

Il Primo Piano

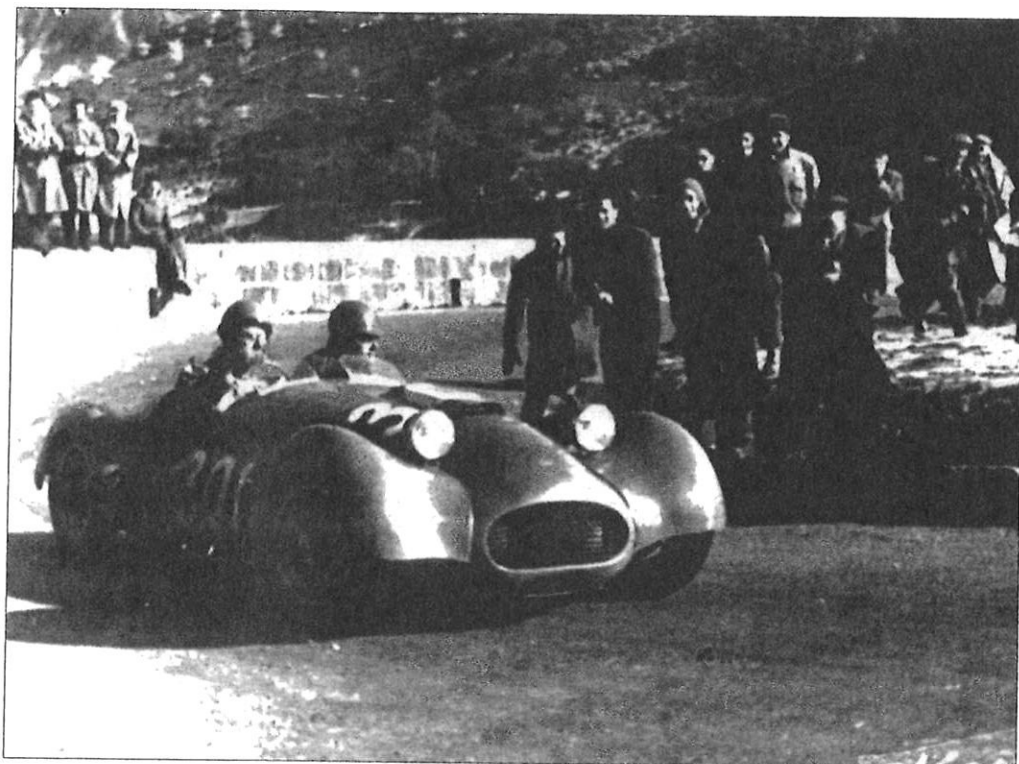
Angelo Lo Monaco, "nipotino" di Enzo Ferrari

Dal dolore per la morte dell'amico Ferrara, all'incontro con l'ingegnere di Maranello, fino al terribile incidente alla Palermo-Monte Pellegrino, una storia che a raccontarla è quasi leggenda

La storiografia ufficiale ha descritto il periodo del littorio ponendo l'accento sugli errori e gli orrori di una seconda guerra mondiale subita dal popolo italiano. È come se il ventennio sia stato, nella coscienza collettiva, rimosso, saltando quasi a piè pari lo scorrere di una generazione di giovani (come venivano allora definiti) arditi e ardimentosi, nell'esuberanza della loro gioventù, che crearono gesta e imprese che oggi è difficile non ricordare e non tramandare. Uno di quei giovani arditi, ancora coraggioso e intrepido, lo abbiamo incontrato sotto le naturali vesti di un ottuagenario nel suo tranquillo salotto di casa color crema, nel primo pomeriggio di un tiepido aprile, gustando un ottimo caffè siciliano offerto dalla sua signora.

Angelo Lo Monaco, classe 1914, ardito dei motori "di terra, di mare, di aria" (l'espressione, per quanto diremo più avanti, non è soltanto un retaggio retorico). A sette anni inizia ad apprendere il mestiere di meccanico presso una delle maggiori officine nissene sorte nel primo dopoguerra. La sede di tale fucina era in via Vespri Siciliani, rione Xiboli, dove esercitava la premiata ditta Guarino e Fiorino, i cui locali erano di proprietà del Cavaliere Melfa, suocero di un altro grande dell'automobilismo nisseno, Michele Tornatore. Da quell'officina usciranno molti dei maghi del motore che cureranno sino ai giorni nostri automobili e veicoli di intere generazioni nissene.

Angelino, così è chiamato, si appassiona presto a bielle e pistoni: li pulisce, li ripara, li studia, fino a diventarne un piccolo mago. Non conosce orari, instancabile, animato da un gran desiderio di apprendere e - con l'età - dalla smania di



Qui sopra: Angelo e Ignazio Lo Monaco al Giro di Sicilia.

misurarsi su quei mezzi che, per conto terzi, al momento governa.

È un altro celebre dell'automobilismo nisseno che lo spinge al cimento. "Ero con Albino Ferrara, assistevo il suo mezzo già da qualche tempo. Mi decisi, e con una motocicletta classe 125 cc, arrivata da Torino credo nel '21, mi presentai a Palermo per il Circuito della Favorita". L'ambiente è quello della belle époque palermitana, animata dai Florio, da merletti, ricami e ombrellini delle dame siciliane che facevano da mondana cornice alle imprese di quei coraggiosi centauri. "Credo che mi classificai abbastanza bene. Ricordo che ricevetti un ottimo premio di arrivo."

Il dado è tratto, l'ardito giovine sente il sangue ribollire per la passione della rapidità e non vede l'ora di continuare a godere di quel demone che è la velocità, nuova dimensione di quei tempi moderni.

"Gareggiai poi a Forlì, con altri amici. Con me c'erano Angelo Bonasera, Fortunato Domanti, Matteo di Giovanni. Corremmo la Coppa Terra del Duce, una corsa di motociclette in linea e a staffetta. Si partiva da Forlì e si passava per Faenza, San Marino, Predappio. Ci portarono pure a vedere la casa natale del duce Benito Mussolini". Leggiamo negli occhi di questo giovane ottantenne non un'accondiscendenza per il regime e il suo capo, ma un

sincero entusiasmo per l'ardore che allora quell'impresa suscitava. "Le spese erano tante, partivamo in treno, pieni solo del nostro entusiasmo, conoscendo luoghi dell'Italia che non avevamo mai visto prima." A Caltanissetta in quegli anni - fine anni Venti, inizi anni Trenta - miniere e agricoltura consentono ai figli di una piccola fetta di quella borghesia nissena che si andava affermando, di poter esercitare lo sport dei motori, e con il progresso e qualche risorsa finanziaria ecco che molti passano dalle gare in motocicletta a quelle in auto. Albino Ferrara decide il grande passo e acquista una Fiat 508 Balilla Coppa d'Oro: auto che rimarrà per sempre impressa nella mente del giovane Lo Monaco, tanto che qualche anno

più in là deciderà per l'acquisto di un esemplare.

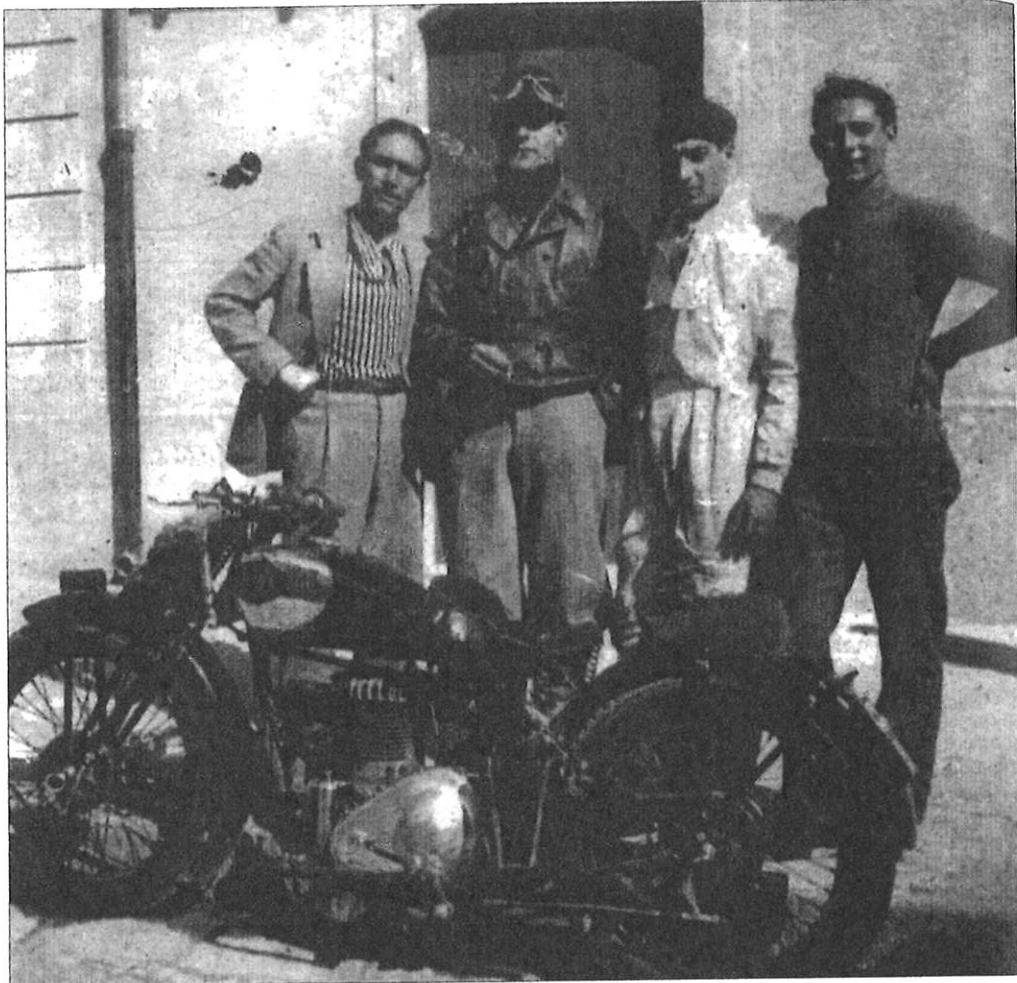
Ma lo sport del motore riserva anche amarezze.

"Ero a Palermo per una corsa, quando improvvisamente arrivò la notizia dell'incidente accaduto ad Albino Ferrara sulla via del ritorno da Milano o Brescia, ora non ricordo con precisione. La notizia ci tramortì."

Alle porte di Roma Ferrara moriva al volante della sua Fiat 508 Coppa d'Oro; per Angelo Lo Monaco il colpo è forte. "Ai funerali lo strazio di parenti e amici era enorme. Piangevamo come bambini. Uno dei più rappresentativi piloti nisseni del tempo se n'era andato per sempre."

Si avvicinava la seconda metà degli anni Trenta e quegli anni avrebbero visto l'inasprirsi delle tensioni internazionali che sarebbero sfociate nella tragedia della guerra. Di motori Angelo Lo Monaco se ne occuperà ancora, e non solo di auto, ma anche di imbarcazioni e di aeroplani, e non con la tuta di officina, ma con la divisa della Patria.

Il giovane Angelino presta servizio presso la regia Aeronautica, occupandosi - al momento - non più di Fiat Balilla Coppa d'Oro, ma dei pistoni a stella dei motori turboelica di caccia e bombardieri Caproni e Siai-Marchetti. In quegli anni Lo Monaco accresce il suo bagaglio tecnico, accumulando conoscenze ed esperienze che, una volta finita la guerra, lo porteranno ad aprire con il



Qui sopra: Angelo Lo Monaco (primo a destra) e alcuni amici, tra cui Albino Ferrara (con gli occhiali).

fratello Ignazio una delle più note officine nissene, cimentandosi sempre in coppia

col fratello nelle più grandi gare di durata del dopoguerra, primo fra tutti il mitico Giro di Sicilia.

Partecipa alla competizione per sei volte, dal 1948 al 1953. Sono gli anni delle celebri vetture da corsa battezzate da Giovanni Canestrini Renzo con l'appellativo "barchetta". I Lo Monaco faranno sfoggio di auto ancora realizzate con metodi autarchici, per poi però passare a vetture più blasonate come Stanguellini e la celebre Ermini Sport: una delle più belle vetture da corsa avutesi a Caltanissetta in quegli anni. I Lo Monaco precedono nell'acquisto un altro grande dell'automobilismo nisseno, il barone Antonio Pucci, futuro vincitore della Targa Florio del 1964.

"Ricordo che a un'edizione della corsa che si teneva sul Circuito di Siracusa, arrivai nel recinto dei box e incontrai Clemente Biondetti, vincitore della Mille Miglia. Ci eravamo conosciuti in continente durante una delle mie trasferte di gara. Biondetti correva allora per la Ferrari e l'ing. Enzo (Ferrari) chiese al suo pilota chi fosse quel giovane magro con quella piccola sport-barchetta. Biondetti mi prese e mi presentò a Ferrari, uomo rude e tutto d'un pezzo. Non so cosa



Qui sopra: in questa immagine Angelo Lo Monaco posa fiero accanto alla sua Gilera anteguerra.

suscitai in Ferrari, ma l'ingegnere mi prese in simpatia e mi appiccicò il nomignolo di "nipotino". Diede disposizioni di mettere la piccola Ermini accanto al box delle sue Ferrari e disse ai suoi meccanici di prendersi cura della mia vettura. Al mattino del venerdì delle prove mi presentai ai box. Rimasi sconcertato. La mia Ermini era tutta smontata in mille e un pezzo. Carrozzeria e telaio erano separati. Il cambio, la trasmissione e le sospensioni erano smontati, così pure il motore che faceva vedere i cilindri vuoti di bielle e pistoni. Confesso che mi scoraggiai e pensai di non poter partecipare alla gara, dal momento che anche le Ferrari di Biondetti e Cortese erano da preparare per le prove e la gara e che quindi dovevano essere rimontate le Ferrari ufficiali. Non c'era tempo per sistemare anche la mia vettura. Nel pomeriggio ritornai e con mia grande sorpresa vidi che la mia auto era quasi pronta per scendere in pista. Io non ero abituato a tali miracoli. In gara andavo da solo o al massimo con qualche amico e dovevo fare tutto: dal meccanico, al concorrente, al pilota. Vedere che altri si occupavano della mia macchina mi alliegriva di tanto. Finalmente arrivò il momento di scendere in pista per le prove. Montai sulla mia Ermini e rimasi esterrefatto. Non riconoscevo più la mia macchina. Era diventata un'altra. Andava liscia, serena... una piuma. Il volante allineava le curve, come mai prima. Il cambio era docile e gli innesti precisi. Il motore, poi, era sempre in palla... insomma... quell'auto volava!

Durante quelle prove, per un giro precedetti Biondetti. Poi, alla seconda tornata, vidi la Ferrari di Gino ferma sul margine della pista. Mi fermai e chiesi al mio amico cosa fosse successo. Mi rispose che era rimasto senza benzina, perché i meccanici volevano che facesse il tempo con una macchina leggera... ma forse era troppo leggera! Raggiunsi i box e presi una piccola tanica di benzina che portai a Biondetti, consentendogli di finire le prove. Era il minimo che potessi fare per il lavoro che in Ferrari avevano fatto sulla mia vettura. Quei tempi erano diversi, si correva tutti insieme, ci si aiutava l'un con l'altro senza badare ad altro."

Di quella Ermini Sport Angelo Lo Monaco va fiero e quando la ricorda i suoi occhi brillano ancora.

A proposito di occhi, Angelino proprio nei suoi porta i segni del

terribile incidente occorsogli a un'edizione della gara in salita Palermo-Monte Pellegrino. "Affrontavo la salita con una forza inusitata, mi sentivo di fare un ottimo tempo e in effetti stavo guidando abbastanza bene. Mi accorgevo di non commettere errori che in gare brevi e nervose come le cronoscalate sono frequenti. Ero oramai quasi alla fine della gara, sentivo di poter ottenere un buon risultato, ma la sorte quel giorno mi riservava un'amara sorpresa. A poche centinaia di metri dall'arrivo una gomma cede. Perdo il controllo della vettura, sbando, vado a finire oltre un piccolo ciglione che delimita la strada e volo giù. Precipito per oltre 15 metri. mi aggrappo al volante, ma il canotto dello stesso si spezza. Vengo sbalzato dalla vettura e questo forse mi salva. L'auto finisce nel giardino della sottostante villa del principe di Belmonte e si capovolge. Mi danno per morto. A rimetterci di più è il mio occhio sinistro e la mia palpebra, che da quel giorno diventerà lunga. Mi soccorrono e vengo ricoverato in ospedale; ci vorrà un mese di degenza per rimettermi in piedi. Durante quel ricovero, ricordo una sequela di visite di nobili palermitani, forse per quel giardino del principe dove l'auto si è spezzata o forse per vedere il miracolato pilota scampato a quel volo. Ricordo la visita del barone La Motta e del principe Lanza di Trabia". Queste ultime personalità s'incrociano ancora nei ricordi di Angelo Lo Monaco. Ci mostra



Qui sopra: l'auto di Angelo Lo Monaco subito dopo il volo alla Palermo-Monte Pellegrino

alcune foto: una ritrae un lunghissimo e affollato corteo funebre, l'altra delle persone in preda a un pianto inarrestabile. "Eravamo al Giro di Sicilia. In prossimità di un controllo orario notiamo una gran folla. Rallentiamo. Ci fermiamo e vediamo un corpo che giace sulla strada. Era quello di Faraco o forse del barone La Motta. Siamo scossi. Una mano pietosa copre quel corpo con dei sacchi per la farina presi da un negozio di fornaio. Arriveranno poi più dignitose lenzuola. La Motta e anche il valoroso copilota Faraco muoiono nell'incidente. È terribile per tutti. Più tardi la notizia arriverà al principe Lanza di Trabia (è quello che ci mostra

nella foto) che scoppierà in lacrime." Sappiamo che quell'incidente impressionò enormemente l'ambiente delle corse e i giornali s'interrogarono sul grande pericolo delle corse su strada. Il pericolo però non distolse Angelino dalla voglia di correre. Più che la paura o gli incidenti poté però la sua signora e l'amore per la famiglia. "Nel 1956 smisi. Avevo sposato mia moglie e non volevo certamente lasciarla per colpa di qualche curva presa magari troppo velocemente. Ho ricordi splendidi e per quello che ho fatto ne è valsa la pena. E non dimenticherò la mia bellissima Ermini che, per quello che alcuni mi hanno detto, forse è finita all'altro capo del mondo. Non lo so, ma spero che stia ancora bene."

Calogero Ariosto



Qui sopra: il principe Lanza di Trabia, nipote di Vincenzo Florio, piange la morte dell'amico barone La Motta.