

1961-2013

MOTONAUTICA PARMENSE

ORGANIZZA

3°

SACCA RACER MEETING



SACCA DI COLORNO - FIUME PO
29 - 30 GIUGNO 2013



SACCA RACER MEETING



2013



La terza edizione del SACCA RACER MEETING si presenta all'ormai abituale appuntamento con un numero di partecipanti e con una qualità complessiva delle imbarcazioni, in termini di palmares e di restauro, di assoluta eccellenza.

Alla manifestazione non competitiva partecipano le imbarcazioni entro bordo corsa che hanno segnato la storia della motonautica.

I racers "Classic" pre 1984 provengono da Italia, Svizzera, Francia, Germania, Belgio ed Austria. Sono presenti anche racers piu' recenti degli anni '90. Il numero complessivo dei partecipanti, superiore a trenta, conferma come il raduno organizzato dalla MOTONAUTICA PARMENSE sia diventato il punto di riferimento, anche a livello europeo, per tutti gli appassionati .

PROGRAMMA

SABATO 29 GIUGNO 2013

MATTINO:	VERIFICHE TECNICHE e BRIEFING PILOTI
ORE 16,00	ESIBIZIONE RACER POST '84
ORE 17,00	ESIBIZIONE RACER PRE '84 1^ BATTERIA
ORE 18,00	ESIBIZIONE RACER PRE '84 2^ BATTERIA
ORE 19,00	ESIBIZIONE UNLIMITED

DOMENICA 30 GIUGNO 2013

ORE 9,30	BRIEFING PILOTI
ORE 10,00	ESIBIZIONE RACER POST '84
ORE 10,45	ESIBIZIONE RACER PRE '84 1^ BATTERIA
ORE 11,30	ESIBIZIONE RACER PRE '84 2^ BATTERIA
ORE 12,15	ESIBIZIONE UNLIMITED
ORE 16,30	ESIBIZIONE RACER PRE '84 1^ BATTERIA
ORE 17,15	ESIBIZIONE RACER PRE '84 2^ BATTERIA
ORE 18,00	ESIBIZIONE RACER POST '84
ORE 18,45	ESIBIZIONE UNLIMITED

AUDIAT Bernard

4

POPOLI

ALFA ROMEO 2000 L4

1972



CANETTI Gianluca

6

CELLI

ALFA ROMEO MONTREAL

AUTODELTA 2500 8V

1971



CRESPI Mamo

45

A. MOLINARI

ALFA ROMEO 2000 L4

1966





ROMANI Guido
38
CELLI
ALFA ROMEO 2500 L6
1966



HUBER Bruno
82
EUGENIO MOLINARI
ALFA ROMEO 2500 L6
1967



ROLAND David
PREDATOR
NANKERVIS
ROLLS ROYCE 27000 V12
1972



PETROBELLI Pietro

38

CELLI

ALFA ROMEO MONTREAL

AUTODELTA 2500 V8

1971



FERRARI Paolo

72

LUCINI E FRIGERIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1974



POTTIER Bernard

4

SAN MARCO

ALFA ROMEO 2000 L4

1964





PELLICCIARI Valfredo
31
LUCINI E FRIGERIO
ALFA ROMEO 2000 L4
1970



PROSPERO Mauro
102
LUCINI E FRIGERIO
ALFA ROMEO 2000 L4
1972



MUELLER Stefano
85
LUCINI
ALFA ROMEO 2000 L4
1974



FISSEUX Eric

2

CHAPRON

ALFA ROMEO 2000 L4

1974



PESENTI Guido

40

ANGELO MOLINARI

ALFA ROMEO 2400 L4

1962



SILVA Pietro

08

MOLIVIO

LANCIA FLAMINIA 2500 L6

1969





FERRARI Giovanni
554
POPOLI
ALFA ROMEO 2000 L4
1966



VAN PRAET Jean
11
CELLI TIMOSSO
CHRYSLER 6200 cc
1968



GERSCH Rolf
5
CELLI
BPM 2500 IONIC RACER
1959



FOUAUX Marc

24

MOLIVIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1963



HUOBER Roberto

10

LUCINI FRIGERIO

ALFA ROMEO 2000 L4

1973



PELLICCIARI Valfredo

74

A. MOLINARI

ALFA ROMEO 1300 L4

1964





RIZZO Roberto

177

FB DESIGN

BMW 2500 L6

1973



PETROBELLI Pietro

238

EL BISO V°

CELLI

BPM 8000 8V

1974



ZANTELLI Dino

75

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1987



BROZZI Giorgio

13

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1993



RUFFINI Umberto

27

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1994





BALOCCHI Romanello

77

CLERICI

BMW 2000

1994



CASANOVA Giuseppe

26

CLERICI

ALFA ROMEO 2000 L4

1990



FERRARI Paolo

72

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1992



BERINZAGHI Aldo

95

LUCINI

ALFA ROMEO 2000 L4

1989



GROSSI Marcello

64

POPOLI

ALFA ROMEO 2000 L4

2009



BATTAGLINI Stefano

25

RON JONES

ALFA ROMEO 2000 L4

1982 aggiornato 1998





elBiso, una leggenda ...

Dopo venticinque anni torna in acqua "el Biso V°" con il quale nel 1990 Antonio Petrobelli conquista la vittoria assoluta nel Raid Pavia Venezia alla straordinaria media di 198,9 km/h. La passione ereditata dal padre ha spinto Pietro Petrobelli a restaurare e a rimettere in funzione ed in condizioni di assoluta originalità il bellissimo scafo Celli motorizzato BPM 8.000 cc. L'edizione 2012 del SACCA RACER MEETING, oltre ad essere stata la manifestazione con il maggior numero di racer presenti a livello europeo, era stata caratterizzata dalla presenza contemporanea dei tre racers motorizzati Alfa Romeo Montreal 2.500 cc con i quali negli anni settanta si erano battuti i piloti Casanova, Casinghini e Petrobelli. L'edizione

Foto dell'edizione 2012 by Filippo Taormini

del 2013 potrà essere ricordata per la partecipazione contemporanea delle tre barche più titolate di Antonio Petrobelli. Infatti oltre al Celli Montreal e al Biso V° sarà presente anche il Celli del 1966 motorizzato Alfa Romeo 2.500 con il quale, nella seconda metà degli anni sessanta, vinse un campionato italiano un europeo e due mondiali e oggi perfettamente restaurato da Guido Romani.

El Biso V°, ritratto sulla copertina del volume *"I Cavalieri del Po, la leggenda della corsa motonautica più lunga del mondo"* ci offre lo spunto per riportare l'articolo di Paola Petrobelli lì pubblicato:

"Antonio Petrobelli: noblesse oblige. Con i piedi rigorosamente sotto la tavola dopo un piatto di pasta e un ombra de vin cominciamo.



Mi era già stata data una lista di date e avvenimenti in ordine più o meno cronologico, ma io non ero ancora nata quando papà fece la Pavia-Venezia per la prima volta. Metto la lista sul tavolo e appoggio un piccolo registratore di fronte a Ruzza (Italo Ruzza):

- Bene, come hai conosciuto papà?

- Allora, io lavoravo *nella busa de Rizzato* dove l'autista della zia Maria (zia della mamma di Antonio) portava a riparare le macchine agricole dell'azienda del conte Giuseppe. Il conte Giuseppe veniva a pagare i conti e con lui veniva anche Antonio. Un giorno Antonio mi domandò se potevo dare un'occhiata alla sua barca da corsa. Io la barca da corsa l'avevo solo vista in televisione e ... Dio buono ... Io avevo passione per queste cose e così dissi:

- Qua ci mettiamo di buona volontà e *femo qualcosa*.

Era il 1957, la barca era un vecchio San Marco dello zio Paolo (Paolo Petrobelli). Era stato fatto un baratto: la barca in cambio di un toro. Il motore era un BPM 2500, era la prima barca da circuito di Antonio.

- Dopo il primo impatto tuo papà mi chiese di andare con lui ad Auronzo, la mia prima gara, e lì mi resi conto dei problemi ... :

- Forse e' meglio se la barca me la porto a casa io. E così dopo aver buttato fuori tutto dalla barchessa di fianco a casa ed aver costruito un impianto di luci volanti, si lavorava di notte, il sabato e la domenica. Quello per noi era il nostro divertimento, la nostra passione! Tuo papà era già irruento di natura e la



barca si cappottava, così decidemmo di comprare un Celli che aveva un assetto perfetto, come una Formula 1! E così venduto il San Marco arrivò il primo Celli con motore BPM 2500.

A questo punto io lo interrompo:

- E la Pavia-Venezia?

- Il 900 Kg dello zio Paolo prendeva fuoco durante una prova sul lago di Mantova e l'unica cosa che si salvava era il motore, un BPM Superatlantic. L'ingegner Pasti della BPM, saputo che noi avevamo il motore ci offrì un vecchio scafo Timossi. La barca aveva bisogno di certi lavori e visto che il conte Giuseppe non doveva sapere niente, fu sistemata un po' alla buona con colla, vinavil, legno e legnetti. Montato il motore e data una mano di antiruggine grigio alla carenatura, da qui il nome *el Biso*, si fece la prima prova. Poi furono montati i serbatoi

aggiuntivi e fu dato il colore rosso. Ci presentammo a Pavia in mezzo a tutte quelle barche lucenti ... Con molta vergogna naturalmente, *noialtri gavevimo el color da' col peneo.*

Mi avevano raccontato che all'epoca si usava che il pilota e il meccanico corressero assieme: - Il meccanico, che sarei io, fu seduto dietro il pilota, sulla batteria e con la borsa dei ferri in mezzo alle gambe! Avevo un vecchio casco di Antonio che il mio amico carrozziere aveva dipinto di rosso e un vecchio salvagente di Antonio che mia moglie aveva stretto e a cui aveva cucito le cordelle che mancavano. Partimmo da Pavia e via e via e via e io sentivo l'elica che frullava sotto il mio sedere e *me digo: - Se qua se spaca l'elica la me salta su ...* Arrivati a Isola Serafini c'era Carlo Petrobelli, cugino di



Antonio che aveva organizzato il rifornimento e poi via e via di nuovo. Insomma, in breve, siamo arrivati a Venezia terzi assoluti!

Non male per essere stata la prima volta, ma mi sembrava di ricordare però che le cose non andarono proprio così lisce :

- Gli scarichi del motore erano stati fatti in casa e ad un certo punto con le vibrazioni le fascette che li sostenevano si staccarono, io dovetti legarli con del fil di ferro che avevo nella mia borsa e finii col tenerli in mano abbandonando la mia borsa dei ferri in mezzo alle gambe. Naturalmente con gli scarichi in mano e la borsa dei ferri in mezzo alle gambe io non riuscivo più a fraccare i tappi nelle orecchie che si persero nel bel mezzo di tutta la confusione. Ti puoi immaginare con tutto quel rumore ...

Per un mese *el motor me ruzava en te le recie*. Arrivati in laguna un po' per la paura, un po' per il rumore non capivo più niente.

E all' arrivo la soddisfazione di trovare il conte Giuseppe ad aspettarci!

Questo ovviamente ci diede una carica incredibile e per l'anno successivo decidemmo di spendere qualche soldino e far rifare il fondo dello scafo dai cantieri Celli.

Il resto della storia si conosce, dopo il famoso *elBiso I* ce ne furono ben altri cinque. La prima vittoria assoluta fu quella del 1974 con *elBiso II* scafo Timossi con motore BPM. Con *el Eiso III*, scafo Celli con Vulcano BPM, Antonio vince nel 1980, e con il famoso *el Eiso IV* le cinque vittorie consecutive dal 1984 al 1988. L'ultima vittoria arriva con



el Eiso V alla spettacolare media tutt'ora imbattuta di 198.9 Km/h (1), siamo all'inizio degli anni novanta e Antonio sbaraglia la concorrenza dell'amico ingegner Buzzi e le sue machiavelliche invenzioni con uno scafo Celli degli anni sessanta e motore Vulcano BPM. L'ultimo *elBiso VI*, costruito a Seattle da Ron Jones arriva in Italia nel 1992 per inseguire il sogno di portare la media al di sopra dei 200 Km/h.

A questo punto riprendo la mia chiacchierata con Ruzza, abbiamo già bevuto il caffè e anche la grappa: - Era sempre la stessa cosa, era come un rito, si partiva il giorno prima, il sabato e si andava a Pavia. Il sabato sera si andava a mangiare rane fritte in qualche bettola lungo la riva del Ticino. Antonio finiva sempre con fragole completamente

coperte di zucchero, quasi zucchero e fragole, andava a dormire presto. lo poi non lo vedevo più perché la mattina mi svegliavo molto prima degli altri, andavo a preparare la barca, a controllare che tutto fosse a posto e poi partivo per andare ad Isola Serafini a preparare il primo rifornimento.

- E poi? - E poi a Isola Serafini si aspettava e aspettava e aspettava, arrivava dopo tutti gli altri perché era sempre tra gli ultimi a partire. Con il cuore in gola: - Sarà qua? E poi vedevo sto baffo alto che arrivava, mi prendeva un colpo, io sentivo il rumore lontano 3 Km. Lì si faceva manutenzione, rifornimento e lui ripartiva. Il mio compito era finito, altre persone lo aspettavano a Boretto e a Voltagrimana. Partivamo e andavamo verso Cremona dove facevamo picnic,



eravamo ben forniti di salame, pollo arrosto, vino. Immagina, non c'erano i telefonini e quindi cominciavamo a fermarci per strada e telefonare a tua mamma: - Ci sono notizie? No? Allora noi andiamo avanti. E si ripartiva fino a che la notizia arrivava ... È arrivato, oppure, è fermo a ... E si andava a Venezia o sulle rive del Po dove lo trovavamo sempre asciutto e ben rifociliato.

Guardo Ruzza negli occhi, il famoso Ruzza, Ruzza che ha sempre ragione, Ruzza che ha litigato con tutti i commissari di gara, Ruzza che è stato seduto con gli scarichi in mano sulla batteria del eL Eiso I da Pavia fino a Venezia, Ruzza che ha attraversato il canale della Giudecca a tutta velocità sdraiato sulla carena del racer 2500 dietro a papà una domenica mattina, Ruzza



che mi conosce da quando sono nata, e gli chiedo: - E poi?
- E poi *gavemo riempio el Po de eliche!*

Dal volume "I Cavalieri del Po" di Edgardo Azzi - 2002

(1) Il sogno di portare la media sopra i 200 km/h è stato poi realizzato da Dino Zantelli, altro straordinario *Cavaliere del Po*, vincitore assoluto di ben sette edizioni, che dopo avere vinto tre PV-VE con il suo racer Lucini Alfa Romeo (presente a questa edizione del SACCA RACER MEETING), nel 2005 con il catamarano Clerici motorizzato Mercury stabilisce il record assoluto del Raid ad oltre 203 km/h.



Foto dell'edizione 2012 by Stefano Anzola









VILLA SPARINA

G A V I



errea

 **FRATELLI**
Lombatti
auto da quattro generazioni

Cosmoproject
COSMETIC SOLUTIONS

Agenzia di Parma Ducale
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.



MOTORGARDEN



ITTIGEL



DELAPINA-MAGRI

ementart^{snc}



**EMILIANA
TRASPORTI**



THERMOPLASTIC HOSES





Il TROFEO CAGGIATI offerto ai partecipanti del 3° SACCA RACER MEETING

Caggiati
BRONZE PRODUCTS

1961 - 2013