatto male. – ha spiegato il titolare della scuola **Giovanni Ciccarelli** – È una vettura che va necessariamente sviluppata perché al momento si piazza al di sotto delle nostre F. Ford 1.8 e noi invece stiamo cercando qualcosa che possa garantire il giusto tramite tra le 1.8 e la Formula 3. Un aggiornamento delle sospensioni e un nuovo motore, che possa sfruttare al meglio le qualità telaistiche della vettura, potrebbero essere alcune delle modifiche tali da renderla adatta alle nostre esigenze. Abbiamo discusso a lungo con i vertici della Mirage Motor Company e presto ci rivedremo per provare a definire un accordo di collaborazione".

di Redazione



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°8 agosto 2012

La Formula Medicine sposa la causa di Henry Morrogh

La Henry Morrogh Racing Drivers School torna in pista, e lo fa con una serie di novità importanti per gli allievi. Dopo aver presenziato alla 30a edizione del Premio Confartigianato Motori conferito in occasione del GP di Monza a Fernando Alonso, Stefano Domenicali e Romain Grosjean, tutto è pronto per i corsi dell'11 e 12 settembre. Gli allievi in occasione dei prossimi corsi avranno l'opportunità di conoscere da vicino il mondo di Formula Medicine, che dal 1989 ha partecipato a più di 300 GP di Formula 1, portando assistenza a oltre 750 piloti.



FORMULA MEDICINE

Professional Driver Training

La Henry Morrogh Racing Drivers School ha definito un importante accordo di collaborazione con lo staff guidato dal Dott. Riccardo Ceccarelli, medico specialista in medicina dello sport e fondatore di Formula Medicine. A partire dai prossimi corsi un esperto sarà presente al Circuito del Sele per illustrare il "Mental Economy Project", il programma di training fisico e mentale messo appunto dal team di medici, specialisti, fisioterapisti e preparatori di Formula Medicine. Le ricerche effettuate dal team di esperti che Ceccarelli ha strettamente legato al mondo del motorsport e della Formula 1, hanno dimostrato che la prestazione in un Gran Premio dipende maggiormente dal rendimento mentale piuttosto che da quello muscolare. Il dettagliato programma messo appunto da Formula Medicine

prevede una lunga serie di test e prove mirate a far conoscere tecniche di rilassamento e concentrazione. Attraverso la respirazione, il focusing, l'imaging o il training autogeno è infatti possibile ridurre al minimo le zone di cervello impegnate ad effettuare una certa azione che, portata a termine con un minimo sforzo, permette di limitare notevolmente la stanchezza fisica e mentale. Gli allievi corsisti della Henry Morrogh Racing Drivers School, oltre ad essere informati dettagliatamente in occasione di ogni corso piloti, avranno la possibilità di ricevere uno sconto del 25% per usufruire dei servizi di Formula Medicine. Insomma, per portare al limite una monoposto non servono solo i muscoli, ci vogliono anche testa, concentrazione e tanta... passione!

pag_1

The
news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°8 agosto 2012

INTERVISTA A... Jakub Dalewski



La nuova era della Henry Morrogh Racing Drivers School, che grazie al vecchio Henry Morrogh negli anni ha portato in Formula 1 tanti piloti, inizia a rivivere le emozioni di un tempo. Jakub Dalewski, dopo aver effettuato il corso piloti al Circuito del Sele di Battipaglia (SA), è approdato nell'ADAC Formel Masters e nel Campionato Italiano Formula 3 con il Team Ghinzani. Una soddisfazione non da poco per il team di Henry Morrogh e Giovanni Ciccarelli, che in Massimo Torre hanno trovato un valido istruttore, il quale a Kuba –così si fa chiamare il 17enne polacco– ha dato importanti consigli...



Jakub, per te che vieni dal kart, quanto è stato importante entrare nel mondo delle monoposto avendo effettuato un corso con la HMRDS?

È stata un'esperienza molto importante. Scendendo dal kart non avevo mai guidato una monoposto e il corso effettuato con la HMRDS mi ha dato le basi per affrontare al meglio l'ADAC Formel Master, nel quale ho ottenuto finora una vittoria e 4 podi. Mi sono trovato molto bene con Massimo Torre, che in ogni briefing è riuscito a trasmettermi tutte le sue idee e a farmi capire tutte le cose che dovevo correggere per guidare al meglio una formula, che è nettamente diversa dal kart. (continua...)

pag_2

The news

THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°8 agosto 2012



(...segue)

Consigli che ti hanno aiutato anche nel Campionato Italiano di Formula 3, nel quale hai di recente debuttato...

Certamente, i consigli e le tecniche imparate mi sono stati molto utili anche nell'italiano di F3, pur se qui i risultati non sono stati ottimi nel primo weekend disputato, ma al debutto credo fosse più che normale!

Non ti sei ancora adattato alla Dallara F308 utilizzata in F3?

Evidentemente no (ride NdR)... È una vettura diversa da quella utilizzata nell'ADAC, sulla quale prima delle prove dell'appuntamento di Imola non ero mai salito. È necessario fare altri test e macinare tanti Km per portarla al limite, ma sono fiducioso, soprattutto per la prossima stagione.



Quali sono i tuoi prossimi obiettivi?

Prendere parte ai prossimi due appuntamenti del Campionato Italiano di Formula 3 in programma a Vallelunga e Monza e prepararmi al meglio per il prossimo anno, cercando di fare quanti più test possibile durante l'inverno.

Tornerai a trovarci a Battipaglia?

Spero proprio di sì...

The news



pag_3



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°8 agosto 2012

E l'11 e 12 settembre si torna in pista a Battipaglia



Nel mese di agosto non ci sono stati corsi, ma terminate le vacanze si torna in pista al Circuito del Sele di Battipaglia. La HMRDS ha continuato a lavorare anche nella torrida estate, preparando al meglio le Formula Ford 1.6 e 1.8 e continuando a lavorare sulla Formula 3 Mugen-Honda, ormai quasi pronta a riassaporare il sapore dell'asfalto. I prossimi 11 e 12 settembre si torna a far sul serio e per gli allievi le novità non finiscono qui. I vertici della Henry Morrogh Racing Drivers School non hanno battuto la fiacca e a breve potrebbero esserci nuovi annunci... Follow us!

Andrea Carrato

The news

HENRY MORROGH RACING DRIVERS SCHOOL
 CIRCUITO DEL SELE BATTIPAGLIA
 www.henrymorrogh.it
 info@henrymorrogh.it
 TEL_339.6904839

11/12 SETTEMBRE
 CORSO PER PILOTI DI MONOPOSTO

© design M.C. Lombardo - foto A. Carrato

pag_4



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°9 settembre 2012

Settembre, andiamo. È tempo di... scendere in pista!

Il rientro dalle vacanze, si sa, è sempre traumatico e ritrovare il giusto ritmo non è mai semplice. La Henry Morrogh Racing Drivers School non ha patito il mese di assenza dalla pista e a settembre si è tornati subito a lavorare a... pieni giri.



La vita in pista va di corsa e lo staff della HMRDS non si è fatto trovare impreparato, preparando a dovere i corsi per piloti dell'11 e 12 e successivamente del 26 settembre. Data nella quale al Circuito del Sele di Battipaglia (SA) è tornato Daniele Guerriero per concludere il corso da collaudatore iniziato a fine luglio. Daniele, che nei primi giri ha dovuto ritrovare il giusto feeling con la Formula Ford 1.8 utilizzata, ha mostrato di avere buona... memoria! I consigli del capo istruttore Massimo Torre non li ha dimenticati, rendendosi ancora una volta determinato e bramoso di apprendere. Un approccio ideale per chi come Daniele ha intenzione di intraprendere, costì e crisi economica permettendo, un percorso nel mondo delle competizioni. L'obiettivo è

quello di divertirsi, ma la voglia di ben figurare e di mettere a frutto le nozioni imparate durante i corsi seguiti è molto forte. Obiettivo condiviso da Kevin Giovesi, vincitore di tre gare del Campionato di Formula 3 2012. Kevin, che quest'anno ha ben figurato nel tricolore italiano, ha guidato per la prima volta una monoposto durante un corso effettuato alla Henry Morrogh Racing Drivers School. La scuola è stata fondamentale per il giovane Kevin, il quale in occasione del corso ha imparato le basi della guida di una vettura a ruote scoperte: l'uso del cambio, la "doppietta", le traiettorie ideali e la delicata fase della frenata. Il 19enne milanese per ora ha una sola meta: la Formula 1! D'altronde è noto che, Motorsport is passion!

pag_1

The
news

THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°9 settembre 2012

INTERVISTA A... Sergio Campana


 T
h
e

n
e
w
s

Sergio, sembrava che la tua stagione in AutoGP fosse finita, invece la Zele Racing ti ha chiamato per l'appuntamento di Sonoma.

Li hai ripagati con un terzo e quarto posto...

Sì, è stata una stagione un po' particolare, sono contento di aver preso parte a tutte le gare e di essere riuscito a vincere e salire sul podio in alcune occasioni. A Sonoma avevo a disposizione una vettura competitiva e la pista mi piaceva. In Gara 2 se non avessimo avuto un problema al pit stop, avrei lottato per la vittoria. Sono comunque contento di come è andata, e ringrazio il team per avermi dato l'opportunità di esserci.

Nel 2011 hai vinto il Campionato Italiano Formula 3.

Che consiglio ti senti di dare ai giovani che stanno iniziando ad avvicinarsi al mondo delle competizioni ed in particolare delle monoposto?

Quando ho iniziato a guidare un kart in pista lo facevo per divertimento senza aspirazioni particolari, non avrei mai immaginato che un giorno sarei salito a bordo di una Ferrari di Formula 1 da campione di F3 in carica. Ciò che mi ha sostenuto fino a qua è stata la passione che nei momenti più difficili mi ha aiutato non poco a non gettare la spugna. Senza passione è difficile diventare dei veri campioni. Poi ci sarebbero tante altre cose da dire, ma credo che questa serva davvero più di tutte.... (segue...)

pag_2



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°9 settembre 2012

INTERVISTA A... Sergio Campana

In un'era nella quale i simulatori e l'elettronica la fanno ormai da padrone come giudichi l'attività della Henry Morrogh Racing Drivers School, che dà la possibilità di fare tanti Km in pista al volante di monoposto "vere"?

È sicuramente un vantaggio poter macinare Km in pista a bordo di una formula, ma la cosa più importante è farlo se intorno a te ci sono persone

competenti che ti aiutano a correggere i difetti dati dall'inesperienza. È sicuramente di supporto nella carriera di un pilota poter imparare a capire e a gestire i dati forniti dalla telemetria, il comportamento della vettura, il set-up, e le traiettorie redditizie in termini di tempo sul giro. Sono tutte cose che vanno imparate alla svelta e che rischiano di compromettere i risultati delle corse quando non si conoscono ancora bene. La pista è quindi un aspetto fondamentale!



Ti aspettiamo in visita al Circuito del Sele di Battipaglia...
Verrò volentieri a trovarvi...

The
news



pag_3



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°9 settembre 2012

Il 13 ottobre la HMRDS al fianco del Porsche Club Campania

La peculiarità della Henry Morrogh Racing Drivers School sono le ruote scoperte, ma il 13 ottobre a far compagnia a Henry Morrogh, Giovanni Ciccarelli e Massimo Torre sul Circuito del Sele ci saranno gli iscritti del Porsche Club Campania. Un'iniziativa che permetterà ai fortunati possessori delle vetture della Casa di Stoccarda di cimentarsi con la guida in pista e di imparare a gestire tanta "cavalleria" in piena sicurezza, soprattutto quando si torna su strada. I temi trattati dal capo istruttore Massimo Torre riguarderanno inizialmente la posizione di guida, l'impostazione delle traiettorie e l'uso del cambio, per poi arrivare progressivamente a spostare l'attenzione sulla gestione della frenata e sulla dinamica del veicolo. Si imparerà a capire come modulare la frenata (sia in presenza che in assenza dell'ABS) e come affrontare e successivamente correggere il sovrasterzo ed il sottosterzo. Durante le cinque sessioni previste, che saranno divise in due turni di teoria e pratica, verranno illustrati anche i vantaggi offerti dalla tecnica del "punta-tacco", sia in termini di prestazioni che di sicurezza. Negli ultimi due turni verrà infine offerta la possibilità agli iscritti di calarsi nell'abitacolo delle Formula Ford per provare l'emozione della monoposto. Un'occasione da non perdere...

Andrea Carrato



pag_4

The
news



La HMRDS al 30° Premio Confartigianato Motori

Henry Morrogh, fondatore dell'omonima scuola piloti, ha fatto parte della giuria del Premio Confartigianato Motori

Sono riprese a pieno, dopo la pausa estiva, le attività della Henry Morrogh Racing Drivers School, che in occasione dell'83° Gran Premio d'Italia di Formula 1, la scorsa settimana è stata invitata a Monza per la 30a edizione del Premio Confartigianato Motori.

Il premio, conferito dal 1982 ai migliori testimoni del Motorsport, ha visto protagonisti per la scorsa stagione Fernando Alonso, Romain Grosjean, Stefano Domenicali, Pat Fry, Ercole Colombo, Pino Allievi e altre personalità di spicco legate alla Formula 1. Quest'anno inoltre è stato assegnato un riconoscimento speciale alla squadra o costruttore che ha adottato accorgimenti atti a ridurre i consumi e a salvaguardare l'ambiente. Istituito grazie alla collaborazione partita con l'Ente Regionale Parco Valle del Lambro, il premio è stato conferito anche al pilota che meglio ha saputo sfruttare tale tecnologia.

Nella giuria non è mancato l'apporto di Henry Morrogh, da sempre presente alla manifestazione organizzata dalla Confartigianato Motori. Il premio Number One in F1 è stato quest'anno assegnato al presidente della FOM Bernie Ecclestone, al team principal della Scuderia Ferrari Stefano Domenicali, al vice presidente della comunicazione della Philip Morris Maurizio Arrivabene, al giornalista della Gazzetta dello Sport Pino Allievi e allo storico fotografo della F1 Ercole Colombo.

Ad essere insigniti del riconoscimento Confartigianato Motori sono stati Fernando Alonso come miglior pilota, Romain Grosjean come pilota emergente, Pat Fry come ingegnere, la squadra meccanici della Scuderia Ferrari F1, Matteo Bonciani per l'attività svolta come PR della FIA Federation Internationale del'Automobile, Giulio Delfino come giornalista e Luca Bruno come fotografo.

di Redazione



25 settembre 2012_parte 1



Diventare pilota: la Henry Morrogh Racing Drivers School

La scuola piloti del celebre istruttore irlandese è da sempre un punto di riferimento per gli appassionati della pista e del motorsport..

Fondata nel 1968, in Italia è la scuola piloti più antica e prestigiosa. Henry Morrogh, irlandese, ha portato metodi e mentalità anglosassone e, nel corso degli anni, ha forgiato piloti e campioni. Ben 18 italiani suoi ex allievi sono arrivati in Formula 1, oltre ad un campione del mondo: Jacques Villeneuve. Elio De Angelis, Eddie Cheever, Teo e Corrado Fabi, Andrea De Cesaris, Alessandro Nannini, Alex Caffi e Nicola Larini sono solo alcuni dei suoi allievi più famosi.

Henry Morrogh oggi è affiancato da Giovanni Ciccarelli, nel ruolo di Direttore tecnico ed amministrativo e da Massimo Torre, ex allievo e pilota di Formula 3000 come capo istruttore.

La scuola miscela un approccio classico insieme all'uso delle moderne tecnologie ed offre il meglio in termini tecnici e didattici. Il parco auto è composto dalle Van Diemen 1600 e dalle Mygale 1800 di Formula Ford. In più due Dallara 302 Mugen Honda di Formula 3, oltre alla Mygale con comandi Guido-Simplex per piloti diversamente abili.

Il corso base della scuola si svolge in due giorni e si articola in 10 lezioni singole, composte da una parte teorica ed una pratica, entrambe svolte in pista, alla guida della monoposto Van Diemen 1600 di Formula Ford.

Nella parte teorica che precede ogni lezione individuale, agli allievi piloti, vengono spiegati dettagliatamente i vari esercizi che nella parte pratica dovranno poi essere applicati al volante della monoposto. La pratica inizia con l'uso e la conoscenza dei comandi, degli strumenti e l'impostazione delle curve. Si passa poi alla sbandata controllata e poi alla perdita di controllo volontario delle vetture per eccesso di velocità e al "testa coda" volontario. Per finire si perfezionano le due fasi precedenti con il progressivo aumento di velocità fino al raggiungimento di prestazioni agonistiche. Viene poi insegnato come affrontare situazioni d'emergenza sia in rettilineo che in curva. Sulle autovetture viene installato un sistema di telemetria che permette un monitoraggio puntuale di tutti i passaggi tecnici e di guida. In questo modo l'allievo ha la completa evidenza della propria prestazione e di tutto ciò che deve correggere o perfezionare.



25 settembre 2012_parte 2



L'istruttore può così meglio conoscere le caratteristiche peculiari dell'allievo e realizzare appieno quel metodo personalizzato di cui si è detto, prima supportato solo dai filmati, ora da queste potenti innovazioni tecnologiche.

Dopo il corso base di due giorni, è previsto il corso avanzato. Si passa alle Mygale Formula Ford 1.800 cc: più cavalli e gomme slick. Gli allievi cominciano a capire le differenze sostanziali della guida con pneumatici racing.

Si affinano le conoscenze sulla frenata e sulle percorrenze in curva.

Con il corso collaudatori, si comincia davvero fare sul serio: si affinano i concetti e si cominciano a capire le potenzialità della vettura. Si lavora su vetture messe completamente neutre fino ad arrivare all'assetto ideale passando da assetti completamente sbilanciati. Il tutto per abituare il pilota a riconoscere i problemi e, se è il caso, anche saper guidare con la macchina fuori assetto.

Diventare pilota è il sogno di molti. Henry Morrogh con la sua grandissima esperienza ci spiega quali sono i primi passi per imparare la guida della monoposto in pista. "Il primo controllo che facciamo con i piloti è vedere il loro modo di guidare. A noi capita gente che mette mano all'interno ed esterno del volante, persone che non sanno cambiare. Noi puntiamo sin dall'inizio sul modo corretto di impugnare il volante. In pista, a differenza della strada, non si mollano mai le due mani dal volante. Il primo passo è, andando piano, verificare il modo corretto di guidare.



Dopo di questo l'uso del cambio. Se rompi il cambio, rompi il motore. Dopo questo le traiettorie, il modo giusto di sterzare e quando aprire il gas. Se apre troppo presto la macchina va via di muso. Se si pizzica il gas troppo tardi non basta il cordolo esterno e la macchina parte. L'uso del gas è fondamentale. Poi il pilota deve dimostrarci di saper camminare e di saper far sbandare la macchina. E controllarla.

Si impara facendo sbagli. Se parli con un pilota di aeronautica, fa imparare attraverso gli errori. C'è un paragone tra guidare un aereo e le macchine. Non bisogna avere paura di fare errori. Ci pensa l'istruttore a correggere".

Giulio Scaccia



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°10 ottobre 2012

All'HMRDS si respira aria ... mediorientale!

Non si placa l'attività della Henry Morrogh Racing Drivers School, che nel mese di ottobre ha tenuto due sessioni di corsi per piloti di monoposto. Il ritorno alle corse e il rinnovamento del parco auto restano tra gli obiettivi principi della scuola di Henry Morrogh, che non vuole però affatto trascurare i corsi sul Circuito del Sele di Battipaglia (SA), nave scuola della HRMDS.



L'11 ottobre è stato l'israeliano Itay Alon a cimentarsi in pista con le Formula Ford 1.6 e 1.8 messe a disposizione dalla scuola, ormai sempre più internazionale. Itay ha subito trovato la giusta sintonia con gli istruttori, e di sessione in sessione è riuscito a migliorare i tempi sul giro, correggendo le sbavature dovute all'inesperienza. La presenza di Henry Morrogh, sempre vigile e attento sulle traiettorie, cambiate, staccate e punti di frenata, ha attirato ancor di più l'attenzione del ragazzo mediorientale, bramoso di consigli del vecchio Henry.



pag_1

The news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°10 ottobre 2012

The
news



Nel mese di ottobre non sono mancate le presenze importanti all'autodromo di Battipaglia (SA): Gabriele Tassistro, nipote del Conte Zanon, ha fatto visita ai ragazzi della Henry Morrogh Racing Drivers School assieme alla mamma Barbara in occasione dei corsi del 23 e 24 ottobre. Il Conte "Gughi" Zanon di Valgiurata, facoltoso uomo d'affari impegnato nell'industria del caffè, ha aiutato piloti del calibro di Ayrton Senna, Eddie Cheever, Ronnie Peterson e tanti altri che hanno fatto la storia della Formula 1.



Gli impegni di ottobre non sono però finiti qui: l'evento Porsche del Club Campania, tenutosi sul tracciato del Sele il 13 ottobre, è stato un successo. I fortunati possessori delle vetture della Casa di Stoccarda si sono detti soddisfatti della giornata e vogliono assolutamente replicare la formativa esperienza! Insomma, un bel passo in avanti per la rinata HMRDS...



pag_2



The news

THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°10 ottobre 2012

INTERVISTA A... Massimo Torre

Massimo, la scuola sta iniziando lentamente a carburare e i progressi si vedono. Quali sono le tue sensazioni?

“Sono assolutamente buone. Stiamo facendo molti progressi e pian piano iniziamo a raccogliere i frutti di quanto seminato. Il rinnovo del parco auto è stato fondamentale per tenerci al passo coi tempi e per rinnovare anche l'immagine della Scuola. Le due Mirage, che sostituiranno le F. Ford 1.6 ed anche le 1.8 (una Mirage subirà sostanziali modifiche NdR), insieme all'acquisto della Formula Renault 2.0 hanno rappresentato uno step importante.

Siamo però fermamente convinti di mantenere le F. Ford per via del cambio manuale ad innesti frontali con schema ad H. Il cambio sequenziale è ormai di largo uso sulla quasi totalità delle monoposto, ma copre molte difficoltà. I corsi base, quindi, continueremo ad effettuarli con le datate, ma valide e formative F. Ford”.

(continua...)



pag_3



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°10 ottobre 2012

The news

(...segue) Si è concluso da pochi giorni l'evento organizzato con il Porsche Club Campania. Un vero successo...

"Sì, i partecipanti erano tutti soddisfatti e contenti della giornata trascorsa in pista e pare vogliano tornare. In tutti e 13 abbiamo riscontrato delle carenze tecniche di guida, ma sono quelle fisiologiche di quasi tutti gli automobilisti, anche se appassionati come loro. Siamo comunque riusciti in buona parte a risolverle: hanno imparato ad usare bene il cambio ed i freni ed in parte ad impostare giuste traiettorie. Dritte che saranno molto utili anche e soprattutto su strada..."



Come vedi la trasferta di Varano de' Melegari, che l'anno scorso ti ha regalato non poche soddisfazioni?

"Quella dell'anno scorso è stata una giornata fantastica. Eravamo ancora agli inizi e le due vittorie ci hanno dato un'importante iniezione di fiducia. Quest'anno saremo in pista con le Mirage, neo-acquisti della Scuola, e al volante ci saranno il nostro amministratore Giovanni Ciccarelli e il giovane Fabio de Beaumont, alla prima vera esperienza in gara. Sono fiducioso e credo si possa far bene, pur se di fatto sarà la prima volta che proveremo le vetture, è quindi lecito aspettarsi qualche intoppo, ma vogliamo essere ottimisti!"



pag_4



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°10 ottobre 2012

Pensando all'anno scorso si parte per Varano de' Melegari...

Esattamente un anno a fa sul tracciato emiliano la Henry Morrogh Racing Drivers School faceva ritorno alle corse, imponendosi con Massimo Torre in entrambe le gare del Winter Trophy della Formula 2000 Light. Un successo importante che ha sancito un punto di partenza per la HMRDS, sempre più orientata ad un impegno in pista costante. Quest'anno a Varano de' Melegari, per l'ultimo appuntamento del Formula 2000 Light, campionato organizzato da Eros Di Prima, in pista ci saranno il team principal Giovanni Ciccarelli e Fabio de Beaumont, alla prima vera esperienza in gara. I due saranno prenderanno parte alla categoria F.1600, alla guida delle Mirage 012, vetture equipaggiate dal motore Renault K4MRS 1.6 capace di 140 cavalli. In bocca al lupo a tutto il team della Henry Morrogh Racing Drivers School. More to follow...



Andrea Carrato

PROSSIMO EVENTO ALLA HMRDS

13_14 NOVEMBRE 2012
CORSO PER PILOTI DI MONOPOSTO
CIRCUITO DEL SELE, BATTIPAGLIA (SA)

www.henrymorrogh.it
info@henrymorrogh.it
tel. 339.6904839

© design M.C. Lombardo

MAFIUCI | Continental | Sabelt | motorquality | FIP FIPassion.it | Eraco | SINDACATO | OLIMPICO | AP

pag_5



La HMRDS in pista con il Porsche Club Campania

Il 13 ottobre sul Circuito del Sele di Battipaglia la HMRDS sarà in pista con gli iscritti del Porsche Club Campania

Il 13 ottobre la Henry Morrogh Racing Drivers School scenderà in pista al fianco del Porsche Club Campania, per mettere al servizio dei possessori delle vetture della Casa di Stoccarda professionalità ed esperienza. Il corso di addestramento, della durata di un giorno, si svolgerà presso il Circuito del Sele di Battipaglia (SA), sede della scuola piloti capitanata da Henry Morrogh e Giovanni Ciccarelli.

I temi trattati verteranno inizialmente su concetti basilari come la posizione di guida, l'impostazione delle traiettorie ottimali e l'uso del cambio. Progressivamente l'attenzione convergerà su argomenti più specifici quali la gestione della frenata e la dinamica del veicolo, in particolare nello studio dei fenomeni di sovrasterzo e sottosterzo.

Le cinque sessioni previste saranno divise in turni di teoria e pratica, durante i quali il capo istruttore Massimo Torre illustrerà agli allievi le basi per mettersi al volante di una vettura ad alte prestazioni in totale sicurezza. Dopo aver valutato il livello di partenza di ogni singolo allievo, Massimo Torre svolgerà alcuni giri di pista al volante di una vettura addestrativa in modalità pace-car, precedendo i partecipanti che avranno modo di apprendere quanto visto nel corso della prima lezione teorica.

Nelle sessioni conclusive, dopo aver preso confidenza con il tracciato, saranno valutate le tecniche di frenata (con e senza dispositivo ABS) e di cambiata, ponendo l'accento sulle differenze tra i più datati cambi ad innesti frontali e i moderni cambi dotati di sincronizzatore. In tale occasione verranno illustrati i vantaggi offerti dal "punta-tacco" sia in termini prestazionali che di sicurezza. Negli ultimi due turni verrà infine offerta la possibilità di calarsi nelle Formula Ford normalmente utilizzate dalla HMRDS per lo svolgimento dei corsi per piloti.

di Redazione



1 ottobre 2012



La Henry Morrogh Racing Drivers School in pista con il Porsche Club Campania

Il 13 ottobre sul Circuito del Sele a Battipaglia la HMRDS sarà in pista con gli iscritti del Porsche Club Campania.

La Henry Morrogh Racing Drivers School scenderà in pista al fianco del Porsche Club Campania. Per i possessori delle vetture della Casa di Stoccarda, la scuola metterà a disposizione la sua professionalità ed esperienza.

Il corso di addestramento, della durata di un giorno, si svolgerà presso il Circuito del Sele di Battipaglia (SA), sede della scuola piloti capitanata da Henry Morrogh e Giovanni Ciccarelli. I temi trattati verteranno inizialmente su concetti basilari come la posizione di guida, l'impostazione delle traiettorie ottimali e l'uso del cambio. Progressivamente l'attenzione convergerà su argomenti più specifici quali la gestione della frenata e la dinamica del veicolo, in particolare nello studio dei fenomeni di sovrasterzo e sottosterzo.

Le cinque sessioni previste saranno divise in turni di teoria e pratica, durante i quali il capo istruttore Massimo Torre illustrerà agli allievi le basi per mettersi al volante di una vettura ad alte prestazioni in totale sicurezza. Dopo aver valutato il livello di partenza di ogni singolo allievo, Massimo Torre svolgerà alcuni giri di pista al volante di una vettura addestrativa in modalità pace-car, precedendo i partecipanti che avranno modo di apprendere quanto visto nel corso della prima lezione teorica.

Nelle sessioni conclusive, dopo aver preso confidenza con il tracciato, saranno valutate le tecniche di frenata (con e senza dispositivo ABS) e di cambiata, ponendo l'accento sulle differenze tra i più datati cambi ad innesti frontali e i moderni cambi dotati di sincronizzatore.

In tale occasione verranno illustrati i vantaggi offerti dal "punta-tacco" sia in termini prestazionali che di sicurezza.

Negli ultimi due turni verrà infine offerta la possibilità di calarsi nelle Formula Ford normalmente utilizzate dalla HMRDS per lo svolgimento dei corsi per piloti.

Giulio Scaccia



9 ottobre 2012



Henry Morrogh, 81 anni e sempre in pista

Henry Morrogh, il maestro irlandese di generazioni di piloti, ha compiuto il 6 ottobre 81 anni.

Non è facile usare aggettivi, soprattutto per chi spesso ne scrive e inizia a conoscerlo un po' più a fondo. L'unico che viene in mente è stupefacente, per descrivere la tempra ed il vigore, unito all'ottimismo e la voglia di fare del maestro irlandese. Henry Morrogh è oggi ancora un riferimento per chi vuole imparare la guida su pista ed al limite. Ancora oggi, insieme ai suoi collaboratori Giovanni Ciccarelli e Massimo Torre, dispensa consigli utili, sia per guidare una monoposto, sia per la guida su strada. La scuola al Circuito del Sele è sempre un punto di riferimento per imparare.

E non è solo un insegnante. Spesso lo rivediamo in pista, ma solo quando piove e con la vettura che dice lui: "Mi piace ancora mettermi al volante di un'auto da corsa, ma nel nostro parco auto scelgo sempre la Van Diemen F. Ford 1.6 perché mi permette di guidare in controsterzo. Se poi c'è la pioggia, sono ancora più contento: gli allievi spesso si fanno intimorire da qualche goccia d'acqua ed è questa l'occasione perfetta per divertirmi ancora di più".

Ancora auguri Henry, grande maestro, sulla pista e nella vita!

Giulio Scaccia



Auguri grande Henry!

Un compleanno con tante candeline e la gioia di non sentire il peso degli anni! Sabato 6 Ottobre il vecchio Henry Morrogh ha compiuto 81 anni ed è ancora pimpante e in fervida attività come se ne avesse 20, divertendosi ancora ad andare in pista e ad istruire e far crescere tanti piloti in erba.

“Ma solo con le Formula Ford 1.6 – ci tiene a precisare l’inossidabile pilota irlandese – così posso fare i controsterzi!”. Una forza ed una filosofia di vita davvero invidiabili, corroborati da quell’elisir di lunga vita che si chiama passione per i motori. Tanti auguri Henry!

Domenico Sofia



La HMRDS torna alle competizioni in pista

La scuola piloti di Henry Morrogh metterà a disposizione le proprie vetture per le ultime due tappe del CIVS.

Uno degli obiettivi della rinata Henry Morrogh Racing Drivers School è quello di tornare alle corse, un po' come accadeva negli anni '70 e '80 con le **gare club**, introdotte in Italia proprio da Henry Morrogh. In occasione degli ultimi due appuntamenti del **Campionato Italiano Velocità Sperimentale**, in programma il 4 novembre sul **Circuito Internazionale Napoli di Sarno (SA)** e il 18 novembre sul **Circuito del Sele di Battipaglia (SA)**, la HMRDS metterà a disposizione degli allievi le **Formula Ford 1.6 e 1.8**.

Una bella opportunità per mettere in pratica i preziosi consigli del capo istruttore **Massimo Torre** e per battersi con altri piloti, oltre che con il cronometro. Agli allievi che prenderanno parte alle gare con le vetture della Scuola, capitanata da **Henry Morrogh e Giovanni Ciccarelli**, sarà data l'opportunità di usufruire di una **speciale licenza CSAI**, valida unicamente per i due appuntamenti, al costo di 100 euro.

Oltre alle **Van Diemen e Mygale F. Ford** la Henry Morrogh Racing Drivers School renderà disponibile per i due appuntamenti del CIVS, ed inoltre per la tappa di **Varano de' Melegari del Winter Trophy 2000 light**, anche una **Tatuus F. Renault 2.0** con l'ultimo aggiornamento del kit aerodinamico. Una gran bella occasione per assaggiare il sapore della pista e... della sfida!

di Redazione



La HMRDS amplia il parco auto con una F. Renault 2.0

La scuola piloti di Henry Morrogh ha acquistato una Tatuus F. Renault 2.0 per rinnovare il parco auto.

Una nuova vettura è entrata a far parte del parco auto della Henry Morrogh Racing Drivers School, che di mese in mese si sta rinnovando. Alle vecchie, ma formative Formula Ford 1.6 e 1.8, già affiancate da due Dallara F302 Mugen-Honda, si è appena aggiunta una Tatuus Formula Renault aggiornata con l'ultimo kit aerodinamico del 2007.

La monoposto, dotata di telaio in fibra di carbonio e kevlar, sistema di acquisizione dati AIM Evo 4 con volante AIM, cambio sequenziale a 6 marce e motore da 2 litri capace di 195 cavalli, si pone prestazionalmente al di sopra della Mygale F. Ford 1.8 e appena al di sotto delle potenti Formula 3. Il giusto tramite per passare dalle storiche vetture utilizzate dalla HMRDS impreziosite, dal punto di vista addestrativo, dal datato cambio manuale ad innesti frontali, ad una monoposto impegnativa come la F3. Le novità potrebbero però non finire qui: i vertici della Henry Morrogh Racing Drivers School stanno infatti lavorando per portare nella propria sede un'altra monoposto in grado di piazzarsi al di sopra della Formula Ford 1.6, vettura d'ingresso per gli allievi intenzionati a fare un corso piloti.

Inoltre la F. Renault 2.0, come già anticipato nei giorni scorsi, sarà messa a disposizione per il Winter Trophy 2000 light, in programma a Varano de' Melegari il 10 e 11 novembre. L'intenzione è quella di ampliare i servizi offerti, affiancando ai corsi per piloti la possibilità di scendere in pista in vere e proprie gare, cercando di minimizzare i costi.

di Redazione



23 ottobre 2012



Grandi novità per la Henry Morrogh Racing Drivers School

La Henry Morrogh Racing Drivers School torna alle competizioni in pista e propone alcune interessanti novità per i suoi allievi.

Uno degli obiettivi della rinata Henry Morrogh Racing Drivers School è quello di tornare alle corse, un po' come accadeva negli anni '70 e '80 con le gare club, introdotte in Italia proprio da Henry Morrogh. In occasione degli ultimi due appuntamenti del Campionato Italiano Velocità Sperimentale, in programma il 4 novembre sul Circuito Internazionale Napoli di Sarno (SA) e il 18 novembre sul Circuito del Sele di Battipaglia (SA), la HMRDS metterà a disposizione degli allievi le Formula Ford 1.6 e 1.8. Una bella opportunità per mettere in pratica i consigli del capo istruttore Massimo Torre e per battersi con altri piloti, oltre che con il cronometro. Agli allievi che prenderanno parte alle gare con le vetture della Scuola, sarà data l'opportunità di usufruire di una speciale licenza CSAI, valida unicamente per i due appuntamenti. Oltre alle Van Diemen e Mygale F. Ford la Henry Morrogh Racing Drivers School renderà disponibile per i due appuntamenti del CIVS, ed inoltre per la tappa di Varano de' Melegari del Winter Trophy 2000 light, anche una Tatuus F. Renault 2.0 con l'ultimo aggiornamento del kit aerodinamico.

Una nuova vettura infatti è entrata a far parte del parco auto della Henry Morrogh Racing Drivers School, che di mese in mese si sta rinnovando. Alle vecchie, ma formative Formula Ford 1.6 e 1.8, già affiancate da due Dallara F302 Mugen-Honda, si è appena aggiunta una Tatuus Formula Renault aggiornata con l'ultimo kit aerodinamico del 2007. La monoposto, dotata di telaio in fibra di carbonio e kevlar, sistema di acquisizione dati AIM Evo 4 con volante AIM, cambio sequenziale a 6 marce e motore da 2 litri capace di 195 cavalli, si pone prestazionalmente al di sopra della Mygale F. Ford 1.8 e appena al di sotto delle potenti Formula 3. Il giusto tramite per passare dalle storiche vetture utilizzate dalla HMRDS impregiate, dal punto di vista addestrativo, dal datato cambio manuale ad innesti frontali, ad una monoposto impegnativa come la F3. Le novità potrebbero però non finire qui: i vertici della Henry Morrogh Racing Drivers School stanno infatti lavorando per portare nella propria sede un'altra monoposto in grado di piazzarsi al di sopra della Formula Ford 1.6, vettura d'ingresso per gli allievi intenzionati a fare un corso piloti.

Giulio Scaccia





THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°11 novembre 2012

Mese di gare per la Henry Morrogh Racing Drivers School!

All'attivo due gare, una a Varano de' Melegari nella Formula 2000 Light, l'altra sul Circuito del Sele di Battipaglia valida per il Campionato Italiano Velocità Sperimentale. Un bilancio positivo per la Henry Morrogh Racing Drivers School, che lentamente sta facendo ritorno nel mondo del motorsport.



Lo scorso 11 novembre Giovanni Ciccarelli, amministratore della scuola, e il giovane Fabio De Beaumont hanno preso parte al Winter Trophy 2012, ultimo appuntamento della Formula 2000 Light. Il team Morrogh ha portato in pista le Mirage 012 appena acquistate, così da testarne le prestazioni in gara per la prima volta. Le impressioni sono state positive, nonostante sul tracciato alle porte di Parma la pioggia sia stata una costante, a tratti fastidiosa, ma senz'altro divertente. La prima sessione di qualifiche ha riservato a Giovanni Ciccarelli e Fabio De Beaumont il terzo e quarto posto della categoria F. 1600. (segue...)



pag_1

The
news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°11 novembre 2012

The news



(...continua) Nel secondo turno di prove cronometrate Giovanni Ciccarelli ha abbassato notevolmente i suoi tempi: con il crono 1'38"691 è riuscito a piazzarsi secondo di categoria dinanzi a Mara Alno (1'39"219), in gara con la vettura gemella. In Gara 1 Ciccarelli non è riuscito a spingersi oltre il quarto posto, lasciando il terzo gradino del podio al compagno di team Fabio De Beaumont, al debutto in monoposto ed in costante miglioramento. Nella seconda manche Giovanni Ciccarelli e Fabio De Beaumont si sono scambiati e posizioni, ottenendo il secondo e terzo posto di categoria.



Tornati da Varano, i ragazzi del team del vecchio Henry si sono subito rimessi al lavoro per preparare la gara del CIVS in programma sulla pista di casa a Battipaglia il 18 novembre. La HMRDS ha portato in pista quattro vetture: le due Mygale F. Ford 1.8, la Van Diemen F. Ford 1.6 e la Mirage 012. Anche stavolta il meteo non ha aiutato, ma gli scrosci di pioggia caduti ad intermittenza hanno reso la sessione di qualifiche e la gara, vinta da Luca Martucci su Mygale, avvincenti ed imprevedibili.

pag_2



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°11 novembre 2012

INTERVISTA A... Luca Martucci

Luca, come ti sei avvicinato al mondo delle corse?

È avvenuto quasi per caso, in modo fortuito. Ho sempre avuto la passione per le corse e per il motorsport, ma non avevo mai avuto l'occasione di entrarci a far parte in prima persona. Attraverso Andrea Piccini, tra l'altro ex allievo di Henry Morrogh, ho avuto modo di avvicinarmi a questo fantastico mondo. Il motorsport è una malattia, guarirne è davvero difficile se non impossibile...



Come sei arrivato alla HMRDS?

Come dicevo è stato Andrea Piccini a farmi conoscere Henry ed il suo fantastico team. Ho iniziato circa un anno fa con un corso per piloti e mi ha subito impressionato la professionalità di Henry, dell'amministratore Giovanni Ciccarelli e del capo istruttore Massimo Torre. Con Massimo è nato un ottimo rapporto e da subito si è creata un'intesa che già al primo corso mi ha fatto venire voglia di tornare.



Hai iniziato un percorso che sta procedendo bene e velocemente, nonostante i 42 anni. Dove vuoi arrivare e quali sono i tuoi obiettivi?

Non ho obiettivi particolari in quanto, mi ripeto, è la passione che mi ha spinto ad intraprendere questa nuova carriera, se così si può chiamare, considerando che nella vita faccio tutt'altro. Spero l'anno prossimo di partecipare al Formula 2000 Light o al NEC con una Formula Renault 2.0, supportato dalla Henry Morrogh Racing Drivers School. A breve termine l'obiettivo principale è vedere sei vetture in pista (due F. Renault 2.0, due Mirage 012 e due F. Ford 1.8) nella gara del CIVS in programma a Battipaglia sul Circuito del Sele. Me lo ha promesso Giovanni Ciccarelli (sorride Ndr).

pag_3

The
news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°11 novembre 2012

A volte ritornano...

Il Porsche Club Campania, soddisfatto dell'esperienza al fianco della Henry Morrogh Racing Drivers School sul Circuito del Sele, ha deciso di tornare a Battipaglia per trascorrere un'altra giornata in pista. Le lezioni ed i preziosi consigli del capo-istruttore Massimo Torre hanno interessato ed incuriosito gli appassionati del marchio tedesco, che vogliono tornare a "scuola" per migliorare la tecnica di guida. L'ingegner Torre, nel primo step, ha trattato temi quali la posizione di guida, l'impostazione di traiettorie ottimali e l'uso del cambio. Argomenti che nell'appuntamento dello scorso 24 novembre sono stati approfonditi ed integrati con altri importanti accorgimenti. Agli iscritti è stata inoltre data la possibilità di scendere in pista con le monoposto utilizzate dalla HMRDS per lo svolgimento dei corsi piloti.



Andrea Carrato

PROSSIMO EVENTO ALLA HMRDS

13-14 dicembre 2012
CORSO PER PILOTI DI MONOPOSTO_CIRCUITO DEL SELE

HM Racing Drivers School

MAF Continental Sabert motorquality FIP FIPassion.it Trade SIBIPRO OLIMPKO

pag_4

The
news



La HMRDS a Varano per il Winter Trophy F.2000 Light

Giovanni Ciccarelli e Fabio de Beaumont alla guida delle Mirage M012 per l'appuntamento della F.2000 Light.

Esattamente un anno fa la Henry Morrogh Racing Drivers School tornava alle corse, aggiudicandosi con Massimo Torre, capo istruttore della scuola, il Winter Trophy nella Formula 2000 Light.

Quest'anno a Varano de' Melegari, teatro ancora una volta dell'ultimo appuntamento della Formula 2000 Light, saranno Giovanni Ciccarelli e Fabio de Beaumont a scendere in pista al volante di due Mirage 012. La monoposto, equipaggiata dal motore Renault K4MRS 1.6 da 140 cv, rientra nella categoria F.1600, nella quale saranno presenti anche Erik Johansson e Mara Alno.

Il weekend del Winter Trophy, che prevede due gare di 20' + 1 giro, scatterà sabato 10 novembre alle 9,00 con la prima sessione di prove libere, alle quali faranno seguito gli ultimi due turni alle 14,00 e alle 15,30. Le prime prove cronometrate, valide a formare la griglia di Gara 1, si disputeranno domenica 11 novembre alle 9,40, mentre la seconda sessione di qualifiche prenderà il via alle 10,00. Il semaforo verde per Gara 1 e Gara 2 è previsto rispettivamente per le 12,20 e per le 15,30.

di Redazione



La HMRDS soddisfatta del round della F. 2000 Light

La scuola piloti di Henry Morrogh torna dal Winter Trophy della F. 2000 Light con buone sensazioni.

Si è chiuso positivamente il Winter Trophy della Formula 2000 Light per la Henry Morrogh Racing Drivers School.

Il team della scuola piloti ha portato in pista le Mirage 012 appena acquistate, testandone di fatto anche le prestazioni per la prima volta.

La prima sessione di qualifiche ha riservato a Giovanni Ciccarelli e Fabio De Beaumont, entrambi alla ricerca del limite della vettura sul tracciato reso viscido dalla copiosa pioggia caduta, rispettivamente il terzo e quarto posto della categoria F. 1600. Il secondo turno di prove cronometrate ha mostrato un netto miglioramento, con Giovanni Ciccarelli che, complici anche le condizioni meteo migliori, ha abbassato notevolmente i suoi riferimenti.

Il napoletano con il tempo di 1'38"691 è quindi riuscito a piazzarsi terzo di categoria dinanzi a Mara Alno (1'39"219), in gara con la vettura gemella.

In Gara 1 l'amministratore della HMRDS Giovanni Ciccarelli, a causa di un testacoda, non è riuscito a spingersi oltre il quarto posto, lasciando il terzo gradino del podio al compagno di team Fabio De Beaumont, al debutto in monoposto ed in costante miglioramento.

La seconda manche, che ha perso il protagonista indiscusso di categoria, poleman e vincitore di Gara 1 Johansson, ha visto Ciccarelli piazzarsi secondo davanti a Fabio De Beaumont, terzo alla bandiera a scacchi.

Un risultato, che aldilà dei tempi fatti registrare in pista, rende orgoglioso il team capitanato dal vecchio Henry, alla prima uscita stagionale con le Mirage 012. I chilometri percorsi all'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari hanno rappresentato un ottimo test per le vetture della HMRDS, sempre più orientata ad un ritorno ufficiale nelle competizioni.

di Redazione

27 novembre 2012



Continental "A scuola da Henry": Scuola di pilotaggio in un reality TV

Prende il via oggi, martedì 27 novembre alle 21.30 su AutomotoTV, la tv a tutto motore di Sky, Canale 139, "A Scuola da Henry", il primo reality dove quattro automobilisti di tutti i giorni si cimenteranno con le monoposto di Formula Ford della Scuola Piloti di Henry Morrogh.

Due donne e due uomini che non hanno mai visto una pista in competizione tra loro, per dimostrare che tutti possono riuscire a guidare una vera auto da corsa, ma solo uno di loro vincerà il premio in palio, diventare un vero pilota e disputare una gara del Challenge di Formula Ford. Le sei puntate di "A scuola da Henry" andranno in onda ogni martedì e giovedì alle 21.30 per tre settimane. Un legame molto stretto unisce la Henry Morrogh Drivers School a Continental: da quindici anni le monoposto di Formula Ford che addestrano le giovani leve dell'automobilismo sportivo nella più antica e famosa scuola di pilotaggio europea sono equipaggiate con i pneumatici ContiSportContact della Casa di Hannover. La proverbiale tenuta di strada delle coperture tedesche, ancorché di tipo strettamente stradale, ben si coniuga con lo scopo didattico delle esercitazioni in pista con le monoposto inglesi, dotate di un motore di 1600 cc che eroga 120 cavalli.

Nella nuova location della scuola di pilotaggio sul circuito di Battipaglia AutoMoto TV, la tv a tutto motori in onda sul canale 139 di Sky, ha realizzato un vero e proprio reality in sei puntate che ha visto protagonisti quattro aspiranti piloti assolutamente privi di esperienza corsaiola, due maschi e due femmine di fasce di età differenti, impegnati a "diventare" piloti attraverso la partecipazione attiva ad un corso base di due giornate vissute a tempo pieno in pista.

A giudicare le attitudini, i progressi e le capacità degli allievi sono stati chiamati il fondatore della scuola, Henry Morrogh, figura carismatica che ha lanciato notissimi campioni quali l'iridato di formula 1 Jacques Villeneuve (per citarne uno dei più famosi) nella sua cinquantennale esperienza, l'istruttore capo Massimo Torre, già affermato pilota di Formula 3000, e Alberto Bergamaschi, uomo di relazioni di Continental nonché anch'egli in passato campione di Formula Ford. Alla fine del corso, dopo le istruzioni, i consigli e gli imbarazzanti e spesso impietosi commenti dei tre esaminatori, tutti i partecipanti hanno realizzato miglioramenti in pista che neanche si sarebbero immaginati al momento di indossare tuta e casco per la loro prima volta. Chi ha affermato la propria supremazia si è aggiudicato il premio in palio nel corso: la partecipazione gratuita ad una gara del Challenge di Formula Ford con la monoposto Van Diemen 1600 equipaggiata con i pneumatici Continental.

Ovviamente non sveliamo in questa sede il nome di chi ha vinto: lasciamo alla curiosità degli interessati seguire il reality "A scuola da Henry" ogni martedì e giovedì sera alle 21.30 per 6 puntate su AutoMoto TV, Sky 1 canale 139. E ci saranno delle sorprese!

di Redazione



Continental nel reality A Scuola da Henry

Da oggi su AutomotoTV sul Canale 139 di Sky alle 21.30 andrà in onda "A Scuola da Henry", il primo reality che vede Continental protagonista.

Nel reality quattro automobilisti mai stati in pista fin'ora, saranno al volante di monoposto della Formula Ford della Scuola Piloti di Henry Morrogh. Due donne e due uomini dimostreranno che tutti possono riuscire a guidare una vera auto da corsa, ma solo uno di loro vincerà il premio in palio, diventare un vero pilota e disputare una gara del Challenge di Formula Ford.

Il legame tra la Henry Morrogh Drivers School e Continental dura da quindici anni: le monoposto di Formula Ford che addestrano le giovani leve dell'automobilismo sportivo nella più antica e famosa scuola di pilotaggio europea sono equipaggiate con i pneumatici ContiSportContact della Casa di Hannover. La proverbiale tenuta di strada delle coperture tedesche, ancorché di tipo strettamente stradale, ben si coniuga con lo scopo didattico delle esercitazioni in pista con le monoposto inglesi, dotate di un motore di 1600 cc che eroga 120 cavalli.

Nella nuova location della scuola di pilotaggio sul circuito di Battipaglia AutoMoto TV, la tv a tutto motori in onda sul canale 139 di Sky, ha realizzato un vero e proprio reality in sei puntate che ha visto protagonisti quattro aspiranti piloti assolutamente privi di esperienza corsaiola, due maschi e due femmine di fasce di età differenti, impegnati a "diventare" piloti attraverso la partecipazione attiva ad un corso base di due giornate vissute a tempo pieno in pista.

A giudicare le attitudini, i progressi e le capacità degli allievi sono stati chiamati il fondatore della scuola, Henry Morrogh, figura carismatica che ha lanciato notissimi campioni quali l'iridato di formula 1 Jacques Villeneuve (per citarne uno dei più famosi) nella sua cinquantennale esperienza, l'istruttore capo Massimo Torre, già affermato pilota di Formula 3000, e Alberto Bergamaschi, uomo di relazioni di Continental nonché anch'egli in passato campione di Formula Ford.

Alla fine del corso, dopo le istruzioni, i consigli e gli imbarazzanti e spesso impietosi commenti dei tre esaminatori, tutti i partecipanti hanno realizzato miglioramenti in pista che neanche si sarebbero immaginati al momento di indossare tuta e casco per la loro prima volta. Chi ha affermato la propria supremazia si è aggiudicato il premio in palio nel corso: la partecipazione gratuita ad una gara del Challenge di Formula Ford con la monoposto Van Diemen 1600 equipaggiata con i pneumatici Continental.



Tutti a scuola da Henry Morrogh

La scuola piloti del vecchio irlandese ha organizzato un reality che premierà uno dei quattro partecipanti...

Lo scorso martedì 27 novembre ha preso il via su AutomotoTV (canale 139 di Sky) "A Scuola da Henry", il primo reality strettamente legato al mondo delle competizioni. I protagonisti sono due donne e due uomini di fasce d'età differenti, i quali non hanno mai avuto esperienze in pista e con vetture da corsa, che dovranno mettersi in gioco con le monoposto della Henry Morrogh Racing Drivers School sul Circuito del Sele di Battipaglia (SA).

Lo scopo del reality, organizzato da Continental, fornitore di pneumatici della scuola da 15 anni, è dimostrare che tutti, con un po' di impegno, possono riuscire a guidare una vera auto da corsa. Solo uno dei quattro partecipanti però, alla fine delle sei puntate previste, vincerà il premio in palio: gli sarà riconosciuto lo status di pilota e disputerà una gara del Challenge di Formula Ford organizzato dalla HMRDS a bordo di una Van Diemen F. Ford 1600.

I giudici, che prenderanno nota delle capacità, delle attitudini e soprattutto dei progressi effettuati dai quattro aspiranti piloti, sono il fondatore della scuola Henry Morrogh, che ha lanciato in Formula 1 nomi del calibro di Jacques Villeneuve, Elio de Angelis e tanti altri, il capo istruttore Massimo Torre, ingegnere meccanico e pilota di Formula 3000, ed il giornalista Alberto Bergamaschi, in passato campione di Formula Ford. Il reality "A Scuola da Henry" può essere seguito ogni martedì e giovedì sera alle 21,30 su AutoMoto TV.

di Redazione

29 novembre 2012



Reality TV "A scuola da Henry"

Altro che Isola dei famosi o Grande Fratello, il vero e più emozionante reality è firmato Henry Morrogh! Il 27 Novembre ha preso infatti il via su AutomotoTV, la tv a tutto motore di Sky Canale 139, "A Scuola da Henry", il primo reality strettamente legato al mondo delle competizioni. Protagonisti sono due donne e due uomini di fasce d'età differenti, i quali non hanno mai avuto esperienze in pista e con vetture da corsa, che dovranno mettersi in gioco con le monoposto della Henry Morrogh Racing Drivers School sul Circuito del Sele di Battipaglia (SA).

I quattro automobilisti di tutti i giorni si cimenteranno con le monoposto di Formula Ford della Scuola Piloti di Henry Morrogh. Due donne e due uomini che non hanno mai visto una pista in competizione tra loro dovranno dimostrare che tutti possono riuscire a guidare una vera auto da corsa, ma solo uno di loro vincerà il premio in palio, diventare un vero pilota e disputare una gara del Challenge di Formula Ford. Le sei puntate di "A scuola da Henry" andranno in onda ogni martedì e giovedì alle 21.30 per tre settimane.

Morrogh e Continental – Un legame molto stretto unisce la Henry Morrogh Drivers School a Continental. Da quindici anni infatti le monoposto di Formula Ford che addestrano le giovani leve dell'automobilismo sportivo nella più antica e famosa scuola di pilotaggio europea sono equipaggiate con i pneumatici ContiSportContact della Casa di Hannover. La proverbiale tenuta di strada delle coperture tedesche, ancorché di tipo strettamente stradale, ben si coniuga con lo scopo didattico delle esercitazioni in pista con le monoposto inglesi, dotate di un motore di 1600 cc che eroga 120 cavalli. Nella nuova location della scuola di pilotaggio sul circuito di Battipaglia AutoMoto TV, la tv a tutto motori in onda sul canale 139 di Sky, ha realizzato un vero e proprio reality in sei puntate che ha visto protagonisti quattro aspiranti piloti assolutamente privi di esperienza corsaiola, due maschi e due femmine di fasce di età differenti, impegnati a "diventare" piloti attraverso la partecipazione attiva ad un corso base di due giornate vissute a tempo pieno in pista. A giudicare le attitudini, i progressi e le capacità degli allievi sono stati chiamati il fondatore della scuola, Henry Morrogh, figura carismatica che ha lanciato notissimi campioni quali l'iridato di formula 1 Jacques Villeneuve (per citarne uno dei più famosi) nella sua cinquantennale esperienza, l'istruttore capo Massimo Torre, già affermato pilota di Formula 3000, e Alberto Bergamaschi, uomo di relazioni di Continental nonché anch'egli in passato campione di Formula Ford.

Alla fine del corso, dopo le istruzioni, i consigli e gli imbarazzanti e spesso impietosi commenti dei tre esaminatori, tutti i partecipanti hanno realizzato miglioramenti in pista che neanche si sarebbero immaginati al momento di indossare tuta e casco per la loro prima volta. Chi ha affermato la propria supremazia si è aggiudicato il premio in palio nel corso: la partecipazione gratuita ad una gara del Challenge di Formula Ford con la monoposto Van Diemen 1600 equipaggiata con i pneumatici Continental. Ovviamente non sveliamo in questa sede il nome di chi ha vinto: lasciamo alla curiosità degli interessati seguire il reality "A scuola da Henry", dove non mancheranno delle sorprese!

Domenico Sofia



30 novembre 2012



"A scuola da Henry", reality TV su Sky

Martedì 27 novembre ha preso il via su AutomotoTV (canale 139 di Sky) "A Scuola da Henry", il primo reality legato al mondo delle competizioni realizzato presso la Henry Morrogh Racing Drivers School.

I protagonisti sono due donne e due uomini di fasce d'età differenti, i quali non hanno mai avuto esperienze in pista e con vetture da corsa, che dovranno mettersi in gioco con le monoposto della Henry Morrogh Racing Drivers School sul Circuito del Sele di Battipaglia (SA).

Lo scopo del reality, organizzato da Continental, fornitore di pneumatici della scuola da 15 anni, è dimostrare che tutti, con un po' di impegno, possono riuscire a guidare una vera auto da corsa. Solo uno dei quattro partecipanti però, alla fine delle sei puntate previste, vincerà il premio in palio: gli sarà riconosciuto lo status di pilota e disputerà una gara del Challenge di Formula Ford organizzato dalla HMRDS a bordo di una Van Diemen F. Ford 1600.

I giudici, che prenderanno nota delle capacità, delle attitudini e soprattutto dei progressi effettuati dai quattro aspiranti piloti, sono il fondatore della scuola Henry Morrogh, il capo istruttore Massimo Torre, ingegnere meccanico e pilota di Formula 3000, ed il giornalista Alberto Bergamaschi, in passato campione di Formula Ford. Il reality "A Scuola da Henry" può essere seguito ogni martedì e giovedì sera alle 21,30 su AutoMoto TV.

Giulio Scaccia



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°12 dicembre 2012

Un dicembre da fine del ... mondo!

Si è chiuso positivamente il 2012 della Henry Morrogh Racing Drivers School, impegnata in pista in tutto il mese di dicembre. Il corso per piloti del 13 e 14 dicembre ha segnato definitivamente il passaggio alla nuova era, con le Mirage 012 protagoniste. Le vetture acquistate dalla scuola, al debutto in gara a Varano de' Melegari (nel Winter Trophy della Formula 2000 Light) e a Battipaglia (nel quinto appuntamento del CIVS), non erano ancora state utilizzate in configurazione "addestrativa".



Gli ormai collaudati allievi Enrico Caterina ed Antonio Russo hanno portato a battesimo le monoposto motorizzate Renault, carpandone subito i pregi e i vantaggi rispetto alle Formula Ford utilizzate in precedenza. Il telaio in fibra di carbonio, che conferisce alla vettura una notevole rigidità ed un'ottima precisione di guida ed il cambio sequenziale rappresentano le principali differenze rispetto alle più datate F. Ford, che continuano comunque a soddisfare le esigenze scolastiche nel migliore dei modi. Il cambio Hewland ad innesti frontali, privo di sincronizzatore, resta infatti il miglior maestro del tacco punta, tecnica utilizzata anche sulle moderne monoposto per evitare il bloccaggio delle ruote in scalata. E gli allievi apprezzano!

L'ultimo mese dell'anno ha riservato anche una giornata interamente dedicata a Luca Martucci, sponsor attraverso la sua azienda della HMRDS, che ha deciso di portare i suoi dipendenti in pista per fargli conoscere e provare l'ebbrezza della velocità. Lo scorso 23 dicembre il Circuito del Sele di Battipaglia è stato monopolizzato dai ragazzi dell'ufficio tecnico della Martucci srl, che si sono sfidati a bordo delle Formula Ford 1.6. I primi tre classificati della gara di regolarità organizzata per l'occasione, dopo un turno di prova, hanno ricevuto come premio un test sulla Mirage 012. E tra un panettone ed una bottiglia di spumante, stremati ma contenti e soddisfatti, i ragazzi di Martucci hanno scoperto un nuovo... mondo, quello delle corse. Bravo Luca!

pag_1

The
news



THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°12 dicembre 2012

INTERVISTA A...

Enrico Caterina e Antonio Russo



Ormai siete tra i veterani della scuola, che bilancio potete fare dei corsi e del rientro nelle competizioni?

EC. Con la fine del 2012 ho completato la mia terza sessione presso la HMRDS e già questo basterebbe a testimoniare la mia piena soddisfazione per la consistenza dei corsi. Trovo che il rapporto qualità/prezzo sia eccellente, in un'ottica che punta al contenimento dei costi questo è un punto fondamentale. L'accoglienza e l'approccio molto pratico, si guida molto in pista, sono altri due punti che differenziano in maniera sostanziale la HMRDS dall'offerta media disponibile. Trovo inoltre molto adeguata la figura del capo istruttore Massimo Torre, che mette al nostro servizio tutte le sue competenze, la sua esperienza e soprattutto la sua infinita pazienza. Ultimo grande pregio, ma non per importanza, è la flessibilità dei corsi, cuciti su misura attorno alle esigenze di ogni singolo allievo.



AR. Il bilancio è più che positivo. Le vostre iniziative danno la possibilità concreta di provare una monoposto e di realizzare il nostro sogno nel cassetto, ma quel che è più importante è la possibilità che fornite ai giovani piloti. Il vostro approccio è perfetto sia per i neofiti della pista o semplici appassionati, che per i driver ad inizio carriera. Competizioni? Vedremo...

pag_2

The news

THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°12 dicembre 2012



Che idea vi siete fatti delle Mirage 012?

EC. La Mirage è una vettura di concezione moderna, sia nelle specifiche di progettazione della struttura, sia nelle caratteristiche delle sospensioni, del cambio e dei freni. Ho avuto modo di provarla in condizioni climatiche sfavorevoli, nonostante le quali ha mostrato eccellenti doti di precisione di guida e rigidità strutturale. La potenza della frenata è notevole ed anche il motore Renault 1.6, meno irruento del 1.8 della Ford, nel complesso non è male. Forse ci si aspetterebbe qualche cavallo in più e degli pneumatici slick più performanti per far sì che tale vettura possa piazzarsi al di sopra della Mygale F. Ford 1.8, ma le sensazioni sono buone.



AR. E' una vettura reattiva e divertente. L'ho provata sul bagnato e mi sono accorto che, per via dell'elevata rigidezza, richiede una certa pratica al volante. Le sessioni a bordo delle Formula Ford 1.6 e 1.8 sono un'ottima scuola che permettono di salire sulla Mirage con cognizione di causa. Per trovare il limite però servono tanti km in pista, non è una vettura adatta a piloti inesperti, ma non è assolutamente difficile da pilotare.

C'è qualcosa che la scuola potrebbe fare per migliorarsi ulteriormente nel 2013?

EC. Forse un aspetto più formale della struttura dei corsi, con uno schema più definito delle sessioni, potrebbe conferire un'aria più ordinata ad un contenuto, come già detto, professionale e di grande spessore. Dal mio punto di vista l'optimum potrebbe essere dato dalla presenza di un secondo istruttore che darebbe supporto all'analisi della telemetria, al debriefing post-sessione e al turno con la pace car.

AR. Credo che al momento la cosa più importante, che a quanto pare è già in cantiere per il prossimo anno, sia quella di organizzare corsi itineranti, che coinvolgano quindi anche altre piste. Girare a Magione con una Mirage potrebbe essere un'ottima chance per un driver alle prime armi e una grande occasione di divertimento per un "gentleman". Per quanto riguarda la struttura dei corsi penso che al momento sia perfetta a meno dell'uso delle bandiere, che potrebbe essere importante per i giovani piloti e non solo.



pag_3

The news



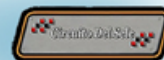
THE NEWS_la newsletter della HMRDS_n°12 dicembre 2012

E il 30 dicembre si torna a correre...

Il prossimo 30 dicembre va in scena sul Circuito del Sele di Battipaglia il sesto ed ultimo appuntamento del Campionato Italiano Velocità Sperimentale. L'ultima occasione stagionale per gli allievi della Henry Morrogh Racing Drivers School di infilare tuta e casco e scendere in pista. Nell'ultima prova del campionato, che ha visto coinvolti il Circuito del Sele e il Circuito Internazionale Napoli di Sarno, saranno impegnate entrambe le Mirage 012. Con la speranza di portare a casa un buon risultato tutto lo staff della HMRDS vi augura di trascorrere al meglio l'ultimo dell'anno e di prepararvi a vivere un 2013 pieno di serenità e soddisfazioni... non solo in pista. BUON ANNO!

Andrea Carrato

The
news





13 dicembre 2012_1



Henry Morrogh: i piloti che ho conosciuto – prima parte

Henry Morrogh, l'istruttore irlandese che forma in Italia le giovani leve dal 1968, ci racconta dei piloti che ha conosciuto ed incontrato. Un tuffo nel passato, in una Formula 1 e un mondo del Motorsport che non c'è più. Juan Manuel Fangio, Jochen Rindt, Ronnie Peterson e tanti altri campioni nel ricordo di chi li ha incontrati da vicino.

Henry Morrogh ha corso, ha visto correre. Puoi raccontarci un aneddoto per cominciare questa intervista?

Juan Manuel Fangio era fantastico. Lo incontrai dopo aver vinto nel 1964 con la Renault la nostra categoria alla 24 ore di Le Mans. A Le Mans durante la gara puoi avere e comprare quello che vuoi. Due settimane dopo siamo andati a Reims, capitale dello Champagne e non c'era niente. Né da mangiare né da bere. Al traguardo c'era solo lo champagne. Io avevo fatto le ultime ore di guida con un gran caldo e avevo sete. Io adoro lo champagne ma volevo acqua. A un certo punto incontro Fangio. Ci siamo messi a parlare un po' in inglese e gli ho chiesto dove poter trovare da mangiare e dell'acqua da bere. Lui mi disse di seguirlo e mi portò al camion che portava la benzina della Shell e abbiamo mangiato insieme seduti sull'erba le rimanenze del pranzo dei 2 autisti della Shell. Ti immagini un campione del mondo oggi fare una cosa del genere? Sono pochi i campioni del mondo signori come Fangio.

Sai come iniziò Fangio? Il Presidente Peròn, voleva spingere un pilota in Formula 1. Ne vennero selezionati tre. Tra cui Juan Manuel. Al termine delle prove, Fangio disse: "Quanto devo pagare per correre?". Gli altri due chiesero quanto sarebbero stati pagati. Fu scelto Juan Manuel Fangio.

Fangio non era ricco, a differenza di tanti suoi colleghi. Ci sono stati piloti fortissimi come Emerson Fittipaldi e ricchissimi. Altri come Ronnie Peterson che giravano con una roulotte con la macchina a traino. Girava con la roulotte, dormiva lì e vinceva le gare.



13 dicembre 2012_2



Mórrogh in compagnia di Ronnie Peterson

Ronnie era una persona eccezionale. Se avevamo bisogno di lui, veniva dalla Svezia, bastava che gli pagassi il viaggio, magari per partecipare alle nostre premiazioni. Era un signore, brava persona. Un caro amico. Mi è dispiaciuto che è morto.

E' stato sfortunato

All'epoca erano tanti ad essere sfortunati.

Chiacchierando con Emanuele Pirro, si parlava della sicurezza e che oggi, affinché avvenga un incidente mortale, ci debbono essere numerose concause.

E' vero. I regolamenti, i circuiti, le macchine, garantiscono sicurezza. E questo è un gran bene. Si è perso però lo spettacolo. Ad esempio vediamo pochi sorpassi. In frenata, negli anni 60, le macchine raggiungevano velocità analoghe a quelle di oggi, frenavano a 120/130 metri. Oggi freni a 70/60 metri... Come fai a tentare un sorpasso? Oggi i rischi sono diminuiti ma anche lo spettacolo

Leggevo una intervista a John Watson, in cui diceva che la morte di Senna è stato uno spartiacque per la Formula 1. Sì. Quando muore un campionissimo, succede un finimondo. Se muore un altro importa poco, si dice che è normale...

Tornando a Ronnie Peterson si dice fosse velocissimo ma un pessimo collaudatore. Si è vero ed era una cosa che succedeva spessissimo. E' una cosa strana che non sono mai riuscito a capire. Pochi piloti sono capaci a fare i collaudatori. Non ho mai capito il perché. Io per necessità ho fatto il collaudatore a due e a quattro ruote: Norton, Lotus, Renault. E' stata la mia fortuna. Alcuni piloti erano magari un pelo più veloci di me, ma i meccanici ascoltavano me. E' qualcosa che ho imparato fin dall'inizio. Per me è stato importante. Alla Lotus aspettavamo quello che dicevo io. Questo è uno dei misteri della mia vita. Tra i piloti che ho avuto, Nicola Larini era un grande collaudatore. Non a caso lo è stato per anni per la Ferrari.

Henry raccontaci di qualche altro pilota che hai conosciuto.



Pedro Rodriguez era un grande pilota, oltre che un caro amico. Mi è dispiaciuto quando è morto. Ho conosciuto Graham Hill, Fangio. Due grandi. Ho visto e conosciuto tanti piloti. Tra loro diversi. Ad esempio molti grandi campioni non amavano il corpo a corpo, come ad esempio Clark e Prost. Invece altri come Moss o Fangio lo cercavano e si esaltavano. Modi di essere diversi. Comunque normalmente ho evitato il contatto con i grandi campioni.



13 dicembre 2012_3

Ci sono tanti che vogliono stringere la mano di chi vince. Io non ho mai avuto questo desiderio. Cosa ottieni dallo stringere la mano ad un campione? Rispetto per chi vince, ma non mi è venuto mai in mente di cercare il vincitore. Quando mi è capitato, ho fatto qualche domanda.



Graham Hill era sempre un tipo allegro e scherzoso, cosa che non è suo figlio Damon. Un eccellente pilota ma non ha preso né dal padre né dalla madre, Betty Hill. Lei ed Elise Chapman ne combinavano di tutti i colori, erano due donne favolose. Crearono il Dog House Club – se tu vieni beccato da tua moglie con una bella signoria, tu ti trovi nella Dog House – le due crearono questo club. Erano due persone simpatiche. E' quello che manca alla Formula 1 oggi è l'allegria. C'è troppa serietà. Adesso è tutta professionalità. All'epoca c'era meno professionismo ma c'era la grinta, c'era il divertimento. E' cambiato tutto.

C'era anche la condivisione del rischio?

Erano altri tempi. Erano tempi di divertimento. Oggi sia a 2 che 4 ruote c'è tanta serietà, è noioso. Morivano in tanti, però c'era più allegria. Negli anni 50, c'era divertimento. Circuiti con alberi, ponti, pali della luce. Erano appena nati Brands Hatch e Silverstone, i più sicuri del mondo. Allora gli inglesi adattarono molti aeroporti della guerra da dove decollavano gli Spitfire e gli Hurricane. Oggi c'è troppa serietà, in tutti i campi. E' troppo importante vincere. Hai tempi miei l'importante era partecipare.

Il pilota più simpatico?

John Cooper era un tipo che tirava fuori barzellette dalla mattina alla sera. Faceva impazzire tutti, più di Hill. Era un tipo meraviglioso. Lui ha iniziato con la piccola Cooper 500 con il motore della Norton. John Cooper era allegro. Barzellette, storie. Ho avuto il privilegio di vivere questi tempi.

Altro pilota simpatico era Nelson Piquet, senza dubbio. Passavo parecchio tempo con lui quando faceva la Formula 3. Era da solo, aveva voglia di chiacchierare, cercava qualcuno che gli facesse compagnia. Nel suo paese se lo erano quasi scordato. Ma vinceva. Incontrai Nelson in Ungheria dopo il primo Gran Premio svoltosi lì. Gli dissi: "Ti ho conosciuto che non eri ancora sposato!" Lui rispose: "Io sono sempre stato sposato". Non esistono piloti con l'allegria di Nelson. Un personaggio fantastico.

Hai conosciuto Michael Schumacher ?

Recentemente a Imola. E' stato corretto, non dico simpatico ma neanche antipatico. Tutti quelli con cui ho parlato mi hanno detto che ero stato miracolato, ma io non l'ho trovato antipatico.

E come pilota ?

Schumy è stato uno dei migliori di tutti i tempi. Come Rossi con la moto. Mi dispiace vedere un vero campione finire dietro. Un campione deve conoscere il momento per dire basta, per mantenere l'immagine e rinunciare ai soldi. Loro non hanno voluto rinunciare. Moss è stato uno che ha capito quando smettere e non è mai ritornato sui suoi passi.



Henry Morrogh con Jackye Stewart a Monza

I piloti più veloci che hai visto correre?

Pedro Rodriguez, Jackie Stewart, Jochen Rindt. Rindt era velocissimo. Stirling Moss, Juan Manuel Fangio. Non so quanti piloti veloci ho visto. E allora si rischiava la vita di brutto. Circa il 50% dei piloti professionisti morivano, fino al 1977. Grazie a Dio, da allora, con la tecnologia, i regolamenti, i circuiti, non muore quasi più nessuno. Questo è molto bello. Noi correvamo su circuiti con alberi e ponti. Era però l'unica maniera di correre. Accettavi il rischio. Molte cose sono cambiate in peggio. Questa in meglio. E' cambiato il modo di pensare. Allora accettavi il rischio e la possibilità di morire.

Giulio Scaccia



14 dicembre 2012_1



Henry Morrogh: i piloti che ho conosciuto – seconda parte

Henry Morrogh, l'istruttore irlandese che forma in Italia le giovani leve dal 1968, ci racconta dei piloti che ha conosciuto ed incontrato. Un tuffo nel passato, in una Formula 1 e un mondo del Motorsport che non c'è più. Gilles e Jacques Villeneuve, Joanna Villeneuve a Magione, Elio De Angelis e tanti altri.

Parliamo di qualche tuo allievo. Anche un campione del mondo, Jacques Villeneuve. All'inizio non sembrava un futuro campione del mondo. Per andare bene nel nostro campo è più importante il cervello che il piede destro. E' molto più importante il cervello di quello che pensa la gente. Jacques il cervello ce l'aveva. Conoscevo bene Gilles, ce l'aveva anche lui. Io ho passato con lui l'ultimo sabato pieno di gioia della sua vita ad Imola. Era l'uomo più felice del mondo, era una bravissima persona e stava sotto la tenda circondato dalla gente.



All'epoca era possibile stare con i piloti. Stavo con Gilles anche sul podio dei caschi d'oro di Autosprint. Faceva delle pazzie che solo lui era capace di fare. Quando si tratta di pazzie, la persona che le fa, deve avere una certa capacità che altri esseri umani non hanno e Gilles riusciva a fare delle pazzie che sarebbero state micidiali per altri. A lui riuscivano.

Dipende dai doni di Dio. Non si riesce a spiegare. Jacques era molto diverso. Lui voleva entrare nel mondo delle corse, mi ascoltava, seguiva le istruzioni e all'inizio non era un granché. Molti erano scettici, io dicevo aspettate. Poi si è visto. Conta il cervello. Il cervello gestisce il piede destro, il sinistro e tutto quello che fai.



14 dicembre 2012_2

Ricordo a Magione anche Joanna...

Joanna era simpaticissima, una brava donna che diceva a Jacques: "non ti aiuto ma non ti ostacolo"; era una donna con un coraggio enorme. Dopo quello che era successo a Gilles. Il suo incidente fu una cattiva interpretazione. Io vedevo mille incidenti di quel tipo con le macchine che rallentavano o che uscivano dai box. Gli è mancata la fortuna. Lui era un personaggio squisito.

Non tutte le persone della formula 1 erano squisite come Gilles Villeneuve.

Elio De Angelis è stato un tuo allievo.

Elio è venuto da me che era un ragazzino viziatoissimo, abituato a fare quello che voleva. Gli ho fatto capire che doveva fare quello che dicevo io. L'ho fatto arrabbiare.

Ho avuto il privilegio di incontrare Elio pochi mesi prima che morisse. Eravamo a Monza. Lui stava con il padre e il padre ha chiesto ad un fotografo di fare una foto con il figlio, perché non capitava mai che venisse fotografato con il figlio durante i Gran Premi. Quando Elio è morto la foto che girava sui giornali era con me ed il padre. Elio quel giorno mi ringraziò: ero stato severo con lui, ma si era reso conto che quello che gli avevo insegnato era stato utile. Mi ha fatto piacere. E' stato l'ultimo incontro con lui. Una brava persona. Non è stato fortunato. Lui era veramente bravo, più bravo di me.

Con il papà di Elio avevo un ottimo rapporto. Come del resto con Ed Cheever e il padre dei Fabi. Il vecchio Cheever mi ha dato una grande mano per la scuola.



Parliamo di qualche altro allievo della tua scuola...

Sono affezionato a Jean Pierre Jassaud mio allievo in Francia, nel 1963; ad Elio ed ai fratelli Fabi. Corrado andava meglio di Teo, ha avuto la sfortuna che prima ha dovuto fare il servizio militare e poi è morto il padre e si è dovuto dedicare all'attività di famiglia.

Aveva una carriera assicurata.

Nicola Larini è stato uno dei migliori della scuola. Un top come collaudatore. Alessandro Nannini era un eccellente pilota. Una brava persona. Quando Alessandro è arrivato da me guidava da rallyista. Dopo una bella fatica, Alessandro andava davvero molto forte.



14 dicembre 2012_3



Prima dell'Italia infatti, tra le tante tappe, la scuola piloti ha messo le tende in Francia

Nel 1963 in Francia abbiamo avviato tutti i piloti. Non c'era una scuola. C'era il deserto, né piloti né auto. Ho avviato la scuola a Magny Cours. Da lì sono usciti tutti i campioni francesi. L'unica strada per i piloti per arrivare in Formula 1 era quella.

Eravamo sponsorizzati dalla Shell (in seguito arriverà la ELF). Il miglior allievo dell'anno era

sponsorizzato per tutto il campionato francese di Formula 3 e spinto fino alla Formula 1. Fino a Prost i piloti migliori sono usciti dalla scuola che ho avviato. E' stata una fucina importante di ottimi piloti e campioni. Ho avuto anche Francois Cevert: Cevert era bravissimo come persona e come pilota. E' un altro a cui è mancata la fortuna.

A proposito di francesi. C'è una tua foto con Jean Alesi, tanto amato dai ferraristi...

Jean l'ho conosciuto a Vallelunga quando iniziava a correre in Formula 3000 con Eddie Jordan. Era un ragazzino nascosto in fondo al Motor Home ed era timidissimo. Era un bravissima persona. Jordan era un irlandese come me,



simpatico, un amico. E' raro trovare persone simpatiche nell'ambiente. Sono tutti affaristi. Lui era una di quelle eccezioni (Henry ride).

Alesi era un ottimo pilota. La fortuna gioca un ruolo. Lui non ne aveva. Se ti manca quella, in gara non fai nulla.

Giulio Scaccia



22 agosto 2012_1



Henry Morrogh: "Troppa tecnologia toglie spazio ai piloti"

Incontriamo il famoso istruttore irlandese Henry Morrogh a Battipaglia, presso l'autodromo del Sele, per sentire la sua opinione sulla Formula 1 attuale.

Il maestro di tanti piloti italiani arrivati in Formula 1 ed anche di Jacques Villeneuve, campione del mondo 1997 con la Williams, risponde ad alcune domande e fa alcune riflessioni sulle gare attuali, lo sviluppo tecnologico, la sicurezza e tanto altro.

Henry cosa pensi della Formula 1 attuale?

Le squadre fanno del loro meglio. Il problema è che c'è troppa tecnologia e questa sta rovinando le gare, sia a 4 ruote che a 2 ruote. Il top delle auto come dell'moto, non è il top dello spettacolo. Le auto non sbandano più. Oggi non lo fa nemmeno una monoposto di Formula 3, figuriamoci una Formula 1. Si può sbandare al massimo di 30 gradi. Poi o non controlli la vettura, o stai perdendo molto tempo e non sei veloce.

Ho rivisto alcuni filmati delle gare di Nigel Mansell e Nelson Piquet. Le macchine sbandavano, facevano bagarre fra di loro. Oggi i piloti sono vittime dell'abilità dei tecnici. Lo dice anche mio figlio che è ingegnere di pista con il team Ghinzani di Formula 3. Troppa tecnologia toglie spazio ai piloti. Ed è un peccato per i piloti e per gli spettatori. D'altronde il mondo è fatto di progresso e dove c'è il maggior progresso è la Formula 1. Il progresso non si può bloccare. Ma questa cosa mi rende triste.

Oggi le abilità dei piloti si vedono solo sul bagnato. Meglio ancora se piove, è asciutto e di nuovo piove. Lì puoi vedere ancora chi sa fare la differenza e comunque apprezzare le doti dei singoli piloti.

Migliori i piloti di oggi o quelli di ieri?

I piloti di oggi sono altrettanto bravi di quelli di ieri. Devono però sviluppare un altro modo di guidare. Il bello di oggi è che chi intraprende questo sport, rischia meno che andare per strada. Ai miei tempi era il contrario. Oggi, grazie a Dio, le vetture ed i circuiti sono più sicuri.



22 agosto 2012_2

La Formula 1 è vittima della tecnologia?

Non solo la Formula 1. Se vedi la Formula 3 è la stessa cosa. E' un peccato. Le gare sono noiose. E non c'è solo la tecnologia. I giornalisti scrivono un sacco di c... Addetti stampa e giornalisti non dicono la verità. Quando ho fatto la 24 ore di Le Mans, ho visto una Ford GT40 che aveva rotto il motore. Il giorno dopo, sui giornali: la Ford si è fermata per noie al cambio. Gli uffici stampa sono addestrati a dire qualsiasi cosa pur che non sia la verità. Dalla Formula 3 in poi. Anche negli sport prototipi. Non vogliono far sapere al pubblico ed agli avversari quali sono i reali problemi.

Io sono rimasto allibito quando ho iniziato a correre, non lo sapevo. Ero abituato a correre tra amici e le cose ce le dicevamo. C'era qualche bugiardo anche lì, però le bugie che mettono fuori le squadre ufficiali è impressionante. E' un modo normale di gestire l'informazione.

Quando hai corso erano altri tempi....

Erano altri tempi. Erano tempi di divertimento. Oggi sia a 2 che a 4 ruote c'è tanta serietà, è noioso. Morivano in tanti, però c'era più allegria. Negli anni 50, c'era divertimento. Circuiti con alberi, ponti, pali della luce. Erano appena nati Brands Hatch e Silverstone, i più sicuri del mondo. Allora gli inglesi adattarono molti aeroporti della guerra da dove decollavano gli Spitfire e gli Hurricane. Oggi c'è troppa serietà, in tutti i campi. E' troppo importante vincere. Hai tempi miei l'importante era correre!

Oggi perché avvenga un incidente mortale ci debbono essere molte cause

E' vero. I regolamenti, i circuiti, le macchine, garantiscono sicurezza. E questo è un gran bene. Si è perso però lo spettacolo. Ad esempio vediamo pochi sorpassi. In frenata, negli anni 60, le macchine raggiungevano velocità analoghe a quelle di oggi e frenavano a 120/130 metri. Oggi freni a 70/60 metri... Come fai a tentare un sorpasso? Oggi i rischi sono diminuiti ma anche lo spettacolo.

Quando succede un brutto incidente, E' questione di fortuna o no. La prima volta che ho visto questo era in una gara di moto che stavo vincendo. Stavo per doppiare un mio amico alla prima gara. Un imbecille ha rotto il motore ed ha scelto quel momento lì per spingere la moto a mano e attraversare la pista. Il mio amico non poteva evitarlo. Io ero 10 metri indietro. C'è stato un urto incredibile. Il mio amico è finito addirittura sugli alberi. Si è salvato per fortuna, anche se è rimasto in ospedale per un anno e mezzo. Ho visto poi tanti amici morire. Io mi sono salvato, ma non per merito mio. Sono stato fortunato. Sono dei casi. O ti va bene o no.

A Reims in Francia di notte ero a 250 km/h. La macchina non frenava. Ho capito che c'era olio, ma non potevo vederlo alle 3 di notte. Mi ricordavo che c'era una via di fuga ma non avevo controllato prima della gara tutte le vie di fuga e all'epoca mettevano a volte una sbarra metallica all'interno.... Io sono passato. Non c'era nessuna sbarra. Se c'era il tubo metallico di traverso, non stavo qui. Sono stato fortunato. Finché dura ringrazio chi sta lassù.





Henry Morrogh è fondatore della Henry Morrogh Racing Drivers School – Irlandese del Sud, classe 1931. Li è cresciuto ed ha cominciato a correre in auto e moto. I risultati sono buoni, corre all'estero e sfiora il debutto in Formula 1 con la Cooper, operazione poi fallita per un problema con gli sponsor. All'inizio degli anni '60 è pilota ufficiale Renault e con le Alpine consegue grandi risultati. Nel 1968 è primo di classe a Le Mans ed a Reims. Ha rispetto per la meccanica, grande pulizia di guida ed ottima capacità di collaudo.

Viene convinto ad aprire ad aprire la prima scuola in Francia, a Magny-Cours. La sua bravura nell'insegnare la guida sportiva lo fa approdare anche in America, in California per la precisione. Poi arriva in Italia, siamo alla fine degli anni '60, a Vallelunga. Henry si stabilisce a Campagnano romano. La scuola cresce di importanza e notorietà. Negli anni '70, arrivano Elio De Angelis, Andrea De Cesaris ed Eddie Cheever, Cominciano da Henry giovanissimi ed il risultato è noto a tutti. Henry è un duro dal cuore tenero, ma la disciplina ferrea che vuole dai ragazzi quando sono in pista è servita quando poi sono arrivati al professionismo. Alla fine degli anni '80 la Scuola di Henry si trasferisce a Magione, e lì sarà campo scuola per altri giovanissimi talenti, su cui spiccano Nicola Larini e Alessandro Nannini. Grande banco di prova e fiore all'occhiello sono le gare Club organizzate prima con le Formula Italia e poi con le Formula Ford. Oggi la scuola piloti è a Battipaglia, Autodromo del Sele ed è ancora il punto di riferimento per chi vuole assaggiare la pista, una monoposto, le tecniche e le abilità nella guida.

Giulio Scaccia



15 novembre 2012_1



Massimo Torre, dalla pista alla scuola piloti

Massimo Torre, istruttore capo della Henry Morrogh Racing Drivers School fa il punto dopo circa un anno e mezzo dalla ripresa dell'attività a Battipaglia, sul circuito del Sele.

Dalla pista, a capo istruttore della scuola. Che consiglio daresti ad un ragazzo che si vuole avvicinare alle corse?

"La base è divertirsi. Poi per il ragazzo magari che scende dal kart, il consiglio che posso dare è di rimanere umile, piedi ben saldi per terra. E' un mondo si può fantasticare molto con la testa e gli stessi addetti ai lavori ti portano a farlo. L'umiltà è la prima cosa. Se poi c'è talento, un budget e quindi una vettura competitiva, allora si può creare un buon pilota".



Massimo Torre vincitore del supercorso federale CSAI, poi il formula 3000 con una vittoria in Germania e la Formula Master. Poi si è un po' arrestato tutto. Qualche rimpianto?
"Rimpianti no, ci sono stati grandissimi sforzi da parte mia e della mia famiglia per il lato economico. Abbiamo fatto il possibile. E' un mondo difficile e i percorsi sono molto tortuosi. Rifarei quello che ho fatto. E' facile non raggiungere gli obiettivi studiati a tavolino. Ci vuole tanto per crescere e pochissimo per tornare indietro".

Quanto ti piace insegnare?

"Mi piace tantissimo. E' una cosa che ho scoperto pochi anni fa. Ho iniziato a collaborare con Henry nel 2006, quando facemmo un corso al mio compagno di squadra Cristian Ghedina, in Formula 3000, che aveva problemi nella gestione del set up e nel dialogo con l'ingegnere di pista. Lo portammo alla scuola, Henry mi chiese un aiuto in tal senso e da lì ho iniziato a collaborare. Insegnare è difficile, anche qui cerco di dare il massimo, gli allievi sono soddisfatti. Anche qui l'umiltà è fondamentale e migliorarsi è altrettanto fondamentale".



15 novembre 2012_2

Massimo, la scuola sta iniziando lentamente a carburare e i progressi si vedono. Quali sono le tue sensazioni?

“Sono assolutamente buone. Stiamo facendo molti progressi e pian piano iniziamo a raccogliere i frutti di quanto seminato. Il rinnovo del parco auto è stato fondamentale per tenerci al passo coi tempi e per rinnovare anche l'immagine della Scuola. Le due Mirage, che sostituiranno le F. Ford 1.6 ed anche le 1.8, insieme all'acquisto della Formula Renault 2.0 hanno rappresentato uno step importante. Siamo però fermamente convinti di mantenere le F. Ford per via del cambio manuale ad innesti frontali con schema ad H. Il cambio sequenziale è ormai di largo uso sulla quasi totalità delle monoposto, ma copre molte difficoltà. I corsi base, quindi, continueremo ad effettuarli con le datate, ma valide e formative F. Ford”



Si è concluso da pochi giorni l'evento organizzato con il Porsche Club Campania. Un vero successo...

“Sì, i partecipanti erano tutti soddisfatti e contenti della giornata trascorsa in pista e pare vogliano tornare. In tutti e 13 abbiamo riscontrato delle carenze tecniche di guida, ma sono quelle fisiologiche di quasi tutti gli automobilisti, anche se appassionati come loro. Siamo comunque riusciti in buona parte a risolverle: hanno imparato ad usare bene il cambio ed i freni ed in parte ad impostare giuste traiettorie. Dritte che saranno molto utili anche e soprattutto su strada...”

Giulio Scaccia

*Scuola per Piloti di
monoposto "HMRDS"*

*Circuito del Sele
Battipaglia (SA)*

www.henrymorrogh.it

info@henrymorrogh.it

tel.339.6904839



*RASSEGNA STAMPA
2012*

*A CURA DI
Maria Carmela Lombardo*