

# 11 Giugno 1967: “I Coppa di San Piero a Sieve”, gara di Formula 3 in circuito cittadino

*Questa è la storia di una corsa oggi impossibile anche da immaginare e della quale gli appassionati de “Il Paese delle Corse” di San Piero a Sieve in collaborazione con “CAMET”, “Svarvolati Mugellani”, Pro Loco e Comune di San Piero a Sieve propongono la prima rievocazione a quasi mezzo secolo di distanza.*

*Come tutte le storie anche la nostra ha un inizio e una fine.*

Tutto comincia quando, 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.

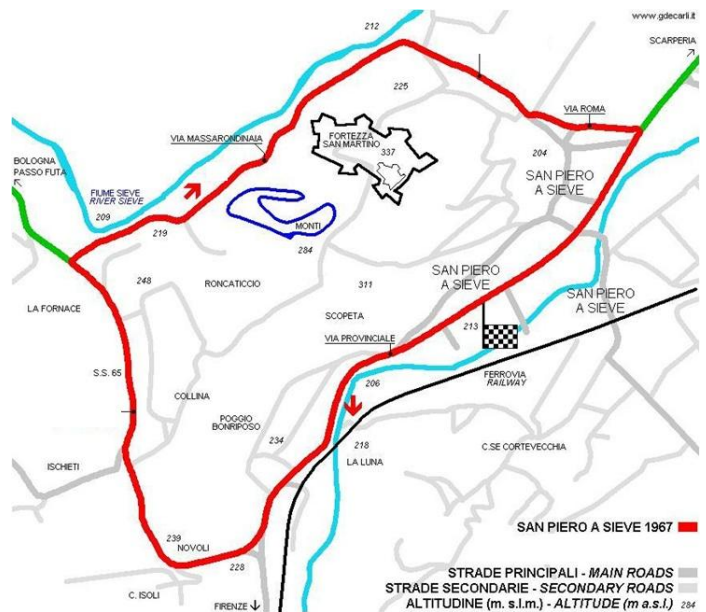
Il boccone per quelli di San Piero a Sieve, però, è difficile da ingoiare: dal 1914, quando si è corso sul “Circuito Grande” partenza e arrivo erano sempre stati all'ombra della Fortezza di San Martino. La faccenda non poteva certo finire così, occorreva reagire in qualche modo a quella che, per quanto giustificata, era comunque sentita 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 viene giudicata solo coraggiosa.

*Come tutte le storie anche la nostra ha dei protagonisti.*

I nostri si costituiscono in un “comitato cittadino” sotto la guida di Annibale Lisi che promuove l'organizzazione della “I Coppa di San Piero a Sieve”, prova valida per il Campionato Italiano di Formula 3, un evento di risonanza nazionale. Negli anni '60, infatti, la Formula 3 era una delle discipline motoristiche più seguite e più appassionanti.

Non mancano i risolini da parte di chi si sente sfidato, ma Pampaloni e Borracci sostengono l'idea, anche loro erano stati considerati dei pazzi quando, pochi anni prima, avevano riproposto e sostenuto, si può dire contro molti se non contro tutti, il “Circuito del Mugello” sul tracciato anteguerra, quello di sessantasei chilometri con il Gingo e la Futa.

La data della gara è fissata per l'11 giugno 1967 e sarà la sesta prova nel calendario del Campionato Italiano che, inizialmente dominato da “Geki” Russo, quando si corre fra i marciapiedi di San Piero a Sieve è a un punto di svolta e può riaprirsi a qualsiasi risultato.



Il disegno del Circuito Stradale di San Piero: 5.600 mt. da ripetersi 10 volte per 2 batterie (da [www.gdecarli.it](http://www.gdecarli.it))



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.sanpiero50037.it](http://www.sanpiero50037.it))

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 “Geki”, in testa alla classifica provvisoria del campionato, ci sono infatti fra gli altri: Ernesto Brambilla, campione uscente, Carlo Facetti, Andrea de Adamich, Corrado Manfredini, Maurizio Montagnani, Antonio Maglione, Enzo Corti, Luigi Petri e il futuro “Re della Montagna”, Mauro Nesti.

Il comitato cittadino si trova a dover superare diverse difficoltà e, come spesso avviene, la prima è di natura economica: per le sole spese logistiche (box, tribune, stand per stampa e cronometristi...) ed i premi la spesa prevista si aggira sugli otto milioni, decisamente una bella cifra.

I risolini aumentano, i componenti del comitato, però, non si scoraggiano, mettono mano al portafogli, ognuno secondo le proprie possibilità, e si danno da fare per drenare tutte le possibili fonti di finanziamento in cambio di pubblicità (gli odierni sponsor...); il grosso si spera possa arrivare dai biglietti d'ingresso.

Anche l'Amministrazione Comunale delibera un contributo di 50.000 lire "trattandosi di manifestazione cittadina che ha ottenuto il consenso di tutto il paese". C'è poi da asfaltare la strada di Massorondinaio, che unisce la statale del Passo del Giogo con quella del Passo della Futa, esternamente al paese, intervento già preventivato e necessario anche alla variante del "Circuito del Mugello" per la quale si cerca di stringere i tempi. Il tracciato ottenuto chiudendo con questa... *bretella* il tratto che dagli Ischietti, con l'attraversamento del paese, porta al ponte sulla Sieve, misura 5.600 metri e fa il periplo del rilievo 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, sulla Via Provinciale e che la corsa si articolerà su due batterie di qualificazione di dieci giri.



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

Intanto tutto il paese si è mobilitato per ospitare nelle officine e nei garage privati i vari team, gli operai del comune hanno montato in Piazza Colonna 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 al termine 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.



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](http://www.ilpaesedellecorse.it))



Dopo la partenza della seconda batteria. Enzo Corti (BWA n°34), scattato dalla pole position e Antonio Maglione (De Sanctis n°15), che vincerà la batteria. Sulla sinistra si vedono parcheggiate una Fiat 124 Spider e una Fiat 2300 coupé: sono davanti al garage dei fratelli Labardi (autori delle foto), usato anche come box da alcuni team.

La griglia di partenza sarà decisa tramite prove di qualificazione cronometrate, ed una finale sulla distanza di ventisei cui saranno ammessi i migliori sei di ogni batteria. Tutto viene concordato e deciso a tempo di record, ma non c'è modo di tirare il fiato: la vigilia è quanto mai sofferta, più che la metà di giugno, infatti, sembra novembre inoltrato.

Piovigginna e fa un gran freddo. Gli organizzatori temono che il brutto tempo tenga lontano il pubblico e quindi contribuisca ad aprire una voragine nel bilancio del "comitato cittadino".

I risolini, in quel caso, diventerebbero fragorose risate.

Non sarà fortunatamente così, il tempo si mantiene incerto e la colonnina del mercurio continua ad accorciarsi nei termometri, ma la mattina di domenica il tesoriere Mario Ciappelli potrà annunciare con un sospiro di sollievo che l'incasso supera quota cinque milioni, più di quanto sperato.



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

Il miglior tempo nelle prove lo fa segnare Enzo Corti con una BWA: 2'29"4/10 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.

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, culminata 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").



Tutto è andato liscio e il "comitato cittadino" riceve il plauso di Borracci e Pampaloni, personaggi tutt'altro che di ...bocca buona.

*A differenza di altre storie, però la nostra non ha un "lieto fine".*

Il clima di festa e di soddisfazione nel quale s'ipotizzava già la seconda edizione si spegne appena sette giorni dopo. A Caserta, in un incidente forse dovuto più all'improvvisazione degli organizzatori che ad una vera e propria fatalità, perdono la vita "Geki" Russo, "Tiger" Perdomi, protagonisti a San Piero a Sieve e il giovane svizzero Beat Fehr, esordiente in F.3.

Quest'ultimo viene travolto mentre cerca di avvertire gli altri concorrenti del pericolo che li aspetta dopo una curva cieca.



Una delle ultime foto di Giacomo "Geki" Russo mentre sta salendo sulla sua Matra rossa. Mori la settimana dopo durante lo sciagurato circuito di Caserta. (foto: [www.ilpaesedellecorse.it](http://www.ilpaesedellecorse.it))

*E' la fine delle corse automobilistiche sui circuiti cittadini.*

Il "comitato cittadino" di San Piero, dopo un iniziale momento di comprensibile sconforto, si dà da fare per convertire l'evento da automobilistico a motociclistico, organizzando una prova del "Campionato Italiano di velocità". Al solito non mancano le difficoltà per inserirsi nel calendario, ma la cosa sembra andare avanti, diventa giorno, dopo giorno, più realistica. Quando i team si fanno vivi per trovare una sistemazione, per conoscere il tracciato, i giochi sembrano fatti. Viene addirittura stampata la locandina dell'evento, ma alla vigilia della corsa la Prefettura di Firenze non concede il permesso e la nostra storia finisce qui.

*Ora ne ricomincia un'altra.*

"Il Paese delle Corse" in collaborazione con il "CAMET" (Club Auto Moto d'Epoca Toscano), l'Amministrazione Comunale, la Polisportiva e la Pro Loco di San Piero a Sieve lancia la "Prima rievocazione" di quell'evento straordinario. Un raduno di auto storiche è l'occasione, per chi c'era, di rivivere, quei giorni quarantasei anni dopo, e per chi non c'era di scoprire un evento di grande importanza nella storia del motorismo di Firenze e provincia. Un evento che rischiava di essere dimenticato.

E sarà anche un'occasione per rendere omaggio a quei coraggiosi testardi del "comitato cittadino" che meritano da parte di tutti gli appassionati di motori un affettuoso ricordo.

E allora grazie a:

Annibale Lisi, presidente, Renzo Berni, vicepresidente, Mario Ciappelli, Ezio Marchesini, Piero ("Nello") Loli, Marino Bianchini, Carlo Castelli ("Pizzica"), Rodolfo Brunetti ("Rosso"), Renato Zanieri, consiglieri e a Franco Ottanelli, il sindaco.

A cura de: "Il Paese delle Corse"

