

Premessa

Il *Circuito del Mugello* o, come venne chiamato nel dopoguerra *Gran Premio del Mugello*, è stato per diversi anni una delle corse automobilistiche più importanti del panorama non solo toscano, ma nazionale.

Fino al 1929, anno della sua ultima edizione anteguerra, era, dopo la *Targa Florio*, la corsa su strada più famosa in Italia. Il suo prestigio cominciava solo allora ad essere insidiato, soprattutto per gli interessi politici collegati al fatto agonistico, dal *Circuito del Montenero*, dalla *Coppa Acerbo* e dalla neonata *Mille Miglia*.

Tutte e tre queste manifestazioni potevano contare su forti appoggi politici e sulla propaganda del regime. Questi interessi prevalsero sugli aspetti puramente tecnici e così il *Circuito del Mugello* cessò di essere disputato fino alla metà degli anni sessanta.

Del tutto inaspettatamente la corsa tornò ad essere una delle gare su strada più importanti d'Italia ed in breve riacquistò nell'ambiente il prestigio dei suoi anni d'oro.

Queste pagine vogliono ricordare, o far conoscere a chi fosse troppo giovane per averne memoria diretta, la storia di questa corsa che venne disputata per l'ultima volta nel 1970. Da quel giorno molte cose sono cambiate, nel Mugello e nel mondo.

Delle "corse su strada", sconfitte inesorabilmente dal progresso, non si parla giustamente più.

Troppi i problemi di sicurezza per piloti e pubblico per renderle compatibili con gli standard cui siamo finalmente arrivati.

Non resta, quindi, che godersi le rievocazioni che annual-

mente vengono riproposte con grande impegno e con qualche sacrificio dagli appassionati e rileggere le cronache delle imprese di chi, sulle strade che percorriamo quotidianamente, ha scritto pagine indelebili della storia dell'automobilismo sportivo.

Al Mugello, anzi, per non confonderlo come accade spesso con l'attuale modernissimo *Autodromo Internazionale*, impianto di proprietà della Ferrari, al *Circuito stradale del Mugello* hanno partecipato alcuni fra i più grandi piloti delle varie epoche: nell'anteguerra Campari, Materassi, Carlo e Giulio Masetti, Antonio Ascari, Brilli Peri, Morandi e Minoja, i primi vincitori della *Mille Miglia*, Sivocci.

Persino Enzo Ferrari, il "Drake", ha corso su queste strade.

C'è una foto, scattata da un anonimo spettatore durante l'edizione 1921 che ritrae colui che sarebbe diventato il costruttore di auto più famoso del mondo mentre è impegnato in mezzo al polverone (le strade non erano certo quelle cui siamo abituati oggi) ad inseguire con caparbia la vittoria.

Sarà secondo, la posizione che in futuro più avrebbe detestato, in mezzo a due suoi amici Campari e Sivocci.

L'anno prima si era ritirato, nel 1928 sarebbe finito al terzo posto, e l'anno dopo, in una delle sue ultime gare, ottavo, ma davanti a Nuvolari.

Nel '22 e '23 era stato costretto a ritirarsi ancora, altra cosa che non sopportava.

Anche come costruttore per Enzo Ferrari il Mugello sarebbe stato spesso amaro: due vittorie ('55 e '65) e il dolore di doversi ritirare nel '66 per cause di forza maggiore e nel '67 per la scomparsa di Gunther Klass, unico pilota vittima del Mugello, scomparso in un incidente durante le prove al



volante di una delle sue vetture.

Abbiamo rammentato Nuvolari, ma anche il suo grande rivale Varzi fece a tempo a sfiorare il Mugello.

Il campione di Galliate finì quinto nel '29 e con lui fecero a tempo a cimentarsi sul suo tormentato tracciato Biondetti e Pintacuda, rispettivamente settimo e quarto in quello stesso anno e Borzacchini e Fagioli, ottavo e sesto l'anno prima.

Anche nel dopoguerra non mancarono i campioni ad illustrare il Mugello: Maglioli, Casoni, "Nanni" Galli, Vaccarella, ma anche Mitter, Siffert, Stommelen, De Adamich, Merzario, Munari, Kinnunen, Van Lennep, Giunti, furono nomi famosi che corsero per queste strade.

Il *Circuito del Mugello* era anche il palcoscenico ideale di chi correva per la vittoria di classe: Enrico Pinto, funambolico interprete con la GTA, Romano Martini detto "Shangry-là", Carlo Benelli, detto "Riccardone", Alberto Luti detto "Gano", Mauro Nesti, l'asso della Montagna, Luigi e Ansano Cecchini, detto "Ans", e chissà di quanti altri mi dimentico citando a memoria.

Anche del loro impegno e della loro passione è giusto ricordarsi.

Nelle prossime pagine li ritroveremo tutti con casco e visiera, e rivivremo per un po', assieme a loro, il fascino di una corsa che nonostante siano passati tanti anni resta intatto.

Nell'appendice, troverete anche un breve ricordo dedicato ad un altro evento spesso trascurato, ma che all'epoca in cui si svolse ebbe addirittura dignità di prova valevole per il Campionato Italiano di Formula 3.

A San Piero a Sieve l'11 giugno 1967 nelle strade del paese sfrecciarono, per un indimenticabile fine settimana ruggente, piloti che allora avevano, nella categoria, fama

internazionale.

Purtroppo la domenica seguente, a Caserta, un terribile incidente sarebbe costato la vita a due dei protagonisti più brillanti della *I Coppa di San Piero a Sieve* (questa era la denominazione ufficiale della corsa): "Geki" e "Tiger" ed a un giovane esordiente svizzero, Beat Fehr.

Quattro anni dopo, una sentenza avrebbe stabilito che gli unici colpevoli di quella tragedia erano stati i piloti accusati di condotta eccessivamente spericolata.

Ho cercato di parlare anche di questo, per due motivi: il primo è che questi fatti hanno un legame importante con le storie che questo libro cerca di raccontare, e perché "Geki" Russo e "Tiger" sono anche loro, e con pieno diritto, da annoverare fra i *Campioni del Mugello*.

Il secondo motivo è che l'incidente di Caserta ebbe un grande impatto sull'organizzazione delle corse automobilistiche in Italia e contribuì non poco a far prendere decisioni drastiche sul problema della sicurezza.

E quando alla sicurezza del pubblico e dei piloti venne data finalmente la giusta importanza, gare affascinanti, ma indubbiamente pericolose, come il *Mugello* chiusero inevitabilmente la loro epoca.