

EXPO MOTORI CLASSICI A DUE E QUATTRO RUOTE

MOTORI CAPITALE

ROMA

21-22 SETTEMBRE 2024

FIERA DI ROMA



TUTTE LE REALTÀ ACI



MUSEI E FONDAZIONI



AREA BIMBI



**FEDERAZIONE
MOTOCICLISTICA
ITALIANA**



VILLAGGIO ASI

MARCHI STORICI, RADUNI E TANTO ALTRO

SEGUICI SUI CANALI SOCIAL PER NON PERDERE TUTTE LE NOVITÀ,
LE ANTICIPAZIONI E LE CURIOSITÀ SU MOTORI CAPITALE 2024!

SAB 21 SETTEMBRE 9:00 - 20:00

DOM 22 SETTEMBRE 9:00 - 19:00

 Motori Capitale

 @motoricapitale

Museo Scuderia Traguardo

A cura di Fabio Di Pasquale e Giovanni Ingrao

Con la collaborazione di Giuseppe Prisco

**CRONACHE SPORTIVE
DELL'IDROPLANO TIMOSSÌ
A TRE PUNTI**

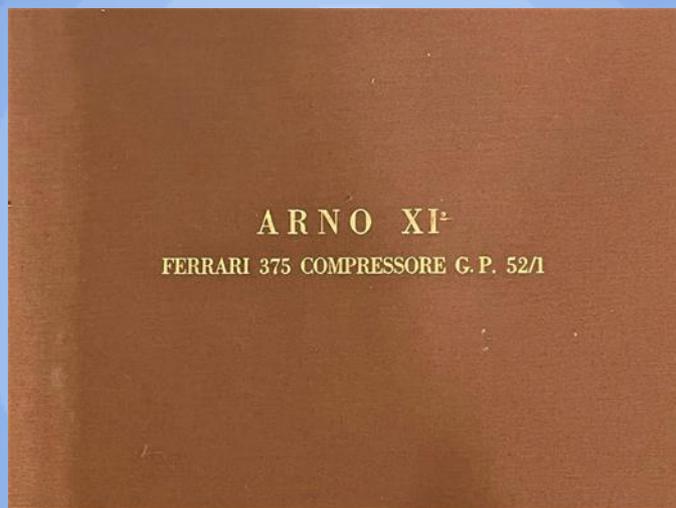


Immagine di proprietà Scafo Arno Timossi XI – U.S.A. –

Tratto dalla biografia di Rinaldo Tinarelli

scritta da Eugenio Re

Di cosa parliamo oggi? Di un'avventura. Un motoscafo che incontra la famiglia TINARELLI



Parliamo di un motoscafo e di un motonauta: Nando Dell'Orto... ma non solo



La vita è un libro. Ogni suo capitolo, può essere un libro a se stante. Cercando di ricostruire la vita professionale dell'imprenditore, meccanico, pilota Rinaldo Tinarelli, abbiamo incrociato uno squalo



Uno squalo che ancora oggi solca gli oceani ad oltre 200 km/h



Nando Dell'Orto Campione Europeo



Nando Dell'Orto con due motoscafi diversi???????

Motori così costosi, cen'erano pochi in giro



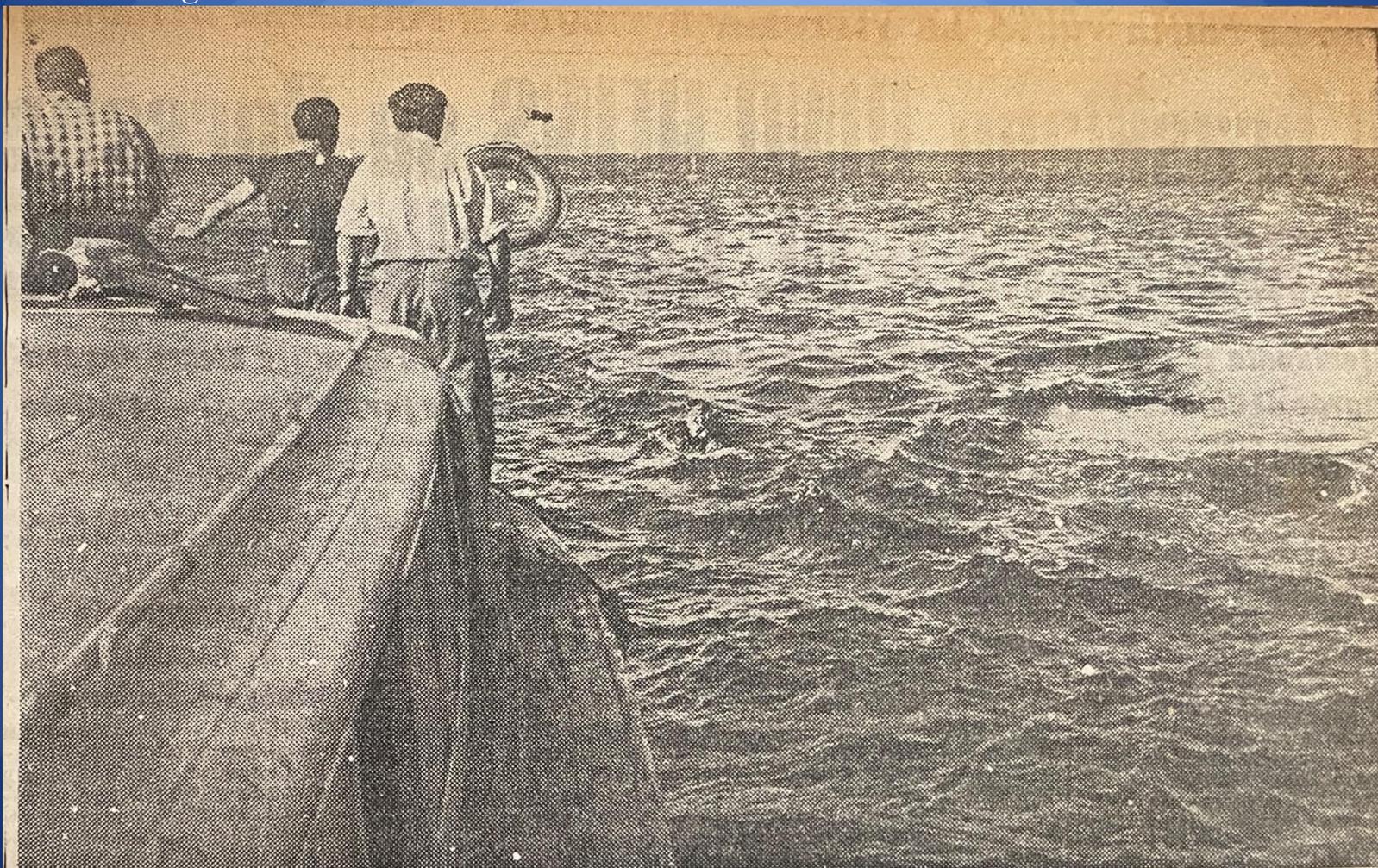
Idroplano Timossi Arno XI° - preparato Tinarelli



Scuderia Traguaro al Vigorelli, 1958 "Siparietto" con gli amici Consalvo Sanesi e Fangio
Alle loro spalle, l'imbarcazione pre-modifica di Nando Dell'Orto

Con la fotografia precedente, Eugenio Re, meccanico presso l'officina di Tinarelli Rinaldo, ci dice che nel 1958, il motoscafo con il n° 50 di Dell'Orto è presso la Scuderia Traguardo. Ma non sembra uno squalo. Ma allora sono due i motoscafi? Oppure, cosa è successo il **4 agosto del 1958 a Messina?**

Dante Alighieri direbbe: Nel mezzo del cammin della sua vita si ritrovò in una selva oscura..



Il salvataggio di Nando Dell'Orto subito dopo l'affondamento dello scafo avvenuto durante la disputa della seconda manche della gara valevole per il campionato europeo classe 80 Kg. Sulla destra ancora visibile il punto dove lo scafo si è inabissato (Foto SAYA)

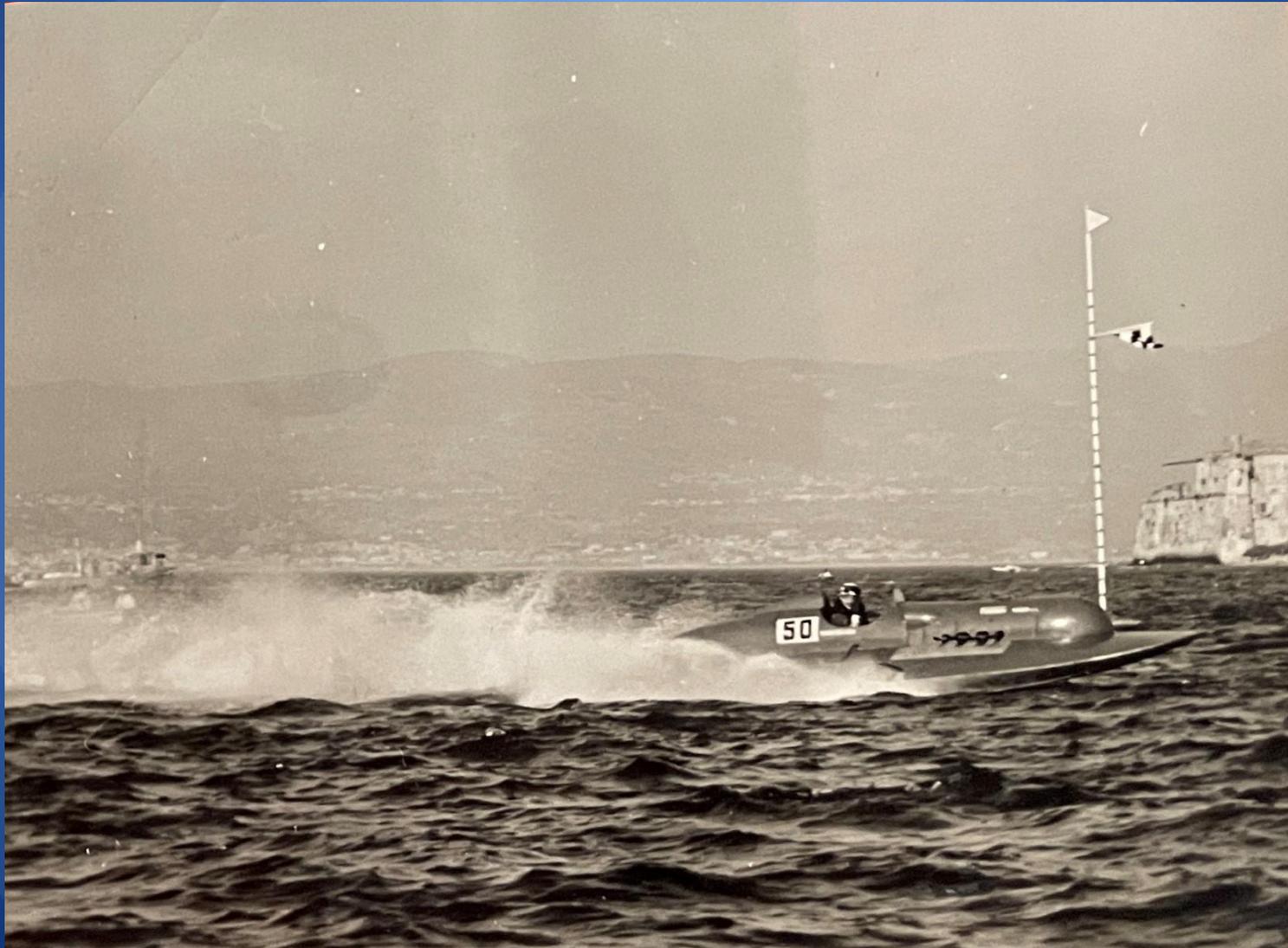
Dal Corriere dello sport del 4 agosto 1958, apprendiamo che dopo aver stabilito il giro più veloce nella prima manche, lo scafo di Nando Dell'Orto cola a picco

CONCORSO ECCEZIONALE DI PUBBLICO ALLE GARE NELLO STRETTO DI MESSINA

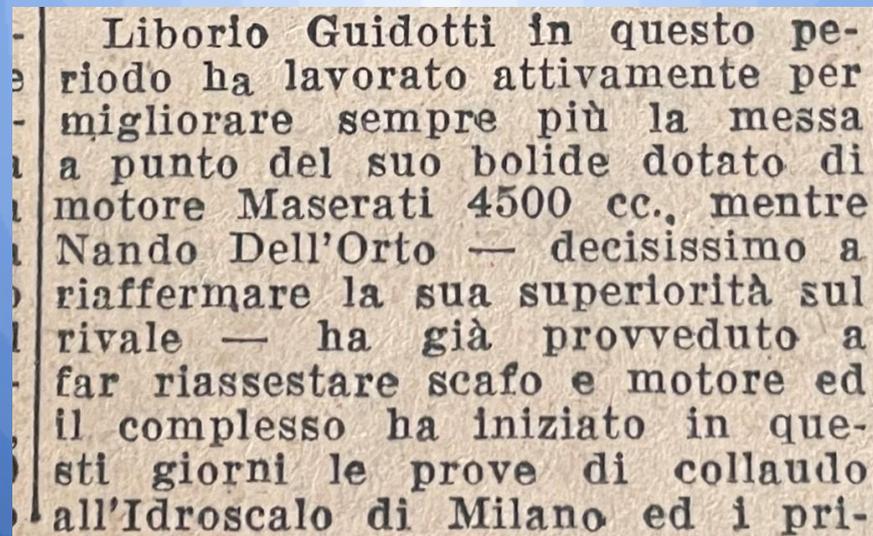
LIBORIO GUIDOTTI campione d'Europa racers a termine della Manifestazione molonaulica

Lo scafo di Nando Dell'Orto cola a picco durante la seconda «manche» e il pilota milanese è costretto al ritiro - Flavio Guidotti vince la gara nazionale entro bordo 2500 - Le condizioni del mare non hanno consentito lo svolgimento della prova della categoria fuoribordo Ds.

4 agosto 1958, Messina. Nando Dell'Orto, taglia vittorioso il traguardo della prima manche stabilendo anche il giro più veloce.



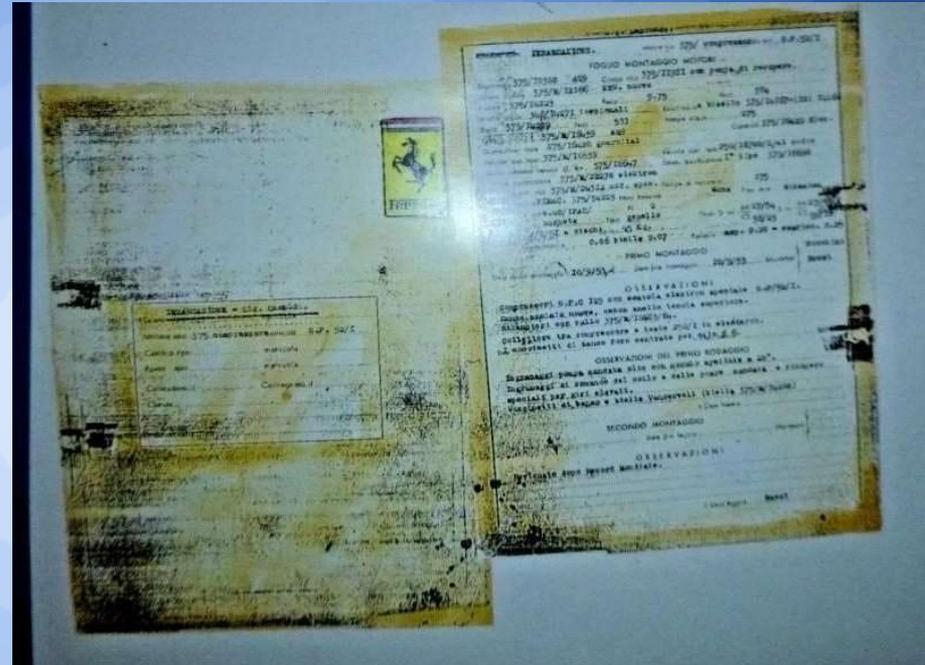
Ma dallo stesso articolo, apprendiamo anche che grazie ai mezzi della Marina, è stato possibile recuperare lo scafo in quanto si era inabissato in un tratto poco profondo. A questo punto, ci chiediamo, perché lo scafo si trova presso la Scuderia Trguardo? Semplice. Le gare di campionato si susseguono a ritmo serrato. La settimana successiva è a calendario la manifestazione di Como. La posta in gioco è altissima. Il campionato europeo di categoria. Il tempo stringe. La logistica è fondamentale. Dell'Orto è di Milano, Timossi, necessario per riparare lo scafo è di Como, 30 minuti da Milano. A Milano c'è l'idroscalo per fare eventuali collaudi. Quindi è necessario trovare un buon meccanico su Milano che sappia mettere le mani su un motore da competizione. Chi meglio di Rinaldo Tinarelli presso la Scuderia Trguardo? Così fù. Infatti, dal Corriere dello Sport del 23 agosto 1958, apprendiamo:



Liborio Guidotti in questo periodo ha lavorato attivamente per migliorare sempre più la messa a punto del suo bolide dotato di motore Maserati 4500 cc., mentre Nando Dell'Orto — decisissimo a riaffermare la sua superiorità sul rivale — ha già provveduto a far riassetare scafo e motore ed il complesso ha iniziato in questi giorni le prove di collaudo all'Idroscalo di Milano ed i pri-

Quindi, perchè due livree?

A questo punto è necessario fare ordine e capire come stanno i fatti, anche perché Nando Dell'Orto si laureerà Campione Europeo, Mentre lo scafo detiene il record mondiale. Inoltre le velocità dei due record non coincidono. Facciamo un passo indietro nella storia, anzi un passo avanti., esattamente nel 1993, in occasione del 40° anniversario del record mondiale.



40° Anniversario record mondiale velocità
Racers Kg. 800 – Sarnico 15 ottobre 1953 – km. 241,708
«Il cavallino di mare» il 450 nautico Ferrari
Esposizione motoscafo e foto d'epoca 4-30 settembre 1993
Galleria Ferrari - Maranello

Telaio: **IMBARCAZIONE** = Sig. Castoldi

Motore tipo: **375 compressore**

Ponte tipo:

Collaudato il:

Cliente:

matricola: **G. P. 52/1**

matricola:

Consegnato il:

Telaio tipo: **IMBARCAZIONE**

Motore tipo: **375/compressore N.: G. P. 52/1**

FOGLIO MONTAGGIO MOTORE

Basamento: **375/10350 AQ9**

Albero motore: **375/M/12366 KW. Nuovo**

Pistone: **375/14223**

Anello tenuta: **34R/14271 torsionali**

Bielle: **375/14208**

Testa cilindri: **375/M/16459 AQ9**

Guarnizioni leve: **275/16420 guarnital**

Valvole asp. tipo: **375/M/16539**

Molla richiamo valvole: **Ø 4. 375/16647**

Scatola distribuzione: **375/M/22278 elektron**

Pompa mand. olio: **375/M/24312 mod. Spec.**

Pompa benzina: **FIMAC.. 375/34225**

Carburatore tipo: **40/IFAC**

Accensione con: **Magnete**

Frizione tipo: **F/1/51 a dischi**

Giochi albero motore: **0.06 biella 0.07**

Rapp.: **9.75**

Peso: **533**

Filtro benzina: **Mona**

N. **2**

Tipo: **Bonello**

carico: **45 Kg.**

Coppa c/c: **375/11911 con pompa di recupero**

Peso: **354**

Raschiaolio: a anello **375/14167=(12) 14160**

Pompa acqua: **275**

Coperchi: **375/16429 (...)**

Valvole scar. tipo: **250/16760/Z/ al sodio**

Alberi distribuzione: **1° tipo 375/16690**

Pompa di recupero: **275**

Presenza aria: **dinamica**

Punterie: **0.20 – scarico 0.25**

PRIMO MONTAGGIO

Data inizio montaggio: **10/9/53**

Data fine montaggio: **10/9/53**

Montatori: **Nicolini / Rossi**

OSSERVAZIONI

Compressori **G. P. C. 125** con scatola elektron speciale **G. P./52/1**.

Canne acciaio nuove, senza anello tenuta superiore.

Bilancieri con rullo **375/M/16463/64**.

Collettore tra compressore e teste **250/1** in elektron.

I cuscinetti di banco foro centrale per olio **Ø 6**.

OSSERVAZIONI DEL PRIMO RODAGGIO

Ingranaggi pompa mandata olio con modulo speciale a **20°**.

Ingranaggi di comando del collo e delle pompe mandata e ricupero speciali per giri elevati.

Cuscinetti di banco e bielle Vandervell (biella **375/M/14208**)

Il Capo Reparto:

SECONDO MONTAGGIO

Data inizio lavoro:

Data fine lavoro:

Montatori:

OSSERVAZIONI

Revisionato dopo Record Mondiale.

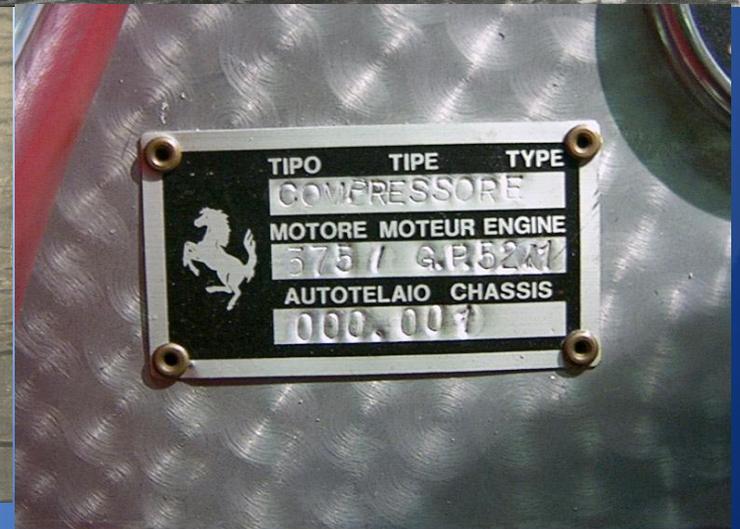
Il Capo Reparto: **Bazzi**

Le due foto nel manifesto, ci danno un indizio, oltre a stabilire l'origine del motore.
 A questo punto andiamo a cercare la classifica del campionato mondiale 1953

Entrobordo corsa								
250 chili	V	—	Ferid	Fr	1953	—	—	82,00
350 chili	V	Lia IV	D. Bertola	I	1953	Abbate	B.P.M.	137,476
	F	Nibbio	G. Castiglioni	I	1953	Timossi	B.P.M.	107,430
500 chili	V	Moschettiere	L. Guidotti	I	1953	Selva	B.P.M.	169,196
	1 ora	Augustus II	A. Morandi	I	1938	Saglio	B.P.M.	67,71
	3 ore	Augustus II	A. Morandi	I	1938	Saglio	B.P.M.	63,80
	6 ore	Augustus II	A. Morandi	I	1938	Saglio	B.P.M.	57,67
	9 ore	Augustus II	A. Morandi	I	1938	Saglio	B.P.M.	48,13
	12 ore	Bulldog II	White-Reeves	K	1937	Sec	Riley	39,48
	F	Conpermesso	F. Venturi	I	1938	Queroni	B.P.M.	82,01
800 chili	V	Arno XI	A. Castoldi	I	1953	Timossi	Ferrari	241,708
	1 ora	Angelica	V. Oggioni	I	1953	Abbate	Ferrari	115,869
	3 ore	M. Windermere	N. Buckley	K	1950	Vetnor	Jaguar	83,02
	6 ore	Blue Ace	H. Notley	K	1937	—	Lycoming	49,65
	9 ore	Blue Ace	H. Notley	K	1937	—	Lycoming	47,70
	12 ore	Blue Ace	H. Notley	K	1937	—	Lycoming	47,02
	F	Arno XI	A. Castoldi	I	1953	Timossi	Ferrari	163,910
1200 chili	V	Alagi	Th. Rossi	I	1937	Cattaneo	Isot. Fras.	146,53

La rivista Motonautica del novembre 1953, ci indica nella classe 800 chili, l'ARNO XI di Achille Castoldi con una velocità massima di km/h 241,708

A questo punto, i dubbi sono quasi tutti fugati. Resta solo il quesito della
differente livrea



E' lo stesso Eugenio Re, nella biografia che ci ha lasciato di Rinaldo Tinarelli a toglierci l'ultimo dubbio. Nella scheda di presentazione dell'idroplano, ci dice che Nando Dell'Orto, che rimarrà cliente della Scuderia Traguardo fino ai primi anni '60, lo fece «ricarrozzare» da BONESCHI.

Idroplano Timossi Arno XI° - 1953 di Achille Castoldi

- Motore** Ferrari V-12 a 60° - Tipo: Compressore 375 / G.P.52/1 (derivato dal tipo 375 F1 del 1951)
Cilindrata 4473,73 cc - Potenza max. 510 CV a 6500 giri/min. - Alimentazione con due carburatori Weber a quadruplo corpo - Due compressori Roots volumetrici - Doppia accensione - Peso 290 kg
Approntato direttamente dalla Casa di Maranello sotto la guida dell'ing. Aurelio Lampredi.
- Scafo** 000.001 del Cantiere Timossi - Azzano (Lago di Como), a tre punti di contatto con l'acqua. Struttura in travetti di legno massello, ricoperta di compensato marino, rifinita in mogano
Carenatura in alluminio, color rosso Ferrari.
- Dimensioni** Lunghezza 6200 mm (245") - Larghezza 2470 mm (97.24")
Per gare Entrobordo Corsa classe KD 800 kg, numero di gara 4 bianco.

15 ottobre 1953 Base misurata di Sarnico sul lago d'Iseo (BG) Record Mondiale di velocità sul chilometro lanciato - 241,708 km/h (imbattuto)
Record Mondiale sulla distanza delle 24 miglia nautiche (44,480 km) - 163,910 km/h



Versione 1958 di Nando (Ferdinando) Dell'Orto - modificata nel 1959

Stessa unità motrice, preparata da Rinaldo Tinarelli: Potenza max. 550 CV - Candele al platino
Scarichi: laterale e parallelo alla linea di cintura, un collettore per ogni bancata al posto delle sei uscite singole, collegato a un grosso tubo terminale verso poppa.
Miscela speciale fornita dalla Shell, composta da: metanolo, benzolo, acetone, acqua e olio di ricino.
Carenatura: frontale a "muso di squalo" con feritoia presa aria motore - Pinna stabilizzatrice a poppa per aumentare la stabilità nelle virate strette, realizzata nel 1960 dalla Carrozzeria Boneschi di Cambiagio (MI) - Colore rosso Ferrari.
Numero di gara 50 nero su sfondo bianco. Dal 1962, classe KD 900 kg.

1963 Campionato Europeo 1° classe 4,5 litri - 3 volte primatista

1965 Campionato Mondiale 2° categoria Entrobordo Corsa classe KD 900 kg

