

GIUGNO

1931 - IX

C. C. Postale



MOTO NAUTICA



Lire 2,50

ANNO III

N. 6

**Rivista mensile della
navigazione a vela ed a motore**



Lo scafo Riva con motore **ELTO**

PRIMO ASSOLUTO DEI MOTORI FUORI BORDO NEL
III° RAID PAVIA-VENEZIA

stabilisce il nuovo record alla media di chilometri 51,660
abbassando il tempo del primo arrivato del 1930 di ore 1.14'7"



La partenza da Pavia di una delle categorie.

(Foto Argo - Milano)

IL TERZO RAID PAVIA-VENEZIA



PER il terzo anno, la più lunga gara di distanza che la motonautica internazionale vanti, e per la quale vivissima era l'attesa, ha avuto la sua brillante consacrazione il 21 giugno u. s. ed un successo che ha sorpassato in larga misura quello delle precedenti edizioni.

L'attesa non è andata delusa, e la riuscita, che già delineavasi dalle iscrizioni che alla vigilia della maratona erano salite a 38, si è rivelata in tutta la sua ampiezza quando si sono registrati 35 partenti, e si è concretata quando lo svolgimento della gara si è concluso a Venezia con 18 arrivati.

La parola record non può essere più appropriata a queste cifre, poichè tutti i precedenti indici sono stati battuti. Ma tra quelle, le più significative si riflettono al numero dei forfaits limitati a 3 e dovuti a cause contingenti e non facilmente eliminabili, ed ai numero degli arrivati che rappresenta la percentuale del 51% dei partiti.

Ma la valorizzazione del Raid sarebbe troppo

aridamente espressa da queste cifre, se nel numero degli iscritti non vedessimo la crescente importanza della manifestazione — che iniziata con soli 24 concorrenti, alla sua terza edizione ha aumentato i partecipanti del 46% — ed una maggiore efficienza sportiva motonautica. Tale aumento non va giudicato soltanto nel suo valore assoluto; ma bensì nella varietà delle categorie di imbarcazioni.

Negli anni precedenti si era lamentata l'assenza dei *cruisers*, cioè di quei tipi di barche che sono appositamente costruiti per il diporto nautico, nel quale è insita la lunga navigazione costiera. Quest'anno si è avuta una cospicua partecipazione di piccoli *cruisers* ed è questo un sintomo confortante, perchè il fine ultimo verso cui tende e deve tendere l'attività sportiva, il turismo motonautico, ha in questo intervento un principio concreto di attuazione pratica.

Numerosi, come sempre i fuoribordo che si sono maggiormente concentrati nella classe delle piccole cilindrato (350 cmc.) ed in quella delle grosse cilindrato (1000 cmc.); mentre relativamente esigua la famosa classe dei 500 cmc. Ma ciò non ci può portare a conclusioni positive, poichè di-



La perfetta organizzazione del controllo di Piacenza, con comode tribune per il pubblico ed i due scali per la firma e per i rifornimenti.
(Foto Prof. G. Milani)

versi sono i fattori influenti sulla possibilità di partecipazione ad una gara come la Pavia-Venezia, epperò è certo che si nota una tendenza al ritorno verso la classe dei 350 cmc. che ha fatto in questi ultimi tempi dei sensibili progressi velocistici in rapporto alla sua modesta cilindrata, ed a questo ritorno non è esclusa anche una ragione di carattere economico.

Nella elevata percentuale degli arrivati al traguardo finale si sintetizzano: la preparazione tecnica degli scafi e dei motori, l'abilità ed il grado di allenamento dei piloti, l'organizzazione della segnalazione del percorso, la misura della possibilità pratica della navigazione veloce sul Po.

Il risultato finale suaccennato ci dà la conferma che la Pavia-Venezia è una gara aperta a tutti i motonauti che animati da spirito sportivo sappiano riconoscere i segnali di rotta predisposti ed affrontare e risolvere quelle difficoltà impreviste insite in qualsiasi competizione.



Il Mille Miglia II, parte dal controllo di Casalmaggiore
(Foto Carlo Maffei)

Il pericolo della secca è completamente sfatato dalle due ultime edizioni del Raid e ridotto alla semplice avvertenza di evitare un ostacolo segnalato; come pure i disturbi alle prese di circolazione d'acqua di raffreddamento dei motori, dovuti alle sabbie trasportate, non hanno avuto praticamente alcun peso per gli entro-bordo.

Vi è altresì un fattore — al quale abbiamo già accennato — che può influire sull'esito complessivo di questa gara di gran fondo: le condizioni del fiume nel giorno della manifestazione. Per quanto la data sia scelta tenendo conto delle previsioni degli Uffici Tecnici speciali che studiano il regime del corso d'acqua, tuttavia cause contingenti non prevedibili a distanza di tempo possono creare uno stato di fatto non completamente favorevole all'effettuazione ed alla riuscita della maratona.

Il III° Raid è stato caratterizzato dalla « morbida » cioè da quello stadio intermedio delle acque fra la « piena » che si era avuta nel II° Raid e la « magra » della prima edizione 1929.

Nell'ordine di difficoltà pratiche, e quindi di cause ritardatrici di marcia, si ha la magra che con la scarsità del tirante d'acqua costituisce un serio ostacolo alla navigazione; la piena che se apparentemente col suo notevole volume d'acqua occupante quasi tutto l'alveo, infonde un senso di sicurezza di rotta, nasconde l'insidia dei materiali galleggianti o semi-galleggianti costituenti un pericolo per gli scafi e per le eliche; ed infine la morbida, durante la quale il materiale trasportato va lentamente depositandosi sul fondo, le acque decrescono e sono relativamente pulite.

Il successo sportivo riassunto nel numero degli arrivati a Venezia è l'esponente di tutto il complesso dei fattori al quale abbiamo fatto cenno, che in maggiore o minore misura vi hanno contri-



L'idro del Conte Rossi giunge a Casalmaggiore.

(Foto Carlo Maffei)

buito, e che formano l'essenza fondamentale della vitalità e dei futuri sviluppi della più grande gara fluviale e lagunare finora organizzata.

Non bisogna però dimenticare che al successo sportivo è indissolubilmente legato quello tecnico.

La Pavia-Venezia chiama annualmente case costruttrici di motori e di imbarcazioni a presentare i loro nuovi tipi di produzioni alla severissima prova di 414 Km. perchè dai risultati se ne possano mettere in evidenza i progressi conseguiti dalla tecnica costruttiva, e perchè dal loro raffronto ne emerga la giusta valorizzazione dei tipi che hanno meglio risposto alle esigenze dell'impiego turistico.

Il III° Raid ha sancito un effettivo perfezionamento tecnico attraverso la selezione operata sul percorso, ha segnato per tutte le categorie una nuova conquista, e tutti i records che stavano a caratterizzare il Raid 1930 sono stati largamente battuti.

Negli idroscivolanti si acuisce maggiormente l'interesse, perchè da essi si attendeva il massimo assoluto della velocità raggiungibile su questo percorso vario, capriccioso e difficile, e ad esso si annetteva l'importanza di un dato sulle possibilità di portarsi rapidamente dai centri interni al mare per via d'acqua.

Il conte Franco Mazzotti col *Mille Miglia II* (motore *I. F.* da 250 CV. e scafo *S.I.A.I.*) in ore 6,42'54" ha raggiunto Venezia alla media oraria di Km. 61,653 abbassando il suo stesso record dell'anno scorso di Km. 11,020. Ma questa media, secondo noi, non è il limite massimo della velocità di cui dispone il *Mille Miglia II*, poichè da Pavia a Piacenza aveva realizzato Km. 71,363,

ed a Pontelagoscuro, cioè dopo 300 Km. di percorso faceva ancora registrare una media di chilometri 65,018.

In gara con Mazzotti è stato buon secondo il Conte Theo Rossi col *Montelera V* (motore *Fiat* di 90 CV. e scafo *Passarin*) che con tre persone a bordo ha fornito una media di Km. 54,235.

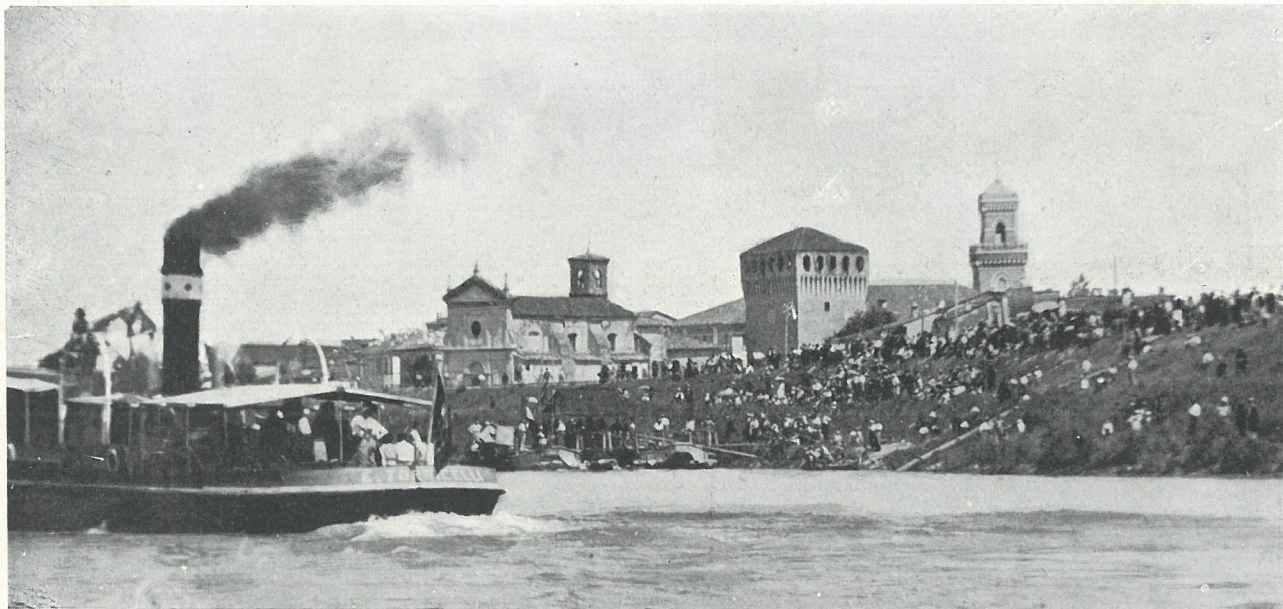
Le due macchine partecipanti nella categoria idroscivolanti si differenziano notevolmente fra loro per originalità di concezione, forma di scafo potenza motrice e peso, per poter istituire dei raffronti in base ai tempi e alle velocità realizzate.

Ambedue gli idroscivolanti, in rapporto al loro probabile impiego: il primo per trasporto rapido di persone, il secondo per sport e turismo, han-



Tomasini nei pressi di Casalmaggiore.

(Foto Ing. Tentolini)



I Croceristi della Lega Navale di Parma, passano dinanzi a Casalmaggiore.

(Foto Ing. Tentolini)

no fornito una ottima prova e gettato un seme fecondo per la diffusione di questi tipi di natanti velocissimi particolarmente adatti per i fiumi.

Nei fuoribordo si è avuta con la Pavia-Venezia una brillantissima vittoria del piccolo ed economico mezzo nautico, che va sempre più popolarizzandosi sulle nostre acque interne e marittime.

Serafino Riva (motore *Elto*, scafo *Riva*) è stato il vincitore assoluto della Classe D-E-F (1000 cmc.) impiegando ore 8.0'50'' ad una media di chilometri 51.660, battendo il record assoluto dello scorcio anno appartenente ad Antonio Passarin che con motore *Laros* di 500 cmc. aveva tenuto una media di Km. 44.768.

Vittorio Rustici (motore *Laros* e scafo *Passarin*) ha elevata la media della Classe C (500 cmc.) a Km. 48.879; mentre che Stefano Feltrinelli (motore *Johnson*, scafo *Feltrinelli*) con la media di

Km. 39.629 ha migliorato di Km. 5.788 il precedente record di Egidio Feltrinelli.

Si può quindi concludere che tutte le Classi di fuoribordo, come nei circuiti chiusi, così in questa gara di distanza, hanno sensibilmente aumentate le medie orarie e confermate le doti di resistenza e di regolarità di funzionamento dei motori e le qualità di rendimento e di robustezza degli scafi.

I cruisers e i racers di piccola cilindrata facevano per la prima volta la loro apparizione in gruppo alla Pavia-Venezia e questa partecipazione ha segnato un punto di partenza per ulteriori conquiste.

Nella categoria racers senza limitazione una buona prova di regolarità ha compiuto Chiggiato (motore *Ford*, scafo *Cinti*) alla media di chilometri 45.140, ed in quella racers 3 litri, due giovani entusiasti Bader e Pastori (motore *Gray*, scafo *Cinti*) novizi di pilotaggio di motoscafi ed altrettanto nuovi del Po hanno condotto il loro scatto al traguardo di arrivo con 31.928 di media.

La gara dei cruisers — la cui piccola cilindrata di motore 1228 cmc. e il cui modesto costo costituiscono gli elementi essenziali della loro diffusione — è stata seguita con vivo interesse. Fra queste imbarcazioni — runabout degli americani — non è tanto la velocità assoluta che conta, quanto la praticità, il comfort, la sicurezza, il consumo connessi alla vera funzione turistica.

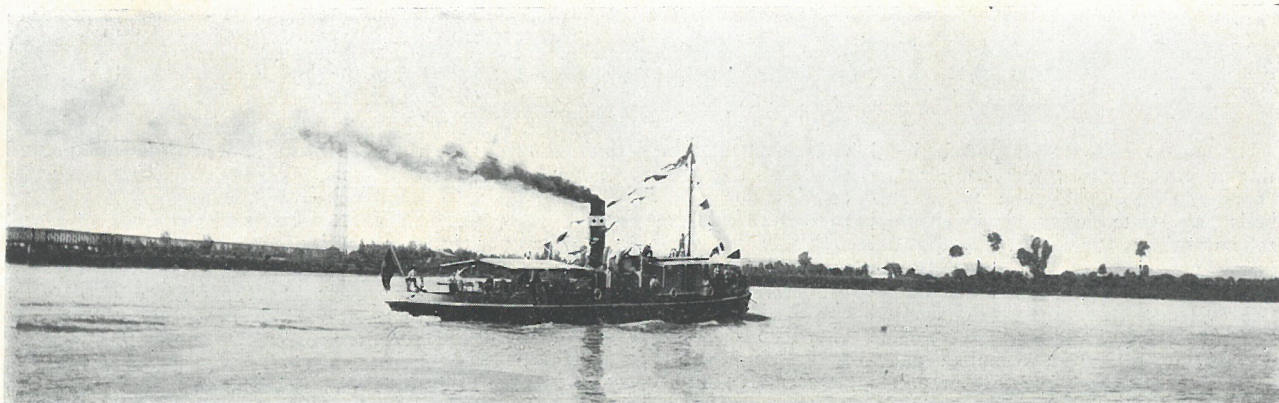
Tuttavia la media di Km. 39.110 realizzata dal vincitore di questa categoria Leo Daccò (*Gray-Vidoli*) e quelle dei compagni di categoria Tomasini e Maderna sono degne di particolare rilievo, poichè danno agli appassionati una chiara indicazione delle possibilità del diporto motonautico economico.

Se questi sono i dati più salienti, nei quali si



I Commissari del controllo di Casalmaggiore. Al centro il Presidente Sig. Manfredi Rag. Francesco.

(Foto Carlo Maffei)



La Crociera della L. N. di Parma all'Isola di Beduschi. Il piroscafo E. Torricelli sul Po. (Foto Carlo Maffei)

riassumono l'efficienza sportiva e tecnica raggiunta in pochi anni dalla motonautica italiana, non meno importante è la valorizzazione della nostra navigazione interna.

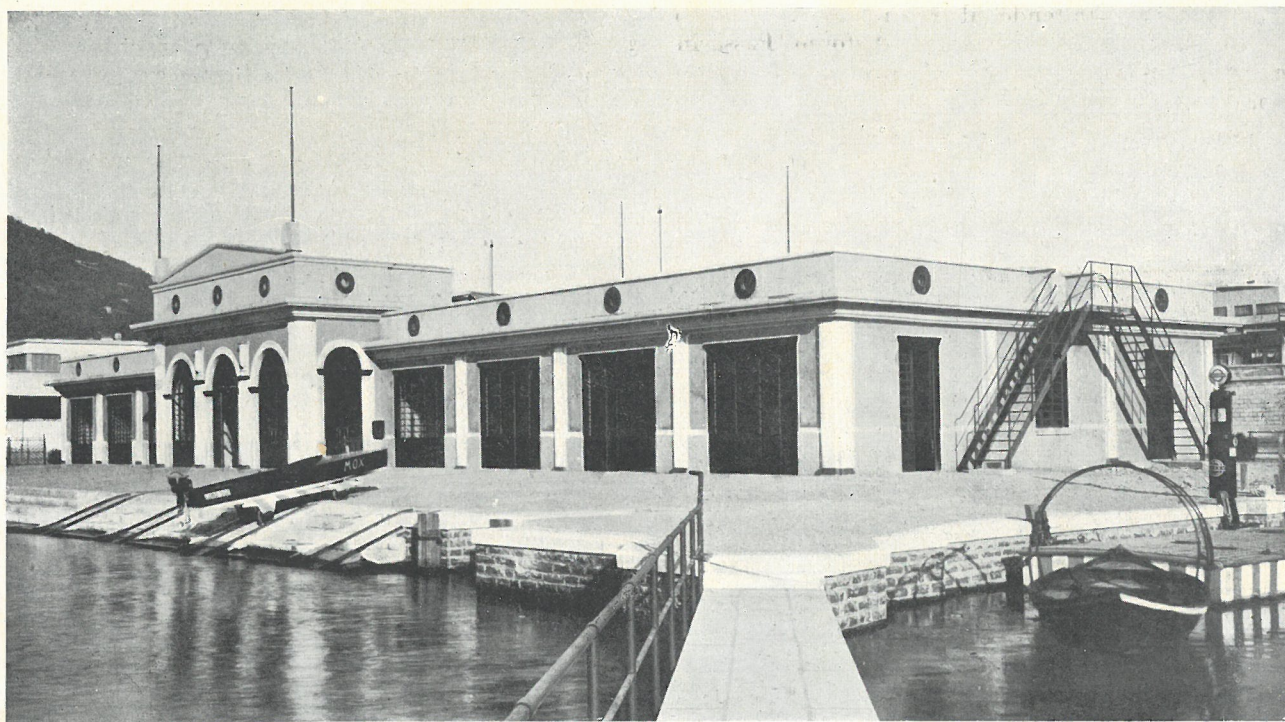
Il consenso delle folle raccolte lungo il percorso di 414 Km. e che hanno vissuto con entusiastico ed appassionato fervore le vicende della magnifica gara, dice di per se stesso quanta popolarità si è acquisita la motonautica ed esprime tutto il valore propagandistico del Raid, che annualmente e con un confortante crescendo, polarizza l'attenzione e l'interessamento dell'opinione pubblica sulla locomozione acquea.

A questi tangibili risultati ha efficacemente, ed in cospicua misura, contribuito l'organizzazione - riconosciuta unanimemente perfetta - dovuta al

Gruppo Motonautico di Milano della Lega Navale ed ai Comitati locali.

Altri dirà su queste stesse pagine del dettaglio della manifestazione. A noi basterà soltanto rilevare il significato della nobile gara verificatasi fra Enti pubblici, Autorità Militari e Marittime, Podestà dei Comuni, Personalità e Privati nel dare il loro prezioso appoggio morale e materiale al III° Raid, che è il più sicuro auspicio per la continuità di questa competizione, — unica al mondo —: espressione tangibile dello spirito di ardimento, della forza di volontà, della unità e concordia di intenti che caratterizzano le opere e l'azione della nuova Italia.

ING. VINCENZO BALSAMO.



IL NUOVO GARAGE NAUTICO DI COMO. - L'impianto per motoscafi costruito a Como ad iniziativa del R.A.C.I. e da noi illustrato durante le varie fasi di avanzamento dei lavori è pressochè ultimato. Dalla fotografia che pubblichiamo si rileva la bella ed armonica linea del modernissimo impianto, progettato dal Dott. Ing. Vincenzo Balsamo, e che per primo sorge in Italia. Sono altresì visibili gli scivoli per la messa in acqua delle imbarcazioni e il porticciuolo creato per il sicuro ormeggio e rifornimento dei motoscafi

LA CRONACA DEL RAID

Un grafico indicante le posizioni dei singoli concorrenti, traguardo per traguardo, a pagina 25 una grande tabella con tutte le caratteristiche dei concorrenti, i tempi e le medie dei passaggi a pagg. 22 e 23 e due piccole tabelle a pagg. 23 e 24 con i dati numerici e velocistici di raffronto dei risultati nelle tre edizioni del Raid, 1929, 1930, e 1931, formano una completa documentazione appositamente preparata per dare ai nostri lettori una completa

visione di tutta la parte tecnica ed essenziale di questo avvenimento che va acquistando ogni anno una importanza sempre maggiore.

Per le sue finalità pratiche, per lo svolgersi sotto gli occhi delle popolazioni di dieci provincie, per la necessità che il pilota faccia veramente della navigazione e non dei giri di carosello acquatico, per la varietà delle acque da percorrere, fiumi, canali e laguna, non esiste al mondo un'altra prova motoristica di pari importanza e difficoltà ed è veramente spiacevole che sia considerata semplice prova nazionale e non abbia invece l'onore di essere ammessa nel calendario internazionale.

Ci auguriamo pertanto che i nostri

rappresentanti a Bruxelles quest'anno vogliano rammentarsene in modo che il Raid del 1932 possa vedere anche l'intervento di corridori stranieri; ed avere anche all'estero la rinomanza che giustamente gli spetta.

Se come intervento numerico di partenti non si è avuto quest'anno un grande progresso, 35 invece di 33, il progresso si è avuto nella qualità e nella composizione delle categorie.

Noi, nella relazione della prova dello scorso anno, deploravamo vivamente la mancanza dei motoscafi in modo che in una gara motonautica di tanta importanza non si aveva che un sol motoscafo contro 31 fuoribordo. Siamo stati ben lieti ora contando invece ben dieci motoscafi con motore entro bordo partiti, e di questo largo intervento che lascia bene a sperare per l'avvenire della motonautica italiana va dato il giusto merito al cav. Eugenio Silvani, rappresentante dei motori *Gray* che seppe incitare la sua clientela a concorrere in modo che di tali dieci motoscafi, otto avevano i motori della sua rappresentata.

E qui non possiamo fare a meno di esprimere il nostro disappunto per l'assenza della *Fiat* il cui nuovo motore marino M-914, di un litro e mezzo, già descritto su queste pagine non poteva trovare una migliore occasione di questa per fare il suo debutto.

Particolare piacere ci ha fatto poi l'intervento del bellissimo grande motoscafo con cabina del Conte Casalini, con a bordo l'unica signora partecipante al raid e ben 5 persone. Il nostro compiacimento deriva del fatto che con la sua navigazione regolarissima il « *Lady Evelyn II* » ha dimostrato che il Po è navigabilissimo. Mai andando in secca pur avendo un notevole pescaggio ha fatto vedere che le secche, gli altri concorrenti che pescavano pochi centimetri, le hanno trovate perchè per correre troppo non potevano fare attenzione.

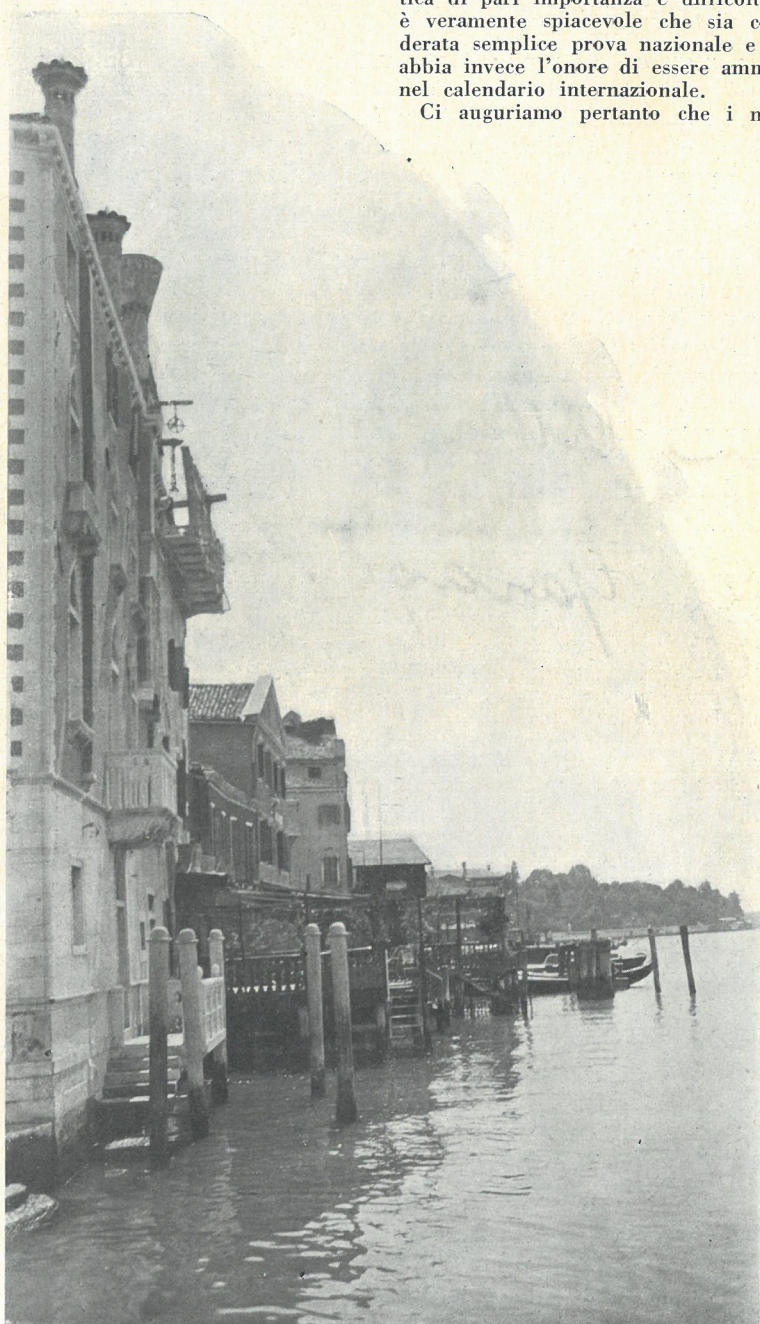
Notiamo di passata che dopo una navigazione così regolare e dopo essere giunto al traguardo finale, al bel motoscafo del Conte Casalini si rompeva il supporto dell'elica a causa di detriti impigliatisi nell'elica sul breve tratto tra San Marco e l'Arsenale.

LA PARTENZA

Le partenze sono state date volanti in quattro tempi alle 6, alle 6,5, alle 6.10 ed alle 6.15.

Nell'intenzione degli organizzatori questi distacchi dovevano servire allo scopo di distanziare i più veloci che partivano per primi (idroscivolanti) e poi i motoscafi entro bordo, i fuoribordo delle classi D E F, della C ed infine quelli della B.

In tal modo i meno veloci non dovevano essere sorpassati e disturbati dal-



(Foto R. degli Uberti)



L'arrivo al traguardo di Venezia dell'idrosivolante Mille Miglia II. Il Conte Franco Mazzotti (a destra) e Guido Cattaneo (a sinistra).

(Foto Graziadei - Venezia)

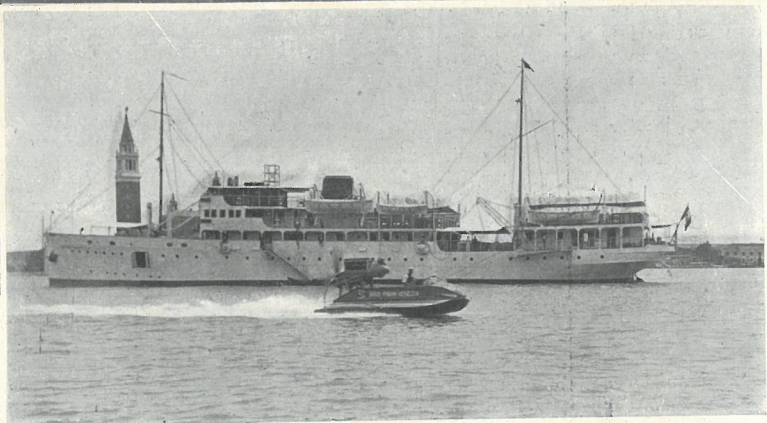
la scia dei più veloci. Invece all'atto pratico sul tratto Pavia-Piacenza è stato tutto un sorpassarsi ed il nostro grafico dimostra all'evidenza come in questo primo tratto si siano capovolti tutti i presupposti degli organizzatori. Il traguardo di partenza è rimasto poi aperto fino alle 7 ma i tempi ufficiali dei partenti risultano sempre essere quelli sopra indicati a seconda delle categorie.

Le partenze però non si sono svolte con troppo ordine e precisione. Il sistema del colpo di pistola Very non risponde allo scopo. Pochi lo sentono e

pochi lo vedono. Quindi vi è stato chi è partito prima, chi è partito dopo e molte lagnanze a questo riguardo.

Noi crediamo che l'unico sistema per avere delle partenze ordinate e precise sia quello adottato in alcune gare inglesi e da noi già illustrato su queste pagine. Un corda tesa attraverso il

fiume e tutti a motore spento agguantati da poppa a questa corda. Al segnale ognuno si lascia andare, mette in marcia e parte. Così vengono anche premiati giustamente quelli che hanno il motore meglio in ordine e di più pronta partenza. E così solo si possono eliminare le lagnanze di coloro che non



vedono o non sentono i segnali. Si elimina così pure la barabanda degli scafi roteanti ed urlanti coi motori in marcia nel ristretto specchio d'acqua.

LUNGO IL PERCORSO

Per poter meglio seguire la gara e riferirne lo svolgimento in ogni dettaglio quest'anno ci siamo recati a Venezia direttamente e fin dall'alba eravamo al posto di traguardo ove a partire dalle 7 sono incominciati ad affluire i fonogrammi da Pavia e da tutti i posti di controllo e con le opportune richieste agli stessi, si poteva conoscere la posizione di ognuno, l'andamento del raid e prevedere l'ora d'arrivo dei singoli concorrenti.

Un nostro incaricato poi era imbarcato con altri giornalisti sul motoscafo del Genio Civile, lo stesso sul quale seguimmo la gara, in due giorni, lo scorso anno, che avendo un più potente motore, avrebbe dovuto compiere ora il percorso in un sol giorno e seguire la marcia di tutti i concorrenti. All'uopo doveva partire un paio d'ore prima di questi in modo da trovarsi tra Piacenza e Cremona al passaggio dei più veloci e seguire poi la gara quasi a pari coi meno veloci aiutando o rastrellando quelli in difficoltà e giungendo a Venezia prima della chiusura del traguardo. Invece questo motoscafo è partito all'ora di partenza del raid e quindi non ha più visto nessuno dei più veloci, si è attardato tra Pavia e Piacenza coi soliti meno esperti e meno preparati che si trovano in difficoltà fin dal primo principio, e poi ha proseguito per conto suo per tutta la giornata giungendo a sera a metà percorso, a Borgoforte, ove il nostro incaricato ed i colleghi dovevano sbarcare e prendere la ferrovia.

Noi crediamo che, se si vuole veramente aiutare e controllare i concorrenti e dar modo ai giornalisti di vedere la gara nelle sue fasi più interessanti e farsi un esatto concetto della navigazione fluviale ed ammirare in funzione le grandiose conche di Cavanella Po e Cavanella d'Adige, è indispensabile far partire contemporaneamente due motoscafi, uno da Pavia appena partiti tutti i concorrenti pel servizio fino a Borgoforte ed un altro da Borgoforte coi giornalisti in modo che possa arrivare nel pomeriggio a Venezia.

L'organizzazione lungo il fiume a tutti i controlli è stata perfetta. Delle segnalazioni ci occuperemo in apposito articolo nel prossimo numero. A Piacenza il traguardo era allo scalo del IV Genio Pontieri e nonostante l'ora mattutina una vera folla di gente entusiasta vi era radunata.

Quanto poi all'entusiasmo ed alla folla è stato il fatto che più ha impressionato tutti

i concorrenti i quali riferivano che lungo tutto il percorso, in tutte le ore della giornata ed anche nei punti più lontani da città e paesi, gli argini erano pieni di gente che salutava ed incoraggiava.

A Cremona alla Canottieri Baldesio si era riversata tutta la città con a capo le più spiccate personalità dall'on. Farinacci, l'on. Moretti, il Vice Podestà, ecc. Dirigeva il servizio l'ing. Bonfanti.

A Casalmaggiore era la Società Eridanea con a capo il suo presidente rag. Manfredi e cronometrista il signor Maffei che vivamente ringraziamo per le belle fotografie inviateci.

A Borgoforte un comitato locale diretto dal geom. Rebegoldi, teneva il traguardo mentre a Ostiglia era il Comando della 12ª Centuria della M. V. S. N.

A Pontelagoscuro era il signor Osti, segretario dell'ufficio sportivo; a Bottrighe era un controllo volante al quale erano intervenute Autorità e popolazione di Adria che con speciale entusiasmo accoglieva il passaggio del primo, il Conte Mazzotti, al quale veniva consegnata la speciale Coppa in memoria del compianto Umberto Maddalena.

A Volta Grimana prestavano servizio i volenterosi soci della Compagnia del Remo di Adria.

A Chioggia, infine, il controllo era diretto dallo stesso Podestà di Chioggia ing. Frizziero.

A Chioggia si erano recati per portare il primo saluto di Venezia ai vincitori, il Dott. Casozzi, Capo dell'Ufficio Sportivo della F. F. V., il Vice Presidente del Club Motonautico di Venezia Principe Ruspoli ed il Segretario del Comitato pel Concorso Motonautico Cav. Paolo Milone.

Le segnalazioni speciali lungo i canali della laguna erano state poste a cura della Regia Marina.

A VENEZIA

Il traguardo di arrivo era stato posto come lo scorso anno su un galleggiante ormeggiato dinanzi ai Giardini Reali. Commissario dirigente il Tenente di

Vascello Giuseppe Rizzani, coadiuvato dal signor Carlo Strona. Cronometrista il cav. Enrico Ottolini che nella sua qualità di Segretario del Gruppo Motonautico della Sezione di Milano della L. N. I. ha diviso col Presidente del Gruppo e Commissario Generale della manifestazione ing. Balsamo e col Vice Presidente signor Oreste Bordoni tutte le maggiori fatiche della ponderosa organizzazione.

La prima telefonata al traguardo di Venezia è giunta alle 7.12 dal controllo di Piacenza che iniziava le comunicazioni dei passaggi. Il Conte Mazzotti era passato alle 6.57 il che significava che procedeva ad oltre 68 Km. di velocità oraria mentre lo scorso anno tale tratto era stato percorso alla media di 58. Si è avuta così la prima sensazione del più veloce ritmo della gara di quest'anno. Sono cominciate così a piovere le comunicazioni ed a Piacenza era passata appena una metà dei concorrenti che già cominciava Cremona a far sapere che alle 7.43, era passato il Conte Mazzotti e che al secondo posto era un fuoribordo, quello di Mora che aveva sorpassato l'altro idroscivolante del Conte Rossi, ed al terzo posto veniva un altro fuoribordo, quello di Rustici. Ma ecco che Casalmaggiore mentre conferma la marcia sempre senza ostacoli e senza rivali del Conte Mazzotti, dà il secondo posto l'idroscivolante del Conte Rossi che vi resterà fino a Venezia,

Invece la lotta è bellissima tra i leaders dei fuoribordo.

A Casalmaggiore passano nell'ordine, Mora, Riva, Speluzzi che va risalendo gradatamente, Baffi e Rustici. A Borgoforte Mora è sempre primo ma lo seguono Speluzzi, Baffi, Riva, Negri (il vincitore del primo anno) e Rustici. Dopo di essi viene il primo degli entrobordo, il veneziano dott. Chiggiano pel quale i suoi concittadini fanno un « tifo » tremendo.

Da Ostiglia passa primo Speluzzi e tutti vedono in lui nuovamente il vittorioso. Lo seguono, Riva, Baffi (una nuova recluta che si porta assai bene), Negri, Rustici, Mora.

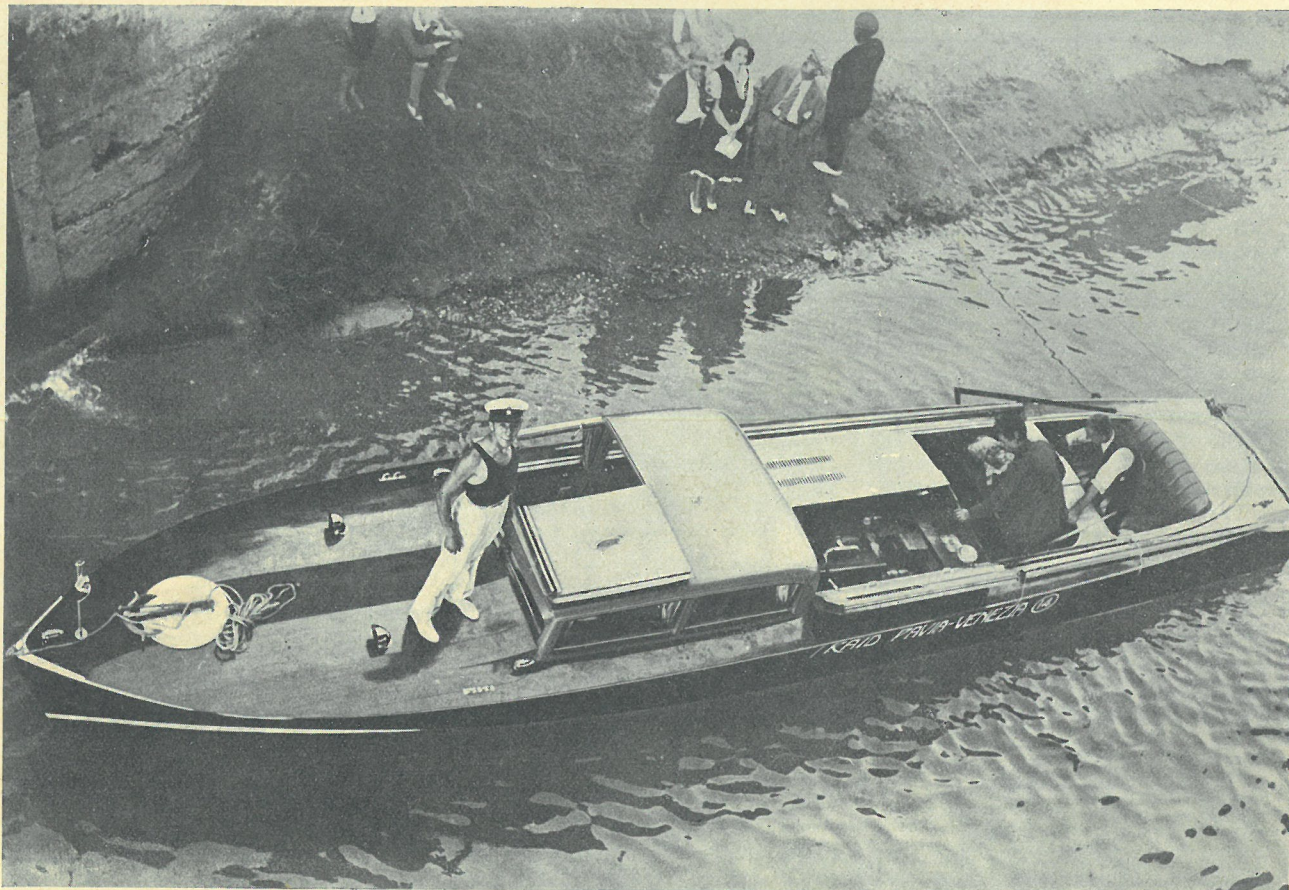
A Pontelagoscuro è sempre primo Speluzzi e la sua vittoria sembra ancora più sicura. Lo seguono Riva, Rustici, Mora, Baffi (che ha perduto due posti).

Ma ecco che un successivo fonogramma informa che Speluzzi è fermo e dopo apprenderemo tutta la sua tragedia.

Da Volta Grimana passa primo Riva che con lo scafo di sua costruzione ed il grosso nuovissimo *Elto* resterà tale fino a Venezia e sarà il vincitore dei fuoribordo e degli entrobordo, battuto solo dagli idroscivolanti con motori 6 e 12 volte più potenti del suo. Passa secondo Rustici che pure resterà tale



(Foto R. degli Uberti)



Il bellissimo motoscafo Lady Evelyn II della Contessa Casalini.

(Foto Fumagalli - Milano)

fino a Venezia col suo *Laros* di soli 500 cmc. Al terzo posto giunge a Volta Grimana Baffi che ha riconquistato i due posti perduti ma che alla grande smania di rivincita deve la sua perdita come sapremo poi. Segue Negri e poi l'entrobordo del Dott. Chiggiato e quindi Mora. E così arrivano tutti nell'or-

dine a Chioggia ed al traguardo finale. A Venezia intanto si è seguita la marcia magnifica del « Mille Miglia » del Conte Mazzotti che è stato solo lievemente ritardato nella media pel passaggio delle conche. Quando si sa che sta per entrare nella Laguna si alza un vento fortissimo, il mare si agita e gros-

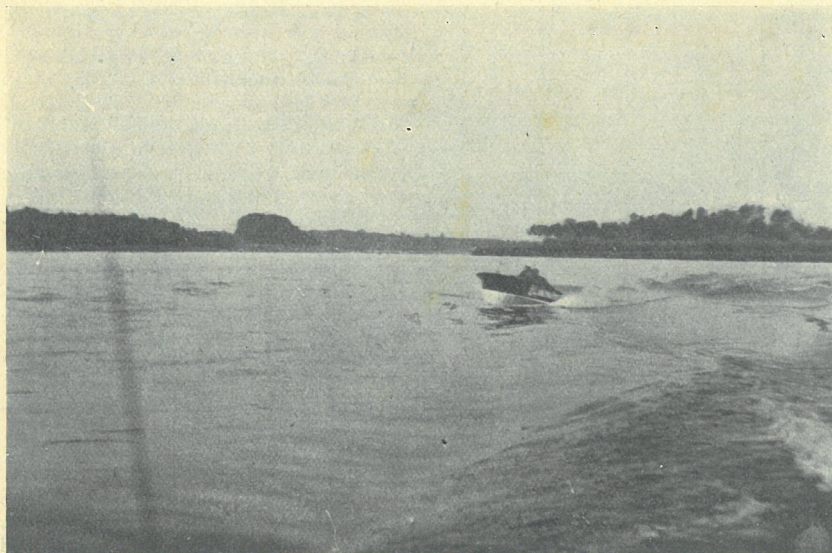
si nemi fanno temere una tempesta. Si teme assai pel « Mille Miglia » che non è certo adatto per affrontare i colpi di vento ed il mare grosso. Invece alle 12.42 lo si vede giungere a velocità un po' ridotta, ma sano e salvo e pur essendo partito da Pavia due ore dopo, con una sola mezz'ora di ritardo sul tempo dello scorso anno. Il guadagno di tempo è stato precisamente di ore 1.27'41" e l'aumento di velocità di Km. 11.020.

Ricomincia l'attesa pel *Montelera V* del Conte Rossi pel quale pure si teme pel passaggio in laguna, ma anch'esso arriva regolarmente.

Giungono poi i primi dei fuoribordo, Riva col suo *Elto*, Rustici col suo *Laros* e Negri con l'*Elto*, tutti battendo largamente i tempi dello scorso anno e finalmente il dott. Chiggiato trionfalmente accolto dai suoi concittadini.

Arriva poi un altro fuoribordo, quello di Mora e dopo il primo della classe B, Stefano Feltrinelli col suo *Johnson* di soli 328 cmc. che ha battuto numerosi altri fuoribordo ed entrobordo ben più grossi di lui.

Segue l'entrobordo di Leo Daccò che col suo *Gray* ha compiuto, come vedremo, una marcia meravigliosa, poi Castoldi con l'*Elto*, Dino Feltrinelli coll'*Johnson* ed il giovanissimo Gorla con *Elto*, seguito dall'anziano Marabotto che ha per meccanico Nino Mere-



L'Esperia II di Leo Daccò in navigazione.

(Foto Fradu)

ghetti, con un altro piccolo *Johnson* di 328 cmc.

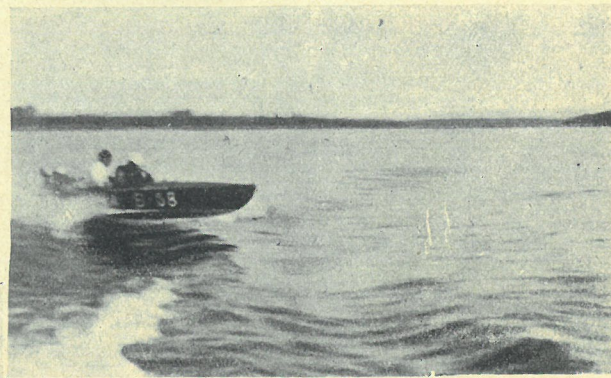
Arriva quindi il motoscafo entrobor-
do *Gray* del signor Tommasini e poi
dopo un lungo intervallo e quando il
tempo si sta apparecchiando per un
nuovo temporale, arrivano i due alle-
gri compari, gli immancabili Gilardoni
e Girompini del G.U.F. di Milano, lie-
tamente accolti.

Giunge l'entrobor-
do *Gray* del signor
Bader, nuovissima recluta motonautica
che il giorno precedente non sapeva
letteralmente distinguere la prua dalla
poppa ed andava cercando tra i coman-
di il pedale della frizione ed il cambio
di velocità come in un'automobile.
Questo diciamo per dimostrare con
quanta facilità un automobilista può
convertirsi in motonauta, affrontando
dall'oggi al domani una gara difficilis-
sima come la Pavia-Venezia e classifi-
candosi onorevolmente. Ultimo giunge
l'entrobor-
do *Gray* del signor Maderna

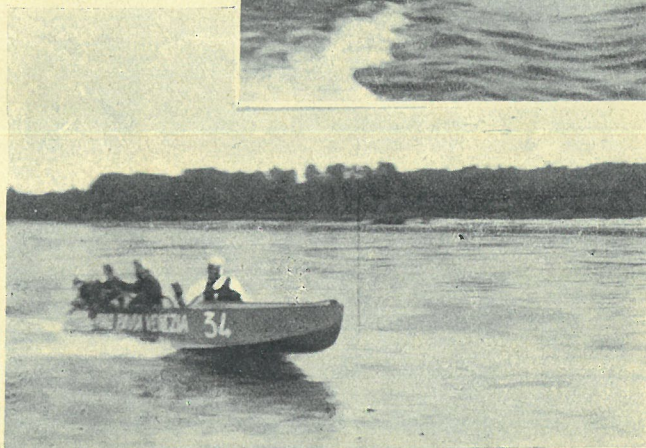
Il racer con mo-
tore *Gray* del
sig. Bader

Il Savoia III con
motore *Elto* del
sig. Baffi.

SULLE ONDE DEL PO NELLA SCIA DEL MOTOSCAFO DI SERVIZIO



Il fuoribordo
Johnson del
signor Mara-
botto.



I goliardi Gi-
lardoni e Gi-
rompini col
loro *Patane-
la IV* motore
Vanoni.



(Foto
Fradu)

ma mancano ancora quasi due ore per
la chiusura del traguardo. Si apprende
però che sono sul percorso in rotta per
Venezia ancora due concorrenti. Il mo-
toscafo della Contessa Casalini ed il
fuoribordo di Paride Negri. Il tempo è
decisamente brutto con vento forte,
densi nuvoloni e grande lampeggiamento.
Alle 21, ora di chiusura del
traguardo fissata dal Regolamento non
si ha notizia dei due, ma poco dopo le
21 il primo arriva felicemente, mentre
il telefono informa che l'altro buttato
sulla costa del mare è stato tratto in
salvo, uomini e scafo dal « Mas » di
servizio. Si può così levare con tran-

quillità il traguardo (le tende aveva
pensato già il vento a portarle via).

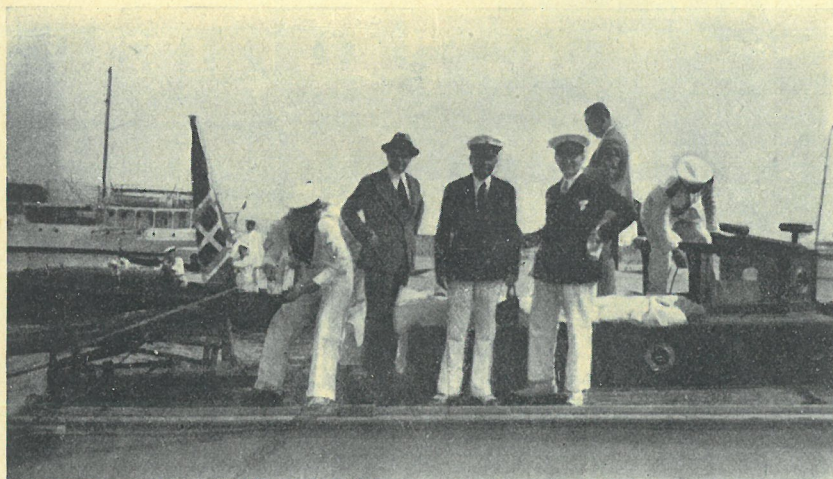
La classifica generale:

1. Franco Mazzotti-Guido Cattaneo, *Mille Miglia II* (Isotta Fraschini-S. I. A. I. alle 12.42'54" in ore 6.42'54", alla media di Km. 61.653.
2. Rossi Teo, *Montelera V* (Fiat-Passarin) alle 13.38'43" in ore 7.38'43", alla media di Km. 54.151.
3. Riva S., *A.Z.* (Elto-Riva) alle 14.5'50" in ore 8.0'50", media 51.660.
4. Rustici Vittorio, *Mariella V* (Laros-Passarin) alle 14.46'48" in ore 8.36'

48", media 47.879; 5. Negri Et-
tore, *Caprice* (Elto-Riva) alle ore
15.14'50" in ore 9.9'50", media
45.177; 6. Chigiato O., *Falco-
nera* (Ford-Cinti) alle 15.10'17"
in ore 9.10'17", media 45.140; 7.
Mora P., *Pucci* (Elto-Picchiotti)
alle 15.33'10" in ore 9.28'10",
media 43.719; 8. Feltrinelli Ste-
fano, *Mio* (Johnson-Feltrinelli)
alle 16.40'51" in ore 10.25'51",
media Km. 39.629; 9. Daccò Leo,
Esperia II (Gray-Vidoli) alle
16.35'7", in ore 10.35'7", me-
dia km. 39.110; 10. Castoldi A., *Gi-
sta II* (Elto-Dainotti) alle ore 16.46'
19" in ore 10.41'19", media km. 38.732;
11. Feltrinelli Dino, *Tuo* (Johnson-Fel-
trinelli) alle 16.48'39" in ore 10.43.39"
media km. 38.592; 12. Gorla Andrea
Elto (Elto-Anchisi) alle 17.9'29", in
ore 11.4'29", media Km. 37.382; 13.
Marabotto Agostino, *Maba* (Johnson-
Baglietto) alle 17.20'58", in ore 11.5'58"
media Km. 37.299; 14. Tommasini F.
Tina (Gray-Vidoli) alle 17.12'45" in o-
re 11.12'45", media km. 36.923; 15. Gi-
lardoni *Patanella V*, alle ore 19.4'40"
in ore 12.49'40", media Km. 32.273;
15. Bader E. (Gray-Cinti) alle ore 19.
4'57" in ore 13.4'57" alle media di chi-
lometri 31.645; 17. Maderna, *Cesaer*
(Gray-Cinti) alle ore 10.19'53", in ore
13.19'53" alla media di Km. 31.054; 18.
Casalini, *Lady Evelyn II* (Hispano-Ta-
roni).

Classifiche di categoria:

Idroscivolanti: 1. Franco Mazzotti su
Mille Miglia II (Isotta F. 250 HP-S.I.
A.I.) in ore 6.42'54", media chilometri
61.653; 2. Rossi Theo su *Montelera V*,
(Fiat 90 C. V.-Passarin) in ore 7.38'43"
media Km. 54.151.



L'arrivo a Venezia del Mas col Presidente Ing. Balsamo e Vice Presidente Sig. Bordoni del Gruppo Motonautico di Milano della L. N. I.

(Foto R. degli Uberti)

Fuoribordo classe D-E-F: 1. Riva Serafino su *A.Z.* (Riva-Elto) in ore 8.50"; 2. Negri Ettore su *Caprice* (Riva-Elto) in ore 9.9'50"; 3. Mora-Pedotti su *Pucci* (Elto-Picchiotti) in ore 9.28'10"; 4. Castoldi A., *Giusta II* (Elto Dainotti) in ore 10.41'19"; 5. Feltrinelli Dino su *Tuo* (Feltrinelli-Johnson) in ore 10.43'39"; 6. Gorla A., *Elto* (Elto-Anchisi) in ore 11.4'29".

Fuoribordo classe C: 1. Rustici Vittorio su *Mariella V* (Laros-Passarin) in 8.36'48", alla media di Km. 47.879.

Fuoribordo classe B: 1. Poggi Luigi su *Mio* (Johnson-Feltrinelli) in ore 10.25'58" alla media di Km .39.629; 2. Marabotto A. su *Maba* (Baglietto-Johnson) in ore 11.5'58"; 3. Gilardoni-Girrompini su *Patanella IV* (Vanoni-Chauvière) in ore 12.49'40".

Racers limitazione: Chiggiato Dino su *Falconera* (Ford-Cinti) in ore 9.10'17", alla media di Km. 45.140.

Racers fino a tre litri: Bader-Pastori su *X* (Gray-Cinti) in ore 13.4'57" alla media di Km. 31.645.

Cruisers I Categoria: 1. Daccò Leo su *Esperia II* (Gray-Vidoli) in ore 10.35'7" alla media di Km. 30.110; 2. Tomasini Filippo su *Tina* (Gray-Vidoli) in ore 11.12'45"; 3. Maderna Ferruccio su *Cesaer* (Gray Cinti) in ore 13.19'53".

Il lunedì 22, alle ore 11, nella Sala della Consulta del Palazzo del Municipio ha avuto luogo la solenne premiazione dei vincitori. Erano presenti oltre i concorrenti ed i dirigenti e commissari della Manifestazione il Podestà comm. dott. Mario Alverà, il Preside della Provincia comm. Garioni, il dott. co. Canal, il capitano di vascello Hirsch comandante la Base Navale, S. E. il comm. Andreoni, Procuratore Generale del Re, il co. Elti di Rodeano vice-podestà, il colonnello Gargiulo per il Comando del Presidio, il gr. uff. Miliani Magistrato delle Acque, il comm. Borgo presidente di sezione della Corte di Appello, il cav. Parascandolo

destà di Venezia un messaggio del Podestà di Milano, così concepito:

« In occasione del III Raid Motonautico Pavia-Venezia affido alla Presidenza del Gruppo Motonautico Milanese della Lega Navale Italiana il saluto di Milano alla gloriosa Regina dell'Adriatico.

« Lo sviluppo della Motonautica, che rende ormai possibili le rapide comunicazioni fluviali mi fa sentire maggiormente il rammarico che la grande manifestazione non possa partire da Milano. Ed esprimo l'augurio che agevolate e sempre più sviluppate le comunicazioni terrestri ed aeree, in un prossimo avvenire anche una grande via acquea congiunga Milano a Venezia ed unisca le nostre due città in relazioni sempre più intense di interessi oltrechè di simpatia e di solidarietà.

« Con i più cordiali saluti fascisti. Il Podestà: f.to *Visconti di Modrone* ».

Il Podestà di Venezia ha risposto poi al messaggio in questi termini:

« Particolarmente gradito giunse a Venezia il saluto nobilissimo che la Città di Milano, interprete il suo Illustre Podestà, ha voluto inviare alla Città di San Marco in occasione del III. Raid Motonautico Pavia-Venezia.

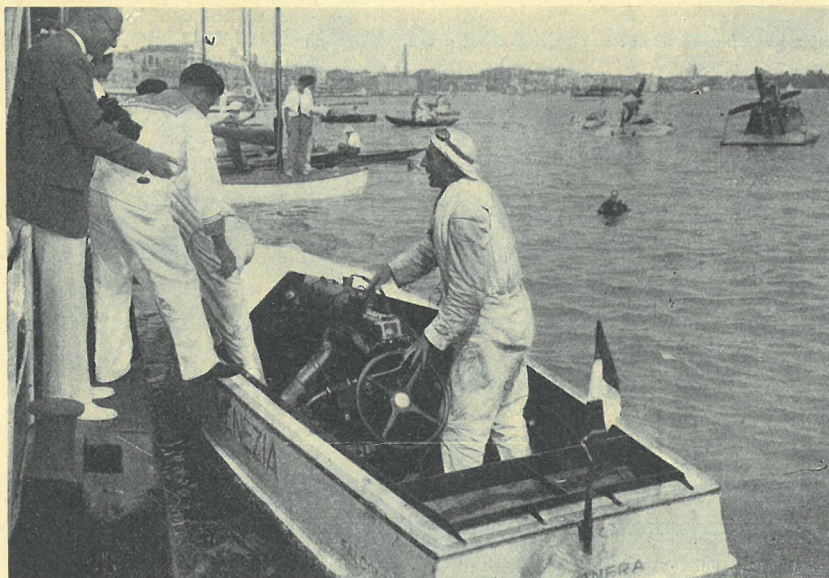
« Gradito e significativo insieme perchè oltre e più che costituire un atto di tradizionale cortesia della grande Metropoli Lombarda, esso riafferma quelli che sono stati sempre, ma specialmente in questi ultimi anni, il voto e l'aspirazione di Milano e di Venezia: il congiungimento, cioè, anche per via d'acqua, delle due Città.

« E Venezia, che al pari di Milano ha assistito per il terzo anno al compiersi di questa gara che dallo sport asurge ad incitamento e promessa e che ha fede nel tenace volere dei propri cittadini, vivamente confida che questa

per il Questore, il colonnello Campi comandante la Divisione dei Carabinieri, il dott. Cazorzi dell'Ufficio Sportivo della Federazione Fascista, il principe don Maurizio Ruspoli, vice presidente del Club Motonautico di Venezia, il dott. Milone segretario, il co. Di Sangro Buccino, il commissario di San Marco cav. Termini e il ten. Sicherle della squadriglia dei « Mas ».

Dopo brevi parole di saluto del Podestà vivamente applaudito, l'ing. Balsamo illustra i risultati di questa terza prova e porge al primo cittadino di Venezia l'espressione della riconoscenza più viva pel contributo e l'appoggio dato dagli enti e personalità veneziane. Particolarmente ringrazia la R. Marina, che affiancò il raid con la consueta larghezza di mezzi(e l'Ispettorato del Po, valido coadiutore del successo della prova.

L'Ing. Balsamo consegna poi al Po-



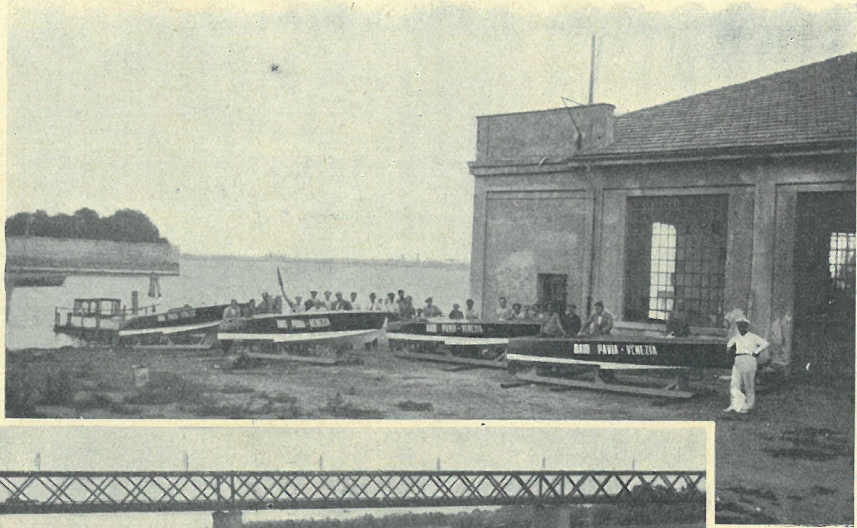
Il "Falconera", del Dott. Chiggiato con motore Ford e testa Record SS, primo classificato degli entroborde. (Foto Graziadei - Venezia)

aspirazione e questo voto saranno, un giorno non lontano, realizzati.

« Alla Città di Milano ed al suo Illustre Podestà ricambio intanto l'augurale saluto in nome di Venezia e mio ».

Il Segretario cav. Ottolini procede quindi alla consegna dei premi ai vincitori.

Al primo assoluto e primo della categoria Idroscivolanti, co. Franco Mazzotti e Guido Cattaneo, vengono consegnate la Coppa della Federazione Italiana Motonautica, il Premio Mussolini, la Coppa Binda, una riproduzione della Coppa Montelera e altri premi



Da Venezia a Pavia risalendo il Po coi motoscafi ordinati dalla Ditta Silvani coi motori Gray. Dall'alto in basso: Il varo a Venezia dei motoscafi; a Pontelagoscuro; a Cremona.



Al secondo assoluto, idroscivolante *Montelera V*, del Co. Theo Rossi, la Coppa Isotta Fraschini, la Medaglia del Principe di Piemonte per scafo e motore italiani e altri premi minori.

Ai dott. Dino e Gino Chiggiato di Venezia, primo dei racers senza limitazione, la Coppa del Co. Volpi e la Coppa della Federazione Provinciale Fascista di Venezia.

Al primo dei racers di tre litri, Bader Edoardo e Pastori Carlo, la Coppa Città di Milano.

Al primo dei cruisers, Leo Daccò, la Coppa Città di Venezia.

Al secondo dei cruisers, Tommasini, la medaglia d'oro dell'on. Farinacci.

Al terzo dei cruisers, Maderna, la medaglia d'oro della Compagnia dei Grandi Alberghi.

Al primo dei fuoribordo, classe B, Stefano Feltrinelli, la Coppa di S. E. l'On. Alfieri e la Coppa Johnson.

Al secondo, Agostino Marabotto, la Targa della Rivista *Motonautica*.

Al terzo, Gilardoni e Girompini la medaglia del Provveditorato al Porto di Venezia.

Fuoribordo classe C: Rustici, targa di bronzo del « Coni ».

Fuoribordo classe D, E, F: primo classificato Serafino Riva, Coppa del Ministero della Marina; secondo Ettore Negri, piatto d'argento; terzo coppia Mora-Pedotti, medaglia d'oro del Consiglio dell'Economia di Milano; quarto dott. Castoldi, medaglia d'argento del Provveditorato al Porto di Venezia; V. Dino Feltrinelli, medaglia argento Johnson; VI. Andrea Gori.

Il co. Casalini riceve la targa del Consiglio dell'Economia di Milano e premi particolari Samuele Silvani e Speluzzi.

E' stato poi servito un ricco rinfresco.

Dopo al Grand Hotel del Lido vi è stata una lieta colazione al cui termine il Principe Ruspoli ha pronunciato, acclamissime parole che ci teniamo a riprodurre su queste pagine:

« Mi è particolarmente gradito — egli ha detto — porgere a nome del Club Motonautico di Venezia il saluto cordiale e l'entusiastico plauso agli organizzatori e partecipanti al Raid Pavia-Venezia, questa importantissima manifestazione il cui successo, delineatosi fin dal primo anno, si è consolidato nella sua seconda edizione e si è affermato in modo definitivo e veramente brillante in questo anno.

Un saluto speciale il nostro Club rivolge all'ing. Vincenzo Balsamo, Commissario di tutte le manifestazioni motonautiche importanti, che è stato l'ideatore ed il principale animatore di questo Raid, e che è tanta parte della organizzazione del Concorso Motonautico di Venezia.

Un altro saluto voglio porgere alla contessa Casalini, che ha dato una simpaticissima nota di femminilità alla manifestazione.

All'amico Mazzotti, vincitore assoluto per la seconda volta, assieme al quale ebbi il piacere di prendere parte al I. Raid Pavia-Venezia, porgo il plauso dei Motonauti Veneziani per la vittoria conseguita e con la quale ci ha dimostrato, dopo le sue magnifiche affermazioni negli altri campi dello sport, specialmente automobilistiche e aeree, come anche attraverso la navigazione fluviale le distanze si possono abbreviare sempre più!

Tabella dei tempi e delle medie dei partecipanti al III Raid Pavia-Venezia

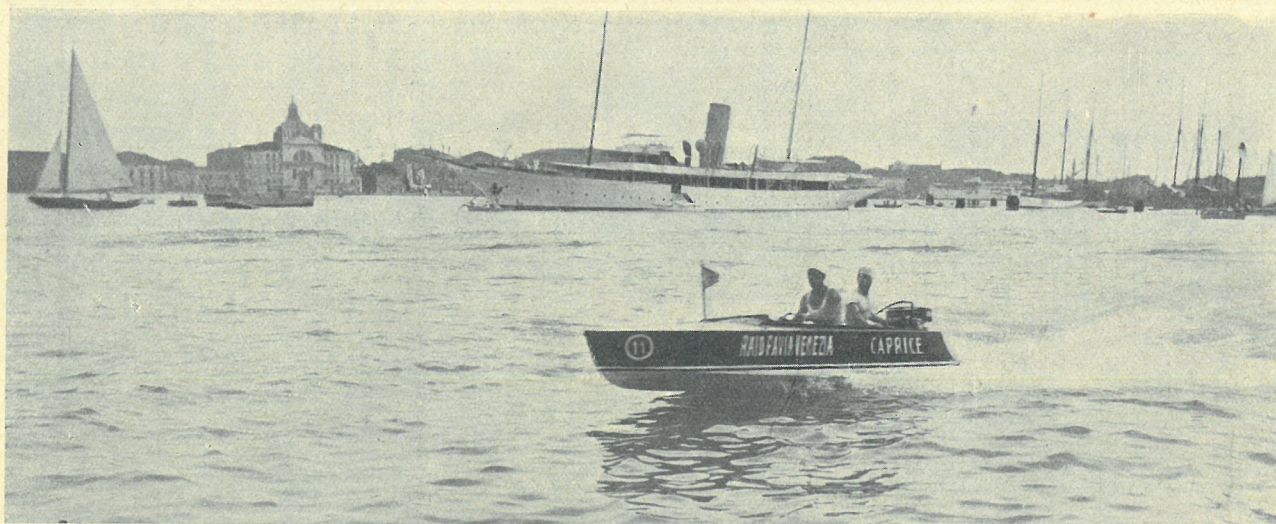
di corsa	N	Categoria	Concorrenti	Scafo	Motore		Pavia	Piacenza	Cremona	Casalmag- giore	Borgoforte	Ostiglia	Pontela- goscuro	Volta Grimana	Chioggia	Venezia	Classifica	
					Marca	Cmc.											Gen.	di cat.
32		Idrosciv.	Mazzotti F. Cattaneo G.	SLAI	Isotta	12000	6.—	6.57'00" 0.57'00" 68.421	7.43'55" 1.43'55" 67.554	8.25'00" 2.25'00" 67.862	9.06'15" 3.67'15" 67.650	9.43'06" 3.43'06" 65.352	10.35'00" 4.35'00" 65.018	11.25'50" 5.25'50" 66.291	12.05'00" 6.05'00" 63.452	12.42'54" 6.42'54" 61.653	1°	1°
12		Idrosciv.	Rossi T.	Passarin	Fiat	6590	6.—	7.75'00" 1.75'00"	8.04'47" 2.04'47"	8.53'00" 2.53'00"	9.35'27" 3.35'27"	10.14'01" 4.14'01"	11.15'32" 5.15'00"	12.11'32" 6.11'32"	13.04'00" 7.04'00"	13.38'43" 7.38'43" 54.151	2°	2°
36		Fuoribordo Classe F	Riva S. Guerrini G.	Riva	Elto	950	6.5	7.15'54" 1.10'54"	8.16'30" 2.11'30"	9.13'00" 3.08'00"	9.58'24" 3.53'24"	10.39'00" 4.34'00"	11.40'00" 5.35'00"	12.39'13" 6.34'13" 54.792	13.28'30" 7.23'30" 53.423	14.05'50" 8.00'50" 51.660	3°	1°
37		Fuoribordo Classe C	Rustici V. Soffientini	Passarin	Laros	500	6.10	7.17'23" 1.07'23" 57.877	8.16'35" 2.06'35" 55.457	9.19'00" 3.09'00" 52.063	10.11'57" 4.01'57" 52.080	10.53'05" 4.43'08" 51.504	11.58'30" 5.48'30" 51.305	12.54'03" 6.44'03" 53.457	14.16'00" 8.06'00" 40.795	14.46'48" 8.36'48" 47.879	4°	1°
11		Fuoribordo Classe E	Negri E. Calvi L.	Riva	Elto	805	6.5	7.15'56" 1.10'56"	8.16'36" 2.11'36"	9.20'00" 3.15'00"	10.06'56" 4.01'56"	10.50'05" 4.45'05"	12.36'40" 6.31'40"	13.41'48" 7.36'48"	14.35'00" 8.30'00" 45.177	15.14'50" 9.09'50" 45.177	5°	2°
2		Racer S. L.	Chigliatto D. Chigliatto G.	Cinti	Ford	3280	6.—	7.20'53" 1.20'53" 48.217	8.26'12" 2.26'52" 47.798	9.28'00" 3.28'00" 43.307	10.21'43" 4.21'43" 48.146	11.17'45" 5.17'45" 45.885	12.35'02" 6.35'02" 45.262	13.41'58" 7.41'58" 46.756	14.37'00" 8.37'00" 44.796	15.10'17" 9.10'17" 45.140	6°	1°
7		Fuoribordo Classe F	Mora P. Pedotti L.	Picchiotti	Elto	950	6.5	7.11'33" 7.06'33" 58.602	8.08'38" 2.03'38" 56.780	9.00'00" 2.55'00" 56.228	9.50'53" 3.45'53" 55.781	11.03'00" 4.58'00"	12.21'30" 6.19'00"	13.59'19" 7.54'19"	14.48'00" 8.43'00" 43.719	15.33'10" 9.28'10" 43.719	7°	3°
19		Fuoribordo Classe B	Feltrinelli S. Feltrinelli E.	Feltrinelli	Johnson	326	6.15	7.37'59" 1.22'59" 46.997	9.07'19" 2.52'19" —	10.22'00" 4.07'00" 39.838	11.20'00" 5.05'00" 41.341	12.17'05" 6.02'05" 40.265	13.30'05" 7.15'05" 41.095	14.59'00" 8.44'00" 41.225	16.03'00" 9.48'00" 39.387	16.40'51" 10.25'51" 39.629	8°	1°
24		Cruiser I ^a Cat.	Daccò Leo Saporiti E.	Vidoli	Gray	1228	6.—	7.30'33" 1.30'33" 42.333	8.46'28" 2.46'28" 42.170	10.01'00" 4.01'00" 40.830	11.04'16" 5.04'16" 41.461	11.59'00" 5.59'00" 40.612	13.25'04" 7.25'04" 40.173	14.47'17" 8.47'17" 40.809	15.48'00" 9.48'00" 39.387	16.35'07" 10.35'07" 39.110	9°	1°
16		Fuoribordo Classe E	Castoldi E. Milani P.	Daimotti	Elto	815	6.5	7.48'51" 1.43'51"	8.57'35" 2.32'35"	9.55'00" 3.50'00"	10.53'25" 4.48'25"	11.52'30" 6.47'30"	13.18'00" 7.13'00"	14.45'18" 8.40'18"	15.45'00" 9.40'00" 38.732	16.46'19" 10.41'19" 38.732	10°	4°
15		Fuoribordo Classe D	Feltrinelli D. Feltrinelli E.	Feltrinelli	Johnson	654	6.5	7.37'44" 1.32'44"	8.53'32" 2.48'32"	10.08'00" 4.03'00"	11.11'00" 5.06'00"	12.09'37" 6.04'37"	13.31'09" 7.26'09"	15.03'15" 8.57'15"	16.07'00" 10.02'00" 38.592	16.48'39" 10.43'39" 38.592	11°	5°
10		Fuoribordo Classe D	Gorla A. Negri P.	Anclisi	Elto	644	6.5	7.41'47" 7.36'47"	9.05'25" 3.00'25"	10.15'00" 4.10'00"	11.22'30" 5.17'30"	12.24'45" 6.19'45"	13.56'00" 7.51'00"	15.26'45" 9.21'45"	16.24'00" 10.19'00" 37.382	17.09'29" 11.04'29" 37.382	12°	6°
58		Fuoribordo Classe B	Marabotto A. Mereghetti N.	Baglietto	Johnson	326	6.15	7.44'26" 1.29'26"	8.59'57" 2.44'57" 44.578	10.24'00" 4.09'00"	11.24'40" 5.09'40"	12.31'00" 6.16'00"	13.59'00" 7.44'00"	15.26'45" 9.21'45"	16.30'00" 10.15'00" 37.299	17.20'58" 11.05'58" 37.299	13°	2°
22		Cruiser I ^a Cat.	Tommasini F. Oldrini O.	Vidoli	Gray	1228	6.—	7.51'03" 1.51'3"	9.10'19" 3.10'19"	10.34'00" 4.34'00"	11.39'32" 5.39'32"	12.37'50" 6.37'50"	14.07'30" 8.07'30"	15.37'20" 9.37'20"	16.28'00" 10.28'00" 36.923	17.12'45" 11.12'45" 36.923	14°	2°

34	Fuoribordo Classe B	Gillardoni R. Girompini G.	Chauvière	Vanoni	350	6.15	8.12'25" 4.57'25"	9.49'05" 3.34'05"	11.20'00" 5.05'00"	12.37'45" 6.22'45"	13.43'00" 7.28'00"	15.29'00" 9.14'00"	17.02'00" 10.47'00"	18.06'00" 11.51'00"	19.04'40" 12.49'40" 32,273	15°
25	Racer fino a 3 l.	Bader E. Pastori C.	Cinti	Gray	1228	6.—	7.52'05" 1.52'05"	9.27'27" 3.27'27"	10.55'00" 4.55'00"	12.08'00" 6.08'00"	13.17'22" 7.17'22"	15.08'00" 8.98'00"	16.59'25" 10.59'25"	18.02'00" 12.02'00"	19.04'57" 13.04'57" 31,944	16°
21	Cuiseur I ^a Cat.	Maderna F. Brovelli A.	Cinti	Gray	1228	6.—	7.50'58" 1.50'58"	9.27'39" 3.27'39"	10.52'00" 4.52'00"	12.09'50" 6.09'50"	13.24'00" 7.24'00"	15.19'00" 9.19'00"	17.44'00" 11.41'00"	18.14'00" 12.14'00"	19.19'53" 13.19'53" 31,054	17°
14	Racer s. l.	Casalini C. Rubinelli I.	Taroni	Hispano	12000	6.—	7.36'40" 1.36'40"	8.54'15" 2.54'15"	10.09'00" 4.09'00"	11.11'15" 5.11'15"	12.17'05" 6.17'05"	17.15'00" 11.15'00"	—	19.58'00" 13.58'00"	—	—
30	Fuoribordo Classe B	Negri P. Molloy P.	Italia	Elto	328	6.15	8.24'02" 2.09'02"	—	12.04'00" 5.49'00"	13.30'35" 7.15'35"	14.44'00" 8.29'00"	16.41'00" 10.26'00"	—	—	—	—
8	Fuoribordo Classe F	Baffi N. Grandi E.	Picchiotti	Elto	950	6.5	7.20'18" 1.15'18"	8.19'23" 2.14'23"	9.18'00" 3.13'00"	9.57'31" 3.52'31"	10.44'00" 4.39'00"	12.25'30" 6.20'30"	13.30'39" 7.25'39"	—	—	—
33	Fuoribordo Classe F	Speluzzi M. Fregnani A.	Crandall	Laros	980	6.5	7.26'45" 1.21'45"	8.26'12" 2.21'12"	9.17'00" 3'12'00"	9.57'23" 3.52'23"	10.33'02" 4.28'02"	11.27'00" 5.52'00"	—	—	—	—
5	Fuoribordo Classe B	Poggi L. Coven E.	Feltrinelli	Johnson	326	6.15	8.30'17" 2.15'07"	—	11.45'00" 5.30'00"	13.28'15" 7.13'15"	14.30'15" 8.15'15"	—	—	—	—	—
23	Cruiser I ^a Cat.	Silvani E. Rusconi F.	Benetti	Gray	1228	6.—	8.41'37" 2.41'37"	9.10'19" 3.10'19"	11.47'00" 5.47'00"	13.51'34" 7.51'34"	15.00'00" 9.00'00"	—	—	—	—	—
4	Fuoribordo Classe D	Viazzo S. Pellati E.	Picchiotti	Elto	644	6.5	7.30'45" 1.25'45"	8.46'37" 2.41'57"	10.00'00" 3.55'00"	—	—	—	—	—	—	—
27	Racer fino a 3 l.	Silvani S. X.	Cinti	Gray	1228	6.—	7.38'00" 1.38'00"	8.58'20" 2.58'20"	10.41'00" 4.41'00"	—	—	—	—	—	—	—
18	Fuoribordo Classe B	Folli L. Ott E.	Riva	Vanoni	500	6.10	7.56'42" 1.46'42"	9.32'28" 3.22'38"	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Racer s. l.	Zerboni R. Borromeo T.	Cinti	Gray	3280	6.—	8.36'53" 2.36'53"	10.09'41" 4.09'41"	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Racer s. l.	Sanguinetti A. Borioli	Cinti	Gray	3509	6.—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Fuoribordo Classe C	Pieraccini E. Caspiani V.	Riva	Vanoni	500	6.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Fuoribordo Classe C	Carcano C. Carcano G.	Baglietto	Vanoni	500	6.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Fuoribordo Classe C	Crosicani G. Pellani M.	X.	De Giorgi	500	6.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Fuoribordo Classe B	Mazzocchi L. Castagnone G.	Picchiotti	Hartford	350	6.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Fuoribordo Classe B	Bonomi G. X.	X.	Caille	328	6.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Fuoribordo Classe B	Gaggino G. Gaggino S.	Baglietto	Caille	328	6.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Partecipanti e massime velocità nelle prime tre edizioni del Raid Pavia - Venezia

	1929			1930			1931		
	Partiti	Arrivati	Velocità 1° classif.	Partiti	Arrivati	Velocità 1° classif.	Partiti	Arrivati	Velocità 1° classif.
Idroscivolanti	--	--	--	1	1	50,633	2	2	61,653
Entorbordo	3	2	33,449	1	1	45,523	10	6	45,140
Fuoribordo B	9	4	26,050	5	2	33,831	8	3	39,620
Fuoribordo C	7	2	28,421	16	8	44,768	5	1	48,879
Fuoribordo D	5	2	35,670	2	1	34,821	3	2	38,592
Fuoribordo E	--	--	--	8	5	39,402	2	2	45,177
Fuoribordo F	--	--	--	--	--	--	5	2	51,660

Per ogni concorrente in ogni passaggio è indicata l'ora di arrivo e il tempo impiegato fino a quel controllo. La terza cifra indicante la media chilometrica vien data solo nei primi di ogni categoria in ogni passaggio. Nella colonna relativa al traguardo finale di Venezia il primo gruppo di cifre indica l'ora di arrivo, il secondo il tempo totale impiegato per tutto il percorso, ed il terzo la media chilometrica.



L'arrivo a Venezia del concorrente Ettore Negri con motore Elto. (Fot. Graziadei - Venezia)

Il nostro Club, che dedica tutta la sua attività all'organizzazione delle Gare di Venezia, è veramente lieto di constatare il risveglio Motonautico che si è delineato in Italia in questi ultimi anni e si augura, nell'interesse nazionale, non soltanto che le gare più importanti assumano ogni anno maggiore importanza, ma anche che altre manifestazioni vengano promosse in Italia, sicuro come è che soltanto da frequenti ed importanti competizioni la Motonautica Italiana potrà farsi valere sempre di più ed ottenere il primato nel mondo anche in questo campo.

A questo proposito mi è molto gradito rivolgere tutte le mie congratulazioni all'amico Theo Rossi che, oltre ad essere un nostro campione, ha saputo coi suoi collaboratori dare alla Motonautica Italiana un altro concorso, quello del Garda, per il quale auguro sempre maggior successo.

Il nostro Club spera di rivedere tutti i concorrenti di questo importante e riuscitissimo Raid alle gare che si svolgeranno sulla nostra Laguna nel prossimo settembre, per l'organizzazione delle quali mettiamo tutto il nostro impegno.

Chiudo queste mie brevi parole inneggiando ed invitandovi a brindare agli immancabili e sempre più numerosi successi della Motonautica italiana nel mondo! »

GLI IDROSCIVOLANTI

Per la prima volta abbiamo veduto sulle acque del Po due idroscivolanti in gara ed ambedue si sono classificati ai primi due posti. Da ciò i facili critici hanno voluto dedurre senz'altro che l'idroscivolante è il mezzo più sicuro e più veloce. Noi siamo convinti che ciò sia esatto per la navigazione fluviale e sappiamo che gli idroscivolanti *De Lambert* sorpassano i cento all'ora, ma si tratta di informazioni venute dall'estero e non possiamo dire

che siano confermate da quanto abbiamo visto sinora in Italia. I due nostri idroscivolanti, il *Mille Miglia II* ed il *Montelera V* sono arrivati, è vero, al primo e secondo posto, ma non bisogna dimenticare che al terzo posto è arrivato un fuoribordo che aveva una cilindrata più che dodici volte minore dell'uno e più che sei volte dell'altro. E non si deve nemmeno dimenticare che il *Falconera* del dott. Chiggiato con un motore *Ford* di poco più di tre litri e con una vera barca navigante immersa nell'acqua e non slittante ha sorpassato i 45 di media, impiegando sole due ore e mezza più del *Mille Miglia* ed un'ora e mezzo più del *Montelera*. Si pensi poi che mentre il *Falconera* navigava, seguendo il filone della corrente nei meandri del fiume, il *Mille Miglia* tagliava dritto sorvolando i bassi fondi ove c'erano anche solo dieci centimetri d'acqua. E evidente che se al posto del *Falconera*, di poco più di tre litri, noi mettiamo un *Cabac* con un motore di dodici litri eguale a quello del *Mille Miglia* e lo facciamo pilotare da persone esperte del Po evitando le secche dovremo avere una velocità eguale e forse superiore a quella dell'idroscivolante. Vogliamo concludere con questo che non abbiamo affatto avuto la prova che esso sia il più sicuro ed il più veloce.

In quanto poi ad un parallelo tra i due apparecchi non è nemmeno facile il farlo. Il *Mille Miglia* è arrivato 56' prima del *Montelera*, ma aveva un motore di doppia cilindrata e due persone a bordo invece di tre. Inoltre non ha perduto tempo per rifornimenti perchè aveva a bordo la benzina per tutto il percorso e, come abbiamo detto, tagliava dritto mentre il *Montelera* che aveva a bordo un esperto del Po, seguiva tutti i ghirigori del capriccioso corso del fiume. D'altra parte si deve dire che il *Mille Miglia* era molto più pesante sia come struttura, dato lo scopo a cui deve servire nella R. Aviazione, sia per il carico di benzina che aveva inizialmente.

Diversissimi poi i due scafi. Uno del tipo che si può oramai dire classico dell'idroscivolante e l'altro invece derivato direttamente dai *Mariella* del Passarin.

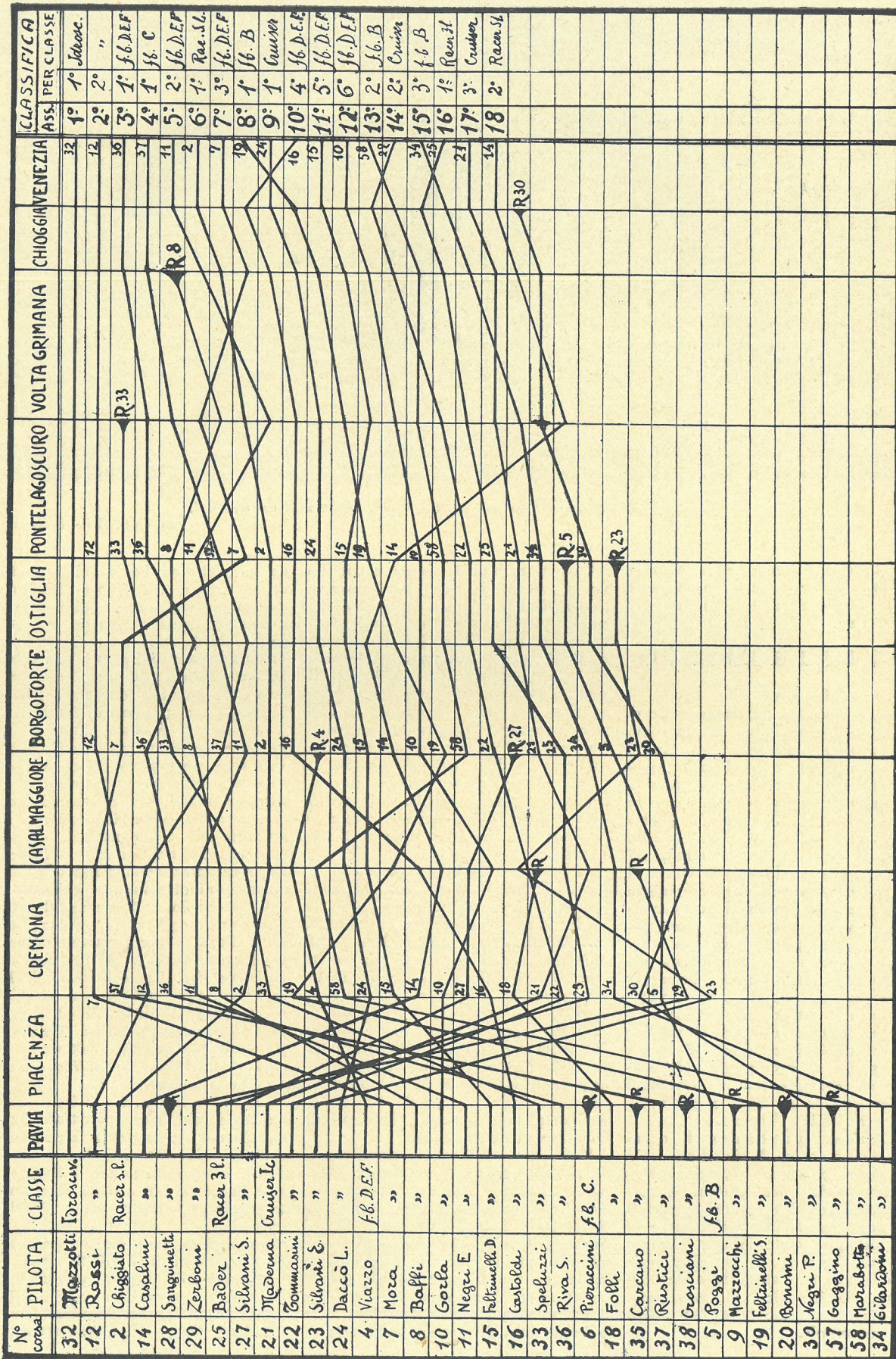
Aggiungiamo qui, a merito del *Montelera V* che esso dopo la gara, ha risalito il fiume ritornando a Pavia, controcorrente, in una sola tappa di 11 ore.

Per concludere si può dire che la Pavia-Venezia ha aperto tra noi un nuovo campo di lavoro e di studio e che molto c'è da fare con questi idroscivolanti. Noi crediamo che nelle future edizioni dovranno avere il soprav-

La progressione numerica nelle tre edizioni del Raid

	1929	1930	1931
Partenti	24	33	35
Arrivati 1° giorno	6	14	18
Arrivati 2° giorno	4	4	---
Percentuale totale arrivati	41 %	54 %	51 %
Percent. arrivati 1° giorno	25 %	42 %	51 %
Vincitore assoluto	Negri E. Elto 644	Mazzotti idroscivolante 12000	Mazzotti idroscivolante 12000
Vincitore assoluto tempo	ore 11,26'23"	ore 8,10'35"	ore 6,42'54"
Vincitore assoluto velocità	Km. 35,670	Km. 50,633	Km. 61,653

Grafico dimostrante la situazione dei concorrenti ai singoli controlli



La posizione di classifica ad ogni controllo è quella che risulta sulla verticale a destra di ogni casella



Il Mariella di Vittorio Rustici col motore Laros, vincitore della classe C.

(Foto Graziadei - Venezia)

vento, in campo pratico ed economico specialmente, degli scafi leggerissimi con motori ad elica area di non più di 1000 cmc.

GLI ENTROBORDO

Abbiamo già detto della novità di quest'anno costituita dal numeroso concorso di scafi entroborde in confronto delle precedenti edizioni. Sono partiti in 10 ed arrivati in 6 ed anche questa è una bella dimostrazione, perché, ad esempio, i fuoriborde sono partiti in 23 ed arrivati in 10. Quindi mentre per gli entroborde la percentuale degli arrivati è stata del 60 per cento, per i fuoriborde è stata del 43 per cento. Si pensi poi che, in condizioni normali la percentuale degli entroborde doveva essere ancora maggiore, poiché quasi tutti quelli partecipanti erano scafi varati a Venezia due o tre giorni prima della gara, erano venuti a Pavia per via d'acqua risalendo il fiume giungendo appena a tempo per prendere la partenza senza poter subire la verifica e la registrazione necessarie dopo un primo sforzo di quel genere. Noi siamo perciò convinti che in condizioni normali tutti gli entroborde partiti sarebbero arrivati a Venezia.

Parliamo ora partitamente di ognuno di essi in ordine di classifica.

Il *Falconera* con tre persone a bordo, i fratelli dott. Dino e dott. Giovanni Chigiato ed il meccanico è partito da Venezia, ha risalito il Po, ha preso parte alla gara andando due volte in secca tra Cremona ed Ostiglia, rompendo il tubo di scarico dopo Pontelagoscuro, classificandosi al sesto posto della classifica generale ed al primo degli entroborde.

Qualche collega ha voluto notare che non ha battuto il record dell'anno scorso perché allora l'unico entroborde concorrente, il *Gray-Celli* del conte Rossi aveva raggiunto la media di chilometri 45,523 mentre quest'anno il *Falconera* ha raggiunto solo i 45,140. Si dimentica però che il Conte Rossi aveva un *Gray* da corsa a 8 cilindri di 5428 cmc., mentre il Chigiato ha un modesto *Ford* di 3280 solo migliorato con la applicazione della testa *Record-SS*. In quanto alla potenza effettiva che con tale testa raggiunge gli 83 HP., un allegro *lapsus calami* della *Gazzetta di Venezia* dice che è di appena 3 HP. e mezzo »!!

Al *Falconera* segue in graduatoria l'*Esperia II* di Leo Daccò che, in realtà è stato il vero trionfatore tra gli entroborde perché ha raggiunto la media di km. 39.110, inferiore a quella del *Falconera* di circa 6 Km., ma con motore *Gray* di soli 1228 cmc. senza alcuna testa speciale; sviluppatore al massimo 32 HP.

Inoltre mentre il *Falconera* compieva due volte il percorso da Venezia a Pavia e da Pavia a Venezia, l'*Esperia* dopo aver preso parte al Raid risaliva anch'esso il Po fino a Pavia dando così una completa e perfetta dimostrazione delle sue qualità nautiche.

Degli altri scafi con motori *Gray* si sono classificati quelli dei signori Tommasini, Bader e Maderna. Non si sono classificati quelli dei signori Sanguinetti, Zerboni, Silvani Samuele e Silvani Eugenio. Quello di Sanguinetti aveva già compiuto il percorso da Venezia a Pavia per via d'acqua ed era pronto per compiere il raid senza incidenti. Ma il suo pilota per risparmiare fatica ebbe la brutta idea di mettersi nella scia di

un competitore che si riteneva fosse molto pratico del fiume. Ma questo seccato d'aver sempre l'altro alle calcagna, cen gesto veramente non troppo.... amichevole manovrò in modo da mandarlo a finire in piena velocità in secca donde solo con alcune ore di lavoro fu possibile estrarlo e non più in tempo per giungere a Venezia.

Lo scafo di Zerboni giunse a Pavia la notte poche ore prima della partenza e solo con febbrile lavoro poté essere messo in acqua e preparato a partire con un'ora di ritardo sugli altri.

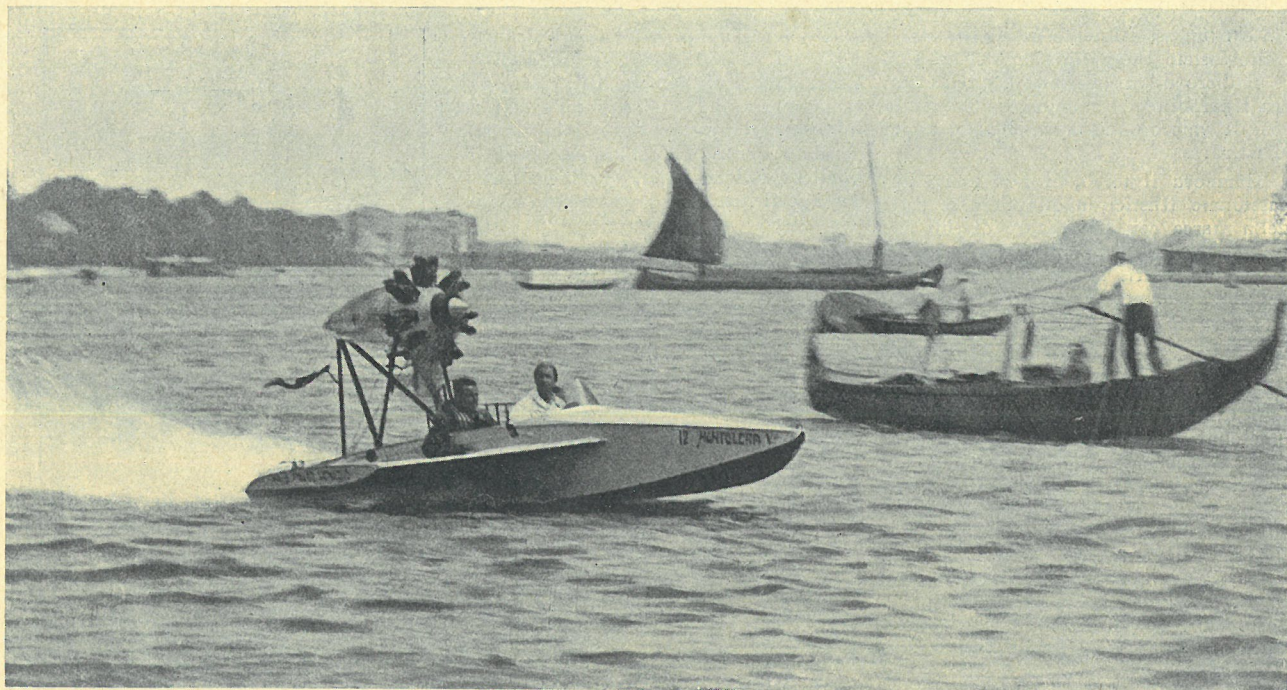
A Cremona aveva già recuperato buona parte del tempo perduto, ma prima di Casalmaggiore andava a finire in una secca strappando il supporto del timone e quindi costretto a ritirarsi.

L'entroborde di Samuele Silvani era pure venuto da Venezia a Pavia risalendo il fiume e pur figurando nella categoria dei racers di 3 litri non aveva anch'esso che il piccolo *Gray* di 1228. A Piacenza ed a Cremona era giunto mantenendo la media di 40 Km. ma dopo Casalmaggiore doveva ritirarsi perché nello staccarsi dal pontone di controllo si impigliava in un filo di ferro, storcendo l'albero.

Lo scafo di Eugenio Silvani partito da Pavia con un'ora di ritardo perché egli doveva curare prima la partenza di tutti gli altri ritardati, come già abbiamo detto, giungeva a Piacenza ancora in tempo prima della chiusura del traguardo, a Cremona aveva già riguadagnato buona parte del perduto. Era già a metà percorso quando gli si rompeva la trasmissione del timone.

Riparato alla meglio proseguiva, ma una nuova rottura dopo Ostiglia l'obbligava a ritirarsi presso Sermide.

Il *Lady Evelyn II*, ultimo arrivato al



L'arrivo a Venezia dell'idroscivolante Montelera V pilotato dal Conte Theo Rossi.
(Foto Graziadei - Venezia)

traguardo di Venezia ha avuto la sua buona parte di disavventure. A Cremona giungeva ad una velocità media di 45 km. all'ora, a Casalmaggiore a circa 40 e così a Borgoforte e ad Ostiglia. Continuando in tal modo doveva giungere a Venezia verso le ore 17. Invece fino a quell'ora dovevano restare nelle acque di Ostiglia perchè poco dopo lasciato il traguardo si aggrappava la pompa dell'acqua, spezzandosi l'alberello. Dovevano fare allora un paio di chilometri a remi per raggiungere un cascinale ove ormeggiarsi e sbarcare. Ivi il Conte Casalini col meccanico Rubinelli procuratesi due biciclette percorrevano 14 chilometri per trovare un paese con un meccanico con impianto di saldatura autogena per far riparare il pezzo, indi ritorno a bordo e laborioso montaggio.

I FUORIBORDO

Accenneremo brevemente ora alla condotta di gara dei motori fuoribordo dividendoli a seconda delle marche. Grande trionfatore della giornata è stato l'*Elto* che su dieci classificati ne aveva cinque e tra questi il primo assoluto che batteva di ben 7 Km. la media del vincitore dello scorso anno. Marciare su 414 Km. di un percorso così vario ed insidioso a quasi 52 km. di media, comprendendo in tale media le fermate per rifornimenti e controlli e quelle per passaggi nelle conche ed i rallentamenti per i canali e per la laguna, significa che costantemente doveva viaggiare alla velocità oraria di 70 chilometri all'ora. Ma il lato più bello e più simpatico della vittoria dell'*Elto* sta nel fatto che non si è trattato

della vittoria di un solo motore affidato a personale d'eccezione, ma della vittoria dopo una lotta durata per tutto il percorso tra tre scafi azionati da tre motori *Elto* di due tipi diversi.

Prima vediamo in testa quello del signor Mora che per più di 100 km. si tiene innanzi anche all'idroscivolante *Montelera V* che aveva un motore di cilindrata sei volte maggiore, poi questo lo sorpassa, ma fino a Borgoforte è sempre davanti a tutti gli altri entro-bordo e fuoribordo. Dopo Ostiglia Mora rallenta ed il suo posto è preso subito dall'*A.Z.* di Pesenti che ha a bordo Riva e Guerrini. Questi prende la testa e la conserva fino a Venezia vincendo alla strepitosa media anzidetta, mentre si avvanza sempre più veloce lo scafo di Negri, il vincitore del 1929 seguito poi da Mora. Seguono dopo gli altri due *Elto* dei signori Castoldi e Gorla. Su 18 classificati la grande marca americana ha occupato i posti 3., 5., 7., 10. e 12., preceduti solo dagli idroscivolanti di cilindrata sei o dodici volte maggiore e battendo tutti gli altri scofi entro-bordo e fuoribordo di qualsiasi cilindrata.

Giustamente l'attivo rappresentante della Casa *Elto*, signor Cerutti può essere orgoglioso di una simile vittoria senza precedenti che conferma quella del primo anno e compensa il secondo in cui le fu strappata all'ultimo momento quando già poteva ritenersi sicuro vincitore. E la vittoria di quest'anno doveva essere ancora maggiore perchè v'era un altro concorrente, una nuova eccellente promessa della motonautica, il signor Nino Baffi che aveva già percorso 360 chilometri tra i primissimi, che a Volta Grimana era terzo dei fuo-

ribordo, quando vedeva che la conca stava per chiudersi e per non dover attendere la successiva operazione si lanciava tra le porte semichiusse e preso in un rigurgito d'acqua affondava nella conca stessa, fortunatamente senza danno alle persone.

E' uso dei cronisti sportivi di appellarsi regolarmente alla *guigne*, o sfortunata che dir si voglia, per giustificare chiunque non sia giunto primo al traguardo, ma se v'è un caso in cui proprio di *guigne* si dovrebbe parlare è quello della *Laros* che si era presentata in gara con tre soli concorrenti, pochi ma buoni. Due avevano motori della categoria F, il rag. Marzoli e l'ing. Speluzzi e il terzo, Rustici uno della categ. C di soli 500 cm.

Il primo, al momento di mettersi in linea per la partenza da Pavia nella manovra per andare sul « redan » si appruava ed andava a fondo, rimanendo così fuori combattimento prima ancora di partire.

Il secondo, il valoroso ing. Speluzzi era un po' ritardato in confronto degli altri fino a Cremona perchè essendosi staccato un filo della bobina marciava a tre cilindri. Riparato il danno si riprendeva ed andava progressivamente accelerando: 9., a Piacenza, 8., a Cremona, 5., a Casalmaggiore, 4., a Borgoforte, era 3. ad Ostiglia avendo dinanzi a sè solo i due idroscivolanti, e terzo era ancora a Pontelagoscuro, ossia primo assoluto dei fuoribordo ed entro-bordo. Ma ripartendo da questo traguardo un ramo di una pianta subacquea s'impiglia nell'elica e la rompe. Questo sarebbe stato nulla perchè un fuoribordista della forza dell'ing. Speluzzi viag-

gia con un assortimento di eliche, ma il guaio è stato che nello sforzo si era torto l'albero di trasmissione e quello non era riparabile nel momento obbligando così il valoroso ed appassionato pilota al ritiro.

Rimaneva il terzo, il non meno appassionato Rustici, a difendere le sorti della marca con un motore di soli 500 cmc., ossia di metà cilindrata dei suoi diretti avversari. Era poi handicappato dal fatto che per troppa prudenza, con due persone a bordo, avevano imbarcato rifornimenti esuberanti ed esagerati pezzi di ricambio e vettovaglie. Nella Conca di Volta Grimana pel troppo peso i galleggianti erano immersi nell'acqua che vi è entrata attraverso i portelli di ispezione non ermeticamente chiusi. All'arrivo la barca pesava quasi cinque quintali! Con tutto questo, Rustici dette battaglia sin da principio. A Piacenza era terzo a soli 50" da Mora, a Cremona 4. dopo il *Monteleira V*, a Casalmaggiore era sceso al 7. posto ed a Borgoforte all'8., ma cominciava a risalire 7. ad Ostiglia, 5. a Pontelagoscuro, 4. a Volta Grimana, a Chioggia e Venezia ossia secondo assoluto tra fuoribordo ed entro bordo.

Questa di Rustici è stata la vittoria tecnicamente più interessante di tutto il raid perchè l'aumento di velocità in confronto dell'anno precedente di quasi quattro km. è stato ottenuto tra motori della stessa cilindrata mentre l'aumento del primo è stato ottenuto da un motore della classe F contro uno della classe E.

Non si è potuto avere dunque una vittoria assoluta italiana ma da quanto abbiamo esposto risulta che la nostra industria può essere egualmente soddisfatta dei risultati ottenuti e della data dimostrazione della sua efficienza e del suo continuo perfezionarsi.

Anche la Casa *Johnson* può essere ben soddisfatta della prova data dai suoi difensori con motori di piccola cilindrata e solo per un caso non ha potuto portare al traguardo finale tutti i quattro partiti. Il signor Poggi di Pavia che aveva già preso parte alle precedenti edizioni del raid e che marciava molto regolarmente doveva ritirarsi dopo Ostiglia essendosi dissaldato il serbatoio di riserva della benzina. Ma gli altri tre, i due Fratelli Feltrinelli ed il signor Marabotto compivano una gara regolarissima classificandosi al primo ed al secondo posto della categoria B, con un bell'aumento di circa 6 chilometri sulla media dello scorso anno ed al primo posto della categ. D.

Il fatto poi che Stefano Feltrinelli oltre a vincere la categoria B, si sia classificato con un motore di soli 326 cmc. all'ottavo posto della classifica generale seminando lungo il percorso 27 concorrenti entro bordo e fuoribordo è altamente significativo anche ai fini della propaganda perchè dimostra che si può fare del gran turismo su lunghi-

simi percorsi senza bisogno di ricorrere a motori potenti. Dieci ore da Pavia a Venezia con un motore così piccolo è veramente una bella impresa e la Casa *Johnson* può essere orgogliosa di tale risultato mentre i Cantieri Feltrinelli di Bogliaco a loro volta, quali costruttori degli scafi meritano il più ampio elogio.

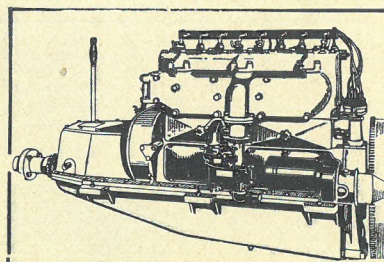
I motori *Vanoni* vedevano tre dei loro clienti arrestarsi nelle prime tappe per futuri incidenti di navigazione o per scarsa preparazione ad una prova di tanta importanza; ma in compenso vedevano il nuovo modello di 350 cmc. affidato ai goliardi Girompini e Gilardoni giungere felicemente a Venezia dando una bella prova di regolarità e di resistenza. Eppure anche questi per poco non dovevano rinunciare al raid per una inezia. Poco dopo la confluenza del Ticino nel Po vennero trovati fermi dal motoscafo di servizio perchè avevano perduto il coperchio del galleggiante del carburatore! Venne loro dato il tappo di sughero di una damigiana e con quello ebbero l'abilità di arrangiarsi e di arrivare sino a Venezia.

Una menzione speciale merita il signor Bonomi che col suo fuoribordo *Caille* è stato il vero Ebreo-Errante della manifestazione. All'albergo ove pernottava a Pavia non lo hanno svegliato a tempo in modo che è giunto al punto di partenza quando tutti gli altri erano già partiti. Un altro si sarebbe senz'altro ritirato, ma lui è partito egualmente « en touriste ». E' giunto a Piacenza un quarto d'ora dopo la chiusura del controllo e così in tutti gli altri controlli. Ma il guaio non era solo nella impossibilità di essere controllato e quindi, in caso d'arrivo a Venezia, classificato, ma nel fatto che una volta chiusi i controlli, sparivano pure i servizi di rifornimento. E quindi altri motivi di ritardo per andare in cerca della benzina. E così di ritardo in ritardo, segnalato ogni tanto da qualche controllo che, chiuso ufficialmente, era aperto per avere notizie degli arrivi nelle tappe successive, è andato a finire che si è trovato a notte inoltrata chiuso tra le conche che al tramonto cessano di far servizio!

L'altro scafo con motore *Caille*, quello dei giovanissimi Fratelli Gaggino si ritirava prima di Piacenza per la rottura della chiavetta del volante, mentre babbo e mamma erano andati a Venezia ad attenderli!

Il cronista ha finito il suo compito, ma molte cose avrebbe ancora da dire per suo conto su questa gara ricca di preziosi insegnamenti. Si riserva di farlo in qualche prossimo numero, come pure al prossimo numero si rimandano alcune note sulle segnalazioni fatte dal nostro incaricato, che sul motoscafo di servizio ha seguito la gara da Pavia a Borgoforte.

ROBERTO DEGLI UBERTI.



COSTRUITI per lungo, arduo lavoro, per ore continue a basso regime dove gli ordinari motori picchierebbero in testa e le incrostazioni richiederebbero continue verifiche — i 4 cilindri 35-50 HP Kermath con testa a «L» sono una fonte di economia e di guadagni per chi li usa commercialmente.

Per servizio giornaliero o per qualunque faticoso lavoro questi Kermath non hanno rivali. Vivaci, potenti, di disegno compatto, un 4 cilindri «35» o «50» ripaga il suo costo più e più volte negli anni di servizio. Perciò in tutto il mondo è risaputo che non si può «egualgiare un Kermath».

BREVII DETTAGLI

Alesaggio mm. 111, corsa mm. 140 - cilindrata 5419 c.c. - 1000 a 1500 g. p. m. 5 supporti - diametro dell'albero a gomiti mm. 50,8 equilibrato staticamente e dinamicamente - lubrificazione forzata - pistoni in lega alluminio Invar - potenza economica per grosse barche, lance da passeggio e da pesca, battelli e cruisers fino a 12 m. di lunghezza.

2 A 12 CILINDRI

4 A 400 H.P.

Per ordinazioni, chiarimenti, cataloghi:
S. A. COSTRUZIONI E RIPARAZIONI NAVALI
Posillipo, 54 - NAPOLI

KERMATH

MOTORI MARINI

COSTRUITI PER L'ACQUA
SALATA

84

Raid Pavia - Venezia

La più lunga maratona del mondo conferma ancora una volta la superiorità dei motori fuori bordo

Super Elto *Hi-Speed* Quad

classificatosi **1°** assoluto dei fuori bordo
alla media di Km. 51,668 (nuovo record)

Classifica per Categoria

1°	Riva-Guerrini	- motore	ELTO	- classe	F	- scafo	Riva
2°	Negri-Calvi	„	ELTO	„	E	„	Riva
3°	Mora Pedotti	„	ELTO	„	F	„	Picchiotti
4°	Castoldi-Milano	„	ELTO	„	E	„	Dainotti
6°	Gorla-Negri	„	ELTO	„	D	„	Dainotti

5 partiti **5** arrivati

MARATONA ALBANY - NEW YORK - oltre 70 partenti
ELTO si classifica 1° - 2° - 4° - 5° - 6° - 7°

A Detroit il motore ELTO 500 cmc. stabilisce il record assoluto della sua categoria alla spettacolosa media di Km. 79,615

Elto sinonimo di perfezione,
eleganza, semplicità e durata

Acquistando un motore *Elto*
spenderete bene il vostro denaro

Hanno contribuito alle vittorie dell' "Elto", : VACUUM OIL COMPANY S. A. ITALIANA - CANDELE CHAMPION

Agente Generale per l'Italia: **E. CERUTI - MILANO** Via Revere, 3 - Telef. 40812
GENOVA - Sig. Porro - Via Piazza Reale, 7 - Tel. 21831 NAPOLI - S. I. R. E. - Corso Umberto, 34

in 1'47" alla media di Km. 67,289. Durante si capovolge mentre è impegnato in un interessante duello con Brenziaglia, ed è costretto a ritirarsi, preso in salvo col suo fuoribordo da un motoscafo. Serpieri ha fatto una corsa vittoriosa, riuscendo a superare gli avversari un po' per le sue buone qualità di pilota e un po' per la sfortuna degli avversari, specialmente del barone Lazzaroni, che, nonostante la sua età non più giovanissima, si espone ad exploits con fresco ardore sportivo, dopo le fatiche direttive e organizzative.

I tre arrivati al traguardo, dopo i 10 giri, sono così classificati:

1. Luigi Serpieri (Evinrude-Castellino) in 21'45"4/5 (più sei secondi di penalizzazione per errata partenza) alla media di oltre 55 Km.;

2. Brenziaglia (Evinrude-Baglietto) in 22'35"2/5;

3. Barone Edgardo Lazzaroni (Laros-X) in 26'15"4/5.

Nell'ultima corsa, riservata ai fuoribordo di oltre 500 cmc., vi sono 6 iscritti e prendono il via l'ing. Luciano Ghezzi (Evinrude-Picchiotti), Ferdinando Venturi (Laros-Foggi Agretti), Ferdinando Perrone (Johnson-Baglietto) e il dott. Antonio Michela Zucco (Elto-Picchiotti). Data la notorietà dei concorrenti, la corsa attira maggiormente l'attenzione del pubblico, che ammira ed applaude la partenza avvenuta in modo perfetto.

I giovani Venturi e Perrone hanno dimostrato di essere ormai prossimi ai veri trionfi sportivi; Venturi esegue virate in maniera impeccabile ed ha un'assoluta padro-

nanza del suo mezzo; ha seguito Ghezzi da vicino, minacciandolo incessantemente, sino a giungere al traguardo con soli 16" di distacco dal primo arrivato. Ghezzi non ha smentito la sua fama di provetto pilota che sa trarre dal suo mezzo tutte le possibilità. Michela Zucco ha fatto quello che ha potuto, dando prova di tenace volontà e di alto senso sportivo.

La classifica delle classi D, E, F è stata così stabilita:

1. Luciano Ghezzi (Evinrude-Picchiotti) in 18'12"1/5 alla media di chilometri 65,922;

2. Fernando Venturi (Laros-Foggi Agretti) in 18'28"2/5;

3. Ferdinando Perrone (Johnson-Baglietto) in 18'46";

4. Antonio Michela Zucco (X.-X.) in 21'6".

Giro più veloce il terzo dell'ing. Ghezzi in 1'40"1/5 alla media di Km. 71.856.

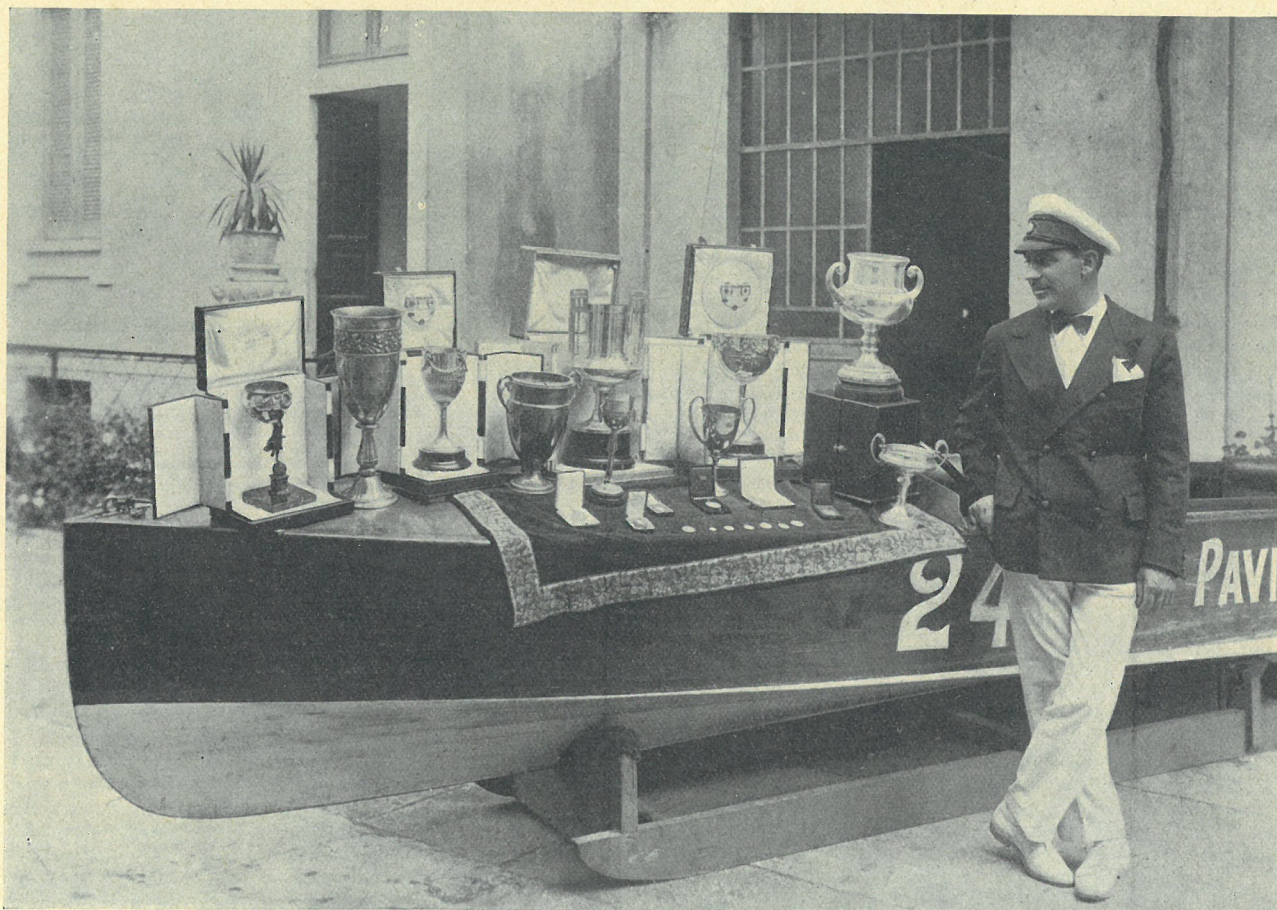
Come si vede dalle classifiche, la giornata è stata singolarmente favorevole all'Evinrude e Manfredo Canepa, assente come corridore, ma presente come animatore, può esserne soddisfatto sia per la bravura dei piloti sia per le ottime risultanze date dai motori.

Tecnicamente la gara, anche se non ha dato medie molto elevate, ha il merito di avere dato il giusto riconoscimento ai motori più preparati e curati.

E se a questi meriti tecnici aggiungiamo gli scopi sportivi e propagandistici conseguiti, non possiamo non tributarne lodi alla giovane M.A.S.

M. SUGLIA.

UN APPASSIONATO MOTONAUTA ED I SUOI TROFEI



Questa bella fotografia dell'appassionato motonauta della prima ora signor Leo Daccò col suo "Esperia II.", con motore "Gray.", di 1228 cmc. vittorioso nella III Pavia-Venezia, dimostra che non vi è bisogno di essere smaniosi solo della velocità pura ma che con un buon scafo da turismo ed una buona dose di entusiasmo, si può anche raccogliere - come si vede - una discreta messe di trofei e di medaglie.....

William Rossi



SOIETA "NAFTA" GENOVA

Evinrude Originale. 4H.P.
LIRE **2900**

IL NUOVO "LIGHTWIN"

DA anni il motonauta domandava un buon motore fuoribordo leggero, robusto e a buon prezzo. Eccolo accontentato, sicchè egli non ha più da esitare per ragioni di costo. Il nome **EVINRUDE** fa parte di ciascuno di questi motori di alta qualità e di costo ridotto e la garanzia **EVINRUDE** copre ognuno di essi.

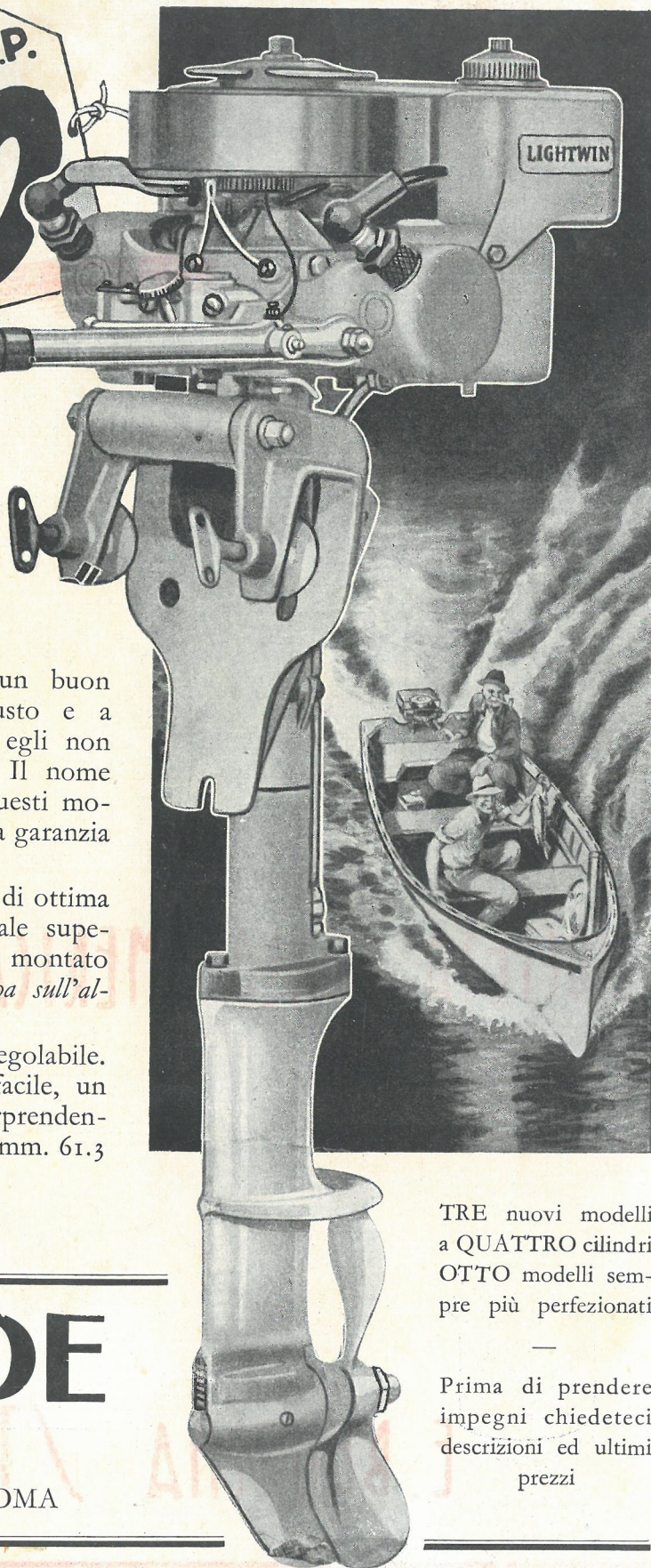
Magnete blindato nel volante, fusioni di ottima qualità; per tutte le parti esposte materiale superiore; braccio di guida senza vibrazioni, montato su gomma; *silenziatore raffreddato e pompa sull'albero verticale.*

Carburatore semplice, spruzzatore regolabile. Motore forte, potente, messa in moto facile, un rendimento rimarchevole ed un costo sorprendentemente basso. Alesaggio mm. 50.8, corsa mm. 61.3 cilindrata 167 cmc., 4 HP., peso 17 Kg.

EVINRUDE

AGENZIA ITALIANA

ROMA - Piazza Esedra, 65-66 - ROMA



TRE nuovi modelli
a QUATTRO cilindri
OTTO modelli sempre più perfezionati

Prima di prendere impegni chiedeteci descrizioni ed ultimi prezzi