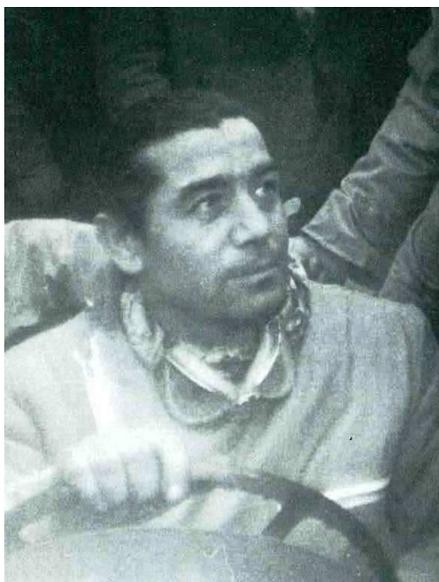


Territorio e motori



Questa che voglio raccontare è una storia vera che prese le mosse verso la fine degli anni '40, mi riferisco, ormai, al secolo scorso e, dipanandosi durante tutti gli anni '50 è arrivata sino a noi sospinta dagli echi, spesso a lungo sopiti, della storia, delle tradizioni, e del sentimento connessi al culto del nostro territorio.

La vicenda che narrerò è piena di sentimenti umani e d'autentica passione sportiva e, nel ricordo d'avvenimenti che si sono verificati durante la mia infanzia, non possono prescindere dall'affetto e

dalle profonde radici che mi legano ad una persona cara della mia famiglia.

E' mia intenzione parlare di mio padre Francesco, pilota e costruttore automobilistico. Egli, nei lontani anni '50 si mise in evidenza in Sicilia, per la sua genialità inventiva e le imprese sportive.. Il resto lo esprimerò, lasciandomi trasportare dall'onda emozionale dei ricordi che mi riconducono con nostalgia alla mia gioventù.

La storia dell'automobilismo sportivo a Trapani, comincia nel lontano, ormai, 1948 quando, un meccanico con una grand'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 compiuto un lungo periodo d'apprendistato e di specializzazione tecnica presso le più grandi e rinomate 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 ad una del "Giro di Sicilia", nel 1930 si trasferisce a Trapani. Quell'esperto pilota e quell'ingegnoso meccanico era mio padre!

Francesco, nato a Jesi nelle Marche ma, trapanese d'adozione, con una corposa esperienza di tecnico e di pilota, tornava alle corse e precisamente alla VIII edizione del "Giro di Sicilia", con una macchina della quale era il costruttore.

Sono cresciuto anch'io nella sua officina, passavo delle ore a guardare quello che faceva mio padre, mi piaceva osservare la sua perizia e la sua precisione nel lavoro. Anche se

sono passati molti anni, mi sono rimasti impressi gli odori e i colori di quel luogo familiare, quasi mistico, l'odore della benzina, delle auto, dei motori smontati, era una miscellanea di essenze che avevo imparato ad amare, anche perché in fondo, quegli odori li aveva sempre addosso mio padre, quando indossava la sua tuta da lavoro blue che gli confezionava con amore mia madre.

Giova ricordare che erano quelli, gli anni immediatamente successivi alla fine della Seconda Guerra Mondiale che furono durissimi e difficili per l'Italia e, ancor più, per la Sicilia, per la sua caratteristica di endemica arretratezza. Nel 1947, tuttavia, si può registrare in tutta la penisola, un risveglio insospettato ed un fervore d'iniziativa nella costruzione di nuove automobili da competizione. Il fenomeno è sostenuto da alcuni valenti artigiani della meccanica – il più famoso ed anche il più fortunato dei quali fu Enzo Ferrari – ma anche da tanti altri come Stanguellini, Giannini, Taraschi, per citarne solo alcuni che, come mio padre, possedevano oltre all'ingegno, una forte carica d'iniziativa e di passione sportiva.

Francesco, in sette anni, disputò qualcosa come cinquanta gare, sempre con la stessa macchina, interamente da lui costruita, che aveva un telaio a traliccio, molto pesante, con delle sospensioni del tutto innovative, rispetto ai concetti tecnici abituali del tempo, perché erano tutte e quattro a ruote indipendenti, dovute alla genialità inventiva del suo costruttore, poi si avvaleva di un propulsore di derivazione Fiat 500 A, elaborato e portato alla cilindrata di cc. 750 dall'industria Siata di Torino.

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; tutte le cronoscalate siciliane nelle quali, nel 1949 ottenne un primo posto assoluto nella Giardini-Taormina, nel 1950 fu secondo nel campionato siciliano della montagna, nel 1951, un secondo posto assoluto nella Messina-Colle S.Rizzo.

A parte queste affermazioni che avevano dell'eccezionale – se si considera che la sua, era una macchina costruita artigianalmente con un propulsore di appena 750 cc. che era 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 valsero le maggiori soddisfazioni furono: la XXVII Targa Florio del 1936, nella quale si classificò VIII assoluto con una Fiat 508 S; la XXXIV Targa Florio del 1950 nella quale si classificò IV di Categoria e X assoluto; la XXXV Targa Florio del 1951, nella quale fu I di Categoria e VII assoluto, queste due ultime gare furono disputate sempre con la sua macchina con il motore di appena 750 cc.

In quelle occasioni avevo seguito mio padre e nel ricordo, ecco ricomparire l'immagine degli spettatori che assieparono le famose "tribune di Cerda", che applaudivano entusiasti, il pilota di quella piccola macchina che battaglia con le grandi e ancora, gli odori dei motori, di quelle macchine rombanti che cercavano di superarsi e che, al loro passaggio si spandevano nell'aria, sostituendo ed oscurandoli, gli aromi caratteristici della campagna siciliana.

Oggi, a Trapani, non c'è più nell'ambiente sportivo automobilistico quel clima di passione coinvolgente, con un sapore pionieristico e "retrò", dei famosi e mitici anni '50. Ma il passato, come tradizione del territorio, 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.

Da una decina d'anni a questa parte, infatti, è nato ed è cresciuto notevolmente il culto per le auto d'epoca, testimoni preziose di un tempo sicuramente irripetibile. Sono sorti in tal modo, per l'iniziativa d'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.

Un pomeriggio del 1995 vennero a trovarmi a casa alcuni esponenti di spicco dell'automobilismo sportivo trapanese, erano portavoce di un'iniziativa che si apprestavano a sottopormi. A dire il vero – all'inizio ero un po' sorpreso e piuttosto incuriosito – m'informavano del loro desiderio e d'alcuni altri sportivi della città, 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 una lettera che aveva tutte le caratteristiche per sembrare una vera e propria "petizione" 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 fu l'insistenza, la determinazione e l'entusiasmo rievocativo di quelle persone.

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 partecipò, poi, a tutte le manifestazioni motoristiche che si svolgevano nell'Isola, si instaurò nella città un clima nuovo, d'entusiasmo, di curiosità, di passione sportiva,

che coinvolse un po' tutti. 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 principale della mia città.

Il rombo dei motori, lo stridio dei pneumatici, le acclamazioni degli spettatori che gremivano la piazza, ti facevano venire la pelle d'oca: 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 pulito e frizzante della notte.

Quando quel gruppo di sportivi veri, venne a trovarmi, erano trascorsi, poco più di cinquanta anni dal momento in cui mio padre aveva smesso di correre, eppure, c'era ancora chi si ricordava di lui e delle sue imprese sportive.

Fui lieto e mi sentii onorato, allora, di aderire subito a quella richiesta, nobile, avanzata con il cuore da una schiera di persone dotate d'autentica passione, che si proponevano di mettere in atto un'iniziativa, peraltro 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. Nacque così il “Club di Auto e Moto d'Epoca Francesco Sartarelli”. Il Club fondato nel 1995, ha dato vita ad un organismo entrato poi a far parte della federazione A.S.I. Automotoclub Storico Italiano.

Vittorio Sartarelli

*LA “SUA”
MACCHINA
DA CORSA*



*Francesco Sartarelli alla guida della sua nuova macchina da corsa
a sinistra è visibile il figlio Vittorio, alle sue spalle una folla di amici, appassionati, curiosi*