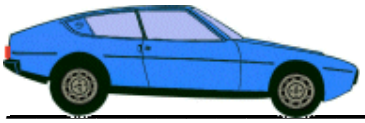

69° RADUNO NAZIONALE MATRA E NON SOLO...

" ALLA SCOPERTA O RISCOPERTA DEL KARTING... "

LIDO DELLE NAZIONI – COMACCHIO (FERRARA)

28/29 GIUGNO 2025

Lido delle Nazioni

Comacchio

Eravano nel 2022 quando organizzai un raduno Matra sui Lidi Ferraresi con inserimento di una gara karting presso il Circuito di Pomposa ed ora a distanza di tre anni lo ripropongo considerando il gran successo e la richiesta di ripeterlo da gran parte dei partecipanti.
Tutto questo scaturito, dalla mia passione motoristica del karting e da... mio figlio Manuel che ormai da parecchi anni a belle ed entusiasmanti manifestazioni con kart da competizione, l'dea di coinvolgere i miei amici del **"Matra Italia"** e della **"Scuderia San Martino"** ad una bella esperienza con kart da noleggio in una sfida divertente e non proprio competitiva.
Quanti parecchi di noi hanno gia' provato i "Go-Kart" (il sogno dei ragazzi), ma anche a chi non ha mai avuto la possibilita', ebbene questa e' l'occasione per divertirsi.....
Tutto questo presso una pista o kartodromo (come vengono chiamati) tra le piu' famose sicuramente italiane ma, conosciuta anche da ambienti internazionali per i vari test a cui ci si deve preparare prima dei campionati.
Sto parlando come dicevo prima del **"Circuito di Pomposa"** sito a **San Giuseppe di Comacchio (Ferrara)**.

Franco DeToma

Manuel su "Mari 2024" X30 – Circuito cittadino di San Carlo (Cesena)

Da **Wikipedia** (https://it.wikipedia.org/wiki/Karting)

Il **karting** è una specialità dello sport motoristico effettuata con piccoli veicoli a quattro ruote dal telaio in tubolare d'acciaio, privi di sospensioni e dotati di motore a combustione interna. I veicoli sono detti **kart**, nome commerciale di uno dei primi esemplari disponibili sul mercato statunitense.
Il karting è anche propedeutico ad una carriera da pilota automobilistico. Infatti molti dei più grandi piloti di Formula 1 degli ultimi anni sono stati, in gioventù, kartisti di livello internazionale (fra questi i campioni del mondo Michael Schumacher, Ayrton Senna, Alain Prost, Fernando Alonso, Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton e hanno continuato a utilizzare i go-kart per tenersi in allenamento. Eloquente fu la partecipazione nel 2001 del 7 volte campione del mondo di F1 Michael Schumacher alla finale del campionato del mondo di karting classe 100 cm³ "*Formula Super A*" vinto dall'italiano Vitantonio Liuzzi , anch'egli futuro pilota di F1.

Manuel su "Oberon 2024" OKN – Kartodromo di Lonato (Brescia)

Storia

Il kart nacque ufficialmente oltre oceano nell'estate del 1956 grazie ad Art Ingels, un tecnico della Kurtis Kraft che, assemblando dei materiali residui con un motore West Bend preso da una vecchia falciatrice inutilizzata, costruì un veicolo a motore per il divertimento del figlio.
L'idea ebbe un enorme successo e la diffusione del nuovo veicolo ludico fu rapidissima. Agli esemplari auto-costruiti, con cui i proprietari si sfidavano in un grande parcheggio di Pasadena, si affiancarono già dal 1957 i kart realizzati dalla *Go Kart Manufacturing Company* di Azusa, la cui denominazione aziendale fin da allora si confuse col nome del prodotto.
Nel 1959 si disputò a Nassau la prima competizione internazionale, impropriamente definita "campionato mondiale" in quanto non fu sancita dalla Federazione Internazionale dell'Automobile. Al tempo le auto da corsa erano diventate sempre più costose, il numero di partecipanti si andava assottigliando ed il costo dei biglietti delle gare aumentava; il karting sanò in parte la situazione, richiedendo spese contenute, pur dando sensazioni vicine a quelle delle auto da corsa.
La storia kartistica italiana ebbe inizio nel 1957, quando Nicolò Donà Delle Rose acquistò un kart con motore Villiers 175 a Londra e lo portò a Milano, per divertirsi con gli amici sulla pista riservata agli automodelli del Circuito di Monza. Considerato il successo che il kart otteneva negli USA e in Inghilterra, Donà decise di avviarne la produzione in piccola serie, affidando la realizzazione dei telai alla Fuchs di Milano, con motori statunitensi West Bend o McCulloch. Gli esemplari prodotti andarono a ruba tra i primi appassionati e utilizzati su piste minori, come il circuito dell'Idroscalo, poi denominato "Pista Rossa", o sulla Pista d'Oro di Guidonia alle porte di Roma. Tra le scuderie kartistiche nate in quei mesi, da segnalare la Birel, oggi affermata casa costruttrice del settore.
In quel periodo pionieristico, quando in Italia le gare avvenivano principalmente su circuiti realizzati nella piazza principale del paese delimitando il tracciato con balle di paglia, questi veicoli erano soprannominati "cancelli" per via dell'estrema semplicità costruttiva dei telai che assomigliano a dei cancelli con le ruote.
Visto il successo del kartismo che, dati i costi limitati, consentiva l'accesso allo sport automobilistico a una vasta fascia di appassionati, Donà decise di promuovere tale sport e, contemporaneamente, di realizzare macchine completamente italiane, fondando la Italkart, quale sezione di una sua azienda, la Dogi Lecco. Nel contempo anche la Parilla iniziò a interessarsi della produzione kartistica, avviando la progettazione di un motore specifico e affidandola a Cesare Bossaglia, considerato il massimo progettista italiano per motori a due tempi.
In questo periodo relativamente lungo se rapportato agli sport motoristici i kart hanno subito un affinamento tecnologico: i materiali si sono evoluti, le forme si sono affinate, le lavorazioni meccaniche hanno innalzato il livello di precisione, carburanti e lubrificanti hanno aumentato il loro livello di protezione e prestazioni, gli pneumatici hanno innalzato enormemente il loro livello di tenuta. Una cosa però il kart non ha subito: lo stravolgimento dell'idea iniziale che ispirò le prime realizzazioni; la filosofia dell'essenziale è rimasta essenzialmente invariata: un telaio nudo in tubi, un

motore dalla semplicità assoluta, 4 ruote, le posteriori prive di differenziale, totale assenza di qualunque sistema di sospensioni.

Tecnica

Telaistica - I kart sono costituiti essenzialmente da un telaio tubolare in acciaio, privo di sospensioni e da un motore di piccola cilindrata (2 tempi da 60 cm³ a 125 cm³, 4 tempi da 150 cm³ a 250 cm³) che trasferisce il moto ad un assale rigido posteriore privo di differenziale: l'assenza delle sospensioni impone ai progettisti di ovviare tramite una calcolata deformabilità del telaio stesso, che deve permettere agli pneumatici di "copiare" l'asfalto per mantenere la maggiore superficie di contatto. I primi kart furono concepiti seguendo la filosofia automobilistica della massima rigidità torsionale, ma furono ben presto surclassati nella prima metà degli anni sessanta da nuovi modelli più flessibili (di produzione francese) e dal "Tecnokart Piuma" italiano del 1964, che presentava un restringimento del telaio nella zona centrale che permetteva la desiderata flessibilità tra avantreno e retrotreno, la cui architettura fu di ispirazione per molti altri produttori.
Il disegno del telaio può essere più o meno movimentato ed utilizzare tubolare di sezione differente al fine di migliorare le caratteristiche dinamiche del mezzo ed eventualmente adattarlo al tipo di pneumatici utilizzato, l'acciaio utilizzato è comunemente al Cromo-Molibdeno ed il tubolare ha una sezione compresa fra i 28 mm ed i 32 mm: i tubi che costituiscono il telaio sono saldati a filo. Comunemente i telai costituiti da tubolari di piccolo diametro si adattano meglio alle gomme di mescola morbida, viceversa i telai costituiti da tubolari di grande diametro si adattano meglio agli pneumatici meno performanti.

Il sistema frenante varia a seconda della tipologia di kart: quelli a marce hanno tre dischi, uno al retrotreno ed uno per ognuna delle ruote anteriori; i monomarcia hanno un singolo freno posteriore ma, negli ultimi anni, alcuni mezzi hanno anche dei piccoli freni anteriori ad azionamento manuale (molto utile per le staccate al limite). I telai moderni offrono un numero consistente di regolazioni che permettono di modificarne il comportamento in pista. Le principali regolazioni, presenti su tutti i telai tranne su quelli destinati al noleggio, sono: la larghezza delle carreggiate (max 140 cm al posteriore), l'altezza dal suolo, gli angoli caratteristici dell'avantreno (convergenza, camber, caster, king pin sostituendo i fuselli), lunghezza, spessore, diametro (sui telai più moderni si usano soltanto assali da 50 mm di diametro, invece in passato si usavano prima quelli da 35 poi quelli da 40) e durezza dell'assale posteriore, lunghezza dei mozzi (anteriori e posteriori), materiale di cui sono fatti i mozzi (alluminio o magnesio).
Alcuni telai offrono altresì la possibilità di aggiungere e rimuovere delle barre (volgarmente delle barre di torsione) che permettono di variarne la rigidità. Altra importantissima possibilità di messa a punto del telaio è il posizionamento del sedile (ogni telaio ha una sua posizione ideale, influenzata anche dal peso del pilota e dal suo stile di guida), oltre che la sua rigidità (modificabile in base al materiale di cui il sedile è fatto e allo spessore del materiale); sono poi importanti il numero, l'inclinazione e il posizionamento dei supporti di rinforzo del sedile, in quanto agiscono essi stessi da barre di irrigidimento. Altre possibilità di regolazione sono date dalla possibilità di fissaggio dei vari particolari, per esempio il paraurti posteriore, che può essere stretto o lasciato lento, o addirittura sostituito con uno più o meno rigido, anch'esso come fosse una barra.

Motori e trasmissione - La prima differenziazione fra vari tipi di kart può essere fatta in base al motore: 4 tempi, 2 tempi 100 cm³ racing, 2 tempi 125 cm³ racing famiglia KF, 2 tempi 125 cm³ famiglia KZ e 125 cm³ famiglia TAG.

- I motori 4T, divisi in derivazione industriale e racing. I primi erogano una potenza limitata (a seconda dell'utilizzo, sempre meno di 12 CV) e vengono utilizzati esclusivamente per il noleggio a dilettanti privi di esperienza e per alcune categorie endurance con gare a squadre di notevole durata (anche 24 ore). Sono dotati di frizione centrifuga, spesso di trasmissione automatica e sono abbinati a telai rinforzati adatti alle sollecitazioni derivanti da un uso molto intenso. I secondi vengono utilizzati in campionati dedicati e dai dilettanti che vogliono manutenzioni diradate con lo svantaggio dell'elevato costo dei pezzi di ricambio rispetto a un 2t. Ce ne sono molte tipologie in circolazione, dai Wankel birotore da oltre 55 CV ai più tradizionali monocilindrici 4 valvole di derivazione enduro.
- I motori 2T 100 cm³ racing erogano una potenza di oltre 27 CV con carburatore a farfalla da 24 mm (oltre 30 CV con carburatore slide da 29 mm) e possono raggiungere regimi di rotazione superiori ai 20000 giri/min. Non sono dotati né di frizione centrifuga né di cambio di velocità ed hanno un rapporto di trasmissione fisso. L'immissione può essere lamellare o tramite valvola a disco rotante. Nonostante la potenza in assoluto limitata, grazie al peso ridotto (in ordine di gara, kart e pilota: circa 145 kg) ed all'ampio range di funzionamento del motore (8000 giri/min - 20000 giri/min) che permette l'utilizzo di rapporti di trasmissione estremamente corti, le prestazioni di questi mezzi sono estremamente interessanti. Esistono altresì dei motori 100 cm³ 2T racing dotati di ammissione controllata dal pistone dedicati ai piloti di età inferiore ai 14 anni, con caratteristiche simili ma con potenza di circa 20 CV, dotati di frizione centrifuga e con peso minimo inferiore. Tale famiglia di motori è scomparsa dal karting agonistico sostituita dalle varie categoria KF introdotte a partire dal 2007. Sopravvivono però molti esemplari in mano agli amatori non agonisti per via della loro estrema semplicità d'uso e manutenzione rispetto ai più complessi KF.I motori 2T 125 cm³ racing della famiglia KF sono dotati di frizione centrifuga, rapporto fisso, valvola allo scarico (KF1, KF2), ammissione lamellare, controalbero di bilanciamento, accensione elettrica ed un regime di rotazione limitato elettronicamente: 16.000 Rpm (KF1), 15.000 Rpm (KF2), 14.000 Rpm (KF3). Erogano una potenza compresa fra i quasi 40 CV del KF1 ed i 26 CV del KF3. Di fatto dal 2007 hanno preso il posto nel karting agonistico dei più semplici motori 2T 100 cm³.

- I motori 2T 125 cm³ racing della famiglia KZ dotati di cambio manuale sequenziale a 6 rapporti e frizione erogano una potenza ben superiore a 46 CV a 13000 giri/min circa (allungo in fuorigiri fino a circa 15000 - 15500 giri/min). Anche per questi motori l'immissione può essere lamellare o tramite valvola rotante, anche se ormai quest'ultima in disuso in quanto bandita nelle gare internazionali oramai da diversi anni. L'ultimo esponente di tale famiglia di motori è stato il quasi mitico TM KV95, un motore rimasto nel cuore degli appassionati per l'erogazione estremamente violenta. La notevole potenza a disposizione unita al cambio meccanico ed un peso comunque limitato (in ordine di gara, kart e pilota 170 kg per la KZ2) permettono a questi mezzi prestazioni assolute di tutto rispetto, addirittura nelle accelerazioni brevi (0–60 km/h) paragonabili a quelle delle moderne F1. Basti pensare che un 125 passa da 0 a 100 km/h in meno di 4 secondi potendo raggiungere anche velocità in gara su alcune piste di oltre 150 km/h, mettendosi alle spalle mezzi di ben altra cavalleria. Sebbene forniscano prestazioni esuberanti i motori della categoria KZ devono sottostare ad alcune limitazioni dettate dal regolamento ad esempio:
  - volume camera di scoppio minimo 13cc
  - accensione ad anticipo fisso
  - carburatore unificato Dellorto Vhsh 30 (in precedenza Phbh 30)
  - numero di rapporti e spaziatura cambio definita da fiches.

- I motori 2T 125 cm³ della famiglia TaG erogano potenze comprese fra i 20 ed i 30 CV (ma alcune versioni più recenti superano i 35CV) con un regime limitato elettronicamente per aumentare affidabilità e durata. Sono dotati di rapporto di trasmissione fisso (tranne alcune recenti versioni dotate di 2 rapporti prodotto dalla Rotax) come i motori 2T 100 cm³ racing; ma a differenza di questi sono dotati di frizione centrifuga ed avviamento elettrico per facilitarne l'utilizzo (da cui il nome TaG: *Touch and Go*, in Italiano "premi e parti"). L'immissione è comunemente lamellare. Le prestazioni dei kart equipaggiati con questi motori sono leggermente inferiori a quelle dei comuni motori 2T 100 cm³ Racing, a causa del peso delle batterie che alimentano il motorino di avviamento. Lo scopo dichiarato dei TAG, oltre alla facilità di utilizzo, è quello della limitazione delle spese di manutenzione, divenute già eccessive sui comuni motori 2T racing 100 cm³, fatto che ha allontanando molti piloti amatoriali dalle gare nazionali. Per tale ragione vengono utilizzate in categorie monomarca dedicate (es. Rotax, Easykart, ROK cup). Sulla scia del successo di queste categorie la Federazione ha introdotto le nuove categorie KF in sostituzione delle categorie 100 cm³, cercando in qualche modo di riprodurre i concetti principali dei TaG (quindi limitatore di giri, accensione elettrica ecc) ma fallendo clamorosamente. È ora evidente che certi concetti utili per contenere i costi in ambito monomarca sono completamente fallimentari e sortiscono l'effetto contrario in regime di concorrenza fra motoristi, dove la via maestra per il contenimento dei costi è la semplicità.
- Dal 2016 sono usciti nuovi motori detti OK a presa diretta con valvola di decompressione, accensione con limitatore di giri e valvola di scarico(non presente nella categoria Junior).

Le maggiori case internazionali di motori per kart sono italiane e tra le più importanti troviamo: IAME-Parilla, Motori Pavesi, Maranello Engines, TM Racing, Maxter, Vortex, PCR, LKE, DeBei, CRS, SGM, Modena Engines e infine Minarelli, famosa per la produzione di motori per motocicli, specialmente 2 tempi. Meritano inoltre di essere menzionate la DAP, all'epoca gestita dai fratelli Achille e Angelo Parrilla, ora non più operativa, casa pluriiridata che realizzò il motore 100 cm³ Italsistem SV, caratterizzato dall'aspirazione a disco rotante frontale comandato da cinghia dentata, e la MBA, conosciuta anche come Morbidelli (dal cognome del fondatore), anch'essa non più in attività nella produzione di motori, famosa per il motore 125 bicilindrico per moto da g.p., poi adattato al kart, il più popolare motore bicilindrico da kart mai esistito e le cui termiche sono state utilizzati per anni da altri costruttori tipo Gianni Balen. Una menzione a parte meritano le categorie Superkart oltreoceano, che utilizzano motori 2t bicilindrici racing di ben 250 cm³ di derivazione motociclistica e che corrono su veri e propri autodromi come Laguna Seca.

Pneumatici - Dopo l'impiego iniziale di ruote per carrelli industriali o motociclistiche, dal battistrada scolpito e non progettati per l'uso specifico, negli anni sessanta l'azienda statunitense *Carlisle* immette sul mercato dei prodotti specifici, con cerchi da 4 o 5 pollici di diametro e battistrada "slick", seguita poi dai maggiori produttori mondiali[3].

I kart utilizzano pneumatici slick (a battistrada liscio) di larghezza 7.1 (posteriori) e 4.5 pollici (anteriori) montati su cerchi da 5 o 6 pollici di diametro. I cerchi possono essere in alluminio o magnesio; il materiale con cui è fatto il cerchio influenza le temperature delle gomme, a causa della loro diversa conducibilità termica. Questa è minore nell'alluminio e per questo è utilizzato nelle condizioni di bagnato. L'ampia superficie degli pneumatici, il peso ridotto in ordine di marcia e le mescole speciali utilizzate conferiscono ai mezzi velocità di percorrenza delle curve ed accelerazioni laterali elevatissime. La seconda fondamentale differenziazione fra le categorie è proprio in base agli pneumatici: maggiore è il livello di tenuta offerto da questi maggiore è il livello di difficoltà e quindi prestigio delle categorie. Nelle categorie internazionali vengono utilizzati pneumatici talmente performanti da permettere accelerazioni laterali superiori ai 2 g (in condizioni di pista ottimale si possono superare addirittura i 3 g) e dalla durata appena sufficiente a coprire la distanza di una gara (circa 22–25 km). In caso di pista bagnata i kart vengono equipaggiati con pneumatici *rain* con dimensioni e caratteristiche simili.

Altro fattore che ha allontanato molti piloti dalle gare è stato l'utilizzo, anche nelle categorie nazionali destinate ai non professionisti, di pneumatici tanto performanti da richiedere un impegno fisico ed economico eccessivo. Fisico per via delle notevoli accelerazioni che il pilota è tenuto a sopportare, rendendo indispensabile un allenamento specifico, economico in quanto tali pneumatici hanno una durata molto limitata ed un costo comunque piuttosto elevato.

La maggiore casa produttrice di pneumatici per kart è ancora una volta situata in territorio italiano, ed è la Vega S.p.A. di Saronno (VA), che era stata fondata col nome di *Quattro Stelle*[3]. In Italia ha sede anche la più piccola Le Cont S.p.A.

Da **Wikipedia** (http://it.wikipedia.org/wiki/Comacchio)

COMACCHIO (FE)

Storia - Comacchio è, sotto l'aspetto paesaggistico e storico, uno dei centri maggiori del delta del Po. Ha origine circa duemila anni fa, durante la propria storia fu assoggettata al potere dell'Esarcato di Ravenna prima, del Ducato di Ferrara in seguito, per poi tornare a far parte dei territori dello Stato Pontificio
L'etimologia del nome è incerta (greco-latino *cumaculum*= "piccola onda"; "raggruppamento di dossi" in etrusco). La fondazione viene attribuita agli Etruschi, che erano già stanziati nel Delta del Po. Vicino a Comacchio si trovava infatti la città etrusca di Spina.
Sorta sull'unione di tredici piccole isole (cordoni dunosi litoranei) formatisi dall'intersecarsi della foce del Po di Primaro col mare, ha dovuto orientare il proprio sviluppo, sia sul piano dell'urbanistica sia su quello dell'economia, sull'elemento acqua.

In seguito alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente, Comacchio entrò a far parte dell'Esarcato d'Italia [5] Il primo vescovo della città di cui si ha memoria fu Pagaziano (menzionato nel 503 e nel 504). Comacchio passò poi sotto il Regno Longobardo dopo il Capitolare di Liutprando del 715 (in cui vengono descritte le norme e le tasse a carico dei comacchiesi per poter esercitare il commercio del sale nelle regioni della Pianura padana sottomesse all'autorità longobarda).
In epoca longobarda il territorio venne donato ai monaci di san Colombano nel grande Feudo monastico di Bobbio che vi installarono il loro porto fluviale, oltre che sviluppare l'agricoltura e l'allevamento e lo sfruttamento delle saline, il cui sale era trasportato in tutto il nord d'Italia. Tra i secoli VI e IX, Comacchio dispose di una delle più potenti flotte dell'Adriatico entrando direttamente in concorrenza con Venezia.[6]
Non accettando Venezia la presenza di una avversaria nella stessa area geografica[7] nell'anno 866 la occuparono e la saccheggiarono una prima volta.
In seguito fu più volte occupata e distrutta dai Veneziani [8], passò sotto il dominio degli Estensi nel 1299.
Con l'esaurirsi della dinastia estense, nel 1598 ritornò sotto la giurisdizione della Chiesa, che la pose nella neonata Legazione di Ferrara. Comacchio fece parte dello Stato Pontificio fino al marzo 1860, quando i territori delle ex Legazioni furono annessi al Regno di Sardegna per effetto dei plebisciti.
Una mirabile definizione di Comacchio è contenuta nella Gerusalemme liberata, di Torquato Tasso:
« Come il pesce colà dove impaluda / ne i seni di Comacchio il nostro mare, / fugge da l'onda impetuosa e cruda / cercando in placide acque ove riparare, / e vien che da se stesso ei si rinchiuda / in palustre prigion né può tornare, / che quel serraglio è con mirabil uso / sempre a l'entrare aperto, a l'uscir chiuso. »
Una lapide con questa citazione campeggia su una delle due torri fortificate del ponte dei Trepponti, nel cuore della città storica.
L'insularità di Comacchio ebbe fine nel 1821, quando venne costruito il terrapieno stradale che la collega ad Ostellato.
È tra le città decorate al Valor Militare per la Guerra di Liberazione ed è stata insignita della Medaglia di Bronzo al Valor Militare per la sua attività partigiana durante la Resistenza italiana durante la seconda guerra mondiale.

Monumenti e luoghi d'interesse - Il simbolo di Comacchio è il complesso architettonico dei *Trepponti*. Creato nel 1634 dall'architetto Luca Danesi, è costituito da cinque ampie scalinate (tre anteriori e due posteriori), culminanti in un piano in pietra d'Istria.

Il Duomo di Comacchio, intitolato a San Cassiano, risalente all'VIII secolo d.C., comprendeva, in origine, tre navate, mentre oggi ha un'unica navate con dodici cappelle laterali. Al suo fianco si erge la torre campanaria.
I ponti sono l'elemento qualificante del centro storico di Comacchio, dato che il centro abitato antico sorgeva su piccole isole collegate le une alle altre. Oltre ai Trepponti, un altro ponte notevole è il seicentesco «Ponte degli Sbirri.
L'ottocentesco Palazzo Bellini ospita la Galleria d'Arte Contemporanea, l'Archivio Storico, la biblioteca, e gli uffici dell'assessorato alle istituzioni culturali.
Il Museo del Carico della Nave Romana ospita il relitto di una nave commerciale di epoca imperiale, riemersa nel 1989 durante i lavori di drenaggio di un canale. La nave, in eccezionale stato di conservazione, conteneva ancora tutto il carico (anfore con derrate alimentari, lingotti di piombo, alcuni tempietti votivi in piombo). L'intero carico nonché le attrezzature e l'abbigliamento dell'equipaggio sono esposti nel museo, insieme a una ricostruzione della nave.
Tra i numerosi edifici storici di Comacchio si segnalano: i monasteri di Santa Maria in Padovetere (nella Valle Pega) e Santa Maria in Aula Regia (X secolo), la Torre dell'Orologio (risalente al Trecento), la Loggia dei Mercanti o del Grano, il vecchio Ospedale San Camillo, e il Loggiato dei Cappuccini, formato da 142 archi sostenuti da altrettante colonne di marmo.

Il Centro Visite del Parco del Delta del Po organizza escursioni nelle Valli di Comacchio, per mostrare le antiche pratiche di gestione della valle, pesca e marinatura delle anguille e delle acquadelle, e contrasto della pesca di frodo. All'interno della Manifattura dei Marinati sono visibili gli antichi camini, le friggitorie per le acquadelle, i locali e gli attrezzi per il trattamento e lo stoccaggio del pesce.

Passiamo ora al programma:

PROGRAMMA DELL'EVENTO

Sabato 28 Giugno 2022

Per il ritrovo dei partecipanti ci sono due possibilita':
1) primo pomeriggio presso **"Hotel Quadrifoglio"**
Viale Inghilterra 2, Lido delle Nazioni (FE)
Tel.:+39 0533 379316 (info@quadrifogliohotel.com)

L' Hotel Quadrifoglio è situato direttamente sul mare, oltre ad essere modernamente attrezzato per trascorrere serate in allegria offre ai propri ospiti tutti i comfort.
Inoltre dispone di un ristorante in una sezione interna adibita per questo, un'ambiente particolarmente agevole ed attrezzato per persone disabili.

L' hotel dispone di 68 Camere, 201 Letti

Come dicevo in precedenza, l'hotel e' situato direttamente sul mare, occasione per coloro che non intendono cimentarsi nella "sfida karting" rilassarsi in spiaggia o scoprire la bella localita' marina di **"Lido delle Nazioni"**.

Per quanto riguarda la prenotazione dell'Hotel, sarete Voi ad effettuarla direttamente e mi raccomando prima possibile, in quanto il periodo scelto per la nostra manifestazione e' molto critico per le richieste.

Per quanto riguarda i costi, sono riuscito ad avere una ottima convenzione di mezza pensione (quindi con cena del sabato) dal proprietario **Sig. Paolo Rambaldi** di cui ringrazio...
Tariffa mezza pensione in camera doppia/matrimoniale **€ 75/persona**
Tariffa mezza pensione in camera matrimoniale uso singolo **€ 100**
Bevande ai pasti comprese
• Camere superior **€ 10,00 a persona al giorno**
• Camera con balcone fronte mare € 10 al giorno
• Imposta di soggiorno dai 12 anni in poi **€ 1,10 a persona al giorno**
• Posto auto riservato **€ 5 al giorno**
• Animali da compagnia ammessi di piccola taglia **€ 5 al giorno**

2) la seconda possibilita' di incontro sara' direttamente presso il **"Circuito di Pomposa"**
Via Orto Alfierino 20
44022 San Giuseppe di Comacchio (FE)
www.circuitodipomposa.com

Il Circuito di Pomposa nasce con il nome di Pista Romea nel 1959 con un tracciato di 560 metri con caratteristiche molto veloci. L'inaugurazione del tracciato viene fatta ufficialmente il 19/03/1960 con l'organizzazione della prima gara di kart. Nel corso degli anni il circuito ha subito continui aggiornamenti per renderlo sempre adeguato alle esigenze richieste dalle Federazioni Nazionali ed internazionali e alle prestazioni, sempre crescenti, dei kart. Nel 1969 la pista viene allungata a 1200 metri e completamente modificata nel suo sviluppo che risulta particolarmente gradita ai numerosi piloti che partecipano alle gare nazionali ed ai campionati italiani.

Ore 17,00 – 17,30 Ritrovo dei partecipanti alla sfida con i Kart da noleggio.
Iscrizione e preparazione dei concorrenti, nel costo e' compreso il casco, che viene sanificato al termine di ogni turno, le tute non sono disponibili.
Si consiglia sempre di usare il proprio casco ed il proprio abbigliamento.

Ore 18,30 – Inizio gara
Costo: **45,00 Euro a persona** con modello kart GT4 (eta' minima 16 anni)

La sfida comprende:

- Prove Cronometrate (10 Minuti)
- Inserimento in griglia di partenza in base ai tempi
- Partenza da fermo con bandiera
- Gara finale di 8 giri su circuito da 1200 mt
- Premiazione per i primi 3
- Stampa classifiche

Ore 19,00 – 19,30 Terminata la sfida e dopo le rituali foto di gruppo a ricordo della manifestazione il gruppo raggiungera' l' Hotel Quadrifoglio per una rilassante doccia in attesa della cena.
Ore 21,00 Cena in hotel con menu' sopracitati a base di pesce o alternativa di carne.

Domenica 19 Giugno 2022

Ore 09,30 – 10,00 Partenza dei partecipanti dall'Hotel per raggiungere con le nostre **Matra** o auto storiche la vicina cittadina di **Comacchio**, detta anche "la piccola Venezia" a circa 15 km.

Ore 10,00 -10,15 E' previsto l'arrivo a Comacchio, qui ci sono **2 possibilita'** di visite libere:

1) Visitare liberamente la "**Manifattura dei Marinati"** per coloro che non l'hanno mai visitata, azienda/museo dove nei mesi di novembre e dicembre si produce la famosa **"Anguilla Marinata"**, terminata detta visita che dura circa un'ora, un'ora e mezza, il gruppo per una piacevole passeggiata raggiungera' il centro storico e qui seguire le indicazioni al punto 2.

"Manifattura dei Marinati"
Corso Giuseppe Mazzini 200
44022 Comacchio (FE)

Costo della visita:
5,00 Euro a persona, ridotti **3,50 Euro**

La Manifattura dei Marinati è un laboratorio e un museo: è una fabbrica attiva alcuni mesi l'anno. E' un museo perché propone un percorso storico testimoniale.

La storia e la lavorazione dell'anguilla sono per la città lagunare uno degli elementi caratterizzanti, per questo il recupero dei diversi ambienti che compongono la Fabbrica dei pesci nel centro storico di Comacchio, costituisce *un unicum* con la Sala dei Fuochi, la Calata e la Sala degli Aceti.

Le anguille, pescate nelle valli salmastre che circondano la città, da secoli vengono lavorate e conservate secondo un procedimento di marinatura rimasto inalterato nel tempo. In passato questa attività veniva svolta da una miriade di famiglie che per conto dell'Azienda Valli Comunali provvedeva alla marinatura. Nei primi decenni del '900 anche la lavorazione rientrò fra le prerogative dell'Azienda. Un'attività che si è protratta per oltre sessant'anni, coinvolgendo nel periodo deputato alla lavorazione, un gran numero di maestranze.

Oggi la Manifattura dei Marinati si articola su oltre 1.600 metri quadri, e presenta la Sala dei Fuochi, il cuore dell'intero complesso, in cui si conservano 12 camini intervallati da nicchie, in cui si arrostiva e si arrostisce l'anguilla. La Calata, dove invece approdavano le barche colme di anguille e pesci destinati alla lavorazione. E la Sala degli aceti, recentemente restaurata, con i tini e le botti per conservare l'aceto.

2) Visitare il centro storico liberamente ammirando la caratteristica localita' , il famosissimo ponte **"Trepponti"**, un altro ponte notevole è il seicentesco **"Ponte degli Sbirri"**, l'ottocentesco **"Palazzo Bellini"** che ospita la **Galleria d'Arte Contemporanea**, il **"Museo del carico della Nave Romana"**, dove e' possibile ammirare appunto il carico di una nave romana e la nave stessa rinvenuta ed in ottimo stato di conservazione, ecc.

Ore 13,00 - Ritrovo di tutti i partecipanti al raduno per il pranzo che si svolgera' nel tipico ristorante **"Trattoria La Pescheria"** con specialita' lagunari a base di pesce (in alternativa verra' offerto menu' a base di carne), se il meteo ce lo permettera'saremo a tavola su una piattaforma galleggiante su uno dei caratteristici canali lagunari antistante, ed infine l'arrivederci al prossimo raduno.

"Trattoria La Pescheria"
Via E. Fogli 93
44022 Comacchio (FE)

MENU

Antipasto freddo - anguilla marinata, alici marinate, sarda in saor, seppioline
Bis di primi - risotto di pesce e penne ai frutti di mare
Secondo - grigliata mista che comprende: sogliola, anguilla, spiedino di seppie e gamberi
Contorno - insalata o patate fritte
Sorbetto
1/2 acqua - 1/4 vino – Caffè
48,00 Euro a persona

Quote di partecipazione

Tutti i costi (Hotel Quadrifoglio, sfida Kart, museo Manifattura dei Marinati, pranzo presso Trattoria La Pescheria) devono essere sostenuti direttamente da Voi partecipanti.

IMPORTANTE

Prenotazione hotel prima possibile....
La conferma (con anche chi e' interessato alla sfida kart) va data al sottoscritto entro e non oltre
domenica 25 Maggio 2025
a
Franco DeToma Tel. 338-5221489 (anche con WhatApp)
Email: fdetoma@inwind.it