

Gabriele d'Annunzio e il Garda,
terra bresciana

RAPIDITA', RAPIDITA'...

Classe 3 G

Scuola secondaria di primo grado *Carducci*

a.s. 2015/16

INDICE

Introduzione	4
I. Mori citius quam deserere	5
II. L'anelito al più oltre	8
III. Il battesimo della Coppa dell'Oltranza	9
IV. Storia di una competizione (1931-1968).....	12
Bibliografia	25
Sitografia	24

INTRODUZIONE

Marinetti qualche settimana prima della scomparsa di D'Annunzio gli aveva fatto visita con tutta la famigliola, portandogli in dono il doppio comando di un bimotore Caproni assemblato a scultura, un dono prezioso non solo perché è l'unica opera scultorea di Marinetti ma perché bene interpreta le passioni di D'Annunzio. La dedica recitava: "Noi siamo i motori della nuova Italia". Il motore era per il poeta un "organo vitale": *il motore romba, ansa, pulsa, batte, la sua voce non è rumore ma musica*. D'Annunzio da sempre subiva il fascino irresistibile dei motori, della velocità, delle sfide.

Nel 1902 nell'Alcione aveva scritto:

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

Versi che a distanza di quasi trent'anni verranno riportati alla base della "Coppa dell'Oltranza", il trofeo ideato negli anni '30 da Gabriele d'Annunzio per promuovere la ricerca della velocità pura e al tempo stesso consolidare la restituzione del Garda alla latinità.

La nostra ricerca, che si snoda fra le pieghe della storia della "Coppa", ci ha dato l'opportunità di un viaggio di straordinaria suggestione il cui resoconto ci è piaciuto di confezionare e inviare al Vittoriale come avrebbe fatto un grande artista bresciano che abbiamo cominciato a conoscere sui banchi di scuola e che molto in termini di sperimentazione, innovazione e superamento continuo dei limiti avrebbe potuto condividere con D'Annunzio: Guglielmo Achille Cavellini.

MORI CITIUS QUAM DESERERE

D'Annunzio lasciata tristemente Fiume dopo il "Natale di sangue", il 18 gennaio del 1921 fa ritorno a Venezia dove aveva un appartamento. "Il giorno seguente all'arrivo, senza por tempo in mezzo, D'Annunzio convocò per il pomeriggio gli ex "marescialli" del suo effimero impero". Racconta Antongini nel suo libro che assegnò ai camerati la delicata missione di cercargli una dimora dando ad ognuno indicazioni precise circa la località dove dovevano cercare e concluse l'incontro dicendo:

"Se entro otto giorni nessuno di voi mi avrà trovato una casa conveniente, dato che in questo accampamento veneziano non intendo rimanere in nessun caso, mi butterò nel Canale".

D'Annunzio confidò successivamente ad Antongini di aver attribuito a lui il Lago di Garda perché sentiva che quello era il luogo dove il destino lo spingeva ad andare ad abitare per il resto della sua vita.

La passione del Vate per la riviera gardesana risaliva ai primi anni del Novecento e si intrecciava all'appassionata storia d'amore con la giovane Alessandra Di Rudinì, la "grande Alessandra", che abitava sul Garda.



Fu proprio sulla riva bresciana del lago di Garda che il fedele Antongini scovò una villa ricavata da una casa colonica settecentesca situata a Cargnacco, a poche centinaia di metri da Gardone Riviera. Era appartenuta al tedesco Henrich Thode, che fu costretto ad abbandonarla intatta a causa dello scoppio della prima guerra mondiale. Thode era un docente di storia dell'arte all'università di Heidelberg, un grande studioso della cultura italiana e autore di numerosi saggi su Giotto e Tintoretto. Era sposato con Daniela Von Bulow, la nipote del grande pianista Franz



Liszt, dal quale aveva ereditato il meraviglioso pianoforte a coda oggi esposto nella sala della musica. Nella casa c'era una biblioteca di oltre seimila volumi, molti dei quali erano delle rarità o edizioni di gran pregio. Tutto ciò eccitò molto D'Annunzio, tanto che non gli importò affatto che quella residenza non avesse neanche la metà dei lussi e dello sfarzo di sue altre abitazioni. Era di "soli" diciannove vani, molto pochi rispetto ai suoi standard abituali.

La facciata era simile a quella di un casolare di campagna, scalcinata, con un piccolo balconcino in pietra, con una ringhiera di ferro, posto sopra il portone d'ingresso. Vi era un grande parco che abbelliva la proprietà, impreziosito da un boschetto di magnolie e da ulivi e cipressi circondati da palme, azalee e rose a rendere suggestivo l'insieme.

Quando D'Annunzio si recò alla villa di Cargnacco pare abbia concluso la visita dicendo con entusiasmo: "Hic manebimus optime!"

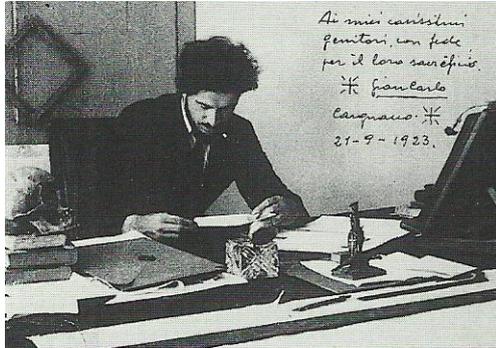
A inizio febbraio dello stesso anno si trasferì quindi a Gardone per celebrare degnamente la *restituzione latina*. Fu parte della restituzione latina anche il processo di detoschizzazione della villa di Cargnacco.

Nel frattempo la villa di Cargnacco era passata alla proprietà del pubblico demanio, in virtù di una legge che trasferiva allo stato i beni degli ex nemici. Così D'Annunzio il 31 ottobre 1921 con il versamento di 360.000 lire, chieste in prestito dal Banco di Roma e restituite solo dopo la sua morte da Arrigo Solmi, presidente dell'Opera del Vittoriale, con i diritti d'autore, formalizzò l'acquisto della casa. D'Annunzio cominciò



ad ampliare la proprietà fino alla cima del colle per garantirsi la tranquillità.

Convinto di essere ispirato da “un’arte sovrana” e dal “gusto della forma e del colore”, cercava accostamenti improbabili, sorprendenti composizioni e sempre più ardite soluzioni, pur di riempire gli spazi in cui viveva. Affidò ad un giovane architetto



Maroni il compito di personalizzare la sua dimora; per svolgere al meglio la sua missione, che proseguì anche dopo la scomparsa del Vate, Maroni si trasferì al Vittoriale.

Così sulla spoglia facciata vennero murati rilievi e statue che rappresentassero un po' quella che è stata la straordinaria storia dell'immaginario. Ogni angolo del grande parco cominciò a pullulare di cimeli che celebravano le imprese belliche del D'Annunzio eroe.



II

L'ANELITO AL "PIU' OLTRE "

Il "più oltre" inteso come tensione al superamento dei limiti è stato per Gabriele D'Annunzio un imperativo morale a cui non poteva esimersi dal dare una risposta, anzi molteplici risposte. Le sfide

impossibili sono sempre state linfa vitale per il Vate il quale ha osato violare i cieli di Vienna, è stato protagonista della Beffa di Buccari, si è impadronito con un



manipolo di uomini e ha governato per lungo tempo la città di Fiume a dispetto dei trattati di pace internazionali. Chiusa l'esperienza fiumana l'anelito al "più oltre" viene riconvertito e D'Annunzio, già impegnato a fare del Vittoriale quel gioiello di italianità che tutti conosciamo, nel 1921, anche per offrire nuove risposte alla sua fede nella "rapidità pura" di buon grado, accetta il patrocinio del "Meeting Internazionale del Garda". In veste di patrono della manifestazione contribuisce al rilancio turistico

della riviera celebrandone in modo originale il suo ritorno all'italianità. Un ritorno all'italianità che ben si sposa con una delle grandi passioni di D'Annunzio i motori.



E' proprio per l'occasione che il Poeta mette in palio la preziosa "Coppa del Benàco", realizzata dal suo orafo di fiducia, Renato Brozzi. La complessità organizzativa di un meeting idro-aviatorio che prevedeva la partecipazione di canotti automobili (racer e cruiser), di idrovolanti e di idroscivolanti in nove lunghe giornate di gare e il disinteresse mostrato dai costruttori decreteranno la prematura fine della manifestazione.

III

IL BATTESIMO DELLA COPPA DELL'OLTRANZA

Sir Henry Segrave, primatista mondiale della velocità terrestre marina, muore il 13 Giugno 1930 a bordo di "Miss England II" nel tentativo di conquistare il record mondiale di velocità sull'acqua.



La notizia della morte del pilota giunse a D'Annunzio che subito volle ricordarne la memoria dedicandogli la sua coppa e mettendola in palio in

occasione della più prossima Riunione gardesana. L'idea del Comandante fu condivisa con l'Unione Motonautica Internazionale e l'Autorità sportiva inglese; tutti concordarono sul fatto che lo spirito sportivo costituisce un vincolo sicuro di amicizia fra le Nazioni. La Coppa sin dalla prima edizione venne considerata una delle più importanti riunioni motonautiche del mondo, come scrisse Turci allo stesso D'Annunzio. Data la portata del meeting gli organizzatori modificarono il circuito ampliando il raggio delle due curve di raccordo dei rettilinei e assicurando ai lanci sulla base del miglio specchi d'acqua ben più adeguati alla velocità; inoltre vennero apportati cambiamenti al regolamento e vennero adottati altri provvedimenti in favore del pubblico, delle attrezzature di gara e dei servizi. Tutta la riviera, da Salò a Maderno, si trovava impegnata ad assicurare un'accoglienza indimenticabile per gli ospiti italiani e stranieri.



La manifestazione venne ribattezzata e la "Coppa Gabriele d'Annunzio" divenne la "Coppa dell'Oltranza" in omaggio all'insaziabile corsa verso gli illimitati traguardi della "rapidità" e al motto "più alto e più oltre" costante legge di vita dell'ardimentoso Poeta.



REGOLAMENTO "COPPA D'ANNUNZIO"

1) la coppa dovrà disputarsi sempre a Gardone e sarà assegnata definitivamente a quel concorrente che per due volte anche non consecutive, ad anche con imbarcazioni diverse, l'avrà vinta.

2) la coppa sarà conservata dal Comitato della Riunione Motonautica Internazionale del Garda fino alla sua assegnazione definitiva. Sulla coppa originale sarà inciso il nome del concorrente, quello della sua imbarcazione e la data.

3) per essere ammesso nella classifica a vincitore temporaneo, il concorrente dovrà aver superato di almeno un miglio marino la velocità che è stata raggiunta dal vincitore nella stessa competizione, immediatamente precedente.

4) per l'anno 1930 la velocità minima per l'assegnazione della coppa dovrà essere di 65 miglia marine.

5) il presente regolamento potrà essere modificato, salvo però l'approvazione della federazione Italiana Motonautica.

6) per miglio marino si intende una lunghezza di metri 1852, conforme al regolamento stabilito dalla U.I.Y.A Bruxelles.

La velocità verrà calcolata in base ai tempi registrati nei due passaggi - ascendente e discendente - sul miglio. È utile precisare che 65 miglia marine equivalgono a 121,445 km.

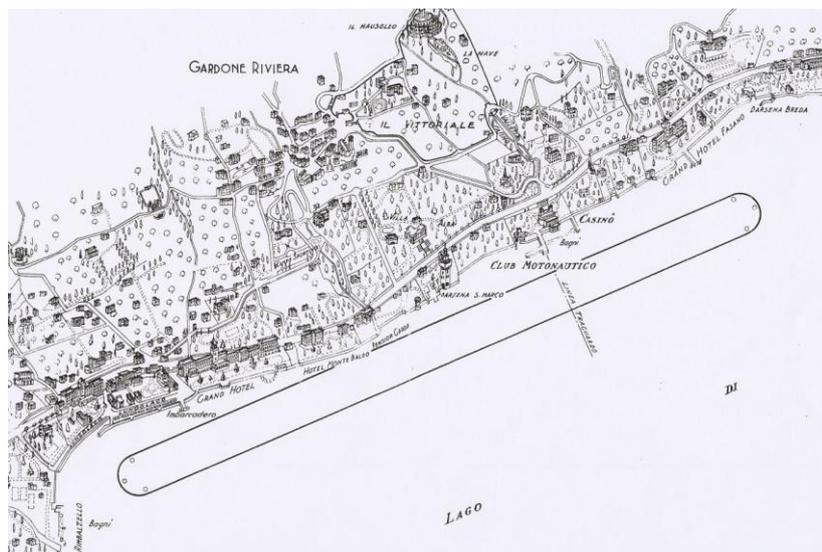
La "Coppa d'Annunzio per la rapidità pura" destinata a diventare l'espressione più significativa della motonautica Italiana verrà disputata nell'ambito della Riunione Internazionale del Garda che avrà luogo dal 3 all'11 maggio 1930 a Gardone Riviera sotto l'Alto Patronato del Comandante.

Il premio, biennale, da disputarsi in due prove di velocità su circuito chiuso, di lunghezze rispettive di 20 e 30 km. Sarà assegnato temporaneamente al primo classificato in base al totale dei tempi impiegati nelle due prove.

IV

STORIA DI UNA COMPETIZIONE (1931-1968)

Fra le prime iscrizioni alla coppa giunse quella di Kaye Don, erede spirituale di Segrave, a bordo di "Miss England II". Tutti pensavano che Kaye Don fosse il favorito perché alla guida dello scafo più potente del mondo. Don dette prova della sua audacia gareggiando ad una velocità media superiore ai 170 km orari, una velocità strabiliante se consideriamo che il suo record era fermo a 166 km orari. Dopo essersi qualificato per la finale si trovò a competere con Theo Rossi, che di fatto si aggiudicò la "targa del Garda". Don non riuscì ad ottenere la "Coppa dell'Oltranza" per non aver raggiunto la media regolamentare nei due giri veloci. Tornato a Londra con il rammarico di una vittoria mancata, promise al Comandante di tornare in luglio per ritentare sul Garda il primato mondiale. La promessa venne mantenuta, il 9 luglio Edmondo Turci informa D'annunzio che il record era stato battuto: Kaye Don aveva superato se stesso, migliorando di 10 km orari il proprio record



appena conseguito in Panama.

La terza edizione dell'invincibile Coppa, tenutasi dal 22 al 29 Maggio 1932, scuote la tranquillità del Garda con un concerto di motori, tanto che D'Annunzio insofferente per l'insopportabile rombo dei motori è deciso a ritirare il suo patrocinio. Kaye Don attratto dalla sfida è deciso a riconquistarsi il primato di velocità mondiale, strappatogli da Gar Wood. "Miss England II" affondò in un incidente e venne così rimpiazzata da "Miss England III", più leggero, meglio controllabile e più potente grazie ai due motori Rolls Royce da 4000 cavalli. Nonostante ciò il bolide dopo due passaggi è costretto ad abbandonare, il pubblico rimane amaramente deluso e in questo clima di insoddisfazione Kaye Don dà forfait nella prova in circuito per la coppa del Duca di Spoleto, valida per l'assegnazione della "Coppa dell'Oltranza". Vince con facilità Antonio Becchi a bordo di "Lia III" e anche in questa occasione la Coppa dell'Oltranza non viene assegnata così che la ormai leggendaria fama di invincibilità della Coppa si diffonde oltre oceano fino ad arrivare all'orecchio di Gar Wood che decide di partecipare alla quarta edizione.

Mentre nell'inverno del 1933 ferve il lavoro per la buona riuscita del meeting, il Club G. d'Annunzio iscrive nell'albo d'oro tre nuovi primati conseguiti da Theo Rossi e Antonio Becchi sul miglio gardonese. Questi risultati consacrano l'eccellenza dei piloti italiani a livello internazionale e promuovono il Garda nel numero dei tracciati più blasonati e ambiti del mondo. Gardone Riviera diviene così una delle capitali mondiali delle gare motonautiche e la Federazione Italiana affida al Club dell'Orsa l'organizzazione del Gran Premio delle Nazioni da disputarsi in occasione del quarto Concorso Internazionale dal 24 al 28 Maggio 1933. La competizione si svolgerà in due prove, rispettivamente di 40 e 60 km in circuito e sarà valida per l'assegnazione della Coppa dell'Oltranza per la quale, secondo il nuovo regolamento, occorreranno due passaggi sulla base del miglio non inferiore a km 100 che verranno sommati a quelli delle due prove in circuito e decreterà il vincitore. Al termine delle prove riservata alle categorie turismo e fuoribordo, si corre la seconda e ultima prova del G.P. delle nazioni. Si conferma vincitore Becchi anche se nessuno dei classificati nel G.P. delle Nazioni riesce a qualificarsi sul miglio.

Becchi a sorpresa nonostante fosse tutto dolorante decide di lanciarsi sul miglio per aggiudicarsi l'Oltranza. Il pilota italiano sfreccia sul



miglio e compie i due percorsi a oltre i 100 regolamentari. Becchi riesce così a superare il muro dell'Oltranza, ma la gioia della vittoria verrà offuscata dalla comunicazione nessuno dei partecipanti al GP poteva aspirare al premio dannunziano perché tutti iscritti alla serie con limitazione. La cosa suscitò molte polemiche.

Il meeting in data tenutosi fra il 19 e il 20 Maggio 1934 non avrà carattere internazionale, ma nonostante ciò verrà comunque messa in palio la preziosa Coppa e a contendersela vi saranno i migliori nomi della motonautica. Aderirono infatti Carlo Ruspoli, capitano della spedizione azzurra in Florida, su "Ninette IV" che verrà affidata a Cattaneo, Theo Rossi a bordo del suo ritrovato scafo "Barracuda" e Antonio Becchi a bordo di "Lia IV" con la quale ha imposto classe e potenza a Palm Beach. L'unico a candidarsi ma senza successo all'Oltranza sarà Cattaneo.

La quinta edizione della Coppa avrà luogo dal 30 Maggio al 2 Giugno del 1935 e, dopo le limitazioni della scorsa edizione, riprenderà la prestigiosa etichetta della internazionalità. Il pronostico per la vincita del tanto ambito premio dannunziano è privilegia Theo Rossi su "Montelera 21", considerata all'epoca la più potente barca italiana. Tra gli altri, vi sono pure iscritti Cattaneo su "Asso" e Becchi a bordo di "Lia IV" ora ribattezzato "Exilia". Dopo un'intensa preparazione "Montelera 21" scende in acqua e sin da subito si ha l'impressione che si possa aspirare ad ottimi risultati, infatti la media delle medie è di km 129,608, più che positiva per la qualificazione. Vi sarà inoltre la partecipazione dei popolari campioni delle quattro ruote, Achille Varzi e Tazio Nuvolari. I due, nonostante la scarsa competenza in materia nautica, dimostrarono una buona affinità con il nuovo sport e lo dimostrarono nella Coppa Duca

di Spoleto dove si battagliarono assieme a Theo Rossi per la vittoria finale. Quest'ultimo però dovette abbandonare la gara per noie al motore e la vittoria finale arrise a Varzi nonostante l'ottima media di Nuvolari nel terzo giro. Nulla di fatto, ancora, per quanto riguarda l'"Oltranza" poiché nessuno ha conseguito i risultati regolamentari sul miglio.

Il primo Marzo 1938 morì Gabriele d'Annunzio, ma con lui non si spense la dominante volontà tesa ai più ampi orizzonti della audacia, egli continuerà a vivere nel mondo dello sport attraverso la Coppa che rimarrà in perpetuo come documento e reliquia del suo spirito eroico e marinaro.

Dopo la parentesi bellica, il club Gabriele d'Annunzio, con alla presidenza non più Theo Rossi, ma Passerin, riaprì il libro della su storia sempre fedele al mito della rapidità e alla Coppa che indica le vie dell'audacia. La nuova Riunione Motonautico avrà luogo il 25-26 settembre 1948 sulle stesse acque consacrate alla velocità dei grandi piloti quali Rossi, Becchi, Cattaneo, Passerin e Kaye Don.

Venne formato un nuovo staff organizzativo di tutto rispetto in modo da conservare l'aureola e il fascino della tradizione dell'"Oltranza". Per la settima edizione della Coppa partirono favoriti Antonio Passerin e Achille Castoldi, ambedue quotati tecnici del reparto corse dell'Alfa Romeo e due audaci corridori della motonautica internazionale. L'onda del lungo lago crea notevoli difficoltà nelle prove sul miglio e così i risultati sono inferiori a quelli stabiliti per l'"Oltranza", solo Passerin sfiora, ma non supera, la prescritta media dei 120 km orari. Le aspettative ora sono rivolte tutte per la gara del circuito che prevedeva 4 km da percorrere per 5 volte. Dopo un velocissimo passaggio al via è subito duello tra i due favoriti. Prevalse il più esperto Passerin, che celebrò così il suo ventennio agonistico con la vittoria della Coppa FMI e il premio per il giro più veloce.

Alla riuscitissima manifestazione del 1948 che, dopo una lunga pausa, ha ridato vita e prestigio alla motonautica gardesana farà seguito, il 21 e 22 Maggio 1949, una riunione a carattere internazionale inserita, tra le altre cose, nel



COPPA DELL'OLTRANZA	
CIRCUITO 5000	
1948 - I PASSERIN ANTONIO	94.819
1949 - I CASTOLDI ACHILLE	97.165
1951 - I EZIO SELVA	125.180
1955 - I EZIO SELVA	135.200
CIRCUITO 3000	
1960 - I LINO SPAGNOLI	131.556
1961 - I FLAVIO GUIDOTTI	142.971

calendario degli avvenimenti celebrativi per il centenario delle X giornate di Brescia. Fra i premi in palio vi saranno di particolare significato quelli dedicati ad Achille Varzi, Passerin e al socio fondatore del club d'Annunzio, scomparso nel 1943, Mazzoti. È in linea con l'importanza della Coppa la risposta dei piloti poiché risultano iscritti Achille Castoldi con "Sant'Ambrogio" "Arno II", Antonio Passerin su "Mariella" e Gianfranco Castiglioni, considerato all'epoca una grande promessa della motonautica italiana. Le prove sulla base del miglio vedono la supremazia di Castoldi che con "Sant'Ambrogio", motore Alfa Romeo DB, fece registrare la favolosa media delle medie di km 141,254 orari. Si passa così in circuito chiuso, per la Coppa FIM abbinata all' "Oltranza", dove a Castoldi servirebbe raggiungere i 100 km in due giri per mettere le mani sull' "irraggiungibile" premio. Al via Passerin partito a razzo e aumentò sempre di più il suo vantaggio su Castoldi fino a quando quest'ultimo tirò fuori le unghie e si lanciò in un avvincente inseguimento del suo avversario che incoraggiato dal pubblico sfodera spericolatezza al fine di rimanere in teste, ma la fortuna non fu dalla sua parte perché proprio mentre il duello era al vertice dell'incertezza, il motore di "Mariella" calò di schianto e cesse il passo. Castoldi tagliò così per primo il traguardo e lo speaker annunciò i tempi, dopo vent'anni l' "Oltranza" aveva finalmente inciso un nome.

Tra il 20 e 27 maggio 1951 il Garda ospiterà la decima Riunione Motonautica Internazionale e al centro delle competizioni vi sarà naturalmente l' "Oltranza" che suscita come al solito un forte interesse, ne sono dimostrazione i diversi giornalisti, registi e sportivi stranieri che vi presenzieranno.

Interesse vi è volto anche verso

l'ardimentoso pilota inglese Donald Campbell che è non solo deciso a vincere l'ambito premio dannunziano, ma anche a



restituire all'Inghilterra il primato mondiale, egli disporrà del suo vecchio "Blu Bird", motore Royal Royce 12 cilindri e 2400 cavalli, lo stesso con il quale suo padre, sir Malcolm, migliorò più e più volte il primato mondiale. A contrastare le ambiziose mire di Campbell interverranno, tra gli altri, il connazionale Norman Buckley, i francesi Bouchet, Eminent, Delacour e gli italiani Selva, Verga e Scarpa. Prima di accingersi a scendere in acqua Campbell si rivelò preoccupato, oltre che per la disparità della potenza di motori tra il suo Royal Royce e l'Allison di Sayeres, non presente alla Riunione, suo diretto avversario per il primato, per il fatto che avrebbe gareggiato per la prima volta in circuito.

Nonostante le diverse preoccupazioni di Campbell l' "Uccello Azzurro" supera agevolmente la velocità minima stabilita per l' "Oltranza". Gli altri piloti che si qualificarono assieme a Campbell, con risultati inferiori a quest'ultimo ma pur sempre ottimi, Buckley, Selva e Verga. Dal punto di vista agonistico vi sono tutte le premesse per una lunga lotta per la vittoria finale, con l'unica incognita del tempo che continua riservare pioggia e freddo, non proprio confortanti con i potenti bolidi degli 8 piloti qualificati alla prova finale. I finalisti verranno divisi in due categorie ammesse a correre due gare distinte, tutti i piloti su BPM abbate, ovvero Verga, Selva, Scarpa, Bouchet, Delacour e Eminent, appartengono alla classe sino a 2800 cc; mentre Campbell, Buckley e Shapira agli oltre 2800. Il tracciato sarà triangolare di km 8, da ripetersi 4 volte, la scelta del tipo di circuito è stata fatta in modo da favorire lo sviluppo della velocità. Le condizioni di tempo, però, che non intendono migliorare costringono i commissari e gli organizzatori a rinviare la manifestazione al 10 Giugno, ciò permise ai piloti di provvedere alla messa in punto degli scafi. Chi utilizzò questo periodo con assiduità fu Campbell che sulla darsena del Club tra candele, eliche e attrezzi vari lavorò, sotto la direzione del fidato Villa, al fine di migliorare il suo "Blue Bird". Si arrivò così alla data di questo tribolato meeting, dove nella categoria fino a 2800 cc vinse Verga, anche se Selva, costretto al ritiro, riuscì a compiere due giri a 122,972 e 127,321 superando così la velocità minima per l' "Oltranza". Nella categoria oltre 2800, attesa da tutti per la potenza degli scafi in lizza, già la partenza è da brivido, alla guida della gara vi è Campbell seguito da Buckley, quando l' "Uccello Azzurro" iniziò ad avere problemi e si arrestò sulla seconda curva, Campbell e Villa non persero tempo e, mentre Buckley proseguiva la sua non eccelsa gara, si

misero a riparare lo scafo. Un boato accompagnò la ripresa del “Blue Bird” che offrì momenti di rara spettacolarità, nei rettilinei Campbell filò oltre i 200 in modo da potersi aggiudicare la Coppa. Fu così perché, nonostante la vittoria di Buckley, Campbell raggiunse nei due giri la clamorosa media delle medie di 156,013 km orari. Dopo Castoldi la Coppa aveva un altro vincitore: Donald Campbell che con il fuoco della temerarietà incise il suo nome sulla Coppa. All’esultanza del pilota inglese, intervistato e abbracciato da tutti, si accompagnò il reclamo di Selva. Non si trattò di una sparata di invidia, bensì di un cavillo legittimo poiché, come da regolamento, orari e tempi ufficiali alla mano, i due giri veloci che hanno decretato la vittoria di Campbell sono avvenuti fuori tempo massimo. Ne sortirà un beffardo seppur giusto verdetto da parte della giuria, la quale decise di assegnare la Coppa a Selva. Anche se le norme del regolamento suffragano la decisione della giuria, sportivamente essa ha suscitato pareri discordi perché v’è chi ha fatto notare che lo spirito del Trofeo donato da Gabriele d’Annunzio era ed è quello di premiare il pilota che ha dimostrato di saper raggiungere la massima velocità, in questo caso Campbell che aveva superato in un passaggio i 200 km orari. Del fatto se ne è parlato molto, fin troppo, fino a far quasi dimenticare due prestazioni eclatanti: quella di Campbell per le folli velocità raggiunte e quella di Selva, il quale pur con limitata potenza di mezzo, ha stabilito una prova superlativa.

Dopo 4 anni di pausa ritorna sul Garda la sinfonia dei rombanti motori che ha per tema la lotta all’ “Oltranza”. Intanto un grave lutto ha colpito la famiglia motonautica gardesana e italiana; è scomparso Antonio Passerin, dinamico presidente del Club



Gabriele d’Annunzio il quale, nonostante le tante difficoltà incontrate, ha saputo far mantenere il Club volto e gloria. La presidenza passò così a Gianni Zucchi, non spericolato pilota come il suo predecessore, ma amico dello sport,

gentiluomo e mecenate che conserva la passione motonautica. Saranno suoi collaboratori: Giuseppe e Rudy Mayr, Arnaldo Angelini, Ferruccio Casighini, Ernesto Menato, Ezio Tedeschi e Giuseppe Bonera, vecchi e giovani dello sport gardesano, continuatori ed eredi di una tradizione che, nel ricordo di d'Annunzio, dal 1930 raduna sul Garda i più famosi campioni della rapidità. Il prossimo meeting fu in programma per il 25-26 giugno 1955, con l'aggiunta della Coppa "Presidente della Repubblica" introdotta dal S.E. Giovanni Gronchi e del "G.P. del Vittoriale" in palio nella gara in circuito, ritornata rettangolare e di 5 km da percorrere 6 volte. Ambedue i premi verranno consegnati alla federazione alla quale appartiene il vincitore dell' "Oltranza". Sarà presente Ezio Selva, intenzionato a dissipare gli strascichi della passata edizione e a dar prova indiscussa della sua classe; per l'occasione disporrà del "Moschettiere", Riva Alfa Romeo 1500 compressore, che ha dato non poche soddisfazioni e allori allo sport italiano in Florida e California. Tra i suoi agguerriti avversari, tra i quali vi saranno Castoldi, Liborio e Flavio Guidotti e Vittorio Oggioni, non vi sarà purtroppo Mario Verga, scomparso sul lago d'Iseo mentre era alla temeraria ricerche di un nuovo record. Assenti gli inglesi, a rappresentare la minaccia straniera in questa edizione venne portata dal tedesco von Mayenburg che con "Mathias VII", motore jaguar 4500 con compressore, è stato visto filare a oltre 200 km orari. La gara partì con perfette condizioni di lago e il primo a qualificarsi all' "Oltranza" fu Liborio Guidotti con "Maria Luisa V" che segno una media che salì a un massimo di 169,218. Seguì poi da Selva che sfrecciò sollecitato da un fragoroso applauso finì con due passaggi di 188,388 e 193,813 km orari. Con l'assenza costretta di von Mayerburg per un'avaria riportata nelle gare milanesi e Castoldi per la rottura di un pistone, la via per la vittoria si fece spianata per Selva che sfidò nella prova in circuito per il G.P. del Vittoriale e per l' "Oltranza" Liborio e Flavio Guidotti. Al via Selva non perse tempo e scattò, il temerario pilota caratterizzato da irruenza e stile, sfiorava con lo scafo la superficie dell'acqua quando al terzo giro il "Moschettiere" si impennò e si sollevò quasi completamente dall'acqua; il pubblico temette il disastro, ma la determinazione del fuoriclasse Selva compì il miracolo ridando allo scafo assetto sicuro e giusta direzione verso la vittoria. Ezio Selva concluse la gara avendo percorso i due giri veloci alla media delle medie di 138,581, aggiudicandosi così, grazie ad una prestazione tecnica e sportiva di grande merito, per la seconda volta consecutiva la

Coppa dell'Oltranza. Questa vittoria inoltre dimostrò quanto ormai fosse affidabile l'industria motonautica italiana che ricevette i complimenti anche da Paul Sawyer, vice-presidente della American Pooter Boar Association.

La tradizionale sagra motonautica avrà di nuovo luogo il 19 e il 20 settembre 1959. Essa continua a suscitare vivo interesse per la disputa della Coppa che, pur ha distanza di anni, conserva intatto il suo spirito agonistico e il suo significato morale. La rosa dei concorrenti per l'edizione del 1959 è senz'altro più che qualificata con gli azzurri Liborio, Flavio e Giorgio Guidotti, Dell'Orto, Scarpa e Pietrobelli e gli americani Stu Gray, Don Dunnington e Jim Flye.

Non parteciperà Enzo Scala, alfiere dei piloti italiani, rimasto ucciso il 29 Dicembre 1957 dopo un rovesciamento del suo fido scafo nelle acque di Miami mentre guidava la classifica del G.P. internazionale del "Orange Bowl Regata". Il due volte campione mondiale e quattro volte campione europeo verrà anche considerato componente, con Castoldi e Verga, dell'audace tris d'assi che nessuna



nazione ha mai potuto schierare contemporaneamente. Tutte le prove sul miglio venirono susseguite con estrema regolarità sino a quando durante il secondo passaggio di Stu Gray lo scafo del pilota americano si è ribaltato vorticosamente scagliando in acqua Stu, che per fortuna non subì gravi incidenti, e facendo sprofondare lo scafo in una zona di massima profondità. Nessuno dei piloti riuscirà ad aggiudicarsi poi la Coppa, nonostante la caparbietà e la classe dimostrata da Dell'Orto, che poi si aggiudicherà il G.P. del Vittoriale, e da Flavio Guidotti dopo la qualificazione sul miglio.

Con grande rinascimento nel 1960 il Consiglio direttivo del Club G. d'Annunzio decise di trasferire a Garda la manifestazione a calendario internazionale, fissata per il 18-19 giugno 1960, in segno di

protesta contro l'Azienda Autonoma di Soggiorno di Gardone Riviera accusata di interesse verso le manifestazioni di carattere sportivo. Il meeting migrò così sulla sponda veronese del lago ove accoglienza e disponibilità ebbero un atteggiamento più aderente all'importanza sportiva e turistica della manifestazione e furono di aiuto a determinare il successo dell'edizione. Rispetto alla precedente edizione venne apportata una sola modifica riguardante il percorso, che venne ridotto a 3 km da ripetersi 10 volte; non ne furono entusiasti i piloti poiché questo cambiamento implicava un aumento delle curve e quindi una diminuzione dei rettilinei. Dopo le qualificazioni conseguite da Flavio Guidotti, Spagnoli e Dell'Orto si corre la classica finale per il G.P. del Vittoriale che si conclude con la vittoria finale di Guidotti, seguito da Dell'Orto, terzo Lino Spagnoli superiore a tutti nei due giri più veloci alla media complessiva di 131,556 km che si aggiudica così l' "Oltranza".

Il 16-17 Settembre 1961, trentennio della nascita della Coppa dedicata all'eroico Segrave, la Riunione tornò, come da tradizione, sullo specchio d'acqua della sponda bresciana tanto caro a d'Annunzio al fine di perpetuare il fascino dell' "Oltranza". La folla, che si era riversata sulla Riviera e che dimostrò di accogliere con entusiasmo il ritorno della manifestazione che per volere del Poeta non si poteva disgiungere dalle acque del Garda, era pronta a gustarsi il rombo dei motori dei tre scafi che si erano qualificati nella massima e più interessante fase della gara; Tra i due fratelli Flavio e Giorgio, neo campione mondiale, Guidotti si inserì anche Dell'Orto, alla guida del suo Timossi-Ferrari 4800, neo campione italiano. Il regolamento fissò le nuove medie da raggiungere che erano di 157,420 km orari per il miglio e di 132,871 km orari in almeno due giri del G.P. del Vittoriale. Dopo il primo passaggio dinnanzi alle tribune Flavio sorpassò il fratello, scappato come suo solito in partenza, e si collocò al comando toccando sui rettilinei, sui quali si lanciava con impeto con il suo Timossi-Maserati 5600, i 200 km orari; vinse infatti con autorità e distacco, portando la media dei due giri a 142,471 km.. Flavio si guadagnò così la Coppa aumentando così il palmares della famiglia Guidotti che vanta ben due campionati europei, due mondiali e, per l'appunto, la Coppa dell'Oltranza, ovvero uno dei maggiori traguardi della velocità marina.

In occasione del centenario della nascita di d'Annunzio il 14 e il 15 settembre 1963 la Riunione Motonautica Internazionale,

che continua ad avere nel Poeta l'Alto Patrono ab aeterno, ritornerà sul Benaco. Poiché la storia dell' "Oltranza" doveva continuare a riflettere la volontà e lo spirito del Comandante, la prossima edizione imporrà medie più ardite; per i due passaggi sul miglio la media necessaria stabilita fu di 158,994 km, mentre per i due giri nella gara riservata al G.P. delle Nazioni fu stabilito che la media necessaria era di almeno 144,440 km. Fu proprio in questo continuo superamento dei limiti che la Coppa trova il suo affascinante richiamo. Con i tre Guidotti, Liborio, Flavio e Giorgio, gareggiarono Marchisio, Dell'Orto e Crivelli, tutti sul potente scafo Timossi con motore Maserati. Tra i partecipanti non vi furono stranieri e mancò quindi lo stimolo della rivalità nazionale, ma non quello della lotta che vide tutti i fuoriclasse italiani schierati contro Ermanno Marchisio, neo campione europeo intenzionato a strappare a Flavio Guidotti il trofeo dannunziano. Le prove di qualificazione offrirono motivi di eccezionale spettacolarità e non smentirono, grazie anche alla classe dei piloti italiani, l'alto livello raggiunto dalla classe italiana. Cinque alla fine della qualificazione sono i piloti che si contenderanno la Coppa; i tre Guidotti, tra cui Giorgio che stabilì la media record della giornata con 189,557, Dell'Orto e Marchisio. Al momento della disputa del G.P. del Vittoriale il lago presentava un'onda lunga con increspatura di buona forza che, scoprendo l'elica, rende difficile l'assetto dello scafo. Questo problema venne affrontato con una revisione delle formule onde ovviare alla sproporzione fra peso e misura. Flavio Guidotti vinse la gara dopo essersi espresso al massimo nella temeraria rincorsa che lo portò a superare il fratello sempre partito al massimo al via. All'arrivo la media complessiva di Flavio fu di 135,017 km seguito dal fratello Giorgio che precedette Marchisio. Tuttavia nessuno conquistò l' "Oltranza" poiché nessuno dei concorrenti riuscì a raggiungere la fatidica media stabilita di 144,400, Solo Flavio vi andò vicino facendo registrare 141,732 e 141,012. Alla fine della manifestazione un gruppo di dirigenti, piloti e sportivi salì al Vittoriale per sostare in raccoglimento dinnanzi all'Arca che custodisce le spoglie di Gabriele d'Annunzio. Nella ricorrenza centenaria, Vincenzo Balsamo, legato da profonda amicizia con il Comandante, ricordò il cantore della rapidità ed esaltò i simboli dell' "Oltranza".

Nel 1966 la motonautica e Gardone Riviera persero un grande amico: Vincenzo Balsamo, pioniere della motonautica italiana e amico e "socio navale" del Comandante, preciso interprete

dell'ispirazione del Poeta che voleva trasformare la Coppa in un simbolo della costante lotta oltre il limite della possibilità umane. Alla disputa dell' "Oltranza" vi si aggiunse la disputa della Coppa Vincenzo Balsamo riservata alla cl. 2550 cc. Le competizioni si svolsero in data 17-18 Settembre 1966 con la partecipazione di 29 piloti provenienti da tre diverse nazioni: Italia, Svizzera e Austria. Marchisio raggiunse i 157,396, media di poco inferiore a quella necessaria per qualificarsi. Ritentò e stabilì il risultato clamoroso di 194,958, registrando nel passaggio discendente 203,389. Con Marchisio si qualificarono per l'"Oltranza" Dell'Orto, Giorgio e Flavio Guidotti e l'americano Michael Thomas. Flavio bissò l'ottima performance del 1961 al G.P. del Vittoriale vincendo anche all'edizione del 1966. Non riuscì però a conquistare l' "Oltranza" per non aver raggiunto la media fissata nei due giri veloci.

L'edizione del 1967 della Coppa dell'Oltranza si svolse nel primo anniversario della morte di Donald Campbell, l'intrepido pilota del "Blue bird" caduto sul lago Coniston in un'ennesima sfida contro il tempo per mostrare le vie della vita e del progresso. Campbell verrà anche ricordato per la grande prova conseguita in circuito che l'ha portato alla vittoria dell' "Oltranza" poi annullata da una norma del regolamento. Una prova dalla quale lo sfortunato Campbell uscì a testa alta e tecnicamente superiore ad ogni avversario. E' da ricordare che in 16 anni nessuno riuscì ad eguagliare i suoi 156,013 e 158,765 km. Le difficili condizioni d'acqua impedirono ogni tentativo di qualificazione sul miglio e di conseguenza si andò alla disputa del G.P. del Vittoriale senza alcuna qualificazione. Furono in lizza tre scafi Maserati pilotati da Marchisio e dai due fratelli Guidotti; vi avrebbe dovuto partecipare anche il BPM dello svizzero Ulrich, ma urtò contro un corpo duro che provocò lo squarcio dello scafo. Il G.P. fu poco interessante soprattutto a causa delle pessime condizioni del lago che non permisero la presa di grandi rischi. E' da segnalare però la partenza molto veloce di Marchisio che, mantenendo un ritmo sostenutissimo per tutta la gara, si aggiudicò il G.P. del Vittoriale.

Dopo vent'anni di presidenza Gianni Zucchi rinunciò alla carica con vivo rincrescimento degli sportivi gardesani che hanno avuto modo di apprezzarne passione, sensibilità e signorilità. Chi lo successe fu la signorina Mary Colombo, esponente dell'industria bresciana e patrocinatrice di attività sportive. L'edizione del 1968 si svolse il 14-15 settembre e fare da cornice alla Coppa fu il campionato d'Europa kg 500. Un

insolita foschia e una forte umidità accompagnarono l'inizio della manifestazione, un'atmosfera non certo favorevole ai motori tirati, ma nonostante ciò fece fortunatamente riscontro un lago pacato, che favorì gli exploit sul miglio e ogni prodezza. Marchisio, Flavio Guidotti e Crivelli ottennero infatti la qualificazione segnando rispettivamente le medie di 184,202, 167,867, 165,833 km. Furono sfortunate invece le prove degli svizzeri Joseph e Pierre Ulrich che dovettero rassegnarsi a correre il G.P. del Vittoriale senza poter ambire alla Coppa. Furono cinque gli scafi al via per la prova in circuito: Marchisio, Joseph, Flavio e Giorgio Guidotti e Crivelli che però venne squalificato per falsa partenza. Vinse Flavio davanti al 6 volte campione del mondo Marchisio; al terzo posto si piazzò Ulrich Joseph. Purtroppo, e ancora una volta, la Coppa dell' "Oltranza" non venne assegnata poiché nessun concorrente fece registrare nei due giri più veloci la media dei 144,400 km orari.

In pochi si sarebbero aspettati che nel 1968, vista la necessità di attrezzature sempre nuove, misure di sicurezza adeguate, le polemiche sulla navigazione a motore sul lago e soprattutto il non cercare una soluzione al problema, si sarebbe conclusa l'idea della Coppa dell'Oltranza dedicata a chi per primo ha sfidato i propri limiti, all'esaltazione della "velocità pura" e del "Più oltre".

BIBLIOGRAFIA

Antongini Tom, *Vita segreta di Gabriele D'annunzio*, Mondadori

Guerra Giordano Bruno, *D'Annunzio*, Mondadori

Mavilla Anna, *Gabriele D'Annunzio e Renato Brozzi*, in *I Quaderni di Brixiantiquaria*, n. XI, 2013

Mazza Attilio, *D'Annunzio e il Garda in Terre, città e paesi nella vita e dell'arte di Gabriele D'Annunzio* Convegno 1998

Robecchi Franco, *Brescia per lo sport. L'universo sportivo fra le due guerre*, 2009

Renato Brozzi animaliere e orafo di D'Annunzio. Mostra antologica

Trebeschi Matteo, *Coppa dell'Oltranza, il mito che si inabissò*, *Corriere della Sera* 5 agosto 2015, p. 8

SITOGRAFIA

http://www.threepointhydroplanes.it/coppa-dell-oltranza_1933_r221_en.htm

http://www.threepointhydroplanes.it/coppa-dell-oltranza_1951_r135_en.htm

<http://archivistorico.gazzetta.it/1997/ottobre/11/scatta>

Coppa_dell_Oltranza_ga_0_9710114330.shtml?refresh_ce-cp

<http://www.artenavale.it/articolo.asp?ID=565>