

“LA CORSA”



*X Giro di Sicilia
nei pressi di Messina*

In una tarda serata dell'Aprile 1948 a Trapani, per l'esattezza storica, sabato 3 Aprile 1948, la gente sciamava a frotte lungo i viali scarsamente illuminati della via G. B. Fardella e si dirigeva verso la Piazza Vittorio Emanuele; faceva ancora freddo e le persone incappottate, o comunque ben coperte, sembravano attrezzate ed intenzionate a passare una nottata all'aperto.

Alla malinconia ambientale di una fredda serata di fine inverno faceva contra-

sto un'atmosfera festosa ed elettrizzata che, seppure impalpabile, si poteva cogliere facilmente ascoltando il voci concitato di quelle persone di ogni età, appariva come il presupposto di un evento straordinario e importante che, di lì a qualche ora, si sarebbe verificato nella città: quella notte sarebbe transitato a Trapani l'ottavo Giro Automobilistico di Sicilia con in palio la famosa Targa Florio.

L'importante manifestazione sportiva

automobilistica siciliana aveva visto la luce nella primavera del 1912, figlia naturale e legittima di un personaggio mitico dell'automobilismo siciliano, il Commendatore Vincenzo Florio, infatti grazie al suo coraggio, alla sua tenacia, alla sua grande passione unita a non comuni doti di organizzatore, il Giro Automobilistico di Sicilia era assurto a gara sportiva di grande importanza e prestigio internazionale, non a caso il suo modello fece da matrice e da ispirazione a Giovanni Canestrini, noto giornalista sportivo dell'epoca, per concepire con Renzo Castagneto, Aymo Maggi e Franco Mazzotti, la formula di un'altra grande ed altrettanto prestigiosa corsa che si sarebbe svolta nel continente solo a partire dal 1927: la storica Mille Miglia.

Ora il Giro di Sicilia ritornava a proporsi agli appassionati dello sport automobilistico e non solo ad essi dopo un intervallo di 18 anni, che comprendeva fra gli altri l'infausto evento della seconda Guerra Mondiale che tanti lutti e tante distruzioni aveva arrecato all'Italia. Nel 1931 si era disputata l'ultima edizione (la settima) del Giro di Sicilia.

La gara era aperta alla categorie turismo di serie e sport prototipi nelle rispettive classi di appartenenza che erano: 750 cc. 1100 cc. 2000 cc. ed oltre 2000 cc.

L'ottavo Giro Automobilistico di Sicilia avrebbe preso il via a cominciare dalla mezzanotte del 3 aprile da Piazza Politeama a Palermo per concludersi, nel tardo pomeriggio di domenica 4 aprile, lungo il Viale del Foro Italico a Palermo.

Il percorso toccava tutte le più importanti città dell'Isola a cominciare da Trapani e quindi Agrigento, Caltanissetta, Enna, Gela, Siracusa, Catania e Messina, articolan-

dosi in un tracciato di gara di Km. 1088 che comprendeva circa 10.000 curve e, considerato lo stato in cui versavano le strade siciliane dell'epoca, costituiva un banco di prova terribile ed estremamente selettivo per macchine e piloti.

Le partenze erano stabilite in base ad un intervallo di tempo di un minuto, tra macchina e macchina e di 5 minuti tra una classe e l'altra; le vetture portavano dipinto sulla carrozzeria il numero di iscrizione.

Il fascino, le emozioni e le suggestioni che questa gara emanava erano unici, iniziava a mezzanotte e si protraeva negli arrivi, a Trapani, per buona parte della nottata alla luce dei fari, inoltre era la prima volta che il Giro aveva come prima tappa Trapani, infatti nelle precedenti edizioni il senso di marcia era al contrario: si partiva da Palermo verso Messina e Trapani costituiva l'ultima tappa prima dell'arrivo.

Per esigenze narrative e di fedeltà storica ritorniamo a quella fredda serata del 3 aprile 1948: le persone che si apprestavano a seguire le vicende del Giro costituivano un ventaglio sociale e temporale il più ampio immaginabile, nel senso che si poteva notare gente di ogni età ed estrazione sociale; molti sportivi veri e appassionati, scientificamente e mentalmente preparati all'evento, alcuni, curiosi solo per una cosa nuova da vedere, altri, semplicemente attratti dall'aspetto spettacolare dell'evento stesso, ma tutti e molto numerosi, estremamente elettrizzati e pieni di legittima aspettativa vera ed entusiasmante.

A Piazza Vittorio Emanuele era stato allestito il palco sul quale prendevano posto i cronometristi ufficiali, le personalità più in vista dello sport motoristico cittadino, le Autorità, i rappresentanti dell'Automobil Club di Trapani. Tutta la piazza, adeguatamente illuminata per l'occasione era gremita

di persone che si assieparono dietro le transenne approntate per contenerle.

Trapani si è detto, costituiva la prima tappa volante di questo Giro, le macchine in gara provenienti da Palermo percorrevano la Via G. B. Fardella lato Nord, si fermavano al controllo in piazza sotto il palco, quindi ripartivano girando attorno alla fontana del Tritone per poi imboccare la via G. B. Fardella lato Sud e proseguire per Agrigento.

Fra quanti si accingevano a godere delle emozioni della gara c'erano gli appassionati dello sport del volante, sportivi DOC, ed alcuni, ormai avanti negli anni, ricordavano le passate edizioni della gara siciliana alla quale avevamo avuto il privilegio di assistere, parlavano delle edizioni anteriori al 1931, raccontando ai più giovani, che pendevano dalle loro labbra, le loro esperienze favoleggiando sulle imprese dei piloti dell'epoca: i vari Nazzaro, Ceirano, Snipe, Sivocci, Marsaglia, Bordino, Rosa e Morandi; di quando le macchine sembravano delle carrozze alle quali erano stati staccati i cavalli, con quelle strane ruote sottili e dure, con i fari ad acetilene e i volanti che sporgevano senza proporzione fuori dell'abitacolo; sembravano i così detti landau del primo novecento.

Certo, allora era il tempo dei pionieri dello sport automobilistico, si trattava di uomini e macchine che hanno scritto la storia dell'automobilismo e delle competizioni motoristiche più esaltanti.

Ma ormai era già gara, verso le una e quarantacinque cominciavano ad arrivare le prime macchine della categoria turismo di serie, a partire dalle piccole topolino (piccole gloriose Fiat 500) per finire con tutte le altre; gli arrivi si succedevano incalzanti alla

luce dei fari, quando si era quasi alla fine dei concorrenti della categoria Turismo già sopraggiungevano alcune macchine della categoria sport 750 cc. che avevano superato le macchine partite prima e incrementavano lo spettacolare carosello agonistico.

All'arrivo a Piazza Vittorio, dopo una sosta brevissima per i controlli, i concorrenti ripartivano facendo fischiare i pneumatici e, dopo che l'altoparlante aveva annunciato il nome della macchina e del pilota appena sopraggiunto, un coro di applausi ed ovazioni si alzava dalla folla degli spettatori mentre ai più sensibili ed appassionati veniva la pelle d'oca, il cuore batteva forte e si percepiva nell'aria l'odore del carburante combusto unitamente all'olio di ricino.

L'apoteosi della passione e del tifo si realizzava poi quando sopraggiungevano i così detti grossi calibri: Taruffi, Biondetti, La Motta, Villoresi, Ascari questi erano gli ultimi piloti a transitare da Trapani con i loro bolidi che lasciavano nelle orecchie il rombo possente dei motori di 2000 ed oltre di cilindrata.

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 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.

Non credo si possa dimenticare ed ancora oggi gli appassionati, che hanno seguito la gara, certamente ricordano il grido di incitazione e gli applausi che si levavano al passaggio da Trapani di Francesco

Sartarelli che, con la sua macchina, faceva segnare i migliori tempi della sua categoria nel tratto Palermo - Trapani.

Tutto ciò, anche se era realtà, sembrava essere avvolto da un'atmosfera da leggenda, quasi irreale, aveva il sapore dell'impresa straordinaria, tuttavia queste sensazioni, esaltate dalle foto dell'epoca, ancora oggi a oltre 50 anni di distanza, possono rivivere integre con tutte le loro suggestioni.

Non è facile per chi si è dato l'onore e l'onore di raccontare queste cose, esprimere appieno le emozioni e le sensazioni di quei momenti indimenticabili, anche perché vissuti in prima persona e per questo ben più intimamente sentiti per la semplice ragione

che Francesco Sartarelli era suo padre.

Chi scrive nel 1948 aveva appena undici anni e dopo, ha seguito ancora, con grande partecipazione ed accresciuta maturità, la carriera agonistica del padre del quale si accinge a tracciare una biografia quasi esclusivamente tecnica e sportiva, ampiamente documentata da foto originali ed inedite dell'epoca, lasciando da parte gli aspetti squisitamente umani, morali ed affettivi che, pur essendo ugualmente elevati e meritevoli debbono essere considerati soltanto un patrimonio di famiglia e per questo, protetti dall'intima privacy, rimangono riservati solo ai familiari che hanno avuto il privilegio di vivere assieme a lui.