

MOTONAUTICA Vela e Motore

ANNO XX - N. 11

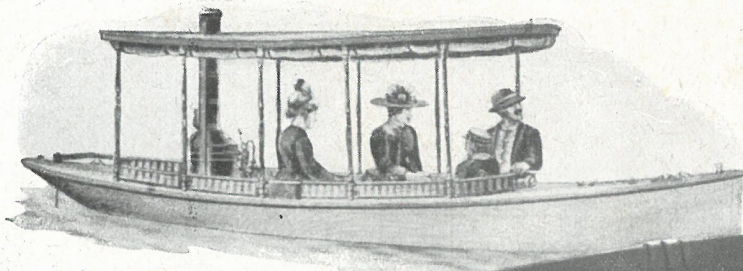
NOVEMBRE 1943 - S. A. P. Gr. 3

LIRE CINQUE



RIVISTA MENSILE DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO
ORGANO UFFICIALE DELLA REALE FEDERAZIONE ITALIANA DELLA VELA

LA MOTONAUTICA



DALLE
ORIGINI

A I TEMPI NOSTRI

VIII.

I cimenti sui lunghi percorsi

Nello sport motonautico si passa da un estremo all'altro. C'è chi trova tutto il suo godimento nel giostrare in un circuito balneare di due chilometri, chi spreca centinaia di migliaia di lire per costruire scafi e motori capaci di percorrere un sol miglio ma a velocità pazzesca e chi invece preferisce le competizioni di centinaia di chilometri e magari la traversata del Mediterraneo o dell'Atlantico.

Non nascondiamo che le nostre simpatie vanno a questi ultimi poichè solo essi esercitano una efficace opera propagandistica, od almeno dovrebbero esercitarla, ma questa, come vedremo, è un'altra storia.

Divideremo in tre gruppi la rievocazione e la illustrazione di questi cimenti occupandoci in primo luogo dei singoli che una volta tanto per loro conto ed iniziativa hanno voluto compiere in motoscafo lunghe ed anche rischiose navigazioni; poi citeremo quelle manifestazioni agonistiche organizzate una sol volta da Enti ed infine daremo cronologica relazione di quelle « classiche » svoltesi periodicamente per alcuni anni.

Aprè la serie del primo gruppo il motoscafo « *Abiel Abbot Low* », che nel 1902 attraversò l'Atlantico e pel quale rimandiamo il lettore alla quarta puntata di questa nostra storia, avendone già rievocati gli estremi.

E nella stessa puntata si parlava anche del motoscafo « *Gregory* » che nel 1905 pure attraversava l'Atlantico e del Cutter con motore ausiliario « *Sea Bird* » che nel 1911 ne seguiva la scia.

Diremo ora di una quarta traversata dell'Atlantico, sempre dall'America all'Europa, che con la solita faciloneria... truffaldina degli Americani è stata presentata come la prima da una sapiente organizzazione pubblicitaria. Si trattò della veramente eccezionale navigazione compiuta da Detroit, nel cuore degli Stati Uniti, attraverso i grandi Laghi, fiumi e canali fino a Nuova York e poi della traversata Atlantica fino a Queenstown proseguendo per la Manica, Mare del Nord, Skagerak, Cattedag e mar Baltico fino a Pietroburgo. Un complesso di 10.500 km. compiuto dal motoscafo « *Detroit* » di metri 10,67 con deposito di 4500 litri di benzina e motore « *Scripps* » di 16 cavalli. A bordo erano il giornalista Thomas Fleming Day che già l'anno precedente aveva traversato l'Atlantico col « *Sea Bird* », il costruttore dello scafo, Scott J. Matthews ed il costruttore del motore William E. Scripps. Partiti da Detroit il 2 Luglio 1912, il 16 Luglio dalla Costa

Atlantica, il 7 Agosto a Queenstown ed il 13 Settembre a Pietroburgo.

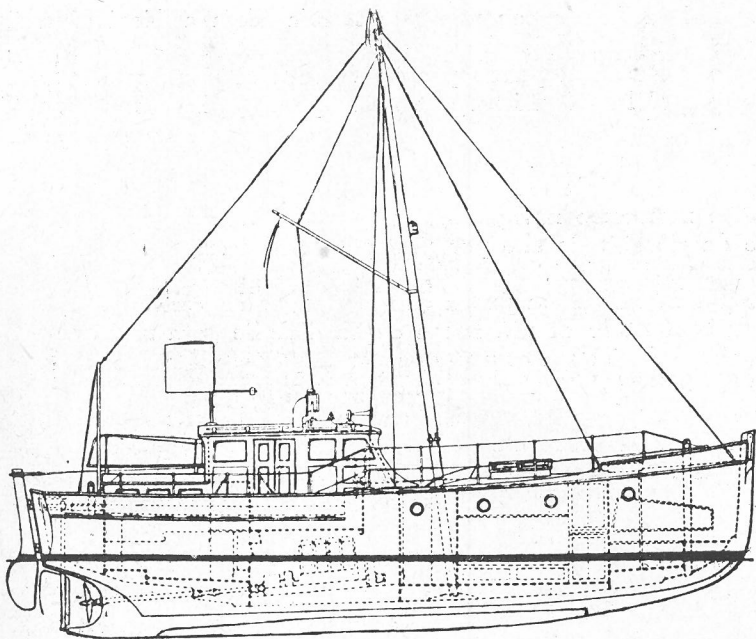
Una navigazione di minore importanza ma sempre molto commendevole pel mezzo adoperato è quella compiuta dall'americano Lewis R. Freeman che nel 1922 da solo su un piccolo canotto azionato da un motorino fuoribordo « *Elto* » di 256 cc. percorreva ben Km. 4345 lungo i fiumi Missouri e Mississippi fino a Nuova Orleans.

Passano molti anni e finalmente troviamo un italiano, uno solo purtroppo, che ha compiuto qualche cosa di eccezionale per quanto per la zona attraversata, per la semplicità del mezzo adoperato, per la spesa minima, avrebbe dovuto avere tra noi, se esistesse negli italiani un po' di passione marinara e se nelle autorità vi fosse stata un po' più di comprensione eliminando una asfissiante, inumana burocrazia, centinaia e centinaia di imitatori.

Vogliamo riferirci all'Ing. Augusto Romiti che insieme al figlio undicenne per un tratto del percorso ed al rag. Franco Grossi pel rimanente, nell'estate del 1934 partiva da Cerro sul Lago Maggiore a bordo di una canoa con motorino fuoribordo laterale « *Sachs* » (con una spesa complessiva di 2500 lire) e pel Ticino, il Po e la costa Adriatica giungeva in una settimana a Numana, poco più giù di Ancona, percorrendo 805 Km. con una spesa tra benzina ed olio di 130 lire. Dovette però spendere 200 lire di cartoffie burocratiche e perdere due mesi di tempo per ottenerle. Così in Italia si spingevano gli italiani a navigare ed a farsi una coscienza marinara.

Una completa relazione illustrata di questo cimento che negli Stati Uniti ad esempio non avrebbe avuto proprio nulla di straordinario, ma che tra noi, ripetiamo, è rimasto quasi unico nella storia, venne pubblicata sulle pagine di questa Rivista nel numero di Gennaio 1935.

Ed ora viene un francese il quale onestamente merita la palma per la più bella impresa motonautica che vi sia stata e specialmente per i meriti che gliene vengono in conseguenza della perfetta organizzazione e del lungo studio in modo che non si possa ascrivere il successo, anche in parte, al caso od alla fortuna. E' l'avvocato Durand-Couppel de Saint Front che, figlio di un ufficiale di marina, buttava in un canto la toga ed i codici ed appassionato pel mare e per la pittura diventava il pittore ufficiale del Ministero della Marina acquistando larga rinomanza con lo pseudonimo di Marin Marie. Ottimo velista, dopo aver preso parte nell'aprile del 1933 a regate inglesi, dovendo recarsi negli Stati Uniti per



Il motoscafo « Arielle » col quale il pittore francese Marin Marie, solo a bordo, attraversava l'Atlantico nel 1936.

organizzare una esposizione di quadri adottava un mezzo di trasporto non molto comune: il suo stesso Cutter da regata, il « *Vinibelle II* » di 11 metri, e solo a bordo. Partito il 10 Maggio da Douarnenez, toccando Madera e la Martinica giungeva il 17 Agosto a Nuova York dopo 64 giorni di navigazione effettiva senza il minimo incidente.

Dopo la buona riuscita di questa sua prova velica egli volle tentare anche quella motonautica, prova questa senza precedenti, perchè coloro che lo avevano preceduto, già da noi citati, non erano soli a bordo, ma in due o tre.

Egli studiava il caso in ogni particolare e si faceva costruire dal cantiere Jouet di Sartrouville un motoscafo di 13 tonn. lungo 13 metri con un motore Diesel-Baudoin a 4 tempi, a 4 cilindri con una potenza nominale di 50-60 cav. a 700 giri. La scorta di combustibile in cinque tonnellate fu di 800 Kg. superiore al bisogno. La parte più geniale fu il dispositivo di pilotaggio automatico che per ragioni di spazio non possiamo qui descrivere. Se interessa a qualcuno potrà trovarlo a pagina 245 e 246 del nostro volume: « Soli attraverso gli Oceani ».

Con questo motoscafo, battezzato « *Arielle* » Marin Marie partiva da Nuova York il 23 Luglio del 1936 e giungeva a Le Havre il 14 Agosto realizzando una media di 9 nodi consumando 4200 Kg. di gasoil e 180 litri di olio. Il motore venne fermato due sole volte per cambiare il lubrificante e l'ultimo periodo di marcia ininterrotta fu di dieci giorni e dieci notti. Queste sono prove... che provano qualche cosa!

Ed ora per un ultimo evento torniamo in Italia e spieghiamo perchè poco fa parlando dell'Ing. Romiti abbiamo detto che il suo esempio è rimasto « quasi » unico. Un solo imitatore egli ha avuto ma ben cinque anni dopo e senza affrontare il tratto di mare aperto. Il 20 Luglio 1939 i giovani milanesi Ugo Dagnini e Giorgio Lesca con una barca alla quale era applicato un motorino fuoribordo di 250 cc. partivano da Verbania sul Lago Maggiore e pel Ticino, Po e canali giungevano il 24 a Venezia con 56 ore di navigazione effettiva. Una prova più bella facevano poi ritornando a Verbania e quindi risalendo Po e Ticino con 118 ore effettive. Consumo di benzina 70 litri nell'andata e 140 nel ritorno.

Veniamo ora al secondo gruppo di manifestazioni. Nel 1905 venne organizzato il raid *Algeri-Tolone* arrestato alle Baleari con la vittoria del « *Fiat X* » e ne abbiamo già parlato nella quarta puntata. E così pure rimandiamo alla stessa per la superba manifestazione organizzata nel 1911 dal Touring Club Italiano con la crociera motonautica da *Pavia a Venezia e Roma* col periplo dello « stivale ».

Manifestazione che, purtroppo, non venne più ripresa od imitata e dovremo attendere 23 anni perchè si riesca in

Italia, e sempre per merito di Enti milanesi, ad organizzare un avvenimento che avrebbe dovuto avere per la sua bellezza, per la sua praticità, un effetto propagandistico enorme, ed invece, *more solito* non ebbe altra risonanza che quella di un sasso lanciato in una morta gora. Si tratta della crociera da *Venezia a Trieste* e viceversa attraverso i canali interni, toccando Cavallino, Jesolo, Cortellazzo, Caorle, Lignano, Porto Buso, Grado, Aquileia e Barbana, uscendo sul golfo di Trieste dalla foce dell'Isonzo, organizzata dal 31 Marzo al 2 Aprile del 1934 dalla Motonautica Associazione Milano con un percorso complessivo di Km. 306. Si contava su un largo intervento almeno di motonauti veneziani ma dalla Regina dell'Adriatico dove tutta la vita si svolge sull'acqua e dove allora esistevano circa 400 motoscafi non ne vennero che... due! Onore al Conte de Lazara ed all'Avv. Adorno soli veneziani che sentirono la bellezza della manifestazione. Un terzo motoscafo, quello del Dott. Arnaldo Castiglioni venne da Milano ed il resto dei croceristi... appiedati, imbarcava su un grosso motoscafo.

Dal 20 al 22 Luglio 1936 l'Associazione Motonautica Ligure organizzava una crociera sul percorso *Genova-Viareggio* in tre tappe sostando la notte a Santa Margherita Ligure ed alla Spezia con un complesso di Km. 133. La terza tappa di Km. 42 veniva trasformata in gara di velocità. Vi parteciparono sette motoscafi ed un fuoribordo. Vincitore assoluto il milanese Dott. Arnaldo Castiglioni ed altri classificati partecipanti: i genovesi Marchese Da Cavi, Luigi Giusto, Giuseppe delle Piane e Guido Capellino ed i milanesi Dott. Enrico Pieraccini, Dott. Augusto Risi e Conte Carlo Casalini.

Ancora in mare aperto, ma con vere navi da diporto e non piccoli motoscafi, si svolse con inizio il 22 Luglio del 1937 da Cannes la *Crociera del Tirreno* organizzata dalla Sede Centrale del Regio Yacht Club Italiano in unione alla Associazione Motonautica Ligure e col concorso delle Società Nautiche della Costa Azzurra, che toccando Monaco, Sanremo, Genova e Livorno si scioglieva a Porto Ferrajo.

Vi parteciparono dieci concorrenti, cinque francesi e cinque italiani. Questi ultimi erano: l'« *Ester VII* » dell'Ing. A. M. Piaggio di metri 26,25 e 50 tonn.; il « *Fiamma Nera* » dell'On. Alessandro Parisi, di m. 18 e 74 tonn.; il « *San Domenico* » dell'Avv. Ettore Vitali di 18 m. e 24 tonn.; il « *Lella II* » dell'Avv. Piero Binda di 18 m. e 30 tonn. e l'« *Oblio* » di 7 tonn. del Cap. Lamberto Segre.

Ed eccoci finalmente alle manifestazioni « classiche » su lunghi percorsi che ebbero varie edizioni. Di queste, due sono veramente « classiche »: una americana, l'« *Albany-New York* » di Km. 212 lungo il fiume Hudson iniziata nel 1928 e continuata fino alla guerra, l'altra italiana, molto più importante per la bellezza, la difficoltà e la lunghezza del percorso, Km. 433 da *Pavia a Venezia* lungo i fiumi Ticino e Po, i canali e la laguna che dal 1929 al 1939 aveva 11 edizioni e la dodicesima venne sospesa a causa della guerra.

Accenneremo prima alle altre che hanno avuto due sole edizioni ognuna.



L'arrivo del vincitore della XI edizione della Albany-New York.

Il raid motonautico *Vienna-Budapest* lungo il Danubio per 280 Km. veramente ha avuto un maggior numero di edizioni ma a noi sono giunti gli echi soltanto di quelle del 1935 e del 1937 forse perchè in quelle soltanto intervennero nostri rappresentanti. Alla prima infatti il numero più interessante era costituito dal nostro Conte Theo Rossi col suo idroscivolante ma per un guasto al motore non poté giungere alla meta. Vi parteciparono 22 concorrenti e ben 18 si classificarono ossia l'82%, percentuale che, come vedremo mai si è raggiunta sulla nostra Pavia-Venezia dove invece si aggirava dal 38 al 69%. Segno questo della minore difficoltà del percorso anche perchè vi concorrevano motorini fuoribordo laterali di soli 125 cmc. Vincéva il raid l'austriaco Foest-Monshoff con motoscafo *Chrysler* di 5 litri.

Nel 1937 invece si ebbe una brillantissima vittoria italiana per merito dell'idroscivolante pilotato dai nostri aviatori Comm. Donati e colonnello Gorini ad onta del tempo pessimo che aveva decimato gli altri concorrenti.

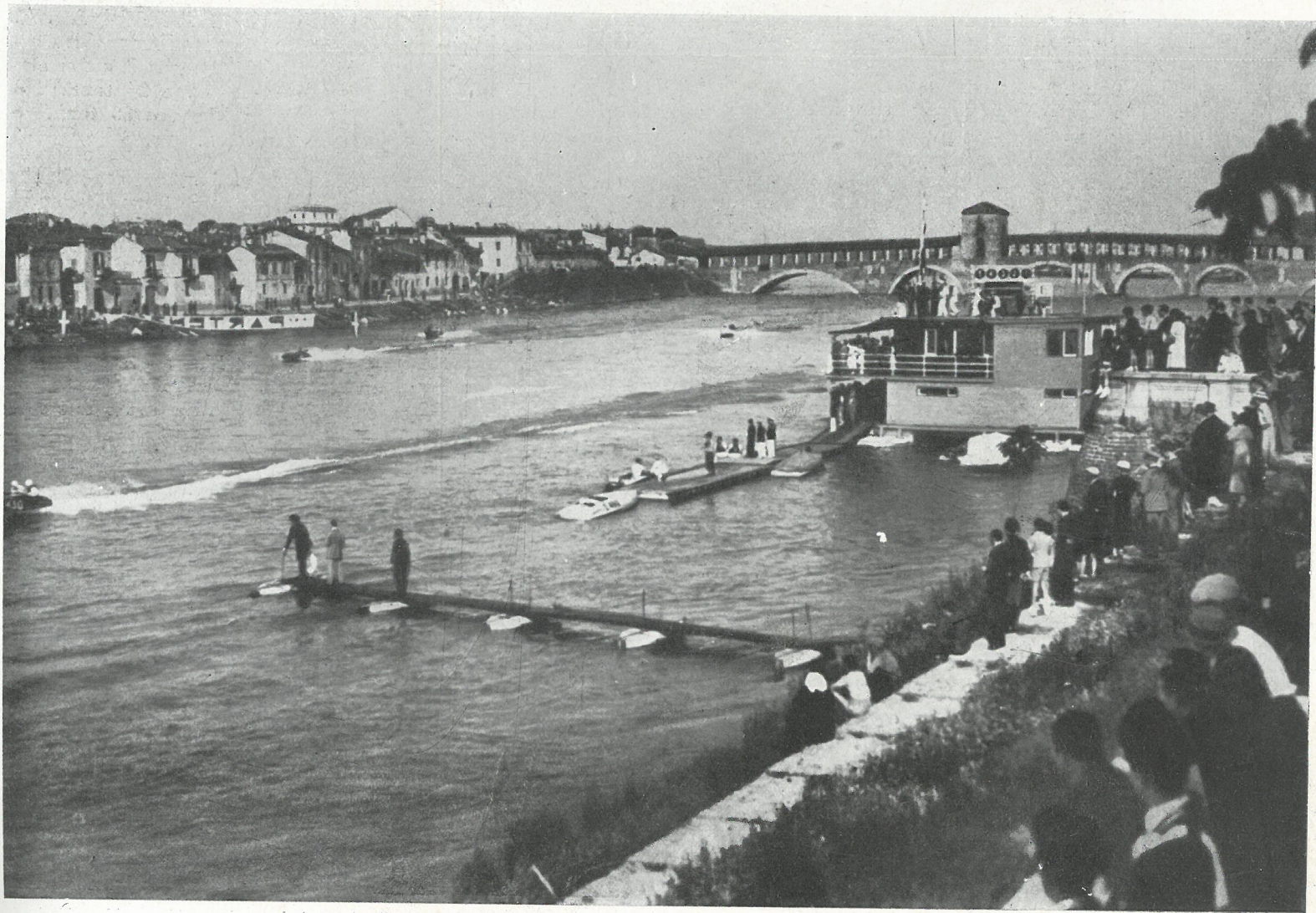
La competizione detta « *Pavillon d'or* » venne organizzata per la prima volta in occasione della Grande Esposizione Universale di Parigi del 1937 e doveva essere aperta a tutti i motoscafi con partenza libera da qualsiasi porto scegliendo a proprio arbitrio la data e la rotta con l'obbligo soltanto di giungere a Le Havre, per quelli provenienti dal mare, il 13 Giugno e poi a Parigi non più tardi del 17. Quelli provenienti per vie interne, fiumi e canali, il 16 Giugno. Su 36 iscritti ve ne erano soli 6 francesi e nessun italiano. Vincitore del *Pavillon d'or* fu la piccola motonave inglese « *Thelias* » di m. 20,50 con due motori « *Gardner* » di 68 cav.

La manifestazione venne poi presa sotto l'egida della Federazione Motonautica francese con organizzazione ogni anno da una diversa federazione nazionale come prova di regolarità, esclusa ogni prova di velocità, ma con numerosi concorsi tendenti ad ottenere il massimo perfezionamento negli equipaggiamenti, sistemazioni, ecc. L'edizione del 1939 chiuse

il 31 Luglio con una sfilata sulla Mosa a Liegi dinanzi ai Reali del Belgio che l'aveva organizzata ebbe un invidiabile successo. Il primo premio toccava al motoscafo inglese « *Scalpel II* » di 15 m. che aveva percorso 1168 miglia. Gli altri premi vennero distribuiti come al solito. I partecipanti furono ben 86 e tra essi, naturalmente, nessun italiano. Un premio speciale ebbe lo « *Snow-White* » essendo il più piccolo motoscafo navigante in mare aperto. Misurava m. 7,25 e da ciò si vede che per partecipare non era indispensabile essere miliardari.

Una bellissima prova che ha tolto alla nostra *Pavia-Venezia* il titolo di più lunga e più difficile gara motonautica del mondo è stata organizzata per la prima volta dal 13 al 16 Luglio 1938 dalle Associazioni Motonautiche francesi di Lione, Marsiglia e Cannes sul percorso di 565 Km.: fluviale, sul Rodano, da Lione a Port St. Louis (Km. 320), per canali ed acque interne fino a Marsiglia (Km. 60) ed in mare aperto fino a Cannes (Km. 185). La sola elencazione fa comprendere le difficoltà della prova ed il suo valore propagandistico.

Alla prima edizione presero parte 33 partenti e tra questi, finalmente, due italiani, il colonnello Gorini col suo idroscivolante che pochi giorni prima aveva trionfato nella *Pavia-Venezia* ed il dott. Pieraccini col suo motoscafo « *Baglietto* » con motore *B. P. M.* di 1800 cc. Ma la più nera sfortuna si accaniva contro entrambi. Il primo a metà percorso fluviale, già superato a circa 100 Km. di media, incontrava un relitto galleggiante, si capovolgeva e pilota e meccanico venivano portati all'ospedale feriti. Il secondo dopo aver compiuto tutto il percorso fluviale e marittimo regolarmente ed esser giunto alla meta si accorgeva che, secondo il regolamento, avrebbe dovuto toccare una certa località che invece non aveva veduta come non l'avevano veduta gli altri concorrenti che se ne erano infischiate. Ma egli ligio ai regolamenti tornava indietro alla ricerca e vagando tra le scogliere ed i bassi fondi della costa rompeva l'elica e poichè il meccanico non



La magnifica cornice d'una partenza della « *Pavia-Venezia* ».



Passaggio di concorrenti alla Pavia-Venezia nella Conca di Volta Grimana che dal Po immette nel canale per Chioggia, intermezzo caratteristico e movimentato del mirabile percorso.

sapeva nuotare il dott. Pierazzini si cacciava in acqua a lavorarvi per due ore e poi essendo caduta la notte era costretto a ritirarsi!

A Marsiglia giungevano 23 concorrenti, cioè il 66% dei partenti ed a Canne 11 motoscafi e 2 fuoribordo, ossia il 40%. Vincitore il runabout 4 litri dei fratelli Rink.

La seconda ed ultima edizione del raid nel 1939 ebbe soli 24 partenti da Lione e 18 giungevano a Port St. Louis ma per il cattivo tempo sopravvenuto gli organizzatori decisero di troncarla a 327 Km. dalla partenza classificando il solo percorso fluviale. Primo un runabout di tre litri in ore 4 e 17'.

L'Albany-New York si distingue dalla nostra Pavia-Venezia per la sua formula a compensi che permette anche al più piccolo dei fuoribordo di essere il vincitore assoluto. Invece da noi fuoribordo ed entrobordo sanno in partenza di non poter conquistare la vittoria poichè questa è appannaggio irraggiungibile degli idroscivolanti che non solo in grazia dei loro possenti motori d'aviazione vanno a più di cento all'ora ma pel loro minimo pescaggio tagliano diritto anche dove sono dieci centimetri di acqua mentre gli altri debbono seguire i ghirigori del filo della corrente. Quindi mentre nella Pavia-Venezia le velocità dei vincitori sono andate sem-

pre crescendo, come vedremo; nella gara americana dall'inizio alla fine sono rimaste su per giù sempre le stesse: chilometri 59, 70, 71, 65, 71, 65, 60, 59, 67, 53 e 65. Mentre nelle prime edizioni la vittoria era dei motori « Johnson », « Elto » ed « Evinrude », dal 1933 la vittoria è sempre toccata al fuoribordo « Johnson ». Altra diversità è nel numero sempre enorme dei ritirati, cosa incomprensibile con le molte minori difficoltà del percorso inferiore alla metà e su un fiume ove passano anche grandi navi.

E chiudiamo con la nostra *Pavia-Venezia*, voluta, studiata, organizzata e preparata con grande competenza dai motonauti milanesi e che dopo averla portata per sei anni di successo in successo dovevano subire dal 1935 che passasse in altre mani per imposizione di alcuni dirigenti che, purtroppo, per qualche anno imperversavano nel nostro campo, stroncavano ogni felice iniziativa e precipuamente in odio agli organizzatori milanesi ai quali soltanto si doveva se la motonautica italiana aveva potuto assurgere sportivamente al primo posto nel mondo.

Pubblichiamo quindi qui di seguito due tabelle nelle quali per la facile comprensione del lettore abbiamo condensato tutta la storia e tutti i risultati tecnici di questa nostra massima manifestazione:

I CONCORRENTI			
Anno	Partiti	Arrivati	Per cento
1929	24	10	42%
1930	33	18	54%
1931	35	18	52%
1932	39	18	46%
1933	49	21	38%
1934	50	31	62%
1935	32	22	69%
1936	24	14	58%
1937	30	18	60%
1938	30	20	66%
1939	26	11	42%

LE VELOCITA' MASSIME			
Anno	Idrosc.	Entrobordo	Fuoribordo
1929	—	33,449	35,670
1930	50,633	45,523	44,768
1931	61,653	45,150	51,660
1932	75,862	46,757	52,237
1933	65,402	45,445	47,983
1934	75,492	63,631	59,387
1935	86,073	72,166	52,666
1936	91,051	52,057	54,378
1937	90,354	59,711	58,171
1938	103,308	57,386	55,321
1939	100,205	55,045	47,952

Ci siamo concesse ora, per concludere, alcune osservazioni di carattere generale relativamente alla sua utilità, ai vantaggi da essa derivati per la comunità.

Se essa doveva dimostrare semplicemente le possibilità navigatorie del percorso lungo fiumi e canali, tale dimostrazione era inutile poichè già nel 1908 il Touring Club Italiano con quindici motoscafi e due piroscafi da Piacenza a Venezia l'aveva data. E poi nel 1911 l'aveva confermata con la famosa crociera da Pavia a Venezia in congiunzione con quella Venezia-Roma. E poichè dopo di allora grandi lavori sono stati compiuti e si parla di natanti di 600 tonnellate non c'è più da discutere.

Restava lo scopo propagandistico. Sulla scia dei concorrenti del Raid a centinaia, a migliaia dovevano venire gli italiani coi loro motoscafi e fuoribordo per scopi sportivi, turistici od utilitari su questa nostra magnifica via d'acqua.

Tale scopo è fallito in pieno poichè, come tutti hanno potuto constatare, passata quella domenica di giugno in cui per undici anni consecutivi si era svolto il raid, per gli altri 364 giorni dell'anno la motonautica era inesistente.

Il Raid, così come era regolamentato, da questo punto di vista ha fatto più male che bene. Si è diffusa la credenza nel pubblico che si possa andare da Pavia a Venezia in poche ore in un sol giorno senza metter bene in rilievo a prezzo di quali sacrifici e di quali rischi fisici e finanziari ciò si può ottenere e ad ogni modo mai servendosi dei normali motoscafi propriamente detti per poter viaggiare con comodità, pulizia, sicurezza ed economia. Si pensi ad esempio che uno dei semplici fuoribordo concorrenti compiva il percorso in un giorno, è vero, ma usando un motore speciale da corsa con carburanti speciali costosissimi.

Per queste ed altre numerose ragioni che per brevità dobbiamo omettere noi ci auguriamo che se un giorno si potrà riprendere questa manifestazione, abbia almeno una sezione turistica in due tappe con scafi normali e comodi adoperabili tutto l'anno, con un regolamento sul genere di quello del « Pavillon d'or » e dimostrando così non la sola audacia di pochi campioni ma la possibilità per chicchessia di godere le bellezze della navigazione sul vecchio Eridano.

(Continua)

ROBERTO DEGLI UBERTI

CONSERVE DI PESCE
ARRIGONI
TRIESTE

P/1208