

ARTE NAVALE

STORIA DELLA VELA
Le regate del grano

MARINA MILITARE
Archivio Storico

MOTONAUTICA
Coppa dell'Oltranza

BARCHE
Javelin

PITTORI
La collezione Banca Profilo

Numero 1 - Anno I - 2004 - Edizione Speciale in a.p. - D.L. 355/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB BERGAMO



ISSN 1591-2183
70045 >
9 771591 218006

La Coppa dell'Oltranza

Ideata nel 1930 da Gabriele d'Annunzio per promuovere la ricerca della velocità pura sull'acqua, la Coppa ha vissuto una storia contrastata e non ha mai avuto un vincitore fino al 1949, quando il Poeta era ormai scomparso

di Riccardo Magrini - foto collezione Pirlo

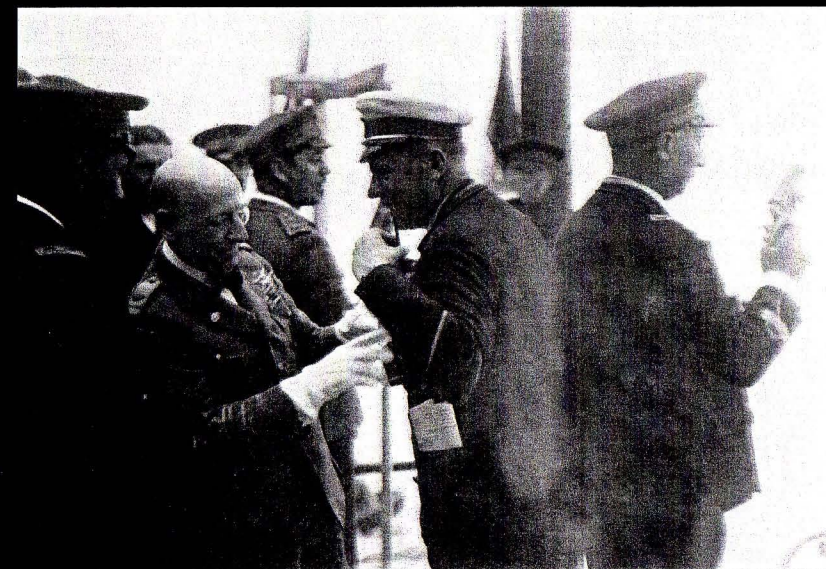
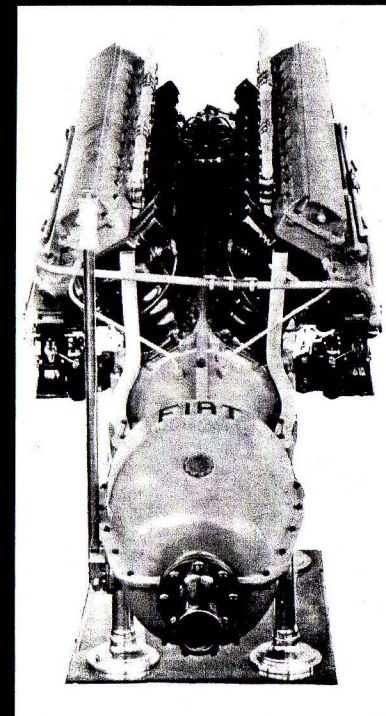
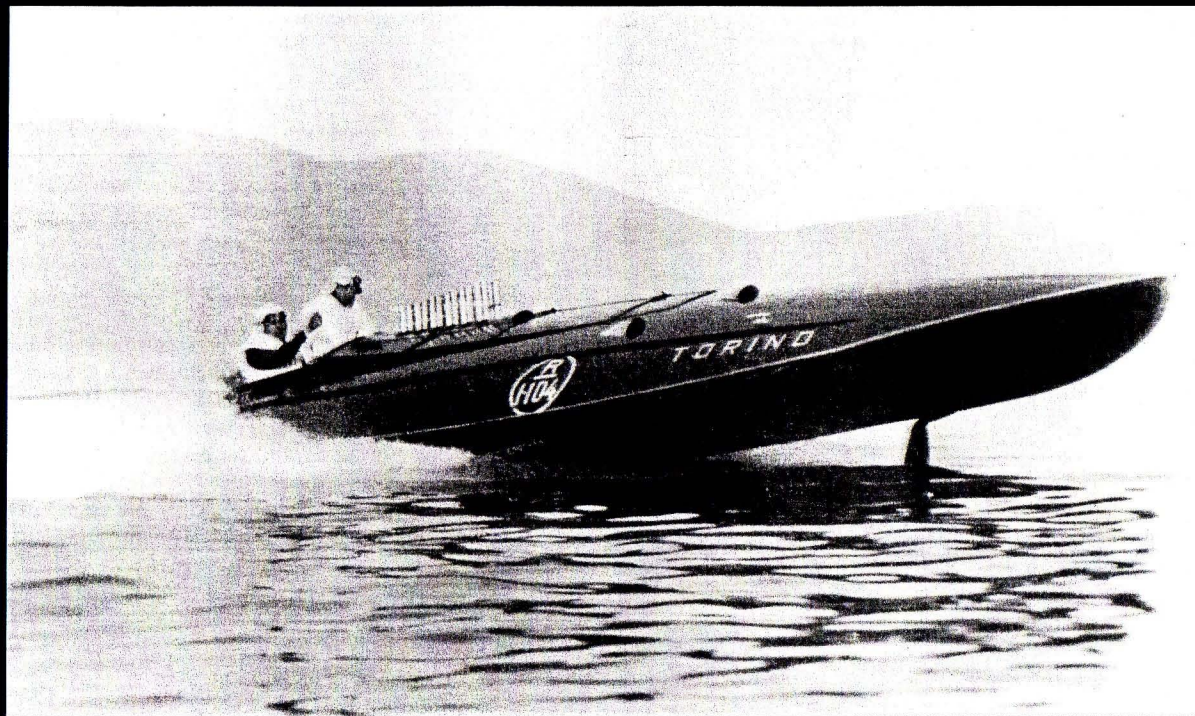
Gabriele d'Annunzio, poeta e soldato, uomo immaginifico oltre ogni dire, visse intensamente. Amava le donne, il lusso e le imprese audaci. La sua idea fissa era andare oltre: oltre il normale, oltre ogni limite. Fu un entusiasta pioniere di tutti gli sport motoristici. Il motore per d'Annunzio non era una macchina ma un organo vitale. Il motore "romba", "ansa", "pulsata", "batte"; la sua voce non è rumore, ma musica. Nel "Compagno dagli occhi senza cigli" scrive: «*Nei ritorni di notte, quando la vita è bella dietro la nera mitragliatrice di prua che ha beffato la morte, il coraggio canta meravigliosamente accompagnandosi col triplice motore come con una viola pomposa accordata in do. Beppino Miraglia (eroe dell'Aviazione Navale nella prima guerra mondiale, ndr.) m'iniziò al mistero di questa musica*». Il motore è velocità e il Poeta ne è un adoratore. Già nel 1902, componendo l'"Alcione" aveva scritto:

*«Rapidità, Rapidità, gioiosa vittoria
sopra il triste peso, aerea febbre,
sete di vento e di splendore,
moltiplicato spirito nell'ossea mole,
Rapidità, la prima nata
dall'arco teso che si chiama Vita!».*

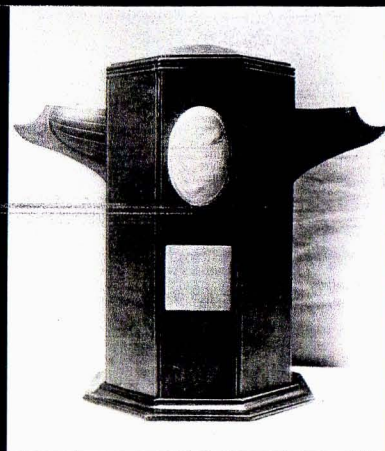
Versi che ventotto anni dopo, d'Annunzio fece incidere alla base della preziosa coppa che mise in palio per la prima "Riunione Motonautica Internazionale" di Gardone Riviera. La passione dell'Immaginifico per la motonautica risale ai primi anni venti, all'epoca cioè del volontario esilio gardesano. Dopo la delusione di Fiume, in-



fatti, il Comandante si ritirò a Gardone del Garda dove il 28 gennaio 1921 prese possesso della villa di Cargnacco che diventerà poi centro del Vittoriale. Nello stesso anno la neonata Stazione climatica, per promuovere il turismo sulla riviera organizzò una gara idro-aviatoria, chiamata "Meeting Internazionale del Garda", offrendone il patrocinio a Gabriele d'Annunzio. Il Poeta accettò e mise in palio una preziosa coppa d'argento, la "Coppa del Benàco", che commissionò al suo orafo di fiducia, Renato Brozzi di Traversetolo, il quale la concepì sostenuta da due teste d'aquila. Vittorio Pirlo, grande dannunzista, nonché ex sindaco di Salò e assessore al turismo di Gardone, così la descrive nel suo libro "Più oltre. Gabriele d'Annunzio e la motonautica": «*Le due teste grifagne e vive negli occhi acuti sono prolese in avanti, mentre le zampe si staccano da un motivo d'acqua per indicare il premio navale. Al di sopra delle aquile, il vecchio molto dannunziano "Io ho quel che ho donato" e "Bis valeo"; sulle fasce delle basi "All'ala della Vittoria Marina, in memoria dell'eroe Giuseppe Miraglia"*». La coppa era un challenge triennale e poiché il meeting idro-aviatorio non ebbe più seguito, non fu assegnata e rimase al Vittoriale. L'eccessiva complessità della formula, che prevedeva la partecipazione di *canotti automobilisti* (racer e cruiser), di idrovolanti e di idroscivolanti in nove lunghe giornate di gare, e lo scarso interesse dimostrato dai costruttori decretarono la prematura fine della manifestazione. Ma d'Annunzio è



Nella pagina accanto, la Coppa della Rapidità Pura – vedi la targa con incisi i versi dell'*Alcyone* –, opera dell'orafo Brozzi, fu donata da Gabriele d'Annunzio in occasione della prima "Riunione Motonautica Internazionale di Gardone Riviera" del 1930. L'anno successivo assunse il nome, datogli dallo stesso d'Annunzio, di Coppa dell'*Oltranza*. In questa pagina, in alto, il racer *Torino* del conte Theo Rossi di Montelera, fu costruito dal cantiere veneziano Celli e motorizzato con un FIAT (vedi a fianco) di derivazione aeronautica da 900 cav. Sotto a sinistra, Gabriele d'Annunzio insieme a Benito Mussolini sul motoscafo del Vittoriale; a destra, il Comandante a colloquio con l'ingegner Vincenzo Balsamo nella tribuna della giuria.



In alto a sinistra, l'astuccio della Coppa dell'Oltranza fatto fare espressamente da d'Annunzio. A destra, il *Miss England II* di Lord Wakefield, pilotato da Kaye Don a Gardone nel 1931. Sopra, il pilota inglese Kaye Don primatista mondiale di velocità assoluta. Di fianco, la partenza di una gara di fuoribordo che facevano da contorno a quelle dei racer. Sotto, la graziosa e brava miss Lorette Turnbull, venuta in tournée in Italia nel 1931 con la famiglia e il suo team corse (qui il padre le fa da meccanico).

ormai preso dalla velocità marina. Si iscrive alle gare di Stresa del 1925, dove non riesce a correre per un contrattempo che lo appièda e a quelle di Como del 1927. Nello stesso anno, sulle acque del Garda, a bordo dello *Spalato*, batte il record mondiale di velocità per motoscafi alla velocità di 127 km/h. La barca, pilotata dall'ingegner Attilio Bisio, è motorizzata con due Isotta Fraschini e costruita dalla S.V.A.N. dello stesso Bisio, l'inventore dei MAS.

Il 12 novembre 1929 nasce così a Gardone, quasi come conseguenza naturale della nuova passione del Poeta, il "Club Motonautico Gabriele d'Annunzio" che adotta per motto il danunziano "Memento aude-re semper" posto sull'edificio del Vittoriale che ospita il Mas 96. Ne è promotore Edmondo Turci, uno dei trenta di Buccari, "fochista scelto" di quello stesso Mas. Al Club aderiscono subito il capo del governo Benito Mussolini e molti dei più grandi piloti europei, dall'inglese Kaye Don all'italiano Theo Rossi di Montelera. I programmi sono ambiziosi e si bandisce per il 1930 la prima "Riunione Motonautica Internazionale di Gardone Riviera". D'Annunzio, Alto Patrono del Club, non può esimersi dall'offrire un premio adeguato all'importanza dell'evento e pensa a quella preziosa coppa che era inopinatamente rimasta nella sua bacheca. Ne abbiamo conferma dalla lettera che il Comandante scrive all'orafo Brozzi, come ci riporta Vittorio Pirlo: «Ora eccoli la coppa mirabile, che — essendo rimasta a me — io pongo in premio delle gare nautiche. Convieni forse ridorare l'interno. Convieni ricoprire il nome del primo vincitore (quello del 1921, Merola, ndr) - ormai abolito dalle sorti - con una larghella: sulla quale vorrai incidere i versi del divino Alcione: Rapidità, rapidità...». Il premio viene così ribattezzato "Coppa della rapidità pura", perché l'Immaginifico vuole che si ispiri al primato di velocità assoluta sull'acqua, che in quegli anni era conteso da americani e inglesi. Il regolamento tecnico è affidato all'ingegner Vincenzo Balsamo che l'anno precedente era stato l'ideatore del raid Pavia-Venezia e nel

*Coppa D'Annunzio
per la Rapidità pura*

**RIUNIONE MOTONAUTICA INTERNAZIONALE
GARDONE RIVIERA (LAGO DI GARDA)**
3-11 MAGGIO 1930-VIII
RIDUZIONI FERROVIARIE DEL 50%

**IL RIUNIONE MOTONAUTICA INTERNAZIONALE
DEL GARDA**

Sotto l'alto Patronato del Comandante
GABRIELE D'ANNUNZIO

9-17 MAGGIO 1931 - GARDONE RIVIERA (Lago di Garda) 9-17 MAGGIO 1931



Coppa offerta dal Comandante

GABRIELE D'ANNUNZIO dedicata alla memoria di **HENRY SEGRAVE**
GIORNATA DELLE 100 MIGLIA

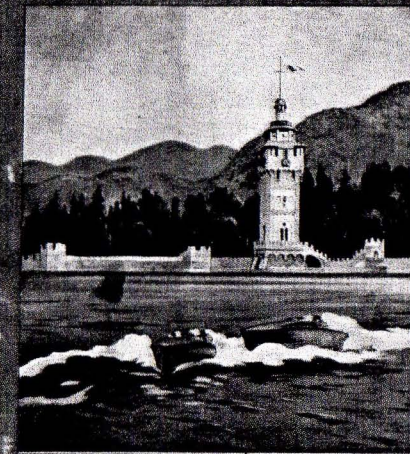
Coppe, Targhe e premi in danaro per L. 250.000

RIDUZIONI FERROVIARIE
del 30% per la "Primavera del Garda", promossa dall'Ente Autonomo Gardone Riviera
dal 6 al 20 Maggio, e del 50% dal 6 al 16 Maggio fino alle stazioni di Brescia -
Inneszano - Poeschiera - Meri - Rovereto.

**CONCORSO MOTONAUTICO
INTERNAZIONALE D'ITALIA**

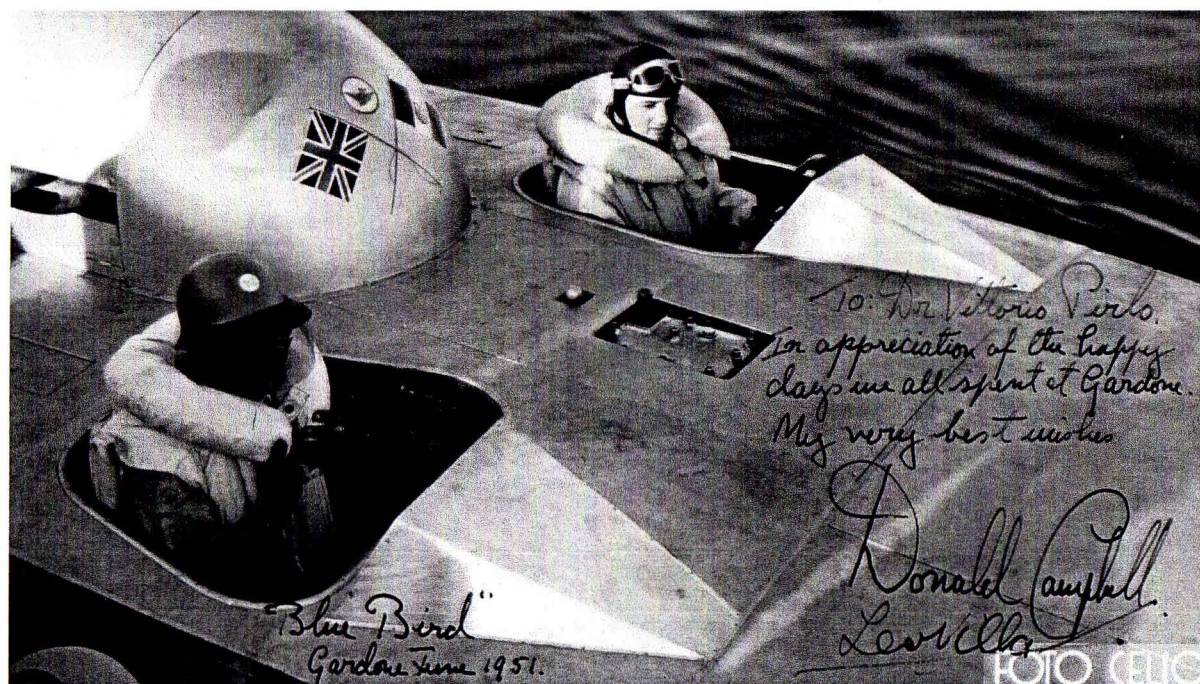
SEZIONE GARDONE RIVIERA

Sotto l'Alto Patronato del Comandante
GABRIELE D'ANNUNZIO
PRINCIPALE DI MONTENEVOSO

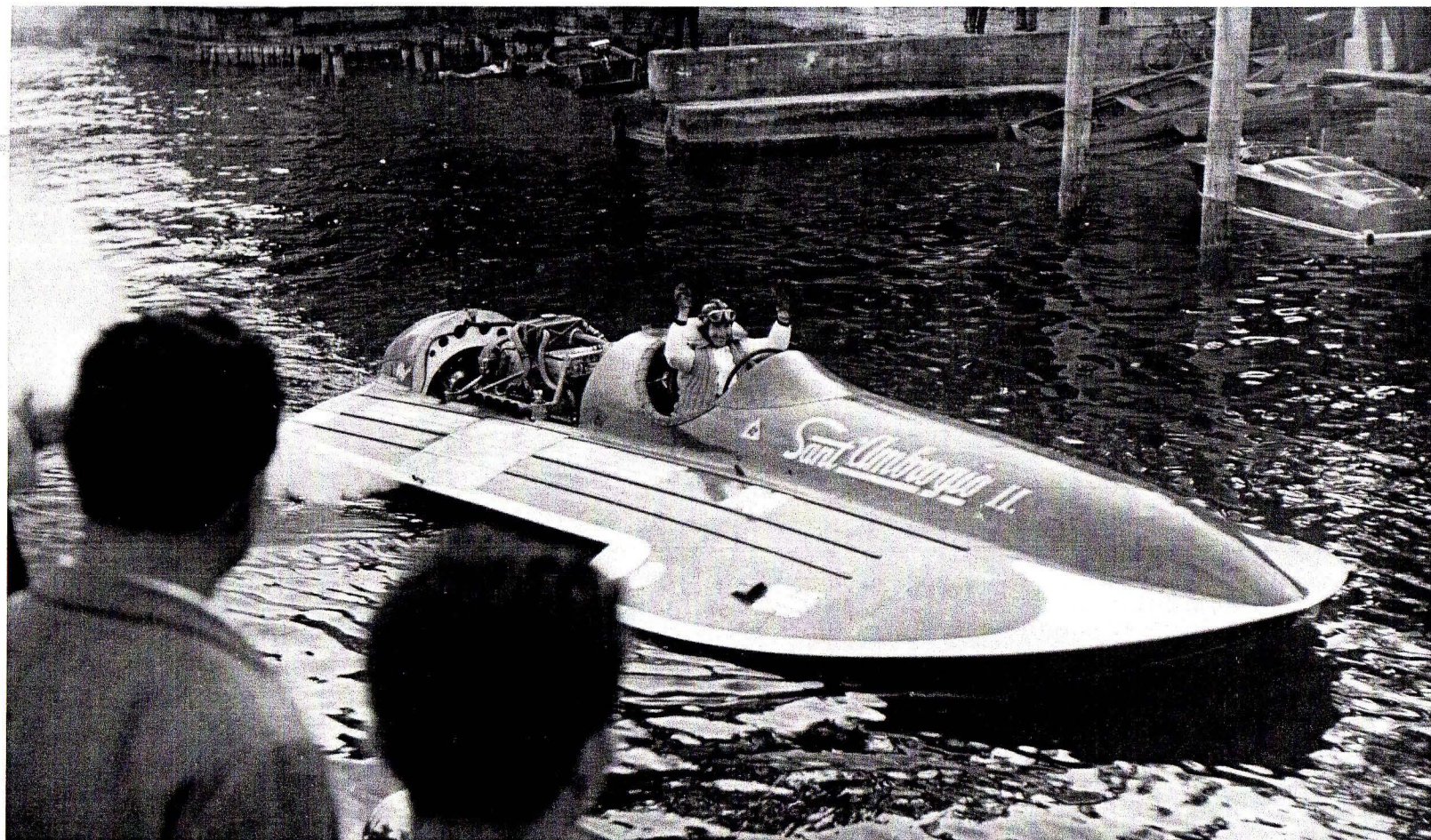


GARDONE RIVIERA
LAGO DI GARDA
22-29 MAGGIO 1932-X

PROGRAMMA
Espresso della Federazione Italiana Motonautica

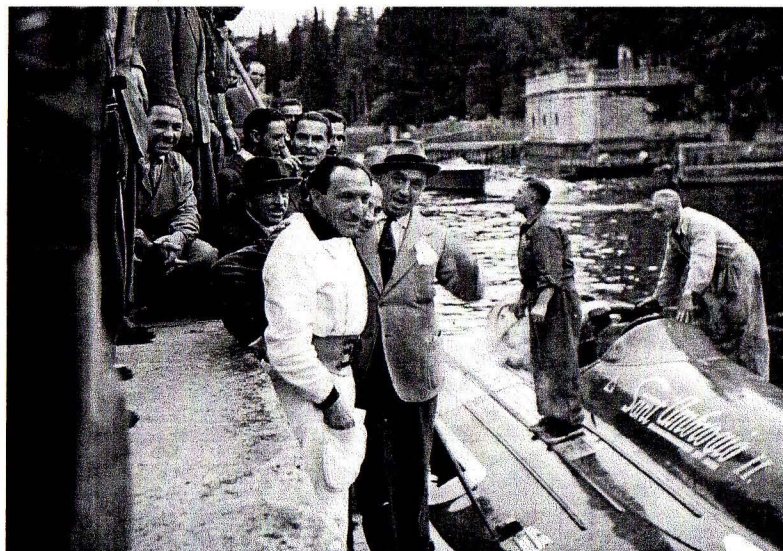


sportivo e d'Annunzio, assai sensibile a ogni atto di eroismo, volle dedicare la sua coppa da disputare nella prossima riunione internazionale del Garda alla memoria di Segrave. Il Royal Automobile Club d'Inghilterra esprime la sua profonda riconoscenza al Comandante Gabriele d'Annunzio e Lord Wakefield, proprietario di *Miss England*, che nel frattempo era stata riparata dai danni subiti nell'incidente di Windermere, inviò a Gardone Kaye Don, designato come successore di Segrave. Kaye arrivò a Gardone da nuovo primatista del mondo, perché il 2 aprile 1931, sul fiume Paraná in Argentina, si riprese il record strappato al conazionale dal solito Gar Wood portando il nuovo limite a 166,550 km/h. La seconda edizione della "Riunione Motonautica Internazionale di Gardone Riviera" si rivela un grande successo di sport e di pubblico. A contrastare il *Miss England II* (scafo Saunders, motori Rolls Royce) c'erano i più forti racer del continente, il francese *Yzmona III* (Blondel, Hispano Suiza), gli svizzeri *Quilpué* (Baglietto,



1923 uno dei promotori della costituzione della Federazione Italiana Motonautica. Balsamo fissa in 65 miglia nautiche, cioè 120.380 km la velocità minima da superare per l'assegnazione della Coppa. Un limite molto alto che nel 1930 solo due barche al mondo avevano dimostrato di poter superare, il *Miss America VII* di Gar Wood, detentore del primato mondiale e il *Miss England II* dell'inglese Henry Segrave. Ma nessuno dei due, impegnati in America,

Due immagini di Achille Castoldi con il *Sant'Ambrogio II* nel 1949. Castoldi fu il primo pilota a conquistare la Coppa dell'Oltranza. Il *Sant'Ambrogio II* era motorizzato con un Alfa Romeo 12 cilindri, 34.000 cc, di derivazione aeronautica.



viene in Italia e la Coppa non ha competitori. Gabriele d'Annunzio, deluso, se ne lamenta garbatamente con Balsamo, che altrettanto garbatamente sostiene le proprie ragioni. La "Coppa della Rapidità pura" doveva essere considerata un punto di partenza e non di arrivo dello sport motonautico. Poco più di un mese dopo gli "Agonali del Garda", Sir Henry Segrave periva tragicamente sul lago inglese di Windermere. Subito dopo aver battuto il record di Gar Wood, il suo *Miss England II* si rovesciava e il grande pilota perdeva la vita. Si dice che in punto di morte, dopo aver saputo che era riuscito a conquistare il record, abbia sussurrato in un ultimo sforzo vitale: "Adesso, si può anche morire". L'episodio commosse tutto il mondo

IV. CONCORSO INTERNAZ. MOTONAUTICO

Sotto l'alto patronato del Comandante Gabriele d'Annunzio Principe di Montenegro



50 ⁰/₀ Riduzioni ferroviarie da tutte le stazioni del Regno per
Réduction sur tous les trains en Italie jusqu'à
Fahrpreismässigung von allen Eisenbahnstationen Italiens bis
Reduction of railway tickets from all Italian stations to

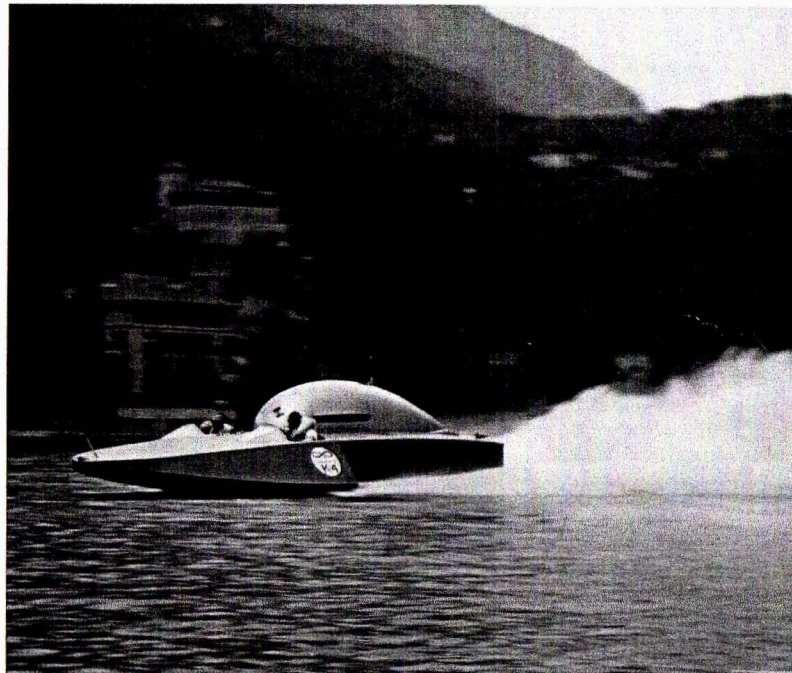
BRESCIA
DESENZANO
PESCHIERA
ROVERETO



Nella doppia pagina, le locandine delle prime quattro edizioni della "Riunione Motonautica Internazionale" di Gardone Riviera (1930-33) più quella del 1951.

Nella pagina accanto, il famoso recordman Donald Campbell, a Gardone nel 1951, in una foto sul *Blue Bird* con il suo meccanico di fiducia Leo Villa, con dedica autografa al dottor Vittorio Pirlo.

In questa pagina a sinistra, il *Blue Bird* in azione; a destra l'*Arno XI* di Nando Dell'Orto (ex Achille Castoldi) che nel 1960 fece registrare in qualificazione la velocità di 215,599 km/h, senza riuscire poi a conquistare la *Coppa*.





Ezio Selva, con il suo *Moschettiere* (sopra), è l'unico pilota ad aver conquistato l'*Oltranza* due volte, nel 1951 e nel 1955.

Scripps) e *Elena* (Brivio, Hispano Suiza) gli italiani *Torino* (Celli, Fiat) del conte Theo Rossi e *Lia III* (Baglietto, Isotta Fraschini) di Antonio Becchi. Accanto ai potenti racer entro bordo c'è anche una miriade di fuoribordo, una categoria in grande espansione in tutto il mondo. Il regolamento della Coppa, intanto, viene cambiato e, se possibile, ancor più complicato. Al limite di 65 miglia nautiche da superare sulla base misurata, si aggiunge infatti l'obbligo di superare i 100 km/h per almeno due giri, anche non consecutivi, nella gara in circuito. Il Comandate d'Annunzio segue direttamente le gare a bordo del suo Mas. È in questa edizione che compare per la prima volta il nome di "Coppa dell'Oltranza" in una lettera indirizzata al conte Rossi di Montelera e tale nome le rimarrà per sempre. Nemmeno in questa occasione, però, d'Annunzio avrà la soddisfazione di consegnare la sua Coppa nelle mani di un vinci-

tore. Nonostante i 160,335 km/h fatti segnare da Kaye Don sulla prima base del miglio, un tempo quindi assai vicino a quello del record mondiale, il suo *Miss England II*, costruito per la velocità su tratti dritti, perde troppo tempo nelle virate del circuito per riuscire a mantenere una velocità di 100 km/h e deve rinunciare a conquistare l'ambita Coppa. D'Annunzio morirà il 1° marzo 1933 senza vedere assegnato il suo trofeo inneggiante all'Oltranza. Ma la Coppa del Poeta rimarrà uno dei trofei più ambiti della storia della motonautica e alla ripresa dell'attività agonistica dopo la pausa bellica, la lotta continuerà e finalmente nel 1949 avrà un vincitore, Achille Castoldi, già campione del mondo della classe 450 kg. Il suo *San'Ambrogio* motorizzato Alfa Romeo supera nettamente le qualificazioni sul miglio lanciato segnando sui due passaggi la media delle medie di 141,254 km/h. Poi viene la prova più difficile sui cinque giri del circuito di 4 km. Castoldi riesce a toccare, sia pure di poco, i fatidici 100 km/h nel terzo giro e si ripete nel quarto. Il pubblico accoglie con un boato la notizia. La Coppa dell'Oltranza ha finalmente un vincitore. Il regolamento nel frattempo è cambiato e la Coppa, da biennale che era, diventa perpetua e viene consegnata alla federazione nazionale del pilota vincitore. Ora che c'è un detentore scatta il regolamento dell'Oltranza, dell'andare cioè oltre. Per conquistare la Coppa bisogna far meglio, di almeno un centesimo del record precedente. Moltiplicandolo per 1,01 si ottiene il nuovo limite da raggiungere. Ci riesce due anni dopo Ezio Selva, uno dei "tre moschettieri" degli anni d'oro della motonautica italiana, insieme ad Achille Castoldi e a Mario Verga. Selva vince un'edizione epica per la presenza di Donald Campbell, astro nascente della velocità assoluta, ma dall'esito assai contestato. In poche parole, Campbell, dopo aver superato agevolmente le qualificazioni, così come Burekley, Selva e Verga, si ferma nella prova in circuito per un guasto al motore del suo *Blue Bird*. In un certo tempo riesce a riparare il guasto e



Flavio Guidotti, con il suo Timossi/Maserati è stato nel 1961 l'ultimo vincitore della Coppa di d'Annunzio, alla velocità di 142,971 km/h.

a concludere la prova, percorrendo i due giri richiesti alla media di 156,013 km/h. Burckley, che pur aveva tagliato il traguardo per primo, non riesce a superare la media dei 100 km. Campbell torna così trionfalmente in Inghilterra con l'ambita Coppa dell'Oltranza. Ma qualcuno suggerisce a Ezio Selva di presentare ricorso, perché nelle pieghe del regolamento c'è un articolo che indica un tempo limite per tagliare il traguardo dopo il primo classificato e Campbell l'aveva superato. Selva, così, che nella sua categoria aveva compiuto due giri alla media delle medie di circa 125 km/h, poteva legittimamente aspirare alla vittoria. Non fu un bell'episodio e Campbell non tornò più a Gardone. La Coppa fu restituita due anni dopo, in tempo per riconsegnarla a Selva che la rivinse, questa volta senza contestazioni, nel 1955. Rimase l'unico pilota a vincerla per due volte. Gli altri vincitori furono Lino Spagnoli nel 1960 e Flavio Guidotti nel 1961. Le medie

sono ovviamente salite e nel 1963 il nuovo limite da superare è di 158,994 km/h nelle prove di qualificazione sul miglio lanciato e di 144,400 nei due giri in circuito. È in circuito che cadono tutti i tentativi e nessuno va più oltre. Gli "Agonali del Garda", così come li aveva voluti il Comandante, terminano nel 1968. Tentativi, anche recenti, di riesumare la Coppa dell'Oltranza, con un regolamento del tutto snaturato, non vengono presi in considerazione dagli storici, primo fra tutti Vittorio Pirlo. La Coppa ora è di nuovo riposta al Vittoriale per iniziativa dello stesso Pirlo che nel 1996 ne ha fatto richiesta a Massimo Moratti, allora presidente della Federazione Italiana. Con la nota signorilità e gentilezza, il Presidente ha accontentato di buon grado la richiesta di Pirlo. La Coppa dell'Oltranza è così tornata a riposare nella casa in cui è nata, accanto al suo ideatore, l'immaginario Gabriele d'Annunzio. La sua storia sembra finita per sempre.



Vittorio Pirlo riceve dalle mani di Massimo Moratti, presidente a quell'epoca (1996) della Federazione Italiana Motonautica, l'ormai mitica Coppa dell'Oltranza per "riportarla a casa", al Vittoriale.

