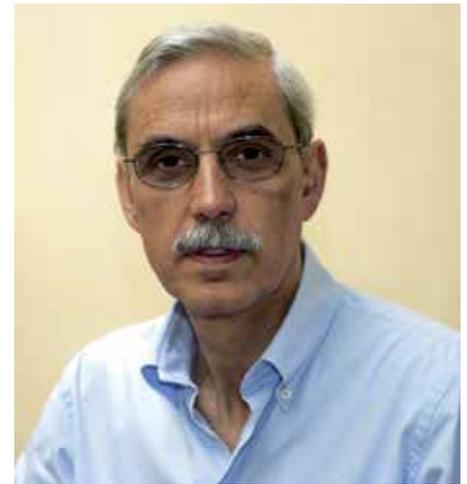


# “Rombo di motori” al Lido, un percorso attraverso le medaglie

di Leonardo Mezzaroba



In questo articolo vengono proposti avvenimenti che presentano, come denominatore comune, il mondo dei motori; si tratta di vicende che ebbero come sede privilegiata il cielo, la terra, la laguna e il mare del Lido di Venezia.

Per dare un certo ordine a questa rassegna, si è ritenuto opportuno distribuire le vicende in quattro sezioni: aeronautica, motonautica, automobilistica e, per quanto ridotta, motociclistica.

A farci da guida, tra questi episodi, a volte eroici, spesso avventurosi e comunque curiosi, saranno le medaglie, le placchette e distintivi emessi in quelle occasioni e che ne serbano memoria.

## I. Aeronautica

### 1. Il circuito aereo Bologna-Venezia-Rimini-Bologna del 1911

Il 19 settembre 1911, sulla spiaggia dell'Hotel Excelsior atterrava avventurosamente un aereo, pilotato dal veneziano Achille del Mistro, che portava il primo pacco di posta aerea in Italia, da Bologna a Venezia.

Tutto era iniziato un paio di giorni prima quando aveva preso il via il Circuito aereo Bologna-Venezia-Rimini-Bologna, organizzato da “Il Resto del Carlino” di Bologna come segno di omaggio a “Le Petit Journal” di Parigi che, pochi mesi prima, si era fatto carico dell'organizzazione del Raid Parigi-Roma-Torino (21 maggio – 15 giugno 1911).

La competizione, di circa 640 chilometri, era riservata ad aviatori civili italiani e francesi (per questo il circuito era chiamato anche Italo – Francese) ma, all'ultimo momento fu deciso di far partecipare anche dei piloti militari, benché fuori concorso.

A dire il vero la competizione si sarebbe dovuta svolgere a partire dall'8 settembre ma le pessime condizioni atmosferiche imposero il rinvio di una decina di giorni.

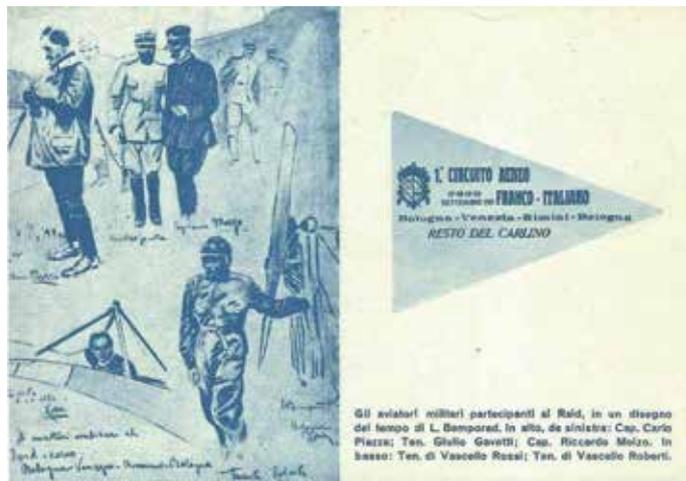


1. L'annuncio del Raid aereo sulla prima pagina del “Resto del Carlino” del 2 settembre 1911.

Fra rinunce e contrattempi, alla fine si presentarono alla partenza 10 piloti, sei italiani e quattro francesi. Il "fantastico volo", come ebbe a definirlo la "Gazzetta di Venezia" partì da Bologna alle 8.00 del 17 settembre in direzione di Venezia. Al Lido, come anticipato, era stato approntato un campo di atterraggio: "Il luogo destinato all'atterramento dei velivoli è il largo e lungo tratto di spiaggia che corre innanzi l'albergo [Excelsior ...] verso l'interno dello spazio e tutto lungo il fronte che conduce al Tiro al piccione, è stato costruito un vastissimo hangar, capace di contenere dieci velivoli." ("Gazzetta di Venezia", 18 settembre 1911).

Si trattava dello stesso spazio dove, pochi mesi prima (il 19 febbraio) era stato tentato il primo volo su Venezia, organizzato dalla società proprietaria dell'Hotel Excelsior, ad opera del piemontese Umberto Cagno.

2. 1961. Cartolina del cinquantenario del Circuito aereo Franco Italiano (Archivio Luca Perale).



Tornando però al 17 settembre va precisato che la gara venne gravemente compromessa dalle avverse condizioni del tempo. Alcuni aerei (quello di Le Lasseur e di Deroye) precipitarono ma i piloti riuscirono a cavarsela; quello di Rossi fu costretto all'atterraggio in prossimità di Ferrara; infine, quello di Roberti operò un atterraggio di fortuna a pochi chilometri da Venezia. Gli altri furono in grado di raggiungere il Lido. La sera, gli organizzatori decisero di concedere un giorno di pausa per consentire ai piloti che non erano riusciti a concludere il percorso, di arrivare a Venezia. Dunque la seconda tappa, Venezia - Rimini, prese il via il 19 settembre con la partenza dei velivoli nel corso della mattinata. Il giorno dopo ebbe luogo l'ultima tappa, con il ritorno a Bologna. Per commemorare l'impresa venne promossa, dal "Resto del Carlino", la realizzazione di una medaglia raffigurante, al dritto, un'aquila in volo su una distesa in cui si riconosce una veduta di Bologna con, nell'esergo, una lunga scritta latina, dettata da Giovanni Pascoli, per celebrare il cinquantenario della proclamazione del Regno d'Italia e gli otto aviatori che portarono a termine l'impresa. Sul rovescio, in un cartiglio tra rami di alloro, il nome, le tappe e la data di svolgimento della competizione, con la celebrazione del ruolo svolto dal "Resto del Carlino". La medaglia, opera di un non meglio precisato G. Hesse, venne coniata presso lo Stabilimento Johnson di Milano.



3. 1911. G. Hesse, medaglia commemorativa del I Circuito aereo Bologna-Venezia-Rimini-Bologna (bronzo dorato, Ø mm 30,5; collez. Voltolina).

Per completare il racconto dobbiamo però tornare al pomeriggio di quel 19 settembre. Quando già le autorità stavano andandosene e la pista era ormai stata invasa da spettatori e bagnanti, si diffuse la notizia che, inaspettato, stava arrivando un ultimo aereo: il Deperdussin pilotato dal diciannovenne Achille Dal Mistro. In pratica era successo che il giovanissimo pilota veneziano (con alle spalle due soli mesi di addestramento al volo) non era potuto partire il 17 settembre a causa di un problema tecnico (la mancanza del mozzo dell'elica) e aveva dovuto attendere due giorni perché gli arrivasse il pezzo necessario. Nel primo pomeriggio del 19 settembre lo aveva fatto montare e, benché gli organizzatori si fossero rifiutati di dargli il permesso di decollare perché non vi erano più le condizioni di sicurezza, Dal Mistro volle comunque compiere l'impresa. Con l'aiuto di un ufficiale dell'esercito (veneziano come lui) convinse il direttore pro-



4. Il tenente Achille Dal Mistro (1892-1917) in una foto scattata durante il primo conflitto mondiale.

vinciale delle poste di Bologna a consegnargli un pacco di corrispondenza da trasportare a Venezia. Alle 16.30 decollò con il suo aereo; nel campo di atterraggio dell'Excelsior ci si impegnò freneticamente per liberare la pista. Quando alle 18.00 l'aereo apparve nel cielo del Lido la folla non se ne era ancora andata del tutto e per tre volte Dal Mistro cercò, vanamente, lo spazio per atterrare. Costretto infine a una brusca manovra, il suo aereo toccò una staccionata e si capovoltò. Il pilota, sbalzato fuori dell'abitacolo, riuscì a salvarsi e anzi, recuperato il pacco (contenente una ventina di lettere e cartoline) che gli era stato affidato, lo consegnò all'ispettore delle Poste lì presente. In pratica si trattò della prima posta portata per via aerea in Italia, appena cinque giorni dopo il record stabilito in Inghilterra con il trasporto nella tratta Windsor – Londra. Il destino di Dal Mistro non fu fortunato: partito per il fronte nella Prima guerra mondiale, morì il 26 maggio 1917 a Medeazza (Trieste).

## 2. Nascita dell'aeroporto San Nicolò

Inutile sottolineare che, sin dal primo diffondersi dell'attività aviatoria, il Lido, con le sue distese piatte e sabbiose, appariva la naturale sede ove disporre degli spazi necessari per i decolli e gli atterraggi e per la collocazione delle strutture di appoggio e controllo. Non stupisce dunque se, con l'entrata in guerra dell'Italia, nel 1915, "considerata la funzione strategica di Venezia e la sua vulnerabilità dai cieli, la Marina trasferì in laguna tutti i migliori aeroplani disponibili e ne acquistò una decina, che furono ospitati nella nuova base per idrovolanti dell'isola di Sant' Andrea, con compiti di ricognizione e, sporadicamente, di bombardamento [... inoltre] a San Nicolò del Lido, a ridosso della fortezza cinquecentesca, la marina attrezzò anche un ampio spazio per magazzini, officine e una pista di atterraggio in terra battuta, sulla quale inizialmente operavano reparti france-

si inviati nell'estate del 1915 per la difesa della città lagunare, con sei aeroplani Nieuport da caccia. Questi mezzi vennero in seguito sostituiti da reparti italiani della 241a squadriglia caccia della Marina e delle squadriglie 'Siluranti aeree', comandate da Gabriele D'Annunzio, rinominate poi 'San

Marco'. Con queste strutture e dotazioni Venezia si confermò la principale sede dell'aviazione marittima italiana." (*Venezia fra arte e guerra 1866-1918. Opere di difesa, patrimonio culturale, artisti, fotografi*, a cura di G. Rossini, Milano 2003, pp. 129-130).

L'archivio di Luca Perale conserva preziose testimonianze della presenza della cosiddetta *Escadrille* a Lido nel 1917 e fin verso il 1919.

Alla fine del conflitto mondiale, nel 1919, il comune di Venezia fece realizzare presso la Regia Zecca di Roma una apposita medaglia di benemeranza da donare agli aviatori francesi che avevano protetto la città.



Lido airfield, October 1917

French Nieuports of Escadrille 392. The aircraft are supposed to be NI 23 type aircraft



5. 1917. Capannoni che fungevano da hangar per gli apparecchi francesi dell'*Escadrille* (Archivio Luca Perale).

6. 1919. La medaglia offerta dal comune di Venezia agli aviatori francesi (bronzo, Ø mm 37; Venezia – Museo Correr, cl. XLV, n. 2441).

Quanto a D'Annunzio, mantenne il suo incarico sino a settembre del 1919, quando partì alla volta di Fiume; è opportuno ricordare che il "poeta-soldato" era arrivato a Venezia il 18 maggio 1915 e ben presto aveva stretto un'amicizia fraterna con Giuseppe Miraglia, ufficiale di marina e pilota di idrovolanti che venivano fatti partire dalle "due stazioni per idrovolanti di Venezia, l'isola di Sant'Andrea [... e] quella di San Nicolò del Lido" (*Venezia fra arte e guerra 1866-1918*, op. cit., p. 135).

Con Miraglia D'Annunzio compì alcuni voli memorabili. Il 21 dicembre 1915 però Miraglia perdeva la vita, durante un volo di prova, precipitando con il suo aereo nelle acque antistanti San Nicolò del Lido (assieme a lui morì il motorista Giorgio Fracassini Serafini). Fu una dolorosissima perdita per D'Annunzio che dedicò all'amico molte commosse pagine del suo *Notturmo*. Nel 1925, tra il 25 e il 26 ottobre, a ricordo dello sfortunato aviatore, venne disputata una grande gara aviatoria, con partenza dall'idroscalo di Sant'Andrea, intitolata *Coppa Giuseppe Miraglia*. Ne resta testimonianza in una medaglia coniata in bronzo presso lo Stabilimento Johnson di Milano. Nel dritto è significativamente raffigurato il cavallo alato, Pegaso, in volo sopra le distese marine, mentre in esergo è stilizzato un leone di San Marco inciso. Al rovescio, nel giro vengono ricordati nome e anno della competizione, e, dentro un fregio circolare culminante nello stemma Savoia, vi è lo spazio per il nome del destinatario della medaglia.



7. 1925. Medaglia per i partecipanti alla Coppa G. Miraglia (bronzo, Ø mm 26; collez. privata).

Un'altra medaglia, verosimilmente collocabile intorno agli anni Trenta, testimonia come il ricordo del Miraglia durasse ancora, tanto che al pilota venne intitolato un non meglio identificato aeroporto veneziano (forse quello di San Nicolò, ma più verosimilmente l'idroscalo dell'isola di Sant'Andrea).



La medaglia, di modeste dimensioni, fu realizzata dallo Stabilimento Johnson di Milano sia in argento che in argento dorato.

8. Medaglia dedicata al regio aeroporto "G. Miraglia" (argento, g 5,3, Ø mm 21; collez. Voltolina).

### 3. L'aeroporto Giovanni Nicelli e la compagnia aerea Transadriatica

Le strutture aeroportuali di San Nicolò furono comunque mantenute e anzi l'aeroporto San Nicolò venne scelto dai fratelli Bruno, Mario e Renato Morandi come base e sede sociale della compagnia aerea Transadriatica, fondata ad Ancona nel 1925 ma ben presto trasferita a Venezia. Il 18 agosto 1926 la Transadriatica faceva decollare il suo primo Junkers 13 per la tratta Venezia-Vienna e ritorno. Si trattava del primo volo di linea italiano di un aereo non idrovolante.

A tale scopo, lo scalo venne opportunamente dotato di una stazione aeroportuale ai bordi della pista; inoltre, in quello stesso anno la Transadriatica inaugurò le officine aeronautiche, costruite di fronte alla stazione. Nel frattempo l'aeroporto, veniva intitolato a Giovanni Nicelli, asso dell'aviazione da caccia italiana, morto nel corso di una manovra acrobatica il 5 maggio 1918.

Ben presto la compagnia Transadriatica attivò altre linee aeree: dalla Roma - Venezia - Vienna (1927), alla Venezia - Berlino - Venezia (1928), ai collegamenti (nello stesso anno) con la Polonia, alla Venezia - Trento

- Venezia (1930) e via dicendo. Proprio il 18 agosto 1930 veniva emessa una medaglia commemorativa del IV anno di attività della compagnia, che ricordava tra l'altro i 2.000.000 di chilometri di volo sino ad allora coperti dai suoi aerei.



9. Manifesto pubblicitario della compagnia aerea Transadriatica.

10. 1930. Medaglia celebrativa del IV anno di attività della Transadriatica (argento, Ø mm 30; collez. privata).



A fine dicembre del 1931 la Transadriatica si fuse con la Società Aerea Mediterranea (SAM). Ingranditasi ulteriormente, con l'assorbimento di altre società aeree, nel 1934 la SAM assunse il nome di Ala Littoria, la prima compagnia di bandiera italiana.

Uno scalo così importante, secondo solo all'aeroporto romano del Littorio, dovette dotarsi di una nuova aerostazione, che venne costruita nel 1935, su progetto di Felice Santabarbara (cfr. G. Distefano, *Lido di Venezia Atlantico storico*, Venezia Lido 2013, pp. 172-175).

Come è noto, dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, l'occupazione nazista prima e la presenza americana poi comportarono un drastico ridimensionamento dell'attività del "Nicelli".

L'Ala Littoria lasciò il posto alla nuova Ala Italiana che conobbe una parziale ripresa negli anni Cinquanta. Infine, nel 1961, l'attivazione del nuovo aeroporto di Tesserà relegò il Nicelli a un ruolo del tutto secondario, destinandolo ad accogliere piccoli aerei privati e una scuola per piloti e paracadutisti. Importante anche il ruolo dell'Aero Club Giannino Ancillotto di Venezia (associazione sciolta nel 2009) che verso la metà degli anni Novanta partecipò, con la Save, il comune di Venezia e la Camera di Commercio, alla costituzione della società Nicelli Spa, per la riqualificazione dell'aeroporto lidense.

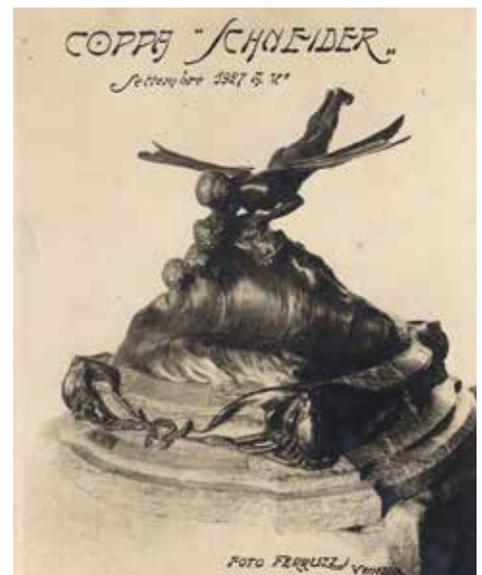


11. 1951. Medaglia dell'Avio raduno organizzato dall'Aero Club "G. Ancillotto" (bronzo dorato, Ø mm 30; collez. Voltolina)

#### 4. La Coppa Schneider

A conclusione di questa rassegna aeronautica non si può fare a meno di ricordare la Coppa Schneider che vide per ben tre volte come campo di gara lo spazio aereo sopra il Lido. Ideata sin dal 1911 come incoraggiamento al progresso tecnologico per l'aviazione civile, fu però il pilota e imprenditore francese Jacques P. Schneider (1879 – 1928) ad assegnarle, nel 1912, una valenza di gara di pura velocità; a tal fine egli donò alla Federazione aeronautica francese la celebre coppa, del valore di 25000 franchi. L'aeroclub che avesse vinto 3 gare di fila oppure 3 gare in 5 anni avrebbe tenuto la coppa e il pilota vincente avrebbe ricevuto 75000 franchi.

La prima e la seconda edizione ebbero luogo rispettivamente nel 1913 e 1914 a Monaco ma la serie venne interrotta dallo scoppio del primo conflitto mondiale. La terza edizione si svolse dunque solo nel 1920 proprio a Venezia. Gli italiani furono praticamente gli unici partecipanti, dato che gli altri concorrenti erano stati impossibilitati a prender parte alla gara da problemi tecnici. Il 7 agosto dell'anno seguente ebbe luogo la quarta edizione, sempre a Venezia; la vittoria arrise ancora all'Italia,



12. 1927. Cartolina con la riproduzione della Coppa Schneider (Archivio Luca Perale).



13. 1927. Cartolina celebrativa della IX edizione della Coppa Schneider (Archivio Luca Perale).

anche in questa occasione il numero dei partecipanti stranieri era stato ridottissimo.

Ben diversa fu la nona edizione, quella del 1927, che vide l'iscrizione di equipaggi statunitensi, francesi e inglesi; alla fine però a sfidare i piloti italiani ci fu solo l'agguerrita squadra inglese, così la gara che doveva disputarsi il 25 settembre finì per diventare una competizione tra Italia e Inghilterra. Inutile sottolineare che il governo fascista intravide nell'avvenimento una ghiotta opportunità per affermare il nome della nazione nel mondo e soprattutto esaltare il regime ostentando le capacità tecnologiche italiane: insomma un formidabile strumento di propaganda.

Gli effetti non tardarono a farsi sentire: l'attesa e la curiosità per la competizione furono enormi e il pubblico accorse numerosissimo, tanto che ne restò memoria per anni. Ancora il 19 settembre del 1931, confrontando la partecipazione di spettatori alle varie edizioni del Concorso Internazionale Motonautico, con quanto era successo con la Coppa Schneider del 1927, la "Gazzetta di Venezia" riportava: "Gli organizzatori avevano ancora negli occhi la visione della folla immensa, strabocchevole, che, riversatasi a Venezia da tutte le parti d'Italia per assistere al duello della nostra aviazione con l'aviazione britannica aveva addirittura sommerso in una marea di corpi umani Venezia ed il Lido. [...]". La coppa Schneider, esposta all'entrata del Museo Correr fu meta di un autentico, interminabile pellegrinaggio.

La spiaggia venne divisa in cinque settori; la zona A (capanne comunali di San Nicolò) e la zona F (capanne comunali a destra del Palazzo del mare, corrispondenti alle attuali Miramare e Sorriso) permisero il libero accesso al pubblico. La zona D (grosso modo zona del Blue Moon fino al primo ingresso di Venezia Spiagge) prevedeva un biglietto da 5 lire; la zona B (corrispondente alle attuali spiagge del Consorzio e delle Quattro fontane) era a disposizione di quanti avevano acquistato la speciale tessera ferroviaria che dava diritto a sconti per il viaggio in treno (in pratica il biglietto costava 5 lire per chi risiedeva in Veneto e 10 lire per gli altri). La zona E (quella delle capanne del Des Bains) era riservata alla Compagnia Italiana Grandi Alberghi ed infine la zona C (quella dell'Excelsior) metteva a disposizione terrazza e spiaggia pagando un biglietto di 15 lire. Infine, alle autorità erano stati riservati il salone da pranzo e la grande terrazza coperta dell'Hotel.



14. 1927. La folla assiepata sulla spiaggia dell'Excelsior (Archivio Luca Perale).



Il regolamento prevedeva che gli aerei dovessero ripetere più volte un percorso triangolare fino a coprire 350 chilometri. Punto di partenza e di arrivo era costituito dallo spazio antistante l'Hotel Excelsior. Domenica 25 settembre, quando tutto era ormai pronto e a Lido erano accorse 150000 persone un violento vento di scirocco costrinse gli organizzatori a rinviare la competizione al giorno successivo. Dunque la gara si svolse il 26 settembre e vide la vittoria degli inglesi, che sbaragliarono la concorrenza con il loro Supermarine S.5 ottenendo sia il primo che il secondo posto.

Certo sui manifesti e sulle locandine rimase l'indicazione del 25 settembre come giorno di svolgimento della gara e così pure sulla medaglia appositamente coniatata. Essa propone sul dritto la riproduzione della Coppa Schneider, vale a dire una figura femminile alata, con casco da aviatore, che cala dal cielo a consolare e baciare dei piloti caduti e travolti dalle onde; la legenda propone la scritta: COPPA SCHNEIDER XXV – IX – MCMXXVII. Sul rovescio invece è rappresentato, in alto, un idrovolante in volo; sotto, si vede l'Hotel Excelsior che si erge sopra la distesa del Mar Adriatico. In primo piano vi è un leone di San Marco andante a sinistra, fra due rami

di alloro.

Questa edizione fu l'ultima annuale: successivamente infatti si decise di svolgere le gare ogni due anni per permettere ai concorrenti di avere più tempo per la preparazione delle macchine. L'Inghilterra vinse anche le due edizioni successive (1929 e 1931) ottenendo così le tre vittorie necessarie per aggiudicarsi definitivamente la coppa che attualmente è conservata, insieme all'aereo vincitore, al "Museo della Scienza" di Londra.



16. 1927. La medaglia commemorativa della IX edizione della Coppa Schneider (Carlo Tabasso (?); Ø mm 25; a sinistra esemplare in argento, g 26,5; a destra esemplare in bronzo; collez. privata).

Sopra a sinistra: 15. 1927. Cartolina con il percorso della IX edizione della Coppa Schneider (Archivio Luca Perale).

## II. Motonautica

### 1. Il concorso motonautico internazionale

Il 10 settembre 1929 iniziava al Lido di Venezia quella che i giornali dell'epoca definirono enfaticamente la "settimana della motonautica mondiale". Si trattava della prima edizione del Concorso Motonautico Internazionale che vedeva la partecipazione di decine di imbarcazioni a motore, provenienti da numerose nazioni europee e persino dagli Stati Uniti, suddivise in tre grandi categorie: i *racers*, i *cruisers* e i *fuoribordo*. Ciascuna di queste categorie si divideva poi in varie tipologie, che concorrevano a diverse gare. Per le imbarcazioni più potenti, i *racers* (con 33 iscritti) erano a disposizione la Coppa del Re, la Coppa Mussolini e la Coppa Volpi; ma poi vi erano molti premi per le altre due categorie; solo per citarne alcuni: la Coppa The Tatler; la Coppa Lloyd Sabaudò; il Gran premio di Venezia e via dicendo.

Per le gare, da disputarsi tra il 10 e il 15 settembre, era previsto un doppio circuito: quello "esterno" (detto Circuito A) sul mare, che si estendeva, a forma di stadio, dall'attuale lungomare D'Annunzio a poco oltre l'Hotel Excelsior, e quello "interno" (detto Circuito B) dal lato laguna, che si sviluppava in modo più articolato, dallo spazio acqueo tra San Nicolò e il Forte di Sant'Andrea, a punta Sant'Elena, a Santa Maria Elisabetta con traguardo davanti al Tiro a segno nazionale. Le gare "a mare" erano programmate per il pomeriggio, quelle in laguna per la mattina.

Per assistere a queste ultime (di gran lunga più numerose) era ovviamente a disposizione la riviera da Santa Maria Elisabetta sin quasi all'edificio del Tiro a segno; la "Gazzetta di Venezia" del 18 settembre 1929 riporta al riguardo che "Lungo tutto il Lungolaguna l'immensa folla incitava con la voce e col gesto." In realtà la partecipazione popolare (almeno per questa prima edizione) non fu così numerosa; ad essere coinvolta fu di fatto una categoria piuttosto elitaria di persone, per le quali erano state allestite due tribune d'onore, una su un pontone approntato davanti al Tiro a segno nazionale e una allestita, per iniziativa dell'Hotel Excelsior, su una esotica galleggiante munita di cupola argentata che, nelle edizioni successive, avrebbe preso il nome di "pagoda". Ecco come viene descritta dalla "Gazzetta di Venezia" del 12 settembre di quello stesso anno: "La cupola galleggiante dell'Excelsior è stata attraccata presso la riva del Tiro a Segno a San Nicoletto e in essa sono stati rizzati i pennoni dei segnali e collocati i fili a piombo del traguardo. Tutto attorno alla rotonda coperta dalla cupola d'argento ed occupata dalla giuria, è lo spazio che serve da tribuna. Questa [...] si va via via popolando di autorità di commissari, di sportamen e di elegantissima folla."

A dire il vero, il Concorso motonautico internazionale sarebbe dovuto iniziare il 9 settembre, come ricordano il manifesto e la medaglia realizzati per l'occasione, ma probabilmente l'arrivo in ritardo di alcune imbarcazioni (in particolare quelle, attesissime, che provenivano dagli Stati Uniti) portò a uno spostamento al giorno seguente. Il 9 settembre comunque "S. A. R. il principe di Udine [...] si è recato] in Arsenale ove sono radunati i motoscafi concorrenti [...] e ha eseguito poi sopralluoghi sui circuiti di gara e gli impianti dei traguardi" ("Gazzetta di Venezia", 10 settembre 1929).

Nell'erinnofilo (in pratica un bollo chiudilettera con valore commemorativo) emesso per la circostanza, viene addirittura indicata la data 7-15 settembre 1929.



17. 1929. Il manifesto del primo Concorso motonautico internazionale, opera di Plinio Codognato.



18. 1929. Erinnofilo del primo Concorso motonautico internazionale.

Per l'occasione venne dunque prodotta la medaglia commemorativa, coniata in bronzo, in argento, in argento dorato e persino in oro, almeno secondo le indicazioni del sito de Lamoneta.it della Numismatica italiana (<https://numismatica-italiana.lamoneta.it/moneta/W-ME61G/140>). La medaglia è caratterizzata, al dritto, dal simbolo dell'elica cui è avviluppato un cavalluccio marino, mentre sul rovescio compare la scritta, con nome della manifestazione e data, tra un leone di San Marco, andante a sinistra, in alto, e un fascio littorio in basso. Come si avrà modo di vedere, questa iconografia venne mantenuta nelle medaglie di varie edizioni successive, salvo le inevitabili modifiche nell'iscrizione.



19. 1929. Esemplari in argento e in bronzo della medaglia del primo Concorso motonautico internazionale (Ø mm 35; collez. privata).

In effetti la modifica più significativa nell'iscrizione è legata al nome della manifestazione che, nel 1931, in occasione della terza edizione, divenne Grande concorso motonautico internazionale d'Italia.

Quella del 1931 fu senza dubbio una edizione straordinaria, nobilitata in particolare dalla presenza del re d'Italia, Vittorio Emanuele III.



20. 1931. Giuseppe Riccobaldi, manifesto del III Grande concorso motonautico internazionale d'Italia.

Costui, dopo aver inaugurato, la mattina del 12 settembre, a Palazzo Ducale, il XV Congresso Internazionale di Navigazione, si recò nel pomeriggio, in motoscafo a San Nicolò. Qui, "alle sedici e un quarto, accolto dalle entusiastiche ovazioni della folla [...] Sua Maestà compie la cerimonia della inaugurazione del Concorso, aprendo simbolicamente il circuito di gara, col taglio del nastro tricolore, teso dinanzi alla tribuna reale." ("Gazzetta di Venezia", 13 settembre 1931).

La presenza del sovrano venne celebrata anche con l'emissione di una apposita medaglia recante sul rovescio la scritta "Manifestazione in onore di S. M. il Re d'Italia 12 - 9 - 1931 - IX".

La presenza del sovrano venne celebrata anche con l'emissione di una apposita medaglia recante sul rovescio la scritta "Manifestazione in onore di S. M. il Re d'Italia 12 - 9 - 1931 - IX".



21. 1931. La medaglia del Concorso dedicata a Vittorio Emanuele III (bronzo, Ø mm 40; collez. Voltolina).

Di fatto le gare iniziarono il giorno dopo, 13 settembre, come è ricordato da manifesti e medaglie. Anche per questa edizione, per le 104 unità in lizza (15 *racers*, 2 *idroscivolanti*, 20 *cruisers* e 67 *fuoribordo*) provenienti da 10 nazioni (Italia, Inghilterra, America, Germania, Francia, Svezia, Ungheria, Austria, Spagna e Svizzera) erano stati messi in palio numerosissimi trofei; basti ricordare la Coppa Duca di Genova, la Coppa Mussolini, la Coppa S.I.A.P., la Coppa Brandolini, la Coppa Volpi, la Coppa Silvani, la Coppa F.I.M., le Coppe Excelsior, Danieli, Lido, la Coppa Foscari, la Coppa Rossi, la Coppa Gaggia, la Coppa Querini, la Coppa Dal Pozzo e la Coppa Duca di Genova. Tra il 14 e il 16 settembre, un forte vento di bora limitò notevolmente lo svolgimento

delle gare, scoraggiando la partecipazione del pubblico, ma nei giorni successivi la presenza degli spettatori fu davvero notevole, come testimonia la "Gazzetta di Venezia" del 21 settembre: "A San Nicoletto s'è radunato tutto il fiore del pubblico veneziano. Le tribune non bastano a contenerlo tutto e non bastano i posti allineati presso la riva sotto i grandi ombrelli zebrati. La gente s'assiepa dovunque sia libero un palmo di terra dal quale si possa seguire la gara, e resta in piedi dietro gli steccati e si allinea sulle gradinate del Tiro a segno nazionale per vedere più lontano." Per venire incontro alle esigenze di tante persone, negli ambienti del Tiro a segno nazionale era stato allestito anche un bar. Come anticipato, la medaglia ufficiale del Concorso motonautico 1931 fu in tutto simile a quella del 1929 salvo la titolazione della manifestazione e la data.



22. 1931. Medaglia ufficiale del III Grande concorso motonautico internazionale d'Italia (bronzo argentato, Ø mm 35; collez. privata).



Il 20 settembre, presso l'Excelsior Palace Hotel, ebbe luogo la cena di gala, seguita dalla solenne premiazione dei vincitori. Infine non si è trovata traccia, nei giornali dell'epoca, di una rara medaglia, identica a quella "ufficiale" ma recante la misteriosa scritta "aggiunta" sul dritto: "Graz Venezia STMK Motor Sport C", forse allusiva a un gemellaggio tra le due città.

23. 1931. La medaglia del Concorso recante la scritta Graz Venezia (bronzo, Ø mm 35; collez. privata).

Le edizioni successive replicarono quella del 1931. Il Lido continuava ad essere il naturale punto di riferimento di



questa competizione. Verosimilmente la medaglia ufficiale venne riproposta ogni anno: in questa sede siamo in grado di presentare nell'ordine quelle del 1933, del 1934 e del 1935.



24. 1933. Medaglia ufficiale del V Grande concorso motonautico internazionale d'Italia (bronzo, Ø mm 35; collez. privata).

25. 1934. Medaglia ufficiale del VI Grande concorso motonautico internazionale d'Italia (bronzo, Ø mm 35; collez. Voltolina).

26. 1935. Medaglia del VII Grande concorso motonautico internazionale d'Italia (bronzo, Ø mm 35; collez. Marco Pagano).

Per la medaglia del 1935 è opportuno segnalare che la consueta iconografia del dritto venne sostituita dal simbolo del Circolo motonautico veneziano. Ne conservano memoria anche alcuni distintivi opera di Alessandro Santi junior (1894-1961). Tale simbolo, nel secondo dopoguerra, sarebbe stato soppiantato da quello che persiste anche attualmente ed è presente in distintivi e medaglie.



27. Distintivi del Circolo Motonautico Veneziano; a sinistra quello originario (mm 15x24), a destra quello rinnovato verosimilmente dopo il 1945 (Ø mm 39).

Quella del 1938 fu, di fatto, l'ultima edizione del Concorso motonautico internazionale d'Italia. In effetti quello che si svolse nel 1939, anche se ufficialmente dedicato alla celebrazione del decennale della manifestazione, andò a modificare drasticamente il Concorso stesso. Esso infatti assunse il nome di Gran premio motonautico Venezia e si svolse l'1 e il 2 luglio. Ma soprattutto finì per sottrarre al Lido almeno una parte del ruolo da protagonista che l'isola aveva sempre vantato sulla competizione. Il campo di gara infatti fu cambiato: nello spazio acqueo antistante la Riva degli schiavoni e quella dell'Impero (attuale Riva dei Sette Martiri) erano stati costituiti due circuiti, "uno di tre chilometri, che comprende[va] il canale dell'Orfanello [destinato ai] motoscafi della massima categoria, ed uno di due chilometri riservato a tutte le altre imbarcazioni fuoribordo ed entro-bordo" ("Gazzetta di Venezia", 28 giugno 1939), da ripetersi più volte. I giornali dell'epoca diedero ampio spazio all'avvenimento che consentiva di enfatizzare la tecnologia e la velocità delle potenti imbarcazioni iscritte alle numerose gare previste e di esaltare il coraggio dei piloti, soprattutto italiani e tedeschi (cfr. "Gazzetta di Venezia", 1 luglio 1939), in quel momento di grave tensione politica, destinato a sfociare due mesi dopo nel secondo grande conflitto mondiale.

È importante tuttavia sottolineare che gli organizzatori vollero celebrare il decennale del Gran premio motonautico internazionale commissionando una splendida placchetta colorata con smalti vivaci palesemente legata al Lido. A dispetto del fatto che il punto chiave del percorso fosse certamente quello situato davanti alla Riva dell'Impero, i committenti preferirono proporre nell'iconografia la rappresentazione del Forte di Sant'Andrea e della chiesa di San Nicolò, evidentemente per coerenza con i circuiti delle edizioni precedenti.



28. 1939. Placchetta del decennale del Concorso Motonautico Internazionale (bronzo dorato e smalti, mm 69,5 x 35; collez. Voltolina).

## 2. Altre competizioni

Nel corso del XX secolo altre gare di motonautica coinvolsero inevitabilmente l'isola del Lido, se non altro perché il Lido costituiva il punto di partenza o di arrivo per le imbarcazioni che dovevano affrontare crociere al di fuori della laguna. Basti ricordare che, proprio nell'ultimo giorno (18 settembre) del già citato Concorso motonautico internazionale del 1934, si svolse la XII Crociera Venezia-Trieste-Venezia per la quale era in palio la Coppa del Duca di Genova, destinata al motoscafo da mare che avesse

ottenuto, oltre al miglior piazzamento e la maggior velocità, anche la massima economia di carburante. Della gara resta testimonianza in una bella placchetta smaltata destinata ad essere fissata, con ogni probabilità, allo scafo del motoscafo concorrente o di imbarcazioni del seguito. In qualche modo essa diventava una sorta di distintivo del motoscafo stesso.



29. 1934. Placchetta della Crociera motonautica Venezia - Trieste (bronzo dorato e smalti, mm 60 x 100; collez. privata).

Un altro esempio ci viene dal *IV Rallye motonautico Esso dell'Alto Adriatico* (nei giornali, nelle medaglie e nei manifesti dell'epoca veniva usata la forma francesizzante "rallye", in luogo dell'attuale "rally").

La partenza venne data alle 8.00 del mattino dal distributore della Esso a Santa Maria Elisabetta di Lido.

Si trattava di "una difficile prova di regolarità destinata ad unire idealmente le due città sorelle di Venezia e Trieste attraverso la collana degli splendidi centri balneari dell'Alto Adriatico da Jesolo a Caorle, Lignano, Grado" ("Il Gazzettino", 29 giugno 1963).

30. 1963. Medaglia-placchetta del Trofeo Esso (bronzo argentato e smalti, mm 39x55, collez. privata).



Cinquantacinque gli equipaggi iscritti (trentatré fuoribordo e ventidue entro bordo), con una significativa rappresentanza straniera (tre equipaggi tedeschi e altrettanti francesi).

La difficoltà della prova era legata al fatto che i concorrenti dovevano mantenere lungo l'intero percorso la media dichiarata e scelta all'atto dell'iscrizione.

A verificare il rispetto di tale media provvedevano controlli palesi e controlli segreti; tenuto conto che il punteggio variava anche in ragione della velocità scelta dai singoli partecipanti, la compilazione della graduatoria era davvero complessa.

Nella prima giornata di gara i concorrenti si recarono a Grado e poi a Trieste dove ricevettero una "calorosissima accoglienza [...] nonostante l'ora pomeridiana e il caldo canicolare" ("Il Gazzettino", 30 giugno 1963).

Gli equipaggi poi ritornarono a Grado, dove si concluse la prima giornata. La seconda parte della gara ebbe inizio il giorno successivo, all'alba.

Il ritorno a Venezia, dove la competizione ebbe termine, avvenne nelle prime ore del pomeriggio.



31. 1979. La medaglia per il Gran Premio Serenissima (metallo bianco e smalti, mm 30,5 x 36; collez. privata)

Un'ultima importante gara disputata a Lido e ricordata in medaglia è costituita dalla finale mondiale del campionato motonautico Offshore.

A Lido si erano già svolte due prove che avevano visto in gara questi "jet del mare", ma era la prima volta che vi veniva ospitata una finale. A questa competizione, denominata *Coppa Serenissima*, erano stati ammessi "i migliori piloti della specialità che hanno conquistato i primi tre posti nei rispettivi campionati continentali [...] provenienti dall'Australia, dall'Argentina, dagli Stati Uniti, dalla Gran Bretagna e, naturalmente, i migliori specialisti italiani." ("Il Gazzettino", 18 ottobre 1979).

Il percorso prevedeva la partenza dalle acque antistanti l'Hotel Excelsior, per raggiungere Albarella e da lì Lignano per ritornare poi a Lido, per un totale di 153 miglia.

Organizzatori della prestigiosa manifestazione furono la Ciga Hotels tramite l'Excelsior Yacht Club Venezia e il Circolo Motonautico Veneziano.

"Gli scafi d'altura al via erano 36, divisi in 3 classi: l'Op 1 per motori sino a cc. 16008, l'Op 2 sino 8004, la classe 3 sino a 4002." ("Il Gazzettino", 21 ottobre 1979).

A ottenere il titolo di campionessa mondiale nella massima categoria fu, alla fine, la californiana Betty Cook. Per le altre due categorie i vincitori furono l'inglese Hagan (Op 2) e il lombardo Regazzi (Op 3).

Per l'occasione venne realizzata una medaglia che di fatto sfruttava il distintivo dello Yacht Club Excelsior già esistente (realizzato dalla ditta Bertoni di Milano), con l'inserimento, nel rovescio, della scritta relativa alla gara e all'anno.



32. 1975 ca. Il distintivo dell'Excelsior Yacht Club, da cui venne tratta la medaglia della gara offshore del 1979 (metallo bianco e smalti, mm 30,5 x 36; collez. Voltolina).

### III. Automobilismo

#### 1. Primo "rallye" automobilistico del Lido

Il Primo rallye automobilistico del Lido si corse nel 1954, tuttavia alcuni anni prima, nel 1946, in pieno dopoguerra, a Lido era stato organizzato un Circuito Lido di Venezia, destinato ad essere replicato l'anno seguente: "8 settembre [1946]: per favorire la ripresa turistica azzerata dalla guerra si corre una gara automobilistica: I Circuito Lido di Venezia. La partenza è fissata all'inizio del Gran Viale, si gira poi a destra sul lungomare e lo si percorre tutto fino a collegarsi con via Malamocco (poi Sandro Gallo), e da lì al Piazzale S. M. Elisabetta. Vi partecipa l'asso del volante Tazio Nuvolari (1892-1953) con una Fiat 1100 Sport Special, ma è costretto al ritiro già nelle prove di batteria per un guasto per cui non è ammesso alla finale. Nuvolari ritornerà al Lido il 14 settembre 1947 per correre il II Circuito del Lido di Venezia con una Cisitalia D46 e arriverà terzo." (Distefano, *Lido di Venezia*, op. cit., pp. 191-192).

Dovettero dunque trascorrere sette anni prima che al Lido venisse ospitata una manifestazione automobilistica di grande prestigio. Il Primo rallye internazionale del Lido venne disputato tra l'11 e il 13 giugno 1954; come si avrà modo di vedere esso si svolgeva in tre fasi piuttosto articolate e complesse, soprattutto da un punto di vista organizzativo. A questo riguardo un ruolo fondamentale fu esercitato dall'Automobile Club di Venezia che però frui della collaborazione "dell'Ufficio Comunale e dell'Ente provinciale per il turismo della S.A.V.I.A.T. e dell'Assessorato al turismo della Regione Trentino Alto Adige." ("Il Gazzettino sera", 9-10 giugno 1954). Secondo il regolamento, nella giornata dell'11 giugno infatti le vetture dei 150 iscritti (molti dei quali stranieri) dovevano raggiungere Riva del Garda attraverso itinerari prestabiliti (da Genova, Torino, Bolzano, Venezia, Udine, Firenze, Nizza, Bellinzona e Innsbruck). Per il 12 giugno era in programma la tappa più impegnativa e certamente decisiva ai fini della classifica; essa prevedeva un percorso di 428 km, che iniziava alle 7.00 di mattina con i 9 km della durissima salita del Ponale, da Riva a Molina di Ledro, per transitare poi, verso le 11.30, sul passo del Pordoi, per Cortina (intorno alle 15.30), per Vittorio Veneto, per Treviso e infine giungere a Venezia-Tronchetto tra le 17.00 e le 19.50. Durante questa tappa le autovetture erano tenute a misurarsi anche in una prova di velocità su di un tratto di strada opportunamente chiusa al traffico. Trasportate a Lido su motozattere, "nella mattinata di domenica 13, infine, su un percorso pure chiuso al traffico del Lungomare Marconi, i concorrenti che avranno ottenuto in ogni Classe i 10 migliori piazzamenti nella prova di velocità del giorno precedente dovranno compiere un tratto di 1700 metri. Il tempo ottenuto da ciascuno di essi verrà sommato a quello della prova di regolarità" ("Il Gazzettino sera", 9-10 giugno 1954). Notevole anche l'entità dei premi messi in palio: quelli in denaro ammontavano a cinque milioni di lire e quelli in coppe e medaglie a oltre due milioni. Quattro le "categorie" in gara (A, B, C, E) variamente distribuite in otto "classi".

Il "Gazzettino sera" del 15-16 giugno, nel tracciare un bilancio, estremamente positivo della competizione, segnalava la presenza di varie donne tra le vincitrici nelle singole categorie. Ad esempio per la cat. B, cl. V la vittoria andò a Luisa Rezzonico; per la cat. B, cl. VI ad Anna Maria Milani. La cerimonia di premiazione ebbe luogo la sera del 13 giugno nel Teatro La Perla del Casinò Municipale alla presenza delle massime autorità cittadine.

Molto particolare la medaglia-placchetta che venne promossa per l'occasione: realizzata in ottone colorato con smalti vivaci, essa propone un paesaggio montano da cui scende una strada che porta verso il Lido, come suggerisce l'iscrizione sul contorno.

Insolita la rappresentazione del gonfalone di San Marco con cinque code, in luogo di quella più usuale (e corretta) che ne prevede sei, quanti sono i sestieri della città lagunare.

33. 1954. Primo rallye internazionale del Lido (otdone e smalti, Ø mm 68; collez. privata).



Il Rallye del Lido venne replicato nel 1955, ma di questa edizione non restano testimonianze medaglistiche; conosciamo invece una interessante placchetta legata alla terza edizione, quella del 1956. Essa si svolse tra il 9 e il 10 giugno. Dopo il consueto raduno a Riva del Garda, per il giorno 9 era stata prevista quella che i giornali dell'epoca definirono una "stupenda cavalcata tra monti e laguna" lunga 420 chilometri, dato che le vetture iscritte alla competizione, partite da Riva del Garda, dovevano transitare per Molina di Ledro, Storo, Tione, Madonna di Campiglio, Malé, Passo Mendola, Bolzano, Ponte Gardena, Ortisei, Passo Sella, Canazei, Predazzo, Passo Rolle, San Martino di Castrozza, Feltre, Cornuda, Treviso, prima di giungere a Venezia - Tronchetto. Il giorno seguente la carovana avrebbe completato la sua prova a Lido in una sorta di passerella finale. Il grave problema che tenne in ansia organizzatori e partecipanti fu rappresentato dalle condizioni meteorologiche, dato che, fino al giorno precedente la partenza, il tempo era stato veramente inclemente e sui passi dolomitici era caduta, abbondante, la neve. Il 9 giugno però il tempo migliorò leggermente e consentì ai piloti di guidare le loro vetture senza gravi problemi anche se sul Sella si erano accumulati trenta centimetri di neve.

Alla fine, nel corso del pomeriggio del 9 giugno, su 160 vetture iscritte, ne arrivarono al traguardo del Tronchetto quasi 150. Proprio in quello stesso giorno, a Lido, si erano raccolte, nello spiazzo davanti all'Hotel Des Bains e di fronte al Casinò, le ultime produzioni sportive e di gran lusso delle più importanti case automobilistiche italiane. Il giorno seguente esse furono protagoniste di una particolarissima "Presentazione", organizzata dall'Automobile Club di Venezia, che incuriosì e attirò un folto pubblico. Ecco infatti come presentarono l'avvenimento i quotidiani locali: "domani si tratterà di ammirare la miglior produzione italiana [...] in piena funzione: ogni macchina infatti, dopo che un tecnico 'speaker' ne avrà illustrato le caratteristiche, salirà lungo una pedana sopraelevata; allora si aprirà la portiera e ne uscirà un'elegante indossatrice, che presenterà a sua volta un'elegante 'completo sportivo', che naturalmente sarà intonato al 'gusto' ai colori e alla linea della vettura." ("Il Gazzettino", 9 giugno 1956).

Anche per questa edizione venne emesso un oggetto, per così dire ibrido, un po' medaglia commemorativa (si veda la data esplicitamente riportata), un po' placchetta (si pensi alle dimensioni), un po' distintivo, non solo perché destinato ad essere fissato a un qualche capo di abbigliamento o, meglio, a un supporto rigido (proprio

per dimostrare la partecipazione all'evento), ma anche per la raffinatezza della sua esecuzione. Da notare infine che, nell'iscrizione, la titolazione dell'evento appare diversa dalla precedente, vale a dire: RALLYE AUT.[OMOBILISTICO] DEL LIDO.



34. 1956. Placchetta del terzo Rallye automobilistico del Lido (bronzo e smalti, mm 80 x 72; collez. privata).

Il Rallye del Lido venne replicato ancora nel 1958 e nel 1959. Per quest'ultima, quinta, edizione, svoltasi tra il 13 e il 14 giugno, fu realizzata una semplice medaglia commemorativa o, più probabilmente, di partecipazione, priva di iconografia e caratterizzata al dritto da una scritta nel giro, per ricordare lo svolgimento del Rallye automobilistico internazionale e, nel campo, luogo e data dell'avvenimento (LIDO DI VENEZIA 13-14 VI 1959).

Il rovescio invece propone una corona d'alloro all'interno della quale vi è uno spazio in cui incidere la classe e/o il nome del pilota partecipante.

Scorrendo i giornali dell'epoca veniamo a sapere che nell'edizione del 1959 due furono le gare che si svolsero parallelamente: una, "di velocità", che era appunto il Rallye internazionale e l'altra "di regolarità" denominata Coppa Laguna. I partecipanti furono in numero inferiore rispetto alle altre edizioni: "solo" 88; vincitore assoluto fu Ernesto Prinoth.



35. 1959. Quinto Rallye automobilistico internazionale del Lido (metallo bianco, Ø mm 35,2; collez. Voltolina).

## IV. Motociclismo

A conclusione di questa rassegna motoristica proponiamo una breve testimonianza legata al mondo del motociclismo.

Si tratta di due raduni, datati 1949 e 1968. Certo con ogni probabilità il Lido ne conobbe altri, ma questi sono gli unici (a quanto è dato sapere) di cui resta una memoria medagliistica.

Magari questo articolo farà emergere, tra i lettori, il ricordo di altre testimonianze motociclistiche legate all'ambito della medaglia.

36. 1949. *I Raduno nazionale motociclistico al Lido (bronzo argentato, Ø mm 29 ; collez. Voltolina).*



37. 1949. *L'opuscolo illustrativo del I Raduno Nazionale Motociclistico.*

Dunque una prima medaglia, di fattura modesta, ma piuttosto rara, ricorda il Raduno nazionale motociclistico organizzato dal Moto Club Marghera e svoltosi a Lido il 12 giugno 1949. La medaglia è caratterizzata al dritto dalla raffigurazione, alquanto comune, del leone di San Marco andante a sinistra; il rovescio propone la scritta commemorativa, che risulta coniata. Dunque gli organizzatori non si accontentarono di una medaglia generica, su cui incidere luogo e data, ma vollero, che almeno per il rovescio, venisse realizzato un apposito conio. Inoltre fecero pubblicare un simpatico opuscolo dalla copertina molto vivace e con, all'interno, le indicazioni relative allo svolgimento del raduno stesso. Non è noto se a questo primo raduno ne seguirono altri.

I partecipanti erano tenuti a portarsi, fin dalle 6.00 del mattino di domenica 12 giugno 1949, a Marghera in Piazzale Giavanacci. Era però possibile, per i "radunisti che giungeranno nel pomeriggio del sabato [...] rivolgersi alla sede del Moto Club Marghera (Caffè Centrale - Piazzale Giovannacci) ove troveranno assistenza per il posteggio notturno e per l'indicazione dell'alloggio [...]". Il 12 giugno dunque, tra le 8.00 e le 10.00 i centauri, con partenze scaglionate, si avviarono a Piazzale Roma per imbarcarsi su "motosatterone" o su "vaporini". In effetti, per chi lo voleva, era possibile arrivare a Lido anche senza motocicletta; a tal fine era "stato predisposto apposito parcheggio" a Piazzale Roma.

L'arrivo al Lido era stabilito tra le 10.00 e le 11.00. "Alle ore 15.00 sul tratto lungomare antistante al palazzo del Casinò Municipale" era prevista la distribuzione dei premi e, ovviamente, della medaglia commemorativa. Il rientro in terraferma era fissato tra le 16.00 e le 20.00.

Un secondo motoraduno ricordato in medaglia è quello riservato ai "vespisti" il 21-22 settembre del 1968.

L'importanza del raduno autorizza a ipotizzare che a proporlo sia stato il Vespa Club d'Italia, fondato nel 1949, magari coadiuvato dal Vespa Club San Marco, sorto a Mestre nel 1950. Nel corso degli anni Cinquanta tale associazione aveva già promosso un Vespa raduno internazionale a Venezia, nel 1953, e uno, nazionale, proprio a Lido, nel 1954.

Del raduno del 1968, stranamente, non parlano le cronache dei quotidiani locali dell'epoca.

Per questo dunque la medaglia qui riprodotta assume un importante valore testimoniale. Coniata in bronzo argentato, la medaglia propone un'iconografia ricorrente, con due vespisti affiancati alla guida del loro scooter. Dal rovescio della medaglia, oltre a conoscere data e luogo dello svolgimento del raduno internazionale, veniamo a sapere che l'evento fu intitolato "Incontro dell'amicizia".



38. 1968. *Raduno internazionale vespistico al Lido (bronzo argentato, Ø mm 28; collez. Voltolina).*