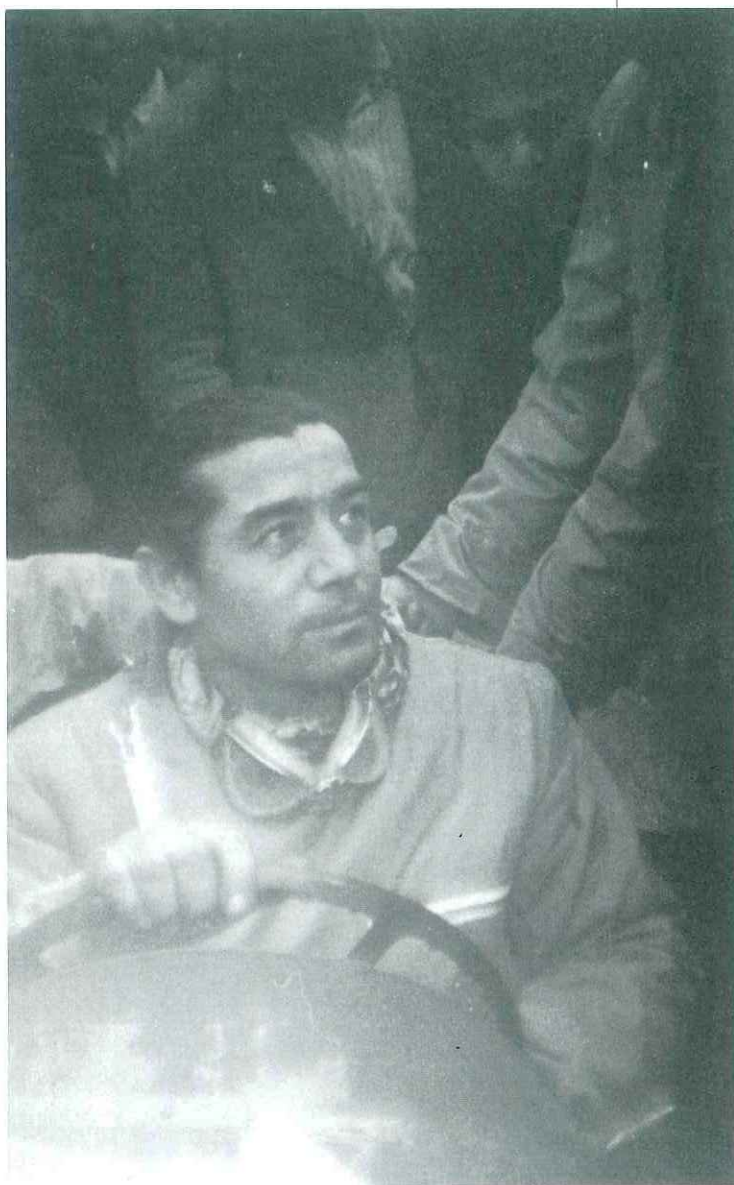


# ***LA PRIMA DELUSIONE E I PRIMI SUCCESSI***

*Giro di Sicilia 1949  
prima della partenza*

**C**on questi presupposti, dei quali non si può non tenere conto, la nuova macchina costruita da Francesco riceve il battesimo del fuoco prendendo il via del IX Giro di Sicilia, lo accompagna il fedele allievo Vito Guarrasi, è il 19 marzo 1949.

Con una brillante partenza ed una Palermo



**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**

*Giro di Sicilia  
1949  
dopo la  
punzonatura  
del sabato  
pomeriggio*



*IX Giro di  
Sicilia 1949*



Trapani percorsa a tempo di record (miglior tempo della sua categoria), dopo essere ripartito dalla sua città, nei pressi di Paceco, Francesco nota un improvviso calo di potenza del motore, poi lo stesso comincia a scarburare, va a tre a due cilindri infine, ammutolisce; non capisce bene cosa possa essere successo ma è certo che il motore aveva ceduto.

La gara era finita per lui e per la sua macchina, ancora una volta le aspettative e le speranze, giustificate, erano state frustrate dalla malasorte.

Alla verifica tecnica dell'accaduto, si constatò che il pistone che alimentava il primo cilindro aveva un piccolo difetto di





*IX Giro di Sicilia  
alla partenza è con lui Vito Guarrasi*

fusione sulla testa che si era letteralmente bucata. In definitiva non aveva resistito alle elevate temperature che raggiungeva la camera di scoppio, data l'alta capacità detonante della miscela che costituiva il carburante per il motore.

Eppure si trattava di pistoni "BORGO" costruiti forse dalla più famosa fabbrica di pistoni per motori a scoppio che esisteva allora in Italia.

La sfortuna, una costante, purtroppo, della carriera sportiva di Francesco Sartarelli, che farà capolino spesso nelle sue gare, aveva stroncato gli entusiasmi che accompagnavano una macchina appena costruita che, per la prima volta, affrontava

una competizione agonistica.

Ritirata dal continente un'altra serie di pistoni nuovi, il motore viene rimontato e rimesso a punto ripristinando in pieno e integralmente la capacità di gareggiare della macchina.

È evidente che lo stop subito al Giro aveva influito psicologicamente su Francesco che accusa il colpo ma non si scoraggia, "non sarà sempre così" rimuginava tra se "chi la dura la vince" ed è pronto a ricominciare: si immerge a capofitto in tutte le manifestazioni motoristiche siciliane.

Doveva verificare se la sua macchina, era o non era valida, ne valeva del suo orgoglio professionale.

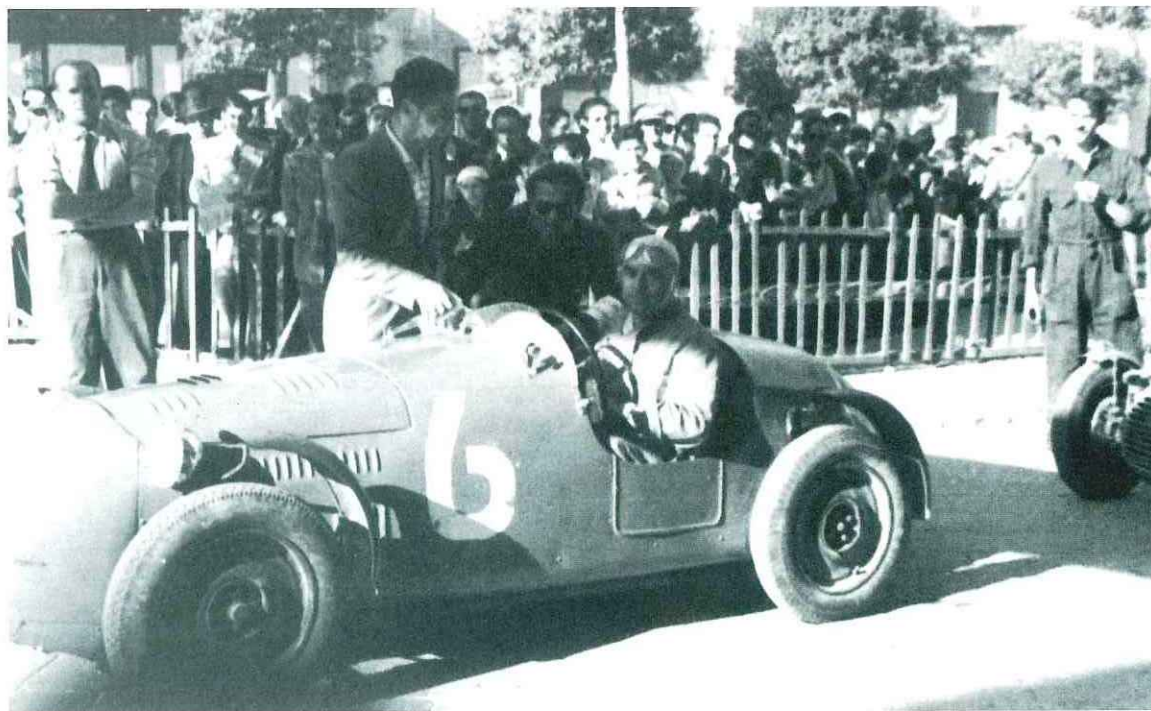
**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**

*Arrivo  
della gara  
Pirato-Enna  
Il classificato*



**SETTIMANA MOTORISTICA ENNESE 1949**

*Partenza  
della gara  
Premio  
Pergusa*







*Settimana motoristica ennese 1949 - premiazione*

Così prende parte alla "Palermo-Monte Pellegrino" dove ottiene un buon piazzamento, poi alla Settimana Motoristica Ennese che comprendeva due gare, la Pirato Enna e la "Cravatta" di Enna, prende parte alla II Coppa Galatea di Acireale dove fa un secondo posto, quindi la Messina Colle S. Rizzo dove si classifica III; infine, arriva il tanto sospirato successo pieno, nella Giardini-Taormina è I classificato e secondo assoluto, riceve la coppa e una speciale

medaglia d'argento messa in palio dalla Gazzetta dello Sport a cura del Comitato Olimpico Nazionale.

Questa volta bisogna far festa, il piccolo bolide rosso che "Ciccio" Sartarelli ha costruito funziona benissimo a da la polvere a molti.

L'anno si conclude con questa vittoria che ridà finalmente un po' di serenità ed il giusto appagamento dopo tanti sforzi e sacrifici compiuti.

Nell'ambito dell'attività sportivo-agonistica svolta da Francesco Sartarelli a livello regionale e nazionale, c'è anche una breve parentesi cittadina.

Siamo quasi alla fine dell'estate del 1949, organizzata dall'Automobil Club si svolse a Trapani, per la prima volta, una gara di velocità per vetture da turismo che poi si protrasse ogni anno fino al 1953.

La gara si disputava sull'anello di raccordo della pista di atterraggio del vecchio ed ormai abbandonato aeroporto militare di Kinisia, aveva una lunghezza di 4 km. circa ed era aperta alla partecipazione di tutte le vetture turismo di serie che avessero voluto disputarla.

L'iniziativa fu subito molto apprezzata dal popolo degli appassionati cultori dello sport del volante che accorsero

numerosissimi e la gara riscosse un notevole successo di pubblico e di critica.

L'anello asfaltato creato per il decollo e l'atterraggio degli aerei era completamente piatto sia nei rettilinei che nelle curve e metteva a dura prova il talento degli improvvisati piloti, nonché le prestazioni delle loro macchine.

La corsa denominata "Gran Premio di Kinisia", era in pratica una stracittadina perché a partecipare erano quasi esclusivamente piloti e macchine trapanesi; fra questi non poteva mancare Ciccio Sartarelli che prese parte alla gara con una Lancia Ardea dell'epoca affidatagli, per l'occasione, da un affezionato cliente della sua officina.

La macchina, ovviamente preparata da Francesco, si presentò con le sospensioni

*Gara stracittadina disputata nel 1949 all'aeroporto di Kinisia  
Il classificato su Lancia Ardea*



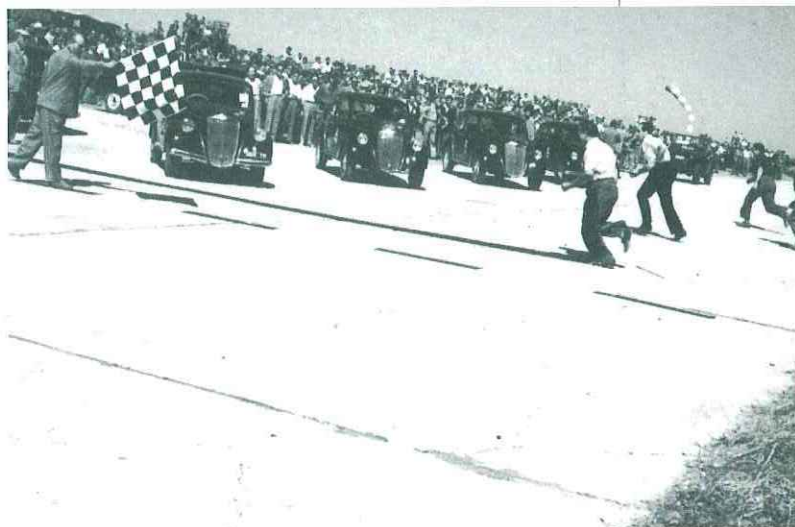


rinforzate e le gomme con una pressione maggiore sul lato esterno della macchina in relazione al senso di rotazione e di marcia che aveva il circuito.

Con questi piccoli, ma geniali, accorgimenti tecnici riuscì a sfruttare meglio degli altri le curve, come abbiamo già detto, perfettamente piatte dell'anello di gara. Il resto lo fece la sua guida inimitabile ed egli con una prestazione entusiasmante e coinvolgente, come sempre, onorò la piccola competizione cittadina classificandosi, alla fine, II.

L'episodio viene rievocato molto sinteticamente dal Dott. Francesco Giannitrapani nel suo volume: "Cronostoria della corsa automobilistica in salita Monte Erice" pubblicato nel 1987.

**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**



*1949 circuito di Kinisia II classificato  
alla partenza tipo "Le Mans"*

*1949 circuito di Kinisia*



**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**

Che ogni anno si disputasse una nuova edizione del Giro di Sicilia per i non addetti ai lavori poteva sembrare un fatto monotono e ripetitivo, ma non era assolutamente così ; ad ogni edizione di questa corsa meravigliosa si verificavano tante cose nuove ed altrettante altre si potevano vedere ed apprezzare, c'era tanto di quel materiale perché si potesse scrivere, ogni anno, un nuovo capitolo della storia dell'automobilismo sportivo italiano.

Era una grande lotta nella quale si affrontavano, con lealtà e passione i migliori tecnici, costruttori, preparatori ed i più abili e dotati piloti dell'epoca; era giusto che gli intenditori, gli sportivi e gli stessi partecipanti non considerassero la gara solo una corsa su strada ma "LA CORSA" per eccellenza.

Questo era anche, ovviamente, il punto di vista di Francesco Sartarelli che ogni anno, puntualmente, preparava la sua macchina per disputare il Giro e appunto nel 1950 prende il via alla sua decima edizione, lo accompagna come meccanico il fedele allievo Vito Guarrasi.

Già, a due anni dalla ripresa di questa manifestazione sportiva, c'erano e si evidenziavano i progressi tecnici dei mezzi meccanici, si trovavano nuove soluzioni per ottimizzare il rendimento dei motori e delle macchine, chi aveva più mezzi e poteva beneficiare di sinergie e congiunture favorevoli faceva la parte del leone, ipotecando o quasi le sue prossime affermazioni.

La macchina è praticamente la stessa dell'anno precedente nel senso che ad essa

1950  
X Giro di Sicilia  
partenza  
sono visibili  
i "famosi"  
cerchioni  
FERGAT





non sono state apportate modifiche, Francesco ha solo deciso di alimentare il motore con la sola benzina Avio con i suoi 110 NO (ottani), abbandonando la miscela infernale ad alto potere detonante che si, conferiva al motore una maggiore potenza, tuttavia nella camere di scoppio si generava una temperatura tale che poteva essere sopportata dai pistoni solo per un certo periodo di tempo, al di là del quale non c'era la certezza che non sarebbe accaduto niente di spiacevole.

Memore di quanto si era verificato Francesco non se la sente di rischiare ancora e, constatato che il rendimento del motore, con la sola benzina avio, tutto sommato, non era di tanto inferiore a quello ottenuto precedentemente, preferisce optare per

questa nuova soluzione.

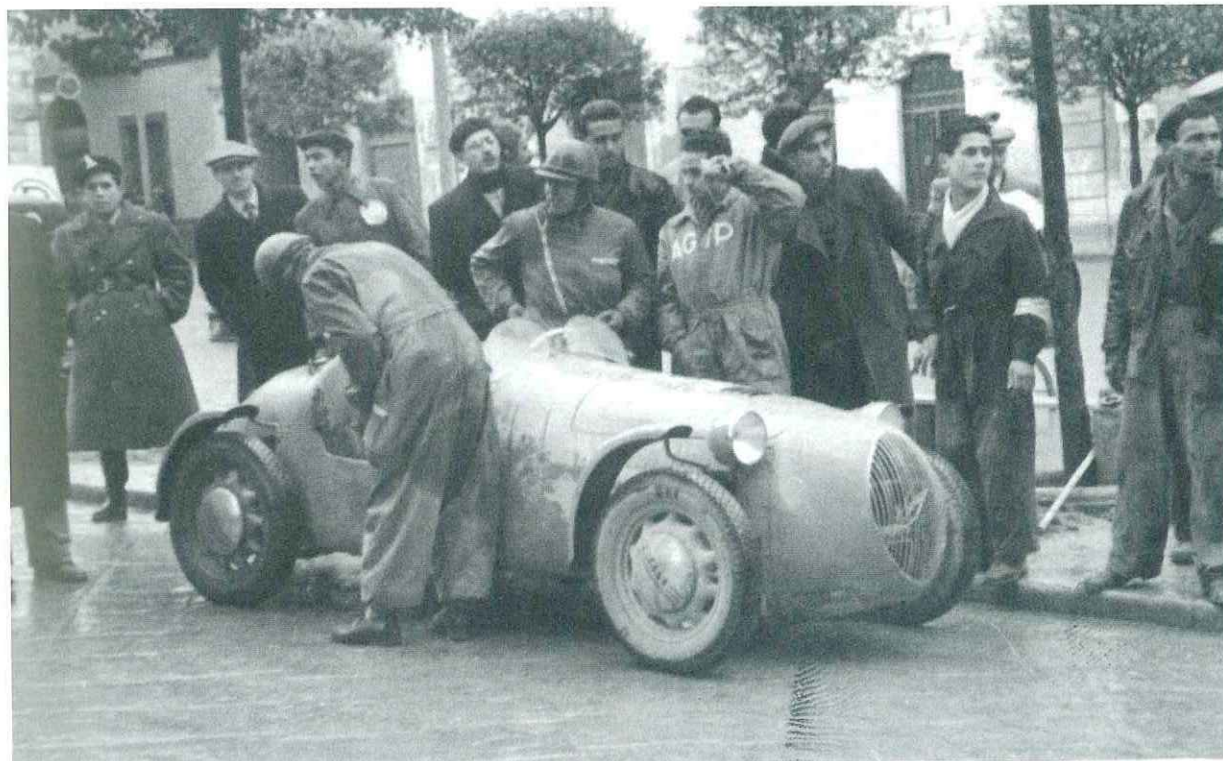
La Gara comincia bene ed i tempi realizzati nel tratto Palermo-Trapani sempre tra i migliori della sua classe, autorizzano a sperare in una buona affermazione, tuttavia non tutto fila liscio, nel tratto Marsala-Mazara dove si raggiungono velocità elevate per i rettilinei, proprio in prossimità di Mazara del Vallo, si grippa il cuscinetto della dinamo danneggiando anche le strutture metalliche circostanti.

È ancora piena notte, per fortuna entrando in città a lenta andatura e a fari spenti si imbatte in un appassionato che ha un'officina meccanica e che si offre di dare una mano per cercare di riparare il guasto.

Vanno in officina e comincia una febbrile ricerca del pezzo di ricambio da

**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**

*X Giro di Sicilia 1950  
rifornimento di Enna*



**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**



sostituire, bisogna anche ripristinare la funzionalità della dinamo e Francesco ed il suo allievo Vito ce la mettono tutta, riescono, dopo un periodo di tempo imprecisato (non meno di un'ora comunque), a riparare il guasto e a ripartire di gran carriera, ora bisognava recuperare il tempo perduto.

Spremendo il mezzo meccanico sempre al suo limite massimo e affidandosi ad una guida estremamente azzardata e pericolosa, nei pressi dell'ultimo traguardo

*Un cartellone pubblicitario  
del X Giro di Sicilia  
reclamizza l'officina meccanica di Francesco Sartarelli*

*X Giro di Sicilia  
nei pressi di Messina*





volante di Messina il distacco è stato quasi colmato e si lotta per la vittoria di classe.

In questa occasione si aggiudica una speciale coppa messa in palio dal Prefetto di Messina.

Uno dei punti di forza degli avversari di gara era il minor peso, delle loro macchine, telai tubolari, strutture alleggerite, ruote a raggi etc.; e a proposito di ruote, la macchina di Francesco era invece equipaggiata da cerchioni monolitici, e per l'esattezza, aveva montato dei cerchi "FERGAT", anche questi tra i migliori del genere in circolazione in Italia, erano del tipo chiuso autoventilante, con dei fori tutto intorno al margine esterno del cerchione stesso.

Ebbene quel pomeriggio di domenica che doveva concludere il Giro di Sicilia durante il quale la macchina, nonostante le difficoltà incontrate si era comportata benissimo e ormai si pregustava la gioia di un'affermazione o comunque di un ottimo piazzamento, per un puro caso, non si trasformò in tragedia.

Oltrepassato il traguardo di controllo di Messina, l'ultimo, in un tratto di strada in falso piano, la macchina era appena uscita da una curva per fortuna non molto impegnativa, quando improvvisamente si stacca la ruota posteriore destra, sopravanza la macchina stessa e, rotolando dentro la cunetta, si ferma in una scarpata piuttosto profonda molto più avanti.

Non perdendo il suo sangue freddo e puntando tutto sulla sua grande abilità di guida, Francesco riesce a tenere in equilibrio la macchina scalando progressivamente le marce fino a fermarsi sul ciglio della strada: la pelle ere salva ma quanto spavento!

Vito Guarrasi, il fedele allievo che lo accompagnava in quell'avventura, aveva assistito impietrito all'accaduto e non riusciva ad articolare parola; ma non c'era

tempo per aver paura, c'era in ballo la corsa e forse la vittoria di classe, quindi egli salta dalla macchina e, di corsa, si precipita a recuperare la ruota, per fortuna c'è quella di scorta.

Rapidamente, per quello che era possibile fare in quel frangente, mettendo una grossa pietra sotto la macchina che era su tre ruote, si toglie il pezzo di cerchione rimasto attaccato al tamburo, si monta la ruota di scorta e via, di nuovo in corsa.

Quanto tempo era passato dalla sosta forzata, non erano in grado di quantificarlo, certo che di sfortuna questo "Ciccio Sartarelli" ne ha avuta proprio tanta, quasi da non crederci, ma così è stato.

Che cosa era successo: in pratica il cerchione portante la ruota posteriore destra si era tranciato di netto, tutto intorno, lungo il suo margine esterno; una dimostrazione evidente di inefficienza di materiali o comunque di materiali non adatti ad una macchina da corsa.

Comunque, dopo tutte le difficoltà incontrate e le sfortune patite, Francesco arriva al traguardo, la classifica non è molto premiante, sarà quarto, però concludere una gara massacrante come il Giro (durava circa 12 ore di guida ininterrotta) era sicuramente gratificante.

L'aver portato a termine una gara terribile ed estenuante per macchine e piloti era già, una grande soddisfazione; egli non era certo raggiante, però, tutto sommato, era contento di se e della sua macchina. Alla sua soddisfazione si abbinava però la constatazione che tra il suo mezzo meccanico e quello degli altri piloti, soprattutto quelli preparati nel continente, c'era una differenza di materiali e di prestazioni a loro favore, s'imponeva quindi, se voleva competere alla pari, studiare qualcosa che gli consentisse di annullare questo gap.

**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**

In quello stesso anno partecipa a poche gare siciliane nelle quali, tuttavia riesce ad ottenere degli onorevoli piazzamenti: il Gran Premio Città di Palermo sul circuito della Favorita, la Palermo-Monte Pellegrino e la Catania-Etna.



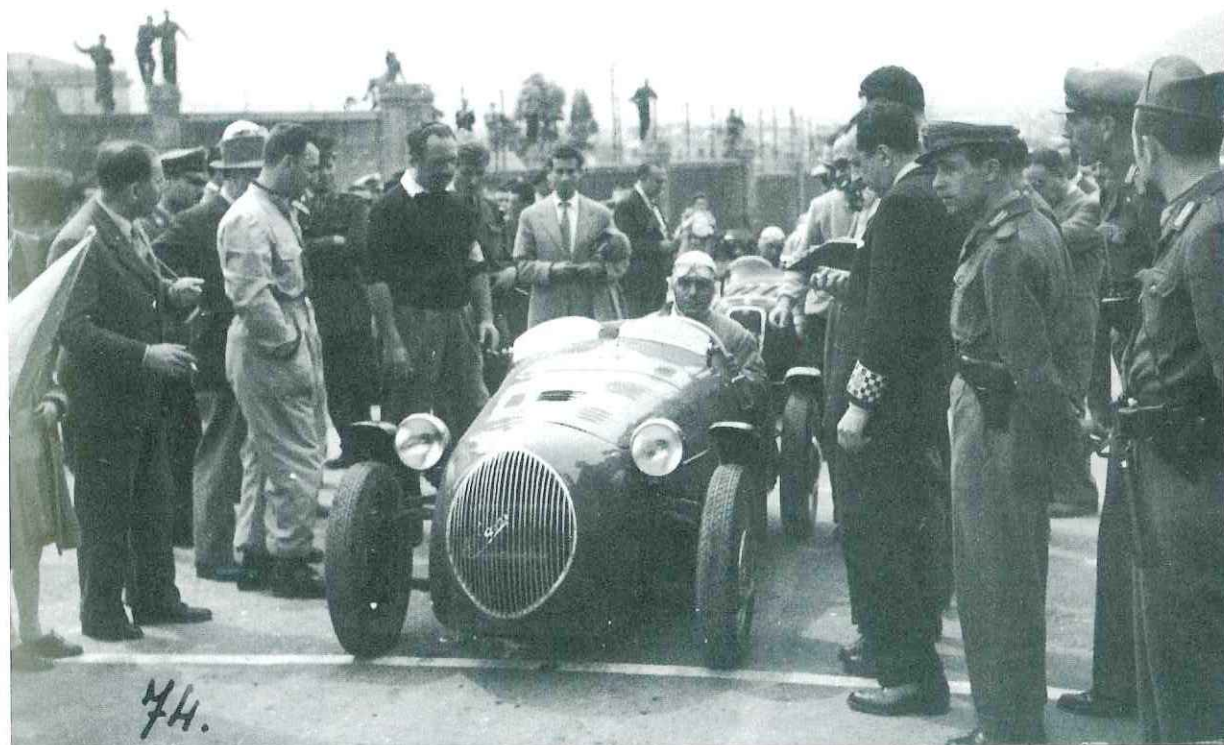
*Palermo-Monte Pellegrino 1950  
alla partenza*



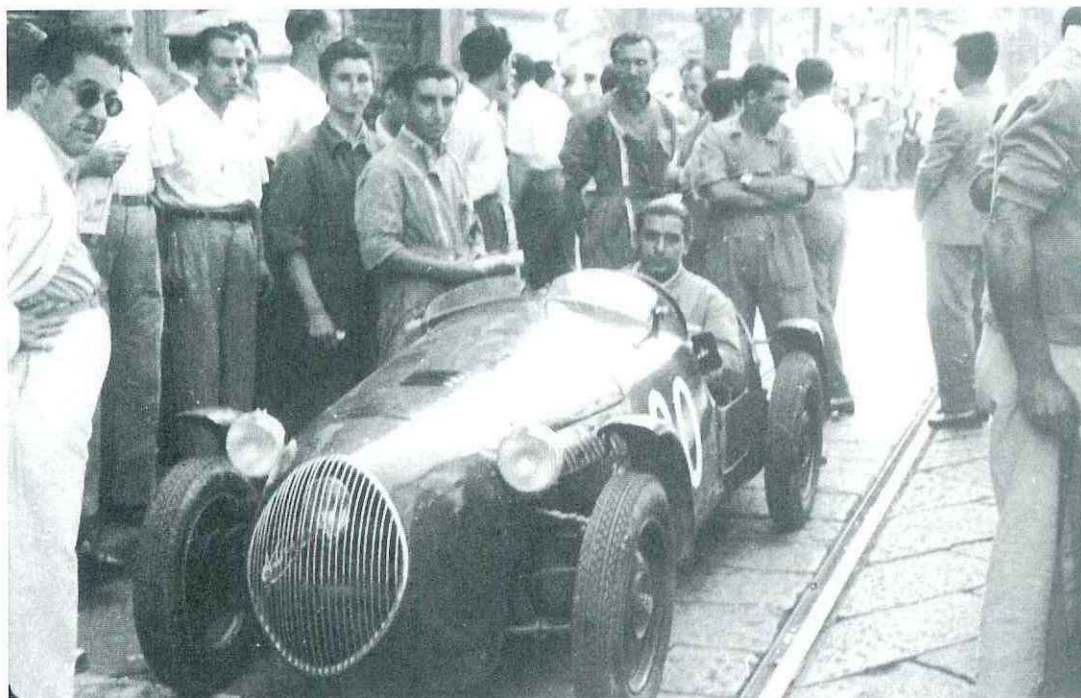


*Premiazione per la corsa in salita  
Monte Pellegrino 1950*

*1950 Catania Etna VI classificato*



**LA PRIMA  
DELUSIONE  
E I PRIMI  
SUCCESSI**



*IV Catania Etna VI classificato*

*1950 circuito Città di Palermo  
sul percorso della Villa Favorita*

