

Vittorio Sartarelli

UNA VITA PER LO SPORT

Elison Publishing



Presentazione del libro:

UNA VITA PER LO SPORT

Francesco Sartarelli è considerato dai cultori dello SPORT:

“Una pietra miliare“

nella storia dell'automobilismo sportivo ed agonistico della città di Trapani

Scrivendo questo mio libro che, oltre a costituire un atto di omaggio e di giusto ricordo per la memoria di mio padre, pilota e costruttore di auto da corsa è, al tempo stesso un revival accorato, pieno di sentimento, ho voluto ricreare quel clima favoloso di passione coinvolgente con un sapore “retrò” assolutamente unico, irripetibile ed eroico di quegli anni, mediante la meticolosa ricostruzione di eventi che l'hanno caratterizzato, ritagliandoli, anche per immagini, da un pezzetto di storia dell'automobilismo sportivo della mia terra in generale e della mia città in particolare.

L'AUTORE

UNA VITA PER LO SPORT

Per narrare degnamente una storia umana, costellata di sentimenti ed intelletto oltre che da tecnologie meccaniche avveniristiche, dobbiamo necessariamente fare un passo indietro, rispetto alla nostra dimensione temporale odierna, e andare ad una fredda serata a Trapani del sabato 3 aprile 1948. Tornava, allora, all'attenzione degli sportivi dell'automobilismo sportivo, una gara epica: Il Giro di Sicilia, prendeva infatti il via la sua VIII edizione dalla Piazza Politeama a Palermo per concludersi, nel tardo pomeriggio di domenica 4 aprile, lungo il Viale del Foro Italico sempre a Palermo. Tutto ciò per esigenze narrative e di fedeltà storica.

Le persone che si apprestavano a seguire le vicende del Giro costituivano un ampio ventaglio sociale e temporale, nel senso che si poteva notare gente di ogni età ed estrazione sociale. Molti erano gli sportivi veri ed appassionati, tecnicamente ed idealmente preparati all'evento, molto atteso; alcuni curiosi solo per una cosa nuova da vedere, altri, semplicemente attratti dall'aspetto spettacolare dell'evento stesso, ma tutti e molto numerosi, elettrizzati e pieni di legittima aspettativa vera ed entusiasmante. Trapani costituiva la prima tappa volante di questo Giro. All'arrivo a Piazza Vittorio, dopo una brevissima sosta per i controlli dei cronometristi e degli ufficiali di gara, i concorrenti ripartivano facendo fischiare gli pneumatici e, dopo che l'altoparlante aveva annunciato il tipo della macchina ed il nome del pilota che era appena sopraggiunto, un coro di applausi ed ovazioni si alzava dalla folla degli spettatori che gremivano le transenne. A prescindere dall'attrattiva che una manifestazione agonistica inevitabilmente possa suscitare, nella fattispecie, gli spettatori trapanesi erano maggiormente coinvolti, chi più chi meno, anche emotivamente perché, per la prima volta avevano l'opportunità di vedere impegnato in questa importante gara un loro concittadino: Francesco Sartarelli o, molto più affettuosamente, come lo chiamavano gli amici più vicini, "Ciccio" Sartarelli che con una macchina da lui interamente costruita, prendeva parte al Giro di Sicilia.

Che la Storia sia il racconto, tramandato nel corso dei secoli, degli avvenimenti umani che hanno modificato l'assetto ed i comportamenti dell'intera umanità, è un dato certo. Essa, tuttavia, è anche il retaggio dei popoli, perché costituisce il patrimonio spirituale di ciascuna comunità nell'ambito del proprio territorio. Al di là del significato che ad essa si dà, in senso lato, la Storia comprende nel suo seno il cammino dell'uomo, dalla sua creazione ai giorni nostri, con le evoluzioni, le lotte per sopravvivere, il progredire in ogni senso della sua civiltà.

Non è senza significato, infatti, che gli uomini abbiano amato la propria storia, perché essa comprende le proprie tradizioni, la cultura, l'arte in ogni sua forma espressa, come un'eredità che proviene a loro dal passato, vissuto e testimoniato dai loro progenitori. Un perpetuarsi, quindi, di attività, di espressioni, di passioni e comportamenti che, in definitiva, finiscono sempre col ricordare il passato, che viene sempre più spesso rivalutato e riportato, con una sorta di magico rituale, alla attualità di tutti i giorni. Certo intendo parlare degli aspetti positivi ed evolutivi del costume, dell'arte, della scienza e di tutte le attività che tendono a migliorare e gratificare la vita dell'uomo.

Ho ritenuto utile premettere agli argomenti da trattare questa riflessione di natura antropologica e sociale, perché è mia intenzione parlare, di tutte le attività umane, dello Sport e soprattutto della cultura dello sport, che non è solo competizione o desiderio di prevalere e di vincere, ma è anche desiderio di aggregazione sociale, di sano e didascalico esercizio, soprattutto per i giovani, di confrontarsi lealmente in attività ricreative, competitive e gratificanti per l'essere umano. E' nota l'importanza che gli antichi Greci attribuivano allo sport e, poiché furono proprio loro per primi ad introdurre i Giochi Olimpici, da circa 2000 anni lo sport ha attraversato e conquistato il mondo intero, ponendosi giustamente ai vertici delle attività atletiche e ginniche; poi, pian piano, con il trascorrere dei secoli, lo sport è cresciuto, ampliando ed inserendo le proprie discipline in svariati settori delle attività umane.

Con l'avanzare del progresso e della tecnologia, l'uomo, stupendo ed ineguagliabile protagonista dell'evoluzione della sua civiltà, ha cominciato a costruire le macchine che hanno finito per conquistarlo quasi del tutto, spingendolo a produrre meccanismi sempre più complessi e perfezionati, dei quali si è sempre preoccupato di servirsi, affermando il suo completo dominio. Sport e Storia spesso hanno compiuto assieme le loro strade, che a volte si sono intersecate, ostacolandosi per gli eventi bellici attraverso i quali, funestamente, i popoli hanno voluto affrontarsi. Fra tutti gli sport mi sembra opportuno dedicare un giusto spazio allo sport dell'automobilismo - l'automobile, dapprima straordinario veicolo di trasporto, successivamente meraviglioso strumento di competizione sportiva ed agonistica sin dai tempi della sua prima apparizione - ecco perché mi sembra utile se non addirittura doveroso, per il contributo di progresso, di diffusione della cultura dello sport, di spettacolo avvincente e di sano divertimento che esso ha dispensato agli appassionati.

Senza addentrarci nella storia evolutiva dell'automobile, la qual cosa ci porterebbe via molto spazio, nella presente trattazione, mi limiterò solo a tracciare, per sommi capi, le tappe più rappresentative che l'autoveicolo ha attraversato, dalla sua comparsa fino ai giorni nostri. Già nel 1887 un triciclo a vapore "De Dion e Bouton" partecipò a quella che si poté considerare la prima gara automobilistica della storia, la *Neuilly-Versailles* e ritorno; sempre in Francia, verso la fine del 1800, nascono i primi modelli di auto con motore a scoppio per opera della Peugeot e della Renault. Nonostante l'evoluzione costante dei modelli, questi si presentavano sempre, esteticamente, come delle carrozze, alle quali erano stati staccati i cavalli. L'evoluzione dell'automobile, tuttavia, avviene con l'avvento del 1900; ad essa concorrono la Mercedes, la Fiat e le citate industrie francesi, per quanto riguarda l'Europa; in America si assiste ad uno sviluppo tecnico quasi parallelo, con una produzione molto più ampia ad opera dei colossi Ford e General Motors.

Man mano che i modelli si evolvevano tecnicamente e dal punto di vista delle prestazioni, crescevano le gare automobilistiche su strada, soprattutto in Francia, con la *Parigi-Bordeaux-Parigi* e la *Parigi Rouen* e il *Gran Premio di Francia*, in Italia con la *Targa Florio*, il *Giro di Sicilia*, il *Gran Premio d'Italia* e la *Mille Miglia*. Le due corse siciliane, non fosse altro che per attaccamento alla nostra terra, meritano una menzione a parte. Sia la *Targa Florio* che il *Giro di Sicilia*, ebbero lo stesso inventore: Vincenzo Florio, giovane rampollo di una famiglia molto nota nell'aristocrazia palermitana, a capo di un impero finanziario creato dal padre Ignazio che aveva interessi in attività amatoriali, nelle banche, nelle tonnare e disponeva di palazzi, alberghi e terreni.

Il giovane "don Vincenzo", appassionato di automobilismo, si recava spesso all'estero, in Francia, per seguire da vicino quelle che erano le prime gare del '900, e fu appunto durante lo svolgimento di una di quelle già mitiche gare che ebbe la folgorante idea di organizzare una corsa su strada nella sua Sicilia. Dopo la *Targa* Vincenzo Florio diede i natali al *Giro di Sicilia*, continuando per anni ad essere il promotore ed il mecenate dell'automobilismo sportivo siciliano.

Parallelamente allo sviluppo della tecnologia meccanica crescevano pure i piloti che, in un periodo pionieristico dell'automobile, si cimentavano, in mezzo a mille difficoltà, in quelle gare che erano delle vere e proprie avventure, perché erano disputate su strade sterrate e spesso in luoghi isolati e distanti dai paesi e dalle città. Tra il 1907 ed il 1914 si mettono in evidenza i piloti italiani Ceirano, Cortese, Florio, Nazzaro ed altri. Dopo la pausa imposta dalla I Guerra Mondiale, dal 1919 al 1940, vengono fuori nuove macchine e nuovi piloti; le nuove macchine da corsa sono notevolmente diverse dalle prime, le linee sono più arrotondate e le caratteristiche tecniche ancora migliorate.

Nascono la Lancia, l'Alfa Romeo, la Bugatti, la Maserati e s'impone all'attenzione internazionale una schiera numerosa di piloti italiani, tra i quali, Biondetti, Villoresi, Taruffi, Varzi, Nuvolari, questi ultimi tra i più prestigiosi campioni di tutti i tempi. Achille Varzi e Tazio Nuvolari, i due mostri sacri dell'automobilismo sportivo italiano, si affrontarono in competizioni avvincenti e ormai storiche sulle strade di tutta Italia e quindi anche della Sicilia, facendo nascere, negli anni '30, due tifoserie distinte come opposte fazioni: Chi teneva per Tazio Nuvolari, "Il Mantovano Volante", non stava dalla parte di Achille Varzi e viceversa. Questa sana rivalità tra questi due grandi campioni italiani si ripeterà nel tempo, durante gli anni '50, tra due grandi di un altro sport molto popolare: il ciclismo, mi riferisco

a Gino Bartali e Fausto Coppi che infiammarono le folle dei tifosi con le loro leggendarie imprese sportive.

La II Guerra Mondiale porta una generale, lunga, battuta di arresto nell'evoluzione dell'automobile; tuttavia, anche se lenta, la ripresa c'è e ci sarà sempre più incalzante nei primi anni del dopoguerra, segnatamente a partire dal 1947, assumendo progressivamente le proporzioni di un fenomeno quantitativamente senza precedenti, sfociando in una nuova era produttiva.

La storia dell'automobilismo sportivo a Trapani comincia nel 1948, quando un meccanico con una grande esperienza di macchine e motori ed una non comune abilità nella guida, decide di ritornare alle corse, con una macchina nuova, interamente costruita nella sua officina. Egli, dopo avere effettuato un lungo periodo di specializzazione tecnica presso le più grandi officine meccaniche di Palermo, ed avere accumulato numerose esperienze come pilota di macchine da corsa con la partecipazione a tre edizioni della *Targa Florio* e un *Giro di Sicilia*, nel 1929 si trasferisce a Trapani. Quell'esperto pilota e quell'ingegnoso meccanico era mio padre!

Scrivere di Francesco Sartarelli lo considero un privilegio unico, come del resto si considerano, ancor oggi, dei privilegiati coloro che lo hanno conosciuto e gli sono stati accanto. Il resto lo esprimerò con l'orgoglio di appartenenza alla mia Città ed alla mia terra di Sicilia, navigando sull'onda emozionale dei ricordi che mi riconducono alla gioventù. L'aver assistito personalmente alla costruzione di una macchina, per molti versi singolare e per molti altri eccezionale ed unica, mi rende orgoglioso del mio genitore e il ricordo di avvenimenti che si sono verificati durante la mia gioventù mi procura sempre un'emozione intensa che non può prescindere dall'affetto e dalle profonde radici che mi legano ad una persona cara della mia famiglia.

L'aver affermato che la storia dell'automobilismo sportivo trapanese è iniziata nel 1948, non inficia minimamente l'isolata, prestigiosa, ma unica affermazione di un altro pilota trapanese che, nel 1923 con una Ceirano 3000 cc., disputò e vinse la *II Coppa Nissena*, classificandosi primo assoluto: si trattava del nobile trapanese Duca Curatolo che partecipò a quella manifestazione in coppia con il concittadino Salvatore La Luce. Fu quella la prima ed unica partecipazione di un trapanese ad una gara automobilistica fino al 1948 quando, Francesco Sartarelli, trapanese d'adozione, che aveva già partecipato a tre edizioni della *Targa Florio* e ad una del *Giro di Sicilia*, tornava alle corse e precisamente alla VIII edizione del *Giro di Sicilia*, con una macchina della quale era il costruttore.

Con quella macchina egli iniziò la sua nuova avventura sportiva che lo avrebbe portato a gareggiare per sette lunghi anni su tutte le strade della Sicilia cimentandosi con alterne vicende, a volte con successo, con i più agguerriti e talentuosi piloti, sia siciliani che del "Continente" i quali, quasi sempre, si avvalevano di mezzi meccanici allestiti in fabbrica più leggeri e più potenti.

Gli anni immediatamente successivi alla guerra furono durissimi e difficili per tutta l'Italia e ancor di più per la Sicilia per sua caratteristica endemica di arretratezza; tuttavia, già nel 1947, si può registrare in tutta la penisola un risveglio insospettato ed un fervore d'iniziativa nella costruzione di nuove automobili da competizione. Il fenomeno, insolito per il periodo di profonda crisi economica durante la quale si evidenzia, è sostenuto da alcuni valenti artigiani della meccanica, il più famoso, il più geniale ed anche il più fortunato dei quali fu Enzo Ferrari, ma anche da tanti altri come Stanguellini, Giannini, Taraschi, per citare solo alcuni che, come mio padre, possedevano oltre all'ingegno, una forte carica d'iniziativa e di passione sportiva.

Sartarelli, in sette anni, disputò qualcosa come sessanta gare, sempre con la stessa macchina, interamente da lui costruita, con un propulsore di derivazione Fiat 500, elaborato dalla SIATA di Torino e portato alla cilindrata di 750 cc. omologata per partecipare alle gare automobilistiche riservate alla categoria Sport. Il suo ruolino di marcia registra: sette *Giri di Sicilia*, dei quali cinque conclusi con dei ritiri per guasti meccanici e due portati a termine con un IV ed un VI posto; cinque *Targhe Florio* e tutte le cronoscalate siciliane nelle quali, nel 1950, fu secondo nel *Campionato Siciliano della Montagna*, ottenendo un primo posto assoluto nella *Giardini - Taormina* ed un secondo posto assoluto nella *Messina - Colle S. Rizzo*. A parte queste due affermazioni che avevano dell'eccezionale, se si considera che la sua era una macchina di appena 750 cc., riuscita a mettersi dietro macchine di cilindrata superiore e piloti non certo da strapazzo, tuttavia le gare più

entusiasmanti che egli disputò e che gli diedero le maggiori soddisfazioni furono: la *XXVII Targa Florio* del 1936, nella quale si classificò IX assoluto, la *XXXIV Targa Florio* del 1950 nella quale si classificò IV di categoria e X assoluto e la *XXXV Targa Florio* del 1951 nella quale fu I di classe e VII assoluto; le due ultime gare furono disputate sempre con una macchina di appena 750 cc..

Gli anni '50 furono di buon auspicio per lo sviluppo dell'automobilismo sportivo trapanese e nel 1954, quando Francesco Sartarelli terminò la sua attività agonistica, infatti, l'Automobile Club di Trapani organizzò la sua prima gara automobilistica di velocità in salita: la cronoscalata *Trapani-Monte Erice* il 5 Settembre di quell'anno. Nel frattempo alcuni giovani piloti trapanesi, molti dei quali ex allievi di Sartarelli, si erano messi in luce nello sport dell'automobile; la maggior parte di loro gareggiavano con auto di serie da *Turismo o Gran Turismo* preparate, alcuni, ma solo alcuni, disponevano di macchine *Sport*.

Attualmente, ad eccezione della *Cronoscalata* al Monte Erice che, seppure modificata nel percorso continua ad essere organizzata e disputata ogni anno, anche se con qualche difficoltà, non possiamo registrare alcunché, se non qualche piccola gara di *slalom* in salita che ci pare davvero poco. Sicuramente ci sono e ci saranno dei giovani con la passione per le auto sportive, il cui talento nella guida non mancherà di segnalarli alla pubblica attenzione, tuttavia non c'è più quel clima di passione coinvolgente, con un sapore "retrò" e pionieristico, dei famosi anni '50.

Ma il passato, come ho già avuto modo di dire, spesso ritorna; gli avvenimenti di quegli epici anni hanno sempre il sapore forte e nostalgico delle cose antiche, il fascino delle cose belle e preziose di una volta. Allora, ecco che, da una decina d'anni a questa parte, è nato ed è cresciuto notevolmente il culto per le auto d'epoca, testimoni preziose di un tempo sicuramente irripetibile. Sono sorti e moltiplicati così, per l'iniziativa di alcuni appassionati, i "Clubs di Auto e Moto d'Epoca" in molte città d'Italia e della Sicilia, soprattutto dove nella storia sportiva locale c'è stato un pilota o un antesignano dello sport automobilistico, rimasto nei ricordi degli appassionati.

Il compito svolto da questi Clubs è di fare in modo che le "auto storiche", in quanto espressioni di cultura, d'ingegno e perfino d'arte, debbano poter continuare ad essere mostrati al pubblico, in occasione di un'ampia gamma di manifestazioni.

Trapani non poteva sottrarsi a questo forte richiamo del passato, poiché nei lontani ormai anni '50 con Francesco Sartarelli era iniziata la storia dell'automobilismo sportivo trapanese.

Quel pomeriggio del 1995, vennero a trovarmi a casa, non ricordo bene se quattro o cinque persone, delle quali ne conoscevo solo una, Antonino Serse, noto nell'ambiente sportivo e fratello di Ignazio Serse, uno dei piloti trapanesi che si erano affermati, tra gli anni '60 e '70. Antonino Serse, nella circostanza, era il portavoce di un'iniziativa che si apprestavano a sottoporre.

A dire il vero, all'inizio ero un po' sorpreso e piuttosto incuriosito, mi informavano del loro desiderio e di alcuni altri sportivi, di dare vita a Trapani ad un Club di Auto e Moto d'Epoca. Mi chiedevano di potere intestare questo Club alla memoria di mio padre.

Mi consegnarono quella che poteva sembrare una "petizione" con la quale tutti i membri fondatori, in fieri, del Club avanzavano questa richiesta per iscritto, con molta fiducia e tanto entusiasmo. La cosa, anche se informale, mi commosse alquanto e, mentre la richiesta mi riempiva d'orgoglio per mio padre che ormai, purtroppo non c'era più, quello che mi colpì alquanto fu la determinazione e l'entusiasmo rievocativo di quelle persone.

Erano trascorsi, allora, quasi cinquanta anni dal momento in cui Francesco Sartarelli aveva smesso di dedicarsi alle corse automobilistiche, eppure, c'era ancora chi si ricordava di lui e delle sue imprese sportive. Improvvisamente, si materializzarono nella mia mente i ricordi del passato, di quell'epoca mitica che anch'io avevo vissuto da spettatore, quanto mai impegnato ed interessato.

Quando mio padre cominciò a costruire, a Trapani, la sua macchina da corsa, con la quale, in seguito, partecipò a tutte le manifestazioni motoristiche che si svolgevano nell'Isola, si instaurò nella città un clima nuovo, d'entusiasmo, di curiosità, di tifoseria sportiva, che coinvolse un po' tutti, non solo i cultori ed amanti dello sport e i neofiti ma, anche gli sprovveduti, quelli che non conoscevano neppure cosa volesse dire questa parola "magica".

Mi sembrò per un attimo di ritornare ragazzo, quando, nella notte durante la quale *Il Giro di Sicilia* transitava da Trapani, infreddolito ma pieno d'entusiasmo e di passione sportiva, mi recavo, assieme ad una moltitudine impressionante di persone, nella Piazza Vittorio Emanuele. Lì, in uno sflogorio di luci, c'era il palco delle Autorità, con i cronometristi, i commissari di gara e lo speaker che, da un altoparlante annunciava, di volta in volta, i nomi dei piloti e delle macchine che si avvicendavano al controllo di gara.

Tempi, quelli, durante i quali si provavano emozioni, sentimenti e sensazioni indescrivibili, solo chi ha provato queste cose può comprendere quello che scrivo. Il rombo dei motori, lo stridio dei pneumatici, le acclamazioni degli spettatori che gremivano la piazza, ti facevano venire la pelle d'oca e poi, c'era nell'aria l'odore dei motori, della benzina Avio e dell'olio di ricino usato in miscela da alcuni propulsori, tutto si fondeva e si confondeva con l'odore della notte.

Fui lieto e mi sentii onorato, allora, di aderire subito a quella richiesta, nobile, avanzata con il cuore da quella schiera di sportivi veri, i quali si proponevano di mettere in atto un'iniziativa, per altro unica fino a quel punto, che si prendeva il merito di ricordare un campione automobilistico di quei mitici anni '50, passati alla storia come gli anni dei pionieri, piloti e costruttori, la cui epopea non si è mai estinta. Io ho avuto la fortuna di vivere tutti i momenti di quell'epoca e questo mi ha consentito di ricordare e ricreare con i miei scritti il clima irripetibile e quasi "magico" di quel tempo.

La storia che voglio raccontare oltre a contenere interessanti spunti di tecnica meccanica automobilistica, con soluzioni innovative e geniali per l'epoca nella quale sono state realizzate, è piena di sentimenti umani che, nel ricordo di avvenimenti che si sono verificati durante la mia infanzia.

Intendo parlare di mio padre, Francesco, pilota e costruttore automobilistico che nei lontani anni '50 si mise in evidenza, in Sicilia, per la sua genialità inventiva e le imprese sportive. Scrivere di Francesco, lo considero un privilegio unico, come del resto si considerano, ancor oggi, dei privilegiati quelli che come me lo hanno conosciuto e gli sono stati accanto anche fisicamente, il resto lo esprimerò con l'orgoglio di appartenenza alla mia terra di Sicilia, navigando sull'onda emozionale dei ricordi che mi riconducono alla gioventù, se non addirittura all'infanzia.

Tutto il racconto è documentabile, quanto ai risultati sportivi, dagli albi e dalle classifiche dei vari organismi che organizzavano le competizioni automobilistiche siciliane di allora: il Giro di Sicilia e la mitica Targa Florio, principalmente, per finire poi con le cronoscalate valedoli per il Campionato Siciliano della montagna. Ma la cosa più importante è anche che sono in possesso di oltre 100 foto inedite dell'epoca che testimoniano la realtà delle imprese che possono illustrare il mio racconto.

Ma, per godere appieno del clima rievocativo di quegli anni, con tutte le emozioni e gli entusiasmi di quanti erano coinvolti, direttamente o indirettamente, negli avvenimenti sportivi motoristici dell'epoca, giova cominciare il racconto dall'inizio, anche per rendersi conto del dispiegarsi di una vicenda, ormai antica ma appassionante, con un sapore "retrò" pionieristico, che caratterizzò lo sport automobilistico alla fine degli anni '40.

Francesco nasce a Jesi, una cittadina delle Marche in provincia d'Ancona, il 26 agosto 1904, la sua famiglia, d'origini umbro-marchigiane, per motivi di lavoro si trasferisce in Sicilia a Palermo, egli, sin da piccolo, mostra il suo interesse e si sente irresistibilmente attratto dai motori e da tutto quanto attiene alla meccanica. Poco più che quindicenne, interrotti presto gli studi, comincia a frequentare, come apprendista, le officine della capitale siciliana, dove apprende i primi rudimenti di meccanica e dove ha la possibilità di soddisfare la sua sete di sapere, d'imparare tutto quanto è possibile e di stare a stretto contatto con moto ed auto che alimentano in lui, facendola crescere sempre più, una passione viscerale e profonda per gli sport motoristici e le competizioni che lo accompagnerà per tutta la vita. Negli anni che seguono passa, successivamente, in officine sempre più grandi ed importanti nelle quali, parallelamente alla sua crescita fisica, crescono progressivamente la preparazione tecnica e professionale che trovano la loro espressione più elevata, quando riesce ad entrare nella ristretta élite dei meccanici specializzati dell'officina Ravetto. Clemente Ravetto, un torinese anch'egli trapiantato in Sicilia, meccanico espertissimo ed ex pilota di aerei, dirigeva la più importante officina meccanica

di Palermo che, allora, era anche la Concessionaria che commercializzava le più importanti autovetture italiane e straniere dell'epoca.

In questa "Università" della meccanica sportiva Francesco si sente appagato e realizzato e non tarda a mettersi in luce, professionalmente, emergendo per intelligenza e genialità sui colleghi di lavoro. L'officina di Ravetto era, allora, un punto di riferimento costante d'appassionati cultori degli sport motoristici in genere ed automobilistici in particolare che avevano, in quegli anni, come degni rappresentanti alcuni esponenti dell'aristocrazia palermitana fra i quali spiccava, su tutti, il Commendatore Vincenzo Florio, noto mecenate automobilistico. Tutti questi sportivi eccellenti erano degli assidui frequentatori, con le loro auto, di quell'Officina e presso i quali Francesco godeva di grande considerazione professionale.

Insieme alla sua passione per le auto, intanto, era cresciuta quella per le moto da competizione e, non potendo ancora guidare una macchina per la sua giovane età, per dare sfogo alla prorompente passione per le gare motoristiche, riesce a farsi comprare dalla madre una fiammante Moto Guzzi 500 c.c. 4 valvole, con la quale comincia disputare tutte le gare motociclistiche cui poteva accedere, conquistando anche diverse buone affermazioni.

Ormai è quasi diciottenne e le auto sono quelle che lo attraggono di più, non può ancora guidarne una, tuttavia il suo sogno di correre in macchina, si realizza parzialmente, quando, grazie alle sue elevate competenze di meccanica, riesce a partecipare a due edizioni della mitica "Targa Florio": nel 1923 il Marchese De Seta, con una "Fiat", lo vuole a bordo con sé come meccanico, la gara si concluderà felicemente con un 6° posto assoluto; nel 1926 il Barone Sillitti, con un'Alfa Romeo, lo porta con sé, questa volta la gara si concluderà con un ritiro per noie meccaniche non superabili

Francesco si è già fatta una reputazione ed un'esperienza relativa di gare automobilistiche, morde il freno, non vede l'ora di poter partecipare, da titolare, ad una gara, infatti, per disputare quelle due, come meccanico, a fianco del pilota, era stata necessaria una speciale autorizzazione paterna, data la sua giovane età. Nel 1928, alla ripresa del Giro di Sicilia, alla sua quarta edizione, fortemente voluta dal dinamico ed instancabile Commendatore Vincenzo Florio, noto mecenate palermitano e pilota anch'egli, Francesco era riuscito ad ottenere la disponibilità di una Bugatti non proprio nuova che, rimette in sesto e prepara per la gara ma, si ritirerà per guasto meccanico.

Fu appunto in quell'occasione che i più vecchi trapanesi, appassionati d'automobilismo sportivo, ebbero la ventura di conoscere Francesco, debuttante come pilota titolare con quella Bugatti malconcia per i guasti meccanici patiti durante il percorso, con il serbatoio della benzina legato sulle spalle, transitava da Trapani, ultima tappa, prima di concludere il Giro a Palermo.

Nel 1929 si trasferisce a Trapani, accettando l'offerta avanzatagli dalla "Concessionaria Fiat" e occupando il posto di Capo Officina. Nel 1932, prende il via nella XXIII Targa Florio con una Bugatti "riciclata" ma, anche questa volta è costretto al ritiro per guasti meccanici. Nel 1936 prende parte, all'ultima Targa Florio disputata, prima della seconda Guerra Mondiale, sul circuito delle Madonie e si classifica IX assoluto, con una Fiat 514.

L'attività agonistica di Francesco ha, ora, una pausa che durerà fino al 1948, ormai egli ha maturato un'esperienza ed una capacità professionale notevoli, sia come pilota che come tecnico; decide di mettere su un'officina meccanica propria e di dedicarsi esclusivamente al lavoro ed alla famiglia, ormai è un apprezzato professionista, con un bagaglio tecnico ed un'esperienza motoristica e meccanica d'alto livello.

La lunga parentesi agonistica gli consente di attrezzare bene la sua officina, di avere una clientela molto ampia ed affezionata, di raggiungere una relativa tranquillità economica. E' un momento di riflessione, d'acquisita maturità, tuttavia, come tutti in fondo, ha un sogno nel cassetto: la contezza delle sue capacità tecniche, dell'esperienza, unite ad una genialità inventiva e ad una non comune abilità artigianale, lo convincono a coltivare nella sua mente l'idea di costruire una macchina da corsa, con i mezzi ed i materiali a sua disposizione.

Siamo nel 1939, Francesco inizia la progettazione e la costruzione di un motore a scoppio, doveva essere nelle intenzioni, un propulsore di nuova concezione, con soluzioni tecniche innovative rispetto alla tradizione; un motore da realizzarsi interamente in alluminio, un 12 cilindri a V di 90° 2000 c.c.

di cilindrata, con alberi a cammes in testa. Purtroppo incontra notevoli ostacoli d'ordine tecnico, pratico e strutturale nella realizzazione del progetto: difficoltà nel reperire i materiali, mancanza d'attrezzature adatte a produrre dei pezzi meccanici assolutamente nuovi, mancanza, nella zona, d'industrie che costruiscono parti meccaniche su misura, mancanza, infine, di persone capaci di coadiuvarlo nella costruzione, perciò riesce solo a far fare la fusione, per altro riuscita imperfetta, del blocco cilindri e delle testate.

Intanto in Europa cominciano a soffiare minacciosi i venti di guerra che, nel giro di qualche anno, porteranno al II conflitto mondiale il quale, incombendo, fa sorgere altri problemi di natura esistenziale, i bombardamenti danneggiano, per fortuna non gravemente, la sua casa d'abitazione e l'officina che rimarrà chiusa per oltre un anno. Per ovvi motivi contingenti il progetto di continuare la costruzione del motore è accantonato, anche perché, alcuni dei pezzi realizzati risultano danneggiati dalle schegge.

Passato il ciclone della guerra che lascia dopo di sé, un po' ovunque, lutti e distruzioni, il panorama italiano è assolutamente tragico e desolante: quasi dappertutto rovine, fame, precarietà, miseria incipiente. Il paese duramente colpito dalla guerra cerca disperatamente di riprendersi, però se l'Italia sta male, la Sicilia sta peggio, infatti, quest'ultima non stava certamente benissimo anche prima della guerra, dibattendosi in un'endemica arretratezza che la portava, da sempre, ad essere un'area di sottosviluppo, con infrastrutture quasi inesistenti, mancanza d'industrie e con un commercio molto modesto.

Tra il 1946 ed il '47 si assiste, in parallelo con la rinascita civile ed economica dell'Italia, ad una netta ripresa della motorizzazione ed al seguito di quest'ultima, ad una netta ripresa del motorismo agonistico, sia pure in forme e maniere diverse nelle varie regioni. C'è, ovunque, un risveglio generale delle coscienze che ha il potere di generare un fermento d'iniziativa inattesa; in questo clima di precarietà, con molte speranze ma scarse risorse finanziarie Francesco, come tutti gli italiani, si rimbecca le maniche, riapre l'officina e ricomincia il suo lavoro.

Per tornare alla ripresa del motorismo agonistico, si può osservare che la passione sportiva per le competizioni motoristiche è tale da riuscire, in un breve volgere di tempo, a riportare alla ribalta questa forma di sport molto spettacolare ed emozionante, che caratterizzava tutte le gare fatte dall'uomo sul mezzo meccanico. Inoltre, una nuova norma di quel tempo, applicata alla categoria sport nazionale dell'automobile, che concede ampie possibilità di manipolazioni ed elaborazioni di telai, carrozzerie e motori, fa in modo che, ben presto, la categoria Sport diventi la fucina che stimoli la fantasia e l'estro dei progettisti e costituisca il punto focale di scontro tecnologico tra la compagine dei costruttori italiani. Questi ultimi, sempre tra i più geniali ed apprezzati del mondo, trovano in questa competizione interattiva il modo di affermare, comunque, il dominio dell'uomo sulla macchina.

Per il fascino, dunque, che la categoria sport esercitava sugli appassionati del volante va sottolineato il fatto che essa diventa, in quegli anni, il soggetto tecnico più osservato ed apprezzato, per la spettacolarità intrinseca connaturata allo sport motoristico. Non esistevano ancora dei circuiti bene attrezzati e funzionali per ospitare delle gare motoristiche; l'attenzione degli appassionati e degli addetti ai lavori si spostava dunque, inevitabilmente, sulle corse su strada che, per la loro caratteristica di maggiore durata, con l'attraversamento dei centri abitati, con percorsi quanto mai vari e con ampia scala di difficoltà, attraevano facilmente un pubblico sempre più numeroso ed entusiasta.

In questa evoluzione spontanea dello sport motoristico vanno ricercati i motivi tecnici ed emotivi a causa dei quali, nel 1947, alla ripresa della "Mille Miglia", in molte regioni d'Italia i vari Automobil Club pensano, quasi legati inspiegabilmente da un filo telepatico, di organizzare corse su strada lunghe ed articolate, come il Giro dell'Umbria, della Calabria, della Toscana e, dulcis in fundo, per usare un'espressione tipica dell'epoca, per quanto ci riguarda, il Giro di Sicilia. La ripresa, di quella mitica gara è favorita dal suo inventore, Vincenzo Florio, anche allo scopo di stimolare le autorità governative di allora alla costruzione di nuove strade ed alla sistemazione delle vecchie, con notevole miglioramento dello stato viario in Sicilia.

Francesco, da attento osservatore tecnico, poiché si tiene aggiornato sui progressi della tecnologia meccanica e sull'evolvere dello sport automobilistico, percepisce anch'egli le spinte emotive generazionali a ricostruire, a rinnovare, ad inventare, soprattutto nello sport motoristico. Egli sa di potere competere a livello tecnico ed agonistico con gli altri costruttori del momento e decide, salterà il fosso, costruirà la "sua" macchina da corsa.

Questa iniziativa, per molti versi pionieristica ed imprenditoriale non era certo fine a sé stessa, ma proiettata in un futuro molto prossimo, intendeva collocarsi a pieno titolo nel mondo delle competizioni automobilistiche. In quegli anni, immediatamente successivi alla fine della guerra, infatti, si registrava in quel settore un risveglio insospettato ed un fervore d'iniziativa in tutta la penisola, per mano di alcuni valenti artigiani della meccanica, il più famoso dei quali fu Enzo Ferrari ma tanti altri, relativamente minori come Stanguellini, Giannini, Taraschi, per citarne, solo alcuni che, come mio padre, possedevano oltre all'ingegno una forte carica d'entusiasmo e di passione sportiva.

La cosa ebbe allora rilevanza e s'impose all'attenzione di tecnici e sportivi non soltanto locali, ma nell'intero ambito dello sport automobilistico siciliano. Si trattava, infatti, della prima esperienza del genere in Sicilia e non era cosa di tutti i giorni trovare una persona che racchiudesse in sé, oltre alla competenza e la genialità del costruttore, le doti anch'esse innate e già sperimentate di pilota di classe. In seno alle competizioni automobilistiche organizzate dalle varie regioni d'Italia, ritornava, dunque, a far parlare di sé il Giro di Sicilia, una delle corse più vecchie, inventata da Vincenzo Florio, che brillava, oltre che per lo scenario ambientale di una natura selvaggia e ancora tutta da scoprire, per la difficoltà tecnica del percorso, con i suoi 1080 km. e le 10000 curve. Nel 1948 questa mitica corsa sarebbe tornata, dopo la parentesi bellica, ad infiammare gli appassionati dell'auto. Anche la Sicilia, dunque, tornava alla ribalta della cronaca, anche se solo sportiva, con una gara famosa, gemella della "Mille Miglia", alla quale ambivano partecipare e confrontarsi tutti i migliori piloti e costruttori dell'epoca.

Ma quello che è più interessante e che si ricollega più direttamente alle finalità attuali di questa storia che ho voluto rievocare, è il sapere ed il conoscere, dettagliatamente, con quali criteri innovativi e con quali trasformazioni fu creata una macchina per molti versi singolare e per molti altri eccezionale ed unica. Tuttavia, prima d'iniziare la descrizione particolareggiata della costruzione, per entrare nel clima e nelle esigenze di quel particolare momento storico, giova fare delle considerazioni d'ordine storico e sociologico, dalle quali non si può prescindere.

Esaminando, infatti, il lavoro svolto dai piccoli costruttori di quel periodo, si può notare che è soprattutto nelle classi inferiori della categoria Sport che si registra un prepotente affacciarsi alla ribalta di nuove vetture, tutte originali e quasi tutte dotate d'innovazioni, la maggior parte riconducibili all'estro ed alla genialità di tecnici che non avevano una grande disponibilità di risorse finanziarie e quindi le loro scelte, erano indirizzate verso le classi fino a 750 c.c. e fino a 1000 c.c. le due classi maggiormente abordabili dal punto di vista economico.

La gran parte delle piccole vetturine sport (fino a 750 c.c.) era realizzata attingendo ai gruppi meccanici della Fiat 500 A, la gloriosa "Topolino" che era ormai molto diffusa e ampiamente disponibile nel mercato dell'usato e addirittura della rottamazione e rendeva meno oneroso l'allestimento delle piccole biposto sportive.

Per quanto riguardava l'utilizzo del motore della Fiat 500 A, il vero limite delle nuove 750 c.c. derivate dalla vecchia "Topolino" era proprio costituito dal propulsore, data la costruzione concettualmente utilitaria del quattro cilindri originale, caratterizzato da una distribuzione con valvole laterali sui cilindri, da un sistema di raffreddamento senza pompa ed infine, altro handicap notevole, da un albero motore con due soli supporti di banco. Se si voleva, quindi, far diventare un piccolo mostro rombante ed aggressivo, una tranquilla vettuolina da passeggio, occorreva un lavoro particolarmente intenso d'elaborazione, con una serie di certosine e geniali modifiche tendenti a raggiungere le maggiori e migliori prestazioni possibili, tutte cose queste per alcuni versi realizzabili solo da attrezzature industriali.

Tutto questo Francesco lo sapeva bene e quindi, dovendo necessariamente, per motivi economici, orientare la sua scelta sulla costruzione di una vettura sport di 750 c.c. era evidente, come già aveva sperimentato, che il motore lui da solo, con i materiali a disposizione e con le sue modeste attrezzature, non avrebbe mai potuto realizzarlo. E allora? Dopo aver vagliato attentamente soluzioni alternative come l'utilizzo del motore BMW 750 c.c. delle moto militari tedesche, legge su di una rivista specializzata che a Torino, c'è una piccola industria, la SIATA, che si occupa dell'elaborazione dei motori della vecchia e gloriosa Fiat "Topolino" per poterli utilizzare nelle competizioni sportive, la fabbrica torinese costruisce anche alcune vetturine sport di 750 c.c. da immettere sul mercato.

E' una strada che sembra percorribile, anzi appare l'unica, bisognerà almeno acquistare un motore SIATA, ad ogni modo si vedrà, intanto bisogna costruire la macchina che dovrà alloggiare il nuovo propulsore. L'entusiasmo, la sua grande passione e l'assoluta determinazione nel volere, a tutti i costi, realizzare il suo sogno di sempre, sono tali che gli fanno dimenticare i problemi pratici cui deve, obbligatoriamente, andare incontro: quelli d'ordine tecnico che sono tanti e non certo semplici, ma soprattutto, quello principale che è costituito dalla mancanza di mezzi finanziari adeguati. Non esistevano gli sponsor, allora, anzi forse il termine non era stato ancora inventato, tuttavia, in alcune altre regioni d'Italia, si notava un maggiore entusiasmo collettivo ed una maggiore partecipazione alle iniziative.

L'ambiente nel quale Francesco si muove ed opera, purtroppo, è quello che è, siamo nel 1947 la guerra è finita da poco, manca tutto, Trapani è una piccola e borghese cittadina di provincia, con una situazione economica generale provata dall'evento bellico. Soltanto i ricchi, che dispongono di beni al sole, stanno bene finanziariamente e preferiscono, abbarbicati al loro denaro, vivere in uno splendido isolamento disinteressandosi di tutto, tranne che del loro benessere. Poi ci sono gli amici, gli appassionati, gli sportivi veri che sono entusiasti ed affascinati dall'iniziativa, da una parte, e in verità erano molti, dall'altra, l'ambiente sportivo ufficiale che pure sostenuto, solo rappresentativamente, da alcuni facoltosi della nobiltà trapanese, è piuttosto tiepido e distaccato, sta alla finestra a guardare, come del resto le autorità sportive della città.

Con tali prerogative ambientali, mio padre si accinge ad intraprendere un'avventura che sembrava improponibile e molto più grande delle sue reali possibilità, con pochi soldi (i suoi) e con nessun aiuto esterno, sia esso economico o tecnico, che gli consentisse di realizzare in pieno il suo progetto. Inizia così per lui, la più grande sfida della sua vita che lo porterà a costruire, nonostante molte difficoltà, una macchina da corsa tutta concepita e messa insieme nella sua officina, con criteri meccanici nuovi ed avveniristici, con soluzioni tecniche d'avanguardia e assolutamente inedite che gli consentiranno, nelle gare disputate, di annullare quasi il gap di fondo che esisteva tra il suo mezzo, fatto in casa e quelli, con i quali gareggiavano gli altri piloti, costruiti in fabbrica, con la guida e l'ausilio d'ingegneri, tecnici e sinergie scambievoli tra costruttori di regioni vicine.

L'evento di per sé storico sia per Francesco che per la stessa città, finì con il coinvolgere molti, anche quelli che all'inizio non avevano manifestato particolare interesse, io personalmente, che di mio padre sono sempre stato il primo fan in assoluto, non solo per quello che si accingeva a fare, fui così totalmente coinvolto dalla vicenda, da sentirmi pervaso da un'emozione così forte che fino allora non avevo mai provato.

Così, nonostante tutte le difficoltà nasce la nuova macchina: Francesco acquista, dall'unico deposito di rottamazione esistente nella zona, due chassis di Fiat 500 A e tutto il materiale di recupero che riteneva gli potesse servire per eventuali ricambi, infine, tutto quanto che, con opportune modifiche, possa servire alla realizzazione del suo progetto (fai da te). Si reca anche presso i due aeroporti militari, ormai abbandonati, dove i Tedeschi, prima di lasciare il capoluogo, hanno lasciato molto materiale motoristico, d'aerei, motociclette ed auto. Anche lì rinviene molte cose utili ed interessanti che, così com'erano, sembravano non servire a nulla, ma all'occhio del tecnico che sapeva cosa cercare, già si configuravano nel pezzo che modificato poteva essere utile se non, addirittura, indispensabile.

Per cominciare, i due telai della "Topolino" sono tagliati e ricongiunti in modo da unire, in opposizione, i due avantreni per formare un'unica struttura a traliccio, molto robusta che offre

garanzie di resistenza e durata, anche se è piuttosto pesante. Si ottiene così un telaio, con quattro sospensioni analoghe e che presenta già due alloggiamenti, uno, anteriore, che sosterrà la scatola del cambio ed il motore, l'altro, posteriore la scatola del differenziale. Tutto l'assemblaggio è compiuto secondo un nuovo schema di assetto progettualmente prestabilito, adatto ad una macchina di nuova concezione, con un nuovo passo ed una nuova carreggiata.

Le sospensioni, specialmente quelle posteriori, sono interamente modificate e ristrutturare, secondo principi di meccanica applicata, ambedue, sia l'anteriore che la posteriore sono a ruote indipendenti, con una balestra centrale trasversale posta al centro superiore delle stesse, le quali si articolano con bracci triangolari oscillanti, compensati nel molleggio da ammortizzatori idraulici prelevati dalla Fiat 1500 (Musetto). Il principio meccanico delle sospensioni a quattro ruote indipendenti costituiva per quell'epoca, (siamo nel 1947) la prima realizzazione del genere in assoluto, almeno in Italia, il collaudo e la felice concretizzazione di una geniale soluzione meccanica fino ad allora mai sperimentata, né progettata, su telai automobilistici.

L'impianto frenante anteriore si avvaleva di due portaceppi e due tamburi prelevati anch'essi dalla Fiat 1100, per ottenere una frenata più potente ed efficace, i freni posteriori restavano quelli della "Topolino A". Per tornare, tuttavia, sull'argomento della sospensione posteriore, bisogna tenere un discorso a parte perché, ho già affermato, tecnicamente rappresentava per quel tempo, la prima originale sospensione meccanica posteriore a ruote indipendenti. Si trattava di soluzioni tecniche avveniristiche, perché riprese in seguito e, concettualmente, adottate dalla grande industria automobilistica, estremamente valide e performanti che allora, con le strade che c'erano, dissestate e piene di curve, costituirono un punto di forza e di superiorità tecnica nei confronti delle altre macchine, non soltanto di pari cilindrata, che gareggiavano in quell'epoca.

Continuando la descrizione tecnica, il retrotreno constava di un gruppo differenziale, della Fiat 500 A e si articolava, per quanto riguardava il molleggio, con una balestra trasversale ancorata sopra la scatola del differenziale stesso, avvalendosi di bracci triangolari completamente modificati, all'estremità dei quali, sulla barra di congiunzione alla balestra, all'altezza dell'originario fusello, era fissato un originale alloggiamento dei cuscinetti delle ruote posteriori. Tutto il molleggio del gruppo era compensato dai due ammortizzatori della Fiat 1500 e da una barra stabilizzatrice. Quest'alloggiamento dei cuscinetti, del tutto inedito ed originale era stato realizzato al tornio, in officina, lavorando per l'occasione, due grossi bulloni di aereo che erano stati scavati fino a diventare dei contenitori perfetti dove erano incastrati i cuscinetti delle ruote.

Ma la parte principale della novità tecnica riguardava i due semiasse che collegavano le ruote al differenziale: essi erano stati sostituiti da due giunti cardanici, che oscillavano assieme alla sospensione, consentendo alle ruote di adattarsi, ognuna per proprio conto, alla conformazione del manto stradale, mantenendo un'ottima aderenza, soprattutto in curva e sul bagnato.

Allora, ero più che un adolescente e fui coinvolto, integralmente, nella nuova iniziativa paterna. Dividevo il mio tempo tra lo studio, la curiosità e l'interesse, sempre crescenti, di seguire passo passo, nell'officina la nuova creatura che pian piano prendeva forma. Mi piaceva stare a guardare, a volte per delle ore, mentre si svolgeva il lavoro di montaggio dei vari organi meccanici, ma, oltre alla curiosità e l'interesse, c'erano altri fattori che, complessivamente, si sommarono e accrescevano il mio godimento di spettatore, fra questi v'erano, anche lì, gli odori caratteristici dell'officina che sono rimasti indelebili nella mia memoria. L'odore dei motori, delle tute dei meccanici, sporche di grasso, del carburante che si usava, allora, per le competizioni motoristiche, la benzina "Avio" con oltre cento ottani, era azzurrognola e trasparente come l'acqua del mare, il suo profumo era, per me, bellissimo e quasi inebriante.

Se si pensa che tutto questo lavoro d'ingegneria meccanica, di grande abilità tecnica ed artigianale era stato compiuto da Francesco, unicamente con le sue mani, nella sua officina meccanica, con il solo ausilio tecnico di un tornio e delle sue straordinarie doti d'intelligenza pratica e di spirito creativo, la cosa suscita quanto meno stupore ed ammirazione.

Completata finalmente la struttura portante, la cosiddetta "scozza", ora si deve pensare ad alloggiarvi il motore che doveva ancora arrivare. Francesco decide di partire per il Continente, andrà a Torino in

Siata, porta con sé un vecchio motore di “Topolino” A e, ad operazione conclusa, ritorna con un motore da corsa, smontato ed imballato nelle casse. Non è rimasto niente o quasi del vecchio motore se non il monoblocco, tutto è stato modificato: l’alesaggio dei cilindri, per raggiungere la nuova cilindrata, i nuovi pistoni maggiorati, hanno la testa sagomata, le valvole sono alloggiare ora sulla testata, completamente nuova e comandate mediante aste e bilancieri, da un albero a cammes completamente modificato. L’albero motore, ora, poggia su tre supporti di banco, le bielle e l’albero a gomiti girano su cuscinetti a rulli allocati nelle bronzine che li sostengono.

Il nuovo propulsore fa 7000 giri, eroga al banco una potenza di circa 60 HP ed è alimentato da una miscela ad alto potere detonante a base di benzina avio, benzolo, etere e olio di ricino. Il viaggio della speranza è stato coronato da successo, ora, Francesco ha il suo motore da corsa da mettere insieme e a punto, secondo le sue aspirazioni. Egli riuscirà a tirar fuori da questo propulsore, come solo lui sa fare, certo qualcosa in più di quanto la Siata gli ha garantito. Per ultimo è affrontato il problema della carrozzeria che sarà realizzata in lastre di lamiera modellata a mano, su disegno dello stesso Francesco e poi verniciata rosso fuoco. La nuova macchina è provata, collaudata ed omologata, è targata TP 5196 ed è pronta per le gare.

Comincia in questo modo la nuova avventura sportiva di Francesco che, a 44 anni, ritorna alle corse con una macchina interamente costruita da lui, un’avventura che, con alterne vicende, lo porterà a gareggiare per sette lunghi anni su tutte le strade della Sicilia, cimentandosi spesso con successo con i più agguerriti e talentuosi piloti siciliani e del continente che, quasi sempre si avvalevano di macchine costruite in fabbrica ben più leggere e potenti della sua.

In sette lunghi anni egli ha disputato, sempre con la stessa macchina, qualcosa come settanta gare: sette Giri di Sicilia dei quali, cinque conclusi con dei ritiri, per guai meccanici e due portati a termine al 4° e al 6° posto; cinque Targhe Florio e tutte le cronoscalate siciliane nelle quali, nel 1951 fu secondo per il Campionato Siciliano della Montagna, ottenendo un 1° assoluto nella “Giardini Taormina” e un 2° assoluto nella “Messina- Colle S.Rizzo”. Poi, nelle gare portate a termine, sempre degli onorevoli piazzamenti, tuttavia, le gare più entusiasmanti e che gli hanno dato le maggiori soddisfazioni sono state: la XXXIV Targa Florio del 1950, nella quale si classificò quarto di classe e nono assoluto e la XXXV del 1951, nella quale fu primo di classe e settimo assoluto, con una macchina di appena 750 c.c.

Una cosa, in ogni modo, non dimenticherò mai perché è rimasta indelebile nei miei ricordi d’adolescente: le grida d’acclamazione e gli applausi che si levavano all’indirizzo di mio padre, da parte degli spettatori che gremivano le affollate “Tribune di Cerda”, durante la disputa della XXXV Targa Florio, alla quale ho personalmente assistito. Essi applaudivano la forza e la volontà indomita di un pilota che a bordo della sua piccola macchina, lottava tenacemente con i giganti delle cilindrature superiori, riuscendo ad insidiarne, con merito, le posizioni della classifica generale.

Il ricordo di quella circostanza si fonde e si confonde con l’atmosfera semplice ma convulsa di quella gara leggendaria, tornano alla mente, assieme alle immagini, gli odori, mi sembra di sentire ancora l’inconfondibile odore della benzina avio mischiata all’olio di ricino che, ad ogni passaggio delle macchine in gara, si sostituiva oscurandoli, agli aromi della campagna siciliana. Ritorno, dopo cinquant’anni, a questi episodi della mia vita, quasi riesumati dallo scrigno della memoria, essi hanno il sapore forte e nostalgico delle cose antiche, il fascino delle cose belle e preziose di una volta.

Francesco, conclude la sua avventura terrena e scompare nell’Ottobre del 1978, all’età di 74 anni. Che si può dire di quest’uomo che ha dato tanto allo sport, affrontando difficoltà di ogni genere, dimostrando una passione smisurata per lo sport automobilistico e che è stato capace, con i soli suoi mezzi, di realizzare traguardi prestigiosi nella tecnica meccanica ed affermazioni esaltanti nella carriera di pilota di auto da corsa? Sicuramente, che egli ha scritto un’altra pagina della storia della meccanica e dell’automobilismo sportivo italiano!

SCHEDA BIO-BIBLIOGRAFICA

Vittorio Sartarelli nasce a Trapani il 20/02/1937 compie studi umanistici, Liceo Classico e Università degli Studi di Palermo in Giurisprudenza. Per 4 anni fa il giornalista, poi è assunto in Banca dove rimarrà per 35 anni. Da pensionato, esordisce come scrittore nel 2000, è autore di numerosi racconti, tutti autobiografici, ha pubblicato 11 libri di narrativa, due di saggistica e 2 di sport. E' considerato un emergente, dei suoi scritti è stato affermato, da alcuni critici letterari, che si tratta di "tipica narrativa verista"; di lui si parla abbastanza su Internet "Google", dove si può verificare il suo excursus letterario, e per i premi letterari conseguiti in vari luoghi della la penisola. Dal 2006 ad oggi ha ricevuto numerosi primi premi e numerosissimi ottimi piazzamenti, menzioni d'onore e partecipazioni come finalista in vari concorsi letterari nazionali e internazionali. Ultimi pregevoli premi ricevuti: a Trebisacce(Cosenza) 28/08/2010 Secondo premio nella Sezione "Giornalismo" nella premiazione del "Premio Letterario Nazionale di Calabria e Basilicata".- a Santa Flavia(Palermo) 26/09/2010 Menzione speciale nel Concorso Internazionale "Colonna d'Eroma" per la narrativa- a Roma 9 Ottobre 2010 Secondo premio nel "Premio Internazionale di narrativa "A...Bi...Ci...ZETA".- a Roma-Monterotondo, 3 Dicembre 2010- I Premio per la narrativa edita con il libro "Racconti" nel Concorso Nazionale Letterario "CIRCE- una donna tante culture". Nella dodicesima edizione del Premio Internazionale di Arte, Poesia e Narrativa "Ischia, l'Isola dei sogni" ha conseguito il I Premio per la narrativa che ha ricevuto il 9 Aprile 2011 presso la "Sala della Loggia" del Maschio Angioino a Napoli. Nel Gennaio del 2012 a Lugano ha ricevuto la nomina ad Accademico Benemerito "a vita" dalla Università della Pace della Svizzera Italiana. Dicembre 2013- a Viareggio I° Premio per la narrativa edita al "Premio Nazionale I Maestri dell'Arte e della Letteratura".- a Cortona il 4/05/2014 per la Rassegna d'Arte e Letteratura "Omaggio a Cortona Città d'Arte 2014" 1° Premio per la Narrativa edita.- 30 Agosto 2014 a Villapiana (CS) Premio speciale per il Giornalismo nella IV edizione del Premio Letterario di Calabria e Basilicata-30 Ottobre 2015 a Eboli dal Centro Culturale Studi Storici 1° premio per la Saggistica edita - 30/11/2015 a Trapani da diverse Associazioni Culturali Trapanesi "Premio alla Cultura "G.M. Calvino 2015"

Vittorio Sartarelli

E-Mail: vittorio.sartarelli@gmail.com

OPERE

"Francesco Sartarelli" – biografia di un campione trapanese degli anni '50 – Trapani, iniziativa personale, 2000 pp.103..

"Territorio e motori" - saggistica – Trapani, Ed. Peppe Giuffrè 2006 pp.93.

"I Racconti nel cassetto" - narrativa autobiografica – Patti(ME) Ed. Nicola Calabria 2007 pp. 46.

"Cara Trapani..." narrativa- saggistica – Trapani, Ed. Peppe Giuffrè 2007 pp.190.

"I Racconti del Cuore" - narrativa autobiografica – Melegnano (MI) Montedit 2008 pp.66.

"Profili esemplari" narrativa autobiografica – Villalba di Guidonia Ed. Aletti 2008 pp. 65.

"La Famiglia, oggi" saggistica – Reggio Calabria, Ed. Leonida 2009 pp.31.

"Memorie di un bancario" – Narrativa -Melegnano (MI) Ed. Montedit 2009 pp.63

"Una vita difficile"-Narrativa - VITERBO- ALBATROS Il Filo Editore 2011 pp.60

"Storie vere di vita vissuta"- Narrativa- Roma –Autopubblicazione su Editoriale L'Espresso – Ottobre 2012 "Eventi, Rimembranze e Personaggi della Memoria" per i tipi di Youcanprint- Self Publishing pp.94 - Gennaio 2013

Settembre 2015 – "RACCONTI" edito da ELISON PUBLISHING- Novoli -Lecce

Aprile 2016 –"Viaggio nei Ricordi" pag. 185- Narrativa – Elison Publishing – LecceSettembre 2016

– "Trentacinque anni da bancario " narrativa- edito da Elison Publishing- Novoli- Lecce

2017- "Spigolature" silloge di racconti- narrativa – edito da Elison Publishing-Novoli- Lecce

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI sull'autore

ANDREA CURAMI in "LA MANOVELLA" Ed. A.S.I. Torino Dicembre 2001

RAFFAELLA MAGUOLO in "AUTO D'EPOCA" Ed. Pegaso Treviso Gennaio 2004

SARA STUANI – Rivista letteraria "Eventi Culturali" – Roma- Aprile 2006

ELIO D'AMICO in "La Sicilia" Ed. La Sicilia- Trapani –Novembre 2007

LUCIA CLEMENTE il "Il Saggio" Ed. Centro Culturale Storico Eboli Settebre 2008

DONATELLA GARITTA in "Il Salotto degli Autori" Ed. Carta e Penna Ottobre 2008-Torino

“ “ “ “ “ “ “ Dicembre 2008

ENZ'A CONTI in "Il Convivio" Ed. Accademia Internazionale Il Convivio Aprile 2009 Catania

GIUSEPPE IANNOZZI – critico letterario giornalista- poeta- Agosto 2016 Torino

NAZARIO PARDINI- Ordinario di Letteratura – scrittore poeta- critico letterario-Arena Metato

MASSIMILIANO DEL DUCA-in Il Club degli Autori Rivista letteraria Melegnano(MI) 2008 -

“ “ “ “ “ “ “ 2000

RECENSIONI ALLO SPECCHIO – rivista letteraria: ORIZZONTI Ed. Aletti- Roma –Luglio 2009

DIBATTITO DEMOCRATICO – Periodico d'informazione – Pistoia – Maggio 2009 – Marzo 2010

Quarta di copertina

Quello che spinge un autore a raccontare i tratti salienti della vita di una persona è, essenzialmente, un'intima esigenza di comunicazione, il far sapere agli altri, contemporanei o posteri che siano, le cose che quella persona ha fatto, ma soprattutto perché le ha fatte e come le ha fatte. Sicuramente nell'animo di chi scrive, s'intrecciano anche altri sentimenti e considerazioni, come l'ammirazione, il desiderio di ricordare avvenimenti della propria infanzia e per ultimi, ma non certo ultimi, l'affetto e le profonde radici che lo legano ad una persona cara della propria famiglia. La decisione di raccontare uno spaccato della vita di mio padre, è scaturita sicuramente e in parte anche condizionata da tutti questi fattori di cui ho fatto cenno in precedenza, ma forse, anche da molti altri i quali neanche io so connotare con esattezza, in quanto essi appartengono alla sfera della psiche e ai reconditi meandri dell'animo umano. Una cosa, in ogni modo, ho per certa e della quale non posso dubitare: questa rievocazione, una volta che egli non c'era più, sentivo profondamente di doverla a mio padre, soprattutto per onorarne la memoria.