

## IL PILOTA



**F**rancesco Sartarelli nasce il 26 Agosto 1904 a Jesi, allora, una cittadina delle Marche in provincia di Ancona. Nel 1913 la sua famiglia si trasferisce in Sicilia a Palermo, egli, sin da piccolo, mostra la sua predilezione e si sente irresistibilmente attratto dai motori e da tutto quanto concerne la meccanica.

A 15 anni comincia a frequentare, come apprendista, le officine della capitale siciliana dove apprende i primi rudimenti di meccanica e dove ha la possibilità di soddisfare le sue curiosità, di imparare tutto quello che c'è da sapere, di stare a diretto 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 sua esistenza.

Negli anni che seguono passa successivamente in officine sempre più grandi ed importanti nelle quali, parallelamente alla sua crescita fisica, cresce progressivamente la sua preparazione tecnica e professionale che trova la sua espressione più elevata e completa quando riesce ad entrare nella ristretta elite dei meccanici specializzati della Officina Ravetto.

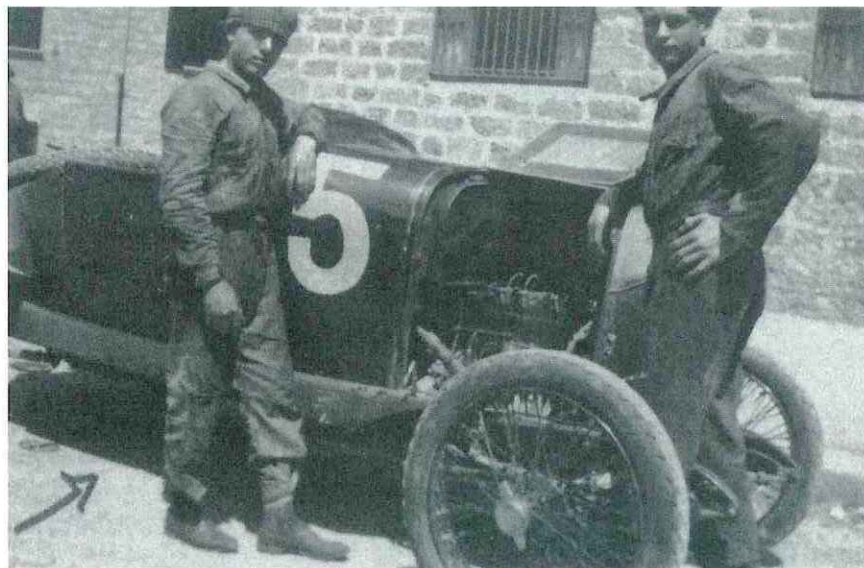
Clemente Ravetto, un torinese anch'egli trapiantato in Sicilia, meccanico espertissimo ed ex pilota di aerei, dirigeva la più importante officina meccanica di Palermo che allora era anche la Concessionaria che commercializzava le più importanti autovetture italiane e straniere della epoca.

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 Ravetto era, allora, un punto di riferimento costante degli appassionati cultori degli sport motoristici che avevano, in quegli anni, come degni rappresentanti alcuni esponenti della nobiltà palermitana, assidui frequentatori della Concessionaria e presso i quali Francesco godeva di grande considerazione professionale.

**IL  
PILOTA**

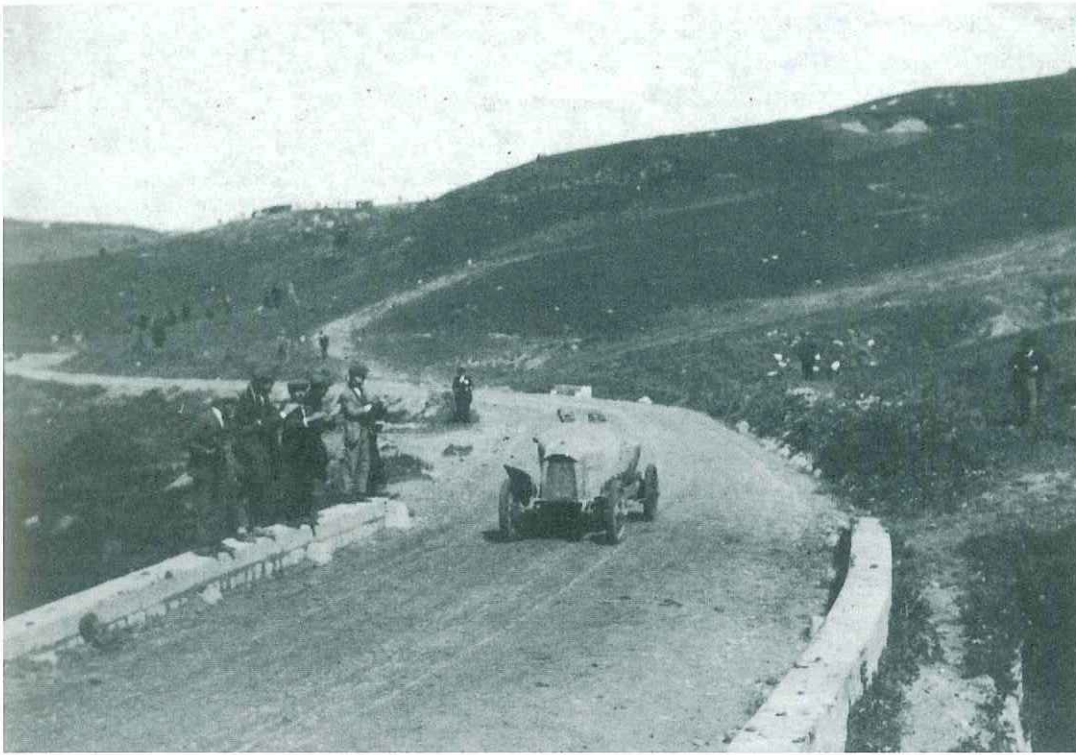
La prima occasione di partecipare ad una gara automobilistica si presenta nel 1922, a 18 anni, il marchese De Seta lo vuole con se come meccanico e prende parte quindi alla XIII Targa Florio, grazie ad una speciale autorizzazione paterna data la sua giovane età.



*Durante la preparazione  
della macchina  
prima della gara*



*Con il  
Marchese De Seta  
alla partenza della  
Targa Florio  
del 1922*



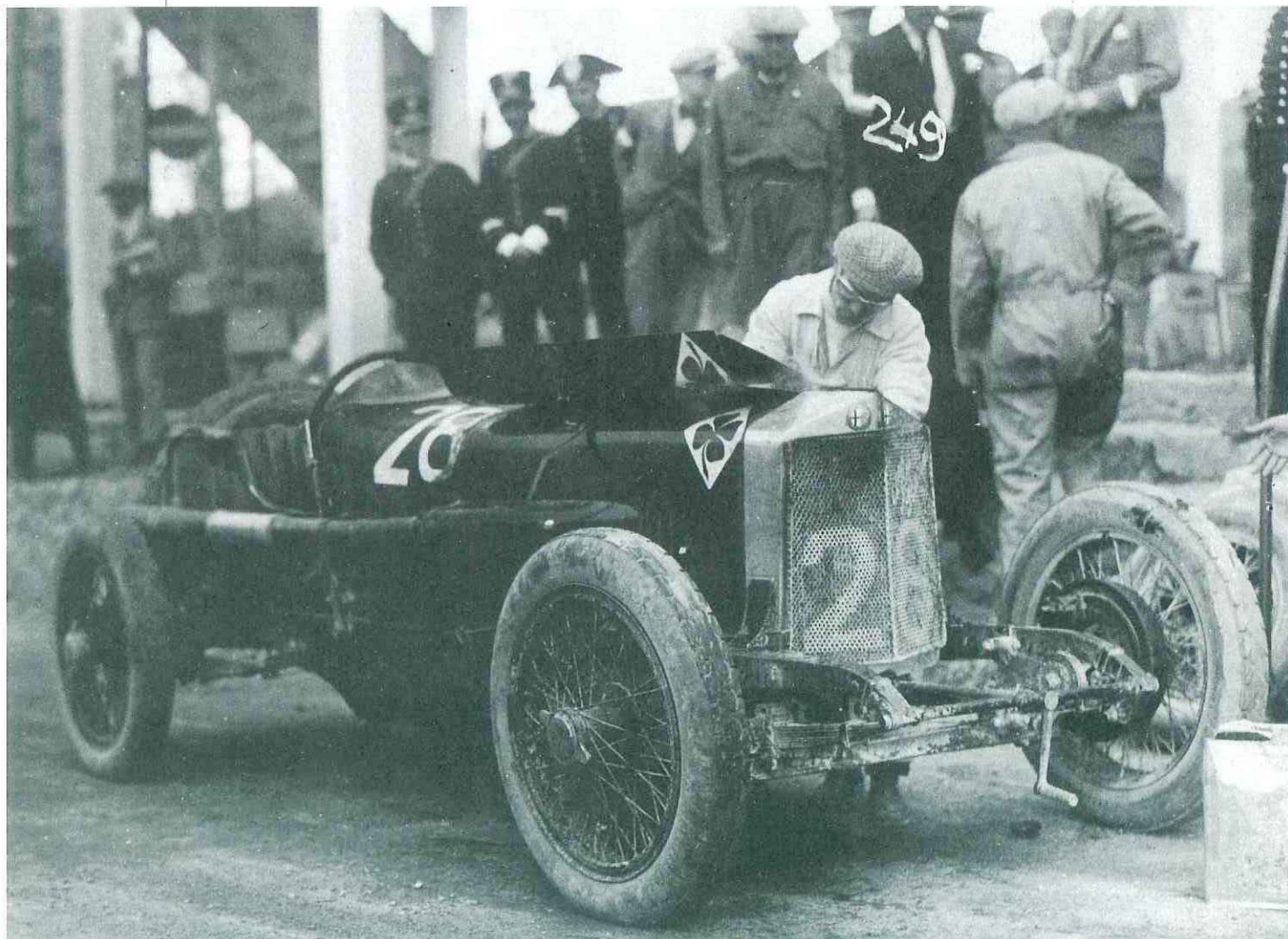
*Targa Florio 1922 - Un passaggio durante la gara*



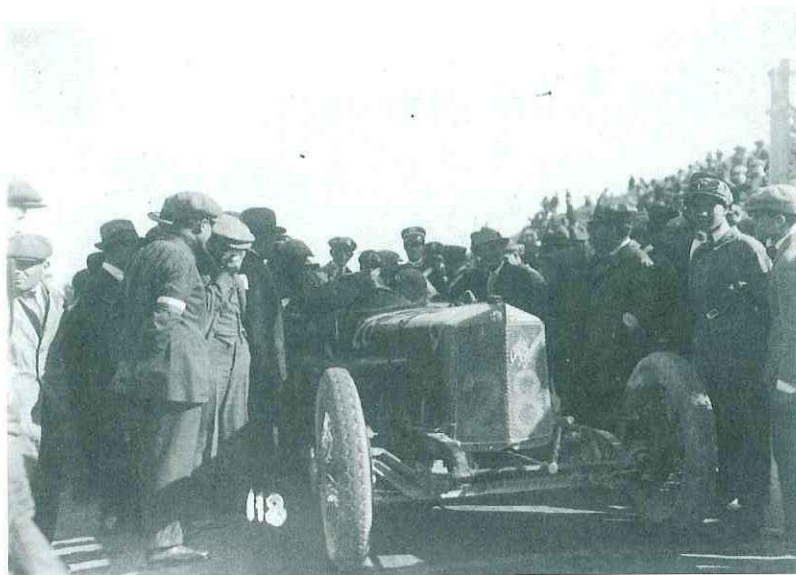
*Targa Florio 1922  
In coppia con il  
Marchese De Seta  
subito dopo  
l'attraversamento  
di Cerda*

**IL  
PILOTA**

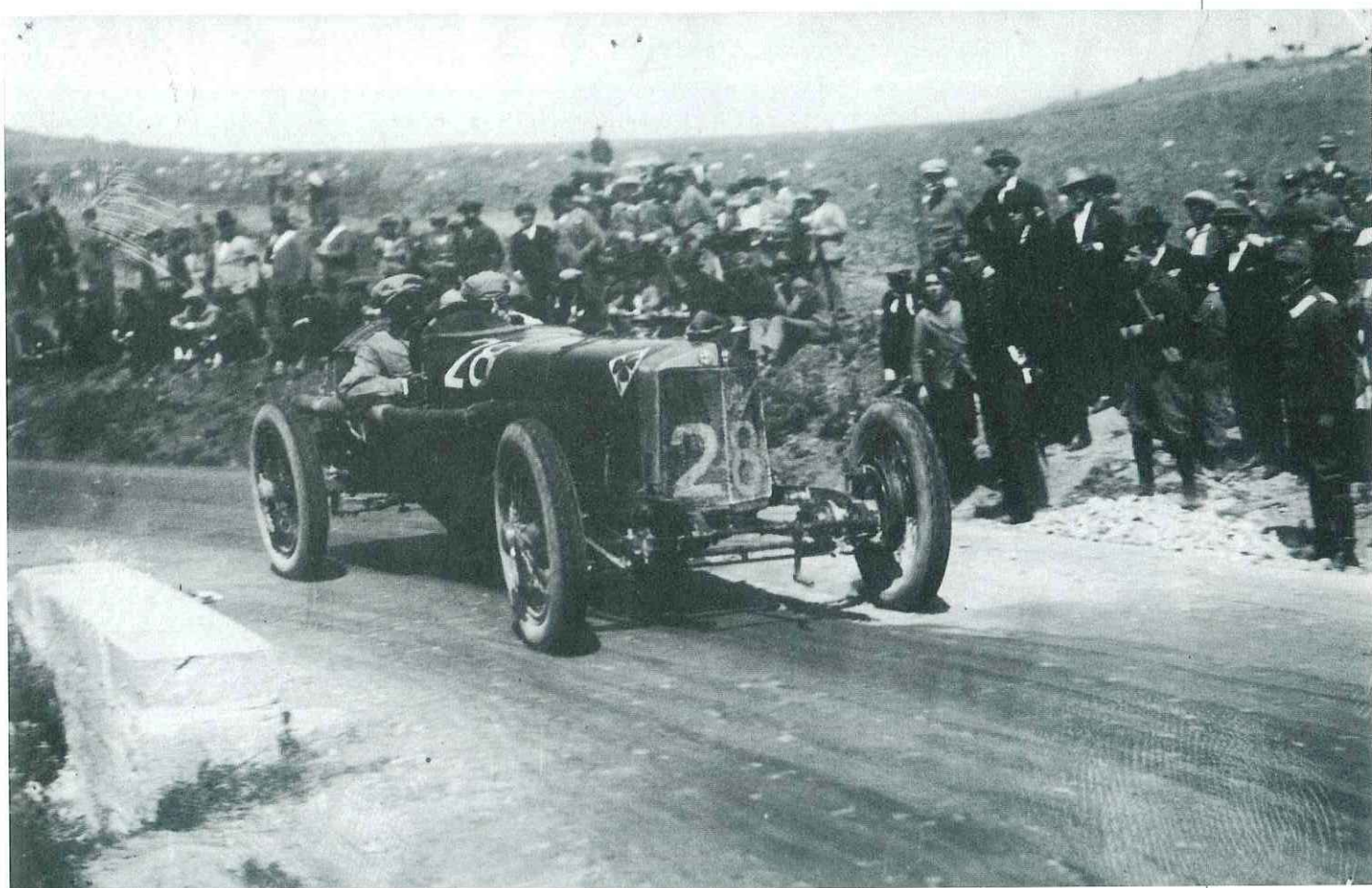
L'anno successivo partecipa ancora alla XIV Targa Florio questa volta in coppia con il barone Sillitti, quest'ultimo poi, nel 1930, partecipando al VI Giro di Sicilia a bordo di una Bugatti 3 litri, doveva rimanere vittima di un incidente mortale nei pressi di Acireale.



*1923 XIV Targa Florio  
Con il Barone Sillitti su Alfa Romeo  
preparativi prima della partenza  
Francesco Sartarelli da l'ultima guardata al motore*



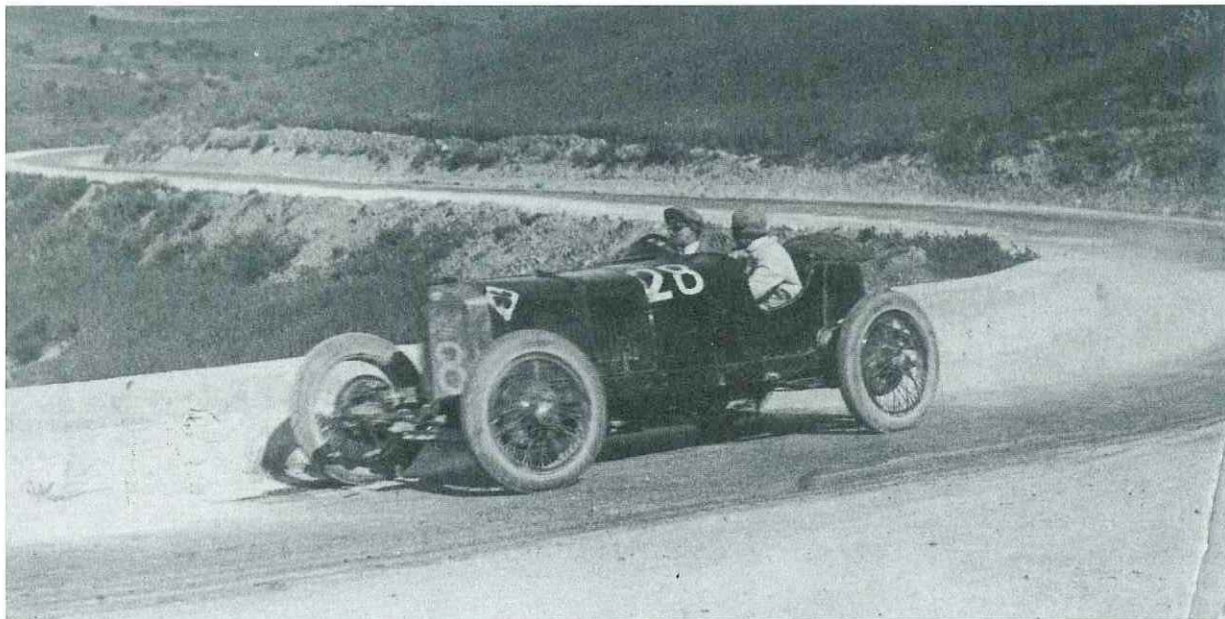
*Alla partenza della  
Targa del 1923*



*Lungo il percorso della Targa 1923*

**IL  
PILOTA**

*Durante il  
percorso della  
Targa Florio  
1923  
un altro  
passaggio*



*Le magiche  
tribune di  
Cerda 1923.  
Durante il  
rifornimento  
l'Alfa Romeo  
del  
Barone Sillitti  
n. 28*

## *IL PILOTA*

Parallelamente alla passione per le auto, Francesco coltiva quella per le moto e con la sua Guzzi 500 quattro valvole prende parte a numerose gare siciliane con discreto successo, l'ultima delle quali la Coppa "ZITO" disputata sul tracciato Palermo-Trapani nel 1926 nella quale si classifica secondo.



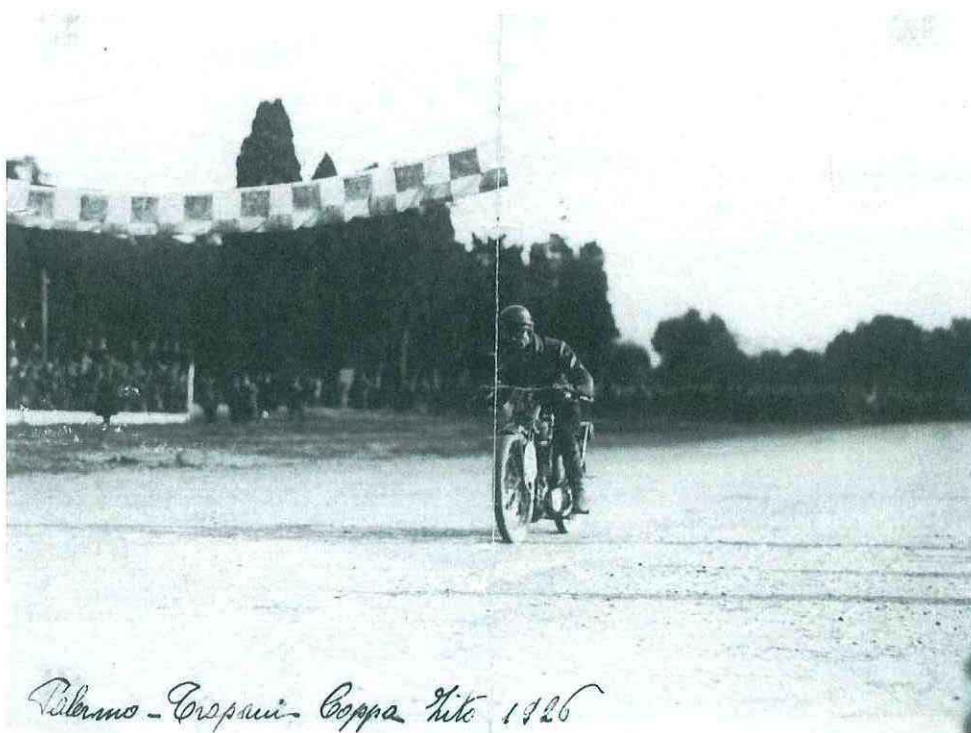
*Il giovane  
centauro  
della  
Moto Guzzi*



*La Coppa Zito  
1926  
subito  
dopo il via*



*Coppa Zito 1926  
sul percorso*



*Palermo - Trapani - Coppa Zito 1926*

*Al traguardo  
di Trapani  
Il classificato*

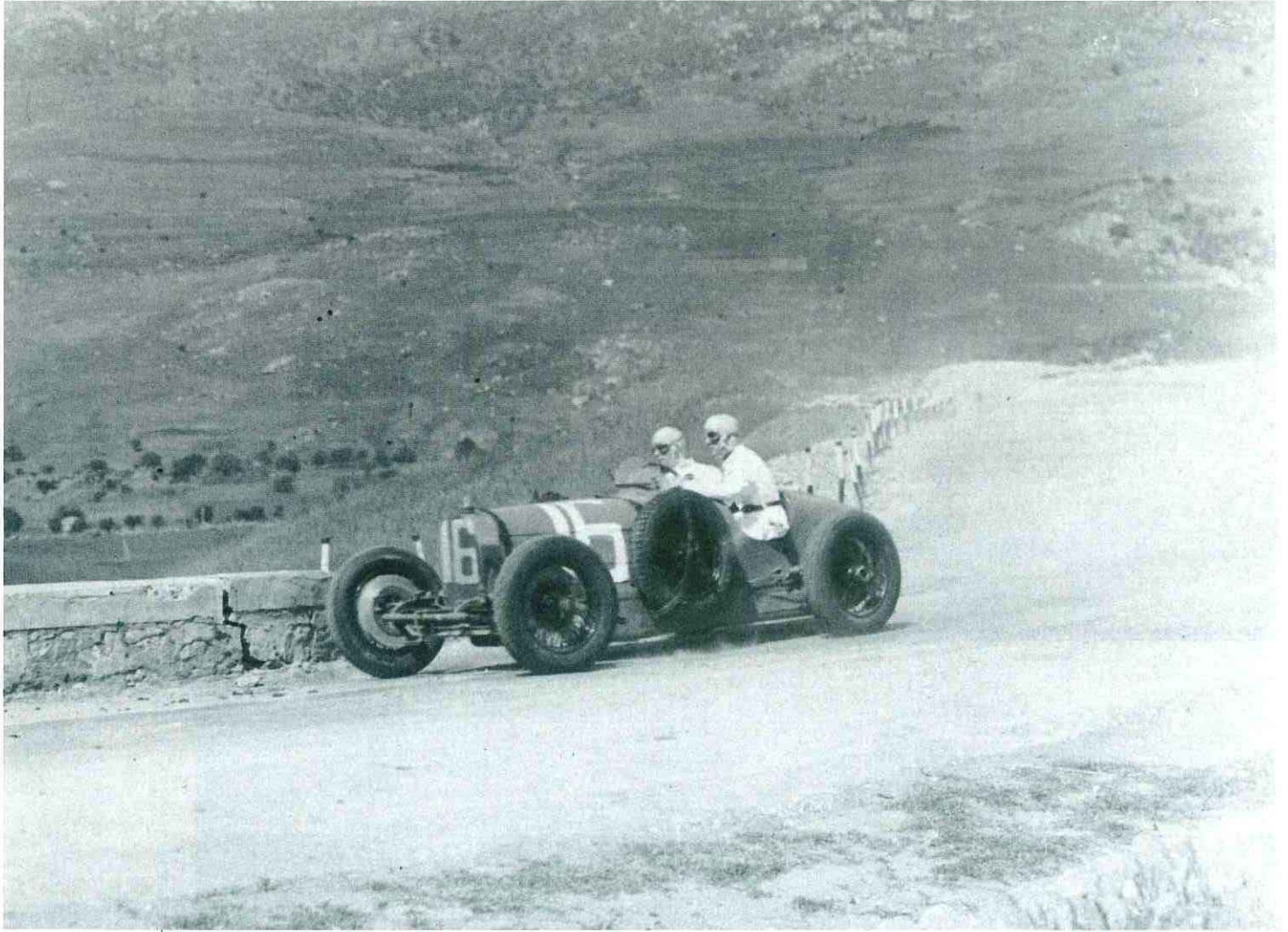


Sempre nel 1926 con una macchina affidatagli per l'occasione da un esponente della nobiltà palermitana, debutta come pilota disputando la Targa Florio.

*Subito dopo  
la partenza*

*Targa Florio del 1926 - Alla partenza  
1ª gara nella quale debutta come pilota*





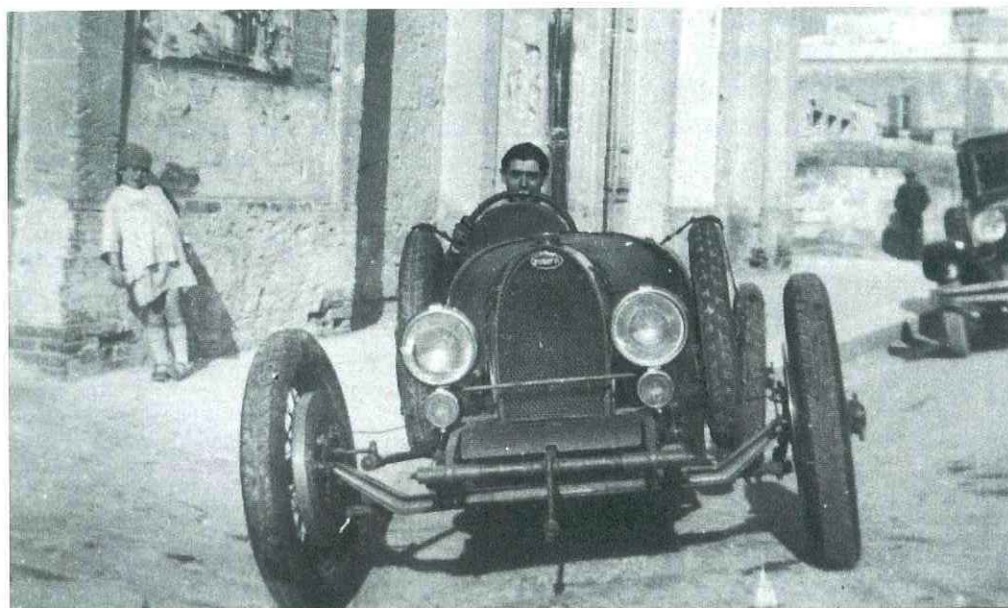
*Targa Florio 1926*

Successivamente nel 1928, alla ripresa del Giro di Sicilia, alla sua quarta edizione, fortemente voluta dal dinamico ed instancabile commendatore Florio, Francesco ottiene la disponibilità di una Bugatti non proprio nuova che, tuttavia, riesce a rimettere in sesto e preparare per la gara.

Però la corsa sarà un calvario, perché durante il percorso dovrà affrontare una serie di avarie meccaniche che gli faranno perdere



*Palermo  
Francesco con  
un compagno  
di lavoro*



*La Bugatti  
con la quale  
partecipò al  
IV Giro di Sicilia*



*Un  
particolare  
del motore  
Bugatti*

molto tempo; per ultima si guasta anche la pompa di alimentazione del carburante e allora, grazie ad una intuizione felice, dettata anche dall'esperienza accumulata in officina, riesce a portare a termine la gara smontando letteralmente la tanica della benzina e legandosela al di sopra delle spalle, in modo da fare affluire il carburante al motore per caduta anziché per spinta pneumatica.

È appunto in quell'occasione che i più vecchi appassionati trapanesi di automobilismo sportivo ebbero la ventura di conoscere Francesco Sartarelli perché, con quella Bugatti malconcia e con il serbatoio della benzina sulle spalle transitava da Trapani, ultima tappa prima di concludere il Giro a Palermo.

Tra il 1929 e il 1930 si trasferisce a Trapani, la Filiale Fiat "DAZI", Concessionaria per le vendite della città cerca un capo-officina capace ed esperto per dirigere e seguire il servizio di assistenza ai clienti e Francesco, con l'ottimo curriculum e le ottime referenze dell'Officina Ravetto, ottiene l'incarico che terrà per qualche anno.

*Francesco Sartarelli davanti la sua officina  
"visita" una Topolino che ha bisogno di "cure"*



Nel 1934 si sposa e decide di mettersi a lavorare per proprio conto, apre una sua officina molto bene attrezzata che in breve tempo diventerà la migliore officina meccanica della città.

Gli anni che vanno dal '34 al '47 sono anni tranquilli, nonostante la guerra, dedicati esclusivamente al lavoro ed alla famiglia, ormai è un apprezzato professionista con un bagaglio tecnico ed un'esperienza motoristica di livello elevato, queste sue capacità tecniche, sostenute da una viva intelligenza e unite ad una geniale inventiva e ad una non comune abilità artigianale, lo spingono a coltivare nella sua mente l'idea e la volontà di fare il costruttore di auto.

Per alcuni anni la cosa rimane un sogno nel cassetto, nel 1939 decide di

iniziare 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 (giova ricordare che siamo nel 1939) doveva essere un 12 cilindri da realizzarsi interamente in alluminio, a V di 90° di 2000 cc. di cilindrata, con alberi a cammes in testa.

Purtroppo incontra notevoli difficoltà di ordine tecnico-pratico nella realizzazione del progetto: difficoltà nel reperire i materiali, mancanza di attrezzature adatte, mancanza nella zona di industrie che costruiscono parti meccaniche o ricambi su misura, mancanza di persone capaci di coadiuvarlo nella realizzazione, non ultima difficoltà la mancanza di mezzi finanziari adeguati, per cui riesce solo a far fare la fusione, per altro riuscita imperfetta, del blocco cilindri e delle testate.

Intanto incombe la guerra mondiale, sorgono altri problemi di natura esistenziale, i bombardamenti danneggiano, per fortuna non gravemente, la sua casa di abitazione e la sua officina che deve rimanere chiusa per oltre un anno.

Egli continua la sua attività di meccanico nella zona di Valderice dove è sfollato con la famiglia. Il progetto di continuare la costruzione del motore, per ovvi motivi, viene accantonato.

Per fortuna in Sicilia la Guerra finisce un anno prima, alla fine del '44 Francesco rientra a Trapani provvede, con mezzi propri, alle riparazione dei danni subiti a causa dei bombardamenti dalla sua casa e dalla sua officina che viene così ripristinata nella sua funzionalità.

Arriviamo al 1946, l'Italia, tra le nazioni più

gravemente danneggiate dall'evento bellico è in ginocchio, c'è penuria di tutto, l'economia, l'industria, la proverbiale produttività diminuita del 90%, tuttavia c'è in tutti il desiderio di risorgere, ricostruire, riemergere dal baratro in cui gli eventi avevano fatto sprofondare.

La guerra è finita da poco e la motorizzazione in Italia sta faticosamente cercando di riprendersi, però se l'Italia sta male la Sicilia sta peggio, infatti, quest'ultima non stava certamente benissimo neanche prima della guerra, dibattendosi in una endemica arretratezza che la portava ad essere un'area di sottosviluppo, con infrastrutture quasi inesistenti, mancanza di industrie e con un commercio molto modesto, ovunque regnava l'arte di arrangiarsi per tirare avanti.

In questo clima di precarietà e con scarse risorse finanziarie Francesco, come tutti gli italiani, si rimbecca le maniche e ricomincia caparbiamente il suo lavoro, riapre l'officina dove si ritrovano presto i vecchi clienti ed i nuovi che via via si aggiungono sempre più numerosi.

Così tra il 1946 ed il 1947 si assiste, parallelamente alla rinascita civile ed economica dell'Italia, ad una netta ripresa del motorismo agonistico, sia pure in forme e maniere strettamente relative alle singole realtà economiche, ancora disagiate, delle varie regioni.

C'è come un fermento di iniziative e di voglia di fare, nonostante la difficoltà nel poter disporre di materiale da potere utilizzare nelle competizioni, non bisogna dimenticare infatti che i danni causati dall'evento bellico avevano quasi azzerato la capacità produttiva delle industrie, c'erano inoltre notevoli difficoltà nell'approvvigionamento dei carburanti, per non parlare poi del generale stato di dissesto in cui versavano le vie di comunicazione e le relative infrastrutture.

Tuttavia, in questo generico stato confusionale ed approssimativo, 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 e molto emotiva che caratterizzava tutte le gare fatte dall'uomo sul mezzo meccanico.

Una nuova regolamentazione di quel tempo applicata alla categoria Sport nazionale, con ampie possibilità di manipolazione di telai, carrozzerie e motori, fa in modo che, 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, sempre fra i più geniali ed apprezzati del mondo, che trovano in questa competizione interattiva il modo di affermare, comunque, il dominio dell'uomo sulla macchina.

Di conseguenza assistiamo alla nascita, quasi contemporanea, per una sorta di vite parallele, di alcuni piccoli costruttori, artigiani meccanici di grande talento, evoluti tecnicamente alla pari dei più grandi e prestigiosi costruttori conosciuti, nascono così Cisitalia, Osca, Stanguellini, Giannini, Taraschi.

Fra questi costruttori, se avesse avuto fortuna, un pizzico di furbizia e la volontà dichiarata di ottenere con il suo lavoro una migliore situazione economica, troveremmo oggi a buon diritto, Francesco Sartarelli, perché la macchina che lui ha costruito, a parte i materiali allora disponibili, utilizzati in mancanza di meglio, nulla aveva da invidiare, come realizzazione tecnica e prestazionale, alle più fortunate macchine su

menzionate. Ma questo è un altro discorso che ci sarà modo di approfondire in seguito nella presente narrazione.

Per tornare al fascino che la categoria Sport esercitava sugli sportivi del volante c'è da dire che essa diventa, in quegli anni, il soggetto tecnico più osservato ed apprezzato per la sua spettacolarità intrinseca e connaturata allo sport motoristico in genere ed a quello automobilistico in particolare.

In quegli anni, non esistevano ancora dei circuiti bene attrezzati e funzionali nei quali disputare delle gare motoristiche, l'attenzione degli appassionati si sposta inevitabilmente sulle corse su strada che per le loro caratteristiche di maggiore durata, con l'attraversamento di centri abitati e con percorsi quanto mai vari e con un'ampia scala di difficoltà, attraggono facilmente un pubblico sempre più numeroso ed entusiasta.

In questa evoluzione spontanea dello sport motoristico vanno ricercati i motivi tecnici ed emotivi che, 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 gare su strada più lunghe ed articolate come il Giro dell'Umbria, quello di Calabria, della Toscana e, *dulcis in fundo*, per quanto ci riguarda, il Giro di Sicilia come si è detto avanti, la cui ripresa è voluta fortemente e tenacemente dal Comendatore 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 generale dello stato viario in Sicilia.