

3^o

SACCA RACER MEETING

Motonautica Parmense

Edizione 2018





SACCA E I RACERS STORICI

Quando, nei primi anni sessanta, a Sacca, si siglava il connubio con la motonautica, il mondo era tutt'altra cosa rispetto ad oggi.

Un mezzo da corsa era un simbolo dell'immaginario collettivo: rombo di motori, velocità e superamento dei limiti erano lo specchio di una società in corsa fiduciosa verso il futuro.

Un gruppo di appassionati fondò la società nautica, con quello stemma in cui il gabbiano forse simboleggia un anelito, un'aspirazione non banale, e organizzò gare.

Gli scafi di allora, alcuni dei quali vediamo in questa riunione, si erano visti e ammirati su circuiti prestigiosi oppure sfrecciare proprio qui davanti, nell'allora leggendario Raid Pavia-Venezia.

Bisognava portarli a Sacca. E così fu.

Una grande giornata di gare fu quella del '67 in cui si disputò un titolo mondiale : seimila spettatori paganti (e questo la dice lunga sulla popolarità della motonautica di quei tempi) e quasi altrettanti non paganti. In quell'occasione scesero in gara anche i leggendari 900 KG, che con i loro potenti Maserati impressionarono il pubblico.

Una manifestazione motonautica, allora, era una festa pirotecnica.

Questo clima oggi è quasi incomprensibile.

Ecco perché riportare su questa riva questi scafi d'epoca è qualcosa di più di una curiosità. Ed è qualcosa di più anche di un interesse per appassionati. E' tornare magicamente a respirare un'aria che non esiste più, ma che una strana alchimia risveglia nella mente dei più attempati ma si insinua anche nell'immaginario dei più giovani.

Nei conduttori di questi scafi c'è tutta la passione di chi ha raccolto, insieme ad uno scafo lasciato ad invecchiare in qualche garage, un pezzo di storia di sport e di vita.

Il riportarlo pian piano all'aspetto originale è costato pazienza, lavoro, attenzione e anche qualcosa di più.

Sacca, nel tempo, ha visto correre su queste acque scafi che si sono via via evoluti, come è giusto che sia, ma probabilmente l'emozione più forte resta legata a questi vecchi, potenti e rombanti racers.

Giuseppe Casanova



SACCA RACER MEETING 2018

L'ottavo "Sacca Racer Meeting" rinnova come ogni anno l'appuntamento con le esibizioni dei gloriosi entroborde corsa che hanno contraddistinto la grande storia della motonautica. L'edizione 2018 è dedicata al pilota **Giuseppe Casanova**, nella foto di copertina. Figlio del plurititolato Leopoldo, asso della motonautica parmense, Giuseppe ha ereditato dal padre non solo la passione per lo sport motonautico ma anche un'ottima tecnica unita ad un eccellente stile di guida con gli scafi tre punti racer.

Sotto i colori della Motonautica Parmense Giuseppe Casanova ha conquistato:

- un titolo tricolore agli inizi della sua carriera con la classe fuoribordo OCN 500 stock nel 1977,
- 2 secondi posti nei campionati italiani della classe entroborde corsa R2000N nel biennio 1987/88,
- un argento agli europei nella classe R2000 nel 1988,
- un bronzo ai mondiali nella classe R2000 sempre nel 1988.

Negli anni a seguire sono arrivati altri successi:

- un titolo italiano nella classe Racer 2000 nel 1993,
- un titolo italiano nella classe Racer 2000 nel 1994,
- un secondo posto al campionato italiano nella classe Racer 2000 nel 1995.

Nel suo palmares, sempre con gli entroborde, altre numerose affermazioni:

- varie gare di durata come vincitore di classe,
- vari trofei nazionali in circuito,
- un secondo posto assoluto nella classifica finale del Raid Pavia-Venezia del 1996 nella classe Racer 2000.

AMANN THOMAS n°70

Timossi/Lancia Flaminia 2500cc (1969)
Ex Manfredini Francesco, Mosa Rosolino

- 1° di categoria al Raid Pavia-Venezia del 1970
- 1° di categoria al Tofeo Due Ponti del 1973
- 1° di categoria 3° assoluto al Tofeo Due Ponti del 1975

<https://www.threepointhydroplanes.it/75>





BALZARINI MAURO n.69

Lucini&Frigerio/Hillman IMP 1000cc (1976)
Ex Palazzi Angelo

- 2° Classificato al Campionato del Mondo Classe R1 a Rolasco nel 1980
- Campione Italiano Classe R1 nel 1981

<https://www.threepointhydroplanes.it/410>





CANETTI GIANLUCA n.73

Lucini/Alfa Romeo 2000cc (2014)





CASINGHINI OLGA n.6

Celli/Alfa Romeo Montreal 2500cc (1967)

Ex De Angelis Giulio, Lupi Gianfranco, Casinghini Benito

- Campione Italiano della classe LZ 2500 nel 1969
- Campione del Mondo della classe R4 nel 1971
- Campione Italiano della classe R4 nel 1971
- Campione Italiano della classe R4 nel 1972





HUOBER ALBERTO n.37

Lucini&Frigerio/Alfa Romeo 2000cc (1974)
Ex Locatelli Bruno, Michelini Franco

<https://www.threepointhydroplanes.it/256>





KALBERER RENATE n.23

Popoli/Alfa Romeo 2000cc (1976)

Ex Moragione Renato, Castellaro Paolo, Casanova Giuseppe, Ravani Riccardo

<https://www.threepointhydroplanes.it/24>





PECHDJMALGIAN HENRY n.2

Celli/Alfa Romeo 1300cc (1963)
Ex Chapron Gustave, Bisbal François

<https://www.threepointhydroplanes.it/22>









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

**REALE
MUTUA**
ASSICURAZIONI
Parte del tuo mondo.



TUBI TERMOPLASTICI - THERMOPLASTIC HOSES

PENNO ENRICO n.73

Molivio/Alfa Romeo 2500cc 6 cilindri in linea (1969)
Ex Invernizzi Giuseppe, Canetti Gianluca

<https://www.threepointhydroplanes.it/288>





PESENTI ALESSANDRA n.18

Imbarcazione pilotata da Pesenti Guido (per questo evento)

Molinari Angelo/Alfa Romeo 2000cc (1961)

Ex Raineri Luigi, Coppier Roberto, Ottone Gian Pio, Dorigo Gastone, Gorrini Luigi

<https://www.threepointhydroplanes.it/254>





PESENTI GUIDO n.101

Lucini&Frigerio/Alfa Romeo 2000cc (1972)

Ex Lupi Gino, Manfredini Francesco, Pecci Mario, Malinverni Domenico, Vitari Eugenio

- 1° di categoria al Trofeo Due Ponti del 1974 nella classe R3
- 3° classificato al Raid Pavia-Venezia del 1984

<https://www.threepointhydroplanes.it/30>





PETROBELLI PIETRO n.28

Celli/Alfa Romeo Montreal 2500cc (1970)
Ex Petrobelli Antonio

- Vincitore del Campionato Italiano della classe R4 nel 1970
- Vincitore del Campionato Europeo nel 1972 a Campione d'Italia
- Vincitore del Campionato Mondiale a Viverone nel 1974

<https://www.threepointhydroplanes.it/7>





POTTIER BERNARD n.24

Molivio/Alfa Romeo 2000cc (1966)

Ex Ruggeri Ameleto, Casucci Adriano, Gagliardi Francesco, Molinari Luciano

- Campione Italiano nel 1977

<https://www.threepointhydroplanes.it/511>





PROSPERO MAURO n.102

Lucini&Frigerio/Alfa Romeo 2000cc (1974)
Ex Locatelli Bruno, Prospero Ermes

<https://www.threepointhydroplanes.it/11>





RUFFINI UMBERTO n°27

Lucini/Alfa Romeo 2000cc Twin Spark (1992)
Ex Pievani Giuseppe

<https://www.threepointhydroplanes.it/60>





MUELLER STEFANO n°58

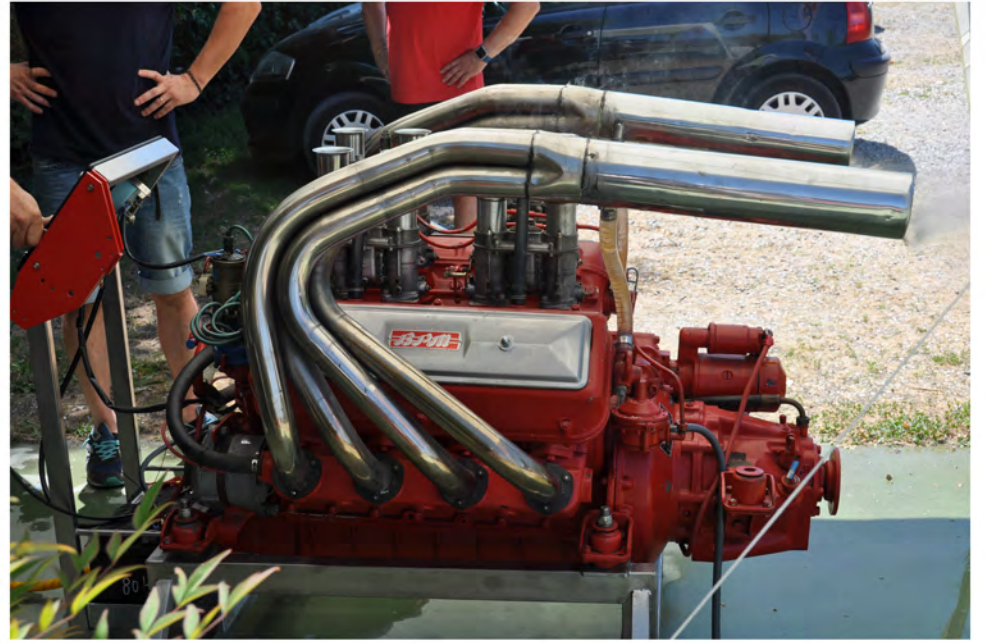
Lucini/BPM 8000cc (1980)

Ex Locatelli Bruno, Cesana Pietro, Mundula Stefano

- Varie partecipazioni al Raid Pavia-Venezia,
- Centomiglia del Lario, Trofeo Due Ponti

<https://www.threepointhydroplanes.it/82>







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. lo 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, espinsi 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 intorno alle boe. Questo successe tanti anni fa.

Quando, alcuni anni dopo cominciai a correre, lo feci con le classi promozionali fuoribordo e poi con la OB 350cc., 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 2000N 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 mt., come nel passato, ma su 2, vicinissime tra 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 60-70 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°. 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 fuor d'acqua sono frequenti.

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 leggero 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 nelle 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. 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 essere ricordati. A partire dagli storici Zoni e Speroni, passando attraverso i vari Brazzi, Danini con la sua esperienza in Autodelta, 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.

Tratto dal Libro RACER di Claudio Agazzi e Antonio Collini



SACCA RACER MEETING



2018



La coppa che figura in questa fotografia ha un significato particolare, come riporta la targhetta sul basamento è datata 8 maggio 1966.

In quel giorno la Motonautica Parmense, che era stata fondata qualche anno prima, diede inizio alla sua attività agonistica. Si disputarono gare riservate alle classi fuoribordo 350, 500 e 700cc. e entro bordo 1300cc. A quest'ultima categoria venne assegnato questo trofeo come premio per il giro più veloce, fatto segnare da Leopoldo Casanova.

Rimasta in bacheca per tanti anni, è stata ora donata alla Motonautica Parmense come interessante ricordo storico del suo esordio nelle competizioni.























SI RINGRAZIA:

Gli sponsor, AVS Club Parma, Ferrari Maurizio, Agazzi Claudio, Rattazzi Fabio, Finzi David, Casanova Giuseppe, Lorenzani Roberto, lo Staff della Motonautica.



