

MOTONAUTICA PARMENSE

ORGANIZZA

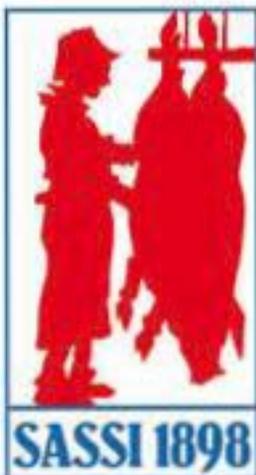
6°

SACCA RACER MEETING



SACCA DI COLORNO - FIUME PO
18 - 19 GIUGNO 2016

1961-2016



ITTIGEL



RIVA ANGELO & C. s.r.l.



s. polo lamiere



SACCA RACER MEETING



2016



La sesta edizione del SACCA RACER MEETING si conferma come il raduno di riferimento per tutti gli appassionati delle imbarcazioni storiche da corsa, consentendo di rivedere sensazioni dal sapore unico nel suggestivo contesto di Sacca, sulle rive del Po, teatro di memorabili competizioni del passato.

La trentina di imbarcazioni presenti, nella maggior parte già protagoniste delle scorse edizioni, con qualche novità fresca di restauro, provengono da Italia, Svizzera, Francia e Germania e sono quanto di meglio si possa ritrovare in termini di palmares e restauro.

L'edizione del 2016 è caratterizzata anche dalla presenza di alcune imbarcazioni fuori bordo corsa, con l'auspicio di poterne annoverare in numero maggiore nella prossime edizioni.

E' anche l'occasione per ricordare, a quasi dieci anni dalla scomparsa, Ercole Aliani, uno degli assi della Motonautica Parmense, Campione Europeo e Mondiale nella classe R4 2500 cc nel 1970.

Parecchie informazioni e foto utilizzate sono tratte dal sito

www.threepointhydroplanes.it

PROGRAMMA

SABATO 18 GIUGNO 2016

MATTINO:	VERIFICHE TECNICHE e BRIEFING PILOTI
ORE 15,30	ESIBIZIONE RACER R4
ORE 16,30	ESIBIZIONE RACER R3 1^ BATTERIA
ORE 17,30	ESIBIZIONE RACER R3 2^ BATTERIA
ORE 18,30	ESIBIZIONE FUORIBORDO CORSA
ORE 19,00	ESIBIZIONE UNLIMITED

DOMENICA 19 GIUGNO 2016

ORE 9,30	BRIEFING PILOTI
ORE 10,00	ESIBIZIONE FUORIBORDO CORSA
ORE 10,30	ESIBIZIONE RACER R4
ORE 11,15	ESIBIZIONE RACER R3 1^ BATTERIA
ORE 12,00	ESIBIZIONE RACER R3 2^ BATTERIA
ORE 14,00	APERTURA AL PUBBLICO PARCO ALAGGI
ORE 15,30	ESIBIZIONE FUORIBORDO CORSA
ORE 16,00	ESIBIZIONE RACER R4
ORE 16,45	ESIBIZIONE RACER R3 1^ BATTERIA
ORE 17,30	ESIBIZIONE RACER R3 2^ BATTERIA
ORE 18,15	ESIBIZIONE UNLIMITED

www.motonauticaparmense.it
www.facebook.com/motonauticaparmense

PETROBELLI Pietro
238
CELLI DINO
BPM 8000 V8
1967
"EL BISO V"

ex Petrobelli Antonio
1° classificato nelle edizioni del
Raid Pavia - Venezia 1980-84-85-
86-87-88



CIMA Giovanni
106
CELLI DINO
BPM VULCANO 7000 V8
1968

ex Guidotti Liborio
Campione del Mondo 1968
Classe KD 900 KG



ROMANI Guido
13
S.MARCO
BPM 2600 cc. SS
1954
"RINOCERONTE"

Costruito per se stesso dal Pilota
Oscar Scarpa. Esemplare unico:
schema e materiali della struttura
di derivazione aeronautica





PELLICCIARI Valfredo
346
TIMOSSÌ
ALFA ROMEO 2600 L6
1965

ex Calci-Furlani
7° assoluto PV-VE 1973
10° assoluto PV-VE 1975



HUBER Bruno
82
EUGENIO MOLINARI
ALFA ROMEO 2500 L6
1967
"CESAR 1"

ex Colombo Giuseppe
ex Bodda Orlando



KALBERER Renate
23
POPOLI
ALFA ROMEO ALFETTA 2000 L4
1976

ex Moraglione - Castellaro
Tordini - Casanova Giuseppe
Gamier - Ravani

PETROBELLI Pietro
38
CELLI DINO
ALFA ROMEO MONTREAL
AUTODELTA 2500 V8
1967

ex Petrobelli Antonio



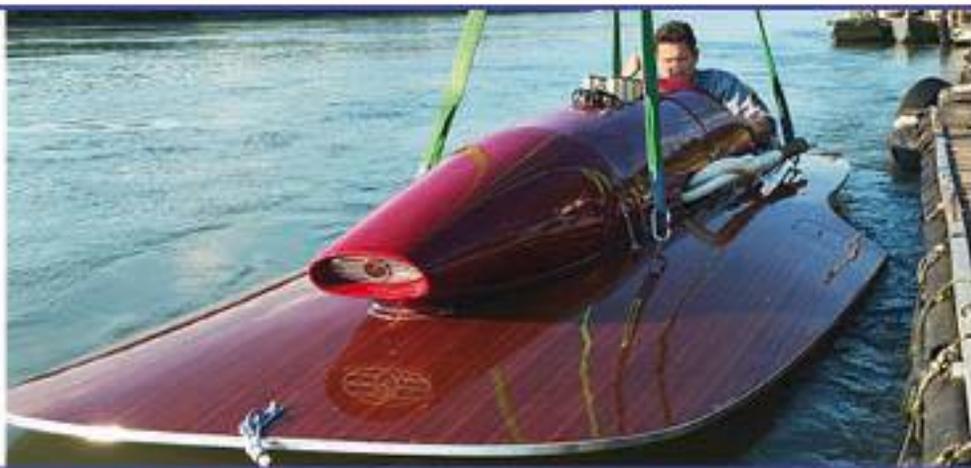
CASINGHINI Olga
6
CELLI DINO
ALFA ROMEO MONTREAL
AUTODELTA 2500 V8
1968

ex De Angelis - Lupi
Casinghini Benito
Campione del Mondo R4 1971
Campione Italiano R4 1971
Campione Italiano R4 1972



AMANN Thomas
70
TIMOSSI
LANCIA FLAMINIA 2500 V6 60°
1969

ex Manfredini - Mosa
Prima uscita al Sacca Racer
Meeting 2016 dopo il restauro
completo





AUDIAT Bernard

4

POPOLI

ALFA ROMEO 2000 L4

1976

ex Piergiorgi - Calderoni- Manzoli

Torchio - Krattiger - Guetat

3° Campionato Italiano Classe

R3N nel 1980

2° assoluto al Raid PV-VE 1984



HUOBER Alberto

10

LUCINI & FRIGERIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1973

ex Cantando - Mastellari

Campione del Mondo 1974

Record mondiale velocità R3 1974



MUELLER Stefano

85

LUCINI & FRIGERIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1978

ex Caramelli - Pallucca -Cocozza

Benaglia - Spacio - Bianchi

Ha partecipato a diverse
edizioni del Raid PV -VE

FISSEUX Eric
32
CHAPRON
ALFA ROMEO 2000 L4
1974

Vice campione di
Francia 1977



POTTIER Bernard
24
MOLIVIO
ALFA ROMEO 2000 L4
1966

ex De Angelis - Ruggeri - Casucci
Gagliardi - Molinari Luciano
Campione Italiano 1977
Ha partecipato a diverse
edizioni del Raid PV-VE



JULE Catherine
4
SAN MARCO
ALFA ROMEO 2000 L4
1959

ex Chapron - Brisbal - Lemonnier
Campione del mondo classe 1300
e R3. Uno dei 5 ancora esistenti
della classe originale 1300





PECHDIMALDJIAN Henry Jacques
2
CELLI DINO
ALFA ROMEO 1300 L4
1963
"LOUSTIC 2"

ex Chapron - Bisbal - Glantin



ROMAGNOLI Paolo
77
LUCINI
ALFA ROMEO 2000 L4
1992

diverse edizioni Raid PV VE
Trofeo 2 PONTI di Boretto
100 km di S.Nazzaro
Trofeo Campione d'Italia



PROSPERO Mauro
102
LUCINI & FRIGERIO
ALFA ROMEO ALFETTA 2000 L4
1974

ex Locatell - Prospero Ermes

PESENTI GUIDO

18

ANGELO MOLINARI

ALFA ROMEO 2000 L4

1961

ex Ranieri - Coppier - Natale
Ottone - Dorigo - Migliavacca
Gorini. In origine Motore A.R. con
basamento 1900 cc. elaborato da
Raineri Luigi maggiorato a 2400



FERRARI Paolo

72

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1990

ex Crosta - Balocchi con cui ha
vinto la Coppa Montelera 1992
3° assoluto e 2° di categoria nel
Raid PV-VE 1999
2° assoluto e 1° di categoria nel
Raid PV-VE 2002



RUFFINI Umberto

27

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 T.S. L4

1992

ex Pievani. In origine il motore
era girato con lo scarico a sinistra
e moltiplicatore sull'asse. Oggi il
motore è messo in modo tradizio-
nale senza moltiplicatore





BROZZI Giorgio
13
LUCINI
ALFA ROMEO 2000 L4
1993

ex Huober Roberto - Pecci



CONTI Enrico
33
FB DESIGN
MERCURY 2000 2T
1980

Record mondiale velocità
Fabio Buzzi R3 194 km/h
Fulvio Bertinelli S3 188 km/h



BALOCCHI Romanello
77
CLERICI
BMW 2000
1994
"LELLA 1"

Vincitore Trofeo Bodda 2001

GROSSI Marcello
64
POPOLI
ALFA ROMEO 2000 L4
2009



CANETTI Gianluca
73
LUCINI
ALFA ROMEO 2000 L4
2014



PROSPERO Mauro
102
LUCINI
LANCIA FLAMINIA HF 2500 6V
2013



FUORIBORDO CORSA

La sesta edizione del Sacca Racer Meeting ospita per la prima volta una selezione di fuoribordo corsa di piccola cilindrata.

Si vedranno impegnati in circuito uno scafo Abbate T13 del 1969 con motore Jonhson Stingher, uno scafo Nibo con motore Carniti 85HP, uno scafo Bristol con motore Jonhson Stingher, un altro scafo Nibo motorizzato Evinrude 850 e uno scafo Agues in legno con motore OMC entrofuoribordo 185 HP.

Altri due scafi saranno esposti staticamente.



proprietario MANFREDINI Ennio
ANGELO MOLINARI
MERCURY 722 cc, 45 HP
1963
"LA CECE"

Pilota:
Lupi Gino:
Raid PV-VE 1964 4* assoluto
1° categoria F.B. Corsa
con compressore media 102,900



proprietario CARLINO Massimo
ANGELO MOLINARI
MERCURY 722 cc, 45 HP
1958
"VALTHEA"

Piloti:
Protti Aldo: Raid PV-VE 1961 1° cat
Lupi Gino: Raid PV-VE 1963 1° cat
Lupi Franco: Raid PV-VE 1964 1° cat



MOLIVIO ALFA ROMEO 1968

Sarà esposta in forma statica, in quanto il restauro dinamico non è ancora completato, una delle imbarcazioni maggiormente titolate appartenuta al campione colornese Leopoldo Casanova

CANTIERE: Molivio 1968

CLASSE: LV.1300 - R2.1500 - 91'APBA - R3.2000

MISURE: mt. 4.48 X 2.08

MOTORI: Alfa Romeo GTA / GTAM
1300 -1500 -1600 - 2000

N. 31 LEOPOLDO CASANOVA

Palmares confermato dal figlio G. Casanova

GARE IN CIRCUITO

1968	CAMPIONE D'EUROPA - 91'APBA
1969	CAMPIONE D'ITALIA - 91'APBA
	CAMPIONE D'ITALIA - LV.1300
	CAMPIONATO DEL MONDO LV.1300 = 4°
	CAMPIONATO D'EUROPA LV.1300 = 3°
1970	CAMPIONE D'ITALIA - 91'APBA
	CAMPIONE D'ITALIA - LV.1300
	CAMPIONATO D'EUROPA - 91' APBA = 4°
	CAMPIONATO DEL MONDO- R2.1500 = 5°
	CAMPIONATO DEL MONDO - 91' APBA = 5°
1971	CAMPIONATO DEL MONDO - 91' APBA = 6°



RECORD

1970	RECORD DEL MONDO-VELOCITA'
	91'APBA = Km. 203,46
1970	RECORD DEL MONDO VELOCITA'
	R2-1500 = Km. 196,72
1972	RECORD DEL MONDO VELOCITA'
	R3-2000 = Km 181,82
1972	RECORD DEL MONDO DI FONDO
	R3-2000 = Km. 160,93



N. 32 UBALDO BACCO Class R3-2000

1975 RAID PAVIA-VENEZIA

TIMOSSI FLAMINIA 1969

E' stato completato in ogni sua parte il restauro di questa imbarcazione del cantiere Timossi che si presenta, con una splendida livrea rossa amaranto, al debutto in acqua in occasione del 6° Sacca Racer Meeting. E' uno dei rari Racer Timossi che ancora sopravvivono. Il motore è ancora quello originale degli anni 70

CANTIERE: Timossi 1969

CLASSE: LZ Flaminia 2500

MISURE: mt. 5.00 X 2.15

MOTORE: Lancia Flaminia V6 2500 cc

N. 70 MANFREDINI FRANCESCO

1970 RAID PV-VE = 1° DI CLASSE

PESCHIERA = 5°

VIVERONE = 5°

1971 CASTELGANDOLFO = 3°

SACCA DI COLORNO = 4°

IDROSCALO MILANO = 4°

N. 116 MOSA ROSOLINO

1973 CASALE = 3°

LIGNANO = 4°

BORETTO TROFEO 2 PONTI = 2° DI CLASSE

1974 RAID PV-VE = 1° DI CLASSE

1975 BORETTO TROFEO 2 PONTI = 1° DI CLASSE

BORETTO TROFEO 2 PONTI = 3° ASSOLUTO

1° DI CLASSE



Nata con guida avanzata con carrozzeria in alluminio, poi modificata a guida tradizionale



Trasformata a guida tradizionale con carrozzeria in alluminio Celli nel 1971

Nelle foto sotto la carrozzeria e lo scafo durante il restauro nel cantiere Lucini





Alcune fasi del restauro e del collaudo a Sacca di Colomo. Si riconoscono il Maestro Lucini, il proprietario Amann, il meccanico Danini, l'elettrauto Ferrari, il collaudatore Canetti. A destra il servizio esclusivo, che solamente a Sacca si può ottenere, di trasporto e introduzione nell'abitacolo dei Racer per i piloti "anziani"

Agenti Capo Procuratori:
Corniali Graziano e Quintavalla Ugo
Piazzale Badalocchio 3/A - 43126 Parma
tel. 0521 941111
e-mail: corniali.quintavalla@parmaducale.it

**REALE
MUTUA**
ASSICURAZIONI
Parte del tuo mondo.



ERCOLE ALIANI

"Per praticare questo sport ci vogliono cervello, abilità e coraggio"

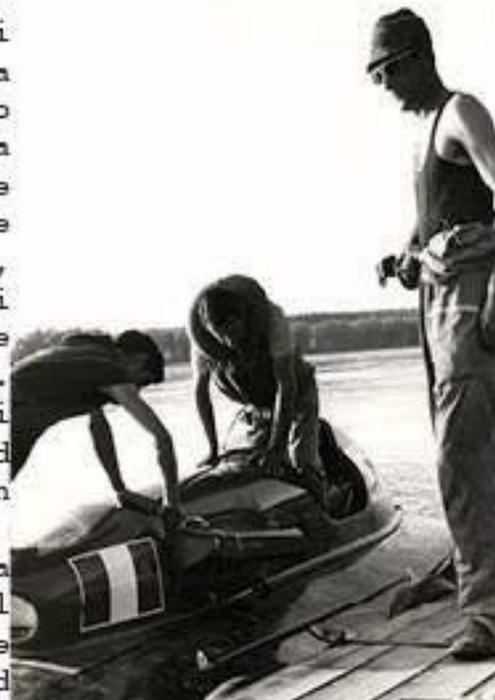
La passione per la motonautica si insinuò in Ercole Aliani (1926-2007) alla fine degli anni '50 quando, insieme a Leopoldo Casanova, vide sfrecciare sul Po i bolidi in gara nel Raid Pavia-Venezia. Quello che lo impressionava maggiormente era vedere quei bolidi procedere quasi completamente sollevati dall'acqua e scivolare sui mitici "tre punti". Dopo la licenza da pilota ottenuta nel 1960 iniziò con scafi fuoribordo nella categoria Ds700 cc con motore Mercury. Disputò le prime gare di gimcana a Boretto Po nel 1961. In quello stesso anno veniva fondata la Motonautica Parmense, che annoverava tra i suoi soci anche Leonardo Mazzoli, Ugo Sassi, Luigi Calzolari, Roberto Brunelli, Eugenio Zantelli. Essendo tutti dello stesso paese, a parte Brunelli di Pieveottoville, c'era una accesa rivalità; ognuno aveva i suoi tifosi che non voleva deludere. Si cercava di superarsi vicendevolmente, e ciò tornava a vantaggio dei risultati. L'antagonismo sorto fra questi piloti finì per favorire lo sviluppo della Motonautica Parmense.

Una caratteristica della carriera di Aliani sono stati i sacrifici, dovendo affrontare uno sport che richiedeva molti mezzi finanziari, mentre egli si è sempre dovuto accontentare di mezzi di fortuna, non avendo la disponibilità di molti altri piloti. Il suo mestiere di rappresentante di salumi gli consentiva di correre con motori di recupero, cioè trovati dal rottamaio, che venivano riadattati e sistemati dal meccanico di Parma Armando Montagna (a partire dal 1966), mentre lo scafo era curato da Antonio Anelli, carrozziere. Montagna non era nuovo alle gare motoristiche, infatti preparava le auto FIAT 500 Abarth da competizione, ed amava ripetere che le sue auto più dei 90 km/ora non potevano raggiungere... in seconda marcia però.

Nel 1966 Aliani partecipava insieme a Leopoldo Casanova al campionato europeo classe KB 350 kg disputato sul lago di Sabaudia, con uno scafo Molinari e motore Alfa Romeo 1600. In quell'occasione si assisteva ad



Parmense, che annoverava tra i suoi soci anche Leonardo Mazzoli, Ugo Sassi, Luigi Calzolari, Roberto Brunelli, Eugenio Zantelli. Essendo tutti dello stesso paese, a parte Brunelli di Pieveottoville, c'era una accesa rivalità; ognuno aveva i suoi tifosi che non voleva deludere. Si cercava di superarsi vicendevolmente, e ciò tornava a vantaggio dei risultati. L'antagonismo sorto fra questi piloti finì per favorire lo sviluppo della Motonautica Parmense.



un bella collaborazione tra i due team della Motonautica Parmense. Lo scafo di Aliani nel corso di una manche subiva un danno, che avrebbe compromesso la prosecuzione della competizione. I meccanici di Casanova, Zoni e Speroni, intervenivano prontamente, consentendo la riparazione dello scafo. In tal modo la gara terminava con la vittoria di Casanova ed il terzo posto di Aliani.

La motonautica è uno sport molto pericoloso, per cui gli incidenti sono sempre dietro l'angolo, e possono anche essere mortali, come purtroppo fu il caso dell'altro campione colornese Leonardo Mazzoli, scomparso a Sabaudia. Perciò occorre molto coraggio per affrontare le gare, in particolare la partenza lanciata, dove la "penna" degli scafi che ti precedono impedisce una percezione precisa della posizione del singolo concorrente.

Anche Aliani è incappato in alcuni incidenti.

Ricordava con particolare commozione il secondo posto ottenuto nel campionato mondiale nella categoria KB 350 chili svoltosi a Sacca nel 1967. I partecipanti erano: Leopoldo Casanova, Guido Caimi, Giulio De Angelis, Antonio De Crescenzo, Gino Lupi, Renzo Faroppa, Aldo Ajelli, Michele Bernocchi e Friedrich Wyss. Alla prima manche Aliani si piazzava quarto a 1 minuto e 5 secondi da Caimi; questo distacco fu determinato dal fatto che ad un certo punto Aliani, a causa di un'impennata dello scafo, veniva sbalzato fuori dall'abitacolo, ma con un'impressionante prontezza e forza di nervi si aggrappava alla carenatura e riusciva a rimettersi alla guida, concludendo la manche. Nella successiva si piazzava terzo a 9 secondi da Caimi; infine si aggiudicava la terza manche infliggendo un distacco di 46 secondi a Caimi, giunto a secondo. In classifica finale quindi si qualificava secondo a 28 secondi dal vincitore Caimi. E' facile supporre che se non si fosse verificato quell'inconveniente la vittoria finale sarebbe stata sicuramente alla sua portata. In quella stagione agonistica Aliani

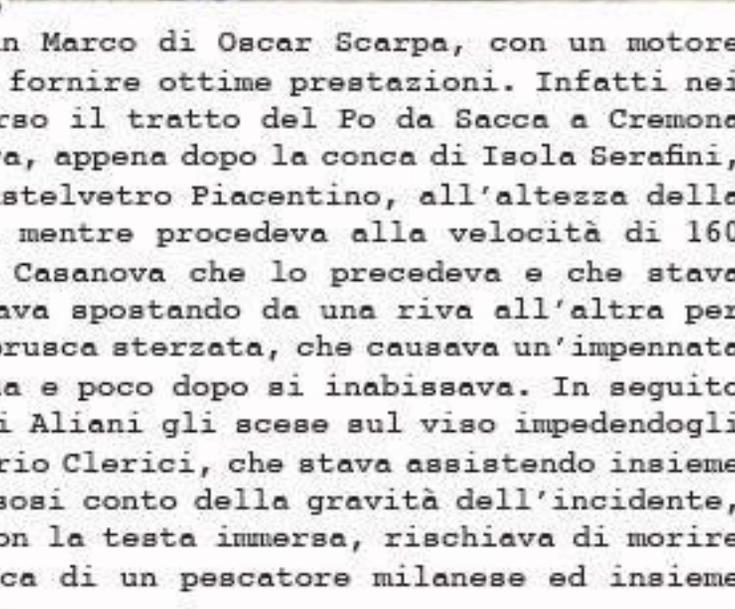


pilotava uno scafo Molinari e volendo passare ad una categoria superiore, non avendo i mezzi finanziari per acquistare un nuovo scafo, si accordò con il cantiere Giancarlo Popoli di Colorno per la modifica degli scarponi che vennero allungati e lo scafo presentava a prua due punte, simili a due corna; anche la carenatura venne modificata.

Il 1968 fu un anno sfortunato. Per disputare il Raid Pavia Venezia era riuscito a trovare i mezzi per allestire

uno scafo nuovo uscito dal cantiere San Marco di Oscar Scarpa, con un motore Alfa Romeo 1800 cc., che avrebbe potuto fornire ottime prestazioni. Infatti nei giorni precedenti in prova aveva percorso il tratto del Po da Sacca a Cremona raggiungendo i 185 km ora. Durante la gara, appena dopo la conca di Isola Serafini, nel tratto tra Monticelli d'Ongina e Castelvetro Piacentino, all'altezza della zona naturalistica chiamata "Maginot", mentre procedeva alla velocità di 160 km., per evitare lo scafo di Leopoldo Casanova che lo precedeva e che stava per sorpassare, in quanto questo si stava spostando da una riva all'altra per seguire il canale, era costretto ad una brusca sterzata, che causava un'impennata dello scafo, che poi ripiombava in acqua e poco dopo si inabissava. In seguito all'impatto il rivestimento del casco di Aliani gli scese sul viso impedendogli di respirare. Un pescatore cremonese, Mario Clerici, che stava assistendo insieme ad altri al passaggio dei motonauti, resosi conto della gravità dell'incidente, non esitò a tuffarsi in acqua. Aliani, con la testa immersa, rischiava di morire affogato. Subito sopraggiungeva una barca di un pescatore milanese ed insieme issavano a bordo il pilota, che poco a poco riprendeva a respirare normalmente. L'esito dell'incidente fu l'incrinatura di una costola, ma soprattutto la perdita dello scafo. Il giorno dopo il fratello di Aliani si recava sul posto insieme ad un pescatore di Sacca, Corvalio Ghizzi, esperto nel recupero di scafi affondati; la barca non venne più ritrovata.

All'Idroscalo di Milano nel 1969, gareggiando con il suo 2500 cc. zavorrato, insieme ai 900 kg., un'onda rovesciò



lo scafo, imprigionandolo all'interno. Quando stava già prendendo coscienza dell'impossibilità di liberarsi istintivamente si attaccò al lato dello scafo, riuscendo a prendere la spinta per uscire in superficie. Come uscì all'aria e fece il primo respiro, si sentì afferrare alle spalle dagli uomini del salvataggio. Nel 1970 finalmente la passione e la tenacia di Aliani veniva premiata doppiamente con titolo mondiale ed europeo nella classe R4 2500 cc.

Commentando la sua carriera, ebbe a dire: "Non si contano le ore trascorse di notte in officina a modificare lo scafo, che nonostante abbia dieci anni riesce a darmi ancora soddisfazioni così grandi, a preparare la carenatura in vetro resina con Antonio Anelli nel garage di casa, che fungeva e soprattutto a stabilire sul banco di prova i cavalli del motore". In effetti la carenatura originale fu sostituita con una di colore insolitamente bianco.

Nel 1972 Aliani decideva di ritirarsi dalle competizioni, non perché la sua parabola atletica potesse dirsi conclusa, ma per un motivo dal sapore polemico. I nuovi regolamenti della UIM (Unione internazionale motonautica) avevano permesso la liberalizzazione del peso delle imbarcazioni e soprattutto l'impiego di motori (quali l'Alfa Romeo Montreal) eccessivamente costosi, e che avrebbero richiesto anche nuovi scafi di stazza maggiore. In effetti in quel periodo altri piloti entrobordisti si sarebbero ritirati, restringendo drasticamente il numero degli scafi rimasti. *Ricordi del figlio Antonio*

Nel 2003 partecipa al raduno di barche storiche in Francia a Chalon sur Saon con un R4 2500 e nel 2005 (foto) con la stessa barca apre la gara di campionato italiano F2 con una brillante esibizione.

Una foto del 1960 con appunto autoironico





PROSECCO
Est **GREGOLETTO** 1600
PREMAOR

Caggiati
BRONZE PRODUCTS



Cosmoproject
COSMETIC SOLUTIONS

MOTORGARDEN



“E poi, l’abbiamo detto, c’è la velocità.

L’aria che scivola rumorosamente sul motoscafo, gli spruzzi d’acqua, i brividi di freddo e d’eccitazione che si confondono, perpetuando una sfida antica: quella tra l’uomo e la natura. Ogni volta che il pilota apre il gas del motore la prua del motoscafo si stacca dalla superficie, come volesse prendere il volo; e poi ricade sollevando una miriade di goccioline ... Non è davvero facile essere bravi domatori di quel «mostro», che viaggia ad oltre 180 Km all’ora. Infine, primattore del nostro racconto, è il Po.

Procede lento nel suo alveo, tagliando una pianura caliginosa nei lunghi inverni e soffocante nella calura estiva, rotta solo dal monotono stridio delle cicale” ... “L’ acqua che ride, per citarne una, ossia il riflesso provocato sulla superficie dai bassi fondali, conserva ancora il fascino e la temibilità di sempre; e così come le rive, che il pilota in corsa vede avvicinarsi rapidissimamente e dalla cui morfologia è possibile interpretare la profondità del fiume in quel certo tratto. Oggi, ormai lontani quegli anni ruggenti, la motonautica è una “signora” forse un po’ attempata, ma ancora ricca di un fascino e di una filosofia tutta propria. È la ricerca della libertà portata all’estremo, dove bravura, attenzione e fortuna non bastano mai...”

1961 - 2016