



FUORI-BORDO E IDROSCIVOLANTE SI CULLANO SULLE ACQUE DELLA LAGUNA, DOPO I BRILLANTI RISULTATI CONSEGUITI COL RAID PAVIA-VENEZIA.

La II^a Gara Motonautica Pavia-Venezia

GLI insperati risultati tecnici forniti dal 1° « Raid » motonautico Pavia-Venezia sembravano aver posto un limite quasi insuperabile alle possibilità della navigazione rapida padana ed in particolare alla resistenza ed alla velocità ottenibili dai « fuori-bordo ».

I fatti si sono invece incaricati di dare la più solenne smentita alle previsioni: i primi sette arrivati, delle varie categorie e classi in lotta, hanno tutti migliorato i *records* dell'anno scorso, con uno scarto di oltre 3 ore da parte del vincitore assoluto, e di oltre 2 ore da parte del vincitore della categoria « fuori-bordo ».

Esaminando le medie orarie ottenute, si nota subito come esse siano riuscite assai elevate: si passa infatti dai km. 50,633 dell'idroscivolante del Conte Mazzotti, ai km. 45,523 del « cruiser » del Conte Rossi ed ai km. 44,678 del fuori-bordo dell'ing. Passarin. Le qualità di resistenza dei vari tipi di motori in gara

sono state inoltre confermate dalla elevata percentuale degli arrivati: il 50 % (contro il 40 per cento circa del « Raid » dell'anno scorso).

Ciò dimostra come per gli odierni motori una corsa ininterrotta di oltre 400 km., condotta ad andature da *record* lungo un percorso dei meno agevoli, non costituisca ormai più uno sforzo eccezionale.

È fuor di dubbio, tuttavia, che all'ottenimento delle attuali alte medie orarie ha notevolmente contribuito lo stato di morbida del fiume, il cui livello era assai più alto di quello del corrispondente periodo dell'anno scorso. Era così reso difficile, anche per le imbarcazioni di maggior pescaggio, il pericolo di andare in secca: alcuni concorrenti poterono quindi seguire audacemente, lungo la massima parte del percorso, le linee più brevi, anziché quelle prudenziali, più lunghe, indicate e consigliate dalle segnalazioni.

A tal proposito è doveroso ricordare che il servizio di segnalazione riuscì veramente per-



L'IDROSCIVOLANTE DEL CONTE MAZZOTTI, CHE HA TENUTO UNA MEDIA DI KM. 50,633 ORARI.

fetto, e permise una sicura e rapida navigazione anche a quei partecipanti che non avevano la più piccola conoscenza del fiume e delle sue insidie. Di ciò va data lode al benemerito Genio Civile (Sezione Autonoma Lavori del Po) ed ai vari Comitati locali.

Chiudendo le brevi note di commento al 1° « Raid » e constatando la schiacciante prevalenza delle fabbriche straniere, esprimevo l'augurio fervido che in una successiva manifestazione l'industria italiana fosse meglio e più abbondantemente rappresentata così per i motori come per gli scafi: l'augurio si è tradotto in una confortante realtà, la quale ha quest'anno brillantemente trionfato con il « Mille Miglia » di Mazzotti e il « Mariella » di Passarin (motorie scafi italiani) e, per quanto riguarda lo scafo, col « cruiser » di Rossi.

Esprimevo inoltre il desiderio di poter vedere in lizza anche gli idroscivolanti, categoria di imbarcazioni che per il loro minimo tirante d'acqua sono le

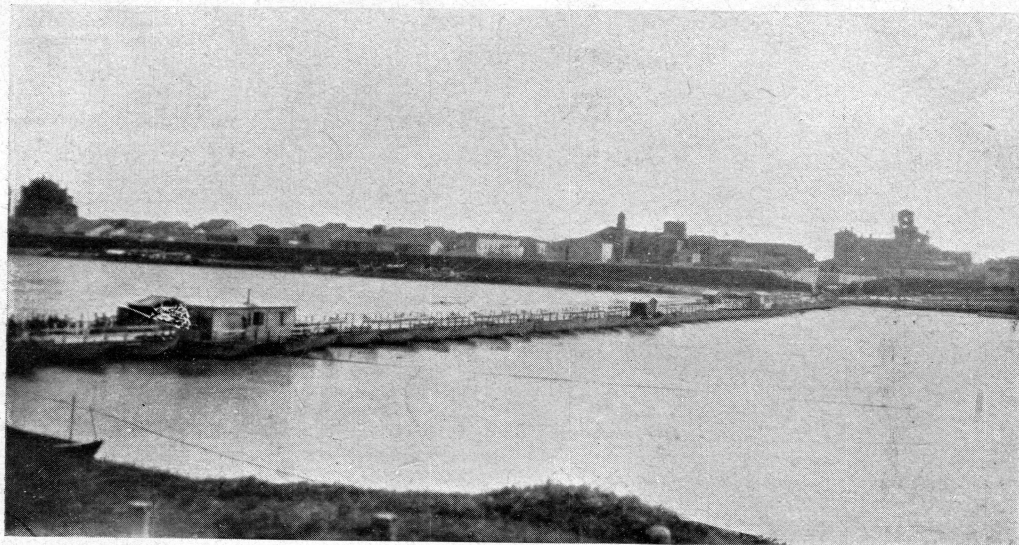
più indicate per consentire il raggiungimento delle massime velocità lungo i percorsi fluviali, senza alcuna preoccupazione di arenamenti: vantaggio importantissimo, perchè consente loro di seguire in ogni caso il percorso più breve fra due punti determinati. Questo interessante tipo di imbarcazione è assai diffuso all'estero, in special modo in Francia e nelle sue Colonie, in Germania ed in Olanda. Esso si presta infatti egregiamente per assicurare comuni-

cazioni rapide e sicure lungo fiumi o canali anche poco profondi o mal regolati. Esistono oggi in commercio tipi svariatissimi di idroscivolanti: dai « grandi-espressi » fluviali adibiti al trasporto delle persone e che garantiscono medie orarie dai 60 agli 80 km., ai tipi per trasporto di merci, con capacità di carico fino a 20 tonn. e velocità medie da 10 a 30 km. all'ora.

Sui fiumi coloniali francesi e belgi sono da tempo in funzione anche degli idroscivolanti i cui motori a scoppio sono alimentati da gas-



IL FUORI-BORDO DELL'ING. PASSARINI, CHE HA TENUTO UNA MEDIA ORARIA DI KM. 44,678.



IL PONTE DI BARCHE DI OSTIGLIA (NELLO SFONDO, L'ABITATO DI REVERE).

sogeni a carbone di legna: ciò che è assai importante, sia dal punto di vista economico sia da quello della sicurezza degli approvvigionamenti del combustibile necessario ad azionarli. Da noi si trascura a torto l'idroscivolante, che potrebbe invece fornire un mezzo comodo, economico e sicuro di turismo nautico lungo tutte le nostre vie acqued, anche le minori: mi riferisco, naturalmente, ai tipi da diporto, muniti di cabina ed azionati da motori di potenze non eccessive, tali cioè da consentire una media oraria sui 30-40 km. (ve-

locità più che sufficiente per il nostro scopo). È sperabile che dopo la brillante prova fornita dall'imbarcazione di Mazzotti (che ritengo peraltro sia suscettibile di un rendimento assai maggiore quando sia completamente al punto) si noti anche in questo interessante campo della tecnica motonautica un risveglio di attività.

La Crociera motonautica.

La novità più saliente, e più importante dal nostro punto di vista, era però rappresentata

dal fatto che questo anno lungo lo stesso percorso del « Raid » e pressochè contemporaneamente ad esso, si svolgeva una Crociera motonautica riservata agli scafi della categoria da turismo: aventi cioè alcune determinate caratteristiche di robustezza, di comodità e di portata. La Crociera si effettuò in due tappe: la Pavia-Ostiglia (km. 276) il 7 giugno, e la Ostiglia-Venezia (chilometri 171) l'8 dello



IL FUORIBORDO DEL SIG. PAGLIA, PRIMO ARRIVATO DELLA CATEGORIA TURISTICA, MALGRADO IL CARICO DI QUATTRO PERSONE (MEDIA ORARIA, KM. 36,316).



VENEZIA - L'IMBARCAZIONE DEL RAG. PIERO BOGNI, CHE COMPI CON PERFETTA REGOLARITÀ L'INTERO PERCORSO DELLA CROCIERA.

stesso mese: la fermata ad Ostiglia era resa obbligatoria dal Regolamento.

Il Touring Club Italiano, che non da oggi soltanto prende il più vivo interessamento al turismo nautico e ne propugna attivamente gli sviluppi, e che già l'anno precedente aveva dato la sua adesione al « Raid » ed aveva preso parte alla sua organizzazione, volle quest'anno intervenire in modo anche più concreto, collaborando col benemerito Gruppo Motonautico milanese della Lega Navale Italiana. Necessità di ordine organizzativo (e specialmente quelle di non disturbare troppo il traffico stradale che si svolge sui numerosissimi ponti di barche disseminati nei vari tratti del percorso), obbligarono a far svolgere quasi contemporaneamente le due manifestazioni: quella sportiva (8 giugno) e quella turistica (7-8 giugno).

Ne derivò perciò l'inconveniente inevitabile in simili situazioni: che cioè la prima, dati i forti interessi in gioco (da parte dei costruttori di scafi e di motori, e così via) ed il suo carattere prettamente agonistico, attrasse sopra di sé la massima parte dell'attenzione e dell'interesse del pubblico e della stampa, a tutto danno della seconda, che era invece la più importante agli effetti dello sviluppo del turismo nautico, economico, sicuro e realmente utilitario.

Delle 7 imbarcazioni iscritte alla Crociera, 5 si presentarono alla partenza, e di esse 4 compirono regolarmente e senza alcun incidente tutto intero il percorso: una percentuale dunque di arrivati dell'80 %. I primi due arrivati (sig. Guido Paglia e Leo Daccò) mantennero anzi delle medie chilometriche assai notevoli: rispettivamente 36,316 e 34,140 km. all'ora.

È degno di nota il fatto che il fuori-bordo

del sig. Paglia viaggiava al completo dei posti disponibili: 4 persone in totale, fra cui due graziose e coraggiose signore.

La conclusione che si può trarre da queste brevi note di commento è, a mio parere, la seguente: che cioè la navigazione sul nostro massimo fiume può costituire la base di interessanti escursioni turistiche, specie se limitate ai tratti più agevoli del percorso, e che le caratteristiche tecniche degli scafi definiti « da turismo » possono permettere ulteriori e notevolissime migliorie dal lato comodità dei passeggeri, pur consentendo ancora di raggiungere medie orarie largamente sufficienti ai bisogni del turismo nautico.

Di ciò si potrà eventualmente parlare in altra sede. Qui si potrà tuttavia osservare che alcuni degli scafi partecipanti alla Crociera conservavano in modo troppo evidente le caratteristiche dei tipi da corsa, dai quali erano derivati.

Il cammino da compiere non è forse breve: tuttavia si è già fatto un gran passo sulla buona strada e si dovranno certamente raggiungere i risultati a cui tendiamo. I costruttori italiani sono ben degni che si faccia loro completo credito a tal proposito.

Ing. Dott. S. DE CAPITANI.