
Sulle onde a 200 all'ora

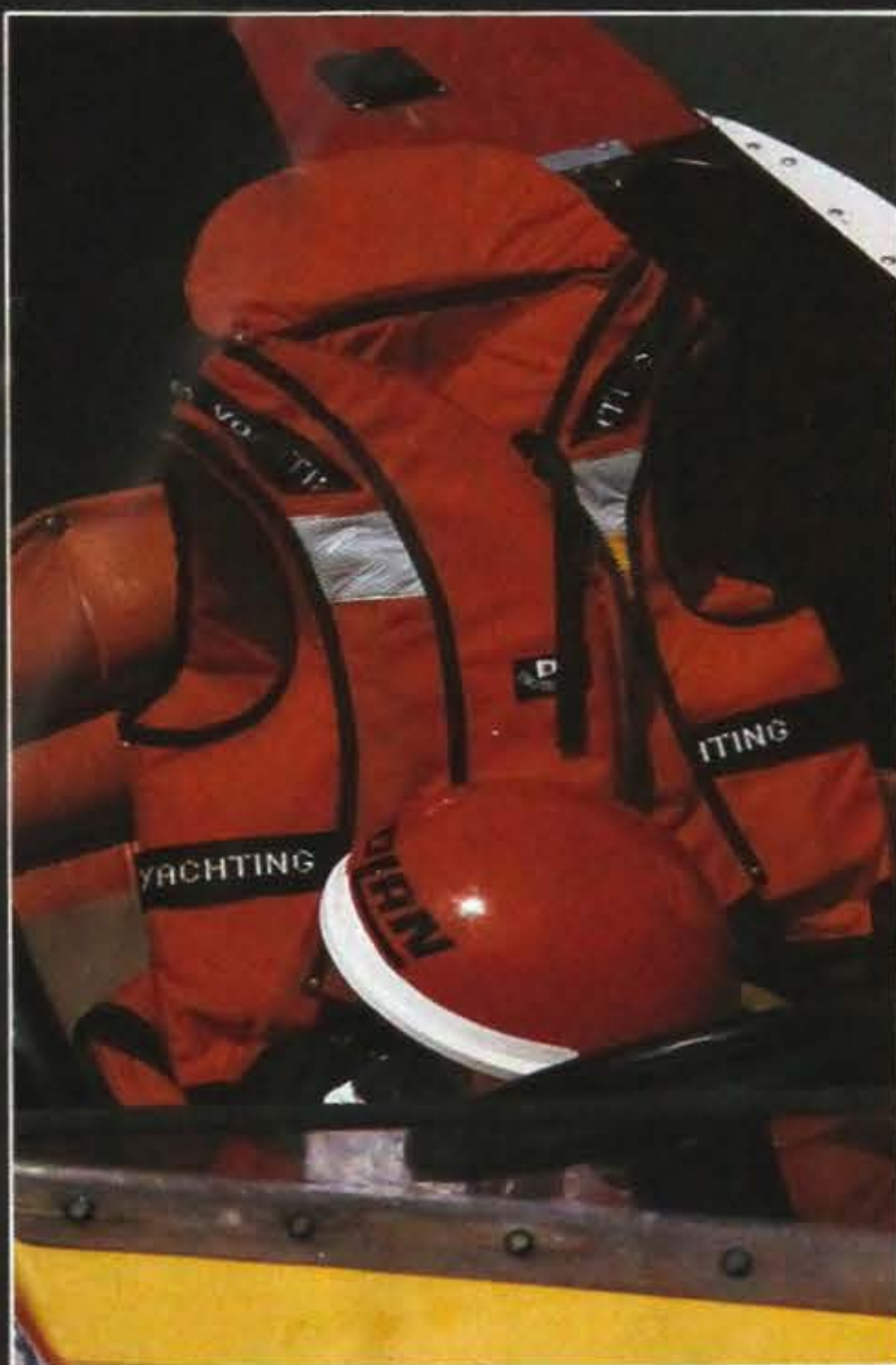
di Guido Vergani

GUIDO ALBERTO ROSSI



La Pavia-Venezia è una delle più famose gare di durata del mondo. È una specie di Mille Miglia sull'acqua: il giornalista Guido Vergani ha seguito per il Quadrifoglio questa mitica corsa lungo le anse del Po





Sulle livide acque del Po sfreccia un "tre punti" durante la classica gara di durata Pavia-Venezia. Nelle foto piccole, dall'alto: i coloratissimi caschi e giubbotti di salvataggio di un equipaggio in gara. Come curiosi funghi metallici sbucano dalla carenatura gli otto coni della presa aria dei carburatori di un motore superpreparato per la Pavia-Venezia.

A duecento chilometri l'ora, il Po non lo vedono. Lo sentono, lo fiutano, lo capiscono dai sobbalzi, dagli scossoni, dai salti dello scafo, il fiume sempre più si stringe per effetto della velocità che lo trasforma in una sorta di riverberante lastra fra rive larghe di sabbia, canneti, sponde degradanti d'alberi, verde a strapiombo. Per i piloti della Pavia-Venezia, per i "faticatori" di questo raid che non ha paragoni come sfinitimento di uomini e di motori, non esiste, in corsa, il Po delle nostre gite fra avventura fluviale e godimento gastronomico.

È soltanto una corsia d'acqua, spesso tragicamente pericolosa, il nostro Po, largo, sereno, patriarcale nei paesaggi padani che spuntano al di là delle rive, nella storia che attraversa e che, vista dal letto del fiume, è intuibile, poeticissima nei tetti dei borghi, nei merli e nelle torri dei castelli, nei campanili appena un po' più alti degli argini. Eppure, nonostante questo entrare nella natura apparentemente violentandola con il boato a cantilena dei motori, con il fumo e il miasma dei carburanti, nonostante questo andare sul fiume a una velocità forzatamente cieca sulle quinte di verde, sulle rive solari, i motonauti hanno alle spalle un amore ecologico, una sapienza profondissima del Po, una conoscenza millimetrica dei suoi segreti, dei suoi umori, delle sue metamorfosi.

Non si può correre a più di duecento all'ora su questo fiume senza averlo amato, esplorato, battuto palmo a palmo fuori gara, senza possederne ogni ansa, ogni secca, ogni barena, ogni capriccio della corrente, dell'acqua. In tutti i piloti, che il cronista ha visto mettere a punto il motore, impegnarsi in preparativi tutt'altro che ecologici fra l'odore degli olii, della glicerina, dei carburanti e, poi, sfrecciare, fra altissimi baffi d'acqua e assordante rumore, da un'ansa all'altra, c'è questo *background* ecologico. Se non lo avessero, il raid si trasformerebbe in un'ecatombe. Dunque, è gente che, per amore o per forza, deve amare il fiume prima di usarlo come un percorso di gara a tavoletta.

Questa è la prima scoperta del cronista che, catecumeno della motonautica, è stato catapultato alla "punzonatura", alle prove e sulla "barca-scopa", della Pavia-Venezia. Tanto catecumeno e all'oscuro di quel mondo da lasciare allibiti i ciceroni che mi hanno sorretto in quest'inedita esperienza. Sentivo parlare del Molinari. Chiedevo lumi, e sconsolati, mi rispondevano: «Ma come? Il Molinari, il campione del mondo Renato Molinari. Ha vinto due volte la Pavia-Venezia. E, poi, di Molinari ce ne sono altri due, l'Eugenio e il Virgilio. Ma, loro, vanno con gli entrobordo». Non sapevo neppure cosa fosse la "barca-scopa" che, in



Foto grande, lo scafo equipaggiato con motore Alfa Romeo di Maurizio Marangoni in gara. Foto piccole, dall'alto: il posto guida del "tre punti" di Marangoni. Il foglio è la tabella di marcia della Pavia-Venezia. Un altro motonauta su un "tre punti" dotato di motore Alfa Romeo marinizzato.





quella prima domenica di giugno, mi ha caricato per portarmi all'Isola Serafini, a 92 chilometri da Pavia «perché la scopa cominciamo a farla da lì»

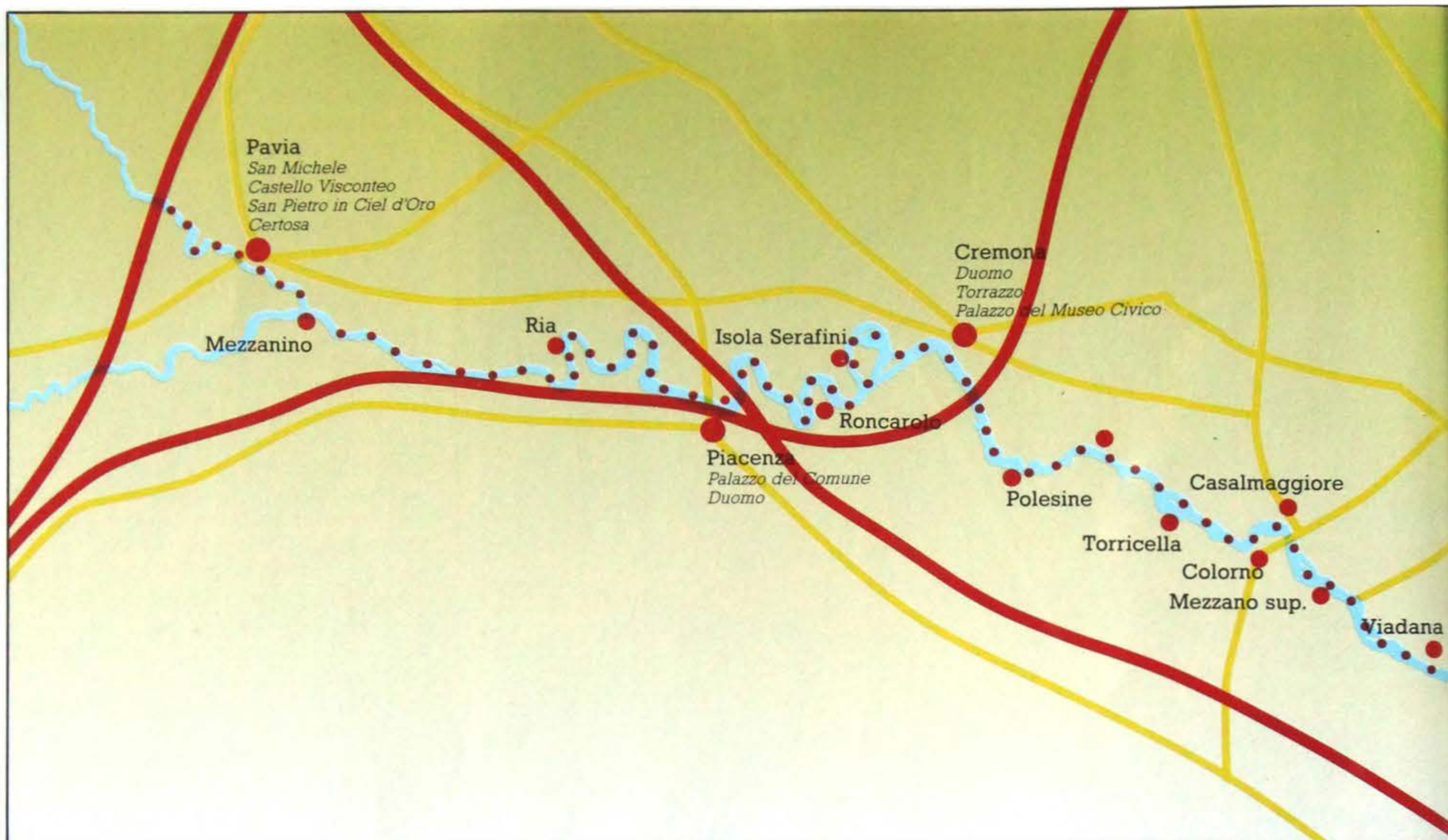
Lo intuivo, aggrappandomi al mio giovanile fanatismo per il ciclismo, per il Giro e per il Tour dove, in fondo al plotone, opera una "vettura-scopa", per raccogliere i corridori spompatis, in crisi. Sul Po, la "barca-scopa" rastrella i naufraghi, i capottati, gli scafi alla deriva per *panne* meccanica o prigionieri di una secca. Un grosso lavoro, basti pensare che, quest'anno, su 90 partenti solo 34 sono arrivati al traguardo di Chioggia: non Venezia, Chioggia perché dal 1984, per ragioni logistiche e di sicurezza, il raid si ferma al limitare della laguna onde evitare il rischio rappresentato dal traffico dei vaporini e dal loro moto ondoso.

Quella "barca-scopa" è stata la mia università motonautica e chi stava al timone il mio docente: un uomo alto, forte, con un viso chiaro, lombardo e dalle maniere spicce che si allentavano solo quando il tema era il fiume e quei pazzi impegnati a bruciare 409 chilometri nel minor tempo possibile, in una tiratissima corsa dal Ticino, al Po, al Canal Bianco, all'Adige, alla laguna di Venezia.

Si era presentato come un "amico del Po". Niente nome e cognome. Solo quelle credenziali d'appartenenza a un'associazione di "grandi amanti" del fiume che, per i pavesi, ha sede accanto al Ponte della Becca a sud della città. Lungo il Po, ci sono altri club di questo tipo. E gente che, appena può, vive sul fiume, pesca, prende il sole sugli arsenili, osserva la fauna, controlla gli argini e mitizza fantomatici storioni. Gente che beve del buon vino e sa dove scovare le ottime tavole del Po. Del fiume sanno tutto, ogni segreto, ogni mutamento. Ogni anno danno una mano alla Pavia-Venezia, che è organizzata dall'Associazione Motonautica Pavese e che ha alle spalle non solo un'idea di competizione.

Nel 1929, chi pensò a questo raid e lo realizzò, l'ammiraglio Vincenzo Balsamo che allora presiedeva la Lega Navale, voleva, facendo leva sulla gara (erano gli anni dei dirompenti palpiti per la Mille Miglia di Nuvolari e di Campari), richiamare l'attenzione sul Po non soltanto perché se ne scoprissero gli incanti ma perché ne si capisse le possibilità di utilizzazione come trasporto fluviale.

Ero salito a bordo della "barca-scopa" carico di notizie, di opinioni, di racconti sul *coté* meccanico del raid. Sapevo che Annibale Beltrami, già vincitore dell'edizione 1977, montava sul suo scafo un motore di 300 cavalli e si candidava a trionfare. Ma le sue certezze erano abortite alla chiusa dell'Isola Serafini, proprio dove era in azione la "barca-scopa": più a monte un detrito gli aveva sfondato un



IL BISCIONE D'ACQUA

L'Alfa Romeo non è soltanto una regina delle piste, anche nella motonautica i successi e i record sono numerosi

Erano i tempi in cui Dudovich disegnava le sue donne sinuose per ingentilire le automobili dalla nuova forma aerodinamica, come si diceva. Gli aeroplani cominciavano a entrare nella cultura comune, ma dentro di loro avevano ancora un'anima che oggi si direbbe futuribile. E allora c'era un manifesto pubblicitario che aveva forme stilizzate di aeroplani nella parte alta e, in basso, due ragazzini, uno dei quali reggeva il filo di un aquilone. «Tira, tira giù», diceva l'altro «è Alfa Romeo». E indicava gli aerei dai motori invincibili.

Non mancava molto alla guerra ed è con uno di questi motori che l'Alfa Romeo esordisce nella motonautica agonistica di più alto livello. Un'Alfa Romeo Lynx di 220 CV, a cilindri dispari, naturalmente, e naturalmente raffreddato ad aria. Lo avevano installato su un castello sormontante due scafi da idrovolante e questo stravagante aggeggio chiamato pomposamente idroscivolante e realizzato dalla Siai Marchetti era pilotato dal tenente colonnello pilota (di aeroplani) Goffredo Gorini col commendator Renato Donati come secondo. Sembrava volare, dicevano allora, ma la velocità non

superava di molto i cento l'ora, tanto che la coppia Gorini-Donati che lo aveva impiegato per il raid Pavia-Venezia del 1937 non era riuscita ad andare oltre la media reale di 82,752 chilometri l'ora. Neutralizzati i tempi morti delle conche era poi aumentata a 90,354.

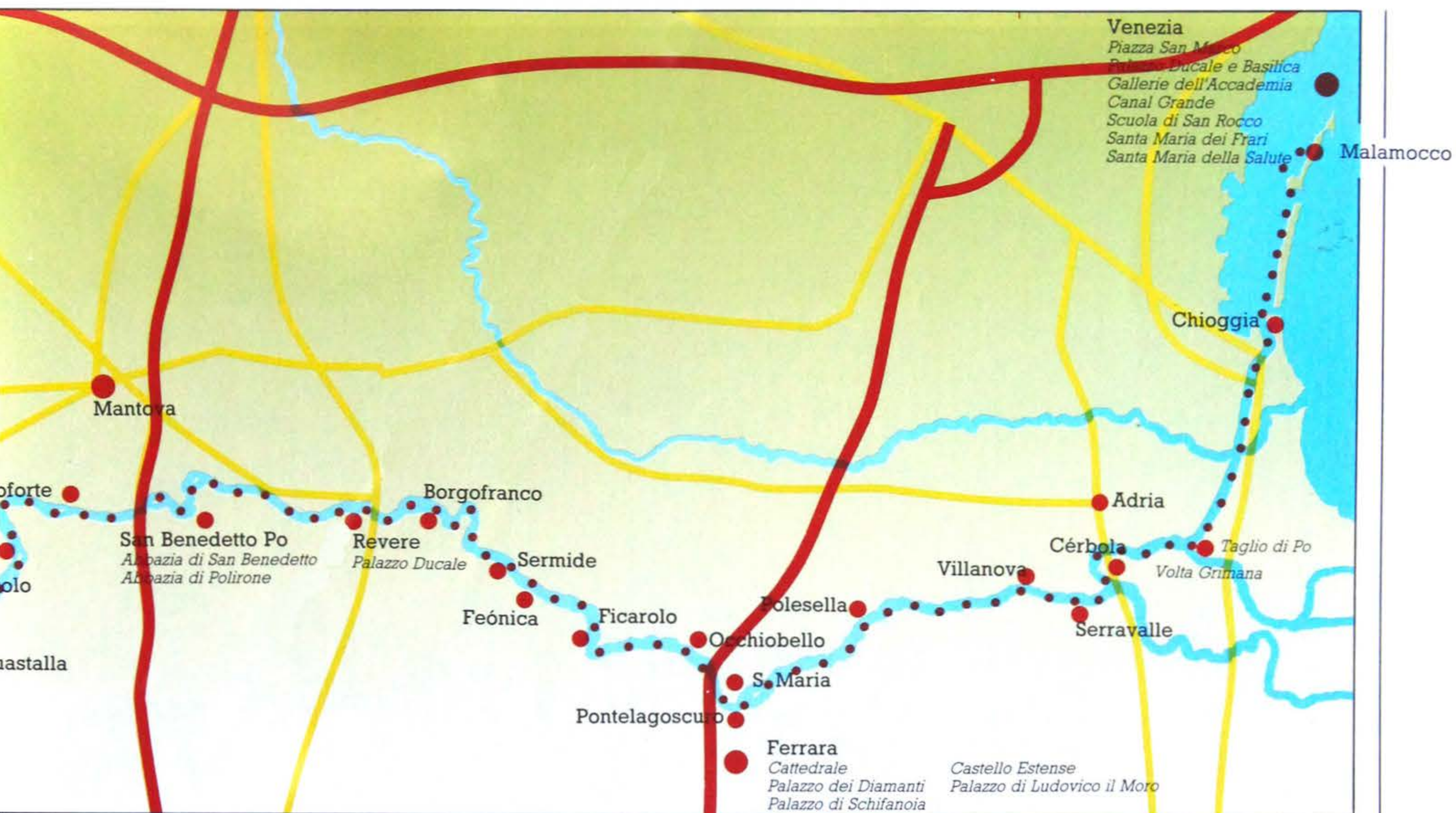
L'anno dopo, sempre col motore Alfa Romeo, portato a 230 CV, il tenente colonnello Gorini, con un idroscivolante sempre della Siai Marchetti, ma modificato opportunamente, e con Marco Ponzano come secondo, sfondò per la prima volta il muro del 100 l'ora. Ancora un anno e si arrivava a 100,105 di media. Una corsa affannosa e affannata che però il mezzo aero-nautico non riusciva a vincere definitivamente.

Già in quello stesso 1939 spuntava all'orizzonte la stella di Achille Castoldi, industriale milanese, sportivo dalle inflessioni marinettiane e futuriste, che dopo la guerra era destinato ai maggiori successi in campo motonautico conquistando numerosi titoli mondiali. E Achille Castoldi nel 1939, con uno scafo costruito a Viareggio dai cantieri Picchiotti e per questo chiamato *Arno I* raggiungeva i 126,76 chilometri l'ora con un motore Al-

fa Romeo sovralimentato. L'anno dopo il record mondiale veniva battuto dallo stesso Castoldi con la medesima barca e lo stesso motore sfiorando i 130 chilometri l'ora (129,96).

Gli anni che precedettero immediatamente il secondo conflitto mondiale furono un po' gli ultimi della leggendaria scalata alla velocità con i mezzi che la tecnica e la meccanica avevano studiato e messo a punto in quella che poteva essere definita la seconda generazione dei mezzi a motore.

Il duello era fra Alfa Romeo e Alfa Romeo. Anche senza considerare il primato di fondo ottenuto da Castiglioni nel 1934 con uno scafo Celli e un motore Alfa Romeo nella categoria *runabouts* (motoscafi da turismo, in sostanza) classe 3.000 cc. con 86,74 chilometri percorsi in un'ora, il quadrifoglio era protagonista di una mitica sfida fra Castoldi che iniziava l'era della velocità sull'acqua con mezzi nautici e il tenente colonnello Gorini che tentava di forzare i tempi con le prime e ultime eliche aeree. Così tra l'*Arno I* e l'idroscivolante della Siai Marchetti (quella dei mitici idrovolanti "S.55" che compirono le trasvolate atlantiche con Italo Balbo) si combatterono strenue battaglie a distanza che si conclusero con l'ultimo grido di vittoria dell'aviatore Gorini a 146,82 chilometri/ora mentre Castoldi (aviatore anche lui, ma civile)



doveva vedere vanificati i suoi sforzi da avvenimenti assai più drammatici: l'armistizio.

Mentre frequentava il Portello, Castoldi era diventato fraterno amico dell'ingegner Gobbato, una delle teste più fini del reparto progetti dell'Alfa. E quando sulle strade del Nord-Italia si sentì il rombo dei carri tedeschi di Kesselring che calavano in Italia dopo l'8 settembre, Gobbato pensò ai suoi motori, alle sue macchine e le vide già nelle rapaci mani dei genieri germanici. Fu Achille Castoldi a salvarglielo nascondendo una mezza dozzina di automobili da corsa e prototipi in una cascina di Abbiategrasso, tra balle di paglie e mucchi di fieno. Ora quelle macchine sono al Museo della Scienza e della Tecnica di via San Vittore a Milano.

Fra queste, c'è la famosa Alfa col motore posteriore che Nuvolari avrebbe dovuto portare alla sfida con l'Auto Union 3600 centimetri cubi aspirata, ma che non si fece in tempo a mettere a punto, e il prototipo della 158 che insieme alla 159 spopolò i circuiti degli anni nuovi tra il 1946 e il '50 con Trossi, Wimille e Farina.

Fu per questo che quando si riaprì anche la stagione postbellica della motonautica sul nuovissimo *Arno II* Achille Castoldi poté montare un motore 1500 con compressore Alfa Romeo, quello

della 158, con una impressionante *équipe* di meccanici in tuta blu che glielo mettevano a punto come un orologio svizzero prima di ogni corsa. Per anni fu inutile l'inseguimento a Castoldi tentato da Mario Verga, poi da Ezio Selva e, negli anni subito precedenti da Burioli, da Passarin e da Dore Leto di Priolo con un vecchio Alfa Romeo 3.900 aspirato. Quando Castoldi passò ad altre classi rimasero Mario Verga e Ezio Selva, gli ultimi ad avere il motore delle 159, a volare di vittoria in vittoria.

Intanto le vecchie, tradizionali classi a peso, i *racers* da 450 e poi da 800 chilogrammi lasciavano lo spazio agli *unlimited* e, sull'altro versante, aprivano le porte alle classi nuove dei 1300 cc. a tre punti e poi ai 2.500.

Nel 1964 con un'Alfa Romeo 1300 (quello della Giulietta) Leopoldo Casanova vinceva il raid Pavia-Venezia alla media di 108,677 chilometri l'ora. Nel 1965 col motore 1600 della Giulia lo stesso Casanova rvinceva il raid a 131,718 chilometri orari.

In quegli anni era venuto a galla un preparatore d'eccezione, Raineri di Milano. E furono gli anni dei motori della 1900, della Giulietta, della Giulia e della 2.000. Si poteva dire un po' come su quel vecchio manifesto: «Tira via, tira via: è Alfa Romeo». I più grandi, da Castoldi a Verga a Ezio Selva, lo avevano avuto per

vincere. Nel 1968 al raid Pavia-Venezia Guido Caimi e Eugenio Molinari vinsero correndo lungo le anse del Po a 136,615 orari. Poi vennero i motori nuovi, quelli con alte cilindrate, fatti quasi apposta. Si apriva un'altra pagina. E l'Alfa Romeo, come tutti i grandi protagonisti di ogni storia di emulazione, si chiudeva a meditare un po' sui ricordi dei suoi ineguagliati allori.

Chi pensava ancora ai cimenti era un'altra figura interessantissima perché univa tecnica, scienza e umanesimo e cultura universale: Carlo Chiti, ingegnere, responsabile dell'Autodelta a cavallo degli Anni '70.

Chiti pensava ancora anche alla nautica quando rigirava fra le mani progetti e calcoli del motore 2500 che equipaggiava l'Alfa Montreal. Ci pensava in chiave di record e di corse, ma anche di produzione industriale. Così i 1750 cc della nuova Alfetta e poi i due litri furono accoppiati ai piedi poppieri ZF messi a punto dalla BMW e diedero prove di grandissimo interesse. Infine il motore della Montreal portato a 3000 e anche a 3300 riuscì a erogare 320 CV, una potenza che a 6000 giri poteva essere mantenuta a tempo pressoché indeterminato. Si era provato il motore per 10 ore a 8000 giri e lo si era ritrovato intatto al termine del massacro.

Franco Gonzaga



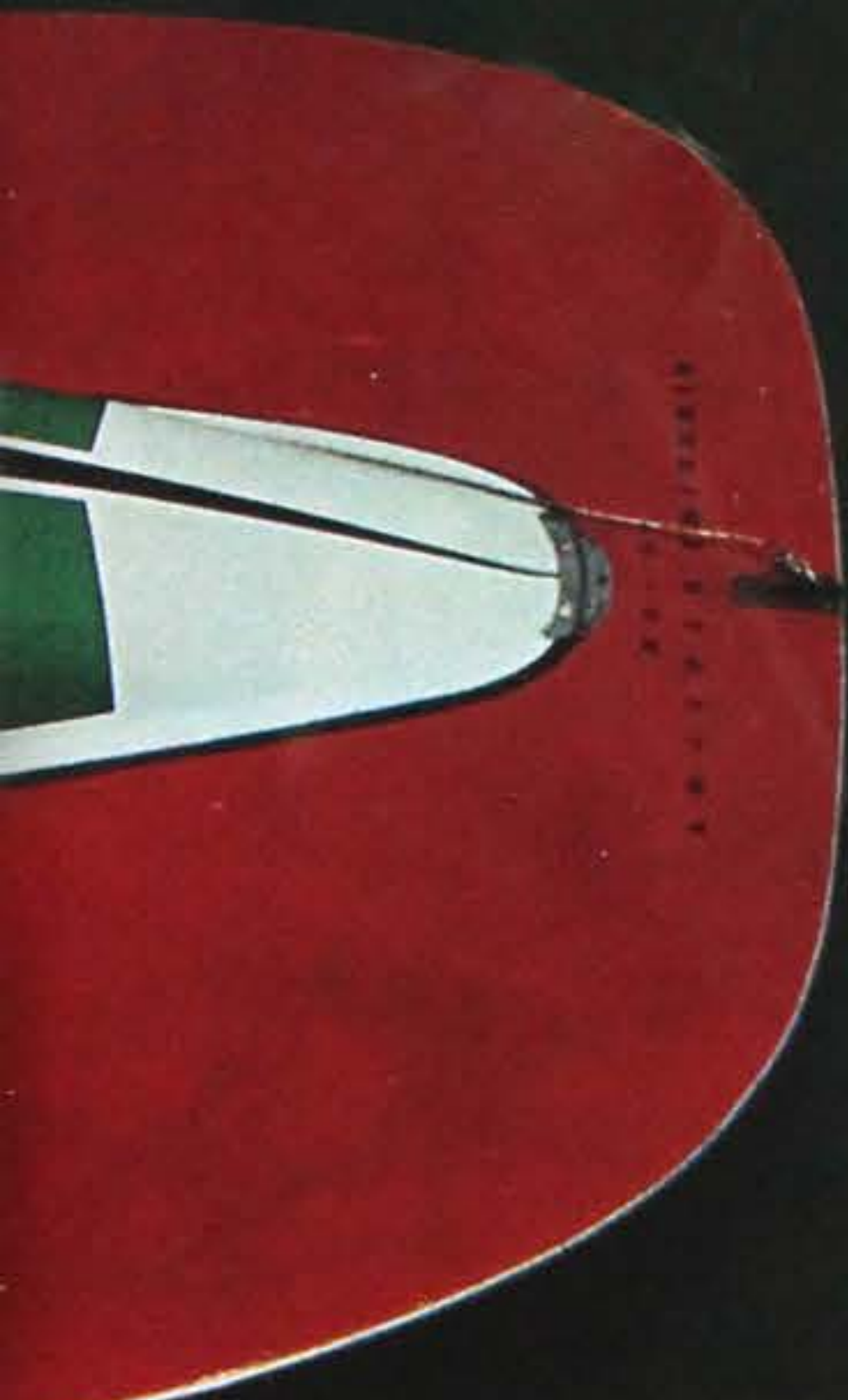


Foto grande, il motoscafo pilotato da Giovanni Altieri in azione nella Pavia-Venezia. Foto piccola, il motore 4 cilindri, due litri Alfa Romeo in versione marinizzata e da competizione. Opportunamente preparato questo formidabile motore della casa del Biscione arriva anche a potenze dell'ordine dei 180-190 cavalli. Come si vede l'architettura del motore è rimasta invariata.

LE FORMULA 1 DEL MARE

L'estenuante lunghezza del percorso, con quegli oltre 400 chilometri d'acqua, di correnti, di anse da affrontare sempre a tavoletta, come si dice nel gergo mutuato dall'automobilismo, fa della Pavia-Venezia un banco di prova senza paragoni per piloti, scafi e motori.

Per dare un'idea del progresso degli scafi e dei motori, basterà ricordare che la prima edizione del raid venne vinta dal pavese Ettore Negri alla media di 36,670 chilometri all'ora. Fino alla tredicesima edizione, nel 1953, la media oraria dei mattatori non raggiunse mai gli 80 km. Sei anni dopo, nel 1959, il gardesano Augusto Cometti, vincitore di 6 edizioni del raid, coprì il percorso Pavia-Venezia alla media sbalorditiva di 161,851, stabilendo un record che ha resistito per 12 anni. Tra il '71 e il '77, il primato di Cometti è stato superato tre volte, con medie che sfiorano senza toccarli i 170 km orari. Il grande balzo in avanti avviene nel 1978, quando il campione del mondo Renato Molinari su fuoribordo sbaraglia la flotta dei concorrenti alla media di 187,286 e tocca, nel tratto Revere-Pontelagoscuro i 192,408 km orari.

Ma non è finita. Nel 1984, Antonio Petrobelli, vincitore di quattro Pavia-Venezia tra cui quella di quest'anno, ritocca il primato del più volte iridato Renato Molinari di oltre un chilometro, con una media oraria di 188,703. Nel 1937, mentre il vincitore Arnaldo Castiglioni copriva il percorso alla media di 56,921, l'idroscivolante di Gorini, fuori gara per l'avvenirismo di quel suo "mostro" tecnologico, toccava i 103,308 chilometri record e verrà superato solo nel 1954 dall'entrobordo di Cometti alla media di 124,864 chilometri.

Nella storia della Pavia-Venezia, la svolta, per quel che riguarda l'empirico della velocità, risale al 1959. Da allora, gli scafi sono monoposto: comincia da quel momento il graduale avvicinamento della motonautica alle *performances* della Formula uno.

Oggi gli entrobordo da corsa, i bolidi, montano motori tra i 270 e i 300 cavalli con velocità di punta tra i 220 e i 230 chilometri orari. Ma anche gli entrobordo della classe 2000, con motori di due litri derivati dall'Alfetta e sovralimentati, raggiungono i 180 chilometri orari con una potenza di 180-190 cavalli.

Vittorio Marchetti





Foto grande: un'altra bella immagine del tre punti di Maurizio Marangoni in azione durante la gara. Nella foto piccola due piloti attendono il via. Sulla prua dello scafo una pin-up stile Playboy campeggia come una mitica sirena. Il colore fa parte del mondo delle corse su acqua.

corpo del suo catamarano; la velocità l'aveva retto a galla, ma la sosta alla chiusa lo tradiva, facendolo affondare. Sapevo che 19 su 22 concorrenti della classe entro-bordo 2000 contavano sui motori Alfa Romeo per reggere al massacro di questa prova.

Un pilota, Agostino Cocozza, mi aveva dato tutte le possibili coordinate meccaniche: «È un derivato dalla Giulietta Auto delta 2000. Per la motonautica ha un carburatore da 40. Il motore è, quindi, sovralimentato e sviluppa una potenza di 180-190 cavalli, mentre l'automobile ne ha 130. Il numero dei giri-motore arriva a 8500 e, su un percorso come questo, i piloti riescono a tenerlo su una media dai 7000 ai 7800, con una velocità massima superiore ai 180 chilometri l'ora.

Il motore gira in presa diretta. Per fermarlo, bisogna spegnerlo. L'asse è a cielo aperto e passa tra le gambe del pilota. Il consumo di carburante è di 45 litri all'ora. Sono potenze queste, che ti permettono di arrivare a Chioggia in poco più di due ore. Nel 1929, Ettore Negri, ne impiegò quasi undici e mezzo. Una bella differenza. Naturalmente sono tempi compensati, perché dobbiamo superare le chiuse di Isola Serafini, di Voltargimana e di Brondolo».

Avevo passato in rassegna gli scafi e i motori, ma non avevo capito che al di là dei motori, questo raid è una sfida fra l'uomo e il fiume possibile solo a chi il Po lo sente, lo capisce. A illuminarmi è stato l'"amico del Po" il mio cicerone sulla "barca-scopa". «Il fiume svolge un ruolo fondamentale. È lui il vero protagonista della gara. È imprevedibile, cambia continuamente. Guai a non amarlo come un vecchio compagno di cui si conoscono vizi, virtù, tic e capricci. Moltissimo dipende dalla portata dell'acqua. Se è bassa, aumentano notevolmente i pericoli delle secche.

«La segnaletica, lungo tutto il percorso, è capillare, meticolosa. Ma i piloti, per ottenere medie più alte, tendono a tagliare le anse e l'impatto di uno scafo con la secca è disastroso, a queste velocità. Anni fa, un pilota, stringendo al massimo una curva, non si accorse di un cavo d'acciaio teso sotto un ponte e venne decapitato. Quando l'acqua è alta, come quest'anno, il percorso è nelle condizioni migliori. Ma basta un forte temporale a riempire il fiume di detriti, di tronchi, di rami. E allora, sono affondamenti e, quel che è peggio, capottamenti. Dia retta a me, chi vince questa gara e anche chi riesce a portarla a termine è gente dei nostri, è un amico del Po. Per una giornata lo scombussola di motori, ma per il resto dell'anno, lo vive proprio come facciamo noi».