



Automobile Club Pistoia



Club **ACI Storico**

1965 - 1967



storia del gruppo “PILOTI PISTOIESI”

(...tutto era cominciato con una Giulietta bianca)



Prefazione

Per puro caso, grazie all'amico Alessandro, sono venuto in possesso di un "brogliaccio" composto da una serie di fotocopie, alcune delle quali illeggibili... e cercando di decifrarle al meglio... ho intuito che in quei fogli si raccontava una bella storia: di uomini... di corse e di passioni automobilistiche. Mi sono appassionato a quegli scritti e tutto d'un fiato l'ho letti. Era la storia del "Gruppo Piloti Pistoiesi", nato per caso in un garage verso il 1964, di cui avevo sentito parlare da alcuni amici con qualche anno più di me.

Ora il mio intento è solo risvegliare quei ricordi... ricopiando alla meglio quei racconti e ricordare quel periodo importante ed irripetibile, in più far tornare alla mente quei protagonisti, che oggi non sono più con noi, ma continuano a vivere nei nostri cuori, fautori di un percorso di passioni di cui oggi noi vogliamo onorare.

Di mio... ho solo inserito le immagini (random) recuperate dal mio archivio fotografico

Alfredo Lippi
(Presidente del Veteran Car Club Pistoia)



.... era una Giulietta bianca

Per la verità non nacque tutto da quella Giulietta bianca perché le basi erano gettate già da un anno prima quando, al Giro della provincia di Lucca, nell'aprile del 1964, fecero la prima apparizione quattro macchine che portavano un scritta: **"SQUADRA PILOTI GIORGIO BIANCHI"**



Giorgio Bianchi "Loppa" su Alfa Romeo Giulietta (bianca)

Questo effettivamente fu il primo segno che qualcosa si stava muovendo e che però, rimase un episodio isolato che doveva solamente preludere a quello che sarebbe accaduto l'anno seguente.

Quattro automobili abbiamo detto e 4 furono le persone che, nelle sere del Gennaio 1965, decisero di dare vita ad una scuderia automobilistica, senza sapere precisamente a cosa sarebbero andati incontro, ma spinti solamente da una grande passione.

Tutti i progetti venivano elaborati nel piccolo ufficio del garage Bianchi che in quella occasione si riempiva di persone e di fumo. Fra le persone che si aggiunsero al gruppo dei 4 vi era Fabrizio Buscioni che tanta parte doveva poi avere nella vita della scuderia.





Tornando alla Giulietta che ci ha dato il titolo, dobbiamo dire che questa era bianca e pronta per correre, appartenuta ad un noto campione emiliano e cosa più importante, in vendita. Questa macchina affascinò i 4 che decisero di acquistarla anche affrontando delle difficoltà personali, affinché alcune giovani pistoiesi ci potessero correre. Questo acquisto però si rilevò un errore per le ingenti spese di manutenzione. Dette spese erano tutte gravanti all'appena costituito consiglio che, logicamente, era stato formato dagli stessi 4 che avevano ideato tutto, più Fabrizio Buscioni.

A questo punto il Bianchi molto sportivamente, benchè possessore di un'altra Giulietta identica e differiva nel colore perchè azzurra, per sollevare le sorti della scuderia decise di riprendere in proprio la macchina. Sollevati da questo peso i quattro chiesero ed ottennero dal Cav. Piero Sala l'autorizzazione a fruire dei locali del Club Sport per indire la prima riunione dei simpatizzanti, nel corso della quale si sarebbero fatti i primi soci e formato il primo Consiglio.

Era il 21 marzo 1965.

L'affluenza fu inaspettata ed il primo Consiglio fu così formato:

Presidente Onorario: **Avv. Gianpaolo Petrucci**

Presidente Effettivo: **Sig. Fabrizio Buscioni**

Vice Presidente: Ing. **Gianpiero Ciatti**

Consiglieri: Sigg. **Mario Bernardini – Rag. Breschi Roberto – Cerri Francesco – Camillo Mattioli Foggia – Renzo Nerucci – Piero Sala.**

Segretario: **Becagli Paolo**

Cassiere: **Tabucchi Maurizio**

L'avvento della vicepresidenza all'Ing. **Gianpiero Ciatti** portò anche un pilota nuovo: **Francesco Nesti** che insieme a pochi altri avrebbe gareggiato per i colori della scuderia pistoiese. Dopo poco tempo un altro pilota si aggiunse ad arricchire i quadri: **Francesco Cerri**, al quale fecero seguito Giovanni Capperi ed il primo regolarista vero che abbia appartenuto alla scuderia: **Giulio Piaggio**, che con la sua presenza e col suo esempio trascinò molti giovani nella sua scia.

A questo punto i piloti erano ingaggiati, quello che mancava era una sede, perchè la scuderia teneva le sue riunioni talvolta in una stanza, messa a disposizione da un socio, e qualche altra volta invece, era ospitata dal Moto Club Pistoia.





Ezio Fioretti (Posapiano) su Fiat 500 Abarth

Furono stilate le condizioni per i piloti i quali non erano molto favorevoli, in quanto il consiglio non promise rimborsi a nessuno, ma solamente una iscrizione ad una gara per chiunque dei soci avesse voluto parteciparvi. Nel frattempo il consiglio era impegnato in una ricerca affannosa di una sede che venne trovata in via Orafi. Da quel momento si può dire che la scuderia iniziò a vivere.

Cominciarono i primi rapporti con l'Automobile Club anche se in forma non ufficiale in quanto non poteva un ente di così grande importanza, appoggiare apertamente l'iniziativa di coloro che in generale erano giudicati dei pazzi.

Fu così ad ogni modo che il consiglio tutto ed il segretario in modo particolare, stringessero legami di collaborazione ed ancor più di una amicizia profonda con il responsabile dell'ufficio sportivo Umberto Magnani, il quale avrebbe seguito e aiutato la scuderia dividendone gioie e dolori ma con la sua prematura scomparsa lasciò in tutti un vuoto incolmabile.

Intanto iniziavano le gare e la scuderia debuttava al **Rally dei Fiori** con Bianchi che faceva coppia con Belli, che al termine della sfibrante gara occuparono il 25° posto di categoria ed il 51° assoluto.





Giulio Piaggio su Alfa Romeo Giulia 1.3 ti

La quasi totalità dei soci e degli appassionati si recarono al primo controllo della prova speciale a **S. Anna Pelago – Foce delle Radici** ad assistere al passaggio dei loro beniamini. Non fu un risultato sensazionale, ma il fatto di aver portato a termine una gara di oltre 1500 km, con una macchina preparata a “tempo avanzo” fu già di per se una impresa superba che servi a dare la spinta necessaria per andare avanti.

Si giunse così al 28 Marzo 1965, giorno di battesimo di fuoco per la neonata scuderia pistoiese che contava 3 suoi rappresentanti al via della **31° Coppa Gallenga** a Roma. I nostri poterono uscire a testa alta dal primo confronto, giacchè Bianchi occupò il 3° posto della categoria Turismo 1300 preceduto unicamente da Zaniratti con il nuovissimo Mini Cooper e da un certo Ignazio Giunti che allora non aveva la fama di oggi e che: inflisse al nostro pilota un distacco di 10'03". Gustavo Bertocci occupò anch'esso la 3° posizione nella GT 1600 cosa ancora più ammirevole in quanto egli gareggiava con una macchina assolutamente normale. Il debuttante Ezio Villani, pupillo di Bianchi, non riuscì ad andare più in là del 13° posto, cosa del resto comprensibile essendo quella la sua prima gara.

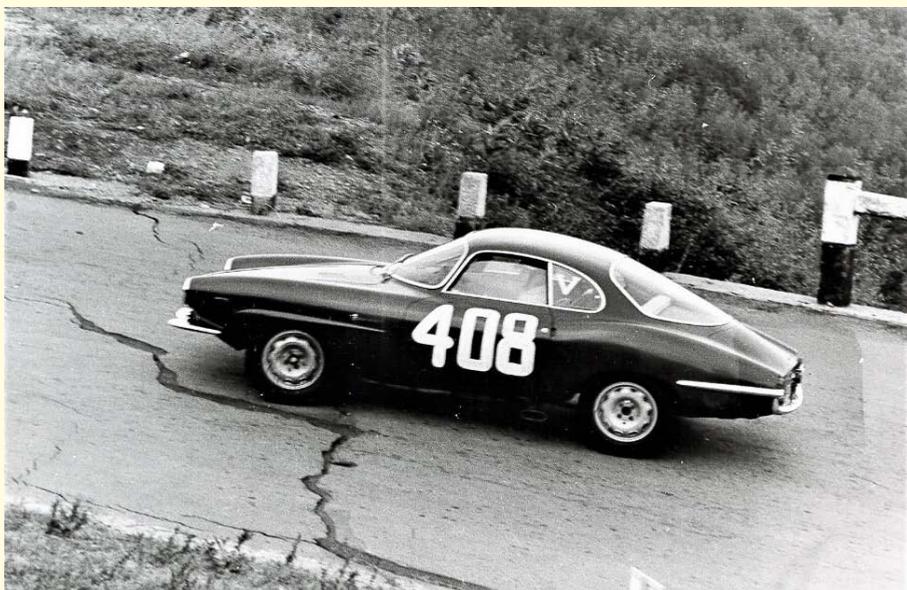
Intanto l'11 aprile venne il battesimo anche per i regolaristi i quali con la scritta Gruppo Piloti Pistoiesi verniciata a mano sulle macchine, si recavano a Livorno per il via della **Rosa della Montagna**.



Partirono in 11 ed il miglior risultato lo ottenne Giancarlo Tesi che riportò un 25° posto seguito da Paolo Rastelli al 27°, da Hans (al secolo Ceccherini Franco) al 29°, da Fumagalli al 53°, da Bertocci al 61° e da Fioretti al 74°. Quest'ultimo riscatterà ben presto questa deludente prestazione. In questa gara esordisce anche Avantiero Bresci (il Fuscia), che però abbandonerà subito la regolarità per dedicarsi alla velocità.

Il 9 Maggio appuntamento a **Volterra**. Al via per i nostri colori si presentano 4 piloti e precisamente Villani, Bianchi, Cerri e Bertocci che concludono la gara nel modo seguente: Villani 7° nella Turismo 1300, sempre nella Turismo 1300 Bianchi occupa la 9° posizione attardato da un lieve incidente, nella Gran Turismo 1600 Francesco Cerri con la sua Giulietta SS occupa il 3° posto preceduto da due TZ contro le quali nulla poteva.

Lo stesso si dica di Bertocci che ha dovuto lottare nella stessa categoria con la sua Fiat 1500 spyder e si trova relegato al 9° posto.



Francesco "Cecco" Cerri su Alfa Romeo Giulietta SS

Arrigoni viene tradito dalla gomma, mentre il debuttante Guerrieri vince la sua categoria con la Abarth 1000 e Avantiero Bresci si classifica al 3° posto della stessa categoria. La sorpresa più bella viene però da Francesco Cerri che al rientro dopo l'incidente della Collina vince autorevolmente la sua categoria mentre Bertocci si piazza 4° e il regolarista Paolo Rastelli, che ha voluto provare l'ebbrezza della velocità, taglia il traguardo in folle con il motore a pezzi.





Il 22 Giugno trasferta a **Camucia** dove Francesco Nesti ottiene un 4° posto di classe con la sua Fulvia berlina e Bianchi con la sua Giulietta Ti, da molti considerata non ha torto un "ammasso di ferraccio", riesce a strappare il secondo posto di classe. Deludente la prova di Hans e di Cerri che si classificano 8° e 4°- Il 27 giugno una classica: **Predappio Rocca delle Caminate**, Capperi al volante di una 850 Abarth si piazza 14°, Giorgio Bianchi con la sua fida Giulietta è 6° mentre Silvano Cecchi è 12°- Per la regolarità intanto il solito Piaggio parte l'11 luglio per una serie di gare nell'Italia meridionale ed esordisce a Teramo con ottimo 16° posto. Il 25 dello stesso mese l'ottimo regolarista porta i nostri colori a Chieti dove nella **Coppa Dalla Maiella al Mare** ottiene il 42° posto.

Il 1 agosto si corre a **Montefiascone** e tanto inaspettata quanto gradita giunge la vittoria di Giorgio Bianchi che infligge 1"6 decimi di distacco a Giunti prendendosi così la rivincita della **Coppa Gallenga**.

Il 7 agosto nella velocissima **Trieste-Opicina** Francesco Nesti ottiene il 2° posto nella Gran Turismo 1150 al volante della nuova Fulvia.



Francesco Nesti su Lancia Fulvia 2C

Continua intanto il campionato e nuova trasferta di Piaggio che il 29 Agosto è a **Pesaro** dove conquista un onorevolissimo 22° posto riportando i 180 km. di gara 1,9 di penalità.



Il 3 Settembre anche un velocista passa alla regolarità, se così si può chiamare il **Rally di San Martino di Castrozza** e Francesco Nesti in coppia con Franzaroli si classificano al 21° posto, posizione di tutto rispetto considerato il genere di gara a loro completamente nuova.

Il 5 Settembre in una corsa alla sua prima edizione, **La Pieve S.Stefano-Passo dello Spino** troviamo ancora Bianchi al 2° posto, mentre **nell'Auto giro della provincia di Parma** il regolarista Piaggio risulta 53°.

Il 26 Settembre nella **Coppa del Chianti** ancora Bianchi richiama l'attenzione dei tifosi con un 3° posto, mentre Hans si classifica 5°.

Il 10 Ottobre nel **trofeo Val d'Intelvi**, Hans sarà 8° mentre nel trofeo del Torrazzo Giulio Piaggio occupa il 41° posto al **Trofeo Agip a Saint Vincent** ci ricorda che fra i nostri piloti abbiamo anche dei regolaristi benchè in questo primo anno la loro attività sia stata piuttosto scarsa.

Sul finire della stagione però l'attività si intensifica e dopo un 18° posto ottenuto sempre dal nostro alfiere della regolarità nel **Trofeo del quadrifoglio d'oro**, abbiamo un ritorno di Fioretti, Fumagalli e Tesi che nella **Coppa Biondetti** occupano rispettivamente il 36°, 58° e 76° posto. A conclusione di questa annata agonistica abbiamo ancora un 41° posto di Piaggio e un 61° di Fioretti nel Trofeo **dell'Alto Appennino Bolognese**.

Per la velocità invece si chiude con una gara in salita: **Viterbo-Poggio Nibbio** dove Avantiero Bresci con una Fiat-Abarth 850 si classifica 8°.

Facendo quindi un consuntivo di questo primo anno di attività vediamo che i nostri piloti hanno riportato i seguenti risultati:

VELOCITA' – Presenze 42

5 primi posti di classe (Cerri, Bianchi, Guerrieri, Nesti e Calugi) 6 secondi posti di classe (3 per Bianchi, Cecchi, Cerri e Nesti)

8 terzi posti di classe (4 per Bianchi, Bertocci, Cerri, Cecchi e Bresci)

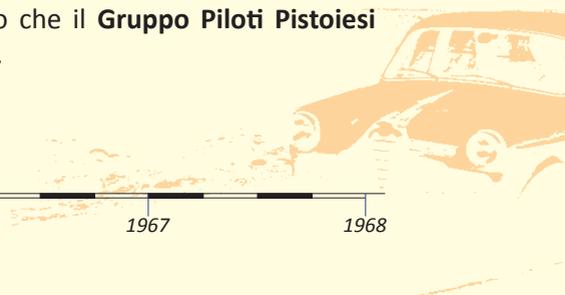
REGOLARITA' – Presenze 28

21° posto di Nesti al Rally di S. Martino di Castrozza

51° posto di Bianchi al Rally dei Fiori.

25° posto di Tesi nella Rosa della Montagna.

18°, 15°, 16°, 21°, posto di Piaggio in varie gare Il 18 dicembre nella sede di Via Orafi vi è la prima modestissima premiazione sociale, in quanto la scuderia non essendo aiutata da alcuno attraversa le prime difficoltà finanziarie. Vengono consegnati solo alcuni diplomi a tutti coloro che hanno partecipato a qualche gara e il Presidente Onorario Avv. Gianpaolo Petrucci parla agli intervenuti dando pubblicamente l'annuncio che il **Gruppo Piloti Pistoiesi** organizzerà per il 1966 una gara di regolarità.





In occasione di questa nostra premiazione si ha il piacere e l'onore di accogliere per la prima volta il **Direttore dell'Automobile Club**, che prende la parola e promette il suo personale interessamento per il prossimo anno. La scuderia automobilistica era ormai una realtà e quel che più contava era il fatto che dava sufficienti garanzie sia dal lato organizzativo che da quello agonistico. A questo punto è doveroso, anche se può sembrare un po' tardivo, porgere il nostro grazie a tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione di questo sogno, dal consiglio direttivo al completo, a tutti i piloti che hanno partecipato a qualche gara, ma in modo particolare a Bianchi e Piaggio che con i loro sacrifici e la loro assiduità hanno contribuito in modo determinante a far conoscere il nostro nome in tutta Italia.



Giorgio Bianchi "Loppa" su Alfa Romeo Giulietta Berlina

Momento magico

Nel 1966 si apre dunque con molte belle prospettive e se da un lato vediamo con molto rammarico l'abbandono dei nostri colori da parte di Giulio Piaggio che torna alla sua vecchia scuderia Jolly Club, dall'altra vediamo le nostre file accrescersi di un pilota pistoiese che fino ad ora aveva corso nelle file dei cugini pratesi: Aldo Bardelli. Il rilassamento agonistico avuto dalla scuderia Balestrero di Lucca porta inoltre nelle nostre file un nutrito stuolo di giovani piloti di quella città come Andreini, Giannini e Landi, dei quali avremo modo di parlare in seguito.



Intanto il consiglio direttivo è impegnatissimo nel dare gli ultimi ritocchi all'organizzazione della gara che essendo in calendario per il 6 marzo ha l'onore e l'onere di aprire la stagione di regolarità Toscana. In questi importantissimi giorni in cui si lavora fino a tarda notte ci è di valido ed indispensabile aiuto tutto l'ufficio sportivo dell'Automobile Club ed in particolar modo Umberto Magnani che da quel momento entrerà a far parte, e con un ruolo di primaria importanza, della nostra scuderia.

L'anno nuovo aveva portato nel frattempo una nuova strutturazione del consiglio direttivo che si era impegnato nel promettere un maggior rimborso ai piloti che avessero desiderato correre: Intanto aveva avuto inizio un'altra stagione di gare ed ancora Bianchi che da inizio al carosello e questa volta con l'esordiente Bozzi, i due con una Fulvia berlina assolutamente normale si presentano al via al **Rally del Fiori**, ma purtroppo saranno costretti ad abbandonare per la rottura del cambio.



Bresci Avantiero "Il Fuscina" su Abarth 850 TC





Si giunge così al fatidico 6 marzo ed il **1° Trofeo Ford Gruppo Piloti Pistoiesi** vede al via 100 concorrenti, fra questi un nutrito stuolo di pistoiesi che fa piacere ricordare: Aldo Bardelli, Patrizio Galeassi, Mario Carletti, Ferruccio Perruzzi, Raffaele Bozzi, Sergio Fedi, Vanni Baldi, Paolo Rastrelli, Nanni Innocenti, Ezio Fioretti, Bruno Monti, Luciano Becagli, Roberto Agostini, Giovanni Capperi, Giancarlo Tesi, Paolo Natali, Enrico Guerrieri, Franco Breschi, Alfieri Arrigoni, Mario Guerrini, Roberto Breschi, Gustavo Bertocci, Roberto Fumagalli, Umberto Bartolini, Giorgio Bianchi, Adolfo Baldanzi, Mauro Guiducci, Franco Ceccherini, Pier Giorgio Fornello, Graziano Meoni e Ilio Chiti.

Sono 31 concorrenti entusiasti che fanno registrare la più alta partecipazione che la scuderia abbia mai avuto: Per la classifica finale abbiamo la sorpresa di veder Aldo Bardelli al 4° posto con una macchina inadatta a questo genere di gare ed essendo alla sua prima esperienza regolaristica. Mentre il 5° posto di Patrizio Galeassi conferma le spiccate doti di questo pilota che fanno ben sperare per il futuro. La gara vinta da un lucchese, vede al 2° posto il fiorentino Claudio Bronzin che neppure una settimana dopo passerà a far parte della nostra scuderia portandoci i primi veri successi regolaristici in campo nazionale.



Umberto Bartolini su Alfa Romeo Giulietta Spyder

La velocità intanto ci dà appuntamento a **Monza** per il 13 marzo con Giannini che debutta con la sua Ford Anglia prototipo vincendo nettamente e così festeggiamo tutti la prima vittoria del 1966, anno d'oro della nostra scuderia. Il 20 marzo Hans partecipa alla **5° Coppa Arcangeli-Bandini** senza peraltro ottenere un piazzamento di rilievo. Intanto dobbiamo registrare purtroppo un altro abbandono... Francesco Nesti che passa dal Gruppo Piloti Pistoiesi alla nuova scuderia nata a San Marcello e che ha preso il nome di "Scuderia 3 Potenze". Con il saluto che porgiamo a Nesti intendiamo formulare anche i nostri auguri per la nuova scuderia.





Siamo giunti così al 27 Marzo giorno in cui si corre la classica d'apertura di velocità: La **Coppa Gallenga**.

Sui tornanti che da Castelgandolfo salgono a Rocca di Papa, incredibile a dirsi, si sono dati appuntamento centinaia di pistoiesi in attesa del passaggio dei loro piloti. La fine della gara tormentata da un freddo intenso e da una pioggia mista a neve quasi continua, vede i nostri portacolori così piazzati: Innocenti 27° nella Turismo fino a 500, Andreini con la Fiat 695 non viene fatto partire perché la sua macchina non ancora omologata, nella Turismo 1600 Cerri che ha abbandonato la sua SS e corre con una GT perfettamente di serie si piazza 13°, nella Turismo 3000 Bianchi che anche lui ha abbandonato la Giulietta per passare alla 2600 Sprint si classifica 2° confermando così le sue notevoli doti. Aldo Bardelli che ha voluto festeggiare il cambio di scuderia con una Alfa Romeo TZ nuova fiammante conquista un significativo 1° posto, mentre Gianpaolo Giannini niente può fare con la sua Anglia prototipo e deve accontentarsi del 3° posto: Avantiero Bresci, che ha acquistato una 875 Monza, vince la categoria.



Avantiero (Il Fuscia) Bresci su F 875

Frattanto un altro pilota pistoiese si sta preparando per venire alla ribalta: Giuseppe Tronci. Egli ha acquistato una Alfa Romeo TZ ma non essendo ancora in possesso della licenza internazionale offre molto sportivamente, la sua macchina e il suo carrello a Bresci per poter trasportare sulle gare la sua piccola monoposto.



Questi esempi di cameratismo rinsaldano sempre più i legami fra tutti gli appartenenti alla scuderia e danno prova di una raggiunta maturità che fa ben sperare per il futuro. Il 3 Aprile si corre in riviera il **2° Trofeo Franco Patria** che vede al via i nostri Andreini, Bianchi e Bardelli.

Mentre Bianchi e Bardelli vincono con disinvoltura le loro classi la sfortuna si accanisce contro Andreini che per la rottura del cambio è costretto a fare tutta la gara in terza, riuscendo a piazzarsi, nonostante questo, al 5° posto. Il 17 Aprile si corre a Verona la **IX Stallavena-Boscochiesanuova** che vede Bianchi 4° nella classe fino a 1300, Bardelli 1° nella classe sport oltre 1300 e il debuttante Tronci, che ha assunto lo pseudonimo di "Lopfusc", si piazza 4° nella stessa classe di Bardelli.



Giuliano Gherardini su Alfa Romeo Giulietta Spyder

Il 17 Aprile tuttavia la buona notizia viene dai regolaristi, Claudio Bronzin, con un ottima prestazione ottiene il 18° posto nella **Coppa Liburna** mentre Carletti è 31° e Galeassi è costretto al ritiro per aver sbagliato il percorso.

Si giunge così all'ultima domenica di aprile.

In Toscana si corre il **Rally di Lucca** valevole per il Campionato Italiano della regolarità. Alla fine della massacrante gara i tre piloti pistoiesi riescono ad entrare nei primi 20 della classifica generale, e precisamente; Fioretti 11°, Bronzin 19° e Bartolini 20°, lasciando indietro molti nomi importanti venuti in Toscana con ambizioni più che legittime.



All'indomani del **Rally di Lucca** piovono sulla scuderia pistoiese i fiori d'arancio, il 25 aprile infatti al Lido di Camaiore il giovane Presidente Fabrizio Buscioni si sposa con la signorina Maria Mainardi ed i risultati riportati dai tre regolaristi sono senz'altro il più bel regalo che potevano fare al loro Presidente.



Fabrizio Gelli su Morris Mini Cooper

Ed eccoci al 1 Maggio, in una meravigliosa giornata di sole si corre la **Coppa della Collina**, chi per mesi aveva atteso questa gara cercherà di dimenticarla nel giro di poche ore tanto fu sfortunata per i nostri piloti. Si comincia dalle 500 ed Innocenti che era partito baldanzoso, torna alla partenza a piedi fermato da un banale guasto. Nelle 595 nutriamo buone speranze con Andreini e francamente questo pilota non delude i suoi tifosi, piazzandosi al 2° posto nella sua classe e bruciando sul traguardo 3 delle 4 695 in gara. Nella 1150 scialbe prove di Capperi e Bozzi che si piazzano 17 e 19: Calabria al suo debutto con la Giulietta è 7° e si capisce benissimo che il mezzo di cui dispone non è all'altezza degli altri.

Dai GTA si sale ancora di cilindrata e Bianchi alla guida di una Alfa Romeo 2600 si è fermato poco sopra il Signorino per la rottura del disco frizione. Nella classe GT 1300 Hans è relegato al 10° posto. Siamo ormai alle ultime battute che risulteranno anche le più drammatiche. Alla partenza fra le macchine che ancora devono prendere il via ci sono due Alfa Rome TZ della scuderia pistoiese che entrambe con ottime possibilità di piazzamento, quella di Bardelli e quella di Lopfusc. La prima ad iniziare la salita è quella rossa di Aldo Bardelli il quale sta chiedendo il massimo alla macchina per ben figurare sulle strade di casa. Il pubblico lo incita a gran voce ma purtroppo lo incita

fino al 4° km. perché giunto al Burchietti la macchina subisce una improvvisa sbandata, probabilmente per l' afflosciamento di un pneumatico, raschia nel muro che si trova al lato della strada e s'incendia. In un attimo il Bardelli è pronto a saltar fuori e cerca con qualsiasi mezzo di spegnere l'incendio, ma non riuscendo purtroppo ad ottenere niente di concreto. Ma la festa non era ancora completa, mancava ancora un attore a questi, piombava sulla curva del Burchietti di lì a pochi minuti Lopsfisc alla guida dell'altra TZ e trovarsi di fronte la macchina dell'amico in preda alle fiamme fanno immediatamente rallentare Lopsfisc per rendersi conto di quello che era successo, ma una volta visto l'amico Bardelli fuori dalla vettura ed in buone condizioni, riparte a tutto gas con un sibilo lacerante delle gomme. Ancora pochi chilometri ed anche per lui la corsa sarà finita. Alla Cugna, forse per la perdita di concentrazione, forse per fidarsi troppo della strada di casa, Toccherà un cerchio nel paracarro esterno troncandolo di netto e dovrà fermarsi.



L'incidente di Aldo Bardelli si Alfa Romeo TZ1 nei pressi del Burchietti

Cala così il sipario su questa sfortunatissima edizione della Corsa Pistoiese che trova tuttavia il verso di regalarci il 2° posto con Bresci nella classe 850 Monza ma che ha tutta l'aria di voler restare l'ultima edizione.

Delusi dei risultati ottenuti nella **Coppa della Collina**, gli sportivi pistoiesi hanno subito modo di rifarsi. Una settimana dopo ad Arezzo nella **Pieve Santo Stefano -Passo dello Spino**, Lopsfisc coglie la sua prima vittoria e Bianchi un ottimo 3° posto di classe. Col passare delle ore si giunge ai veri e propri bolidi e la tensione cresce a vista d'occhio.





E' la volta di Cecco Cerri. La gente memore dell'incidente dell'anno prima, lo attende con una certa impazienza anche perché quest'anno non è più alla guida della fida SS ma con un GTA nuova di zecca, del quale non si conosce ancora tutta la vera potenza. La scalata di Cecco è pulita e senza errori, ma il fatto di aver ricevuto la macchina solo la notte avanti non gli ha permesso di prendere quella confidenza necessaria per domare tanti cavalli e deve accontentarsi di un modesto 5° posto.

Intanto si sta preparando in Italia una grande gara: il **2° Trofeo della Jolly Hotel**. La stampa ne dà un grande risalto e tutta l'Italia automobilistica è in fermento. In fermento è anche la scuderia automobilistica pistoiese che ha intravisto la possibilità di avere alla partenza di questa importantissima corsa un suo equipaggio. Questa possibilità nacque quasi per caso... una sera parlando di questa imminente competizione, i piloti Bianchi e Lopusc si dichiararono a farsi da secondi l'un l'altro pur di parteciparvi. Tra il dire e il fare.. dice il proverbio c'è di mezzo il mare, ma quando si tratta di correre in automobile, se è un vero appassionato supera anche il mare, ed è così che alcuni giorni dopo nell'elenco dei partenti del prossimo **Jolly Hotel** figuravano anche Bianchi-Lopusc su Alfa Romeo Giulia TZ2 del gruppo Piloti Pistoiesi.



Aldo Bardelli su Jaguar e-type

Era un grande traguardo per la nostra scuderia, non solo dal lato agonistico ma anche perchè questa gara avrebbe segnato l'avvio tra Bianchi e Lopusc di una intesa e di una collaborazione senza limiti che avrebbe dato in futuro risultati ottimi.



Il 19 Maggio intanto si correva a **Volterra** e Innocenti finisce 8° mentre "Batuffolo" che aveva sfortunatamente debuttato a Pistoia è 14°. Andreini continua a piazzarsi al posto d'onore. Nella 1600 Turismo Cerri si piazza 4° preceduto da piloti come Nanni Galli, Zuccoli e Dini. Bardelli che dopo l'incidente accorsogli corre con una Jaguar e-type tanto per non rimanere inattivo ed è 4°. Lopfusc ha un'altra impennata e vince la sua classe davanti alla Porsche 904 di Gano distaccandola di oltre 4". Una settimana più tardi si corre la **Bologna-Raticosa** e Capperi è 3° nella turismo fino a 1300. Cerri continua la sua stagione regolare giungendo 3° nella categoria 1600, mentre Aldo Bardelli sempre con la sua Jaguar e-type fa registrare un onorevole 2° posto. Lopfusc che ormai è in pieno allenamento nel **Jolly Hotel**, sale al risparmio e non va più in là del 3° di classe. Siamo giunti al 28 maggio e da Palermo prende il via il **2° Tofeo Jolly Club**, che attraverso 4000 km. andrà a concludersi a Trieste. La gara si articola in 14 prove di velocità in salita ed in circuito ed i nostri portacolori riportano i seguenti piazzamenti:

I Prova: 6° assoluto		(Lopfusc)	
III	" 8°	"	(Lopsusc)
IV	" 5°	"	(Lopfusc)
V	" 6°	"	(Lopfusc)
VI	" 5°	"	(Bianchi)
VII	" 3°	"	(Lopfusc)
VIII	" 7°	"	(Bianchi)
IX	" 2°	"	(Lopfusc)
X	" 4°	"	(Lopfusc)
XI	" 8°	"	(Bianchi)
XII	" 3°	"	(Lopfusc)
XIII	" 6°	"	(Bianchi)
XIV	" 9°	"	(Lopfusc)

Crediamo che siano sufficienti questi dati per capire quello che fu per i nostri colori questa corsa. Il fatto stesso di averla portata a termine è di per sé stesso titolo di merito, l'averla poi terminata con quei risultati che li poneva al 4° posto assoluto nella classifica generale fu un vero trionfo.

Dopo i risultati ottenuti al **Jolly Hotel** ci furono dei contatti fra Bardelli e Lopfusc per l'eventuale vendita della TZ2 ma non si arrivò a niente, e allora Bardelli, smanioso di correre, si recherà all'Autodelta ed acquisterà una macchina nuova con la quale si presenterà al via alla **Antignano-Monteburrono**.



Aldo Bardelli su Alfa Romeo TZ2

Il battesimo della nuova macchina non poteva essere migliore, Bardelli un po' innervosito dal rientro un po' per mancanza di confidenza con la macchina, lascia i suoi ammiratori con il fiato sospeso, ma poi otterrà un ottimo 1° posto di classe ed il 4° posto assoluto. All'arrivo egli stesso ci confesserà di aver avuto molta paura.

Nella stessa gara Francesco Cerri vince autorevolmente la categoria e con la 1300 TI Cecchi è 5° e Capperi 7°, Giorgio Bianchi 5°, con una macchina insolita per lui, una Abarth 1000

Alcuni giorni più tardi si corre la **Camucia-Cortona** ed Andreini, finora eterno secondo, sfata la tradizione e vince la categoria. E' un traguardo questo che premia uno dei nostri piloti più preparati e più regolari.

Scorrendo la classifica troviamo sempre, con la Giulietta TI 4° di categoria, mentre due posti più in basso, concorrente d'eccezione, si piazza il tesoriere Tabucchi. Non troppo convincente la prova di Cecco Cerri che con la sua GTA si trova relegato al 4° posto.

Nel frattempo il nostro vicepresidente che ha assunto lo pseudonimo di Pedrin debutta nella **Fornovo-Montecassio** e con la sua Fiat Abarth 1300, ottiene una brillante vittoria.



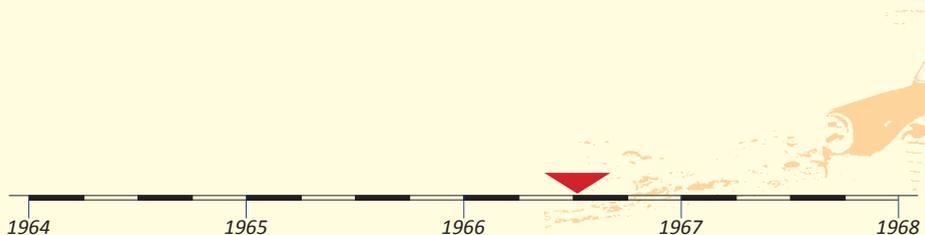
Silvano Cecchi su Alfa Romeo TZ1

Lontano dalla Toscana e precisamente sulle pendici della Sila un altro pistoiese, Aldo Bardelli ottiene il 2° posto di classe ed il 6° assoluto in una gara ricca dei più bei nomi dell'automobilismo italiano.

I regolaristi frattanto stanno affilando le armi ma questo non vieta ad Andrea Biselli di debuttare con un 68° posto al **Giro notturno del Lario**. Siamo così giunti al 29 giugno, il giorno in cui è in calendario la **Predappio-Rocca delle Caminate**. Bianchi nello sport 1600 bisca il successo dell'anno precedente mentre Aldo Bardelli è costretto al 3° posto. Tre giorni dopo alla **Bolzano-Mendola** niente da fare per i nostri contro un Sangrilà scatenato ed in possesso di un mezzo di gran lunga più potente degli altri

Trascorrono pochi giorni ed alla **Trento-Bondone** il solito Sangrilà è ancora davanti al nostro Bardelli. Nella sport 1300 vediamo con soddisfazione un altro 1° di Pedrin a cui farà seguito un 7° posto **all'Amiata**.

Siamo in piena estate ed il caldo torrido del 17 Luglio porta centinaia di migliaia di sportivi a cercare refrigerio sulle montagne del **Mugello** dove si corre una delle prove del Campionato Mondiale marche.





Al via anche una nostra macchina: è un'Alfa Romeo TZ con alla guida Giorgio Bianchi che da solo guiderà per 529 Km. di quel carosello infernale e giungerà secondo dietro al solito Sangrilà che continua ad essere l'incubo dei nostri piloti. Una settimana dopo Bardelli coglie con meritato successo in una corsa di valore Europeo, la **Cesana-Sestiere**, risultato che viene a premiare la serietà e la modestia di questo pilota.

Nello stesso giorno una notizia altrettanto lusinghiera ci giunge dall'altro estremo dell'Italia dove il nostro regolarista Bronzin ha ottenuto un 11° posto assoluto nella **12 ore notturna di Marzara del Vallo**, una gara di oltre 400 km. che come si capisce dal nome viene disputata tutta di notte. Per due volte quindi nella stessa giornata, la nostra piccola scuderia ha fatto salire agli onori nelle cronache sportive il nome della nostra città e per la prima volta abbiamo avuto l'onore di vedere in televisione il nostro stemma raffigurante i micchi, che sulla macchina di Bardelli si arrampicava sulla rampe del Sestriere per conquistare quella bella vittoria di cui abbiamo parlato.



Ezio Villani (Ciaccio) su Alfa Romeo Giulietta Spyder

Trascorre appena una settimana e Bardelli si ripete nella velocissima **Trieste-Opicina** vince a quasi 120 di media. La scuderia ha il morale alle stelle perché nello stesso giorno Giorgio Bianchi vince autorevolmente la sua categoria con la Giulia TZ2 messaggi a disposizione da Lopfusc che nel frattempo ha deciso di abbandonare momentaneamente l'attività per ragioni di lavoro.



Un grazie di cuore quindi a Lopfusc per le vittorie che ci ha regalato e per la sportività che lo ha sempre contraddistinto ed un augurio a Bianchi che finalmente in possesso di un mezzo efficiente potrà far valere le doti di classe e di esperienza di cui è in possesso.

Siamo in pieno agosto e non per questo il caldo impaurisce i nostri piloti. **Nell'Abbadia-San Salvatore**, Bardelli è ancora 1° di classe davanti ad una Porsche Carrera ed a una Ferrari 250 le Mans. Nella **Cronoscalata di Popoli**, che si disputa il giorno di ferragosto si riaccende il duello fra Sangrilà e Bardelli ed è ancora il nostro pilota che deve cedere, sebbene con una condotta di gara molto spericolata riesca a giungere a soli due secondi dal vincitore.

Nello stesso giorno a **Barga**, Bianchi è 1° di classe e 3° assoluto nonostante lo shock di una paurosa uscita di strada subito il giorno prima nelle prove, fortunatamente senza conseguenze. Nella stessa gara registriamo anche il ritorno di Andreini che con la fida 595 domina il lotto dei concorrenti infliggendo ben 35 secondi di distacco al suo immediato inseguitore. Gli altri piazzamenti sono quelli di Innocenti 8° di Cecchi 6° e le vittorie di classe di Pedrin e Capperi.

Una settimana più tardi a **Osimo** Pedrin in una gara particolarmente difficile riporta un ottimo 6° posto. Il 28 agosto per la prima volta nella storia della scuderia i nostri colori varcano la frontiera e nella **Sierre-Montana-Crans**, gara valevole per il Campionato Europeo della montagna, Bardelli si aggiudica di autorità la sua classe nonostante varie traversie fra le quali due forature poco prima del via. Il vincere una gara all'estero è un po' come vincere in nome dell'Italia e solo chi ha avuto la fortuna di assistere ad un fatto simile può capire quanto sia bello e quanto faccia piacere sentirsi scandire il nome del Gruppo Piloti Pistoiesi, prima da tutti gli altoparlanti del percorso poi in un salone immenso alla presenza dei migliori piloti del mondo quali: Mitter, Scarfiotti, Hermann, Greger ecc. Non è più il pilota che vince ma la città ed ancor più la nazione, e per questa vittoria dobbiamo ringraziare Bardelli più per ogni altra da lui riportata.

Ma non ce tempo per i sentimentalismi in questo sport fatto di medie, di secondi, di decimi e appena tornato dalla Svizzera, Bardelli vince anche a **Vallelunga** mettendo una seria ipoteca al titolo finale di campione italiano. Ormai il forte pilota pistoiese è rimasto il solo dei nostri in piena attività ed ecco che l'11 settembre ottiene un altro successo nella **Castione-Passo Presolana**.



Andrea Biselli su Fiat 508 Sport (Balilla Coppa D'Oro)

La regolarità intanto a quasi terminato la sua stagione ma nonostante questo dobbiamo registrare un 35 assoluto di Bartolini ottenuto nel **Giro della Provincia di Parma**. Siamo ormai alla fine della stagione agonistica di velocità e tuttavia Bardelli continua a vincere come se cominciasse adesso.

Il 18 settembre eccolo ad Aosta al via dell'**Aosta-Pila** dove coglierà un nuovo significativo 1° posto.

Un rapido spostamento ed una settimana dopo altro appuntamento con la vittoria ad Ancona nella **Coppa Fagioli** dove risulterà anche 5° assoluto. Nello stesso giorno altri risultati ci giungono da Siena e saranno quelli che chiuderanno definitivamente il nostro calendario sportivo per l'anno 1966, in questa città appunto, in occasione della **Coppa del Chianti Classico** troviamo Andreini al 2° posto della classe 600 e Pedrin al 5° della Sport. Nel frattempo un altro personaggio esce di scena e si tratta dell'Ing. Gianpiero Ciatti che lascia prima la vicepresidenza e poi la scuderia ed entra a far parte del consiglio direttivo della **"3 Potenza"**.

Anche a lui va il nostro sentito ringraziamento per la sua preziosa ed instancabile collaborazione e l'augurio migliore affinché la strada della nuova scuderia sia piena di quei successi che senz'altro saprà meritarsi.

Si chiude così il 1966 che sarà l'anno d'oro della nostra scuderia per i risultati ottenuti per le presenze in corsa e soprattutto per essere uscita da quello stato embrionale che fatalmente segue tutte le cose in formazione.



Franco Breschi su Abarth 850 TC

L'anno della verità

Sulle ali di questi successi, molti giovani si sono nel frattempo avvicinati alla scuderia. I risultati che sul principio si potevano trovare solo sui giornali sportivi, ora cominciano ad apparire sempre con maggior frequenza anche allo stesso tempo sulla cronaca cittadina.

Questi piloti pistoiesi insomma, cominciano a farsi notare, il consiglio direttivo che nel frattempo ha un nuovo vicepresidente nella persona del Sig. Becagli Luciano si accorgerà ben presto che la sede di via degli Orafi non è più sufficiente per le riunioni dei soci, si inizia così la ricerca di una nuova sede che possa accogliere più degnamente i soci vecchi e nuovi attraverso molte riunioni e non tutte tranquille viene deciso di prendere in considerazione un locale in ottima posizione ma da un paio d'anni completamente in disuso. Da questo momento, e siamo ai primi dell'anno, gli sforzi di tutti saranno rivolti alla sistemazione della nuova sede che si vuole pronta per il 23 febbraio essendo stata fissata per quella sera la premiazione dei piloti. I mezzi in denaro a disposizione della scuderia sono, come sempre scarsi, ed allora in quei giorni di necessità, piloti, soci, consiglieri ed amici si trasformano in muratori, falegnami, elettricisti ed in un mese circa trasformano il locale in un club irricognoscibile.



Si giunge così al 23 febbraio sera della premiazione annuale dei piloti. Una folta schiera di personalità cittadine e sportive ed una elegante folla di invitati da un tocco di mondanità a questo ambiente esclusivamente sportivo e fa annoverare la serata delle premiazioni e della inaugurazione della nuova sede fra le più belle che la scuderia ricordi. Il Vice Presidente Sig. Becagli Luciano che in assenza del Presidente Buscioni fa gli onori di casa, ringrazia tutti gli intervenuti e dopo aver illustrato l'attività della scuderia dell'anno da poco conclusi procede alla premiazione dei piloti.

Per la regolarità è campione sociale Claudio Bronzin seguito al posto d'onore da Patrizio Galeassi e Umberto Bartolini. Per la velocità è campione sociale Aldo Bardelli che nel finale di stagione è riuscito anche ad aggiudicarsi il **Trofeo della Montagna** nella classe Sport al secondo posto si classifica il lucchese Adolfo Andreini ed al terzo il pistoiese Giorgio Bianchi che corona così una stagione di ottimi piazzamenti.

Si chiude così il sipario di questa serata che riassume un anno di fatiche, di sacrifici, ma anche di soddisfazioni e di gioie. Il 1966 comunque siano gli anni futuri, resterà un anno basilare nella storia della nostra scuderia che è ormai pronta ad affrontare prove ben più impegnative e traguardi di ben più alto valore.



La premiazione del "Gruppo Piloti Pistoiesi" con al centro il Cav. Piero Sala

Il 1967 si apre con grandi prospettive e la nostra gara di regolarità in programma per il 19 marzo viene spostata al 1 maggio non essendo la scuderia in grado di organizzarla. **L'Automobile Club** subentra e darà tutto il suo appoggio assumendo l'onere dell'organizzazione di questa gara che tanto avevamo voluto.

Pertanto il 19 Marzo i nostri regolaristi debuttano a Ferrara nel **Trofeo Gandolfi** dove troviamo Bronzin al 20° posto. Il 1 aprile a **Vallelunga** si corre la **Coppa Gallenga** in autodromo, e vediamo subito a questa prima uscita la netta vittoria di Cecchi su Giulietta Sprint ed allo stesso tempo la rottura di Bertocci.

Il 3 Aprile un'altra gara di regolarità a Firenze, organizzata dall'**Alfa Cure** dove troviamo 2° Giovannetti, 5° Bronzin, 6° Biselli e 15° Galeassi ma

la velocità continua con una gara dal nome risonante: **1000 Km. di Monza**, e alla partenza vediamo Bianchi-Lopfusc che per l'occasione hanno messo a punto un camioncino per il trasporto delle macchine che li renderà noti in tutta Italia. La partenza viene data in una giornata di sole ed i nostri piloti partono per un infernale carosello, che dovrà continuare per circa sei ore, sembrano calmissimi almeno esteriormente. Eccitati invece siamo noi ed i meccanici ai box, vedendo dopo pochi giri tardare la macchina, e le nostre facce si cominciavano ad oscurare ma finalmente vediamo apparire dalla parabolica lentamente la Giulia rossa ed anche se dispiaciuti per il ritardo tiriamo un sospiro di sollievo. Rientrato al box Lopfusc spiega che è rimasto aperto il tappo del serbatoio e di conseguenza ha perduto tutta la benzina. Con calma ammirevole lo vediamo rifornire nuovamente e ripartire. D'ora in poi sfruttando al limite la macchina e tutti gli errori degli altri concorrenti il nostro equipaggio risalirà piano piano la classifica e terminerà la sua fatica dodicesimo assoluto e primo della classe 1600 prototipi: un trionfo! E quando vediamo la bandiera a scacchi ci sentiamo tutti più sollevati anche perché sapevamo che 1000 Km. su una bomba come una T22 non sono una sciocchezza e potevano giocare dei brutti scherzi. Non resta quindi che complimentarsi con i piloti e dir loro grazie per la bella affermazione che ci hanno dato. Lo stesso giorno Bronzin in un crescendo splendido riporta il 3° posto nel **Trofeo della Maremma**, Galeassi è 8° e ci da un altro motivo di gioia.

Il 30 aprile il rientro di Bardelli nella velocità che si aggiudica subito la prima gara staccando di ben 5" il suo diretto avversario: Cecchi è 4°. Il 1° Maggio parte il **Trofeo dei Colli Pistoiesi** che vedrà come risultato finale di scuderia Bronzin 8°, Galeassi 21° Fioretti 31°, Carletti 34°, Melani 37°, Bartolini 41° e Bardelli 57°.

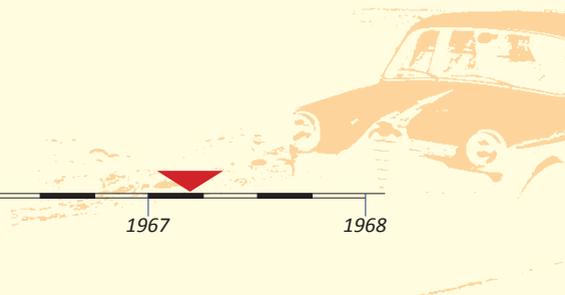
1964

1965

1966

1967

1968





Giovanni (Nanni) Innocenti e Chiti Ilio su Simca 1000 Abarth nei Colli Pistoiesi

Come risultato, dato che a Pistoia si era dato convegno il fior fiore della regolarità, non possiamo che essere orgogliosi, ed orgogliosi siamo anche perché tutto è filato liscio poiché anche se non era più la scuderia ad organizzare la gara, alcuni di noi hanno dato tutto perché sentivano questa come la "loro gara" siamo anche lieti di poter leggere su un accreditato settimanale sportivo le dichiarazioni che riporto: se il risultato di una gara si giudica anche dalla piena approvazione dei concorrenti, questa è riuscita perfettamente, non c'è stato un reclamo, le cose sono filate tutte lisce, l'organizzazione è stata esemplare, i cronometristi solleciti e le premiazioni avvenute nella sede dell'A.C. Pistoia, è stata veramente una festa fra amici che si sono ripromessi di incontrarsi di nuovo alla prossima edizione del **Trofeo Colli Pistoiesi**.

Purtroppo nessuno poteva prevedere che quest'anno, incontrandosi nuovamente per questa edizione sarebbe mancato un amico, il più caro. Una settimana dopo la gara da lui curata, e dirette con tanta passione, in una stanzetta dell'ospedale, dopo solo tre giorni di malattia, definita tristemente incurabile, si spegneva Umberto Magnani e lasciava un vuoto incolmabile in tutti coloro che lo avevano conosciuto. Sembrava incredibile averlo lasciato la mattina sempre gaio e sorridente con la battuta pronta, e ritrovarlo là dove tutti davano pochissime probabilità per lui. Per una decina di giorni dopo la disgrazia decidemmo di abbandonare tutto poi spinti proprio dal suo ricordo, da quello che lui avrebbe voluto che avessimo fatto, decidemmo di mandare

avanti quello che avevamo iniziato insieme a lui; ma la sua mancanza ci fece sentire le sue doti di organizzatore e di trascinatore instancabile non c'era nessuno che le avesse, né tuttora c'è, comunque è nel suo ricordo ed è quasi per esaudire le sue volontà che ad ogni costo vivrà la scuderia, vivrà il **Trofeo dei Colli Pistoiesi** e tante altre cose che solo coloro che hanno conosciuto Umberto sanno che lui avrebbe voluto che continuassero.

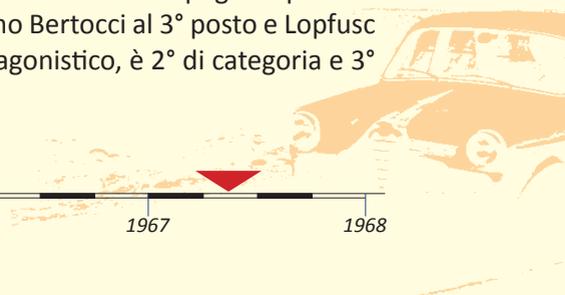
Intanto le gare erano proseguite ed il 7 Maggio Bardelli si classifica 2° nella **Cividale-Castelmonte** e Cecchi è 5° con la sua Sprint dietro le più potenti HF.

Quest'ultimo nella gara precedente svoltasi il 4 maggio a **Volterra**, era riuscito a giungere 2° mentre Bertocci, anch'egli su Alfa Romeo Sprint si classificava al 5° posto. Nella medesima gara nella quale mentre Bardelli è 4°. Lo stesso giorno in campo regolaristico si corre **la Coppa Città di Empoli** ed è una giornata non particolarmente fortunata per i nostri piloti ed il solo Bronzin riesce a classificarsi 27°.



Aldo Bardelli su Alfa Romeo Giulia TZ2

Il 21 maggio appuntamento sulla **Raticosa** dove Cerri con l'Alfa Romeo 1300 Junior si classifica 8° ed il sempre regolare Bardelli è 3° dietro due macchine ufficiali dell'Abarth. Il 28 maggio i nostri velocisti sono impegnati parte a Piacenza e parte a Trieste. A **Piacenza** troviamo Bertocci al 3° posto e Lopuschi che di quando in quando riappare in campo agonistico, è 2° di categoria e 3° assoluto.





A **Trieste** Bardelli è 4° contro lo schieramento ufficiale Abarth e Cecchi 4° nella sua classe.

In questi giorni tutta Pistoia sportiva è stata in trepidante attesa per le sorti della **Coppa della Collina**.

Come già avevamo previsto la sfortunata edizione dello scorso anno, è stata la causa prima di questa rinuncia, e a nulla è valso ogni tentativo da noi compiuto per far cambiare la decisione presa dalle autorità cittadine.

Il 2 Giugno nella **Gubbio-Mengara** Bianchi è 1° di classe e 2° assoluto sebbene un incidente abbia ritardato la sua marcia e rattristato la sua bella affermazione. L'11 Giugno è la volta di Bardelli che va a vincere alla **Vergato-Cerelio** aggiungendo anche questa gara alla sua collezione di vittorie. Lo stesso giorno si corre l'**Antignano – Monteburrone** e Cerri è 7° su 18 concorrenti tutti di fama nazionale. Il 18 Giugno nella **Camucia – Cortona** solo Cecchi rappresenta i nostri colori e nonostante il grande impegno e coraggio profuso nella gara non riesce ad andare oltre un onorevolissimo 3° posto dietro alle più adatte e veloci HF.

Il 25 Giugno a Parma nella **Fornovo–Montecassio** Bardelli è secondo ancora grazie agli infelici raggruppamenti che lo vedono gareggiare contro le più potenti 2000 sia della Abarth che della Ferrari. Comunque per il bravo pilota pistoiese giunge il tempo della riscossa ed il 2 Luglio sigla la vittoria della **Meldola** in modo veramente onorevole ed il 9 dello stesso mese, in un crescendo continuo ed entusiasmante, vola letteralmente a cogliere la vittoria nella prestigiosa **Trento–Bondone**. Lo stesso giorno Cecchi, al suo debutto con una vera macchina "corsaiola" vince la categoria a Barga con la Alfa Romeo TZ2 di Lopfusc di cui è entrato in partecipazione e nella medesima gara ritroviamo finalmente Andreini, che sulle strade di casa e nell'unica corsa che ha partecipato nel corso della stagione, ritrova la verve dei tempi migliori e si classifica 2°.

Finalmente il 16 Luglio rivediamo i regolaristi e questa volta ci offrono veramente una bella sorpresa. Claudio Bronzin, campione sociale in carica, ottiene il 1° posto assoluto nel **Giro del Piceno** terminando la gara a zero penalità. E' questa una notizia che ci fa molto piacere perchè se i vari Bardelli, Bianchi, Lopfusc, ci hanno abituato alle vittorie nella velocità, nella regolarità queste sono vittorie molto più rare perchè gli avversari non sono 3 o 4 ma anche 100 o 150 in ogni gara e uno se li trova tutti contro dal primo all'ultimo Km. che a differenza delle corse di velocità sono molto e molto faticosi.



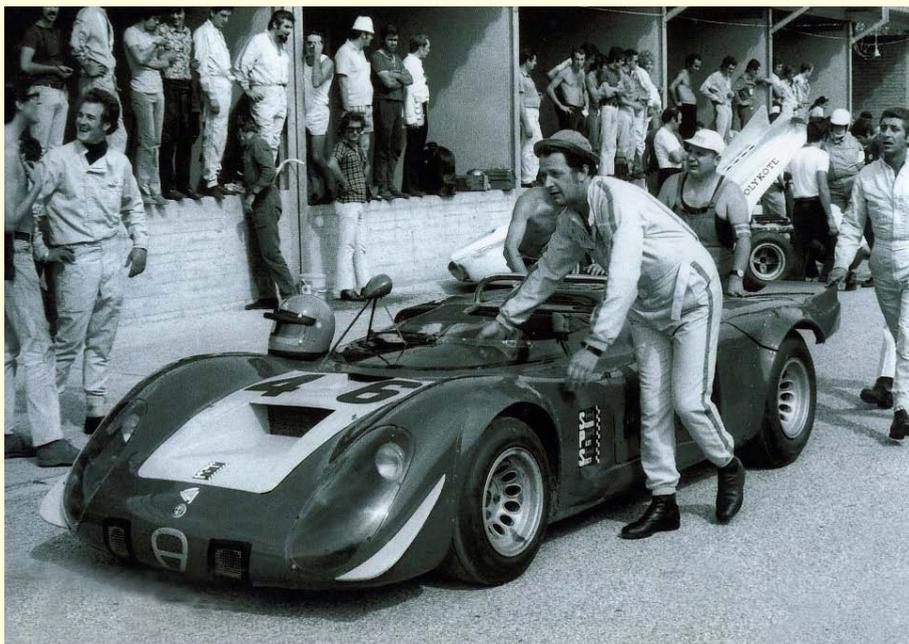
Nesti Francesco su Fiat Abarth 1000 tc

Il 23 Luglio si corre il **Circuito del Mugello** e con molti sacrifici possiamo allineare alla partenza due nostri equipaggi, Bardelli-Cerri con l'Alfa TZ1 e Cecchi-Ragazzi con l'Alfa TZ2. Questi ultimi al termine di una gara massacrante condotta con regolarità esemplare saranno quinti di categoria dietro alle implacabili Porsche, mentre la coppia Bardelli-Cerri ci tiene per buona parte della gara con il fiato sospeso. Al via prende la guida Bardelli e dopo un avvio velocissimo che lo pone immediatamente in testa alla classifica provvisoria della loro classe, si ha il colpo di scena, la macchina non transita da box al 6° passaggio. Subito cominciano ad affacciarsi i primi timori e le prime apprensioni che si dissolveranno quasi subito allo sbucare della macchina che procede lentamente. Convinti che un banale guasto meccanico abbia frustrato le nostre speranze restiamo lì per lì un po' delusi, quando all'improvviso vediamo la macchina cominciare a zig-zagare e fermarsi a 50 metri prima dei box.

Ci precipitiamo a vedere cosa sia successo e troviamo Bardelli accasciato sul volante semi svenuto, vittima della fatica e del caldo davvero soffocante. Prontamente lo sfortunato pilota viene estratto ed adagiato in terra mentre Cerri è pronto a salire alla guida e a ripartire per il 7° giro sperando che il collega si riprenda per poter condurre l'ultima parte della corsa.



Al penultimo passaggio Cerri si ferma ancora per sentire come deve comportarsi e poiché Bardelli dichiara di non sentirsi in grado di riprendere la guida è costretto a ripartire e condurre al termine la gara che dopo oltre 500 km. li vedrà ottimi secondi. Purtroppo però buona parte del vantaggio accumulato è sfumato. Cerri non è ha suo agio sulla macchina che ormai non ha quasi più freni e non può risalire la corrente. Coloro che hanno seguito la gara sanno comunque che solo la sfortuna ha impedito a questa coppia di vincere la loro categoria.



Aldo Bardelli su Alfa Romeo 33 sul Circuito del Mugello

Intanto in quello stesso giorno Bronzin ci telefona da Chieti e ci dà notizia di un 15° posto ottenuto nella **Coppa Dalla Maiella al mare**; è un pilota Bronzin che difficilmente si piazza oltre il 20° posto e questa sua regolarità nei risultati è indice di costanza, cosa che dovrebbero avere invece i giovanissimi che scoraggiandosi subito dopo i primi insuccessi adducendo a pretesto di non essere portati alla regolarità.

Il 30 luglio nella **Abbadia san Salvatore-Vette Amiata**, Bardelli torna prontamente al successo vincendo autorevolmente la categoria. 15 giorno dopo e precisamente alla **Cronoscalata di Popoli**, Bardelli vince ancora la categoria e piazzandosi 5° assoluto mentre il 20 agosto nella **Ascoli – Colle San Marco** e costretto al 3° posto dalla Dino di Lualdi e dell'Abarth 2000 di Scola.



Paolo Becagli su Jaguar XK 120 OTS del 1951

Ormai per questa metà della stagione sono rimasti in pochi i piloti che continuano a correre, perchè gli entusiasmi iniziali di molti hanno subito un brusco ridimensionamento quando si sono accorti che correre in automobile vuol dire di non solo sacrificarsi, ma spendere somme notevoli e spesso non essere ripagati da risultati adeguati.

E' molto difficile poter correre in automobile per hobby e pertanto chi non aveva serie intenzioni ha preferito troncarsi.

Agli inizi di settembre Bardelli è ancora sulla breccia costretto però al 4° posto dalla presenza di 3 Dino Ferrari che hanno preso il via nella **Castiglione-Presolana**. Una settimana più tardi torna alla ribalta Bertocci, che nella **Coppa del Cimino** si classifica 7° nella 1300 gran turismo. Anche Bertocci è un pilota che dedica alle corse e ai motori tutto il tempo che il suo lavoro gli permette e purtroppo per le cause più svariate non ha mai potuto figurare come avrebbe voluto. Noi tutti siamo sicuri che prima o poi la caparbia volontà di questo ragazzo sarà premiata e finalmente Bertocci potrà ottenere i risultati che merita. Siamo giunti così al 24 settembre e nell'**Aosta-Pila** Bardelli è terzo dietro alla scatenate Abarth ufficiali. Nel frattempo Bartolini a Cremona si classifica 62° nel **Trofeo Torrazzo**. L'8 ottobre Bronzin, che si era già laureato campione italiano dei dipendenti SIP e che aveva riportato il 1° posto assoluto nel **Trofeo Caravanning** ottiene un buon 31° posto nel **Trofeo dell'Appennino Bolognese**.



Giulio Piaggio su Alfa Romeo Giulietta berlina

Frattanto un altro grave lutto aveva colpito la nostra scuderia, colpito da un male inesorabile era deceduto l'avvocato Giampaolo Petrucci presidente onorario del nostro sodalizio. La sua figura era poco nota coloro che non avevano seguito veramente da vicino l'evolversi del G.P.P., ma coloro che hanno vissuto per tre anni a stretto contatto di quello che c'è dietro le quinte sanno quante volte la sua parola sia venuta consigliera nei momenti in cui vi era maggiore possibilità di commettere passi falsi e mai una volta i suoi consigli si siano rivelati errati. Con lui la scuderia ha perso uno dei pilastri più solidi sui quali era fondata, ma proprio nel suo nome ci ripromettiamo di raggiungere mete sempre più alte.

Intanto le gare continuano ed il 14 ottobre a Vallelunga si corre il **Trofeo Bettoja**; i nostri si fanno notare anche se qualcuno sarà particolarmente sfortunato. Il primo a scendere in pista è Lopfusc, che alla guida di una 2600 Alfa terrà bravamente il passo dei migliori fino a quando non sarà costretto al ritiro. Cecchi Bertocci ben poco possono fare contro il lotto delle 22 HF, una buona parte delle quali, in questa gara si giocano il campionato ma al termine di una gara generosa e accorta occuperanno rispettivamente l'11 ed il 12° posto.

Poco dopo vediamo scendere in pista Bardelli e nuovamente Lopfusc questa volta entrambi alla guida della TZ2, un banale guasto costringerà Bardelli a ritirarsi ai primi giri e Lopfusc rimasto solo dei nostri si scatena e finirà 7° assoluto riuscendo talvolta ad impegnare le più potenti Dino e le Carrera.



Luciano Becagli e Stefano Romiti su MG Td del 1952

Passa una settimana e Bardelli si prende una bella rivincita sulla sfortuna vincendo nettamente la categoria ad Orvieto. Prosegue intanto anche l'attività regolaristica e da Roma Galeassi ci riporta un ottimo 12° posto ed il 12 novembre a Ferrara anche Bronzin si classifica 12°; è d'attualità per i regolaristi.

E' con queste prestazioni che si chiude l'anno 1967 e termina anche la nostra carrellata riassuntiva su tutta la nostra attività di questi tre anni. Sicuramente, leggendo queste poche righe, qualcuno si sentirà un po' trattato male perchè il suo nome non ricorre tutte le volte che lo avrebbe meritato, ma nonostante questo, noi lo preghiamo di non volercene perchè se ciò è accaduto non è stato fatto di proposito. Non siamo scrittori e ciò che vedete scritto è frutto di passione solamente, della stessa passione che anima tutto coloro che partecipano anche ad una sola gara con il nostro scudetto ci hanno permesso di poter scrivere la storia di questi tre anni. A tutti questi vada il nostro grazie più sentito, dai più bravi ai più appassionati ed anche a coloro che pur senza disputare gara tanta parte hanno avuto nella vita della nostra associazione. Questo volumetto si è fatto attendere tre anni ed adesso per forza più che di una cronaca ha il sapore di un riassunto, ma vi promettiamo fino da adesso che il prossimo non si farà attendere altrettanto.



Auguriamoci che in quella del prossimo anno possiamo scrivere ancora più vittorie che in questo e che questa scuderia nata quasi per scherzo continui a prosperare sempre come ha fatto nel passato.



Franco Breschi e Paolo Becagli autore di questo racconto.





Gori e Meoni s.r.l.

Riparazione vetture classiche e moderne

Assistenza e Restauro Auto d'Epoca



SPECIALIZZATO IN
VOLKSWAGEN E PORSCHE

Magazzino e officina:
Viale Adua 29/31 - Pistoia
Tel. 0573 976197



esseauto

l'emozione ti guida

Via Delle Olimpiadi, 9 - zona stadio - Pistoia
Tel. 0573.367390 - www.esseautopistoia.it - info@esseautopistoia.it

AUTO NUOVE, AUTO USATE E KM0



VERDURE COTTE COLTIVATE IN TOSCANA

Via A. Volta, 1 - AGLIANA



Revisioni Auto e Moto

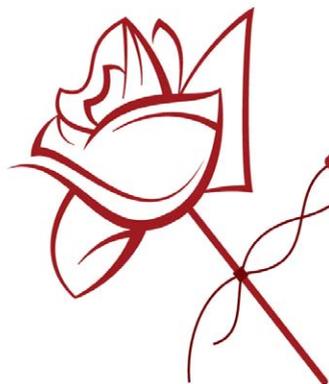
Pistoia 1 - Via Modenese, 163 Tel. 0573 903268

Pistoia 2 - Via Guicciardini, 2 Tel. 0573 382603

FONTE *del*
COLORE

COLO RIF IC IO

Via E.Fermi 58/62 - Sant'Agostino PT



ROSE
Barni

SINCE 1882



VETERAN CAR CLUB PISTOIA

Largo San Biagio, 157
Tel. 0573 23166
info@coppadellacollina.it
www.coppadellacollina.it



Associazione Sportiva Dilettantistica

Con il fine di promuovere, restaurare e conservare
tutte le auto che altrimenti sarebbero destinate
alla alienazione o demolizione





ACI Storico

Il futuro dallo stile antico



IL **CLUB ACI STORICO** VUOLE ESSERE UNA CASA COMUNE IN CUI I SOCI – PERSONE CHE CONDIVIDONO L'AMORE PER L'AUTO D'EPOCA COME VALORE D'ARTE, TECNOLOGIA, DESIGN, INGEGNO E CREATIVITÀ DI CUI IN ITALIA SONO STATE SCRITTE PAGINE EPICHE ED INDIMENTICABILI – POSSANO CONDIVIDERE PASSIONI, INIZIATIVE E, SE NECESSARIO, BATTAGLIE PER LA DIFESA DEGLI INTERESSI DEI VERI APPASSIONATI E PER LA SALVAGUARDIA DELLA STORIA DELL'AUTO.

sara
TI ASSICURA



Automobile Club Pistoia

www.aci.it

www.pistoia.aci.it



AcI-Automobile Club Pistoia