

UNA VITA PER LE CORSE

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, non possono prescindere dall'affetto e dalle profonde radici che mi legano ad una persona cara della famiglia.

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 documentato da foto originali dell'epoca, conservate gelosamente come cimeli nell'archivio di famiglia e, 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, 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 a 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 riesce ad ottenere la disponibilità di una Bugatti non proprio nuova che, rimette in sesto e prepara per la gara, 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 non potere 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 ba-

gaglio 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 incombente. 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 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'iniziative inattese; in questo clima di precarietà, con molte speranze ma scarse risorse finanziarie Francesco, come tutti gl'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, allora, 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'iniziative 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 racchiudeva 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 abbordabili 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 vetturetta 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 vettuette 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, 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 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 ritiene gli possa 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 offra 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, 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 all'estremità 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 avvale di due partaceppi e due tamburi prelevati anch'essi dalla Fiat 1100, per ottenere una frenata più potente ed efficace, i freni posteriori restano 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 tecni-

ca 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 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, che 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 è 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 "scocca", ora si deve pensare ad alloggiarvi il motore che deve ancora arrivare. Francesco decide di partire per il Continente, andrà a Torino in Siata, egli 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, 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 bilanceri, 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.

Il nuovo propulsore fa 7000 giri il minuto, eroga al banco una potenza di circa 50 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 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 il cui motore era 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 cilindrate 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!