

# L'Idroscalo come Monza?

Sul futuro sportivo dell'Idroscalo abbiamo intervistato l'Assessore allo Sport, Turismo e Tempo Libero della Provincia di Milano, Franco Ascani

**Nel vasto programma di impiego sportivo dell'Idroscalo milanese, che spazio trovano gli sport dell'acqua, in particolare quelli motoristici, considerata la presenza e la disponibilità organizzativa di una società di vertice, la Motonautica Associazione Milano?**

Premesso che l'Idroscalo è il più bel bacino d'Europa e del mondo, non v'è dubbio che va valorizzato in senso sportivo. Deve divenire in particolare un punto di riferimento per tutti gli sport dell'acqua, sfruttando le dimensioni straordinarie, una lunghezza di 3000 metri e una larghezza di 300. E' chiaro che occorre creare un equilibrio tra tutti gli sport possibili e qualcosa in questo senso si sta già facendo. Il prossimo anno sono programmati i mondiali di canottaggio, ma già in questa stagione abbiamo assistito ai mondiali di sci nautico e ci accingiamo ad entusiasmarci per la spettacolare Formula 1 motonautica. La presenza di una attrezzata associazione motonautica guidata da Claudio Procaccini, che ben conosciamo, è una garanzia per questo sport,

ma occorre naturalmente dare spazio anche alla vela, alla canoa, al canottaggio, allo sci nautico, in modo da organizzare un impianto sportivo sull'acqua ad alto livello. I ventilati problemi di coesistenza con la pesca sportiva sono scomparsi.

**Vista la presenza di manifestazioni internazionali ad alto livello come i citati campionati e la Formula 1 motonautica, non è il caso di dare un respiro più ampio alle attività gestite con una visione più ristretta, per portarle ad un livello analogo?**

Come Provincia di Milano, noi possiamo certamente esercitare un'azione sensibilizzatrice, ma non possiamo sostituirci alle Federazioni, ognuna delle quali agisce nel campo delle proprie possibilità, che sono ovviamente diverse.

**La Formula 1 motonautica non può contribuire in termini di spettacolo al prestigio del mondo motoristico milanese?**

Certamente, se nascerà l'Ecclestone della situazione. E' necessario che questo sport goda di una

forte sponsorizzazione, la cui importanza è vitale. Conosco bene il problema (l'assessore Ascani ha pubblicato recentemente per i tipi dell'editore Rizzoli, un volume, «Sport e Sponsor», che è il primo e l'unico in materia e sta riscuotendo un ampio successo, n.d.r.). E' chiaro che se gli sport motonautici si svilupperanno e seguiranno l'esempio e i risultati di diffusione dell'automobilismo, lo specchio d'acqua dell'Idroscalo potrà diventare l'equivalente di Monza.

**In questi propositi di valorizzazione quale potrà essere l'impegno specifico dell'assessorato provinciale allo Sport, Turismo e Spettacolo?**

Nei limiti delle possibilità d'intervento attribuibili a questo assessorato, stiamo preparando un programma e un piano di intervento per il prossimo triennio. La nostra è un'opera di coordinamento delle varie iniziative per dare uno sviluppo ordinato e razionale al Parco Azzurro e per concretarlo in un impianto sportivo globale al livello che una metropoli come Milano ha il diritto di vantare.

**Giorgio Pagliarini**

# Sempre più importante la motonautica italiana

Non si poteva concludere in maniera migliore la stagione motonautica all'Idroscalo di Milano che con questa manifestazione del più alto interesse agonistico e spettacolare.

Alla Scala della motonautica vivremo due giornate intense di sport. La Formula 1 ha ormai conquistato un vasto pubblico di spettatori, grazie anche al sempre più frequente interessamento delle stazioni televisive che hanno scoperto i suoi alti valori spettacolari. I problemi della sicurezza che tanto ci hanno angustiato nell'immediato passato, sembrano ora sulla via della più soddisfacente risoluzione e ci fanno guardare con rinnovato ottimismo al futuro.

Non mi resta dunque che porgere a nome della Federazione che rappresento e mio personale gli auguri più vivi a tutti i protagonisti di questo grande spettacolo sportivo, dai piloti ai meccanici a tutti gli addetti ai lavori.

Un ringraziamento e un augurio particolare va agli organizzatori e, soprattutto, a Claudio Procaccini, presidente della M.A.M., per il grande e difficile impegno assunto che, sono certo, porteranno a termine nella maniera migliore possibile, come, del resto, hanno già dimostrato di saper fare. **Giorgio de Bartolomeis** - Presidente delle Federazioni Italiane Motonautica.



## Nordica

Nordica è la società leader mondiale nel settore delle calzature da sci e già da alcuni anni ha abbinato la propria immagine a quella dello sport motoristico: auto di Formula 1, aerei e scafi da competizione. Infatti sono queste affascinanti specialità i fatti emergenti del mondo moderno.

Nella motonautica Nordica ha scelto la Formula 1 e il team del campione del mondo 1984, Renato Molinari, che pur ritirandosi dall'attività agonistica lo scorso anno ha affidato i suoi velocissimi scafi a piloti veloci e grintosi: Kikko Vidoli, giovanissimo italiano, grande promessa, ottimamente piazzato in classifica generale, anche se il suo carattere impetuoso gli impedisce di ottenere qualche punto in più.

Poi Barry Woods, campione Usa, velocissimo e protagonista delle pole position, anche se poco fortunato quest'anno in gara. Infine Art Kennedy, nero americano con gli occhi verdi, ottimo pilota che ha conquistato buoni punti in classifica.

## Dole la banana di F1

Dole è il marchio internazionale che caratterizza frutta e altri prodotti ortofrutti che, provenienti per lo più da Paesi di clima tropicale, sono ampiamente diffusi sulle nostre tavole.

In particolare è la banana il prodotto più diffuso e più gradito al consumatore, ma stanno prendendo sempre più posto anche altre prelibatezze come l'avocado e il cocco.

La società Comafra di Genova, che distribuisce in Italia i prodotti Dole, si prepara a un lancio in grande stile e qui a Milano ha scelto di sponsorizzare proprio Renato Molinari che torna alle corse, il protagonista assoluto di tutti i campionati mondiali di Formula 1, un personaggio internazionale di grande riconoscibilità e simpatia presso il pubblico. I colori giallorossi di Dole sono dunque i compagni del nuovo «scatenato» Molinari

# I due italiani

## MOLINARI

Tracciare il «chi è» di Renato Molinari può essere la cosa più semplice di questa terra: detto che ha 39 anni, basta elencare i titoli mondiali conquistati, 19 per la precisione. Oppure la cosa più difficile, se si deve spiegare «chi è» davvero il «Maestro», soprannome azzecatissimo appiopatogli dagli inglesi, ammirati dalla sua classe perché stufo di prendere legnate. Oddio, non che si stia parlando di un personaggio stranissimo, strampalato o impossibile da inquadrare. Molto più banalmente, è solo vivendo a contatto suo, seguendolo in cantiere o sui campi di gara, che si può imparare a conoscerlo. E ogni volta scopri qualcosa di nuovo perché, da buon «laghè» (traduzione: originario del lago di Como), il Molinari Renato non è tipo che si apre facilmente a confidenze o che si lascia scappare segreti sulle sue barche, sui suoi programmi. E' fatto così, basta accettarlo.

Il suo rientro a Milano, a nove mesi circa dal «grande ritiro», è un fatto positivo perché, almeno per una gara, la Formula 1 ritrova il campione per definizione. La concorrenza non lo ha mai amato (senz'altro perché ne ha prese tante), molti lo hanno catalogato come egoista, senza un ideale, e poco disponibile ai contatti umani, probabilmente perché Molinari ha sempre voluto distinguere l'amicizia dalle corse. E soprattutto ha sempre tirato avanti, diritto per la sua strada, anche quando, con il sorriso sulle labbra, venivano a proporgli delle cose che in realtà erano dei veri e propri siluri alla sua leadership.

Forse stiamo parlando troppo poco del Molinari pilota. Beh, quando dicevamo che la Formula 1 si appresta a rivedere all'opera il migliore non è un'esagerazione. Lo ha dimostrato lui stesso nelle scorse stagioni quando per tre volte su quattro (cioè dal 1981, anno della nascita del circuito iridato della F.1) sono stati messi in riga fior di avversari: un Van der Velden competitivo e non moscio come nel 1985, lo stesso Bob Spalding, in procinto di diventare il successore di Molinari nell'albo d'oro, il povero Tom Percival, Roger Jenkins, il gallesse che, con il successo nell'82, ha negato al campione comasco l'en plein.

Dal punto di vista della tecnica, Renato Molinari guida sfruttando un giusto miscuglio di grinta e «testa». Non lo vedrete mai tirare al massimo se si accorge che la barca in quell'occasione non è perfetta, lo vedrete invece fare il diavolo a quattro quando si rende conto che può rifilare il «cappotto» agli avversari. Troppo comodo usare questa tattica? No, affatto. Premesso che già nell'automobilismo c'è stato un certo Niki Lauda a pilotare in modo molto simile, la «filosofia» di gara di Molinari è ineccepibile. Perché prima di tutto, non va dimenticato, in F.1 va portata a casa la pelle. «E' inutile rischiare se non sei veloce e competitivo in una gara. Devi capire perché non vai e lavorare sodo per essere a punto la volta dopo». Una massima che continua a ripetere e che, guarda caso, gli ha permesso di conquistare una sfilza di titoli.



## VIDOLI

Il suo mondiale è «decollato» domenica scorsa a Lione dopo un terrificante volo, il primo «vero» volo nella sua carriera di motonauta. Ma la stagione per Kikko Vidoli, la prima senza l'incombente di dover fungere da scudiero di Renato Molinari, si può considerare comunque positiva. Ha vinto due volte, a Stoccolma e a Minneapolis, è restato in corsa per il titolo fino a due gare dalla fine, anzi a ben vedere questa speranza non l'ha ancora del tutto persa perché, ipotizzando due vittorie per Kikko e nessun punto per Spalding, attuale capolista del mondiale, lo scettro iridato potrebbe ancora essere suo. Una possibilità remotissima, che appartiene non alla logica ma a una speranza da tifosi.

Ventidue anni, un'aria da bravo ragazzo, Kikko (sì, con la «K» perché è una variante della tradizionale abbreviazione di Enrico) non poteva che finire in barca. Il luogo di nascita, Stresa-Lago Maggiore, la professione del padre, cantierista, hanno congiurato per il suo destino. Un destino, in verità, che lui ha accettato con entusiasmo, arrivando ad essere l'unico vero campione espresso da una zona stranamente depressa di piloti di valore.

Kikko per certi versi può essere considerato un «self made man». Ad esempio perché le prime barche per correre ha cominciato a costruirsele da solo, senza farsi troppo vedere da papà Vidoli, che lo avrebbe preferito impegnato a tempo

pieno sugli scafi da trasporto, i pullmann dell'acqua, quelli che il cantiere produceva e produce ancora, quelli, insomma, che portavano e portano da vivere alla famiglia.

Ma la passione era troppo forte e Kikko ha fatto tutto senza troppi aiuti, sobbarcandosi magari viaggi interminabili fino a Lecco per farsi sistemare le eliche. Oppure restando alzato fino a tardi per approntare la barca per la gara del giorno dopo. Una passione che distingue il vero motonauta dal «bullo» spesso piagnucoloso se non si ritrova la pappa fatta.

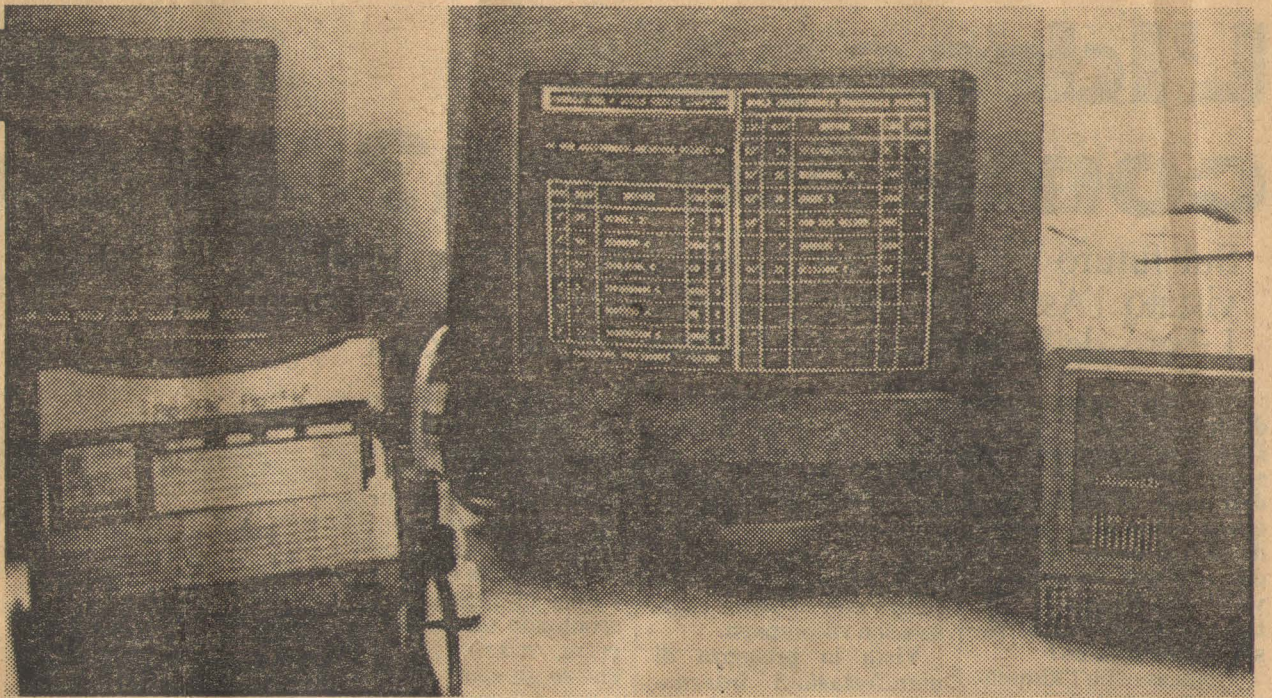
Dopo una buona esperienza nelle classi minori (SE e Formula 3), in cui i risultati sono venuti solo ed esclusivamente grazie alla sua tenacia, la carriera di Vidoli ha avuto una svolta alla fine del 1982. Molinari lo chiamò al Martini Racing Team per sostituire Colombo, rimasto gravemente ferito nell'incidente all'Idroscalo in cui perì Guido Caimi. Una scelta provocatoria per tutto l'entourage, dal momento che Kikko passava per «ribelle» e «testa matta».

Ammesso che l'avesse mai avuta, la «testa matta», Vidoli se l'è vista cambiata da due anni di duro apprendistato a fianco del «maestro». L'unica soddisfazione, a ben vedere, era la possibilità di studiare nella bottega del migliore, e Kikko questo l'ha capito subito, anche se qualche boccone amaro da ingoiare l'ha portato ad umanissimi sfoghi. Ma i risultati si sono visti: dopo tre anni Kikko non è un pilota perfetto, non ha ancora la continuità del campionissimo ed è questa una delle ragioni della sconfitta di quest'anno (non dimentichiamo però la sfortuna). Tuttavia si è rivelato competitivo ed in grado di lottare per il mondiale. Non è poco. Per cui: grazie Vidoli!



## OLIVETTI - LONGINES

Presente ufficialmente in formula 1 dal 1980, la Olivetti in collaborazione con la Longines ha debuttato quest'anno nel mondo della motonautica con gli avanzati sistemi di cronometraggio e elaborazione dei dati di gara - All'Idroscalo sia gli spettatori presenti che il pubblico televisivo usufruiranno delle informazioni solitamente riservate alle gare in circuito - Le differenze e i problemi incontrati dai tecnici



# Computer & cronometro sulla cresta dell'onda

Affiatati e famosi per l'ottimo servizio che svolgono in Formula 1, Olivetti Longines hanno fatto quest'anno il loro ingresso nel mondo della motonautica, lo sport che nel 1986 li vedrà ufficialmente impegnati in tutte le gare. Come è noto Longines si occupa del sistema di cronometraggio mentre la Capitaliana ha messo a punto l'elaborazione elettronica dei dati. Vediamo dunque come tutto ciò avviene in particolare in che cosa differenzia il servizio messo a punto per i bolidi sulla pista da quello realizzato per gli scafi che oggi si fanno battaglia all'Idroscalo. Lo schema dell'impianto Olivetti Longines di rilevazione ed elaborazione dei dati di gara consiste principalmente in tre unità: cronometraggio autonomo, collegate a tre elaborazioni elettroniche «M24». Nella Formula 1 automobilistica la prima unità di rivelazione tempi è a fotocellula ed è posta sulla linea del traguardo. Essa fornisce al primo calcolatore il tempo di gara di ogni concorrente ad ogni suo passaggio. La seconda unità di rilevamento tempi, indipendente e autonoma rispetto alla prima, riceve mediante un'antenna fissata sulla pista gli impulsi generati da piccole emittenti radio fissate su ogni vettura: tali impulsi sono di frequente differenziati e pertanto il dato cronometrico che viene trasmesso allo stesso computer è qualificato dal numero del concorrente appena transitato. Il terzo sistema di rivelazione dei dati è affidato a una telecamera posta sulla linea di arrivo, capace di riprendere senza sosta le immagini delle prove e della gara al ritmo di 100 fotogrammi al secondo (contro i 30 normalmente inviati alle telecamere televisive), ognuno recante in sovrapposizione i dati cronometrici. In caso di necessità il videonastro registrato può essere esaminato al

rallentatore, verificando i fotogrammi al centesimo di secondo e risalendo così ai tempi e ai distacchi eventualmente interessanti. Il primo computer Olivetti è in colloquio costante con gli altri due elaboratori, uno dei quali in particolare ha funzioni di controllo e di verifica. Il programma effettua un confronto dei tempi ricevuti e accredita ai tempi rilevati dal primo sistema la qualifica del numero del concorrente ottenuta dal secondo. Nella motonautica il problema principale è rappresentato dall'impossibilità di montare (anzi di stendere) un'antenna lungo la linea del traguardo, per ovvi motivi: sarebbe di intralcio alle imbarcazioni e inoltre dovrebbe essere lunga decina di metri. Nell'impossibilità quindi di dotare le imbarcazioni della radio trasmittente, il cronometraggio è affidato a un sistema di fotocellule (ancora in via sperimentale) e alla rilevazione manuale. L'unità di cronometraggio Longines TL 2000 invia mano a mano i tempi e il numero dell'imbarcazione a due computer Olivetti personal M 24, collegati fra loro. Il primo provvede a inviare i tempi a un tabellone luminoso a disposizione del pubblico: sarà dal 1986 a doppia faccia, visibile fino a 220 metri di distanza, fornendo ogni 3 giri la classifica aggiornata. I due computer Olivetti sono inoltre collegati a un generatore televisivo che invia i dati a una serie di monitor a circuito chiuso (in Formula 1 li hanno tutti i team) e al circuito televisivo che riprenderà la gara. Il regista della Rai dunque avrà la possibilità di far apparire in sovrapposizione, in qualsiasi momento, la classifica giro per giro, i distacchi fra due o più concorrenti, i tempi migliori realizzati, ecc. Chi vedrà le prove e la gara del campionato mondiale di motonautica in televisione potrà usufruire di tutti quei dati che abitualmente ci vengo-

no forniti per le gare in circuito. Non a caso i team tecnici della Olivetti e della Longines che operano in questi giorni all'Idroscalo sono formati da uomini che abitualmente seguono il mondiale di Formula 1, un'avventura iniziata nel 1980 e preceduta fin dal 1977 dall'esperienza maturata con la Coppa del Mondo di sci. Un compito delicato, realizzato però con estrema passione e serietà e caratterizzato dalla continua evoluzione tecnologica. Uno sforzo ripagato dalla stima unanime che gli addetti ai lavori vi ripongono (a Montecarlo nel 1983 una vettura non è stata inserita nella griglia di partenza perché ha realizzato un tempo superiore di un millesimo di secondo a quello dell'ultima vettura qualificata) e di cui tutti, pubblico e tecnici progettisti, usufruiscono. Alla Brabham ormai lo sviluppo della vettura viene costantemente sperimentato sull'Olivetti M24 e sull'M60: il modo migliore perché una sponsorizzazione diventi vincente. **Nella foto: il sofisticato sistema Olivetti di elaborazione dati utilizzato all'Idroscalo.**



**TIARA**  
**SLICKCRAFT**  
 Tiara Division, S2 Yachts Incorporated  
 MICHIGAN (U.S.A.)

Distributrice per l'Italia  
**RIVERMAR** ROMA  
 Via Salaria, 1313  
 Tel. (06) 69.19.759

Concessionaria per la Lombardia  
**GENERAL CHAMPION** srl  
 Via Sele 1/3 - S. Giuliano (MI)  
 Tel. (02) 988.09.98 - 988.09.89

**ABBATE Yachting**  
 20131 MILANO - Via Teodosio 70 - Telefono (02) 28.98.186 - 28.50.314

ORGANIZZAZIONE DI VENDITA E ASSISTENZA IMBARCAZIONI  
**BRUNO ABBATE**  
 for **PRIMATIST**

PRESENTA IL NUOVO  
**PRIMATIST 27'**

PERMUTE - FINANZIAMENTI - LEASING - USATI CON GARANZIA

PROVE E DIMOSTRAZIONI A RAPALLO E SUL LAGO DI COMO



# Dove, come e quando al Grand Prix



## SABATO 21 SETTEMBRE 1985

Verifiche amministrative	dalle ore 8.30 alle ore 11.30
Verifiche tecniche	dalle ore 8.45 alle ore 11.30
Prove libere Fuoribordo corsa F. 1	dalle ore 9.00 alle ore 9.45
Prove libere Entrobordo corsa 2000 N	dalle ore 9.45 alle ore 10.20
Prove libere Fuoribordo corsa F. 3	dalle ore 10.30 alle ore 11.10
Prove libere Fuoribordo corsa F. 1	dalle ore 11.10 alle ore 12.00
Show parade e gara per giornalisti sportivi	dalle ore 12.00 alle ore 13.00
Riunioni piloti F. 1 e F. 3	alle ore 12.10
Verifiche amministrative e tecniche	dalle ore 14.30 alle ore 17.00
Prove cronometrate di qualificazione Fuoribordo corsa F. 1	dalle ore 14.30 alle ore 15.30
di qualificazione Fuoribordo corsa F. 3	dalle ore 15.30 alle ore 16.15
Warm - up F. 1	dalle ore 16.30 alle ore 17.00
Conferenza stampa	alle ore 17.30

## DOMENICA 22 SETTEMBRE 1985

Verifiche amministrative e tecniche	dalle ore 8.45 alle ore 9.30
Prove libere Fuoribordo corsa F. 1	dalle ore 9.45 alle ore 10.15
Prove libere Entrobordo corsa 2000 N	dalle ore 10.15 alle ore 10.40
Prove libere Fuoribordo corsa F. 3	dalle ore 10.40 alle ore 11.15
Prove libere Fuoribordo corsa F. 1	dalle ore 11.15 alle ore 11.40
Riunione Piloti - Classe 2000 N	alle ore 11.15
Riunione Piloti - F. 1 e F. 3	alle ore 11.45
Ore 12.00 - 13.00	Show e gare giornalisti sportivi e piloti auto-moto-aereo
Ore 13.30	Gara Campionato Italiano Entrobordo classe 2000 nazionale
Ore 14.00	Campionato Mondiale Fuoribordo F. 3
Ore 14.30	Show aeroplani acrobatici Alpi Eagles
Ore 14.45	Gara Campionato Italiano Entrobordo classe 2000 nazionale
Ore 15.15	Campionato Mondiale Fuoribordo F. 1 - Grand Prix Champion Città di Milano
Ore 16.15	Campionato Mondiale Fuoribordo F. 3
Ore 16.45	Show - parade
Ore 17.15	Gara Campionato Italiano Entrobordo classe 2000 nazionale
Ore 17.45	Campionato Mondiale Fuoribordo F. 3
Premiazione sul campo (podio)	1° - 2° - 3° classificato F. 1
Premiazione ufficiale (Salone Riviera - Parco Azzurro)	1° - 2° - 3° classificato F. 3

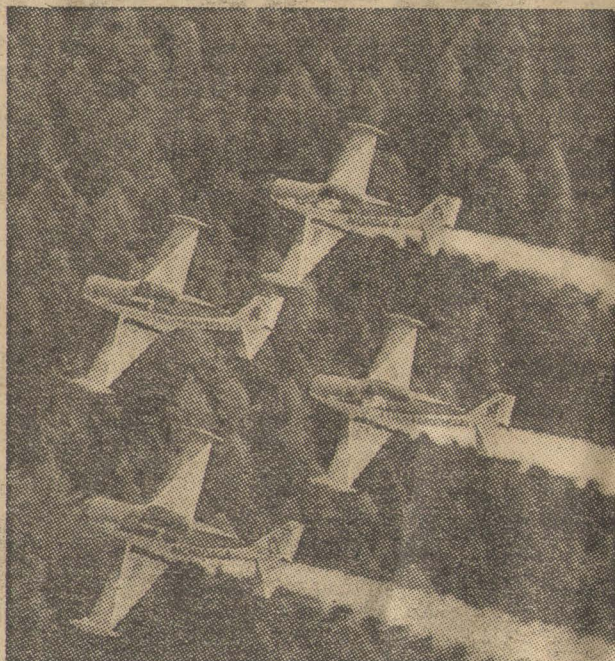
### IL GRAN PREMIO ANCHE IN TELEVISIONE

Sono previsti i collegamenti in diretta con la RAI Rete 1, sabato dalle ore 14.30, RAI Rete 2, domenica dalle ore 15.30. Telemontecarlo trasmetterà la gara di F. 1 in differita la prossima settimana. Record su Canale 5 e Grand Prix su Italia 1 organizzeranno dei servizi di cronaca, Rombo TV, che ha ospitato in trasmissione diretta ieri sera alcuni protagonisti della manifestazione, ne darà un resoconto filmato la prossima settimana. All'estero il filmato del Grand Prix è richiesto da: BRT e BTBF (Belgio), A 2 e TF1 (Francia), ARD e ZDF (Germania), BBC (Gran Bretagna), SGR (Svizzera), RTL (Lussemburgo), ATV e TVB (Hong Kong), VOK (Kenya), TV GLOBO (Brasile), ABC e NBC (USA).

## Anche uno spettacolo di acrobazia aerea

E' previsto per le ore 14.15 di domenica 22 settembre il saluto dal cielo al Grand Prix con i 4 aeroplani di Alpi Eagles.

Alpi Eagles è il primo Team civile di aeroplani acrobatici in Italia. Tutti i comandanti piloti sono Ufficiali dell'Aeronautica Militare Italiana provenienti dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale «Frecce Tricolori». Leader della formazione è Giovanni B. Zanazzo, 6000 ore di volo, istruttore di volo acrobatico, pilota collaudatore sperimentale. Fanno parte della formazione Vincenzo Soddu, 5000 ore di volo, istruttore acrobatico e pilota executive, Angelo Boscolo, 5000 ore di volo, già solista nelle Frecce Tricolori e pilota di linea, Sergio Valori, 4500 ore di volo, istruttore pilota executive e fanalino del Team. La struttura è integrata da altri piloti e da Renato Rocchi, speaker e coordinatore dell'attività di terra. Ruggero Raimondi e Saulo Nicolasi sono gli specialisti motoristi.



Gli aeroplani utilizzati sono gli SF 260 C costruiti dalla Siai Marchetti, con elevate doti di versatilità e particolarmente adatti all'addestramento e all'impiego acrobatico.

Nordica, che sponsorizza il Team, è l'azienda leader mondiale nel settore delle calzature da sci; i suoi prodotti sono apprezzati per l'alta tecnologia, le prestazioni, il confort e l'affidabilità.

L'abbinamento di Nordica con Alpi Eagles in questa particolare disciplina sportiva caratterizzata da simpatia, entusiasmo, interesse e comunicatività, soprattutto presso i giovani, è un elemento di grande prestigio e successo.

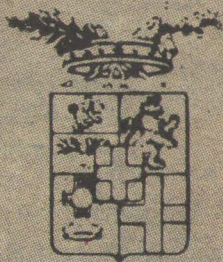


CHAMPION

CHAMPION SPARK PL

# GRAND PRIX CHAMPION

21-22 settembre 1983



Patrocinio  
Provincia di Milano  
Assessorato Sport  
Turismo e Tempo Libero



F I M



SPORT





WORLD F1 WORLD SERIES 1985

# IN F1 CITTA' DI MILANO

Idroscalo-Milano





# Quali sono le caratteristiche degli scafi in gara

**F.1**

(classe OZ):  
catamarani con motore fuoribordo V8 di cilindrata massima 3600 cc, potenza circa 600 cavalli, velocità massima circa 240 Km/h, alimentazione con benzina super 96 ottani. Attualmente i motori sono tutti Omc, Evinrude e Johnson, minimo lunghezza scafo m. 5,20. I piloti devono avere una superlicenza Federale e Internazionale.

**F.3**

(classe OE):  
catamarani con motori di cilindrata massima 850 cc, potenza circa 150 cavalli, velocità massima circa 170 Km/h, carburante metanolo, attualmente i motori sono Omc, oppure Selva o König. I piloti devono avere una superlicenza Federale.

**CLASSE  
2000 N**

con motore entroborde Alfa Romeo marinizzato, di cilindrata 2000 cc, potenza oltre 200 cavalli, velocità massima circa 200 Km/h, imbarcazione tre punti e catamarani. I piloti devono avere una licenza Federale categoria A.

## Prove, gare ordine d'arrivo e punteggi per le classifiche

**F.1:** da quest'anno il Grand Prix si svolge in un'unica gara in luogo delle 3 manches come in passato.

Le prove cronometrate, che si svolgono al sabato, consentono ad ogni pilota tre giri. L'allineamento per la partenza della gara avviene secondo i migliori tempi registrati in queste prove. La gara si svolge normalmente su 45 giri e con una durata tra 30 e 45 minuti, tuttavia i giudici di gara possono ridurre la durata della corsa o addirittura interromperla per ragioni di sicurezza.

L'ordine di arrivo assegna ai piloti i punti validi per la classifica del Campionato Mondiale: 9 al primo, 6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto, 1 al sesto.

**F.3:** la gara si svolge su tre manches, e ad ogni arrivo vengono assegnati punti secondo la seguente tabella: 400 al primo, 300 al secondo, 225 al terzo, 169 al quarto, 127 al quinto, 95 al sesto, e poi rispettivamente 71, 53, 40, 30, 22, 17, 13, 9, 7, 5, 4, 3, 2, 1 punto fin al ventesimo arrivato. Vince la gara chi somma più punti nelle tre manches. Ai primi 6 classificati vengono assegnati poi i punti validi per classifica mondiale come per la F.1.

**Classe 2000 N:** come per la F.3 vengono assegnati punti da 400 a 1 ai primi venti classificati. La classifica finale è data dalla somma di tutti i punti ottenuti.



## Come si svolgono le gare

Le competizioni motonautiche di circuito si svolgono in acque interne, determinando con delle boe l'opportuna «pista» sull'acqua.

A questo proposito l'Idroscalo-Parco Azzurro, milanese è considerato uno dei migliori circuiti motonautici del mondo per le sue caratteristiche logistiche, tecniche e per la possibilità che offre al pubblico di seguire la manifestazione dalle tribune e dalle varie gradinate che si snodano attorno a quasi tutto il tracciato di gara.

Il regolamento internazionale Uim per le gare di Formula 1 e Formula 3 prevede un circuito lungo circa 2000 metri (la distanza tra le boe più lontane deve essere tra 800 e 1000 metri).

Il percorso è limitato (internamente) da boe giganti, la cui distanza compresa tra 800 e 1000 metri e viene effettuato in senso anti-orario. Una bandiera a scacchi bianchi e neri per indicare la linea di partenza e di arrivo. Cento metri prima della boa di partenza, troviamo una «pre-boa» con bandiera a scacchi bianchi e rossi; il tratto di circuito compreso tra la pre-boa e la boa di partenza viene chiamato «zona di sicurezza» e non può essere percorso nei 5 minuti che precedono il

via.

Sempre considerando le segnalazioni con le bandiere all'arrivo di ogni manche, viene abbassata dalla postazione della giuria una bandiera a scacchi bianchi e neri. La bandiera rossa indica l'arresto della gara. La bandiera gialla segnala «pericolo» e suggerisce il mantenimento delle posizioni da parte dei concorrenti. La bandiera nera viene usata per comunicare la squalifica ad un concorrente.

Lo svolgimento delle gare è inoltre regolamentato dal lancio (con l'apposita pistola) di razzi di colori diversi. Il razzo bianco avvisa che mancano 5 minuti alla partenza. Il razzo verde segnala il via. Il razzo rosso viene sparato nel momento in cui il primo concorrente taglia il traguardo. I cinque minuti che precedono la partenza vengono scanditi da appositi cartelloni numerati e da un orologio, negli ultimi 60 secondi.

La partenza lanciata, prevede che i concorrenti tagliano l'allineamento iniziale già in velocità.

La partenza da fermo, che vedremo poi la F.1 F.3 classi 2000 N, avviene invece previa l'allineamento degli scafi lungo un pontile galleggiante in grado di offrire le necessarie caratteristiche

tecniche di stabilità richieste dal repentino sviluppo di potenza dei motori dei catamarani allineati al via. I concorrenti, allineati lungo la griglia di partenza secondo l'ordine dei migliori tempi ottenuti nelle prove cronometrate, attendono il via a motore spento. Lo start viene dato mediante un semaforo, come avviene nelle gare automobilistiche su circuito.

## COMITATO D'ONORE

Giuseppe Guzzetti, presidente giunta Reg. Lombardia; Fabio Semenza, presidente cons. Reg. Lombardia; Carlo Tognoli, sindaco di Milano; Roberto Bozzi, sindaco di Segrate; Vincenzo Vicari, prefetto di Milano; John Keller, console Usa in Milano; Ezio Riva, presidente Provincia; Antonio Fariello, questore di Milano; G. Battista Mariani, vicepresidente amm. provinciale; Francesco Saverio Gala, comandante 3° corpo d'armata; Franco Pisano, comandante 1° regione aerea; Nicola Accaria, isp. guar. di fin. per l'Italia sett.; Gualtiero Stefanon, comandante zona militare di Milano; Domenico Paladino, comandante divisione Cc «Pastrengo»; Giovanni Ruffini, ass. Sport, turismo e tempo libero Reg. Lom.; Angelo Rossi, ass. Demanio amm. provinciale; Franco Ascani, ass. Sport, turismo tempo libero Prov. di Milano; Egidio Faconti, Provincia di Milano; Antonio Intiglietta, ass. Sport Comune di Milano; Franco Carraro, presidente Coni; Giorgio De Bartolomeis, presidente Fim; Renato Cani; Omero Vaghi, pres. Comitato regionale lombardo Coni; Michele Ricci, presidente com. reg. Fim Lomb.; Gianfranco Moratti, presidente provinciale Coni; Giampiero Aquino, segretario generale Fim; Giuseppe Verani,

presidente sci nautico; Arrigo Gattai, presidente sport invernali; Luciano Rimoldi, presidente sport ghiaccio; Ignazio Bellini, presidente sport arco; Antonio Romanini Zan, presidente federazione italiana canottaggio; Re, presidente reg. federazione canoa; Callegari, presidente reg. federazione canottaggio; Mario Boselli, presidente Ente Fiera di Milano; Giuseppe Orlando, pres. Unione Comm. e Turismo di Milano; Mario Dubini, pres. Unione Artigiani prov. di Milano; Alfredo Praidoni, presidente onorario Mam; Gian Galeazzo Pule, benemerito Mam; Edoardo Mangiarotti, pres. ass. med. d'oro val. sportivo; Giorgio Spinelli, pres. Lega navale ital. sez. Milano; Alfredo Moretti, direttore uff. tec. Marina militare; Giovanni Pini, presidente Ente provinciale turismo; Piero Bassetti, presidente Camera di Commercio; Giancarlo Brusati, pres. Panathlon club di Milano; Sergio Galbusera, capo ispettore della Rina; Guido Gianpiero, coordinatore per la Lom. min. dei Trasporti; Fausto Ceruti, benemerito Mam; Fausto Luigi Della Rosa, pres. circolo artiglieri Milano; Gianfranco Asnago, uff. tec. amm. provinciale; William Garbo, uff. tecn. amm. provinciale; Pedrazzini, uff. tecn. amm. provinciale; Ornella Casaglia, uff. tecn. amm. provinciale.

## COMITATO ORGANIZZATORE

- CLAUDIO PROCACCINI di MONSANVITO presidente M.A.M
  - COMMODORO RENATO CANI presidente Comitato
  - FELICE CAMESASCA
  - FEDERICO COLOMBO
  - LINO DE VIRGILIS
  - LUIGI GUIDA
  - FRANCO MATICHECCHIA
  - ROBERTO MAURELLI
  - LUCIANO MONTI
  - GIANGALEAZZO PULLE'
  - LUIGI SCHIAVO
- DIRETTORE DI CORSA Cavallini**





# Tutti i piloti del campionato

## Gli iscritti al Campionato del Mondo F. 1

N.G.	PILOTA	NAZIONALITA'	TELAIO	SCAFO	MOTORE
1	Cees VAN DER VELDEN	Olanda	Benson	Velden	Johnson
2	Arthur MOSTERT	Olanda	Benson	Velden	Johnson
3	François SALABERT	Francia	Benson	Velden	Johnson
4	Peter LINDENBERG	Germania	Diners	Velden	Johnson
5	Gene THIBODAU	USA	Elledi Wafers	Molinari	Johnson
6	Rick FROST	Gran Bretagna	Denim	Velden	Johnson
8	Lasse STROM	Svezia	-	Burgess	Evinrude
11	Bob SPALDING	Gran Bretagna	Chesterfield	Hodges	Evinrude
12	Bertil WIK	Svezia	Stuyvessant	Hodges	Evinrude
14	Fred STEINBERG	Germania	Vurtid Pools	Velden	Johnson
15	Mark ROTHARMEL	Canada	Neshma	Burgess	Evinrude
16	Andy BULLEN	Gran Bretagna	Neshma	Burgess	Johnson
17	Arno HAKKINEN	Finlandia	Fin Air	Velden	Johnson
18	Renato MOLINARI	Italia	Doli	Molinari	Evinrude
19	Enrico VIDOLI	Italia	Nordica	Molinari	Evinrude
22	Tony WILLIAMS	Gran Bretagna	Drops Colours	Burgess	Mercury
23	Rick ADAMS	USA	-	Sebold	Mercury
29	Bob LARSON	USA	Cosenti Cosirg	Molinari	Evinrude
30	Jimbo McCONNELL	USA	Sacramento	Molinari	Evinrude
35	Barry WOODS	USA	Nordica	Molinari	Evinrude
44	Art KENNEDY	USA	Nordica	Molinari	Evinrude
57	Ben ROBERTSON	USA	Stefanel	Molinari	Johnson
96	Johnny SANDERS	USA	Nain	Burgess	Johnson

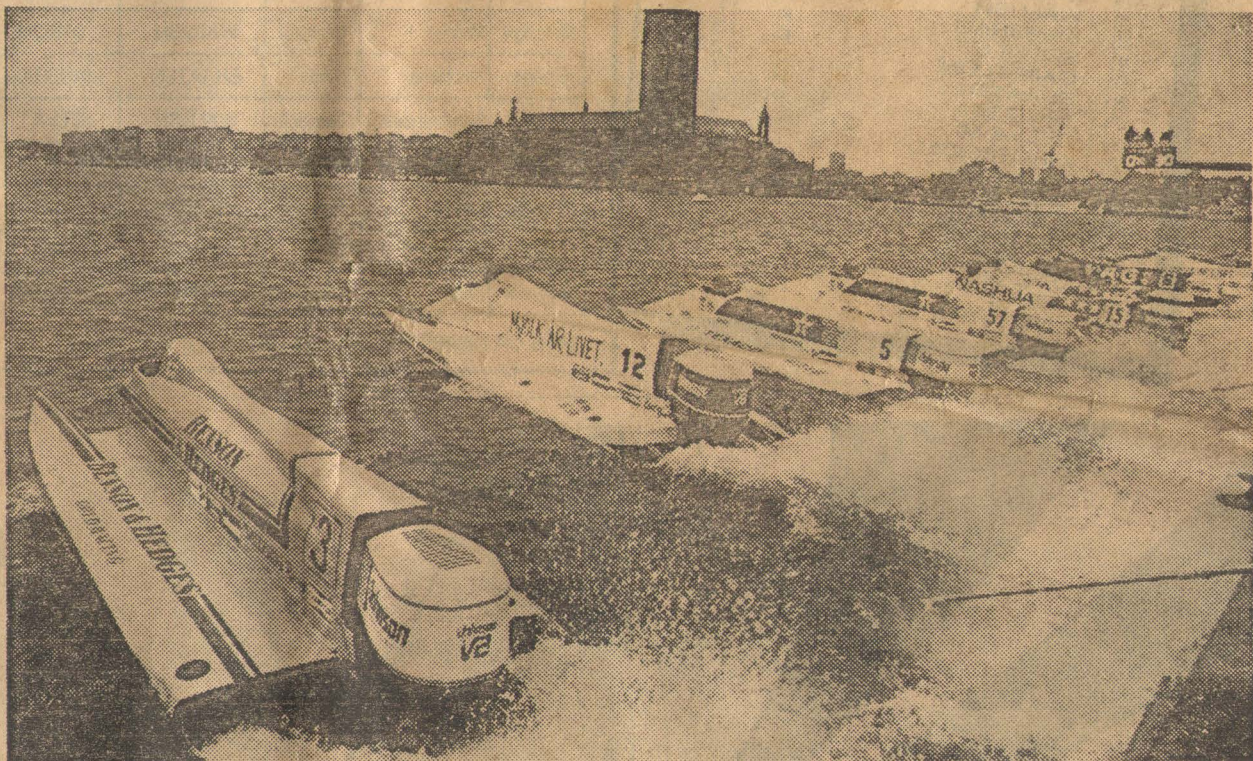
NOTA: alcuni piloti statunitensi hanno partecipato solo alle gare in America.

## F. 3 MONDIALE 1985

N.G.	PILOTA	NAZIONALITA'	SCAFO	MOTORE
1	Anthony HISCOCK	Gran Bretagna	Burgess	Johnson
3	John GROOTGOED	Olanda	Gardin	Johnson
4	Lorenzo SELVA	Italia	Gardin	Selva
5	Liberato CESARIO	Italia	Burgess	Selva
6	Maurizio SELVA	Italia	Gardin	Selva
7	Meinie HOEKSTRA	Olanda	-	Mercury
10	Reto ERNST	Svizzera	Clerici	Evinrude
16	Guus PALMEN	Olanda	Velden	Evinrude
20	Ulrich ROCHEL	Germania	Burgess	König
21	Lennart STROM	Svezia	Burgess	Evinrude
41	Bill MARSHALL	Gran Bretagna	Burgess	Johnson
43	Guido CAPPELLINI	Italia	Molinari	Evinrude
45	Tor Egil HYLLELAND	Norvegia	Burgess	Evinrude
48	Willy NOIRET	Belgio	Burgess	Mercury
50	Andy ELLIOTT	Gran Bretagna	Burgess	Evinrude
55	Remy LOUVEL	Francia	Velden	Johnson
66	Henrik KRUSE	Danimarca	Kruse	Evinrude
71	Jens Erik LINDSTOL	Norvegia	Burgess	Johnson
222	Peter WALUSCH	Germania	Burgess	Johnson
-	Tom Erik BRAATEN	Norvegia	Kescat	Evinrude
60	Alfredo REDAELLI	Italia	Gardin	Evinrude
-	Ulrich ROCHEL	Germania	Burgess	König
-	Giorgio MANDELLI	Italia	Gardin	Evinrude
89	Giorgio FROSI	Italia	Burgess	Evinrude

## CLASSE 2000 NAZIONALE

N.G.	PILOTA	ASSOC.
3	RICCI GIULIO	M.P.
13	BONAZZI FRANCO	M.B.PO.
11	MARCANDALLI RINALDO	S.C.U.P.
68	TELASIO REMIGIO	M.A.M.
15	PECCI MARIO	C.N.P.
27	DANINI MAURO	M.B.PO.
38	MUGGIATI ADRIANO	C.N.P.
57	MOLINARI VIRGILIO	C.N.G.
95	AYELLI ALDO	A.M.P.
40	PASOTTI ALBERTO	A.M.P.
7	COCOZZA AGOSTINO	C.N.G.
10	CANTANDO FRANCO	A.M.M.M.
37	MICHELINI FRANCO	M.B.PO.
21	CURTI PIERO	C.N.G.
33	ARALDI FERRUCCIO	-
70	MANFREDINI FRANCESCO	-
71	ZARANTONELLO LUIGI	M.A.M.
14	ROBERTO NICOLA	-



## TUTTI I RISULTATI DELLA FORMULA 1

DATA	G.P.	STATO	1° classificato	2° classificato	3° classificato	4° classificato	5° classificato	6° classificato
26 maggio	G.P. Monaco	Germania	SPALDING	VIDOLI	THIBODAU	FROST	BELLEN	ROTHARMEL
9 giugno	G.P. Stoccolma	Svezia	VIDOLI	SALABERT	WIK	SPALDING	ROBERTSON	THIBODAU
23 giugno	G.P. Chattanooga	Usa	MOSTERT	SALABERT	SPALDING	WIK	VALDEN	BULLEN
7 luglio	G.P. Sacramento	Usa	TIBODAU	ROTHARMEL	KENNEDY	STEINBERG	SANDERS	ADAMS
21 luglio	G.P. Montreal	Canada	ROBERTSON	WIK	WOODS	STEINBERG	BULLEN	KENNEDY
28 luglio	G.P. Minneapolis	Usa	VIDOLI	ROBERTSON	FROST	THIBODAU	SPALDING	MOSTERT
4 agosto	G.P. Pittsburgh	Usa	ROBERTSON	BULLEN	MOSTERT	THIBODAU	SPALDING	WIK
25 agosto	G.P. Londra	Inghilterra	SPALDING	FROST	THIBODAU	KENNEDY	STEINBERG	WILLIAMS
8 settem.	G.P. Anwerp	Belgio	WIK	SPALDING	SALABERT	VELDEN	VIDOLI	KENNEDY
15 settem.	G.P. Lione	Francia	SPALDING	THIBODAU	ROBERTSON	WIK	FROST	ROTHARMEL

GARE DA DISPUTARE: G.P. MILANO-ITALIA (22-9), G.P. SIVIGLIA-SPAGNA (2-11)

## Classifica generale del Campionato F. 1

1	Bob Spalding	p.	44
2	Gene Thibodaux	p.	30
	Ben Robertson	p.	30
4	Enrico Vidoli	p.	26
	Bertil Wik	p.	26
6	François Salabert	p.	16
7	Rick Frost	p.	15
8	Arthur Mostert	p.	14
9	Andy Bullen	p.	11
10	Art Kennedy	p.	9
11	Fred Steinberg	p.	8
	Mark Rotharmel	p.	8
13	Cees Van Der Velden	p.	5
14	Barry Woods	p.	4
15	Johnny Sanders	p.	2
16	Tony Williams	p.	1
	Rick Adams	p.	1



# I giovani alla ribalta

Nella Formula 3 si sfidano i piloti più combattivi di tutta Europa, in un campionato molto vivace. Nella classe 2000 per scafi con motore entro bordo gareggiano gli italiani dei più importanti club sportivi

## Classe 2000 - Classifica

1)	MOLINARI	p.	2169
2)	DANINI	p.p.	1639
3)	TELASIO	p.p.	1533
4)	MUGGIATI	p.p.	1279
5)	AYELLI	p.	688
6)	MICHELINI	p.p.	631
7)	MARCANDALLI	p.p.	428
8)	COCOZZA	p.p.	420
9)	PECCI	p.p.	406
10)	RICCI	p.p.	225
11)	CURTI	p.p.	198
12)	CANTANDO	p.p.	180
13)	BONAZZI	p.p.	127
14)	ROBERTI	p.p.	71
15)	ZARANTONELLO	p.p.	53
16)	MANFREDINI	p.	40

## CLASSE 2000 - RISULTATI

DATA	GARA	1° classificato	2° classificato	3° classificato	4° classificato	5° classificato	6° classificato
27-4	Milano	TELASIO	MOLINARI	RICCI	DANINI	CANTANDO	MARCANDALLI
5-5	Chignolo	MOLINARI	TELASIO	DANINI	AYELLI	CURTI	PECCI
16-6	S. Nazzaro	MOLINARI	MICHELINI	MUGGIATI	TELASIO	COCOZZA	DANINI
23-6	Boretto	MUGGIATI	MOLINARI	DANINI	TELASIO	MARCANDALLI	COCOZZA
30-6	Taranto	DANINI	MOLINARI	AYELLI	PECCI	MUGGIATI	TELASIO
7-7	Cremona	TELASIO	DANINI	MICHELINI	MOLINARI	BONAZZI	AYELLI
1-9	Porto Tolle	MUGGIATI	MOLINARI	DANINI	AYELLI	COCOZZA	MARCANDALLI

PROSSIMA GARA: 29 SETTEMBRE - BOCCA DI MAGRA.

## Classifica Formula 3 Camp. del mondo

1)	STROM	p.	51
2)	WALUSH	p.p.	34
3)	MARSHALL	p.p.	17
4)	SELVA L.	p.p.	13.5
5)	CAPPELLINI	p.p.	12.5
6)	BRAATEN	p.p.	11
7)	GRASSINI	p.p.	9
7)	SELVA M.	p.p.	9
9)	GROTEGOED	p.p.	7.5
10)	REDAELLI	p.p.	6
10)	ROCHEL	p.p.	6
12)	LINDSTOL	p.p.	4
12)	ELLIOT	p.p.	4
13)	MONDELLI	p.p.	2
13)	FROSI	p.p.	2
15)	ERNST	p.p.	1
15)	HYLLAND	p.	1

## FORMULA 3 - CAMPIONATO DEL MONDO - TUTTI I RISULTATI

DATA	G.P.	STATO	1° classificato	2° classificato	3° classificato	4° classificato	5° classificato	6° classificato
27 aprile	Milano	Italia	STROM	REDAELLI	SELVA M.	GRASSINI	MONDELLI	SELVA L.
26 maggio	Monaco	Germania	WALUSH	STROM	SELVA M.	GROTEGOED	BRAATEN	ROCHEL
9 giugno	Stoccolma	Svezia	BRAATEN	MARSHALL	GRASSINI	STROM	SELVA L.	HYLLAND
7 luglio	Wilhelmshaven	Germania	WALUSH	SELVA L.	MARSHALL	STROM	GRASSINI	ERNST
11 agosto	Eau d'Heure	Belgio	CAPPELLINI	STROM	ROCHEL	SELVA L.	FROSI	GROTEGOED
25 agosto	Londra	Inghilterra	STROM	WALUSH	MARSHALL	ROCHEL	ELLIOT	GROTEGOED
8 settem.	Anversa	Belgio	STROM	CAPPELLINI	WALUSH	MARSHALL	GROTEGOED	SELVA M.
15 settem.	Lione	Francia	STROM	WALUSH	LINDSTOL	SELVA L.	CAPPELLINI	GROTEGOED

GARE DA DISPUTARE: G.P. MILANO (22-9), G.P. SIVIGLIA (13-10)



# Ciao mare come stai?



## 196 BOLLETTINO NAUTICO

A cura del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica

Fornisce informazioni sullo stato del mare e sulle relative condizioni atmosferiche. È attivo a Roma e nei distretti di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Catanzaro, Genova, Napoli, Palermo, Pescara, Pisa, Trieste e Venezia. A Livorno e Rimini conserva i numeri rispettivamente (0586)96001 e (0541) 55555. Consultare l'avantielenco