

Vela

e MOTORE

numero 6
giugno 1967
anno 44
lire 500



«Tale il padre, tale il figlio», il detto è stato pienamente rispettato in famiglia Caimi. Lo scorso anno papà Franco conquistava il Campionato del Mondo della classe 1300 cc. e quest'anno il figlio Guido ha conquistato quello dei kg. 350. Eccolo vittoriosamente lanciato sulle ideali acque del Circuito di Sacca di Colorno, sul Po, scoperto e valorizzato dalla benemerita Motonautica Parmense.



Il Campionato del Mondo Racers kg. 350 conquistato a Colorno da GUIDO CAIMI

La tentazione ci sarebbe, e fortissima. La tentazione di aprire il bottiglione del curaro, di inzupparvi ben bene la penna, e lanciarci una ennesima volta contro i fasullissimi Campionati del Mondo e zone depresse che

infarciscono il nostro calendario motonautico. Però queste nostre campagne approdano a ben poco, anzi quest'anno, a quanto abbiamo saputo, verrà disputato a Lignano Sabbiadoro un altro e inedito Campionato del

Mondo, quello della Classe D, di cui a questo momento non risulta sia stata stazzata alcuna imbarcazione italiana e crediamo che non ve ne siano in circolazione nemmeno in Europa. E' inutile che ci preoccupiamo di indagare nelle altre parti del mondo in quanto ben si sa che per dare l'aureola della mondialità a certi titoli motonautici basta che ci siano tre milanesi, un gallaratese e per soprammercato anche un veneziano iscritto ma mai in gara.

Comunque visti questi risultati abbiamo deciso di riporre ben tappato il bottiglione del curaro e di metterci anche noi ad osannare questa fiera delle ambizioni che ci ricorda un po' certi marescialli di buona memoria che non potevano assolutamente dimagrire altrimenti non avrebbero più trovato ove appuntare le medaglie.

A parte tutto, si creano anche gravi problemi d'ambientazione con tutta questa profusione di titoli mondiali, europei, nazionali, ringhieristici e via dicendo. Vi immaginate, ad esempio, la situazione in casa dei piloti Franco e Guido Caimi? Al momento attuale padre e figlio sono tutti e due Campioni del Mondo, uno dei 1300 cc. e l'altro dei kg. 350! Meno male che in previsione di ciò Caimi figlio s'è tempestivamente sposato, così per lo meno il Mondo l'han potuto dividere in due appartamenti, sennò era davvero un problema.

Però, come è amena la nostra motonautica. Franco Caimi si è trovato tutto ad un tratto sulle spalle questo



A Sacca di Colorno tutti gli occhi erano puntati sull'asso Leopoldo Casanova che non ha deluso all'attesa dei suoi fans scattando in testa al carosello subito all'inizio della prima prova, distanziando con schiacciante superiorità gli avversari, e segnando al secondo giro il miglior tempo della giornata ad oltre 130 orari. Troppo sollecitato il motore subito dopo cedeva e il bel sogno di conquistare il Campionato del Mondo sulle acque di casa doveva essere rinviato ad altra occasione.



Scomparso Casanova, G. Caimi si è dimostrato il più preparato per ereditare il titolo mondiale. Eccolo nel corso della prima prova mentre si accinge a doppiare il pavese A. Ajelli (95) che, messi da parte i barchini delle classi fuoribordo corsa, si è dato all'entrobordismo.



Nella scialata alla conquista del titolo mondiale Guido Caimi non ha certo avuta la vita facile. Nella foto sopra lo vediamo virare in boa, nella seconda prova, tallonato da presso da Giuseppe Perziano, che segnerà il giro più veloce della manche, mentre sotto è lo scatenato Ercole Aliani che lo precede nella terza prova tenendolo sotto doccia. Guido Caimi accetta il bagno ma non si lascia sfuggire il titolo tenendo sotto controllo l'avversario.



titolo di Campione del Mondo, un titolo, lo abbiamo già dimostrato, del tutto illegale sotto il profilo internazionale, ed è stato festeggiato e osannato ufficialmente e invece guardate se gli hanno riconosciuto quella sacrosanta vittoria della Pavia-Venezia 1966. A momenti lo radiavano dai ranghi della F.I.M. perchè aveva osato vincere quella gara. Gli è andata ancora bene che se l'è cavata con una elargizione a favore degli orfani dei marittimi e con la pubblicazione, a sue spese, sulla nostra rivista di quella lettera che sa molto di concorrenza sleale e di tribunale civile. Ma oibò, in area sportiva ogni ricorso alle vie legali è bandito.

Ma cosa ci succede, perdindirindina, avrebbe detto lo scomparso Totò. Era caduta sul tavolo una goccia invisibile di curaro e ci aveva sporcato il pennino!!!

Dato il preambolo, chiaro che andremo ad occuparci di una riunione motonautica imperniata su un Campionato Mondiale, il primo che ci presenta il Calendario 1967 che ne annovera ben 10, di cui ben 7 si disputeranno in Italia (Colorno kg. 350 - Peschiera 1300 cc. - Luino kg. 500 - Lignano 700 corsa - Auronzo 700 stock - Campione kg. 900 - Gardone 2500 cc.) e tre all'estero (Essen 350 cc. - Hard 500 cc. - Dinnant 250 cc.).

Da Colorno, dunque, partono i mondiali 1967, e così sia. Si è trattato di una partenza ottima, astrazione fatta sempre per l'orpelloso titolo conteso però fra due Nazioni, Svizzera e Italia e quindi siamo già in forte vantaggio rispetto a certi Mondiali di Campione. In fatto di rappresentanza nazionale poi vi troviamo coperte ben 6 delle 92 province italiane e precisamente: Parma, Milano, Roma, Cremona, Venezia e Pavia. Ma che cerchiamo di più?

Quello che sarebbe interessante poter conoscere, ma ce lo potrà forse dire solo uno dei tanti Enti di Statistica che sanno così bene rivoltare le cose, è l'effetto propagandistico e convincente che questa titolazione mondiale ha esercitato sul pubblico che è accorso invero numerosissimo, e pagante, ad assistere alla manifestazione.

La nostra convinzione è che il pubblico ci sarebbe stato lo stesso anche se invece del titolo di Campione del Mondo ci fosse stato in palio, ad esempio, un «Trofeo Stendhal» visto che il letterato francese è molto popolare da queste parti. L'attrattiva per questo grande pubblico, massimamente locale a giudicare dalla parlata, era costituita essenzialmente da motivi strettamente indigeni, era costituita dalla presenza in questo Campionato di due dei loro piloti, di Leopoldo Casanova e di Ercole Aliani. Purtroppo Casanova li ha delusi con quella sfasciata di motore che lo ha tolto di gara subito ai primi giri della prima prova, quando i suoi aficionados erano, nonostante tutto, alle prese con le tagliatelle e il lambrusco. Si sono rifatti più tardi tifando per Aliani quando questi ha vinto l'ultima delle tre prove del Mondiale e ad un certo momento sembrava addirittura potes-

se sopraffare anche Guido Caimi. Ed è stato l'unico spunto emotivo della giornata, che ha avuto per teatro l'ampio e rettilineo settore del Po dinanzi alla Sacca di Colorno, un campo di gara dimostratosi validissimo anche per la giostra dei kg. 900, nonostante il fiume nella circostanza risentisse ancora un po' della magra invernale.

La giornata, dalle ideali condizioni metereologiche, ha visto superare a pieni voti la impegnativa organizzazione retta dalla Motonautica Parmense che, dopo aver debuttato quasi alla stessa data lo scorso anno, si è ora cimentata in ben più ardua impresa uscendone brillantemente. Bisogna renderne il giusto merito a Leonildo Casanova, fratello e supporter dell'asso Leopoldo, che — quale Presidente del giovane sodalizio — nulla ha trascurato per assicurare la più assoluta regolarità alla « grande » giornata, curandone anche i minimi particolari. Ricorderemo, in proposito, la posa in opera di speciali frecce segnaletiche che subito dall'uscita dell'Autostrada del Sole, ad esempio, accompagnavano sino al campo di gara. Unico rilievo, se ci è permesso, l'eccessivo affollamento di tutta la zona alaggi e qualche brivido abbiamo provato vedendo i grossi scafi roteare appesi al gancio della gru sopra la testa di centinaia di spettatori. La colpa, però, è della forza pubblica che mai abbiamo visto intervenire a far sgombrare la zona che pur era segnalata come interdetta agli spettatori.

La Motonautica Parmense ha fatto di tutto per offrire al pubblico un programma di una certa sostanza: il Campionato del Mondo kg. 350 svilup-



Nella gara dei fuoribordo corsa D/s Antonio Fiorani s'è presa l'immediata rivincita su Roberto Brunelli che nella gara di Piacenza lo aveva preceduto sul traguardo. A Colorno, Fiorani, qui sul giro di boa, ha condotto in testa tutta la gara riaffermando la sua superiorità.

pantesi su tre prove, il primo incontro di stagione dei bolidi da kg. 900 e tre gare riservate ai fuoribordo corsa da cc. 500 e 250 e ai 700 Stock. In pratica invece lo spettacolo ha potuto fare affidamento solo sulle tre gare dei kg. 350 e su quella dei 700 stock.

La gara dei kg. 900 si è ridotta alla

solita farsa e il potere sportivo dovrà ben preoccuparsi di questa situazione. Nando Dell'Orto, a quanto pare, si è ritirato a fare il padre di famiglia. I Guidotti sono molto tentennanti sul da farsi e sono scesi a Colorno solo dopo particolari pressioni. Ermanno Marchisio appare come l'unica pedina sicura al momento. Il lariano Beppe Roda, si dice abbia rilevata la barca che il Gruppo IGNIS aveva messo a disposizione di Crivelli, ma sino ad ora non ha ancora formulato un programma preciso. E con queste premesse si pensa di turpulinare Associazioni e pubblico anche per la stagione 1967?

A Colorno, tra il pubblico, durante la farsa dei kg. 900 abbiamo afferrato delle espressioni assai debilitanti rispetto ai protagonisti di questa gara a cui, sia chiaro, non addebitiamo nulla perchè i motori son quelli che sono e specie in queste condizioni d'impiego non è possibile garantire nulla. Certo che se un bel momento si potesse fare piazza pulita delle super potenze dei motori di provenienza automobilistica, motori tra l'altro oggi fuori servizio anche fra le quattro ruote, e montare su questi tre punti dei robusti B.P.M. « Vulcano » elaborati entro limiti di sicura tenuta, potremo ancora veder risorgere questa classe destinata ora ad un umiliante e inglorioso declino. Se no, aboliamola del tutto e limitiamoci ai 2500 o ai kg. 500 corsa, liberi da restrizioni.

A Colorno sono scesi in campo Marchisio, Flavio e Giorgio Guidotti e, a far volenterosamente da quarto, il parmense Roberto Brunelli con un vecchio scafo della 2500 che con la stazza di kg. 900 aveva ben poco a che fare.

Dopo tre soli dei dieci giri programmati tutto è già finito. Flavio Guidotti è in testa, Giorgio Guidotti segna

LE CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO DEL MONDO KG. 350

I PROVA		II PROVA		III PROVA	
1. G. Caimi	12'44"8	1. G. Caimi	12'59"7	1. Aliani	12'59"1
2. De Angelis	13'17"8	2. G. Perziano	13'06"6	2. G. Caimi	13'45"1
3. De Crescenzo	13'24"5	3. Aliani	13'08"9	3. Lupi	13'51"0
4. Aliani	13'49"2	4. De Angelis	13'22"5	4. De Crescenzo	13'53"8
5. Lupi	15'13"5	5. De Crescenzo	13'26"1	5. Ajelli	18'59"1
6. Faroppa	15'14"6	6. Lupi	14'07"1		
7. Ajelli	15'19"5	7. Faroppa	14'17"6		
		8. Ajelli	15'19"		
Media km/h 117,677.		Media km/h 115,427.		Media km/h 115,475.	
G.p.v. il 2° di Casanova in 1'09"0 - km/h 130,432.		G.p.v. il 3° di G. Perziano in 1'14"6 - km/h 120,642.		G.p.v. il 4° di Aliani in 1'15"9 - km/h 118,577.	
Ritirati: L. Casanova e G. Perziano al 4° giro, Wiss al 6°, Bernocchi all'8°.				Ritirati: Faroppa al 3° giro, De Angelis al 4°.	

CLASSIFICA FINALE

1. GUIDO CAIMI	(Alfa Romeo-Raineri-Molinari)	39'29"6
2. ERCOLE ALIANI	(Alfa Romeo-Popoli)	39'57"5
3. ANTONIO DE CRESCENZO	(Alfa Romeo-Levi)	40'44"4
4. GINO LUPI	(Alfa Romeo-Molinari)	43'11"6
5. GIULIO DE ANGELIS	(Alfa Romeo-Molinari)	45'39"7
6. RENZO FAROPPA - Svizzera	(Alfa Romeo-Molinari)	48'31"6
7. ALDO AJELLI	(Alfa Romeo-Molinari)	49'37"9
8. GIUSEPPE PERZIANO	(Alfa Romeo-Celli)	50'50"8
9. LEOPOLDO CASANOVA	(Alfa Romeo-L. Molinari)	56'43"9
9. MICHELE BERNOCCHI	(Alfa Romeo-L. Molinari)	56'43"9
9. FREDRICH WISS - Svizzera	(Alfa Romeo-Molinari)	56'43"9

al 2° il giro più veloce a km/h 134,530, ma quando Marchisio sta per attaccare si fermano tutti e due e il gallaratese è costretto a proseguire a regime ridotto per altri sette giri mentre Brunelli, anche prodigandosi, non può che fare gara per conto suo.

E le due gare dei fuoribordo corsa? In un recente commento ci eravamo dichiarati alquanto scettici sulla effettiva consistenza di 15 concorrenti fra tutte e tre le classi corsa. Colorno ha confermata la nostra scetticità.

Nella 500 ad eliminare quasi in partenza uno dei quattro protagonisti ci si è messa anche una mezza ingavonata del barchino di Guerrini appena staccatosi dagli alaghi e così son rimasti in tre: Giulio De Angelis forte di una superiorità che gli permette, anche a metà gas, di disporre come vuole anche dell'unico avversario meccanicamente valido, Rino Marchetti, mentre praticamente inesistente il volenteroso pavese Luigi Rossi.

Nella 250 cc. alle spalle di Gigi Dell'Orto e di Giovanni Teruzzi, sempre alle prese, gli altri hanno poche speranze. In partenza erano per lo meno in cinque ma subito si fermava Ettore Cagnani e verso la fine dei sei giri anche Procaccini, e nella scia dei leaders finiva il solo Abelardo Anelli.

Un po' più sostanzioso il gruppo dei 700 stock con sette partenti. Ma anche per questa classe che nostalgia abbiamo dei vecchi tempi in cui le velocità erano certo minori d'oggi ma avevamo in campo uno squadrone che ar-

rivava talvolta a superare anche la ventina di barche! Bei tempi quelli, e che belle gare. Poi sono arrivati questi capricciosi *Koenig*, prettamente da corsa, e tutto è finito cedendo il passo alla alchimia dei preparatori che, nonostante l'esperienza, si trovano di gara in gara sempre dinanzi a nuove scoperte. Basta alle volte una inezia per annullare tutta la preparazione come capitò proprio la domenica prima a Piacenza con Fiorani, che invece è ritornato a primeggiare qui a Colorno ristabilendo la distanza con Roberto Brunelli vincitore di Piacenza. A far da terzo incomodo v'era anche Giovanni Fiorenza ma fu eliminato subito dopo il primo giro, mentre era secondo, dal distacco del volante di guida. Anche Landini abbandonava e alla fine restavano così in cinque. Alle spalle di Fiorani, Brunelli, poi a mezzo giro Mazzoli, più staccato Gastone Dorigo che disponeva di un *Carniti* e infine il novizio Manfredini. Una gara lineare senza sussulti, senza scavalcamenti di posizioni impossibili del resto in garette che durano appena dodici chilometri e si esauriscono in sette-otto minuti.

Ed eccoci, dulcis in fundo, ai kg. 350 che in pratica sono i 1300 cc. come scafo mentre il motore è quello della Giulia di 1600 cc., invece del Giulietta.

Anche per i 1300 temiamo proprio che la loro felice parabola stia per iniziare la curva discendente. Sono stati infatti omologati i nuovi motori a doppia accensione della *Alfa Romeo*

ed i soliti due o tre che non guardano alle centinaia di migliaia di lire li hanno già adottati ponendosi così su un piano di assoluta e facile superiorità rispetto alla massa che, disamorandosi, finirà con l'abbandonare la classe e molto probabilmente anche lo sport motonautico.

Amenissimo poi è il fatto che tempo addietro in alto loco ci si è irrigiditi sulla formula « a restrizione » di questa 1300 (una restrizione che poi ben pochi son in grado di controllare e far osservare) per poi tutto ad un tratto ammettere questo motore che, eroga circa 20-25 cavalli più del vecchio.

Non si può naturalmente, dinanzi a cose del genere, dare del tutto torto a coloro che mugugnano di interessi industriali e via dicendo.

Andremo a finire indubbiamente come con la classe 700 stock svuotatasi dopo la immissione dei *Koenig*, come si diceva più sopra.

In questa occasione, si è già detto, si sono allineati al via undici concorrenti, il nucleo più sostanzioso della giornata.

Saranno tre prove sul circuito di km. 2,5 da percorrere per dieci volte ogni prova con un totale quindi di km. 75, una distanza notevole.

Nel campo dei partenti brilla naturalmente Leopoldo Casanova che, preparatissimo, non vuole ovviamente deludere i suoi concittadini e mira anche a riconfermare il titolo conquistato lo scorso anno a Gardone.



LIBECCIO



DELFINO

IMPIANTI IGIENICI DI BORDO



La produzione in serie dei WC di bordo 1967 delle **Officine Radice** comprende una vasta gamma di modelli sia con pompa a mano che elettrica in grado di soddisfare ogni esigenza per la installazione su ogni tipo di imbarcazione. Tutta la produzione delle **Officine Radice**, che comprende le ben note eliche, le linee d'assi, le boccole di gomma Idrolub, etc., è adeguata a risolvere nel miglior modo ogni problema relativo alla propulsione navale assicurando la massima garanzia.

Il nostro Ufficio Tecnico è a disposizione gratuita per ogni consulenza.

OFF. E. RADICE

Bettola di Monza (MI) C. P. - 226
Tel. 92.89.348 rete di Cusano Milanino