

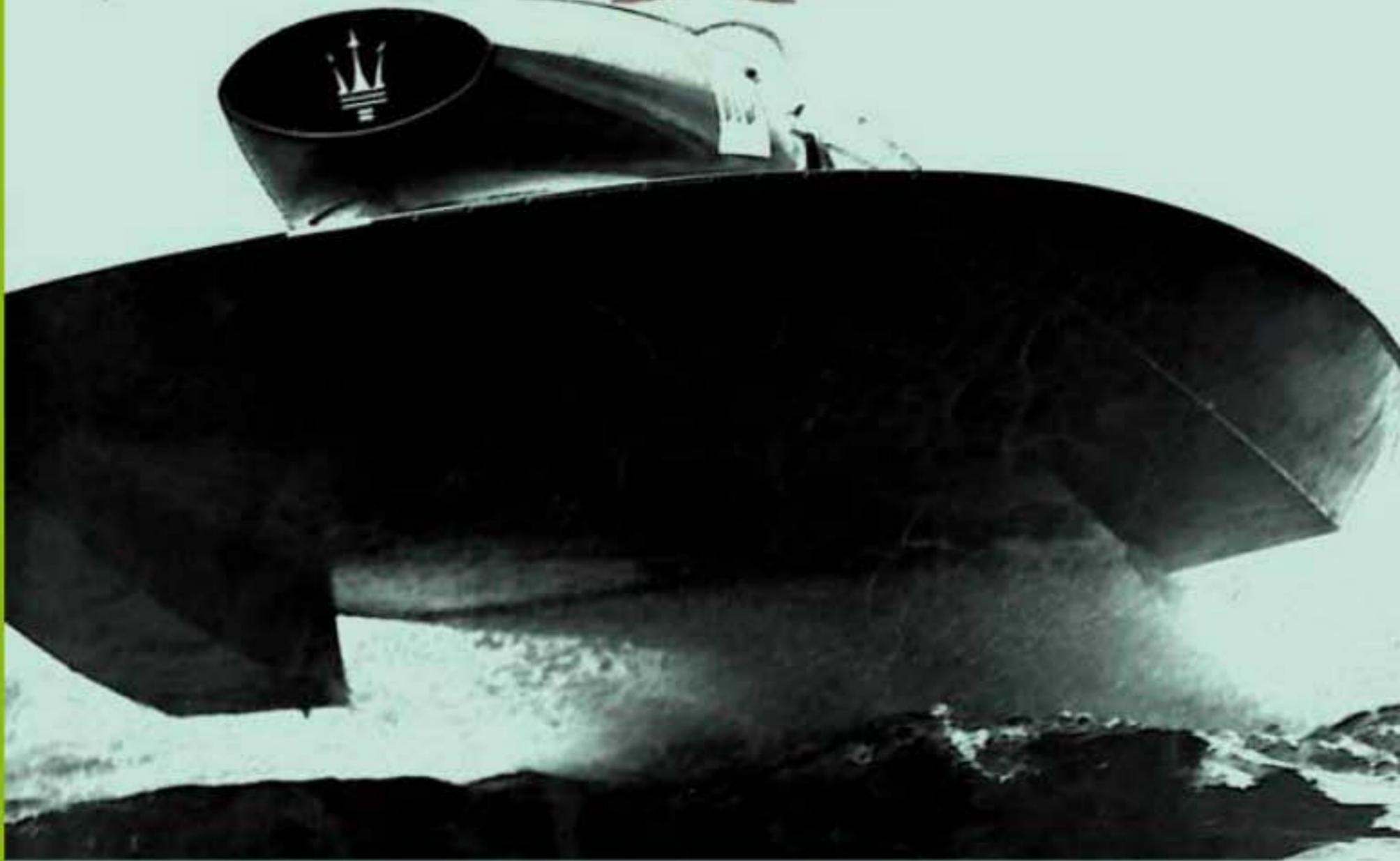
1961-2012

MOTONAUTICA PARMENSE

ORGANIZZA

2°

SACCA RACER MEETING



SACCA DI COLORNO - FIUME PO  
23 - 24 GIUGNO 2012



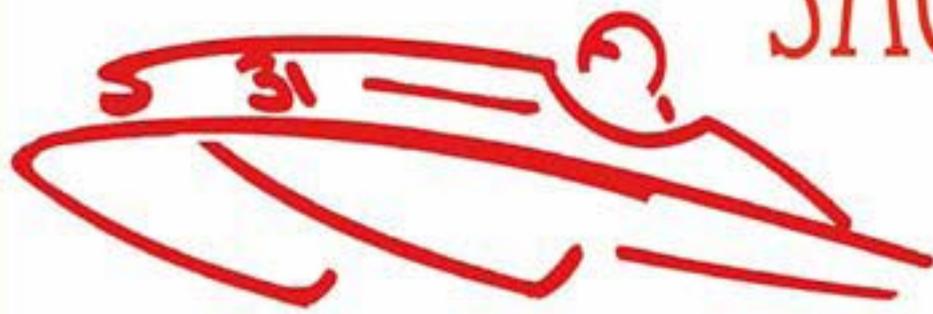
PREPARAZIONE  
**TECNO***Rally*



**s. polo lamiere**



# SACCA RACER MEETING



2012



Dopo il successo della prima edizione, organizzata nel 2011 per festeggiare il 50° anniversario della fondazione della Motonautica Parmense, ritorna il SACCA RACER MEETING, manifestazione non competitiva alla quale partecipano le imbarcazioni entroborso corsa che hanno segnato la storia della motonautica. I racers "Classic" pre 1983 provengono da Italia, Svizzera, Francia, Germania, Belgio ed Austria. Sono presenti anche racers più recenti degli anni '90. Il livello dei racers presenti è di assoluta eccellenza, sia in termini di restauro che di palmares. Il numero complessivo dei partecipanti, superiore a trenta, consente di affermare che questa edizione sia la più importante mai organizzata, anche a livello europeo, da quando è stato istituito il settore delle barche storiche della Federazione Italiana Motonautica nel 1998.



Parata di racers nell'edizione 2011

# PROGRAMMA

## **SABATO 23 GIUGNO 2012**

<b>MATTINO:</b>	<b>VERIFICHE TECNICHE e BRIEFING PILOTI</b>
<b>ORE 15,30</b>	<b>ESIBIZIONE RACER POST '83</b>
<b>ORE 16,30</b>	<b>ESIBIZIONE RACER PRE '83 1^ BATTERIA</b>
<b>ORE 17,30</b>	<b>ESIBIZIONE RACER PRE '83 2^ BATTERIA</b>

## **DOMENICA 24 GIUGNO 2012**

<b>ORE 9,30</b>	<b>BRIEFING PILOTI</b>
<b>ORE 10,00</b>	<b>ESIBIZIONE RACER POST '83</b>
<b>ORE 11,00</b>	<b>ESIBIZIONE RACER PRE '83 1^ BATTERIA</b>
<b>ORE 12,00</b>	<b>ESIBIZIONE RACER PRE '83 2^ BATTERIA</b>
<b>ORE 15,30</b>	<b>ESIBIZIONE RACER PRE '83 1^ BATTERIA</b>
<b>ORE 16,30</b>	<b>ESIBIZIONE RACER PRE '83 2^ BATTERIA</b>
<b>ORE 17,30</b>	<b>ESIBIZIONE RACER POST '83</b>
<b>ORE 18,30</b>	<b>ESIBIZIONE UNLIMITED</b>
<b>ORE 19,00</b>	<b>ACROBAZIE AEREE</b>

AUDIAT Bernard

4

POPOLI

ALFA ROMEO 2000 L4

1972



CANETTI Gianluca

6

CELLI

ALFA ROMEO MONTREAL

AUTODELTA 2500 8V

1971



CRESPI Mamo

45

A. MOLINARI

ALFA ROMEO 2000 L4

1966





ROMANI Guido Ermanno  
31  
LUCINI  
ALFA ROMEO MONTREAL  
AUTODELTA 3000 V8  
1973



HUBER Bruno  
82  
EUGENIO MOLINARI  
ALFA ROMEO 2500 L6  
1967



ROLAND David  
PREDATOR  
NANKERVIS  
ROLLS ROYCE 27000 V12  
1972



**PETROBELLI Pietro**

38

CELLI

ALFA ROMEO MONTREAL

AUTODELTA 2500 V8

1971



**FERRARI Paolo**

72

LUCINI E FRIGERIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1974



**POTTIER Bernard**

4

SAN MARCO

ALFA ROMEO 2000 L4

1964





PELLICCIARI Valfredo  
31  
LUCINI E FRIGERIO  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1970



PROSPERO Mauro  
102  
LUCINI E FRIGERIO  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1972



MUELLER Stefano  
85  
LUCINI  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1974



FISSEUX Eric  
2  
CHAPRON  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1974

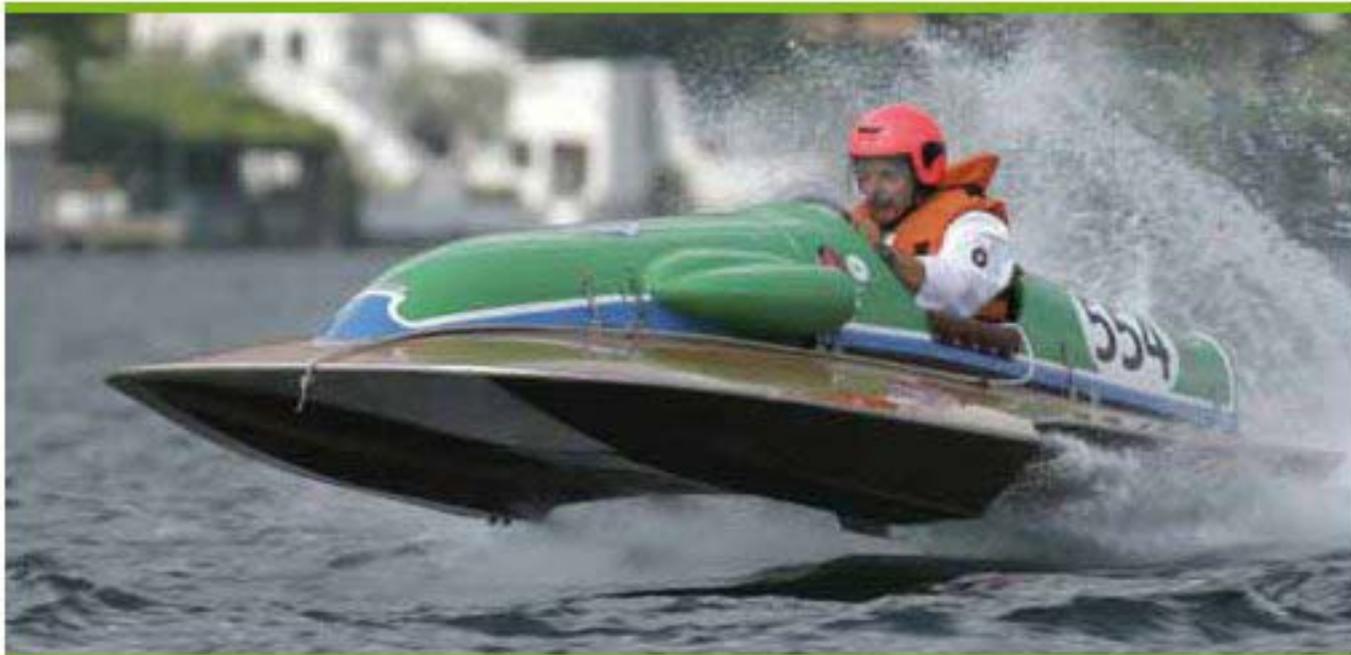


MUNDULA Stefano  
98  
TIMOSSÌ  
BMW 2500 L6  
1969



SILVA Pietro  
08  
MOLIVIO  
LANCIA FLAMINIA 2500 L6  
1969





FERRARI Giovanni  
554  
POPOLI  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1966



VAN PRAET Jean  
10  
TIMOSSI  
BPM 2600 SS  
1954



GERSCH Rolf  
5  
CELLI  
BPM 2500 IONIC RACER  
1959



**FOUAUX Marc**

24

MOLIVIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1963



**PECHDIMALDJIAN Henry-Jacques**

2

CELLI

ALFA ROMEO 1300 L4

1963



**PELLICCIARI Valfredo**

74

A. MOLINARI

ALFA ROMEO 1300 L4

1964





**RIZZO Roberto**

177

FB DESIGN

BMW 2500 L6

1973



**ROMANI Roberto**

CF-77

PAYNE - LONGTIN DESIGN

CHEVROLET 5000

1973



BUZZI Fabio  
10  
FB DESIGN  
TURBINAA GAS DIESEL  
1986

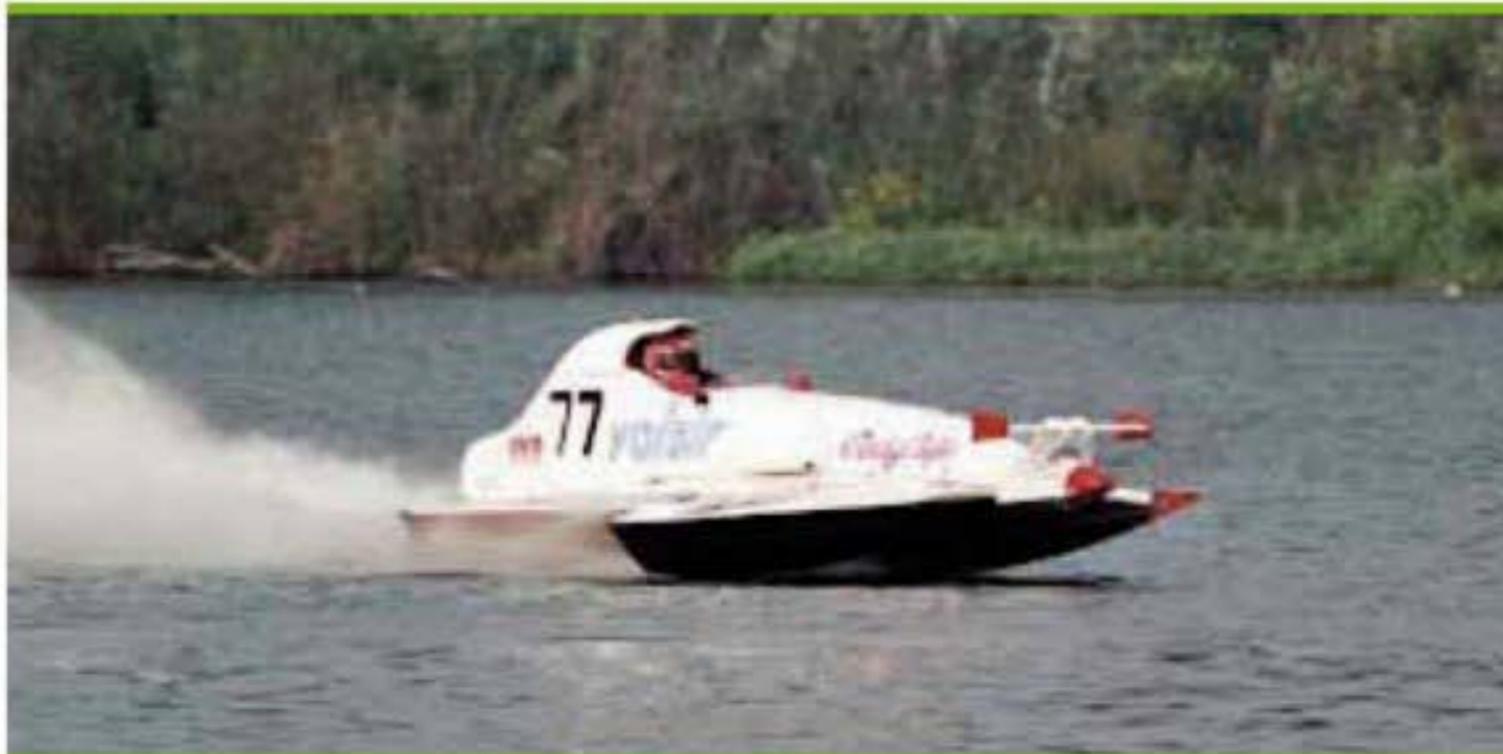


BROZZI Giorgio  
13  
LUCINI  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1993



RUFFINI Umberto  
27  
LUCINI  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1994





BALOCCHI Romanello

77

CLERICI

BMW 2000

1994



CASANOVA Giuseppe

26

CLERICI

ALFA ROMEO 2000 L4

1990



FERRARI Paolo

72

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1992



BERINZAGHI Aldo  
95  
LUCINI  
ALFA ROMEO 2000 /4  
1989



GROSSI Marcello  
64  
POPOLI  
ALFA ROMEO 2000/4  
2009



BATTAGLINI Stefano  
25  
RON JONES  
ALFA ROMEO 2000 L4  
1982 aggiornato 1998





## GIUSEPPE CASANOVA ED UN'UNICA PASSIONE: IL RACER

Avevo diciassette anni quando, per la prima volta, presi posto nell'abitacolo di un racer. Era inverno, credo ci fosse la neve sulle rive del Po, dove mio padre collaudava un nuovo scafo del cantiere Popoli. Si trattava di un racer della classe R2. Il propulsore, di 1500 cc., di libera preparazione, raggiungeva i 170 HP di potenza ed un regime di oltre 10.000 giri al minuto. Lo scafo, leggerissimo, era notevolmente veloce. Io ricordo quel giorno di tanti anni fa con vivida chiarezza. Ricordo il momento tanto atteso di quando mi accomodai su quello stretto sedile, strinsi il volante, accesi il motore e via... Qualche minuto per cercare di capire cosa avevo fra le mani, un occhio al

contagiri e l'impressione, esaltante, di guidare uno di quei tre-punti, che fin da piccolo avevo seguito come spettatore appassionato. Dopo una decina di minuti, decisi di schiacciare a fondo l'acceleratore, e spinsi lo scafo al massimo della velocità. Fu esaltante. Più il racer aumentava l'andatura, e meno lo sentivo attaccato all'acqua, fino ad avere l'impressione di veleggiare, sostenuto soltanto dall'aria. La tensione era al massimo. Ricordo l'ebbrezza dello sfarfallare degli scarponi sulle onde. Poi, cominciai a studiare il modo di curvare, comprendendo che non bisognava seguire una linea continua, bensì derapare attorno alle boe. Questo successe tanti anni fa. Quando, alcuni anni dopo, comincia a correre, lo feci con le classi promozionali



fuoribordo e poi con la OB 350 cc., ma quello che aspettavo, era di tornare alla guida di un racer come quello che era rimasto impresso nella mia memoria e nella mia fantasia. Quando debuttai nella classe 2000 N la categoria era già mista vale a dire comprendeva sia i racers che i catamarani. L'interesse federale rivolto ai catamarani fece sì che i circuiti venissero fortemente modificati a loro vantaggio. Non si curvava più su tre boe, con uno sviluppo di curva di 150 metri, come nel passato, ma su due, vicinissime fra loro, e i due rettilinei, pian piano, vennero sempre più ridotti così da togliere ai racers il vantaggio della maggiore velocità. Mi resi conto, fin dalle prime gare, che questi nuovi circuiti permettevano ai catamarani di percorrere almeno



duecento metri di meno al giro rispetto ai racers. Non solo, ma le rispettive traiettorie, erano molto diverse fra loro. Bisognava quindi, da una parte, costringere il racer a virate molto più strette di quanto non concedessero le sue prerogative e, nello stesso tempo, non lasciarlo sedere, per così dire, al momento dell'uscita di curva. Misi a punto una mia tecnica secondo cui, quando arrivavo verso la fine del rettilineo, a sessanta- settanta metri dalla curva, ancora a tutto acceleratore, davo un piccolo colpo di sterzo, invitando lo scafo a puntare verso la boa di entrata in curva, poi alleggerivo l'acceleratore e in quel modo lo scafo, diventato sovrasterzante, incominciava a curvare, per così dire, ancora prima che la curva vera e propria avesse



inizio. In questo modo arrivavo sulla prima boa con lo scafo già intraversato di circa  $45^\circ$ . A questo punto un giusto dosaggio dell'acceleratore faceva derapare la poppa e disponeva lo scafo in uscita di curva dopo un raggio sufficientemente contenuto. Questa, in fin dei conti, credo che non sia altro che la corretta guida da corsa di un racer esasperata in alcuni suoi dettagli tecnici, ma ben si può capire che più le curve sono strette e più difficile diventa la manovra. Poi c'era il problema assetto. L'assetto è quell'insieme di accorgimenti riferibili alla disposizione dei pesi sullo scafo, alla scelta dell'elica e ad altri procedimenti che permettono al racer di avere la miglior resa durante la gara. La posizione in piena velocità deve essere la più possibile parallela all'acqua. Gli scarponi

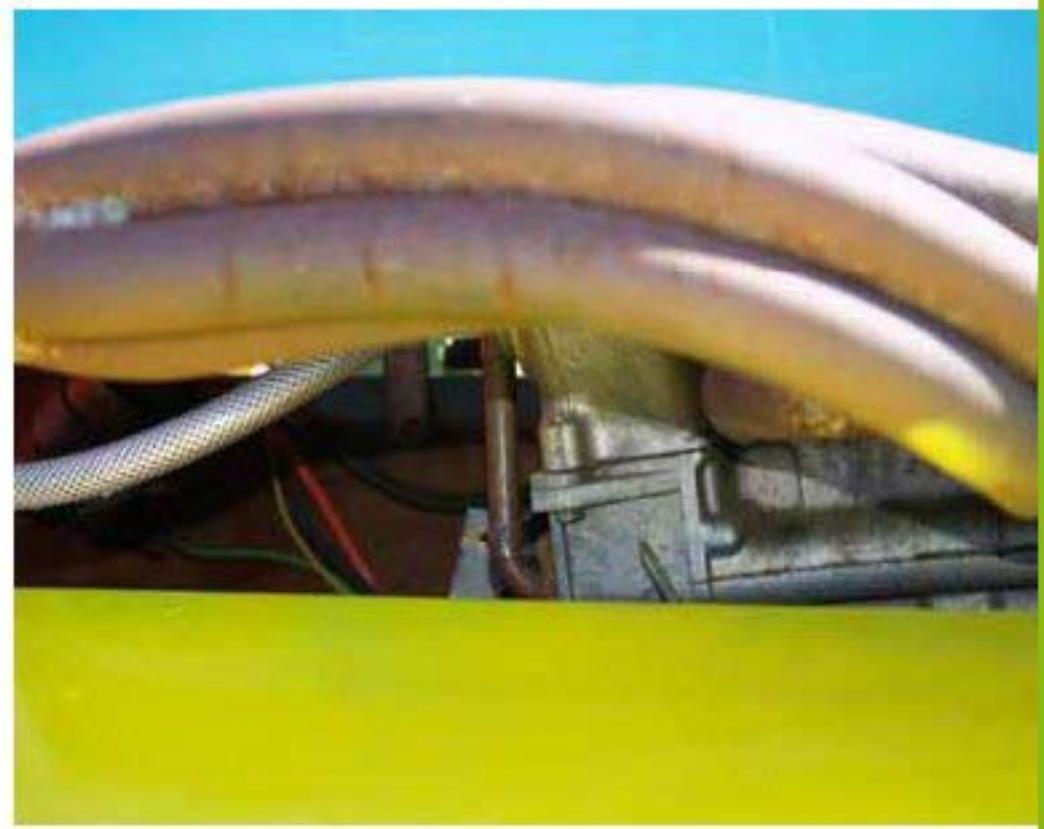
devono sfiorare le onde e non premere fortemente sull'acqua, pena la perdita di velocità. L'elica sarà tanto migliore quanto più compenserà, con il suo profilo costruttivo, l'inclinazione obbligata che le impone l'albero di trasmissione. Ricordiamoci, poi, che l'assetto ideale non permette solo la massima resa ma aumenta considerevolmente la sicurezza. Il racer, infatti, mal sopporta l'acqua mossa e i voli fuori d'acqua sono frequenti. Torniamo, ora, al confronto fra racer e catamarano. Verso la fine degli anni ottanta i catamarani entro bordo migliorano molto le loro prestazioni pur mantenendo una velocità massima inferiore di almeno 15 km/h rispetto ai racers. A questo proposito vorrei dare alcuni dati: sulla base misurata dove mi allenavo, riscontrai una



velocità del mio scafo racer di circa 170 km/h con eliche da circuito, e superiore ai 180 km/h con eliche lunghe. Le stesse non permettevano di valorizzare più di tanto questa prerogativa. Bisognava lavorare ancora sulla ripresa e la manovrabilità in curva. Inventai, in quel periodo, un piccolo flap, sistemato sotto il castello della timoneria che comandavo con un pedale, il quale, calato davanti all'elica al momento opportuno, procurava un significativo sostentamento della poppa e un po' di cavitazione: questo aiutava sia la derapata che la prontezza all'uscita di curva. Furono diversi i piloti che adottarono questo mio sistema. Se correttamente usato, poteva valere anche mezzo secondo al giro. Aumentai, poi, la superficie del timone e della deriva, a scapito di un po' di



velocità, ma con il miglioramento della maneggevolezza. Un'altra variante che introdussi per primo fu l'uso dell'elica a tre pale rispetto alle consuete due pale nelle gare di circuito. Non fu un'esperienza semplice e rapida ma collaborai un intero inverno con il costruttore Rado Deris e, alla fine, raggiungemmo un ottimo risultato. Rispetto al consueto utilizzo dell'elica a due pale con quella a tre si otteneva una netta prevalenza nella partenza da fermo e una maggiore aderenza alle curve. Tutto questo mi permise di vincere alcune gare davanti ai tanto avvantaggiati catamarani e, devo dire, che la soddisfazione fu grande. Questi anni di confronto così difficili rappresentarono una scuola impareggiabile tanto che, quando, a partire dai primi anni novanta, si



ricostituì una classe riservata ai soli racers, potei mettere in atto un'esperienza tale da permettermi di aggiudicarmi una trentina di vittorie fra gare di circuito e di durata. E' interessante tentare di formulare un paragone fra le peculiarità di guida di una racer e di un catamarano. E' luogo comune sostenere che il catamarano preveda una guida più complessa e quindi più difficile. Io non sono d'accordo. Prima di tutto sono convinto che qualsiasi scafo, sia esso un racer, un catamarano o una carena tradizionale, se portato al limite, presenta difficoltà ugualmente elevate. Questo perché ogni carena ha pregi e difetti e la guida da corsa porta a sfruttare al massimo ogni pregio cercando di limitare i difetti. E qui entra in gioco l'abilità del pilota. Il racer

è più sicuro sul rettilineo rispetto al catamarano ma questo è vero solo su acque calme o relativamente increspate. Quando l'onda si fa lunga, invece, mentre il catamarano scivola indisturbato sull'acqua, il racer comincia ad entrare in crisi. Io ne so personalmente qualcosa, se penso a quando, sul circuito di Sarnico, in una giornata d'acqua mossa, riuscii a superare una dozzina di catamarani viaggiando spesso oltre il limite controllato; a due giri dal termine ero in testa alla corsa, ma consapevole che su quelle onde lunghe lo scafo non offriva più sicurezza. Purtroppo, nonostante il buon assetto mi permettesse di controllare la maggior parte dei voli fuor d'acqua, alla fine dell'ultimo rettilineo volai letteralmente, distruggendo lo scafo e riportando serie ferite. Avevo



rischiato troppo, ma le gare a volte sono anche questo. Tornando all'argomento, il catamarano richiede grande sensibilità in caso di vento, cosa che invece il racer tollera bene. Così come l'uso del trim prevede una notevole esperienza. Poi c'è la curva. In questo caso, paragonerei il racer ad una vettura da rally ed il catamarano ad una pista. Il racer va fatto derapare con un gioco combinato di sterzo, controsterzo ed acceleratore. Il catamarano è, invece, su due binari: ma la rapidità di manovra esige ottimi riflessi. Ho visto dei mediocri raceristi passare al catamarano con ottimi risultati semplicemente perché più portati per quel tipo di guida. Ed è sicuramente vero anche il contrario. Insomma è inutile chiederci se è più difficile correre (e quando dico correre intendo



portare lo scafo al limite) con un racer o con un catamarano. Per concludere, vorrei solo aggiungere che durante quella decina d'anni in cui ho gareggiato con i racers, ho visto diversi preparatori dare contributi importanti e che meritano di essersi ricordati. A partire dagli storici Zoni e Speroni, vero punto di riferimento, passando attraverso i vari Brazzi, Danini, il mitico "Pinci", Santino Fiorani e tanti altri si arriva infine al veramente encomiabile Treves Bigi che, bisogna riconoscere, è stato l'ultimo a credere nella categoria dei racers e a lanciare sfide interessanti agli altri preparatori.

*Dal libro RACER di Claudio Agazzi e Antonio Collini - 2006  
Fotografie by eVe*



Benito Casinghini campione italiano a sedici anni

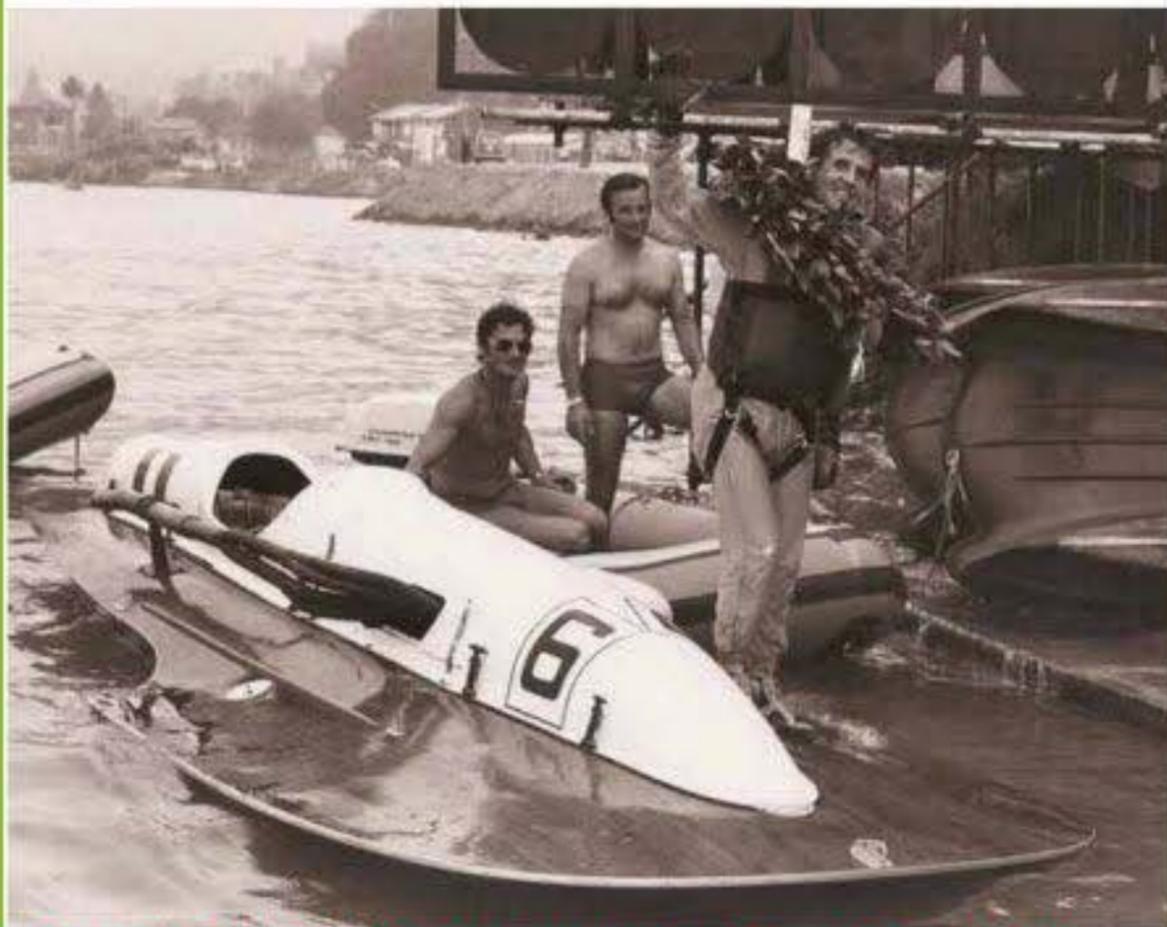
### IL RESTAURO DEL RACER DI BENITO CASINGHINI

Benito Renato Casinghini inizia l'attività agonistica nel dopoguerra vincendo nel 1950 il titolo italiano entro bordo sport classe 1.500 cc. Partecipa ad altre manifestazioni nazionali ed internazionali senza risultati di rilievo, tranne un secondo posto ai campionati italiani nel '54 ed un terzo nel '56. Nel '71 giunge secondo a Sesto Calende nel Trofeo Selva su "Celli" Alfa Romeo, classe R4, e con lo stesso scafo si classifica quarto al campionato europeo di Colorno e vince il titolo italiano. Giunge poi quarto al Trofeo Campari a Peschiera del Garda infine conquista in luglio il titolo mondiale di categoria a Garlate. Nel '72 vince la Targa FIM nella classe 2.500 cc. entro bordo corsa



Lo scafo Celli con la prima carena, Alfa Romeo 2500 6 cil.

Nell'estate del 2007 a Sarnico, durante un raduno di racer d'epoca, Gianluca Canetti conosce Olga, la figlia di Benito Casinghini che gli confida di avere una delle barche del papà ricoverata in un capannone. Nel 2010, nella fase di preparazione del primo SACCA RACER MEETING nasce l'idea di recuperare l'imbarcazione che fu del Campione del Mondo e la famiglia Casinghini si dimostra entusiasta all'idea. Affida quindi la responsabilità del restauro a Gianluca che nella sua carriera ha recuperato e reso competitivi diversi racer, assistito in passato dallo suocero, il pluridecorato Ercole Aliani. Al momento del ritiro dello scafo ci si rende conto che l'impresa non sarà delle più semplici: il magnifico scafo Celli è deteriorato in diversi punti ed il motore, il glorioso Alfa Romeo



Casinghini con scafo Celli, motore Alfa Romeo 2500 6 cil.

di derivazione Montreal Autodelta, 8 cilindri a V 2.500 di cilindrata, giace a terra smontato, con un cilindro fuso e con una testata crepata. La barca con tutti gli accessori viene trasportata a Colorno dove inizia la fase di smontaggio. Lo scafo denudato prende la strada di Lipomo, per essere ripristinato dalle abili mani di Gianpiero Lucini. La maggior parte delle imbarcazioni presenti al 2° Sacca Racer Meeting sono state costruite da lui nel corso della lunga carriera. Anche Benito Casinghini si era rivolto a Lucini nel 1975 per alcune riparazioni di cui Gianpiero conserva lucida memoria. Il motore viene portato a Parma nell'officina TecnoRally di Emilio Pinetti, esperto preparatore di motori da competizione, che raccoglie la sfida di ridare vita al Montreal con iniezione Spica.



Cantiere Lucini 1975

L'otto cilindri a V è stato montato sullo scafo Celli nel 1971/72, in sostituzione dell'Alfa 2.500 sei cilindri in linea, nella conformazione con albero motore di derivazione stradale. Questa impostazione però non riusciva ad essere competitiva nei confronti dei potenti motori BMW. Inoltre la conformazione degli scarichi si incrociava all'interno dello scafo rendendo infuocato l'abitacolo. Raccontava Italo Ruzza, storico meccanico di Antonio Petrobelli, che montava lo stesso motore, come in una gara, tra una manche l'altra, il conte avesse indossato un paio di stivali riempiti d'acqua per raffreddarsi i piedi! Intervenne quindi l'Autodelta preparando un motore sempre di derivazione Montreal ma con albero motore piatto, sviluppante una potenza di 270 cv,



Casinghini a Sacca di Colorno 1971

che diede i risultati sperati. Questo motore venne montato da Antonio Petrobelli, Leopoldo Casanova e Benito Casinghini. Per la prima volta dopo quarant'anni i tre racers si ritroveranno in acqua in occasione del Sacca Racer Meeting. Lo scafo di Casinghini restaurato da Lucini torna a Colorno nell'autunno del 2011, dove Canetti provvede a rimontare i supporti, la timoneria il passaggio d'asse e tutti gli altri accessori completamente ricondizionati ed in pochi casi sostituiti. La barca è pronta per accogliere il motore che si farà attendere fino al maggio del 2012 causa la complessità dell'intervento e la scorbutica messa a punto dell'impianto d'iniezione. Le prove al banco dell'officina di Emilio Pinetti danno finalmente i risultati sperati: 280cv a 9.000



Scafo Celli, motore alfa Romeo Montreal 2500 8 cil.

giri/min. Anche il risultato estetico è eccellente. Ogni particolare è stato curato al massimo. Il motore viene inserito nel suo alloggio e fa una gran bella figura. Manca ancora il tocco dell'elettrauto Maurizio "Spricio" Ferrari, anch'esso esperto di restauri di auto d'epoca. Ci siamo. La sera del 30 di maggio ci si trova a Sacca per la prima prova in acqua. Olga Casinghini, con il marito Enrico Penno ed i figli Davide e Matteo, sono in prima linea. Gianluca, Maurizio, Emilio ed i suoi stretti collaboratori, sentono la tensione dell'esame. Everardo Padovani ed Emanuele Manghi, che hanno seguito l'avventura dall'inizio a fianco di Gianluca, apprezzano la promettente messa in moto sul carrello che dona una sonorità cupa e possente. Il Celli è in acqua: pilota Gianluca Canetti.



Scafo Celli, motore alfa Romeo Montreal 2500 8 cil.

I giri di riscaldamento attirano una piccola folla di appassionati. A Sacca il rumore del racer che si sente a qualche chilometro di distanza è un richiamo irresistibile. Aumenta il numero dei giri ed aumenta la velocità. La barca va molto bene, regalando soddisfazione e compiacimento. Al rientro dalla prima sessione Gianluca fatica ad esprimere le proprie sensazioni regalandoci un lapidario "è una roba impressionante". Ora è la volta di Pinuccio Casanova, grande campione e profondo conoscitore dei racer. Quando passa a tutta velocità vicino ai pontili scatta l'applauso. Che spettacolo. Peccato non si possa riprodurre il rumore. Per fortuna che c'è YouTube: [www.youtube.com/watch?v=LXTiE\\_4HHwI](http://www.youtube.com/watch?v=LXTiE_4HHwI). E a chi chiede se ce l'hanno fatta rispondono: "a ghè mel" (senza alcun dubbio)



Motore Montreal 1972



Motore Montreal 2012



Lo scafo Celli prima del restauro 2011



Cantiere Lucini 2011



Officina TecnoRally di Emilio Pinetti 2012





Ercole Aliani con Gianluca Canetti

**Finanza & Futuro Banca**



**Gruppo Deutsche Bank**

**dott.ssa FABIANA PASI**

**CONSULENTE IN FINANZA & PREVIDENZA**

**UFFICIO DI FAENZA - 0546 623480**

**Cosmoproject**  
COSMETIC SOLUTIONS

**Agenzia di Parma Ducale**

**Agenti Capo Procuratori:**

**Corniali Graziano e Quintavalla Ugo**

**Piazzale Badalocchio 3/A - 43126 Parma**

**tel. 0521 941111**

**e-mail: [corniali.quintavalla@parmaducale.it](mailto:corniali.quintavalla@parmaducale.it)**

**REALE  
MUTUA**  
— ASSICURAZIONI —

Parte del tuo mondo.



**MOTORGARDEN**



ITTIGEL



DELAPINA-MAGRI

**e**mentart<sup>snc</sup>



**EMILIANA  
TRASPORTI**



THERMOPLASTIC HOSES





II TROFEO CAGGIATI offerto ai partecipanti del 2° SACCA RACER MEETING

***Caggiati***  
BRONZE PRODUCTS

1061 - 2012