

# Racer SAN MARCO - BPM 2600 SS (1954)

## RINOCERONTE

La storia di questo racer, il primo scafo da corsa costruito dal cantiere in esemplare unico nel 1954, è strettamente legata alla grande passione del costruttore e pilota veneziano OSCAR SCARPA. Motonauticamente cresciuto a Venezia costruendo artigianalmente, qua e là, barche tipicamente veneziane per il trasporto persone, partecipava però già ad alcune corse motonautiche del dopo guerra. Nel 1953, trasferitosi a Milano in cerca di facoltosi clienti milanesi, acquista un terreno alla fine della strada che uscendo da Milano costeggia la ferrovia passa da Novegro e arriva proprio dietro l'idroscalo di Milano (che sarà poi regolarmente usato per tutti i test delle sue barche) dove apre il -Cantiere Navale SAN MARCO-.

### Il "Rinoceronte"

Nell'inverno 1953/54, nei nuovi capannoni quasi ultimati del cantiere, Scarpa, dopo aver corso negli ultimi 2 anni con un entrobordo-corsa del cantiere Guido Abbate, decide di costruire il suo primo Racer.

La voglia di presentarsi sui campi di gara con una barca innovativa che potesse attirare l'attenzione sul neonato cantiere lo spinse a costruire una barca veramente rivoluzionaria per l'epoca. Fu scelta la classe M-2800 cc., barche lunghe 5 metri per 500 kg. circa di peso.

Con la collaborazione di un progettista aeronautico - il cantiere era vicinissimo al vecchio aeroporto Forlanini (Linate) dove erano operativi una sezione area militare e l'aereo club privato di Milano - fu disegnato un scafo praticamente composto da una sezione d'ala di aeroplano con attaccati lateralmente 2 grandi e lunghi scarponi.

Lo scheletro della struttura interna era identico a quella degli aeroplani in legno dell'epoca, i legnami erano compensati aeronautici e sulla poppa era addirittura posizionato un alettone orizzontale sostenuto da due piccoli timoni verticali. Contrariamente ai racers classici dell'epoca la barca aveva gli scarponi con 2 punte a sbalzo in avanti, le fiancate laterali finivano in coda (come un'ala) a livello d'acqua zero e sotto erano stati fissati 2 piccoli slittoni posteriori in alluminio che dovevano sollevare la poppa in velocità. Comprato dall'amico-avversario Ezio Selva, sulla barca fu montato un B.P.M. 2600 SS (Botta-Puricelli-Milano), un classico motore marino di serie modificato per le corse, di 4 cilindri, 1 camme, distributore d'accensione a magnete. L'acqua, pescata tramite una presa dinamica posizionata sotto lo scarpone destro, passava attraverso speciali camere stagnate attorno ai collettori di scarico per essere riscaldata prima dell'ingresso nel motore e poi riuscire in modo continuo fuori dalla barca .

Era uno dei soli 4/5 motori speciali-corsa di quella cilindrata fatti dalla BPM per i suoi migliori piloti-clienti di quel periodo, con testata elaborata, valvole maggiorate, cammes speciali, 2 carburatori Weber doppio corpo, bielle speciali a tubo, volano alleggerito e collettori di scarico tipo canne d'organo. Alimentati con una miscela speciale a base di alcool metilico davano una potenza finale di 160 cv. a 5500 giri (l'ultima evoluzione del 1955 arriverà a quasi 180 cv. a 6800 giri).

Al suo esordio la barca si dimostrò poco maneggevole e difficile nella guida, in rettilineo era velocissima, quasi volava sull'acqua, ma con un assetto nervoso e poco costante. In virata le fiancate posteriori tipo ala d'aereo tendevano ad immergersi, la barca perdendo di colpo velocità si sedeva e girava malissimo.

Nel corso della stagione agonistica fu tolto l'alettone posteriore, i piccoli timoni verticali furono incorporati in due paratie laterali lungo la coda, furono maggiorati i due slittoni posteriori in alluminio e fu modificato il baricentro della barca spostando il motore leggermente in avanti. Il tutto per renderla più affidabile in piena velocità e per mantenere meglio la poppa fuori dall'acqua in virata.

La barca, registrata scaramanticamente alla F.I.M. con il numero di gara 13, diventò così più competitiva vincendo il confronto Italia-Francia a Torino e classificandosi al 2° posto al campionato Europeo svoltosi a Campione d'Italia.

Ma restava comunque una barca nervosa e ostica da guidare, i risultati erano merito più del gran fegato di Oscar Scarpa che della bontà tecnica del progetto.

Nell'autunno del 1954 Cesare Prandoni, titolare della ditta che gli aveva fatto l'impermeabilizzazione dei tetti dei capannoni, affascinato dalla barca, volle comprarla con un contratto che, per averne l'esclusiva, includeva un preciso impegno sottoscritto dal titolare del cantiere a non costruirne mai più una uguale, cosa che Oscar Scarpa, già scampato al rovesciamento del Rinoceronte in piena velocità a Stresa, -ben contento- accettò di firmare: aveva già deciso di rinunciarci comunque! Tutti i racers successivi del cantiere furono poi costruiti solo nella maniera classica, come gli italiani avevano imparato nel 1949 dagli americani.

Il nuovo proprietario, pieno d'entusiasmo ma totalmente digiuno di motonautica, s'iscrisse subito alla gara

finale della stagione in calendario a Sarnico: nelle prove si spaventò, in entrambe manches in programma non riuscì neanche a partire e non corse mai più!

La utilizzò ancora sporadicamente e solo per divertimento facendo qualche virata davanti a Stresa dove teneva la barca in darsena e per fare una serie fotografica per la rivista di fotoromanzi Grand Hotel: l'ultima uscita pubblica!

Morto il proprietario la barca non fu mai più usata e fu spostata, nel tempo, dagli eredi in diversi rimessaggi sempre sul lago Maggiore.

Resta il fatto che il Rinoceronte di Oscar Scarpa fu un grande antesignano delle prime applicazioni nautiche delle deportanze aerodinamiche, degli scarponi a 2 corni anteriori che diventarono poi classici in tutti i racers ed ancora oggi nei catamarani e così anche dei 4 punti di appoggio del fondo barca.

### **Il ritrovamento**

Nel 1997 un rappresentante di vernici, visitando i vari cantieri sui laghi, vede impolverato e mal messo in fondo ad un rimessaggio sul lago Maggiore un vecchio racer.

Lo segnala all'amico e attuale proprietario, figlio di un campione di motonautica dell'epoca e oggi collezionista di barche da corsa, dicendo: "ho visto un vecchio racer in fondo ad un magazzino, non so se il grigio è la polvere accumulata o il colore della vernice e ha uno stranissimo musone".

"Dimmi solo tre cose - rispose lui insospettito - ha per caso il muso che sembra quello di un rinoceronte? Ha davanti due spuntoni ed il n.13 dipinto dentro un bollo nero?" - "Sì!" rispose il rappresentante.

"La ricordo benissimo, di barche così ne hanno fatta solo una - esclamò il collezionista - ero all'idroscalo di Milano con mio padre che provava la sua barca da corsa, lo stesso giorno che misero in acqua per la prima volta lo strano (subito soprannominato) - Rinoceronte- di Scarpa! E l'ho visto correre in tutte le gare del 1954!

Esiste ancora!! Lo devo assolutamente avere! Dopo un lunga e complicata trattativa, c'era un grosso conto in sospeso da pagare per anni di rimessaggio, gli eredi erano indecisi sul da farsi ed il motore era da anni da qualche parte completamente smontato presso un meccanico poco rintracciabile. Alla fine, messi tutti d'accordo, la barca fu acquistata e il motore recuperato.

### **Il restauro**

Nel 1998 la barca, trovata in cattive condizioni ma miracolosamente completa, è stata restaurata conservando gran parte dello scheletro interno e tutte le parti fisse superiori in legno della coda, abitacolo, vano motore e muso, cambiando la coperta ed il fondo risultati irrecuperabili e riverniciata a nuovo, con gli stessi colori grigio chiaro e rosso corsa dell'epoca.

I componenti meccanici ed i particolari nautici originali sono stati tutti mantenuti e rimessi a nuovo.

Le uniche modifiche fatte al motore dallo specialista Verin di Milano, che ne ha curato il restauro e fatto il test al banco-prova, sono state quelle necessarie per poterlo usare con le benzine di oggi al posto della miscela speciale ad alcool di 120 ottani usata allora. È stata anche installata una batteria fissa a bordo (all'epoca l'avviamento era fatto con una batteria posizionata sul pontile e collegata con lunghi cavi alla barca già in acqua pronta a partire) ed una pompa della benzina elettrica più affidabile di quella originale meccanica.

### **Oggi**

Grazie ad una elica modificata nel passo e nei gradi d'inclinazione di spinta dallo specialista Luca Libanori ed una ulteriore diversa distribuzione dei pesi, oggi il Rinoceronte ha un buon assetto sia in rettilineo che in virata, ma, portata al limite, resta comunque una barca nervosa e ballerina, da condurre sempre con una certa cautela.

Con grande soddisfazione e divertimento del proprietario, la barca partecipa alle manifestazioni FIM, esibizioni non competitive in circuito, riservate ai racers storici.

### **Scheda della barca**

[http://www.threepointhydroplanes.it/san-marco-1954-13\\_c102\\_it.htm](http://www.threepointhydroplanes.it/san-marco-1954-13_c102_it.htm)