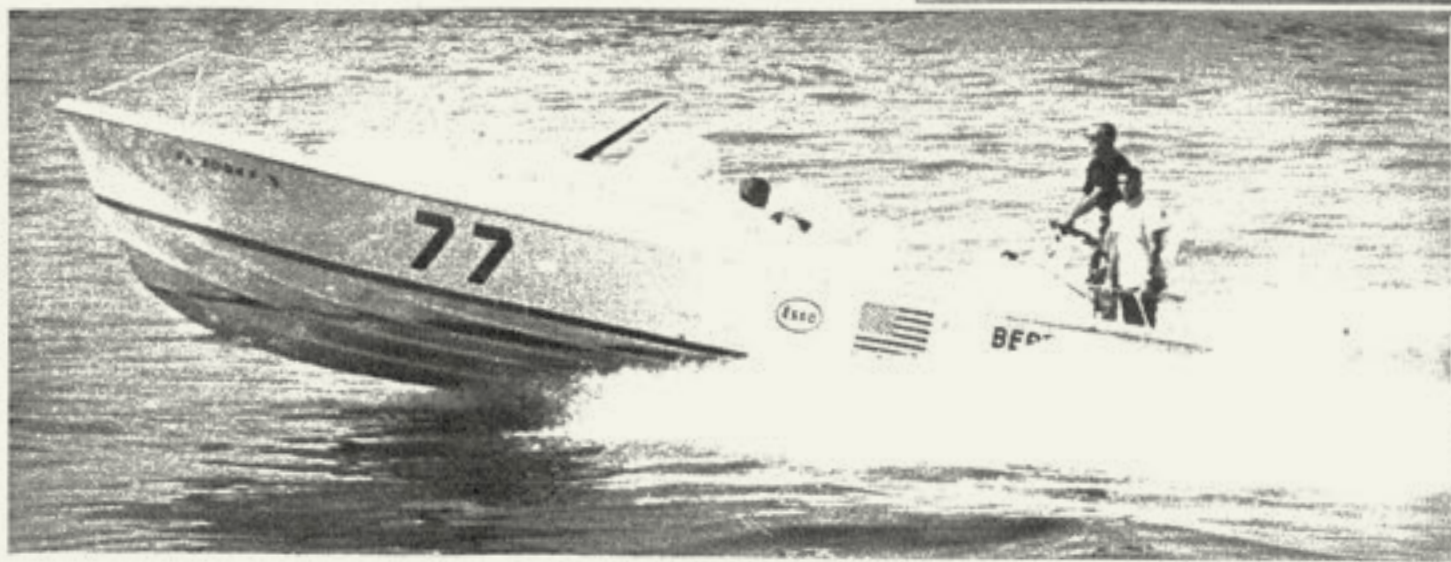
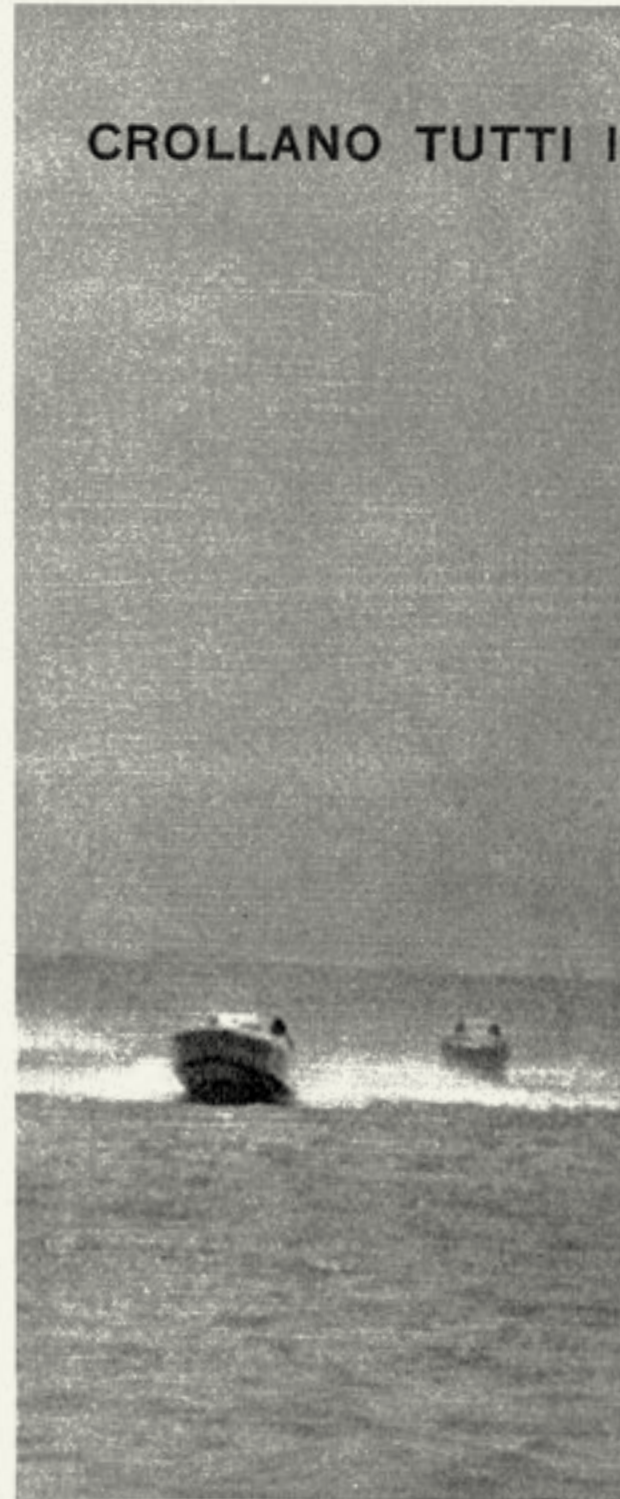


TRIONFO MEDITERRANEO PER LUCKY MOPPIE IL MISSILE USA

Testo e foto di VINCENZO ZACCAGNINO



CROLLANO TUTTI I



RECORDS NELLA 3ª VIAREGGIO - BASTIA - VIAREGGIO

60 ANNI FA

come
eravamo



Navaltecnicca e Italcraft sugli scudi nella serie - A Vincenzo Balestrieri il Trofeo Elica d'Oro - Una bella corsa dell'x-1 di Sergio Sonnino Sorisio - Trentadue iscritti, sedici partiti, nove arrivati - Ecatombe di motori su un mare tranquillo - Quattro nazioni: Italia, Francia, Gran Bretagna, Stati Uniti - Un successo dell'organizzazione del Club Nautico Versilia e di "Nautica" con il patrocinio del "Corriere dello Sport" e di "Neptune Nautisme" - Magnifica l'assistenza della Marina, dell'Aeronautica, della Guardia di Finanza e della Pubblica Sicurezza

TRIONFO MEDITERRANEO PER LUCKY MOPPIE IL MISSILE USA

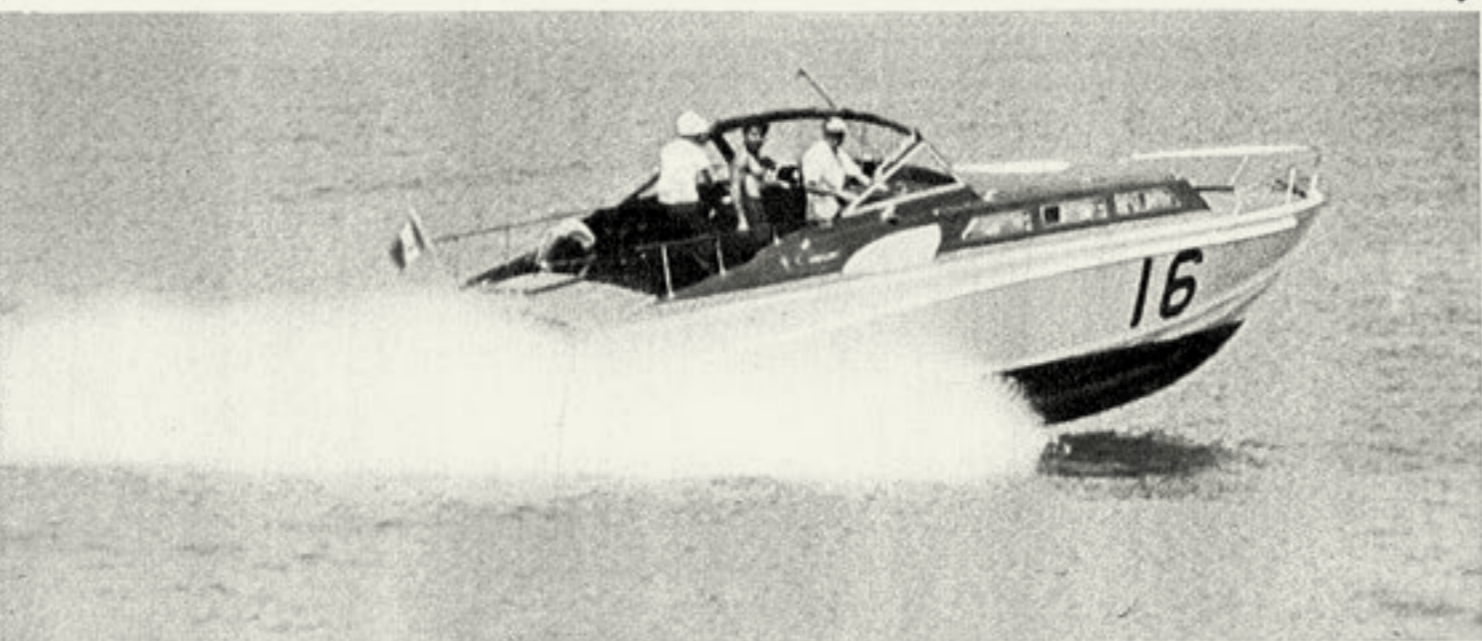
Gli insegnamenti di una grande corsa

Lucky Moppie", il missile bianco di Dick Bertram, aveva appena tagliato il traguardo di Viareggio che già vivaci si intrecciavano i commenti su questa terza, eccitante edizione della corsa. Quando poi vennero affisse le classifiche, i 41.338 nodi di media generale della barca americana, accesero la miccia di un più ampio dibattito. S'iniziava così la fase più valida della manifestazione, cioè



"Lucky Moppie" alla partenza da Viareggio, tallonato dall'"X-1" di Alessandro Perrone.

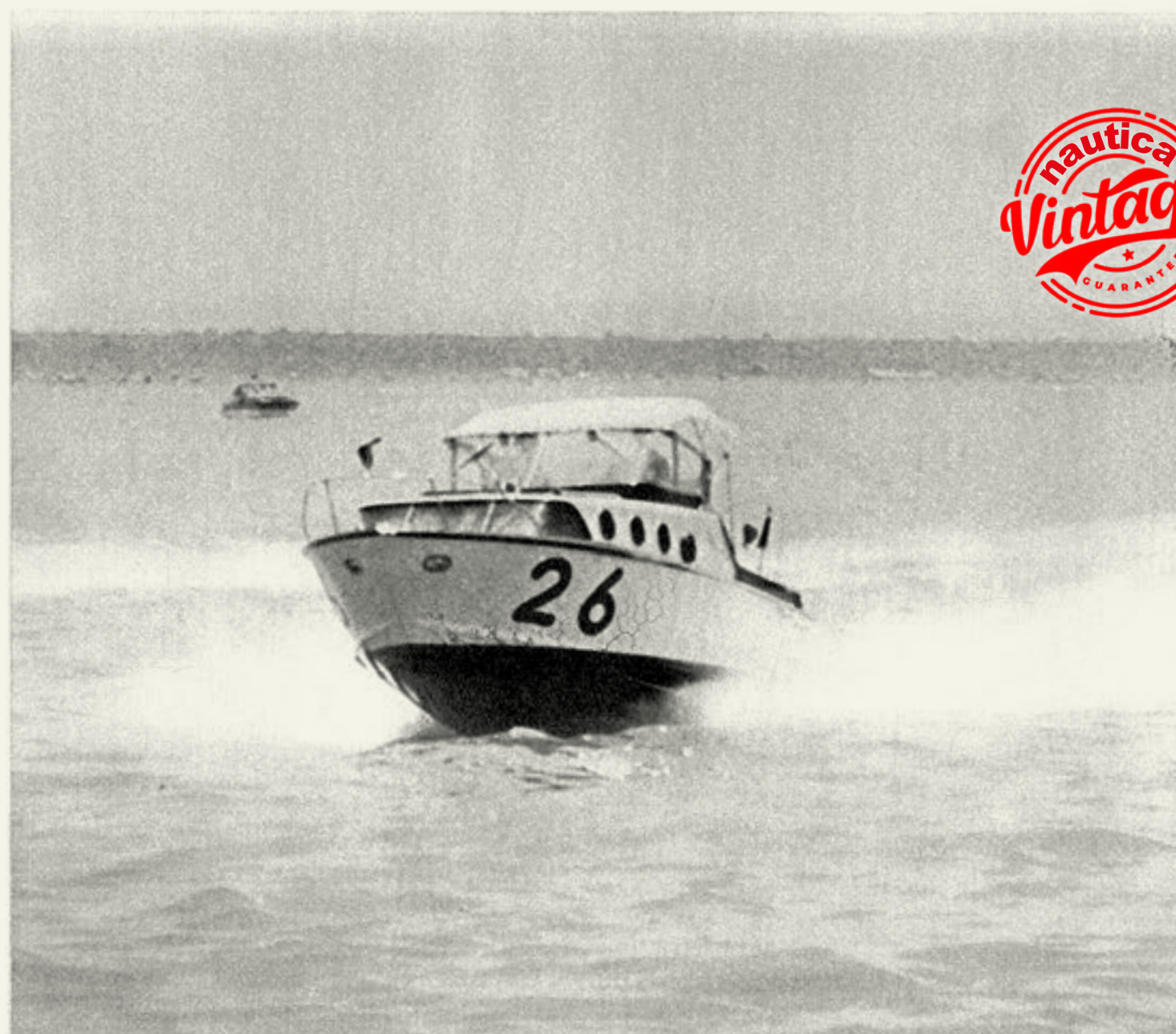
La "A' Speranziella" di Vincenzo Balestrieri, brillante vincitore del Trofeo Elica d'Oro.



"Speranzella IV", la nuova creatura di Renato Levi, è stata fermata da una avaria.



"X-1 B" di Sergio Sonnino Sorisio, classificatosi il assoluto dopo una bellissima prova.



quell'esame dei risultati e dell'episodica di gara, da cui scaturiranno ulteriori progressi per la navigazione da diporto. Del resto la funzione di competizioni come la Viareggio-Bastia-Viareggio, è ormai dimostrata e nessun altro banco di prova può fornire indicazioni così utili per il progresso tecnico delle costruzioni e per il miglioramento della sicurezza in mare. Alcune delle soluzioni oggi generalmente adottate sono scaturite dall'esperienza agonistica: è il caso della carena Hunt, dei motori diesel veloci, dei piedi per gruppi poppieri, dei flaps orientabili, ecc.

La Viareggio-Bastia-Viareggio di quest'anno ha mantenuto un simile impegno ed appare quindi interessante analizzarne i numerosi insegnamenti. Per far ciò bisogna innanzitutto precisare le condizioni ambientali che la hanno caratterizzata. Il mare è stato migliore degli scorsi anni, variando la forza 2 a 4 nella tappa d'andata e da 2 a 0 in quella di ritorno: situazione ideale quindi per dei cabinati con carena dislocamento-planante ed esuberante potenza installata. Mentre nelle edizioni 1962 e 1963 era opportuno mettere sotto la lente il comportamento delle carene e la solidità strutturale degli scafi, quest'anno l'analisi andava indirizzata sulla resistenza dei mo-

tori, costantemente tenuti al massimo regime e sul confort di marcia alle straordinarie velocità raggiunte. Ebbene, proprio dagli apparati motopropulsori sono scaturiti i maggiori inconvenienti, che hanno causato il ritiro di sei concorrenti e delle pericolose fermate ai migliori rimasti in gara. Bisogna precisare che tutti i motori erano a benzina, nella maggior parte dei casi degli 8V americani di grossa cilindrata. I numerosi inconvenienti verificatisi stanno ad indicarci che ulteriori progressi dovranno essere compiuti per garantire alla navigazione veloce in mare aperto quella costanza di rendimento che è tipica dei complessi Diesel. Soddisfacenti condizioni di confort erano garantite soltanto da alcune imbarcazioni, tutte della categoria di serie. A questo proposito sarebbe auspicabile un irrigidimento della normativa d'ammissione: troppe barche sono scese in gara senza sedili, con parabrezza di dubbia efficienza e pozzetti completamente sguarniti. Il discorso è naturalmente valido per i soli mezzi di serie, dove alcune soluzioni non dovrebbero essere tollerate. I fuori-serie, del resto, proprio perché esasperati, non potevano fornire indicazioni al riguardo.

L'edizione 1964 della V-B-V, alla quale



**TRIONFO
MEDITERRANEO
PER
LUCKY MOPPIE
IL MISSILE USA**



mostrano molte cose agli osservatori attenti.

Le condizioni ambientali particolarmente favorevoli non hanno generato nessuna situazione critica dal punto di vista della sicurezza, del resto facilmente risolvibile grazie all'ottimo servizio svolto dalle unità militari di scorta. Non si può però fare a meno di segnalare l'inadeguatezza delle attuali norme preventive se adattate a degli scafi in grado di raggiungere velocità superiori ai 30 nodi. I battelli pneumatici autogonfiabili di tipo "aviazione", le sostanze coloranti per la zona in cui si trova l'eventuale naufrago, una piccola emittente radio collegata al giubbotto salvagente, sono soltanto tre esempi di una dotazione accessoristica che corse come la V-B-V hanno dimostrato essere ormai indispensabili su mezzi veloci. E questo ci sembra uno dei più validi fra gli insegnamenti della regata.

Resta da parlare del regolamento, che fin dalla sua nascita ha suscitato tante polemiche. La funzionalità delle norme in esso contenute appare, a corsa fatta, indiscutibile. Il fare della Viareggio-Bastia-Viareggio un banco di prova per la normale produzione di serie è apparsa la giustificazione più valida per la grande manifestazione, anche se, l'aver mancato di severità in alcuni dettagli e l'aver ammesso una categoria fuori-serie, può giustificare alcuni dubbi. Due episodi focalizzano quanto affermiamo: il reclamo di un concorrente e il commento di un collega della stampa quotidiana. Iniziamo dal reclamo, presentato da un pilota dell'Italcraft contro il vincitore del Trofeo Elica d'Oro che era alla guida di una barca della Navaltecnica. In esso si metteva in dubbio l'appartenenza alla categoria di serie del mezzo primo classificato che, fra l'altro, bruciava carburante di tipo "avio", di difficilissima reperibilità in commercio. Ebbene, sebbene questo particolare strida effettivamente con le caratteristiche che deve possedere una barca da crociera che deve essere in grado di far benzina dovunque, il regolamento non possedeva alcuna norma in proposito. Giusto quindi il comportamento della Giuria, che respingeva il reclamo, ma altrettanto giusto il prevedere precise disposizioni in merito per la prossima edizione della gara, stabilendo, come si fa in automobilismo, l'uso del carburante "super" del commercio. E tutto ciò sia detto senza sminuire minimamente la bella vittoria di Vincenzo Balestrieri e senza criticare il compilatore del regolamento. Il commento del collega, che dimostrava uno scarso approfondimento in materia nautica e che denunciava una distratta lettura del regolamento, verteva su di un dubbio: chi era il vincitore della Viareggio-Bastia-Viareggio, Richard Bertram che aveva segnato il minor tempo o il festeggiato Vincenzo Balestrieri, secondo come tempo ma conquistatore del Trofeo Elica d'Oro perché alla guida di una barca di serie? La risposta, sol che si dedichi un minimo d'attenzione alla regolamentazione della corsa, appare ovvia: Ba-



Vincenzo Balestrieri riceve per la Navaltecnica la Coppa di Nautica riservata al costruttore



Franz Funer, presidente del Club Nautico Versilia, consegna la medaglia d'oro del Presidente Segni a Richard Bertram.

Sergio Sonnino Sorisio, ottimo secondo assoluto, al suo turno nella ricca premiazione.



lestrieri è il primo assoluto perché la gara era riservata ai mezzi di serie, mentre Bertram, in competizione con un prototipo, ha il solo merito del minor tempo e fin dalla partenza sapeva, proprio per le caratteristiche esasperate della sua barca, di non poter aspirare al maggior successo. Ma purtroppo, anche fra chi informa l'opinione pubblica, i distratti non mancano e sarebbe pertanto opportuno arrivare all'esclusione dei prototipi o alla differenziazione della loro corsa.

Come appare evidente, queste osservazioni sul regolamento, sono di dettaglio. La sua essenza ha dimostrato di essere valida, tanto è vero che le norme fondamentali in esso contenute, saranno adottate anche dagli organizzatori americani della Miami-Nassau, il che fa onore ai compilatori italiani. Proprio da questo avvicinamento internazionale, del resto già esistente in forma larvale, muove il rilancio di un progetto nato proprio a Viareggio lo scorso anno: il Campionato del Mondo per cabinati di serie imperniato sulla Miami-Nassau, la Viareggio-Bastia-Viareggio e la Cowes-Torquay. Su tale tendenza si innesta l'iniziativa di "Nautica", che per il 1985 metterà in palio una "Coppa del Mondo" fra le barche partecipanti alle tre classiche dell'altomare.

**La storia
delle due tappe**

Quando Venerdì 10 luglio il mare di fronte a Viareggio raggiunse la forza 3 e il vento fece volare ombrelloni e sdraie sull'arenile deserto, molti pronosticarono un rinvio della manifestazione. Alla riunione dei piloti e dei giornalisti c'era un'aria pesante, anche se il presidente Furrer del Club Nautico Versilia parlò con la convincente pacatezza che gli è abituale. Non fece nessun accenno alla possibilità di un rinvio e molti restarono perplessi ad ascoltarlo. Ma la notte, con l'arrivo della pioggia, la grande mano della natura placò il mare ed il vento e un sole radioso salutò, fin dalle prime ore del mattino, il vivace brulichio della banchina a cui erano attraccati i concorrenti. L'uragano del giorno prima aveva causato una sola defezione: quella dei nuovi cabinati del Cantiere Gallinari di Anzio, equipaggiati con due Mercruiser da 150 hp e progettati da Antonio Dal Monte, costretti a riparare a Civitavecchia durante il trasferimento via mare. Altre rinunce, come quelle dei tre Bertram francesi e del Bruce Campbell inglese, si erano apprese da qualche giorno; nuovissima risultò invece la rinuncia del "Settimo Velo" di Vaccari e dell'"X-1" di Grabau. In totale si erano iscritte alla III Viareggio-Bastia-Viareggio trentadue imbarcazioni, ma soltanto sedici di esse erano ora pronte a prendere il "via".

Il mare, sabato 11, è forza 2 davanti a Viareggio, ma nel tratto più duro, da Gorgona a Capraia, raggiunge la forza 4. Proprio questo dato convince il comandante del porto di Viareggio, che vieta al piccolo cabinato Ars Mare di Germani di lasciare gli ormeggi. Alle 12, con precisione cronometrica, scattano fra le boe piazzate all'imboccatura del porto, quindici imbarcazioni. Il più lento a saltare in testa è l'"X-1" Italcraft di Mario Sonnino Sorisio, mentre Vincenzo Balestrieri su "A Speranziella" della Navaltecnica, deve ripetere la partenza e viene pertanto a trovarsi in ultima posizione. Le 15 barche, dopo qualche metro, sono già



Applauditissima Lady Aitken, unica rappresentante del gentil sesso in corsa.

14: il "Lucynda" inglese di Shand Kidd ha già reso inutilizzabile il suo Daytona da 390 hp. Dopo una breve corsa lungo l'affollato arenile la snella sagoma della fregata "Fasan", che funge da boa, è superata e la muta ruggente punta dritta su Gorgona.

Il "Lucky Moppie" di Bertram salta presto al comando, inseguito a breve distanza dallo "Speranzella IV" di Renato Levi e dall'"X-1" di Sergio Sonnino. Prima della Gorgona altre fermate forzate venivano comunicate: "Lucky Moppie" galleggia immobile mentre a bordo si lavora di lena per il cambio di una candela, "A Speranziella" è alle prese con il sistema di raffreddamento di un motore, "Ilo" dei Cantieri San Lorenzo rientra a Viareggio con un motore solo, "Settimo Velo V" con Vaccari procede anche con un solo motore. Della sosta di Bertram approfitta Levi che sfreccia primo alla Gorgona dando, per un solo momen-

to, l'illusione di un successo italiano. Ben presto infatti, l'americano ripara il guasto e s'avventa a oltre 40 nodi sulla scia dell'italiano, superandolo senza discussioni. Anche "A Speranziella" ha ripreso ed è in terza posizione, seguita a breve distanza dal valoroso "X-1" di Sergio Sonnino che, nonostante disponga di molti hp in meno dei tre battistrada, tiene magnificamente il ritmo infernale imposto, seguito dal fratello Mario, sempre su "X-1", dal "Settimo Velo" di Jim Wynne che viaggia come un razzo, dal Bertram "Ultra Violet" di Lady Aitken e dall'"X-1" di Francesco Cosentino; gli altri sono indietro e si danno battaglia.

Mentre i concorrenti iniziano ad andatura pazzesca il ballo infernale tra Gorgona e Capraia, "Agonia", il minuscolo cruiser Ars Mare con i West Bend fuoribordo, approfittando di un attimo di distrazione dell'Autorità marittima, prende silenziosamente il largo alla volta della

Le congratulazioni ad Alessandro Perrone, primo di classe e vincitore del premio per i giornalisti.



LE INIZIATIVE DI NAUTICA LE INIZIATIVE DI NAUTICA LE INIZIATIVE DI NAUTICA LE INIZIATIVE DI NAUTICA

TRIONFO MEDITERRANEO PER LUCKY MOPPIE IL MISSILE USA

Corsica. Alla scoperta della fuga segue la redazione di un lungo verbale, con grosse multe da pagare.

Nel tratto duro del percorso intanto, mentre in testa restano "Lucky Moppie", "Speranzella Quarta", "A Speranzella" e i due "X-1" dei fratelli Sonnino, viva si fa la battaglia nelle posizioni centrali. Il mare forza 4 causa il rallentamento di Jim Wynne e di Lady Aitken e della cosa approfitta Cosentino, che con le onde si trova a suo agio, per compiere un poderoso balzo in avanti. Ben presto però un motore lo tradisce e per il valido alfiere dell'Italcraft non resta che proseguire ad andatura ridotta; lo stesso capita poco dopo a Mario Sonnino, mentre per il fratello Sergio tutto si limita alla deformazione della pala di un'elica.

A Bastia Richard Bertram piomba dopo sole 2 ore 3' e 15", alla favolosa media di nodi 39,918; dopo appena 35" arriva "Speranzella IV" di Renato Levi e le speranze di un successo italiano si riscendono improvvisamente. "A Speranzella" di Vincenzo Balestrieri, prima nella categoria di serie e quindi nella classifica per la conquista del Trofeo Elica d'Oro, arriva a Bastia al terzo posto, in 2 ore 11' e 56" alla bella media di 37,291 nodi, seguito, dopo circa 5 minuti, dall'"X-1" Italcraft di Sergio Sonnino, dal "Settimo Velo S." di Pepe, terzo fra i fuori-serie, dal "Settimo Velo" di Jim Wynne, dal Bertram "Ultra Violet" di Lady Aitken e dagli "X-1" di Fornari, Funaro, Perrone, Mario Sonnino e Francesco Cosentino. Arriva anche il "Settimo Velo" di Vaccari e, inaspettato, l'"Agonia" di Germani che, nonostante la forza 4 del tratto centrale, c'è l'ha fatta.

La sera a Bastia, il comitato di festeggiamenti corso, offre una cena fredda a concorrenti e giornalisti e viene effettuata la premiazione della prima tappa. La notte porta tempo sempre migliore e quando, il mattino di domenica 12 luglio, gli equipaggi tirano fuori le teste dalle tughe, il mare è diventato uno specchio immobile sotto i raggi infuocati di un bel sole mediterraneo che manda in visibilibio inglesi ed americani.

Si parte, sempre in perfetto orario, alle 10 del mattino. Non prendono la partenza gli "X-1" di Francesco Cosentino e Mario Sonnino che, con un motore solo in grado di funzionare, iniziano di conserva il trasferimento per l'Italia, esattamente Piombino, dove arriveranno felicemente. Sono quindi in dodici a dirigere verso la Capraia e fra loro c'è anche "Agonia", che ben presto resta a ballare nelle scie. Il "Settimo Velo" di Vaccari, riparato alla meglio, è nuovamente in difficoltà; arriverà a Viareggio fuori tempo massimo con un motore solo. Adirittura fermo è invece "Speranzella IV" di Renato Levi, il mezzo su cui erano appuntate le speranze italiane, che invece è stato tradito dai motori. Pennerà la motovedetta della Pubblica Sicurezza a rimorchiarlo fino in Italia.

I rimasti in gara, dieci in tutto, fiano come gran turismo sull'Autostrada del Sole, segnando velocità da capogiro. Dick



Richard Bertram effettua un ultimo controllo del suo originale posto di guida, piazzato sullo specchio di poppa del "Lucky Moppie".

Alessandro Perrone che in coppia con Mauro Mancini, ha compiuto una bella corsa, pur essendo al suo esordio nell'agonismo motonautico.



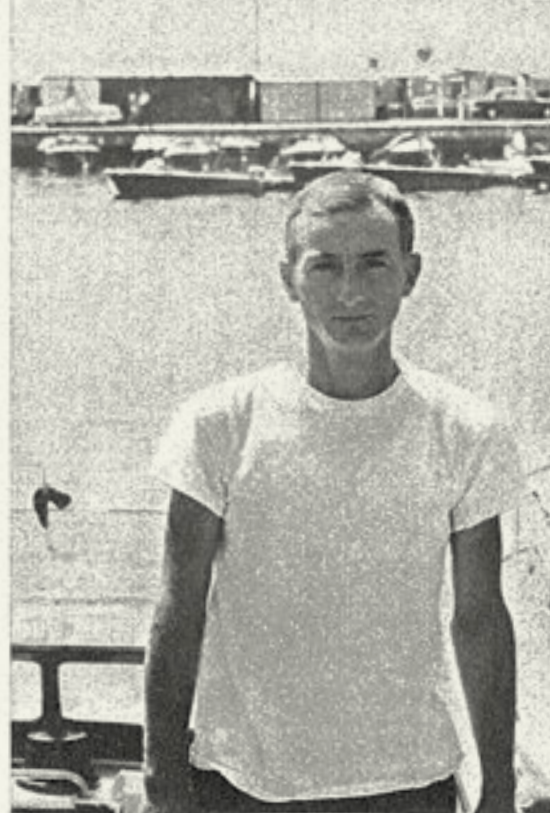
nautica
Vintage
QUARANT'ANNI

Bertram è tranquillamente in testa, seguito da Balestrieri, Sergio Sonnino, Lady Aitken, Fornari, Wynne, Funaro, Perrone e Germani. Così transitano dalla Capraia ed anche dalla Gorgona. I colpi di scena sembrano ormai da escludere, ma ne succedono a catena a 5 miglia dal traguardo d'arrivo. Sergio Sonnino, saldamente in terza posizione, viene improvvisamente tradito dall'impianto elettrico di un motore ed è fermo in mezzo al mare della Versilia; mentre il meccanico lavora febbrilmente per la necessaria riparazione, arriva baldanzosa Lady Aitken che sfreccia tranquilla verso la terra visibilissima. Ma per poco. A cento metri di distanza dall'"X-1" in avaria, anche il Bertram cede di colpo e resta a dondolarsi silenzioso. Arriva intanto Jim Wynne, che era quinto e si trova così automaticamente terzo. Dopo pochi minuti Sergio Sonnino ha però riparato ogni danno e riparte come un razzo verso Viareggio. Per Lady Aitken la sosta sarà più lunga, ma alla fine anche per la sua barca ci sarà un ormeggio sotto il Club Nautico della Versilia.

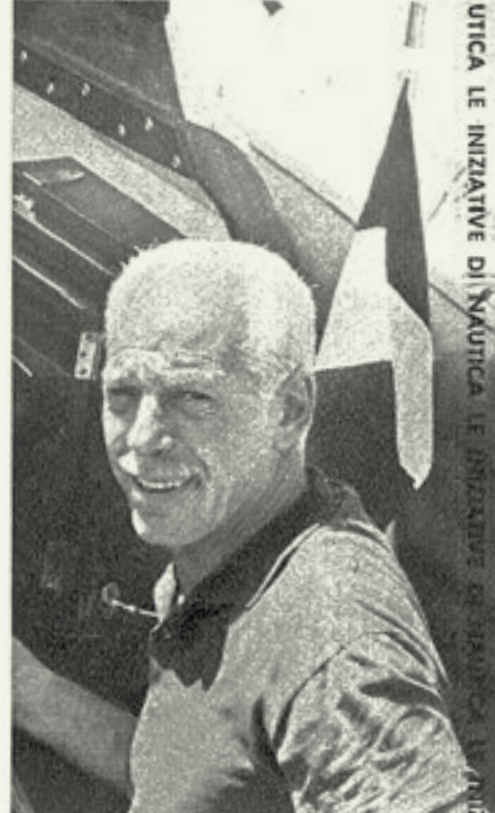
A Viareggio, davanti a migliaia di spettatori, gli arrivi vengono aperti da Dick Bertram, eccezionale con la sua media di 42,863 nodi; è arrivato dalla Corsica in meno di due ore. Lo seguono "A Speranzella" di Balestrieri, il "Settimo Velo" di Pepe e Wynne, gli "X-1" di Fornari, Funaro, Sergio Sonnino e Alessandro Perrone, il Bertram di Lady Aitken ed infine, regolare come un vaporetto di linea, il minuscolo "Agonia". Per lui ci sarà comprensione e il comandante del porto ritirerà il verbale, mentre Germani farà un'oblazione volontaria agli enti assistenziali della Marina.

La giornata si conclude con il rientro alla base delle unità di scorta ed assistenza che hanno fatto un servizio magnifico, in sincronia perfetta e senza battute a vuoto. Le operazioni hanno visto all'opera la fregata "Fasan" della Marina Militare dotata di elicottero, due aerei anfibi Grumman del Centro di Soccorso Aereo di Ciampino dell'Aeronautica Militare, il rimorchiatore d'altomare "Colosso" della Marina Militare, tre motovedette della Guardia di Finanza e una motovedetta della Pubblica Sicurezza. Un'assistenza ad alto livello quindi, che ha garantito quei presupposti di sicurezza che una manifestazione del genere deve possedere.

Redatte le classifiche, il premio più importante, il Trofeo Elica d'Oro, va a Vincenzo Balestrieri su "A Speranzella" della Navaltecnica, mentre la vittoria nella classe fuori-serie e la Coppa UCINA sono appannaggio di Richard Bertram su "Lucky Moppie". Dopo quelli per i due vincitori gli applausi più sinceri sono per Sergio Sonnino Sorisio su "X-1" Italcraft, che con una potenza molto minore è riuscito a mantenersi a contatto dei primi e per "Agonia", l'Ars Mare-West Bend di Mario Germani, "cucciolino" della regata. La sera, negli eleganti locali del Club Nautico della Versilia, dopo uno stupendo spettacolo di fuochi pirotecnici offerto dalla locale Azienda Autonoma, vengono distribuiti i premi, alla presenza delle principali autorità locali, civili e militari. Oltre il Trofeo Elica d'Oro, Vincenzo Balestrieri riceve la Coppa del "Corriere dello Sport" e quella della rivista "Nautica", mentre a Dick Bertram, oltre alla Coppa UCINA, viene consegnata la medaglia di oro del Presidente della Repubblica. Sergio Sonnino Sorisio riceve le Coppe della rivista "Neptune-Nautisme", dell'on. Moro e del sen. Merzagora, mentre a Jim Wynne vengono assegnati i premi offerti dal Presidente della Camera Bucciarelli.

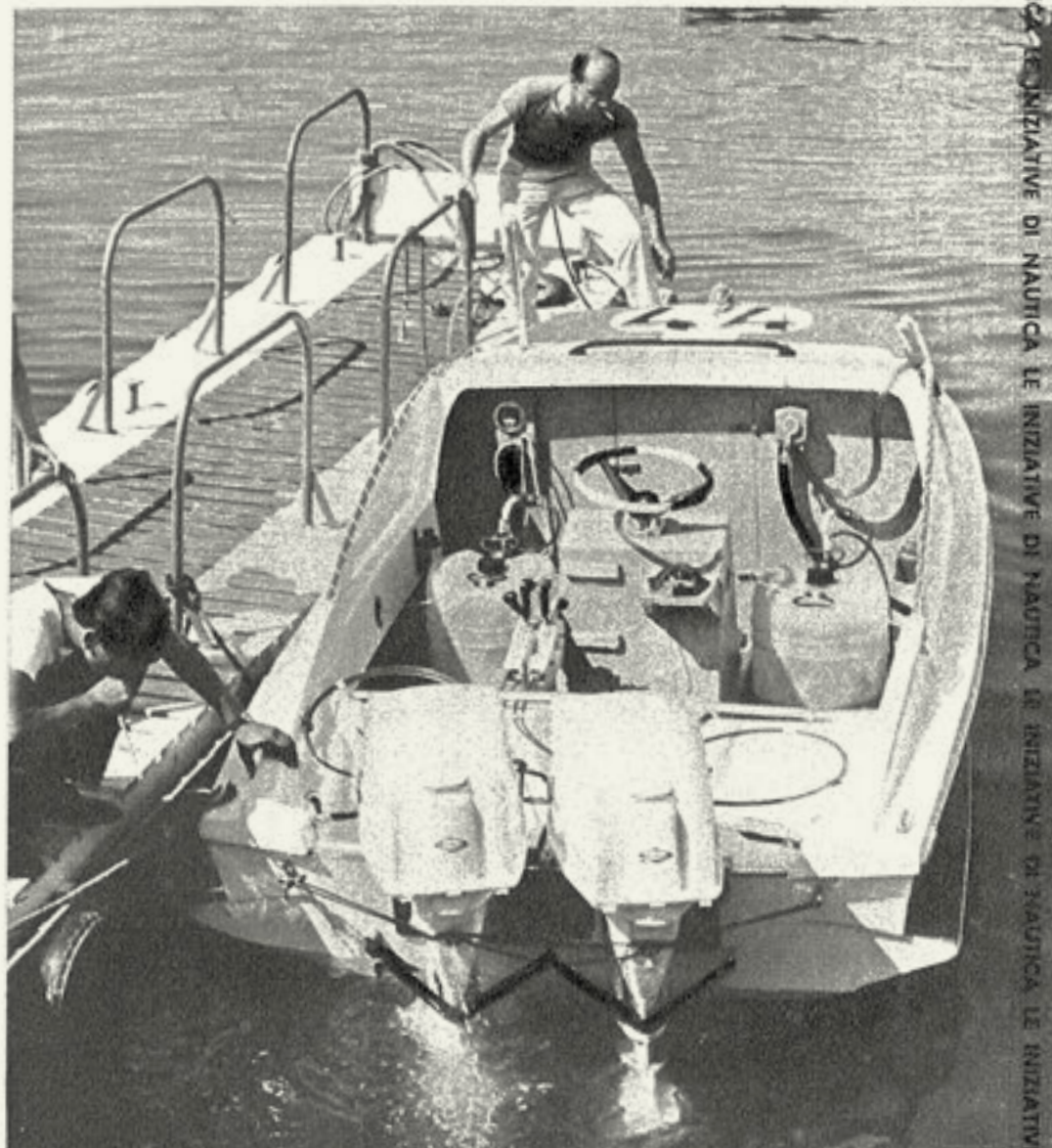


Vincenzo Balestrieri che, ben coadiuvato dal suo potente mezzo meccanico, ha vinto il prestigioso Trofeo Elica d'Oro.



Giacomo Fornari, la celebre "Volpe d'Argento", è stato il più bravo fra i privati in corsa.

La sistemazione del posto di guida e dei serbatoi supplementari sull'"Agonia" di Mario Germani.



LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA UFFICIALE ASSOLUTA CATEGORIA DI SERIE (TROFEO ELICA D'ORO)

1. A' SPERANZIELLA (Navaltecnic-Ford) pilota Vincenzo Balestrieri che compie le 164 miglia del percorso Viareggio-Bastia-Viareggio in 4 ore 12'03" alla media di 39,039 nodi, (1. nella classe da 9 sino a 12 mt. e.b.); 2. X-1 (Italcraft-Chrysler) pilota Sergio Sonnino in 4 ore 36'13", alla media di 35,524 nodi (primo nella classe da 7,50 a 9 mt. e oltre 440 hp); 3. Settimo Velo IV (Navaltecnic-Volvo Penta) pilota James Wynne in 4 ore 41'34", alla media di 34,947 (primo nella classe fino a 7,50 mt. e potenza sino a 300 hp); 4. La Turca III (Italcraft-Chrysler) Giacomo Fornari in 4 ore 55'50", alla media di 33,261 nodi; 5. Virginia (Italcraft-Chrysler) pilota Rodolfo Funaro in 5 ore 02'53", alla media di 32,487; 6. Ultra Violet (Bertram-Mercruiser) Lady Aitken in 5 ore 09'06", media 32,034 nodi; 7. Tomviluka (Italcraft-Chrysler) Alessandro Perrone in 5 ore 33'31", alla media di 29,518 nodi (primo nella categoria da 7,50 sino a 9 mt. e sino a 440 hp).

CLASSIFICA ASSOLUTA FUORI SERIE (COPPA U.C.I.N.A.)

1. Lucky Moppie (Bertram-Daytona) pilota Richard Bertram in 3 ore 54'02", alla media di 41,338 nodi; 2. Settimo Velo (Navaltecnic-Mercruiser) pilota Cesare Pepe in 4 ore 24'45", alla media di 37,235 nodi.

CLASSIFICHE CLASSI CATEGORIA DI SERIE

Fino m. 7,50 e fino 300 HP

1. "Settimo Velo IV" (Navaltecnic-Volvo Penta), pilota James Wynne, 4h41'34", m. 34,947 nodi.

Da m. 7,50 a m. 9 fino 440 HP

1. "Tomviluka" (Italcraft-Chrysler), pilota Alessandro Perrone, 5h33'21", m. 29,518 nodi.

Da m. 7,50 a m. 9 oltre 440 HP

1. "X 1B" (Italcraft-Chrysler), pilota Sergio Sonnino Sorisio, 4h36'13", media 35,524 nodi; 2. "La Turca III" (Italcraft-Chrysler), pilota Giacomo Fornari; 3. "Virginia" (Italcraft-Chrysler), pilota Rodolfo Funaro.

Da m. 9 a m. 12

1. "A Speranziella" (Navaltecnic-Ford Interceptors), pilota

Vincenzo Balestrieri, 4h12'3", media 39,039 nodi; 3. "Ultra Violet" (Bertram-Mercruiser), pilota Lady Aitken.

ORDINE D'ARRIVO DELLA PRIMA TAPPA VIAREGGIO-BASTIA, 82 M.M.

1. Lucky Moppie (Bertram-Daytona), pilota Richard Bertram, in 2h3'15", alla media di 39,918 nodi, (primo cat. fuori serie); 2. Speranziella IV (Navaltecnic-Ford), pilota Sonny Levi, in 2h3'50", alla media di 39,730 nodi, (secondo cat. fuori serie); 3. A' Speranziella (Navaltecnic-Ford), pilota Vincenzo Balestrieri, in 2h11'56", alla media di 37,291 nodi, (primo cat. serie); 4. X 1B (Italcraft-Chrysler), pilota Sergio Sonnino, in 2h16'59", alla media di 35,916 nodi, (secondo cat. serie); 5. Settimo Velo (Navaltecnic-Mercruiser), pilota Cesare Pepe, in 2h20'00", alla media di 35,142 nodi, (terzo cat. fuori serie); 6. Settimo Velo IV (Navaltecnic-Volvo Penta), pilota James Wynne, in 2h25'08", alla media di 33,899 nodi, (terza cat. serie); 7. Ultra Violet (Bertram-Mercruiser), pilota Lady Aitken, in 2h25'34", alla media di 33,793 nodi, (quarto cat. serie); 8. La Turca III (Italcraft-Chrysler), pilota Giacomo Fornari, in 2h38'36", alla media di 31,021 nodi, (quinto cat. serie); 9. Virginia (Italcraft-Chrysler), pilota Rodolfo Funaro, in 2h44' e 54", alla media di 29,836 nodi, (sesto cat. serie); 10. Tomviluka X1 (Italcraft-Chrysler), pilota Alessandro Perrone, in 2h56'16", alla media di 27,912 nodi, (settimo cat. serie); 11. Settimo Velo V (Navaltecnic-Mercruiser), pilota Loris Vaccari, in 3h24'14", alla media di 24,090 nodi, (quarto cat. fuori serie); 12. X 1D (Italcraft-Chrysler), pilota Mario Sonnino, in 3h48'48", alla media di 21,503 nodi, (ottavo cat. serie); 13. Antonella III (Italcraft-Chrysler), pilota Francesco Cosentino, (nono cat. serie).

ORDINE D'ARRIVO DELLA SECONDA TAPPA BASTIA-VIAREGGIO, 82 M.M.

1. Lucky Moppie (Bertram-Daytona), Richard Bertram che compie il percorso in 1h54'47", alla media di 42,863 nodi, (I f. serie); 2. A' Speranziella (Navaltecnic-Ford), Balestrieri, in 2h00'07", alla media di 40,960 nodi (I serie); 3. Settimo Velo (Navaltecnic-Mercruiser), Cesare Pepe in 2h04'16", alla media di 39,592 nodi, (II f. serie); 4. Settimo Velo IV (Navaltecnic-Volvo Penta), James Wynne in 2h16'26", alla media di 36,061, (II serie); 5. La Turca III (Italcraft-Chrysler), Giacomo Fornari in 2h17'14", alla media di 36,851 nodi, (III serie); 6. Virginia (Italcraft-Chrysler), Rodolfo Funaro in 2h17' e 59", alla media di 35,656, (IV serie); 7. X1-B (Italcraft-Chrysler), Sergio Sonnino in 2h19'14", alla media di 35,336 nodi, (V serie); 8. Tomviluka (Italcraft-Chrysler), Alessandro Perrone in 2h37'05", alla media di 31,320 nodi (VI serie); 9. Ultra Violet (Bertram-Mercruiser), Lady Aitken in 2h43'32", alla media di 30,085, (VII serie).

TRIONFO MEDITERRANEO PER LUCKY MOPPIE IL MISSILE USA

spetta il merito di una gara ragionata ed efficace, tanto da aver battuto, con un margine di tutto rispetto, il più potente Bertram 31 piedi di Lady Aitken. Questa imbarcazione in vetroresina, piazzatasi sesta assoluta, ha dimostrato di non possedere, nonostante l'utilizzazione di due gruppi poppieri Mercruiser da 310 hp ciascuno, quelle doti velocistiche che molti assicuravano. La simpatica figura di Lady Aitken, moglie del direttore e proprietario del "Daily Express", ha fornito alla competizione uno spunto di colore e di mondanità.

Un discorso a parte merita l'X-1 Italcraft di Alessandro Perrone, che dispone di due Chrysler da 210 hp ciascuno e che quindi era "chiuso" in partenza per la scarsa potenza a disposizione. Nonostante ciò, il pilota, dimostrando delle capacità rilevanti, riusciva a mantenersi costantemente in contatto con i migliori ottenendo un piazzamento più che onorevole e una media di 4 nodi superiore a quella del vincitore dello scorso anno che pilotava un complesso da 600 hp. La bella corsa di Alessandro Perrone, direttore del "Messaggero", che aveva come secondo il nostro Mauro Mancini gode di tutta la nostra simpatia. Si trattava infatti dell'unico equipaggio formato da giornalisti: il loro esempio potrebbe essere seguito da altri il prossimo anno e avremmo quindi un nuovo motivo d'attrazione per questa corsa.

Francesco Cosentino e Mario Sonnino Sorisio, due dei migliori piloti dell'Italcraft, cui spetta il merito di aver impresso un ritmo infernale alla prima tappa della corsa, sono stati costretti al ritiro per noie meccaniche. Un vero peccato, perché la grinta di questi due concorrenti è a tutti nota e la loro valida presenza in corsa poteva costituire motivo di serie sorprese. Merita comunque, segnalare che le loro barche, con un solo motore funzionante, raggiungevano con i propri mezzi, in tutta sicurezza, il porto di Piombino da Bastia. Anche dagli inconvenienti meccanici nasce quindi un insegnamento: l'agibilità dei bimotori con un solo apparato motopropulsore funzionante.

Gianfranco Cecchi, l'unico viareggino in corsa con un cabinato San Lorenzo dotato di due Chrysler da 280 hp ciascuno era costretto al ritiro poco dopo il "via". Un'occasione mancata per dimostrare le capacità costruttive degli artigiani versiliesi.

Resta da parlare di Mario Germani, del suo coraggio, della sua ostinazione e del magnifico comportamento del piccolo cabinato Ars Mare, ben coadiuvato dal West Bend da 45 hp. Un'impresa eccezionale, che sebbene ufficialmente non possa essere contemplata negli atti della competizione, resta a dimostrare la perfezione raggiunta dai moderni motori fuoribordo e dalle costruzioni in vetroresina più economiche. Insomma, uno stimolo di più per quella nautica popolare che in Italia comincia oggi a fare i primi passi. Bisognerà che in futuro la Viareggio-Bastia-Viareggio ne tenga maggiormente conto.

VINCENZO ZACCAGNINO



I concorrenti schierati in banchina sotto le sedi del CN-Versilia e della Capitaneria Porto.



Una delle motovedette della Guardia di Finanza, che hanno svolto un prezioso servizio di scorta ed assistenza.

La fregata "Fasan", munita di elicottero, è stata l'ammiraglia della III Viareggio-Bastia-Viareggio.

