

## L'EPILOGO

**E** venne il tempo del XV Giro di Sicilia, la macchina revisionata in ogni suo componente era, ancora una volta, sulla breccia, pronta a vendere cara la pelle, anche Francesco era pronto seppure, psicologicamente, appariva provato dalla serie infinita di cose storte che gli erano capitate, ma voleva ancora una volta sfidare la sorte e dimostrare che lui era in grado di esprimersi ai maggiori livelli agonistici e sportivi.

Quell'anno, siamo nel 1955, era di nuovo a Trapani Vito Guarrasi che, dopo aver prestato il servizio militare era venuto subito a trovare il maestro, al quale era rimasto legato da affetto quasi filiale e da una profonda gratitudine per gli insegnamenti ricevuti, che non erano stati solo di carattere esclusivamente tecnico-professionale.

Fervevano i preparativi per il Giro e Vito riceve da Francesco l'invito a partecipare con lui al XV Giro di Sicilia, l'altro allievo, Salvatore Cancelliere era, a sua volta,

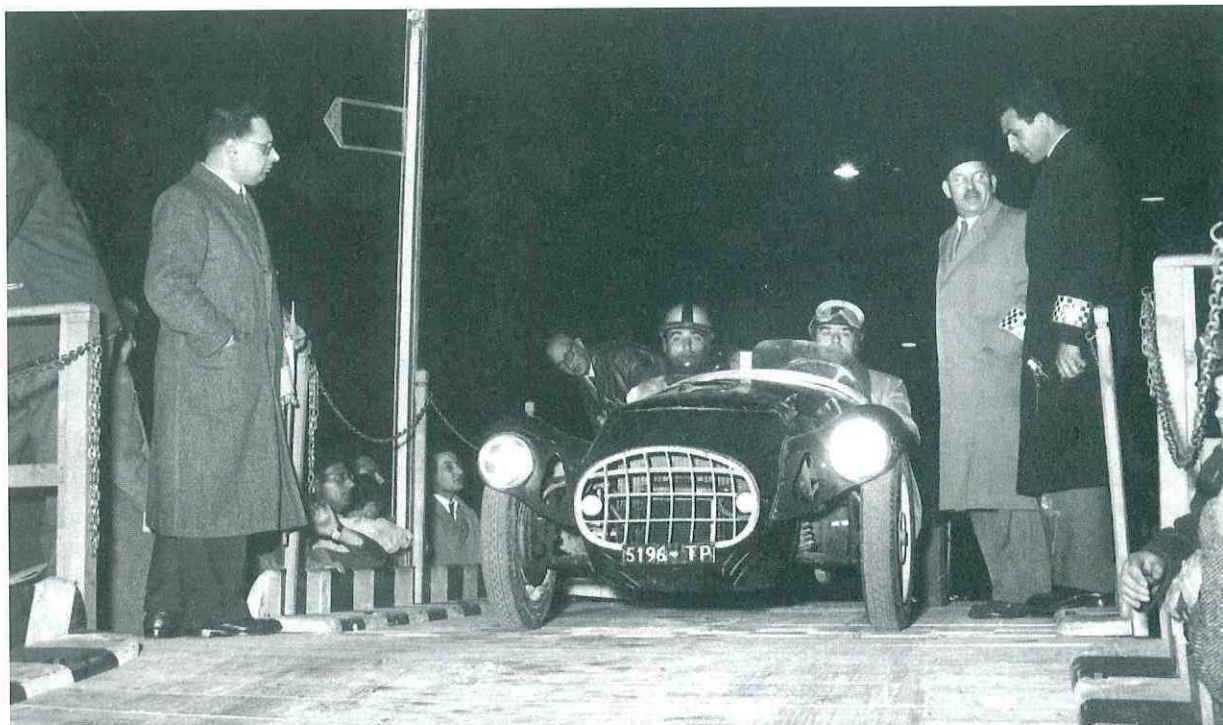
ancora sotto le armi per il servizio di Leva. Migliore regalo Vito non avrebbe potuto ricevere dal suo vecchio maestro e si mette subito a disposizione per collaborare ai preparativi.

Nel mese di Aprile scattava la data fatidica e così fu anche quell'anno; la macchina, tirata a lucido per l'occasione, sembrava appena uscita da una catena di montaggio (chi avrebbe mai detto che era stata fatta tutta a mano), anche Francesco, nonostante avesse appena superato i 50 anni, ne dimostrava molti di meno sia perché la tensione e l'attesa della gara lo aveva fatto un po' dimagrire, sia perché lui aveva un fisico eccezionale, madre natura lo aveva dotato di una forza di molto superiore alla norma, di una capacità di resistenza alla fatica eccezionale ed infine di un carattere fiero e deciso, irremovibile negli impegni e nelle decisioni presi, cui prestava fede fino in fondo, a qualunque costo.



*1955 XV Giro di Sicilia poco prima della partenza  
sarà l'ultima gara disputata da Francesco Sartarelli*





*XV Giro di Sicilia  
ritirato a Cefalù*

In quella notte in cui prende il via della gara, con la solita grinta e determinazione pronto a dare anche questa volta il meglio di sé, Francesco non immagina che con quella corsa si deciderà il destino della sua carriera di pilota.

E quella che ha disputato è stata una gara eccezionalmente entusiasmante; man mano che toccava i vari traguardi, gli spettatori si infervoravano, e non erano solo gli amici, nelle varie città ne poteva contare molti, ma anche gli altri, quelli che non lo conoscevano personalmente rimanevano ugualmente coinvolti, i migliori tempi segnati a Trapani, a Marsala, ad Agrigento, ad Enna dove era molto popolare per via della rivalità sportiva tra lui ed il Barone Donato, ed infine a Messina dove aveva

raggiunto un forte popolarità, grazie ai risultati conseguiti non solo nei Giri di Sicilia precedenti, ma nella gara in salita al colle S. Rizzo, dove aveva strabiliato tutti con quel I posto assoluto.

Ed è proprio ad Enna, appena giunto i cronometristi ufficiali che ormai lo conoscono appongono il visto di controllo sul cartellino di gara, rilevano il tempo impiegato e lo informano che è primo della sua categoria con un buon margine, si complimentano, con lui e gli fanno pure gli auguri.

Mai dire di aver preso il lupo prima di averne a disposizione la pelle, alcuni chilometri dopo, il controllo di Ragusa il manometro dell'olio comincia a fare i capricci, segna una pressione in leggero calo, sarà un caso? Si è guastato il manometro? Una serie



di interrogativi che non hanno risposta immediata, ma intanto bisogna fare la corsa, tutto appare in ordine il motore sembra essere in pieno, si continua.

Si è detto in precedenza come Francesco avesse dotato la sua macchina di un serbatoio supplementare di olio e che in caso di bisogno non sarebbe stato necessario fermarsi per ripristinare il livello del lubrificante, in quanto nel serbatoio stesso era stata incorporata una pompa manuale che avrebbe pompato direttamente l'olio dentro il motore grazie ad una apposita tubazione.

Vedendo che la pressione dell'olio, man mano che si accumulavano i chilometri scendeva ancora, Francesco dice a Vito di pompare olio nel motore perché, evidentemente, il livello dello stesso si era abbassato e Vito comincia a pompare olio, ma nota che la pompa manuale oppone una resistenza inusuale ai suoi tentativi, tuttavia continua a pompare e non riesce a capire perché la pompa sia diventata così dura.

Francesco comincia a preoccuparsi, improvvisamente nota un calo di potenza nel motore che, successivamente, mostra sintomi di grippaggio, è giocoforza fermarsi e vedere di cosa si tratta.

La prima cosa da fare è controllare il livello dell'olio, estratta l'astina questa è quasi asciutta, in pratica, non riesce neppure a pescare un poco d'olio nel carter, il motore è quindi praticamente senz'olio; ma come è possibile e tutto l'olio pompato dal serbatoio di riserva dove è finito?

L'angoscia lo assale e subito nota nella parte bassa del monoblocco un rivolo d'olio che cola a terra e viene proprio dal coperchio laterale che, oltre a dare l'accesso alle aste delle punterie, consentiva di iniettare appunto l'olio direttamente nel carter del motore.

Che cosa era successo: l'olio in pratica

veniva fuori dal tubo di gomma innestato nel tubicino che c'era sul coperchio di cui si è parlato, Francesco estrae il tubo di gomma e ha la sgradita sorpresa di vedere che sul tubicino di metallo, a suo tempo saldato sul coperchio, c'è un tappetto di legno.

Questo tappo si apponeva durante il montaggio del motore sulla vettura, per evitare che detriti di vario genere potessero finire dentro il motore stesso, chiaramente al momento di rifinire tutte le operazioni preparatorie del montaggio, il tappo doveva essere rimosso e quindi si inseriva il tubo di gomma collegato con il serbatoio d'olio supplementare.

Chi aveva innestato il tubo di gomma si era, forse, riproposto di togliere successivamente quel tappo che poi, invece, era stato dimenticato.

E ora che fare? Si può perdere così una gara fin qui condotta in modo esemplare? Francesco e Vito si rendono conto di essersi fermati quasi in aperta campagna, ad un paio di centinaia di metri c'è una casa colonica, non si vede una macchina tutto intorno a vista d'occhio, loro hanno bisogno di olio per la loro macchina.

Di corsa, si recano entrambi nel casolare, dove trovano un anziano agricoltore intento ai suoi lavori tra le masserizie, gli chiedono se ha dell'olio magari per il trattore, ma il vecchio non possiede un trattore, ha solo del buon olio di oliva, ottimo anzi, prodotto dal suo oliveto.

Chiedono dove si trovano e apprendono di essere vicini ad un paesino della provincia di Siracusa, Priolo Gargallo si chiama, mancano circa 20 Km. a raggiungere il prossimo rifornimento di Catania dove c'è l'olio che cercano, ma come arrivarci col motore a secco, Francesco decide, non ha alternative se vuole continuare, di comprare l'olio di oliva per metterlo nel suo motore,

forse gli consentirà di arrivare al prossimo rifornimento, chissà!

Quel motore, un piccolo gioiello di tecnica, ne aveva viste di tutti i colori, il suo delicato meccanismo doveva ora essere lubrificato dall'olio di oliva, quale sarebbe stato il risultato, avrebbe superato anche questa prova?

Con questi angosciosi interrogativi Francesco acquista dall'agricoltore due fiaschi d'olio e li versa nel suo motore e riparte sperando di arrivare, ma in quei 20 Km. il motore da spesso segni di surriscaldamento, bisogna rallentare per farlo raffreddare, poi man mano si avvertono dei rumori preoccupanti, sicuramente i rulli dei cuscinetti montati nelle bielle e nei supporti di banco cominciano a rovinarsi.

Come poteva l'olio di oliva avere il potere lubrificante e di protezione che svolgeva l'olio minerale appositamente studiato e fabbricato per i motori, comincia così un altro calvario per la macchina e per Francesco.

Giunge al rifornimento di Catania tanto desiderato, come non mai in vita sua, con il motore che batte in modo preoccupante, tuttavia non demorde, ormai tutto va tentato, fosse anche l'ultimo Giro di Sicilia che lui avrebbe fatto; si sostituisce l'olio

d'oliva con l'olio adatto alla bisogna e si riparte, in quelle condizioni.

Francesco si rende conto che ormai il suo motore, il suo piccolo gioiellino tanto curato e coccolato che, in tanti anni, non lo aveva mai tradito e che tante soddisfazioni gli aveva dato, appariva irrimediabilmente danneggiato, ma ormai non c'era altro da fare bisognava andare in fondo.

E così si va, in un interminabile passare di Km., si transita da Catania e da Messina dove, nonostante l'handicap, viene salutato calorosamente ed incitato a proseguire dai cronometristi ufficiali, che ormai lo conoscono come un veterano del giro assieme alla sua rossa macchina.

Ma il viaggio termina a Cefalù, mancano meno di 100 Km. a Palermo, il motore, ormai allo stremo, si gripa in un ultimo sussulto di vita, la corsa è finita per Francesco ma non solo quella, le corse oramai sono finite, egli non correrà più, attaccherà il volante al fatidico chiodo e non ci penserà più.

Questa volta è l'epilogo, egli è stanco, provato anche fisicamente, la sfortuna che lo ha perseguitato per anni l'ha avuta vinta, finisce così la carriera agonistica e sportiva di Francesco Sartarelli, un bel sogno per lui che, alla fine termina, facendolo bruscamente e impietosamente risvegliare con tanta tristezza e lo riporta, malinconicamente, alla quotidianità di sempre.