

VIALE DEL TRAMONTO

*I*n definitiva, se si vuol dire come stavano in effetti le cose, per colmare il *gap* che minacciava sempre di aumentare, tra la macchina di Francesco, un mezzo ormai spremuto al massimo, logorato dall'uso continuo ed estremo e le macchine nuove, fresche di fabbrica, che venivano in Sicilia per fare la parte del leone, ci sarebbe voluta una nuova macchina, ma lui purtroppo quella sola aveva e con questa doveva arrangiarsi.

E, a proposito di arrangiarsi le cose, economicamente parlando, non andavano più tanto bene per Francesco, erano sorte in città nuove officine, alcune gestite proprio

da suoi ex allievi, che avevano messo a buon frutto quanto egli aveva loro insegnato, il parco macchine circolante era cresciuto enormemente nel giro di pochi anni, (non bisogna dimenticare che siamo negli anni del così detto miracolo economico italiano) ed egli, negli ultimi tempi si era dedicato molto di più alla sua macchina ed all'attività sportiva, di quanto non avesse fatto con la sua clientela di officina; molti avevano deciso di cambiare meccanico.

Stranamente e, per una sorta di meccanismo perverso, la popolarità ed il prestigio che nei primi tempi le gare, la costruzione della macchina, le affermazioni

gli avevano creato un aumento vertiginoso di clientela, ora avevano innescato il fenomeno inverso: la cosa, all'inizio, entusiasmante e trainante, aveva ormai fatto il suo tempo, la gente non si interessava più di tanto al fatto, in sé considerato di routine e, come spesso è accaduto in altri campi, il mito si crea e si distrugge in poco tempo.

Questa ulteriore operazione di ristrutturazione tecnico-estetica della macchina aveva messo a dura prova, ancora una volta, le risorse finanziarie di Francesco che aveva investito molto del suo tempo ed esclusivamente capitali propri per rendere il suo mezzo più competitivo e per portare sempre alto il prestigio della Città di

Trapani, che lo ospitava da 20 anni, nel grande agone dello sport automobilistico, lui che Trapanese in fondo lo era solo di adozione.

Nonostante le difficoltà in cui si trova, non si scoraggia, lo sostengono sempre il suo grande cuore e il suo spirito di avventura, è ancora vivo in lui quel furore agonistico che gli permette di continuare e di affrontare ogni nuova competizione come se fosse stata la prima da disputare.

Siamo arrivati al 1954, è alle porte il XIV Giro di Sicilia e Francesco è pronto al via con spirito indomito e rinnovata speran-

1954 sulla pedana di partenza del XIV Giro di Sicilia lo accompagna ancora una volta Salvatore Cancelliere



za, non vuole perdere l'occasione di dimostrare agli altri che la sua macchina c'è, è ancora lì e può fare la sua bella figura, perché in fondo lo merita. Anche lui, che ha costruito questa creatura con tanto amore e tanta dedizione, merita che la sua opera venga riconosciuta ed apprezzata.

Si parte regolarmente, tutto sembra a posto, Francesco e la sua macchina infiammano ancora una volta gli sportivi e appassionati trapanesi con i suoi tempi strepitosi e dopo aver percorso oltre 500 Km. ed essere sempre in lotta con i primi della sua categoria, a causa di un violento acquazzone, nei pressi di Gela, è costretto a tuffarsi letteralmente in un'enorme pozzanghera creatasi in mezzo alla strada; l'acqua imbarcata bagna oltreché i due piloti anche la calotta dello spinterogeno che, ovviamente surriscaldata,

si spacca, il motore subito va a tre cilindri poi a due infine si spegne.

Anche questo, se può apparire un banale guasto accidentale, è purtroppo un guasto irreparabile: Francesco con la sua macchina ed il suo compagno di avventura rimangono mestamente fermi sul ciglio della strada, in un paesaggio quasi irreale alle prime luci del mattino, in mezzo alla desolata campagna della Sicilia orientale, non si vedrà anima viva per ore, eccetto gli altri concorrenti del Giro che sfrecciano con le loro macchine forse più fortunate.

Quante volte, in analoghe circostanze, nella mente di Francesco si sono affacciati pensieri di resa, di smettere con le corse, di mandare tutto a monte, ma forse poi in lui prendeva il sopravvento la voglia di continuare, per un qualcosa che nemmeno lui

**VIALE DEL
TRAMONTO**

1954 la corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino



**VIALE DEL
TRAMONTO**



1954
Monte Pellegrino

sapeva spiegare, una molla intima che lo sospingeva in avanti, lenendo le sue pene e proiettando le sue speranze in un domani sempre migliore.

Nel 1954 non vi saranno altre gare disputate ad eccezione della Palermo-Monte Pellegrino, una classica che era quasi una dependance del Giro di Sicilia, una gara ostica per Francesco, si è sempre piazzato bene ma

non è mai riuscito a vincere una sola volta.

Il motivo per cui non ha disputato altre gare era di natura economica, il suo bilancio familiare non gli permetteva di anteporre le corse alla famiglia e quindi, per causa di forza maggiore, ha dovuto rinunciare per quell'anno tenendo in serbo la speranza, che è sempre l'ultima a morire, di poter disputare nel 1955 un altro giro di Sicilia.