



La Brabham Ford di Corrado Manfredini sfreccia lungo Via Provinciale, fra i marciapiedi, con il pubblico che applaude dai balconi gremiti. Si piazzerà second dietro lo scatenato Tino Brambilla, sia nella sua batteria che in finale. (foto www.ilpaesedellecorse.it)

# Giugno 1967: Coppa San Piero a Sieve

Il canto del cigno delle gare di Monoposto nei circuiti cittadini

di Antonello Biscini con il Comitato "il Paese delle Corse" di San Piero a Sieve

Foto d'apertura, partenza della II batteria. Enzo Corti con la sua BWA precede di mezza macchina Antonio Maglione che vincerà la batteria e sarà sfortunato protagonista della finale dove sarà prima rallentato da un'uscita di strada causata da un contatto con la Matra di "Geki" Russo. (foto www.sampiero50037.it)

La sicurezza prima di tutto, naturalmente. E nello sport dei motori, soprattutto oggi, le piste sembrano aeroporti, vie di fuga grandi come campi da golf, auto con strutture in carbonio che reggerebbero un carro-armato, serbatoi anti-fiamma (ricordiamo il povero Bandini a Montecarlo o anche la fortuna di Lauda al Nürburgring nel 1976), tute e caschi con mille protezioni. In Formula 1 assistiamo a incidenti spettacolari con i piloti che (fortunatamente, certo) escono dalle loro capsule in

carbonio, si spolverano la tuta e tornano ai box in motorino. C'è chi dice che le gare di oggi sono noiose e che per dare un po' di adrenalina agli spettatori bisogna ricorrere ad alchimie tecniche (kers), regolamenti cervellotici (DRS ma solo in certe occasioni), gomme tutte uguali per tutti, ma con obblighi di utilizzo delle varie mescole, e per i sorpassi calcoli da farmacista sui secondi del pit stop. Ci sono poi le gare cittadine "solo spettacolo" con toboga disegnati nelle strade di moderne città, nel tentativo

La prima fila dello schieramento della prima batteria con le due Brabham-Ford di Manfredini, in primo piano, e di Facetti sullo sfondo, semicoperta dai meccanici. (foto www.ilpaesedellecorse.it)



Sotto, una delle ultime foto di Giacomo "Geki" Russo mentre sta salendo sulla sua Matra rossa. Morì la settimana dopo durante lo sciagurato circuito di Caserta.



Il garage Labardi (autori delle foto), usato anche come box da alcuni team.





Parco aperto, nel vero senso della parola! (Foto Ciabatti)

(senza riuscirci) di riproporre il sapore di Montecarlo, unico e inimitabile per fascino e storia. Il pubblico poi, quello che ancora va in autodromo, viene relegato lontanissimo dalla pista. Sicurezza anche per il pubblico naturalmente, ma senza i rumori che stordiscono e gli odori affascinanti (per gli appassionati) che salgono dall'asfalto e dai motori. Per chi vuol vedere un gran premio, basta che paghi una pay TV e si sieda sul divano ... per poi magari addormentarsi. Usciamo però queste considerazioni sull'oggi e torniamo, come piace a noi appassionati di antichi motori, indietro nella memoria. Lasciando i riflettori della Formula 1 per uno sguardo alle formule minori, quelle dove si correva con pochi soldi, veramente per hobby, con "bolidi" a ruote scoperte che

costavano come una berlina di serie, da mettere sul carrello il venerdì sera, con un paio di treni di gomme, e poi riportarla nel garage dell'amico meccanico la domenica sera, dopo le gare del week end. Le piste erano quelle classiche, dal fascino della parabolica di Monza a Vallelunga e poi Imola. Ma anche nelle strade di cittadine e paesi, con circuiti improvvisati (guardandoli con gli occhi di oggi), tra buche, marciapiedi, balle di paglia e spettatori lungo la pista. Bolidi rombanti veramente a contatto, quasi fisico, con la gente. Parlando di sicurezza ... beh, il casco c'era - comparivano i primi integrali - e anche le cinture a quattro punti, e il roll bar. Però la tuta era quella di tela da meccanico e si correva letteralmente seduti tra i serbatoi della benzina, separati da una sot-



Partenza della finale, Brambilla su Birel (4) e Maglione su De Sanctis (15), da Autoitaliana Giugno 1967.

tile lamiera. La stessa sottile lamiera che "protegeva" le gambe in caso di urto frontale. Soprattutto tanto coraggio, forse sconfinante nell'incoscienza, tantissima grinta e una enorme passione.

L'evento che ricordiamo in queste righe è una entusiasmante gara di Formula 3, nel circuito cittadino di San Piero a Sieve, lungo le strade percorse dal circuito stradale del Mugello e da dove passavano (e passa) la Mille Miglia.

La macchina del tempo ci porta a domenica 11 giugno 1967, alla prima Coppa San Piero a Sieve, gara valida per il campionato Italiano di Formula 3. Gara passata alla storia come un esempio di ottima organizzazione di una corsa su circuito cittadino, contrapposta alla incosciente improvvisazione della gara di Caserta, la settimana successiva, dove morirono tre piloti, due dei quali tra i protagonisti della gara di San Piero. Dopo Caserta, il campionato Formula 3 del 1967 fu cancellato, e di fatto quell'anno si chiuse senza un campione, e furono sopresse tutte le corse su strada.

Ma andiamo con ordine, tornando nel Mugello e a San Piero a Sieve. Nel 1966 viene incautamente organizzata una gara di Formula 3 nei 65 km del classico circuito stradale del Mugello, con il fondo assolutamente inadatto alle delicate monoposto: la maggior parte non superano le prove o si rompono durante la gara, ne arrivano solo 12 delle 36 partenti. Un esperimento fallito. Per di più, nei primi mesi del 1966 l'Automobile Club Firenze annuncia lo spostamento della partenza e dell'arrivo del Circuito del Mugello da San Piero a Sieve a Scarperia, paesi separati da una piccola distanza e da una grande rivalità. Le motivazioni addotte dall'Ing. Borracci e dal Dottor Pampaloni, storici organizzatori della grande corsa, sono assolutamente condivisibili: migliore logistica (per i box, la sala stampa, le tribune, i servizi in genere) e, evitando l'attraversamento del centro abitato di San Piero a Sieve, maggior sicurezza per piloti e spettatori. Il boccone per quelli di San Piero a Sieve, però, è difficile da ingoiare: dal



Corti su BWA, da Autoitaliana Giugno 1967.



Tiger su De Sanctis, da Autoitaliana Giugno 1967.



Petri da Autoitaliana Giugno 1967.

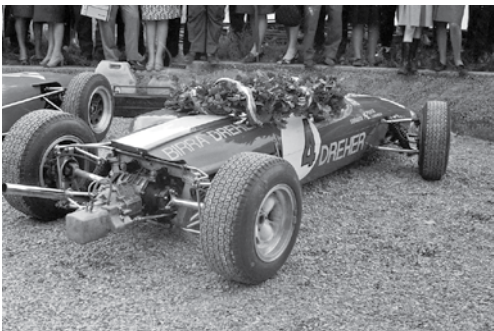


Manfredini su BWA, da Autoitaliana Giugno 1967.

Partecipanti	team	auto
"Geki" (Giacomo Russo)	Geki	Matra MS5 Ford
Maurizio Montagnani	M Montagnani n° 12	Brabham BT21 Ford
"Guido" (Guido Passera)	Guido	Brabham BT21 Ford
Corrado Manfredini	C Manfredini n° 3	Brabham Ford
Carlo Facetti	C Facetti	Brabham Ford
Rosario Nicoletti	R Nicoletti	Brabham Ford
Ernesto Brambilla	E Brambilla	Birel Ford
Luciano Selva	L Selva n°5	Birel Ford
Luigi Petri	Jolly Club	De Sanctis Ford
"Tiger" (Romano Perdomi)	R Perdomi n°9	De Sanctis Ford
Antonio Maglione	A Maglione n° 15	De Sanctis Ford
"Gero" (Cristiano del Balzo)	Gero	De Sanctis Ford
Enzo Corti	E Corti	BWA T324 Ford
Franco Tofani	Scuderia del Grifone	BWA T324 Ford
Mauro Nesti	Scuderia Tre Potenze	Tecno TF67 Ford
Luciano Pavesi	Gino Serra n° 38	Branca Ford
Lella Lombardi	L Lombardi	Branca Ford
Tommaso Carletti		Cooper Ford
Franco Locci	F Locci	Stanguellini Ford
M Ambrogetti		Wainer Ford
Franco Foresti		Speedcar
"Dubis" (Giorgio Corradi)	Dubis	Foglietti Ford



La Birel Ford di Tino Brambilla. (foto Ciabatti)



La Birel Ford di Tino Brambilla con la corona di alloro del vincitore. (foto Ciabatti)

Si corre a 130 di media su asfalto "avventuroso", tra auto parcheggiate e materiali vari vicino alla carreggiata. (foto Ciabatti)



1914, da quando si è corso sul "Circuito Grande Mugello", salvo pochissime eccezioni, partenza e arrivo erano sempre stati all'ombra della Fortezza di San Martino a San Piero. L'onore del campanile in Italia è il pepe della vita e la scelta, per quanto giustificata, fu vissuta dagli appassionati di San Piero come un'ingiustizia, e non poteva esserci risposta migliore di organizzare una corsa di rilevanza nazionale nelle strade del paese! Oggi un'idea del genere sarebbe giudicata folle, all'epoca venne giudicata solo coraggiosa. Fu costituito un "comitato cittadino" per organizzare la "I Coppa di San Piero a Sieve", prova valida per il Campionato Italiano di Formula 3, come quella dell'anno precedente ma utilizzando un percorso di pochi chilometri, disegnato intorno al paese e con strade "adatte" alle monoposto, da ripetere più volte, per la gioia degli spettatori. Negli anni '60, infatti, la Formula 3 era una delle discipline motoristiche più seguite e più appassionanti, il trampolino di lancio per

La monoposto sfreccia ammirata da uno spettatore che fa capolino da una siepe ma al "riparo" di un albero. (foto Ciabatti)

la ribalta della Formula 1. Il regolamento della Formula 3 di quel periodo richiedeva monoposto con peso minimo 400 kg, motore a 4 cilindri da 1000 cc (quasi sempre un Ford Cosworth da 997 cc), derivato da vetture di serie realizzate in almeno 1.000 esemplari nel corso di 12 mesi consecutivi, un solo carburatore, con flangia di strozzatura di 36 mm e cambio a 4 marce, più retro, di provenienza da un modello di serie prodotto anche questo in almeno 1000 esemplari, spesso di origine Volkswagen (!). La data della gara è fissata per l'11 giugno 1967 come la sesta prova nel calendario del Campionato Italiano. Per semplificare le procedure, la corsa è aperta ai soli piloti italiani e tutti gli aspiranti al titolo rispondono all'appello. Fra gli iscritti, oltre a Giacomo "Geki" Russo, in testa alla classifica provvisoria del campionato, ci sono fra gli altri: Ernesto "Tino" Brambilla, campione uscente, Carlo Facetti, Andrea de Adamich, Lella Lombardi, Corrado Manfredini, Maurizio Montagnani, Antonio Maglione, Enzo Corti, Luigi Petri e il futuro "Re della Monta-

gna", Mauro Nesti. Il tracciato corre per 5.600 metri con l'attraversamento del paese e fa il periplo della collina su cui sorge la Fortezza di San Martino, sentinella medicea sulla strada da Firenze a Bologna. Viene deciso che il circuito sarà percorso in senso orario, con partenza davanti all'edificio scolastico. La griglia di partenza sarà decisa tramite prove di qualificazione cronometrate e la corsa si articolerà su due batterie di qualificazione di dieci giri e una finale sulla distanza di ventisei tornate cui saranno ammessi i migliori sei di ogni batteria. Oltre che una corsa automobilistica è un evento a cui partecipa tutto il paese di San Piero. I vari team sono ospitati nelle officine e nei garage privati, gli operai del comune allestiscono degli stand improvvisati per i concorrenti meno organizzati, tutti si sono trasformati in volontari per aiutare l'A.C.I. nell'organizzazione, sistemando balle di paglia, riempiendo le buche sul percorso, addirittura aiutando gli operai del

Comune nel montare i guard-rail. Alla fine, quando tutto è pronto si può finalmente cominciare a correre. Nelle prove il favorito "Geki" incontra così tanti problemi al motore che la sua monoposto viene caricata sul carrello e riportata a Milano dove lavoreranno tutta la notte per cercare di eliminare i guai. Riescono a riportarla in tempo per la corsa la mattina della domenica, ma l'esito come vedremo non sarà positivo. Il miglior tempo nelle prove lo fa segnare Enzo Corti con una BWA a 134,940 Km/h di media, un tempo incredibile considerando le caratteristiche e le insidie del tracciato, Carlo Facetti è secondo ad appena 1/10. Il giorno della corsa pioviggina e fa un gran freddo, più che la metà di giugno sembra di essere a novembre. Ma la gente è arrivata a frotte, disponendosi lungo il percorso, a pochi metri (centimetri ...) da dove le vetture sfiorano i marciapiedi. La gara non risparmia emozioni già nelle batterie di qualificazione vinte da Brambilla su Manfredini e Montagnani e da Maglione su "Geki" e Luigi Petri, e che hanno visto il precoce abbandono dei più veloci in prova, Corti e Facetti, per guasti irreparabili. La finale è un monologo dello scatenato Brambilla che parte in testa e approfitta della "bagarre" fra gli inseguitori, culmina con una toccata di "Geki" a Maglione in una delle curve più critiche del tracciato, per guadagnare costantemente terreno. Alla fine vince a 134 Km/h di media con un netto vantaggio (quasi mezzo minuto) su Corrado Manfredini e fa segnare anche il giro più veloce a oltre 137 Km/h, terzo il sorprendente Petri che precede Guido Passera ("Guido"). La giornata si chiude con un clima di festa e di soddisfazione, grandi complimenti a tutti per l'organizzazione che è filata come un orologio e già si ipotizzavano le date per la seconda edizione. L'entusiasmo si sarebbe spento, tragicamente, appena sette giorni dopo, il 18 giugno 1967, quando nel circuito cittadino di Caserta una serie di incidenti coinvolsero in successione dodici auto. Persero la vita tre pilo-

ti e altri otto concorrenti rimasero feriti: "Geki" Russo, uno dei protagonisti di San Piero morì sul colpo, un altro reduce della corsa Mugellana, "Tiger" Pergomi, fu estratto vivo dalle lamiere dopo 30 minuti di lavoro dei pompieri, ma morì la settimana successiva. Infine, il ventiquattrenne svizzero Beat Fehr, esordiente in Formula 3, pagò con la vita la generosità di correre sulla pista per avvertire le auto in arrivo del groviglio di monoposto e dell'olio sparso sull'asfalto. Risultò evidente l'approssimazione nella organizzazione della gara, la im-preparazione dei commissari di gara e, addirittura, la loro assenza sul luogo dell'incidente. Infatti, dopo il primo contatto tra due auto in un angolo morto del circuito, nessun commissario fu presente per avvertire gli altri piloti in arrivo che, ignari, si schiantarono in un groviglio di lamiere. I soccorsi, nella confusione e nella improvvisazione, arrivarono in un incredibile ritardo.

Fu la fine delle corse automobilistiche sui circuiti cittadini, ma anche di un automobilismo dal volto umano, con i motori e i piloti a contatto con gli spettatori, con la passione in presa diretta e non mediata da uno schermo e dalla voce di qualche commentatore. Nessuna nostalgia: sono tempi e condizioni irripetibili con rischi enormi per gli spettatori e inaccettabili perdite di giovani vite tra i piloti. Sono però tempi, protagonisti ed emozioni che non devono essere dimenticati e grande merito hanno quindi le cosiddette "rievocazioni storiche". Proprio in quest'ottica, il CAMET di Firenze con un gruppo di appassionati di San Piero a Sieve, "Il Paese delle Corse" ([www.ilpaesedellecorse.it](http://www.ilpaesedellecorse.it)) e con il supporto del Comune e degli enti locali, hanno deciso di rievocare il Circuito Stradale di San Piero come gara di regolarità per auto storiche, ripercorrendo il circuito stradale e organizzando eventi e testimonianze di quella manifestazione e di quei tempi. La prima edizione si è svolta nell'aprile 2013, la seconda è già programmata per domenica 8 giugno 2014.

