

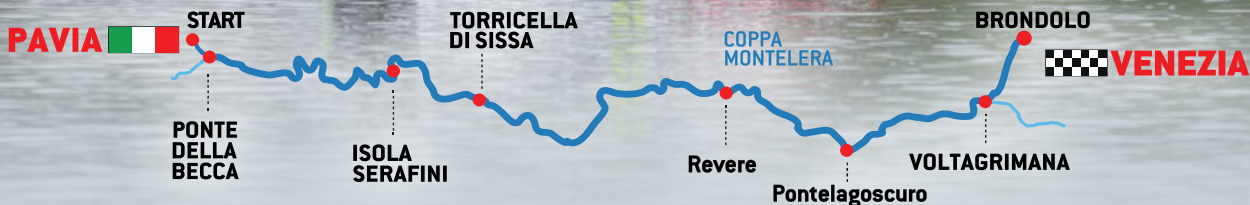
29 | 73° RAID PAVIA VENEZIA
30 | **MAGGIO**
31 | 2026

**TROFEO SALONE
NAUTICO DI VENEZIA**



DAL 1929 LA PIÙ LUNGA
GARA MOTONAUTICA AL MONDO
IN ACQUE INTERNE
*SINCE 1929 THE WORLD'S LONGEST
POWERBOAT RIVERS RACE*

www.raidpaviavenezia.it





ARANCIA

SUCCO DI
+ ZENZERO
+ CURCUMA
+ ARANCIA

da agricoltura
biologica
& trattato con HPP



PROBIOTICO

SUCCO DI
+ ZENZERO
+ CURCUMA + ANANAS
+ FRUTTO DELLA PASSIONE
+ MELONE + BAOBAB

contiene 1 miliardo
di colture vive
& trattato con HPP

CURINGSHOT®

WWW.CURINGSHOT.IT | INFO@CURINGSHOT.IT



SCAN FOR HOMEPAGE



SCAN FOR CONTACT

73° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE PAVIA VENEZIA

29, 30, 31 maggio 2026

Trofeo Salone Nautico di Venezia



L'Associazione Motonautica Pavia (AMP), in collaborazione con l'Associazione Motonautica Venezia, (AMV) organizza, sotto l'egida della Federazione Italiana Motonautica, la 73ª edizione del Raid Motonautico Internazionale Pavia Venezia, che si svolgerà domenica 31 maggio 2026 con partenza da Pavia e arrivo a Brondolo-Chioggia - Venezia Arsenale al 7° Salone Nautico Internazionale.

The Associazione Motonautica Pavia (AMP), in collaboration with the Associazione Motonautica Venezia (AMV), organises – under the aegis of the Federazione Italiana Motonautica – the 73rd edition of the Raid Motonautico Internazionale Pavia Venezia, which will take place on Sunday, May 31, 2026, starting from Pavia and finishing at Brondolo-Chioggia - Venice Arsenale during the 7th Salone Nautico Internazionale.

29 MAGGIO 2026

- VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE • ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS (for racers):
A.M.P. PAVIA, Strada Canarazzo 9, h. 10:00/12:30, h. 14:30/18:00
- Parata cittadina di imbarcazioni • Boat parade (center city) h. 17:00/19:00

30 MAGGIO 2026

- VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE • ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS:
A.M.P, Pavia: h. 9:00/15:00
- RIUNIONE PILOTI • PILOT'S MEETING: A.M.P Pavia h. 17:30
- COCKTAIL PARTY (su invito) • COCKTAIL PARTY (for guest only): h. 18:30

31 MAGGIO 2026

PARTENZE da AMP PAVIA dalle ore 7:00 alle ore 12:00

DEPARTURES from AMP PAVIA from h. 7:00 to 12:00

PUBBLICAZIONE CLASSIFICA

RANKING PUBLICATION:

Club Nautico Marina del Sole h. 18:00

Premiazioni • Awards ceremony:

7° Salone Nautico Internazionale, Arsenale di Venezia h. 18:30

PARTENZA RACE START



PAVIA

Ass. Motonautica Pavia
Imbarcadere

Isola Serafini



Conca - Monticelli
d'Orngina
Inizio tratto
cronometrato

Cremona

Ass. Motonautica
Cremona

Zibello

Torricella

Punto di rifornimento
con tempo neutralizzato



Piacenza

Ass. Motonautica
Piacenza

Boretto Po

Ass. Motonautica
Boretto Po

Ponte della Becca

Centro Nautico
Amici del Po

Ponte
Spessa

Guado via
Francigena
Corte
S. Andrea

Ponte Castel
S. Giovanni





SALONE
NAUTICO
VENEZIA

ARRIVO
RACE ARRIVAL



VENEZIA

Brondolo



Cavanella
d'Adige

Conca Cavanella
d'Adige

Revere

Inizio Coppa Montelera



Sermide

Volta Grimana

Conca Volta Grimana
Fine tratto cronometrato



Polesella

Pontelagoscuro

Fine Coppa Montelera



Tratti cronometrati

Pavia Ponte della Becca - Isola Serafini
Isola Serafini - Torricella
Torricella - Volta Grimana



Ambulanze



Punto
di rifornimento

Volta Grimana-Brondolo
Trasferimento non
cronometrato entro le ore 19

Enrico Beltramelli

Presidente Associazione Motonautica Pavia



Associazione Motonautica
Pavia



Ciao Ruggero

Lo scorso anno ci ha lasciato Ruggero Borelli storico Socio, storico amministratore storico organizzatore del Raid Pavia Venezia e Presidente Onorario della Associazione.

Ruggero è stato l'anima, il braccio e la mente di questa avventura denominata Raid, prima da pilota, poi da organizzatore.

In questi ultimi anni da Consigliere anziano ci ha aiutato a superare le varie difficoltà che incalzano da sempre il Comitato Organizzatore che ha trovato un nuovo assetto con la partecipazione, insieme a me, di Alessandro Cremaschi, Angelo Poma e Massimo Tamburelli assistiti dalla segretaria Anna Ceruti.

Per decisione unanime si è deciso di istituire il Trofeo Ruggero Borelli, che verrà assegnato di anno in anno al pilota pavese o al pilota più giovane classificato.

Grazie Ruggero per i tuoi insegnamenti e per la costante dedizione alla nostra Associazione.

Farewell Ruggero

Last year, we lost Ruggero Borelli-longtime member, administrator, and organizer of the Raid Pavia Venezia, as well as Honorary President of the Association.

Ruggero was the soul, the strength, and the mind behind the adventure known as the Raid, first as a pilot and later as an organizer. In recent years, as Senior Advisor, he helped us overcome the various challenges that have always faced the Organizing Committee. The Committee has since established a new structure led by myself, Alessandro Cremaschi, Angelo Poma, and Massimo Tamburelli, assisted by our secretary, Anna Ceruti.

By unanimous decision, we have established the Trofeo Ruggero Borelli, which will be awarded annually to the top-ranked pilot from Pavia or to the youngest classified pilot.

Thank you, Ruggero, for your guidance and for your constant dedication to our Association.



Giampaolo Montavoci

Presidente di Associazione Motonautica Venezia



Il 31 maggio ritorna il Raid Motonautico Pavia Venezia. Tornerà più vivo che mai, dopo il nuovo record di velocità del mitico Guido Cappellini. Il precedente record di Dino Zantelli, imbattuto dal 2006 con ben 203 km/h, sembrava dovesse rimanere imbattibile, invece il nuovo record di 207,26 km/h ha dimostrato che il Raid è una competizione sempre vitale. Guido Cappellini ha inseguito il suo progetto: non solo di vincere l'assoluto, ma di battere il limite. Ci sono voluti 4 anni, ma alla fine l'obiettivo è stato centrato e sul percorso classico completo: dal ponte coperto di Pavia fino a Voltagrmana e quindi all'Arsenale di Venezia.

Tra gli iscritti, sempre tanti, quest'anno ci saranno molte barche veloci condotte da piloti alla ricerca di scrivere il loro nome sull'albo d'oro di questa magica manifestazione. Una gara unica nel suo genere, che ha fatto la storia della motonautica. La gara più antica e più lunga per acque interne al mondo, finalmente apprezzata, negli ultimi anni, anche da molti equipaggi stranieri. La Pavia Venezia si sta avvicinando al suo primo secolo di vita e, nonostante questo, è più viva che mai e faremo di tutto per continuare a farla vivere!

On May 31st, the Raid Pavia Venezia returns. It returns more vibrant than ever, following the new speed record set by the legendary Guido Cappellini. The previous record held by Dino Zantelli, which had remained unbeaten since 2006 at an impressive 203 km/h, seemed destined to stay insurmountable. Instead, the new record of 207.26 km/h has proven that the Raid is a competition that remains ever-vital. Guido Cappellini pursued his vision: not only to win the overall title but to shatter the limit. It took four years, but the goal was finally achieved on the complete classic route: from the Covered Bridge in Pavia to Volta Grimana, and then on to the Venice Arsenal.

Among the many entries this year, there will be numerous fast boats piloted by racers seeking to etch their names into the hall of fame of this magical event. It is a one-of-a-kind race that has shaped the history of powerboating — the oldest and longest inland water race in the world. In recent years, it has finally gained appreciation from many foreign crews as well. The Raid Pavia Venezia is approaching its first century of life; despite its age, it is more alive than ever, and we will do everything in our power to keep its spirit thriving!

Michele Lissia

Sindaco di Pavia



Comune di Pavia



Pavia è una città che ha costruito una parte importante della propria identità attorno all'acqua. Il Ticino non è soltanto un elemento del paesaggio: è memoria, relazione, confine e apertura. È il fiume che attraversa la storia della città e che continua a suggerire un modo possibile di pensare il suo futuro.

In questo legame profondo si inserisce il Raid Motonautico Pavia Venezia, una manifestazione che da oltre settant'anni unisce sport, tradizione, passione tecnica e cultura del territorio. L'edizione 2026 rinnova un appuntamento storico, capace di collegare Pavia a Venezia attraverso il grande sistema delle acque del Nord Italia, lungo un percorso che racconta paesaggi, comunità e competenze diverse.

Per la nostra città, ospitare la partenza del Raid significa valorizzare ancora una volta il rapporto con il Ticino e con tutto ciò che il fiume rappresenta: una risorsa naturale, un patrimonio da conoscere e tutelare, ma anche un luogo vivo, capace di generare partecipazione, turismo, sport e nuove occasioni di relazione con il territorio.

Il futuro di Pavia passa anche dalla capacità di tenere insieme dimensioni diverse: la tutela ambientale, la fruizione responsabile degli spazi fluviali, la memoria delle tradizioni e l'apertura a iniziative che sanno parlare a pubblici e generazioni differenti. Il Raid Pavia Venezia appartiene a questa storia: è una manifestazione sportiva, ma anche un racconto collettivo che ogni anno rimette al centro il valore dell'acqua e dei paesaggi che attraversa. Desidero ringraziare il Comitato Organizzatore, gli enti coinvolti, i volontari, gli equipaggi e tutte le persone che rendono possibile questa nuova edizione con competenza, passione e senso di responsabilità.

A tutte e a tutti rivolgo il saluto della città di Pavia e l'augurio di un buon Raid.

Pavia is a city that has built an important part of its identity around water. The Ticino is not merely a feature of the landscape: it is memory, connection, boundary and openness. It is the river that flows through the city's history and continues to suggest a possible way of imagining its future.

It is within this deep bond that the Pavia Venice Powerboat Raid takes place: an event that for more than seventy years has brought together sport, tradition, technical passion and the culture of the territory. The 2026 edition renews a historic appointment, one capable of connecting Pavia to Venice through the great water system of Northern Italy, along a route that tells the story of different landscapes, communities and skills.

For our city, hosting the start of the Raid means once again enhancing the relationship with the Ticino and with everything the river represents: a natural resource, a heritage to be understood and protected, but also a living place, capable of generating participation, tourism, sport and new opportunities for connection with the territory.

Pavia's future also depends on the ability to bring together different dimensions: environmental protection, the responsible use of river spaces, the memory of traditions and openness to initiatives that can speak to different audiences and generations. The Raid Pavia Venezia belongs to this story: it is a sporting event, but also a collective narrative that, year after year, places the value of water and the landscapes it crosses back at the centre.

I would like to thank the Organising Committee, the institutions involved, the volunteers, the crews and all the people who make this new edition possible with expertise, passion and a sense of responsibility.

To all of you, I extend the greetings of the City of Pavia and my best wishes for a successful Raid.

Rodolfo Faldini

Assessore Polizia Locale, Commercio Comune di Pavia



Comune di Pavia



Il Raid Pavia Venezia affonda le proprie radici in un territorio straordinario, partendo dalla città di Pavia, da sempre legata in modo indissolubile al suo fiume Ticino.

È proprio da qui che prende avvio questa storica competizione: dalle acque del Ticino che, attraversando la città, si uniscono al grande fiume Po, dando vita a un percorso unico per fascino, storia e valore paesaggistico.

Pavia rappresenta dunque non solo il punto di partenza geografico del Raid, ma anche il suo cuore simbolico: luogo in cui natura, tradizione e identità fluviale si incontrano. Il Ticino, emissario del Po, diventa il primo tratto di un viaggio che accompagna piloti e appassionati lungo uno degli itinerari d'acqua più suggestivi d'Europa.

Questa manifestazione, oltre a esprimere eccellenza sportiva, valorizza il legame profondo tra comunità e territorio, promuovendo un patrimonio ambientale che merita rispetto e tutela.

Desidero esprimere il mio più sincero apprezzamento agli organizzatori, ai volontari e a tutti coloro che rendono possibile questo evento di grande prestigio.

A tutti i piloti rivolgo i migliori auguri per una gara sicura e ricca di soddisfazioni.

The Pavia-Venezia Raid is deeply rooted in an extraordinary territory, starting from the city of Pavia, historically and inseparably linked to its river, the Ticino.

It is here that this historic competition begins: from the waters of the Ticino, which flow through the city and join the great Po River, creating a unique route rich in charm, history and landscape value.

Pavia is therefore not only the geographical starting point of the Raid, but also its symbolic heart, where nature, tradition and river identity come together. The Ticino, a tributary of the Po, represents the first stretch of a journey that accompanies pilots and enthusiasts along one of the most evocative waterways in Europe.

Beyond its sporting excellence, this event highlights the deep connection between communities and their territory, promoting an environmental heritage that deserves respect and protection.

I would like to express my sincere appreciation to the organizers, volunteers and all those who make this prestigious event possible.

I wish all pilots a safe and successful race.

Giorgio Viscione

Presidente della Federazione Italiana Motonautica



Il Raid Pavia Venezia è una manifestazione che attraversa il tempo e continua a rappresentare una delle massime espressioni della Motonautica mondiale. La sua storia, giunta alla 73ª edizione, è il risultato di una visione capace di coniugare tradizione sportiva, progresso tecnico e grande rispetto per i contesti naturali attraversati.

Ogni edizione rinnova il significato di questa competizione: una sfida impegnativa, affascinante, che richiede preparazione, competenza e spirito sportivo. Il percorso da Pavia a Venezia non mette alla prova soltanto gli equipaggi, ma racconta l'eccellenza organizzativa e il valore umano di chi contribuisce alla riuscita dell'evento.

La Federazione Italiana Motonautica guarda con profondo apprezzamento al Raid Pavia Venezia, riconoscendone il ruolo fondamentale nella promozione della disciplina e nella sua proiezione internazionale. Un ringraziamento sentito va agli organizzatori, alle Istituzioni, alle Forze dell'Ordine e ai volontari che, con professionalità e dedizione, rendono possibile questo straordinario appuntamento.

Agli atleti partecipanti rivolgo l'augurio di vivere questa esperienza con passione, correttezza e attenzione alla sicurezza, valori che da sempre guidano la nostra Federazione.

The Raid Pavia Venezia is an event that transcends time and continues to stand as one of the highest expressions of international Powerboat Racing. Now in its 73rd edition, its history reflects a vision capable of combining sporting tradition, technical progress and profound respect for the natural environments it crosses.

Each edition renews the significance of this competition: a demanding and captivating challenge requiring preparation, expertise and true sporting spirit. The route from Pavia to Venice tests not only the crews, but also highlights the organisational excellence and human commitment of all those who contribute to the success of the event.

The Italian Motor Boating Federation (FIM) looks upon the Pavia Venice Raid with deep appreciation, recognising its fundamental role in promoting the discipline and strengthening its international visibility. My sincere thanks go to the organisers, the Institutions and Authorities, law enforcement agencies and volunteers who, through professionalism and dedication, make this extraordinary event possible.

I wish all competing athletes the opportunity to experience this challenge with passion, fairness and constant attention to safety – values that have always guided our Federation.

La Federazione Italiana Motonautica è, dal 1923, il punto di riferimento per lo sviluppo e la diffusione della Motonautica in Italia. Una storia ultracentenaria fondata sull'equilibrio tra tradizione sportiva e capacità di evolversi, nel rispetto dell'acqua come spazio di competizione, cultura e responsabilità.

La FIM rappresenta una community articolata di atleti, tecnici, ufficiali di gara, società sportive e volontari, unita da valori condivisi di passione, competenza e senso di appartenenza. Le persone sono al centro dell'azione federale, insieme ai territori che ospitano e valorizzano la Motonautica come esperienza sportiva, sociale e culturale.

La cultura della performance guida l'attività agonistica a tutti i livelli, ponendo al centro l'eccellenza tecnica, il merito e la preparazione. Accanto alla competizione, la Federazione dedica un'attenzione costante e prioritaria alla sicurezza, considerata elemento imprescindibile della Motonautica: formazione, prevenzione, rispetto delle regole e diffusione di comportamenti responsabili sono parte integrante della missione federale.

Innovazione e sostenibilità rappresentano direttrici strategiche fondamentali. La FIM promuove una Motonautica moderna e consapevole, attenta all'impatto ambientale e aperta alla collaborazione con istituzioni, università e partner tecnologici.

La Federazione Italiana Motonautica continua così a tracciare una rotta chiara: rendere la Motonautica sempre più accessibile, sicura e capace di raccontare l'Italia da una prospettiva unica.

Since 1923, the Italian Motor Boating Federation has been the reference body for the development and promotion of Powerboat Racing in Italy. Its more than onehundredyear history is built on a balance between sporting tradition and the ability to evolve, with a constant respect for water as a space of competition, culture and responsibility.

The FIM represents a broad and structured community of athletes, technicians, race officials, clubs and volunteers, united by shared values of passion, expertise and a strong sense of belonging. People are at the heart of the Federation's action, together with the territories that host and enhance Powerboat Racing as a sporting, social and cultural experience.

A strong performance culture guides competitive activity at all levels, placing technical excellence, merit and preparation at its core. Alongside competition, the Federation places constant and priority focus on safety, considered an essential and integral element of Powerboat Racing. Training, prevention, respect for regulations and the promotion of responsible behaviour are key components of the Federation's mission. Innovation and sustainability represent fundamental strategic pillars. The FIM promotes a modern and conscious approach to Powerboat Racing, attentive to environmental impact and open to collaboration with institutions, universities and technological partners.

In this way, the Italian Motor Boating Federation continues to chart a clear course: making Powerboat Racing increasingly accessible, safe and capable of presenting Italy from a unique perspective.



Media partner



Alberto Scuro

ASI - Automotoclub Storico Italiano

Presidente ASI - Commissione Nazionale Nautica,
Motonautica e Aeronautica



È con grande piacere che rivolgo un caloroso saluto a tutti i partecipanti e agli appassionati del 73° Raid Pavia Venezia, un appuntamento che rappresenta non solo una straordinaria sfida sportiva, ma anche un momento di celebrazione della cultura motoristica e nautica del nostro Paese.

L'Automotoclub Storico Italiano è da sempre impegnato nella tutela e nella valorizzazione del motorismo storico in tutte le sue forme: dalle automobili alle motociclette, dai trattori alle imbarcazioni, fino agli aerei e ai go-kart. Un patrimonio ricco e variegato che racconta la storia dell'ingegno, della tecnica e della passione umana, che merita di essere preservato e trasmesso alle future generazioni.

Il 2026 rappresenta per l'ASI un anno particolarmente significativo, poiché celebriamo il sessantesimo anniversario dalla nostra fondazione. Sessant'anni di attività al servizio della memoria storica dei motori e della locomozione, durante i quali abbiamo accompagnato l'evoluzione della cultura del collezionismo e contribuito a diffondere la consapevolezza del valore storico e sociale di questi mezzi.

In questo contesto, il Raid Pavia Venezia si inserisce come una delle espressioni più affascinanti della tradizione italiana delle competizioni nautiche. Manifestazioni come questa hanno segnato pagine importanti della nostra storia sportiva, testimoniando il coraggio, la ricerca tecnologica e lo spirito di innovazione che da sempre contraddistinguono il nostro Paese.

A tutti i protagonisti di questa edizione rivolgo il mio più sincero augurio per un'esperienza ricca di emozioni e soddisfazioni.

It is with great pleasure that I extend a warm greeting to all participants and enthusiasts of the 73rd Raid Pavia-Venice, an event that represents not only an extraordinary sporting challenge but also a celebration of our country's motoring and nautical culture.

The Automotoclub Storico Italiano has always been committed to the protection and promotion of historic motoring in all its forms: from cars to motorcycles, from tractors to boats, from airplanes to go-karts. A rich and varied heritage that tells the story of ingenuity, technology, and human passion, which deserves to be preserved and passed on to future generations.

2026 is a particularly significant year for ASI, as we celebrate the sixtieth anniversary of our foundation. Sixty years of activity serving the historical memory of motoring and locomotion, during which we have accompanied the evolution of the culture of collecting and helped spread awareness of the historical and social value of these vehicles.

In this context, the Raid Pavia-Venice represents one of the most fascinating expressions of the Italian tradition of nautical competitions. Events like this have marked important pages in our sporting history, testifying to the courage, technological research, and spirit of innovation that have always distinguished our Country.

To all the participants in this edition, I extend my sincere best wishes for an experience rich in emotion and satisfaction.

Angelo Poma

Vice Presidente del Comitato Organizzatore



Settantatré edizioni e quasi un secolo di storia, un'epopea che corre sul filo dell'acqua: il Raid Pavia Venezia non è solo una competizione, è l'anima stessa della motonautica che si rinnova.

Questa manifestazione mi accompagna da sempre; è parte del mio DNA e oggi ho l'onore di organizzarla ancora una volta. La passione mi è stata trasmessa da mio nonno Piero Sozzani, che con i fratelli e alcuni amici fondò l'Associazione Motonautica Pavia, cuore pulsante dell'evento fin dalle origini.

I ricordi d'infanzia sono indelebili: l'entusiasmo delle partenze a Pavia, il fermento dei piloti e la corsa in auto verso Venezia per vedere i traguardi ai Giardini. Poi le premiazioni nei palazzi storici il lunedì, un rito solenne alla presenza delle autorità. Crescendo, il mio legame si è trasformato in impegno: da collaboratore a Ufficiale di Gara FIM, fino a diventarne organizzatore dal 2005.

Il rilancio del 2021, insieme all'amico Giampaolo Montavoci, ha segnato la rinascita di un sogno dopo dieci anni di sosta, portando una risonanza mediatica internazionale senza precedenti. Per l'edizione 2026, puntiamo a una crescita costante: abbiamo ulteriormente affinato la logistica degli alaggi, potenziato il rifornimento a Torricella di Sissa e incrementato i presidi di sicurezza lungo il Po con un sistema di tracciamento all'avanguardia per ogni equipaggio. Tutto è pronto per scrivere un nuovo capitolo di questa leggenda.

Buon Raid Pavia Venezia!

Seventy-three editions and nearly a century of history, an epic journey racing across the water: the Raid Pavia Venezia is not merely a competition, it is the very soul of powerboating reborn. This event has been by my side for as long as I can remember; it is part of my DNA, and today I have the honor of organizing it once again. This passion was passed down to me by my grandfather, Piero Sozzani, who, along with his brothers and a few friends, founded the Associazione Motonautica Pavia — the heartbeat of the event since its very first editions.

My childhood memories are indelible: the excitement of the starts in Pavia, the bustle of the pilots, and the dash by car toward Venice to witness the arrivals at the Giardini. I fondly recall the awards ceremonies held in Venice's historic palaces on Mondays, a solemn rite attended by the authorities. As I grew up, my bond transformed into a commitment: starting as a collaborator, then becoming an FIM Race Official, and finally serving as organizer since 2005.

The 2021 relaunch, alongside my friend Giampaolo Montavoci, marked the rebirth of a dream after a ten-year hiatus, bringing unprecedented international media coverage. For the 2026 edition, we are aiming for continuous growth: we have further refined haul-out logistics, upgraded the refueling station at Torricella di Sissa, and bolstered safety measures along the Po with a cutting-edge tracking system for every crew. Everything is ready to write a new chapter of this legend.

Best of luck for the Raid Pavia Venezia!

Guido Cappellini

Pilota e Team Manager

Titolare del Record a 207,26Km/h

3 volte vincitore del Raid



Nel 2025 ho compiuto l'impresa: ho finalmente conquistato quel record che ho inseguito con determinazione per tre edizioni. È un traguardo che mi ha donato un'immensa felicità perché, nonostante i miei dieci titoli mondiali in F1 e i numerosi successi in carriera, il Raid Pavia Venezia ha sempre rappresentato per me un orizzonte a sé stante, una vetta che brilla di una luce diversa da ogni altra.

Il Raid Pavia Venezia è una gara tanto affascinante quanto esigente se l'obiettivo è mantenere ritmi elevati; è una consapevolezza che si è radicata in me, con forza sempre maggiore, edizione dopo edizione. Domare il Grande Fiume Po richiede una concentrazione assoluta e costante: ci sono momenti in cui senti di non poter nemmeno battere le palpebre, per il timore di perdere la traiettoria millimetrica o di non scorgere un ostacolo nascosto tra le correnti.

È un equilibrio sottile e profondo tra strategia, esperienza e puro coraggio. Un'esperienza tanto dura quanto magica.

Quest'anno non sarò al via. Ho deciso di concedermi una pausa, ma seguirò ogni istante della gara con lo stesso trasporto di sempre. Sono certo che mi appassionerò nel vedere l'impresa di chi, come me, ama l'adrenalina e il fascino senza tempo del Raid Pavia Venezia.

Buon Raid a tutti i piloti e agli appassionati.

In 2025, the feat was accomplished: I finally secured that record I had been chasing with determination for three editions. It is an achievement that has brought me immense happiness because, despite my ten F1 World Titles and numerous career successes, the Raid Pavia Venezia has always represented a horizon of its own — a peak that shines with a light unlike any other. The Raid Pavia Venezia is a race as captivating as it is demanding when the goal is to maintain high speeds; this is a realization that has taken root within me, growing stronger with every edition. Taming the “Great River” Po requires absolute and constant concentration: there are moments when you feel you cannot even blink, for fear of losing your millimetric line or missing an obstacle hidden among the currents.

It is a subtle, profound balance of strategy, experience, and pure courage. An experience as grueling as it is magical.

This year, I will not be at the starting line. I have decided to take a break, but I will follow every moment of the race with my usual passion. I am certain I will be thrilled to witness the feats of those who, like me, love the adrenaline and the timeless charm of the Raid Pavia Venezia.

Wishing a great Raid to all the drivers and fans.



Craiy

1

ETHAD AIRWAYS

Guido Cappellini

Poliform

Riva Classiche

MERCURY RACING

DAC

HRX Castrol Optima

www.admsc.ae

Annabella

• 1957 •





238 R∞

Aliso V

8000cc

APRI SCALDA *e gusta come vuoi!*

IL RISO BUONO
E PRONTO IN 1 MINUTO!
IN PADELLA O MICROONDE



RAID PAVIA VENEZIA

73° EDIZIONE

Trofeo Salone Nautico di Venezia



COMITATO D'ONORE HONORARY COMMITTEE

Michele Lissia

Sindaco di Pavia

Luigi Brugnaro

Sindaco di Venezia

Giorgio Viscione

Presidente FIM Federazione Italiana Motonautica

Ismaele Rognoni

Presidente del Parco Lombardo della Valle del Ticino

Gianpaolo Bottacin

Presidente AIPO Agenzia Interregionale per il fiume Po

COMITATO ORGANIZZATORE ORGANIZING COMMITTEE

Enrico Beltramelli

Presidente Associazione Motonautica Pavia

Giampaolo Montavoci

Presidente Associazione Motonautica Venezia

Angelo Poma

Vice Presidente Comitato Organizzatore,
Responsabile Organizzativo

Alessandro Cremaschi

Presidente AMP Srl

RESPONSABILE COMUNICAZIONE COMMUNICATION MANAGER

Massimo Tamburelli

SEGRETERIA EVENTO

FRONT OFFICE EVENT SECRETARY

Anna Ceruti

SERVIZI LOGISTICI LOGISTICS SERVICES

Uddin Muslin

Khan Firoz Ali

Luigi Tambani

Alaggi Pavia

Ezio Cremona

Base Logistica Isola Serafini

Paolo Bocchia

Base Logistica Torricella

Ezio Danini

Base Logistica Borforte

Paolo Corradini

Base Logistica Boretto

Marino Masiero

Base Logistica Brondolo

RAID PAVIA VENEZIA



La maratona motonautica in acque interne più lunga al mondo scrive un altro capitolo della sua affascinante storia iniziata nel lontano 1929: la settantatreesima edizione del Raid Pavia Venezia prenderà il via il 31 maggio 2026 ripercorrendo ancora una volta il corso del Ticino e del Po fino alla Laguna Veneta in una sfida avvincente.

Impresa contemporanea indissolubilmente legata all'antica tradizione fluviale dei pionieri del secolo scorso, il Raid Pavia Venezia propone intatta dopo quasi cento anni la sua filosofia, e vive la passione per il fiume, il divertimento, la tenacia di ogni partecipante, la strategia di navigazione come inscindibili componenti che combinano l'amalgama di grande effetto.

Il raid è un'impresa sportiva unica nel suo genere, che racconta storie, aneddoti, avvenimenti, difficoltà, insidie ed emozioni che vanno oltre il risultato agonistico.

Partecipare a Raid Pavia Venezia significa misurarsi sul fiume con natanti di ogni tipo, con l'ambizione del risultato, ma spesso solo per esserci, per il piacere di avercela fatta!

Iscritte al Raid Pavia Venezia una grande varietà di imbarcazioni, dal formidabile F1 DAC/Mercury da oltre 200 orari di Guido Cappellini (10 volte campione mondiale F1 motonautica e vincitore delle due ultime edizioni del Raid), ai natanti da diporto, alle moto d'acqua, ai gommoni...

Al via anche gli sciatori nautici.

The world's longest inland water powerboat marathon writes another chapter of its fascinating history, which began back in 1929: the 73rd edition of the Raid Pavia Venezia will kick off on May 31, 2026, once again retracing the course of the Ticino and Po rivers to the Laguna di Venezia in a thrilling challenge.

A modern adventure inseparably tied to the ancient river traditions of last century pioneers, nearly a hundred years later Raid Pavia Venezia preserves its original philosophy, celebrating the passion for "the River", the joy of the challenge, the determination of each participant and the navigation strategy, finally blending all such elements into a powerful and unique experience.

"Il Raid" is a one-of-a-kind sporting adventure, rich with stories, anecdotes, events, challenges, hidden dangers and emotions that go far beyond the race results.

Taking part in Raid Pavia Venezia means testing yourself on the river aboard different kinds of boats, sometimes in pursuit of victory, but often simply for the thrill of being there and for the pride of having made it to the arrival!

A wide variety of boats are entered in the race, from the amazing F1 DAC/Mercury 200 kmh fast boat of Guido Cappellini (ten times F1 Powerboat World Champion and winner of the last two editions of the Raid), to pleasure boats, jet skis, inflatables, water skiers boats.



Fratelli Giacomel®

IL PERCORSO

Sviluppato sul corso d'acqua dei due fiumi attraverso dieci province e tre regioni, il percorso del Raid Pavia Venezia - necessariamente immutato dal 1929 perché obbligato dalle vie d'acqua stesse - è variato negli anni unicamente nelle sue curve, nelle anse e nelle insidiose secche che il grande fiume ha voluto modificare per decisione della forza della natura.

La competizione parte all'alba, dal varo della Associazione Motonautica Pavia, ad orari diversi per ciascuna categoria.

Dopo una navigazione di circa nove chilometri sul Ticino, entra nel fiume più lungo d'Italia per arrivare fino al mare: 414 chilometri in tutto, di cui 315 cronometrati suddivisi in tre frazioni, e 29 neutralizzati di trasferimento, compreso l'attraversamento della conca di Isola Serafini (Piacenza) ed il rifornimento di carburante ufficiale, al centoquarantaseiesimo chilometro.

La magia della laguna attende infine in parata i migliori classificati, che raggiungono l'Arsenale di Venezia dove si celebra la premiazione.

COME PARTECIPARE

La partecipazione è aperta ad imbarcazioni e moto d'acqua da diporto; sono previste classi omogenee in base al rapporto peso/potenza. Sono ammessi natanti capaci di una velocità di almeno 60 chilometri orari, ed una lunghezza massimo di 9,9 metri.

L'età minima richiesta per l'iscrizione è 16 anni. Non è necessaria la licenza agonistica: la Federazione Motonautica Italiana ha recentemente previsto l'ammissione con la Tessera di Conduttore, che deve essere corredata dalla visita medico sportiva non agonistica.

THE ROUTE

Raid Pavia Venezia route develops along the waterways of Ticino and Po rivers, crossing ten provinces and three regions. It has remained essentially unchanged since 1929 obviously dictated by the rivers themselves but, over the years, it has however shifted in its turns, meanders, and treacherous shallows waters, reshaped by the "Great River" will of nature.

The competition begins at dawn, with the launch of boats from the Associazione Motonautica Pavia site, at staggered times depending on the participant category.

After approximately nine kilometers of navigation on the Ticino River, participants enter the Po, Italy's longest river, to follow it all the way to the sea. A total of 414 kilometers, of which 315 km make the race timed route divided into three legs. The remaining 29 kilometers are transfer sections to include the crossing of Isola Serafini locks (near Piacenza) and the official refueling stop, 146 kilometers after the start.

At the end the charm of the lagoon welcomes the parade of top finishers, reaching the "Arsenale di Venezia" where the awards ceremony takes place.

HOW TO PARTICIPATE

"Il Raid" is open to pleasure boats and jet-skis grouping participants into homogeneous classes based on the power-to-weight ratio. Admitted boats must be capable of reaching a minimum speed of 60 kilometers per hour and they must have a maximum length of 9.9 meters.

The minimum age to register as a participant is 16 and it is not mandatory to hold a competitive racing license. The Italian Powerboating Federation in fact allows entries with a "Tessera di Conduttore" a special "light" license which can be obtained easily



FORESTI & SUARDI

ALLUMINOX
DIVISION LUXURY STAINLESS STEEL





SALONE
NAUTICO
VENEZIA

La conduzione di imbarcazioni con potenza superiore a 40 cv richiede il possesso di patente nautica.

96 ANNI E 414 CHILOMETRI DI PASSIONE

Nato nel 1929 come cimento con i pur veloci natanti dell'epoca, il Raid Pavia Venezia ha rapidamente guadagnato un posto di rilievo tra le numerose gare, in circuito o in linea, che hanno goduto di grande popolarità dagli anni 50 agli anni 70, diventando nel tempo icona indelebile, e tutt'oggi assolutamente viva, nella narrazione della tradizione fluviale.

Includendo questa edizione del 31 maggio, in 97 anni di storia si contano settantatre edizioni. L'appuntamento annuale con il raid è mancato solo nel periodo bellico, e dal 2012 al 2020 per difficoltà organizzative, prevalentemente dovute alle insufficienti condizioni idrico fluviali.

Dal 2021 l'organizzazione del Raid Pavia Venezia ha dato il via ad un nuovo corso in collaborazione con l'Associazione Motonautica Venezia, aprendo la partecipazione alle imbarcazioni da turismo inquadrate in sei classi Diporto, portando così nuovo interesse ed un numero crescente di partecipanti.

Il Raid Pavia Venezia è una combinazione di tradizione, sport, emozione che ha saputo coinvolgere da protagonisti non solo gli appassionati delle competizioni sull'acqua: tra i partecipanti delle passate edizioni si leggono i nomi di campioni italiani di motonautica quali Renato Molinari, Fabio Buzzi, Antonio Petrobelli, nonché di personaggi famosi come il tennista Adriano Panatta, l'imprenditore Alessandro Benetton, il pilota di Formula 1 e rally-raid Clay Regazzoni, lo sciatore Christian Ghedina e Thierry Sabine, inventore e organizzatore della Parigi-Dakar.

following a non-competitive sport medical test. In addition Pilots driving boats with engines power over 40 HP are also requested to hold a valid Pleasure Boating license.

96 YEARS AND 414 KILOMETERS OF PASSION

Born in 1929 as a challenge for the fastest boats at the time, Raid Pavia Venezia quickly earned a prominent place among the circuit and long-distance races that enjoyed great popularity in the 50s to the 70s. Over the years "il Raid" became a lasting icon in the storytelling of Italy's river heritage which is still very much alive today.

Including the upcoming 2026 edition on May 31st, over its ninety-seven-year history the event has been held seventy-three times. The annual reunions with the Raid were missed only during war years and from 2012 to 2020 due to organizational challenges mainly linked to adverse river conditions.

As of 2021 the Raid organization has entered a new phase teaming up with the Associazione Motonautica Venezia, opening participation to pleasure boats, grouped into six "Diporto" classes. This change brought renewed interest and a growing number of entrants.

Raid Pavia Venezia is a blend of tradition, sport, and emotion that has captivated over the years a wide audience beyond powerboat racing enthusiasts. Past editions participants lists include renowned Italian powerboat champions, such as Renato Molinari, Fabio Buzzi, and Antonio Petrobelli, as well as notable public figures like the professional tennis player Adriano Panatta, the businessman Alessandro Benetton, the Formula One car driver Clay Regazzoni, Italian winter skier Christian Ghedina, and Thierry Sabine the French who "invented" the Paris-Dakar desert race.

ht hoses technology



RAID PAVIA VENEZIA

LA STORIA



LE ORIGINI

Tutto comincia nel 1908, con una gara tra imbarcazioni veloci lungo il tratto Piacenza-Venezia: un'idea pionieristica per l'epoca, quando la motonautica muoveva ancora i primi passi.

Vent'anni dopo, nel 1929, l'ingegnere napoletano Vincenzo Balsamo – Presidente del Gruppo Motonautico della Lega Navale di Milano – riprende quel sogno. Insieme alla Società Canottieri Ticino di Pavia, lancia un progetto ambizioso: una prova di turismo motonautico da Pavia a Venezia.

Il percorso copriva 414 chilometri, seguendo il Ticino, poi il Po e infine il Canale di Brondolo – all'epoca chiamato Canale Vittorio Emanuele III – fino all'ingresso nella Laguna di Chioggia, con arrivo a Venezia.

LA PRIMA EDIZIONE

Il primo Raid Pavia Venezia si svolge il 6 giugno 1929. La motonautica, ormai già diffusa, è uno sport d'élite che coinvolge nobiltà e borghesia. Accanto a Balsamo, collaborano all'organizzazione Piero Sozzani e Paride Negri con i figli Ettore e Tino, pluricampioni di canottaggio e titolari dell'imbarcadero sul Ticino che diventerà poi l'Associazione Motonautica Pavia.

La gara prende il via alle 4 del mattino, tra ali di folla sugli argini. Tra gli equipaggi in evidenza Ettore e Paride Negri (motori Elto 350 e 500 cc.), Quartana-Varesi (Johnson 500 cc.), Carbone-Zanasi (Lockwood 350 cc.), Benzoni-Fregnani (Johnson 500 cc.), Castaldi-Borromeo d'Adda (Elto 500 cc.)

Tra gli ospiti si annoverano il contrammiraglio Camperio, l'ingegner De Capitani del Touring Club, ed i giornalisti Emilio De Martino del Corriere della Sera ed Arturo Pianca del Popolo D'Italia.

Vince Ettore Negri con un piccolo fuoribordo, in 11 ore 36 minuti e 23 secondi. Al secondo posto, dopo aver superato ben quattro incagli, il conte Franco Mazzotti su un motoscafo Pitta. La signorina Franci Balboni giunge tenacemente al traguardo con oltre

THE ORIGINS

It all began in 1908, with a race with few fast boats running on the route Piacenza-Venice. A pioneering idea for that time when powerboating was still in its infancy.

In 1929, twenty years later, the neapolitan engineer Vincenzo Balsamo (the President of "Gruppo Motonautico della Lega Italiana" in Milan) revived that dream. Together with Pavia's rowing club "Canottieri Ticino" he launched the ambitious project of a pleasure powerboat race from Pavia to Venice.

The route span 414 kilometers along the Ticino river, then the Po river and finally the Brondolo channel (at that time known as "canale Vittorio Emanuele III") to enter Chioggia lagoon and to finish in Venice.

THE FIRST EDITION

The first Raid Pavia Venezia took place on June 6, 1929. Powerboating, by then already widespread, was an elite sport involving nobles and bourgeoisie. Alongside Balsamo, the organizers included Piero Sozzani and Paride Negri with his sons Ettore and Tino, multiple rowing champions and owners of a dock on the Ticino river that would later become the site of Associazione Motonautica Pavia. The race started at four in the morning, with crowds lining the riverbanks. Notable crews included Ettore and Paride Negri (Elto engines 350 and 500 cc), Quartana-Varesi (Johnson 500 cc), Carbone-Zanasi (Lockwood 350 cc), Benzoni-Fregnani (Johnson 500 cc) and Castaldi-Borromeo d'Adda (Elto 500 cc).

Guests included Rear Admiral Camperio, engineer De Capitani from the Touring Club, journalists Emilio De Martino from Corriere della Sera and Arturo Pianca from Il Popolo d'Italia.

Ettore Negri won with a small outboard motor in 11 hours, 36 minutes, and 23 seconds. In second place, after overcoming four groundings, came Count Franco Mazzotti racing a Pitta mo-

40 ore di ritardo dopo numerosi inconvenienti.

Il Raid si ripeterà ogni anno fino al 1939; per le prime tre edizioni l'organizzazione è curata da Canottieri Ticino e Lega Navale. Nel 1932 - da una costola della Canottieri Ticino - nasce ufficialmente l'Associazione Motonautica Pavia, che rileva il testimone.

L'ERA DEGLI IDROSCIVOLANTI

Tra il 1933 e il 1939 le velocità cambiano radicalmente, si passa da una media da 35,670 chilometri orari a 86,73. I tempi si dimezzano: da oltre 11 ore a poco più di 5 ore. Gli idroscivolanti – eleganti scafi plananti – dominano la scena.

Tra i protagonisti delle varie edizioni si annoverano Vito Mussolini in coppia con il Principe Ruspoli, Franco Mazzotti, che centra due vittorie con scafo SIAI motorizzato Isotta Fraschini, il Capitano Attilio Biseo (vincitore di due edizioni con idroscivolante SIAI con propulsore prima Fiat e poi Farina), il Conte Theo Rossi di Montelera; il Tenente Colonnello Goffredo Gorini che si aggiudica il successo nel 1937 su SIAI/Alfa Romeo. L'ultima edizione prima della seconda guerra mondiale è quella del 1939.

IL DOPOGUERRA ED IL RITORNO DEL RAID

Il Raid riparte nel 1952, dopo la lunga interruzione causata dal conflitto e dai bombardamenti su Pavia, che nel 1944 avevano distrutto i ponti sul Ticino. La prima edizione del dopoguerra prende il via dopo la piena devastante del 1951. Il fiume torna a essere luogo di sport e svago.

Gli idroscivolanti scompaiono progressivamente dalla scena, e cedono il passo ai racers americani, potenti scafi entrobordo nati per le gare in circuito, simboli della nuova era e del boom economico.

I protagonisti di questi anni sono Augusto Cometti, che colleziona sei vittorie tra il 1954 e il 1963 con il mitico Pelaochi, Leopoldo Casanova, che vince nel 1964 e 1965, Flavio Guidotti (Coppa Montelera 1964), Enzo Faroppa (vittoria nel 1967), Guido Caimi (1968), e Carlo Rasini, che a bordo del suo catamarano sfornato dai cantieri Molinari e motorizzato Mercury, supera in volata Caimi e si aggiudica l'edizione del 1969.

LE SFIDE EPICHE DEGLI ANNI SETTANTA

Tra la fine degli anni sessanta e l'inizio degli anni ottanta i protagonisti della sfida sono entrobordo e fuoribordo, catamarani

torboat. Miss Franci Balboni determination made her to reach the finish line with a delay of over 40 hours after several setbacks. The Raid was held annually until 1939. The first three editions were organized by "Canottieri Ticino (rowing) Club" and the Naval League Club. In 1932 Associazione Motonautica Pavia born as a spin-off of Canottieri Ticino and took over the event's organization.

THE AIRBOATS ERA

Between 1933 and 1939 speeds changed dramatically, increasing from an average of 35.67 km/h to 86.73 km/h. Race times were halved, from over 11 hours to just over 5 hours. Aerial propelled boats (Airboats) dominated the scene with their elegant planing hulls.

Prominent figures of those times included Vito Mussolini teaming with Prince Ruspoli, Franco Mazzotti who won twice with a SIAI hull powered by Isotta Fraschini engines, Captain Attilio Biseo (winner of two editions with a SIAI Airboat powered by Fiat engine and later by a Farina engine), Count Theo Rossi di Montelera, and Lieutenant Colonel Goffredo Gorini, who won the 1937 race with a SIAI/Alfa Romeo. The last edition before World War II was held in 1939.

POST-WAR YEARS THE RETURN OF RAID PAVIA VENEZIA

Raid Pavia Venezia resumed in 1952 after a long break due to WW2 and the bombing of Pavia in 1944 which destroyed the city bridges across the Ticino river. The first post-war edition took place after devastating floods of 1951. The river once again was a place of sport and leisure. Airboats gradually disappeared from the scene, giving way to American "racers", powerful inboard boats designed to compete in closed circuits, symbols of a new era and of the economic boom.

The key figures of these years included Augusto Cometti, who claimed six victories between 1954 and 1963 with the legendary Pelaochi boat; Leopoldo Casanova, winner in 1964 and 1965; Flavio Guidotti (winner of the Montelera Cup in 1964); Enzo Faroppa (winner in 1967); Guido Caimi (1968 winner) and Carlo Rasini, who overtook Guido Caimi in a sprint finish to win the 1969 edition, aboard his catamaran built by Molinari and powered by Mercury.

EPIC CHALLENGES OF THE SEVENTIES

Between late 60s and early 80s inboard and outboard engines, catamarans and racers got the spotlight. In 1970 Renato Molinari



SONY

SONY

GEONAV

10

NAVIONICS

e racers. Nel 1970 Renato Molinari tocca i 137 orari con un fuoribordo Mercury, ma vince Roberto Brunelli su uno scafo Timossi con motore BPM Vulcano da 8000 cc e 500 cavalli.

Brunelli domina anche nel 1971 - nuovo record con oltre 164 orari - e nel 1972, dove vince per la terza volta consecutiva anche la Coppa Theo Rossi di Montelera. L'edizione del '72, la 32a, registra 149 partenti, di cui quasi cento raggiungono l'arrivo.

Il 1973 premia i catamarani: Renato Molinari sul suo Molinari con motore Mercury vince su Gino Lupi a bordo di un racer Timossi/BPM. Nel 1974, col fiume in condizioni ideali per la gara, il vincitore Antonio Petrobelli stabilisce un nuovo record di velocità a 166,331 km/h, davanti a Luigi Mattioli e Lupi. Carlo Rasini fa segnare la media oraria superiore ai 158 km su un catamarano Mercruiser

Nel 1975 la gara è segnata da polemiche regolamentari. Dopo penalità e reclami, la vittoria viene assegnata a Giuseppe Colnaghi con un catamarano entro-fuoribordo Mercruiser da 400 cv. Il pavese Annibale Beltrami si aggiudica la Coppa Montelera. Nel 1976, causa la magra del Ticino, si parte dal Ponte della Becca. Tra minacciati scioperi degli addetti alle chiuse, ritiri e incidenti, vince di nuovo Colnaghi, che sopravanza di misura Renato Molinari; terzo è Teresio Lupano.

Nel 1977, trentasettesima edizione, il successo va a Annibale Beltrami che segna a 168,825 orari il nuovo record di velocità. L'anno dopo Molinari abbatte ogni limite: media di 187,286 km/h, ovvero meno di due ore da Pavia a Venezia, e Coppa Montelera a 192,408 km/h. La vittoria è assegnata inizialmente a Giuseppe Colnaghi, che viene però retrocesso al secondo posto causa un ritardo nell'attraversamento delle conche. Molinari, che aveva terminato alle sue spalle, guadagna così la prima posizione.

Nel 1979, per l'edizione del 50° anniversario organizzata con collaborazione speciale della Federazione Italiana di Motonautica, la vittoria va nuovamente a Molinari su un catamarano con fuoribordo Evinrude da 2500 cc.

ANNI OTTANTA

Gli anni Settanta si chiusero in bellezza, ma l'edizione del 1980 segnò un inizio di decennio amaro: il Po era in magra e l'edizione del Raid fu poco brillante con un numero ridotto di partecipanti e pochi debuttanti.

reached an average speed of 137 km/h with a Mercury outboard, but the victory went to Roberto Brunelli racing a Timossi hull powered by a 8000 cc, 500 horsepower BPM Vulcano engine.

Brunelli dominated again in 1971, setting a new record over 164 km/h and in 1972 when he won both the race (for the third time in a row) and the Theo Rossi di Montelera Trophy. In 1972 149 entrants lined up for the the 32nd edition, nearly one hundred crossed the finish line.

In 1973 catamarans took the center stage. Renato Molinari on his Molinari boat powered by a Mercury engine beat Gino Lupi on a Timossi/BPM racer. In 1974, with the river offering ideal conditions, Antonio Petrobelli set a new speed record of 166.331 km/h, ahead of Luigi Mattioli and Lupi. Carlo Rasini recorded an average speed of over 158 km/h on a Mercruiser-powered catamaran.

The 1975 race was marked by controversies over regulations. After penalties and appeals, victory was awarded to Giuseppe Colnaghi in a 400-horsepower Mercruiser inboard-outboard catamaran. Annibale Beltrami from Pavia won the Montelera Cup.

In 1976 due to Ticino low water levels the start was moved to "Ponte della Becca". Amid threats from lock keepers strikes, retirements and accidents, Colnaghi triumphed once more, just ahead of Renato Molinari. Teresio Lupano placed third.

In 1977, the 37th edition, Annibale Beltrami claimed the victory and set a new speed record at 168.825 km/h.

The following year Molinari shattered all limits setting an average speed of 187.286 km/h, less than two hours from Pavia to Venice and he also won the Montelera Cup at 192.408 km/h. Initially the victory was awarded to Giuseppe Colnaghi but he was later moved to second place due to a delay crossing the locks. Molinari, who had finished behind him, got to the first place.

In 1979, the 50th anniversary edition was organized with a special collaboration with the Italian Powerboating Federation. Molinari won again in a catamaran with a 2500 cc Evinrude outboard engine.

THE 80's

While the 70's closed on a high note, the 1980 edition marked a difficult start into the new decade. Po River was at low levels and the race suffered from fewer participants with only a handful of newcomers.

A sollevare in parte la situazione fu il rientro di grandi protagonisti del Raid, come Antonio Petrobelli, e Fabio Buzzi; quest'ultimo si presentò con una splendida barca diesel di sua progettazione, ma fu costretto al ritiro dopo pochi chilometri. Anche Eugenio e Renato Molinari si fermarono dopo Isola Serafini.

A trionfare fu Antonio Petrobelli, che si aggiudicò sia la vittoria assoluta sia la Coppa Montelera, completando la gara in 2 ore e 15 minuti alla notevole media di 170,348 km/h. Dietro di lui, si classificarono Rasini e Manfredini.

Eugenio Molinari si riscattò nel 1981 salendo sul gradino più alto del podio. La rottura del timone a 180 orari sui massi affioranti nella impegnativa curva di Riva di Suzzara nel mantovano tolse di scena Virgilio Molinari.

Il 1982 la gara fu vinta da Giovanni Cima, seguito da Giulio Ricci e Bruno Malugani. Fu un altro anno complicato per la corsa. Aldo Martinetto, giornalista di "Vela e Motore", lanciò l'allarme: il Raid rischiava di perdere attrattiva.

Il timore dell'oblio diede una sferzata all'organizzazione, e nel 1983 si cambiò rapidamente registro: oltre cento barche partirono da Pavia e il pubblico si assiepò lungo il percorso per ammirare, tra gli altri, le straordinarie prestazioni del filante tre punti di Fabio Buzzi, motorizzato con un 12 cilindri Isotta Fraschini. I piloti coprono il tratto da Pavia a Isola Serafini a una media di 200 orari, percorrendo gli 87 chilometri in poco più di mezz'ora.

A vincere fu Alberto Fioretta su un Molinari-Mercury, con una media di oltre 152 km/h. La Coppa Montelera andò a Giulio Ricci.

Il 1984 fu un'edizione da record: Antonio Petrobelli completò il percorso in meno di due ore, con una media impressionante di 188,704 km/h. Secondo si classificò Pierluigi Calderoni, terzo Nico Malinverni.

Petrobelli si confermò vincitore anche nel 1985, entrando di diritto tra i grandi del Raid. In quell'edizione si ritirarono Buzzi, Beltrami ed Eugenio Molinari.

Nel 1986, per motivi logistici e ambientali, la gara si adattò temporaneamente al percorso Pavia–Chioggia. Nonostante ciò, partirono ben 130 equipaggi, tra cui alcuni storici idroscivolanti tornati in gara dopo decenni. Petrobelli trionfò nuovamente, alla guida del "Biso V" realizzato nei cantieri Celli e dotato di un motore V8 BPM. Lo spettacolare tre punti di Buzzi, motorizzato con Lamborghini 12 cilindri, andò distrutto contro un isolotto sabbioso. Petrobelli si impose raggiungendo i 179,880 km/h di media.

The return of key figures such as Antonio Petrobelli and Fabio Buzzi partly revived the event. Buzzi entered with a stunning diesel-powered boat he designed but he was forced to withdraw from the race just after few kilometers. Eugenio and Renato Molinari were also forced to stop after Isola Serafini docks.

Victory went to Antonio Petrobelli who claimed both the overall first place and the Montelera Cup, finishing in 2 hours and 15 minutes at an impressive average speed of 170.348 km/h. Rasini and Manfredini came second and third.

Eugenio Molinari redeemed himself in 1981 getting to the top of the podium. Virgilio Molinari was forced out of the race when his rudder broke hitting submerged rocks at 180 km/h speed, in the challenging bend of Riva di Suzzara, Mantua province.

In 1982, the race was won by Giovanni Cima, followed by Giulio Ricci and Bruno Malugani. It was another tough year for the event. Aldo Martinetto, journalist for Vela e Motore magazine, raised the alarm: the Raid was at risk of losing its appeal.

The fear of fading into obscurity gave a boost to the event's organization and in 1983 things quickly changed. Over one hundred boats started from Pavia, crowds lined the course to admire, among others, the remarkable performance of Fabio Buzzi's sleek three-point hydroplane, powered by a 12-cylinder Isotta Fraschini engine. Pilots covered the 87 kilometers from Pavia to Isola Serafini at an average speed of 200 km/h, completing the leg in just half an hour.

Victory went to Alberto Fioretta on a Molinari-Mercury, with an average speed of over 152 km/h. Giulio Ricci won the Montelera Cup.

The 1984 edition set new records. Antonio Petrobelli completed the race in under two hours, with an impressive average speed of 188.704 km/h. Pierluigi Calderoni came second, and Nico Malinverni third. Petrobelli confirmed his dominance again in 1985, rightfully entering the ranks of Raid legends. That year Buzzi, Beltrami and Eugenio Molinari all withdrew from the race.

In 1986, due to logistical and environmental reasons, the race plan was temporarily changed to Pavia–Chioggia. Nevertheless 130 crews took part including some historic hydroplanes returning to competition after decades. Petrobelli triumphed again, racing "Biso V" built by Celli shipyards and equipped with a BPM V8 engine. Buzzi's spectacular three-point hydroplane, powered by a Lamborghini 12-cylinder engine, was destroyed after crash-



www.tessilmare.com

Nella categoria idroscivolanti vinse Zocchi Ballabio, con una velocità di 67 km/h.

Nel 1987 – edizione numero 47 – Petrobelli vinse per la quarta volta consecutiva, eguagliando i successi di Augusto Cometti. La sua imbarcazione fu danneggiata da un legno semisommerso, ma, con tenacia ed abilità, riuscì comunque a non vanificare la sua corsa al primo gradino del podio. L'edizione registro significative presenze femminili: un equipaggio completamente in rosa composto da Silvana e Nicoletta Mora con Paola Petrobelli, che conclusero in 10 ore a bordo di un Marlin Boat Suzuki, e Stefania Bartoli che si classificò terza nella sua classe.

Nel 1988, Petrobelli firmò il suo palmares con cinque vittorie consecutive (saranno sette in totale nella storia del Raid). Ma nel 1989 un guasto meccanico lo fermò a pochi chilometri dal traguardo. Vinse Mauro Danini su uno scafo Molinari con propulsore Lamborghini 8200 cc, che conquistò anche la Coppa Montelera. Secondo e terzo si piazzarono Ranieri e Franco Leidi.

IL RAID SPETTACOLO

Il 1989 segnò la fine di un'epoca e nel 1990 cominciò l'era di prestazioni spettacolari. A causa della magra del Po, la gara partì da Cremona. Su un percorso più corto si scatenò una sfida tra campioni: Petrobelli, Buzzi, Danini, Caramelli e Casanova.

Buzzi e Petrobelli si diedero battaglia, lanciati verso l'obiettivo dei 200 orari. Alla fine, Buzzi dominò con una media di 195,149 km/h, ma fu Petrobelli a superarlo nel finale, vincendo alla media di straordinaria 198,868 km/h. Andrea Bonomi vinse la classifica prototipi con un'imbarcazione di grande bellezza.

Nel 1991 il Raid tornò sul classico tracciato di quasi 400 km. Vinsero quasi a sorpresa Gervasoni e Bianchini su un entrobordo Mostes con motore BPM. Fu un'edizione segnata da meteo avverso e forti venti, chiusa con una media non eccezionale di 147,286 km/h. La Coppa Montelera fu vinta da Romanello Balocchi.

Nel 1992, con partenza ancora da Cremona, Giuseppe Landini, cinquantenne forte di una lunga militanza, trionfò ad una media di 192,509 km/h. Sul podio anche Luca Radice e Mauro Danini. La vera sorpresa fu il tennista Adriano Panatta: malgrado problemi al trim, chiuse al 14° posto assoluto e 5° nella cronometro per la Coppa Montelera.

Nel 1993 il veterano del raid Maurizio Caramelli coronò la sua la sua lunga esperienza motonautica con il successo del Raid Pavia

ing into a sandy island. Petrobelli won with an average speed of 179.880 km/h. In the airboat category, Zocchi & Ballabio won with a speed of 67 km/h.

In 1987 – the 47th edition – Petrobelli won for the fourth consecutive time, matching the achievements of Augusto Cometti. His boat was damaged by a submerged log but with determination and skill he still managed to secure the victory. That edition featured a notable female participation: an all-female crew of Silvana and Nicoletta Mora with Paola Petrobelli completed the race in 10 hours aboard a Marlin Boat Suzuki, while Stefania Bartoli ended up third in her class.

In 1988, Petrobelli extended his streak to five consecutive wins (seven total in the history of the Raid). Next year in 1989 a mechanical failure stopped him just few kilometers to the finish line. Mauro Danini aboard a Molinari hull powered by an 8200 cc Lamborghini engine won the race and the Montelera Cup. Ranieri and Franco Leidi placed second and third, respectively.

RAID SHOW

1989 marked the end of an era and new phase of amazing performances took off in 1990. Due to low water levels of Po river the race started from Cremona. On the shorter course, a fierce competition unfolded between champions: Petrobelli, Buzzi, Danini, Caramelli, and Casanova.

Buzzi and Petrobelli battled head-to-head, chasing the 200 km/h target. In the last part of the race Buzzi dominated with a 195.149 km/h average but Petrobelli overtook him at the finish, winning with a stunning average of 198.868 km/h. Andrea Bonomi won the prototypes category with a strikingly beautiful boat.

In 1991 the Raid returned to its classic route of nearly 400 km. Gervasoni and Bianchini claimed a surprise win aboard a Mostes inboard boat powered by a BPM engine. The edition was marked by bad weather and strong winds, resulting in a modest average winner's speed of 147.286 km/h. The Montelera Cup went to Romanello Balocchi.

In 1992 the race started again from Cremona. The fifty-years-old experienced driver Giuseppe Landini took the win with an average speed of 192.509 km/h. On the podium he was joined by Luca Radice and Mauro Danini. The true surprise was tennis star Adriano Panatta who, despite engine trim issues, finished 14th overall and 5th in the Montelera Cup. In 1993, long-time veteran

Venezia dopo un duello con il team composto da Sandro Gianella e Giuliano Landini. Il Lucini-Mercury di Caramelli segnò una media di 191,289 km/h. In gara anche l'imprenditore Alessandro Benetton in coppia con Andrea Bonomi, che superarono i 150 km/h di media.

Il 1994 fu condizionato da proteste ambientaliste e da condizioni meteo proibitive. I concorrenti della categoria Racer vennero fermati a Boretto causa il forte vento. Pochi i concorrenti che giunsero all'arrivo. Vinsero Nordio e Comparato, con la Coppa Montelera a Giuliano Landini.

Nel 1995 emerse un protagonista comunque già ben conosciuto: Roberto Ranieri conquistò la vittoria dopo anni di buoni risultati. Nel 1996 fu la volta dello svizzero Secondo Spacio, che vinse con un racer 2000. Dino Zantelli si aggiudicò la Coppa Montelera, dando inizio ad una serie vincente.

Nel 1997 brillò Giuseppe Sterza, medico di Chignolo Po (PV) con la passione della motonautica, a bordo della barca che aveva già vinto il Raid con Beltrami. Fu superato nella prima parte da Giorgio Lucchini, vincitore della Coppa Montelera di quella edizione, che poi fu nuovamente doppiato e si classificò secondo con soli 10 secondi di distacco. Terzi Romanello Balocchi e Marco Maran. Il personaggio di quell'edizione fu Aldo Aielli, 73 anni, soprannominato non a caso il Caimano del Po: con un attivo di 37 partecipazioni al Raid, fu costretto per la prima volta al ritiro per un guasto a pochi metri dal traguardo.

Nel 1998 vinse Zantelli, che conquistò il secondo posto nel 1999 e tornerà sul gradino più alto del podio nel 2000 e 2001.

Nel 1999 trionfa Enrico Parmeggiani con uno scafo Clerici spinto da un fuoribordo Mercury.

IL NUOVO MILLENNIO

Tra la fine degli anni '90 e l'inizio del nuovo millennio, l'ambiente della motonautica torna a rinnovare il grande interesse nei confronti del Raid Pavia Venezia.

Nel 2000 è Ancora Zantelli a dominare con il suo Lucini motore Alfa Romeo, volando a una media di quasi 160 orari. Lo seguono sul podio nell'ordine Giuseppe Pievani, Gianni Sarti e, quarto, Giorgio Siviero, tutti nella classe R2000.

Nel 2001 il Raid apre alle moto d'acqua, portando ulteriore spettacolo e nuova adrenalina: i piloti di questa categoria, in grado di superare abbondantemente i 100 km/h di media.

Maurizio Caramelli crowned his extensive racing experience with a victory in the Raid Pavia Venezia, after dueling with the team of Sandro Gianella and Giuliano Landini. Caramelli's Lucini-Mercury boat achieved an average speed of 191.289 km/h. Businessmen Alessandro Benetton and Andrea Bonomi were among the competitors and finished the race at an average speed above 150 kmh.

The 1994 edition was affected by environmentalist rallies and severe weather. Racer category competitors were stopped in Boretto due to high winds and few competitors managed to cross the finish line. Nordio and Comparato took the win, with Giuliano Landini claiming the Montelera Cup.

In 1995 Roberto Ranieri, a well-known competitor, rose to the top to clinch a victory after years of strong performances.

In 1996, Swiss racer Secondo Spacio took the victory with a 2000cc racer. Dino Zantelli won the Montelera Cup, just starting his successful streak.

In 1997 Giuseppe Sterza, a doctor from Chignolo Po (Pavia) and a passionate powerboat driver, triumphed aboard the same boat that had previously won the Raid with Beltrami. He was overtaken early in the race by Giorgio Lucchini, winner of that year's Montelera Cup, but he reclaimed the lead and won by just 10 seconds gap. Romanello Balocchi and Marco Maran placed third. The standout figure of that edition was Aldo Aielli, 73 years old, nicknamed the "Caiman of the river Po". For the first time after 37 Raid participations he was forced to retire due to a breakdown just meters from the finish line. In 1998 Zantelli won again, he secured second place in 1999, and would be returning to the top of the podium in 2000 and 2001.

In 1999, Enrico Parmeggiani triumphed aboard a Clerici hull powered by a Mercury outboard engine.

THE NEW MILLENNIUM

Between late 90s and early 2000s the powerboating world renewed its strong interest in Raid Pavia Venezia.

In 2000 Zantelli once again dominated the race with his Lucini hull powered by an Alfa Romeo engine, reaching an average speed of nearly 160 km/h. On the podium he was joined by Giuseppe Pievani, Gianni Sarti, and Giorgio Siviero, all racing in the R2000 class.

In 2001 Raid opened up to aquabike pilots, adding new show and

Zantelli, su sul catamarano Clerici con motore Mercury, vince per la terza volta, con una media di 175 orari. Lo segue ad un battito di ciglia Pierluigi Nordio, terzo Fabio Buzzi con il leggendario e mostruoso FB Design-BMW.

Zantelli è nuovamente vincitore anche nella edizione numero 61 e conquista anche la Coppa Montelera, Sul podio dietro di lui Pierluigi Nordio e Luigi Abbiati.

TEMPI RECENTI

Nel 62° Raid – 2002 – Fabio Buzzi sfreccia verso la vittoria fino a raggiungere 182,620 orari.

Nel 2003, la 63ª edizione viene annullata causa siccità.

Si riparte nel 2004, e la vittoria va ancora a Buzzi, con un entrobordo di sua progettazione capace di una media di 197.610 km/h. Vince anche la Coppa Montelera.

Nel 2005, 65ª edizione, Zantelli ritorna a calcare il gradino più alto con un fuoribordo Clerici giallo e rosso, dotato di motore Mercury capace di spingere fino ad una velocità massima di 203.341 km/h, record assoluto del Raid ancora imbattuto. Sul podio anche Nordio e Gigi Abbiati. Zantelli si aggiudica anche la Coppa Montelera con una punta di 199.155 km/h tra Revere e Pontelagoscuro. Zantelli è di nuovo il vincitore nel 2006.

Il 2007 segna ancora una battuta d'arresto a causa della carenza d'acqua di Po e Ticino.

Zantelli continua la sua serie di successi anche nel 2008 e 2009 (66ª e 67ª edizione), ma non riesce a battere il suo stesso record per le condizioni sfavorevoli del fiume e del meteo.

Nel 2010, il crollo del ponte di Piacenza, che avrebbe costretto alla partenza da Cremona con un percorso troppo breve, obbliga gli organizzatori alla rinuncia.

Nel 2011 - 68° Raid Pavia Venezia - il nome di Zantelli firma la sua ottava vittoria in undici edizioni (la prima nel 1998).

Dal 2012 al 2020 la gara fa registrare una lunga sosta dovuta ad una somma di fattori tra difficoltà organizzative ed insufficienti condizioni idrico fluviali.

Superate le criticità si ricomincia nel 2021: la 69ª edizione parte da Sannazzaro d'Ongina, sale sul podio più alto Gianluca Carli. Secondo posto per il pilota pavese Paolo Romagnoli.

Nel 2022 è ancora la carenza idrica a decretare l'annullamento.

Nel 2023, lo start è dato a Sannazzaro d'Ongina ed i cronometri scattano da Boretto. La prima porzione di fiume si propone in

adrenaline with skiers in this category reaching average speeds well above 100 km/h.

Zantelli claimed his third victory aboard a Clerici catamaran with a Mercury engine, averaging a speed of 175 kmh. Pierluigi Nordio followed just a heartbeat behind, with Fabio Buzzi in third on the legendary and fearsome FB Design-BMW.

Zantelli won again in the 61st edition, also earning the Montelera Cup. Behind him on the podium were Nordio and Luigi Abbiati.

RECENT TIMES

In the 62nd Raid (2002), Fabio Buzzi rocketed to victory with an average speed of 182.620 km/h.

The 63rd edition in 2003 was canceled due to drought.

The Raid resumed in 2004 and Buzzi won again with an inboard boat he designed that reached an average of 197.610 km/h, earning him the Montelera Cup once again.

In the 65th edition (2005) Zantelli returned to the top with his yellow-red Clerici outboard powered by a Mercury engine, achieving the average speed of 203.341 km/h, still the standing absolute record for the Raid. Nordio and Gigi Abbiati completed the podium. Zantelli also won the Montelera Cup with a peak of 199.155 km/h over the Revere-Pontelagoscuro leg.

Zantelli triumphed again in 2006.

The 2007 edition was canceled due to Po and Ticino rivers low water levels.

Zantelli continued his winning streak in 2008 and 2009 (66th and 67th editions), though unable to break his own record due to unfavorable river and weather conditions.

In 2010, the collapse of the Piacenza bridge would have forced the start from Cremona, a too short race which eventually led to the event's cancellation.

In 2011, the 68th Raid, Zantelli claimed his eighth victory in eleven editions (being the first in 1998).

From 2012 to 2020, the Raid went through a long pause due to a mix of organizational challenges and poor river conditions.

In 2021, the 69th edition resumed from Sannazzaro d'Ongina, with Gianluca Carli a top the podium. Second place went to Paolo Romagnoli.

In 2022, another drought forced another cancellation.

In 2023, the start was again from Sannazzaro d'Ongina, with official timing start in Boretto. The first stretch of the river was ideal,



GANGWAYS
CRANES
HELM SEATS
LADDERS
TABLE BASES
TENDER LIFTS
ELECTRIC PRODUCTS
BESPOKE SOLUTIONS

SCOPRI DI PIÙ:



WWW.BESENZONI.IT

condizioni ideali, ma la successiva presenza di tronchi ostacolò molti equipaggi. Guido Cappellini conquista il suo primo trionfo malgrado l'urto di un albero a 30 chilometri dal traguardo; l'inconveniente compromette la sua rincorsa al record che rimane di Zantelli.

Secondo posto per Giovanni Micheli con Ennio Panzeri (categoria diporto), terzo il pavese Alberto Huober, in gara nella categoria racers. Lucio Canu è il migliore tra le moto d'acqua e 16° della classifica assoluta, seguito da Ezio Lucchese.

Nell'edizione 2025 Cappellini centra il record a 207,26 orari e vince tutto. Il dieci volte Campione del Mondo F1 trionfa nella settantaduesima edizione compiendo l'impresa che inseguiva con determinazione fin dal 2023, stabilendo la media oraria 207,26 km/h, battendo così il primato che resisteva dal 2005

Cappellini ha fatto incetta di premi, conquistando anche la vittoria assoluta e facendo sue la Coppa Montelera, nonché la Coppa intitolata a Paolo Masiero, riconoscimento riservato, in aggiunta, al primo classificato.

Sul podio al secondo posto assoluto l'equipaggio formato da Diego Lacchini e Fabio Maccabruni, in gara nella combattuta categoria Diporto. Terzo piazzamento per il velocissimo Giovanni Micheli, iscritto nella categoria Touring Cup.

PROTAGONISTI

LE DONNE DEL RAID

Già alla partenza della prima edizione, nel 1929, si registrò un'iscrizione femminile: si presentò Franci Balboni su uno scafo dei cantieri Taroni spinto da un motore Elto. La signorina Balboni riuscì a percorrere i 400 chilometri alla buona media di 72 orari.

Negli anni successivi, Pina Capè dominò la sua categoria dal 1933 al 1935, lasciandosi alle spalle numerosi uomini. Si presentava elegante e determinata: tuta bianca, Superga, spolverino e sguardo deciso. Un simbolo di emancipazione ante litteram.

Anche Irma Lucchini, vincitrice a Ginevra e Monaco nel '37 e '38, arricchì il Raid con la sua classe.

Nel 1954, venti anni dopo, Camilla Cometti affiancò il fratello Augusto come copilota-meccanico a bordo del "Pelaochi".

Per un podio femminile bisogna attendere il 1972, quando Gabriella Corti vinse nella classe 700 cc.

Nel 1987 le "Tre Marie" - Silvana e Nicoletta Mora con Paola Petrobelli — completarono il Raid in 10 ore superando diversi intoppi

but floating logs created some challenges to many teams. Guido Cappellini won his first Raid despite hitting a floating tree only 30 kilometers to the finish. A setback that prevented him from beating Zantelli's record.

Second place went to Giovanni Micheli and Ennio Panzeri (pleasure boats category), third to Alberto Huober a pilot from Pavia in the Racers category. Lucio Canu was the top aquabike competitor, finishing 16th overall followed by Ezio Lucchese.

In the 2025 edition, Cappellini set a new record of 207.26 km/h and won everything. The ten-time F1 World Champion triumphed in the seventy-second edition, completing the feat he had been pursuing with determination since 2023, setting an average speed of 207.26 km/h, thus breaking the record that had stood since 2005.

Cappellini swept the prize pool, also taking overall victory and claiming the Coppa Montelera, as well as the Coppa named after Paolo Masiero, an award reserved, in addition, for the first-place finisher.

On the podium in second place overall was the crew of Diego Lacchini and Fabio Maccabruni, competing in the highly competitive Diporto category. Third place went to the very fast Giovanni Micheli, competing in the Touring Cup category.

HEROES

RAID PAVIA VENEZIA WOMEN

The very first Raid edition in 1929 already had a female entry. Franci Balboni showed up on a Taroni hull powered by an Elto engine. Miss Balboni completed the 400-kilometre course at a respectable average of 72 km/h.

In the following years from 1933 to 1935 Pina Capè dominated her category outperforming several male competitors. She would show up elegant and determined, dressing a white jumpsuit, Superga shoes, light coat, and a determined look. A true symbol of emancipation ahead of times.

Irma Lucchini, winner in Geneva and Monaco races in 1937 and 1938, brought her class to the Raid.

Twenty years later in 1954 Camilla Cometti teamed up with her brother Augusto as co-pilot and mechanic aboard the "Pelaochi" boat.

A female podium would not come until 1972 when Gabriella Corti won the 700 cc class.

In 1987, "Tre Marie", Silvana and Nicoletta Mora with Paola Petro-

ed inconvenienti, ma furono squalificate per non aver mostrato la patente nautica. Un parziale riscatto per la compagine femminile arrivò da Stefania Bartoli che si classificò terza di classe.

Nel 1990, con una media di 124 orari, Milena Clerici fu diciannovesima assoluta e prima di classe

Nel 2002 brillano diverse protagoniste: Cinzia Treossi è quinta assoluta con Carlo Bentivogli, Mara Mazzucotelli è ottava con Achille Mazzucotelli, davanti a Caterina Croze (nona con Giampaolo Focchi). Graziella Fontana arriva 26ª su moto d'acqua, Jennifer Milani è quarantunesima, e Francesca Gava si ritira per un guasto.

Nella 71ª edizione del 2024, la compagine femminile è ancora una volta consistente. Al via sono Laura Manfredini in equipaggio con Antonello Sala, Giorgia Porcu con Luca Canu, poi l'accoppiata in rosa Claudia Maggi e Silvana Dottori, e Fatima Ait Ladhham con Pierpaolo Onidi. Con le moto d'acqua un equipaggio formato da Giorgia Porcu e Luca Canu.

IL CONTE ROSSI DI MONTELERA

Un'aura di leggenda avvolge la figura del Conte Rossi di Montelera, un nome scolpito nella storia del Raid Pavia Venezia. Non solo per le sue imprese audaci, ma anche per uno stile inconfondibile capace di incarnare l'eleganza e la grinta di un'epoca pionieristica dello sport acquatico, il conte amava appassionatamente i suoi idroscivolanti, bolidi acquatici capaci di catturare l'immaginario collettivo.

Le sue vittorie, imprese condivise con l'ingegner Guido Cattaneo, risuonano come pietre miliari: un trionfo nel Raid del 1930 e una tripletta nella Coppa Montelera (1933, 1934, 1935).

ROBERTO BRUNELLI

Personaggio carismatico dal sorriso magnetico, Roberto Brunelli, il Principe di Zibello, è un altro dei grandi mattatori del Raid: protagonista vittorie esaltanti o sconfitte amare arrivate sul filo di lana non ha mai mancato di celebrare le sue imprese, anche le meno fortunate, con feste epiche fino all'alba a Venezia con gli amici, o cene lungo il Po con i barcaioi. Sull'acqua sapeva dettare legge, tanto da infilare tre successi tra il '70 e il '72. Nel '75 la vittoria gli scappò per un soffio. Dopo tante avventure sul fiume, all'inizio degli anni ottanta lasciò la sfida motonautica per ritornare alla sua prima, la motocicletta, anche nella variante con sidecar.

belli, finished the Raid in 10 hours, overcoming various mishaps and setbacks but unfortunately they were disqualified for not providing their boating licenses. Partial compensation to the female category came from Stefania Bartoli who placed third in her class. In 1990, with an average speed of 124 km/h, Milena Clerici finished 19th overall and first in her class.

In 2002, several women stood out: Cinzia Treossi came fifth overall with Carlo Bentivogli, Mara Mazzucotelli was eighth with Achille Mazzucotelli, ahead of Caterina Croze ending up ninth with Giampaolo Focchi. Graziella Fontana placed 26th on a aquabike, Jennifer Milani was 41st, and Francesca Gava was forced to retire due to a mechanical failure.

In the 71st edition of 2024 the female "army" was once again strong. Starting list included Laura Manfredini with Antonello Sala, Giorgia Porcu with Luca Canu, the all-female team of Claudia Maggi and Silvana Dottori, and Fatima Ait Ladhham with Pierpaolo Onidi. Giorgia Porcu and Luca Canu also entered the race in the aquabike category.

"IL CONTE" ROSSI DI MONTELERA

An aura of legend surrounds the figure of Count Rossi di Montelera, a name etched into the history of the Raid Pavia Venezia, not just for his daring achievement, but also for a distinctive style embodying the elegance and grit of a pioneering era in water sports. The Count had a deep passion for his air propelled boats, water speedsters that captured the collective imagination.

His victories, shared with engineer Guido Cattaneo, stand as milestones. A triumph in the 1930 Raid and a triple win in the Montelera Cup (1933, 1934, 1935).

ROBERTO BRUNELLI

The "Prince of Zibello", Roberto Brunelli was a charismatic figure with a magnetic smile, and one of the great stars of the Raid. A hero of thrilling victories and bitter defeats, often by a hair's breadth. He never failed to celebrate his achievements, even the less fortunate ones, with epic parties with friends in Venice lasting until dawn, or with dinners along the Po river with local boatmen. On the water he ruled, achieving three victories between 1970 and 1972. In 1975 the victory slipped away by a hair's breadth. After many river adventures, in the early 1980s he stepped away from powerboat racing to return to motorcycles and sidecars, his first passion.

IL CONTE PETROBELLI TRA BARATTI E VITTORIE

Un baratto singolare segnò il suo primo approccio alla motonautica: un motoscafo in cambio di un toro. Poi il Conte Antonio Petrobelli passò ad un Celli di seconda mano messo a punto con maestria, ed ancora ad un vecchio scafo Timossi rosso, rabberciato con ingegno artigianale e ribattezzato con un guizzo popolare “Biso I”. Aneddoti pittoreschi colorano le sue prime competizioni. Si narra che, presentatosi al suo primo Raid a Pavia con il Biso I dalla verniciatura casalinga, il conte ostentasse nonchalance, celando un equipaggio – lui e il fido meccanico Italo Ruzza – consapevole dell’originalità spartana della loro preparazione. “Noialtri gavemo el color dà col peneol!”, diceva Ruzza, mentre gli scarichi artigianali del motore, in un momento critico, venivano prima rabberciati con fil di ferro e poi letteralmente tenuti in mano dal meccanico, eroicamente stretto alla sua borsa degli attrezzi. Il Biso I fu solo il capostipite di una serie di cinque imbarcazioni che portarono il nome Petrobelli nel mondo della motonautica. La vigilia delle competizioni era un rituale semplice e genuino: una cena in qualche osteria lungo le rive del Ticino, tra rane fritte e fragole zuccherate, preludio a un riposo ristoratore prima della sfida. Il 1980 segnò la prima, storica vittoria assoluta per Antonio Petrobelli, un trionfo che aprì un’era di dominio culminata in una striscia di successi consecutivi dal 1984 al 1988.

FABIO BUZZI

Per l’ingegner Fabio Buzzi il Raid non era semplicemente una gara, la sua partecipazione si trasformava sempre in un laboratorio a cielo aperto: un’occasione per testare nuovi motori, scafi sperimentali, trovate e invenzioni fuori dal comune.

Nel 1969 si presentò alla partenza con un fuoribordo tre punti spinto da motore Mercury da 700 cc, presi in prestito. Finì rovesciato in Laguna, travolto dall’onda di un altro natante. Lo scafo affondò ma, grazie all’aiuto di una chiatta, riuscì a recuperarlo. Dopo tre ore, ripartì senza carenatura, con il motore asciugato alla buona. Fu costretto a fermarsi a meno in prossimità del traguardo causa un’ondata che lambì i carburatori. Aveva già perso la pagaia in dotazione e cercò di avanzare remando a mani nude fino a quando un gondoliere gli offrì il suo remo. Arrivò gloriosamente penultimo su oltre cento concorrenti, tra l’esultanza del pubblico.

Nel 1986 si arenò un’isola semisommersa del Po a tutta veloci-

“IL CONTE” PETROBELLI: BARTERS AND TRIUMPHS

A powerboat in exchange for a bull: a peculiar barter marked Petrobelli’s entry into powerboating. Later on he moved on to a skillfully tuned second-hand Celli boat, and eventually to an old red Timossi hull, patched with artisanal ingenuity and nicknamed “Biso I.”

Colorful anecdotes mark his early races. It is said that for his first Raid in Pavia, with the homemade painted Biso I, the Count appeared nonchalant, hiding the fact that he and his trusty mechanic Italo Ruzza, knew well how makeshift their setup was.

“We painted it with a broom!” Ruzza would say while the custom exhausts, at a critical moment, were initially patched with wire then literally held in place by the mechanic himself, holding his toolbox.

“Biso I” was just the first of five boats that would carry Petrobelli name in powerboating.

The eve of each competition was a simple ritual: dinner at some riverside tavern along the Ticino, with fried frogs and sugared strawberries, followed by a good night’s sleep before the challenge.

1980 marked Petrobelli’s first overall victory, a historic triumph that ushered in a dominant era, culminating in a streak of wins from 1984 to 1988.

FABIO BUZZI

For “Ingegnere” Fabio Buzzi the Raid was never just a race, his participation was always an open-air lab, a chance to test new engines, experimental hulls, and wild inventions.

In 1969 he showed up with a borrowed three-point outboard boat powered by a 700 cc Mercury engine. He capsized in the lagoon, hit by another boat’s wave. The hull sank, but with the support from a barge, he recovered it. Three hours later, he set off again — without its cover, the engine crudely dried. He was forced to stop near the finish when a wave soaked the carburetors.

He had already lost the boat paddle so he tried to row with his bare hands until a gondolier gave him his oar. He finished gloriously second-to-last among more than a hundred competitors, the crowds applauding.

In 1986 he crashed at full speed onto a semi-submerged island in the middle of the Po river, destroying his boat. In 1987, he

tà, distruggendo lo scafo. Nel 1987 cambiò tre batterie prese in prestito dal pubblico lungo il percorso. Nel 1990 sbagliò canale a Volta Grimana e si ritrovò a Porto Tolle. Rientrò a ritroso a tutta forza, chiudendo secondo, con appena un minuto di distacco dietro Petrobelli. Nell'edizione del 1992, dopo soli 30 chilometri spezzò il suo scafo su una riva a Stradella (PV). I soccorritori lo trovarono beatamente a tavola, ospite dei proprietari di una casa galleggiante. Nel 2005, infine, si è arenò sull'Isola Serafini, arando la sabbia per un lungo tratto.

changed three batteries loaned to him by spectators along the route. In 1990, he took the wrong channel at Volta Grimana and ended up in Porto Tolle. He raced back at full throttle, finishing second — just one minute behind Petrobelli.

In the 1992 edition, just after 30 kilometers from the start, his hull broke on a riverbank close in Stradella to Pavia. Rescuers found him cheerfully dining with the owners of a floating house. Finally, in 2005, he ran aground on Isola Serafini, plowing through the sand for quite a stretch.

RAVIZZA NAUTICA

**Vendita - Riparazione motori fuori bordo
Costruzione barche in lega leggera**

**Quartiere Villette, 1 - 27021 BEREGUARDO
Federico: 339.5341969 - Andrea: 392.0591400**

Tigoni

dal 1878



RAID PAVIA VENEZIA

ALBO D'ORO



Edizione	Anno	Pilota	Copilota (h:m:s)	Tempo (kmh)	Media	Categoria	Scafo	Motore
1	1929	Negri Ettore	Calvi L.	11:26:23	36,670	fuorib.	Celli	Elto
2	1930	Rossi di Montelera	Celli M.	9:05:39	45,523	entrob.	Picchiotti	Mazzotti
3	1931	Riva Serafino	Guerrini G.	8:00:50	51,660	fuorib.	Picchiotti	Elto Mazotti
4	1932	Riva Serafino	Calvi L.	7:57:27	52,026	fuorib.	Riva	Elto Biseo
5	1933	Casalini Carlo	Ronchi L.	9:01:26	47,983	fuorib.	Passarin	Laros Rossi
6	1934	Capè Pina	LoStaffa R.	6:48:17	63,631	entrob.	Siai	B.P.M.Rossi
7	1935	Capè Pina	Lo Staffa R.	6:06:23	70,909	entrob.	Siai	B.P.M. Rossi
8	1936	Fini Giuseppe	Ostrati D.	7:57:04	54,368	fuorib.	Riva	Elto Rossi
9	1937	Castiglioni Am.	Marchetti E.	7:15:04	60,481	entrob.	Ventnor	Ford Gorini
10	1938	Castiglioni Am.	Marchetti E.	7:32:43	56,921	entrob.	Ventnor	Ford Gorini
11	1939	Rusconi Carlo	Ossola R.	7:52:00	55,045	entrob.	Riva	B.P.M. Gorini
	1940-1951	NON DISPUTATA						
12	1952	Toselli Carlo	Toselli F.	6:22:49	68,760	entrob.	Xilon	Lancia Oss.
13	1953	Rivolta Renzo	Molli G.	5:41:29	76,079	entrob.	Abbate	B.P.M.
14	1954	Cometti Augusto	Cometti	3:28:04	124,864	entrob.	Abbate	B.P.M.
15	1955	Cometti Augusto	Cometti	4:11:10	97,224	entrob.	Abbate	B.P.M.
16	1956	Goitre Gianni	Picchio A.	5:18:49	76,593	fuorib.	Cantarelli	Mercury
17	1957	Cometti Augusto	Cometti	2:57:28	137,474	entrob.	Timossi	B.P.M.
18	1958	Marega Tarcisio	Marega A.	3:10:28	128,205	entrob.	Timossi	B.P.M.
19	1959	Cometti Augusto		2:29:46	161,851	entrob.	Timossi	B.P.M.
20	1960	Cometti Augusto		2:52:16	141,756	entrob.	Timossi	B.P.M.
21	1961	Celli Dino		3:29:40	116,470	entrob.	Celli	Custom
22	1962	Doglioli Gianfranco		4:57:44	81,950	fuorib.	Molinari	Mercury
23	1963	Cometti Augusto		2:26:45	159,845	entrob.	Timossi	B.P.M.
24	1964	Casanova Leopoldo		3:34:18	109,191	entrob.	S.Marco	AlfaRomeo
25	1965	Casanova Leopoldo		2:57:39	131,718	entrob.	Popoli	Alfa Romeo
26	1966	Marchisio Ermanno		3:39:33	106,451	entrob.	Celli	B.P.M.
27	1967	Faroppa Renzo		2:46:23	140,639	entrob.	Molivio	B.P.M.

RAID PAVIA VENEZIA

ALBO D'ORO



Edizione	Anno	Pilota	Copilota (h:m:s)	Tempo (kmh)	Media	Categoria	Scafo	Motore
28	1968	Caimi Guido		2:47:12	136,615	entrob.	Molinari	Alfa Romeo
29	1969	Rasini Carlo		2:40:22	139,951	fuorib.	Molinari	Mercury
30	1970	Brunelli Roberto		2:22:07	145,854	entrob.	Timossi	B.P.M.
31	1971	Brunelli Roberto		2:27:11	164,653	entrob.	Timossi	B.P.M.
32	1972	Brunelli Roberto		2:30:10	158,983	entrob.	Timossi	B.P.M.
33	1973	Molinari Renato		2:51:17	155,610	entrob.	Molinari	Mercury
34	1974	Petrobelli Antonio		2:20:41	166,331	entrob.	Timossi	B.P.M.
35	1975	Colnaghi Giuseppe		2:33:12	150,000	entrob.	Molinari	Mercuriser
36	1976	Colnaghi Giuseppe		2:31:27	151,733	entrob.	Clerici	Mercury
37	1977	Beltrami Annibale		2:16:07	168,825	entrob.	Molinari	B.P.M.
38	1978	Molinari Renato		2:02:42	187,286	fuorib.	Molinari	Evinrude
39	1979	Molinari Renato		2:12:27	176,670	fuorib.	Molinari	Evinrude
40	1980	Petrobelli Antonio		2:14:54	170,348	entrob.	Timossi	B.P.M.
41	1981	Molinari Eugenio		2:34:30	148,737	entrob.	Molinari	B.P.M.
42	1982	Cima Giovanni		2:30:54	152,286	entrob.	Cima	B.P.M.
43	1983	Fioletta Alberto		2:33:35	152,360	fuorib.	Molinari	Mercury
44	1984 (a)	Petrobelli Antonio		1:58:55	188,703	entrob.	Celli	B.P.M.
45	1985 (a)	Petrobelli Antonio		1:59:32	187,730	entrob.	Celli	B.P.M.
46	1986 (a)	Petrobelli Antonio		2:04:45	179,880	entrob.	Celli	B.P.M.
47	1987	Petrobelli Antonio		2:01:39	184,460	entrob.	Celli	B.P.M.
48	1988 (a)	Petrobelli Antonio		2:01:15	185,072	entrob.	Molinari	Lamborghini
50	1990 (b)	Petrobelli Antonio		1:17:30	198,968	entrob.	Celli	B.P.M.
51	1991	Gervasoni Angelo	Bianchini M.	2:24:37	147,286	entrob.	Mostes	B.P.M.
52	1992 (b)	Landini Giuliano		1:20:06	192,509	entrob.	Molinari	Lamborghini
53	1993	Caramelli Maurizio		1:51:21	191,289	entrob.	Lucini	Mercury
54	1994	Nordio Pier Luigi	Comparato F.	2:35:31	136,963	entrob.	Nordio	Mercury
55	1995	Ranieri Roberto		1:52:28	189,890	fuorib.	Burgess	Mercury
56	1996 (a)	Spacio Secondo		2:19:50	152,324	entrob.	Lucini	Alfa Romeo

RAID PAVIA VENEZIA ALBO D'ORO



Edizione	Anno	Pilota	Copilota (h:m:s)	Tempo (kmh)	Media	Categoria	Scafo	Motore
57	1997	Sterza Giuseppe		2:05:53	167,071	entrob.	Molinari	B.P.M.
58	1998	Zantelli Dino		2:34:24	137,950	entrob.	Lucini	Alfa Romeo
59	1999	Parmeggiani Enrico		2:11:02	162,550	fuorib.	Clerici	Mercury
60	2000	Zantelli Dino		2:14:41	158,149	entrob.	Lucini	Alfa Romeo
61	2001	Zantelli Dino		2:01:49	174,853	fuorib.	Clerici	Mercury
62	2002	Buzzi Fabio		1:56:38	182,620	entrob.	Buzzi	Prat&Witney
	2003	NON DISPUTATA PER CARENZA IDRICA FIUMI TICINO e PO						
63	2004	Buzzi Fabio		1:47:47	197,610	entrob.	FB Design	Prat&Witney
64	2005	Zantelli Dino		1:44:45	203,341	fuorib.	Clerici	Mercury
65	2006	Zantelli Dino		1:53:05	188,350	fuorib.	Clerici	Mercury
	2007	NON DISPUTATA PER CARENZA IDRICA FIUMI TICINO e PO						
66	2008	Zantelli Dino		1:53:34	187,555	fuorib.	Clerici	Mercury
67	2009	Zantelli Dino		1:40:01	148,775	fuorib.	Clerici	Mercury
	2010	NON DISPUTATA PER IMPRATICABILITÀ DEL TRATTO LODI-PIACENZA						
68	2011	Zantelli Dino		2:10:30	163,218	fuorib.	Clerici	Mercury
	2012-2020	NON DISPUTATA						
69	2021 (c)	Carli Gianluca		1:29:14	168,090	fuorib.	BABA	Mercury
	2022	NON DISPUTATA PER CARENZA IDRICA FIUMI TICINO e PO						
70	2023	Cappellini Guido		0:56:37	200,290	fuorib.	F1 DAC	Mercury
71	2024 (d)	Cappellini Guido		1:45:39	199,340	fuorib.	F1 DAC	Mercury
72	2025	Cappellini Guido		01:41:54	207,26(*)	fuorib. F1	DAC	Mercury

[a] arrivo a Chioggia

[b] partenza da Cremona, arrivo a Venezia

[c] partenza da Sannazzaro d'Ongina (PC)

[d] arrivo a Voltagrimalana (Porto Viro)

[*] overall record



THERMOPLASTIC TUBING AND HOSES

COPPA THEO ROSSI DI MONTELERA - ALBO D'ORO



Edizione	Anno	Pilota	Tratto	Velocità Media (kmh)
1	1929	Calvi Luigi	Pavia-Piacenza	47,173
2	1930	Mazzotti Franco	Cremona-Salsomaggiore	65,904
3	1931	Mazzotti Franco	Pavia-Piacenza	68,904
4	1932	Biseo Attilio	Pontelagoscuro-Voltagrimana	58,747
5	1933	Rossi di Montelera Theo	Piacenza-Cremona	90,946
6	1934	Rossi di Montelera Theo	Piacenza-Cremona	103,600
7	1935	Rossi di Montelera Theo	Piacenza-Cremona	111,570
8	1936	Gorini Goffredo	Pavia-Piacenza	119,400
9	1937	Gorini Goffredo	Pavia-Piacenza	120,900
10	1938	Gorini Goffredo	Pavia-Piacenza	103,955
11	1939	Gorini Goffredo	Pavia-Piacenza	127,807
19	40-1951	NON DISPUTATA		
12	1952	Toselli Carlo	Piacenza-Cremona	70,881
13	1953	Cometti Augusto	Piacenza-Cremona	111,857
14	1954	Oggione-Albione	Pontelagoscuro-Voltagrimana	145,454
15	1955	Cometti Augusto	Piacenza-Cremona	126,834
16	1956	Maderna Cesare	Piacenza-Cremona	157,713
17	1957	Rivolta Renzo	Piacenza-Cremona	169,272
18	1958	Marega Tarcisio	Piacenza-Cremona	163,890
19	1959	Cometti Augusto	Pontelagoscuro-Voltagrimana	174,344
20	1960	Cometti Augusto	Pontelagoscuro-Voltagrimana	166,195
21	1961	Celli Dino	Ostiglia-Pontelagoscuro	120,646
22	1962	Gilberti Franco	Pavia-Piacenza	116,729
23	1963	Cometti Augusto	Isola Serafini-Casalmaggiore	178,582
24	1964	Guidotti Flavio	Pavia-Isola Serafini	131,426
25	1965	Casanova Leopoldo	Isola Serafini-Voltagrimana	136,455
26	1966	Caimi Franco	Isola Serafini-Voltagrimana	123,321
27	1967	Brunelli Roberto	Isola Serafini-Voltagrimana	140,835

COPPA THEO ROSSI DI MONTELERA - ALBO D'ORO



Edizione	Anno	Pilota	Tratto	Velocità Media [kmh]
28	1968	Casanova Leopoldo	Isola Serafini-Voltagrimana	161,247
29	1969	Lupi Gino	Isola Serafini-Revere	157,912
30	1970	Brunelli Roberto	Isola Serafini-Revere	165,604
31	1971	Brunelli Roberto	Isola Serafini-Revere	176,086
32	1972	Brunelli Roberto	Isola Serafini-Revere	169,142
33	1973	Molinari Renato	Isola Serafini-Revere	163,637
34	1974	etrobelli Antonio	Isola Serafini-Revere	174,028
35	1975	Beltrami Annibale	Revere-Voltagrimana	170,716
36	1976	Casanova Leopoldo	Revere-Pontelagoscuro	151,272
37	1977	Beltrami Annibale	Revere-Pontelagoscuro	172,895
38	1978	Molinari Renato	Revere-Pontelagoscuro	192,408
39	1979	Molinari Renato	Pontelagoscuro-Voltagrimana	184,375
40	1980	Petrobelli Antonio	Pontelagoscuro-Voltagrimana	169,391
41	1981	Ricci Giulio	Pontelagoscuro-Voltagrimana	152,247
42	1982	Cima Giovanni	Pontelagoscuro-Voltagrimana	157,195
43	1983	Ricci Giulio	Revere-Pontelagoscuro	161,553
44	1984 (a)	Petrobelli Antonio	Revere-Pontelagoscuro	173,455
45	1985 (a)	Petrobelli Antonio	Pontelagoscuro-Voltagrimana	172,486
46	1986 (a)	Petrobelli Antonio	Revere-Pontelagoscuro	172,594
47	1987	Petrobelli Antonio	Revere-Pontelagoscuro	190,020
48	1988 (a)	Petrobelli Antonio	Revere-Pontelagoscuro	181,987
49	1989 (a)	Danini Mauro	Revere-Pontelagoscuro	151,863
50	1990 (b)	Petrobelli Antonio	Revere-Pontelagoscuro	192,907
51	1991	Balocchi Romanello	Revere-Pontelagoscuro	147,761
52	1992 (b)	Landini Giuseppe	Revere-Pontelagoscuro	184,118
53	1993	Caramelli Maurizio	Revere-Pontelagoscuro	186,265
54	1994	Landini Giuseppe	Revere-Pontelagoscuro	148,148
55	1995	Ranieri Remo	Revere-Pontelagoscuro	193,039

COPPA THEO ROSSI DI MONTELERA - ALBO D'ORO



Edizione	Anno	Pilota	Tratto	Velocità Media [kmh]
56	1996 (a)	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	146,862
57	1997	Lucchini Giorgio	Revere-Pontelagoscuro	161,963
58	1998	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	130,390
59	1999	Parmeggiani Enrico	Revere-Pontelagoscuro	154,410
60	2000	Lucchini Giorgio	Revere-Pontelagoscuro	163,178
61	2001	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	168,439
62	2002	Buzzi Fabio	Revere-Pontelagoscuro	169,780
	2003	NON DISPUTATA PER CARENZA		
63	2004	Buzzi Fabio	Ponte della Becca-Isola Serafini	212,750
64	2005	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	199,155
65	2006	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	173,016
	2007	NON DISPUTATA PER CARENZA		
66	2008	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	178,394
67	2009	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	153,906
	2010	NON DISPUTATA PER IMPRATICABILITÀ DEL TRATTO LODI-PIACENZA		
68	2011	Zantelli Dino	Revere-Pontelagoscuro	169,000
	2012-2020	NON DISPUTATA		
69	2021 (c)	Carli Gianluca	Revere-Pontelagoscuro 1	64,110
	2022	NON DISPUTATA PER CARENZA IDRICA FIUMI TICINO e PO		
70	2023	Cappellini Guido	Revere-Pontelagoscuro	200,810
71	2024	Cappellini Guido	Revere-Pontelagoscuro	189,470
72	2025	Cappellini Guido	Revere-Pontelagoscuro	200,61

(a) arrivo a Chioggia

(b) partenza da Cremona, arrivo a Venezia

(c) partenza da Sannazzaro d'Ongina (PC)

(d) arrivo a Voltgrimana (Porto Viro)

VENINI

73° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE PAVIA - VENEZIA

La gara motonautica che unirà Pavia e Venezia sarà impreziosita dal prestigioso trofeo Venini: il Veronese. Disegnato nel 1921 da Vittorio Zecchin, questo straordinario capolavoro in vetro di Murano ha lasciato un'impronta indelebile nella storia dell'arte vetraria italiana.



ASSOCIAZIONE
MOTONAUTICA PAVIA





72

nautica Isola

BRUBE

Barcheitalia

NON SOLO
DOMANI

C. Capannello

CANTIERE NAVIGIO
FIANI FOCALGIA S.R.L.

BARCHETTALITALIANZA.COM

COMMERCIALE FERRAMENTA SNC



CE
EN 1090-1
0546 - CPR - 21572

- TRAVI TUBOLARI
- TUBI LAMIERE
IN FERRO ED INOX
- FERRO BATTUTO
- RECINZIONI
- GRIGLIATI
- PANNELLI COIBENTATI
- ALLUMINIO
- POLICARBONATO
- FERRAMENTA
- LAMIERE FORATE
WOLFSGRUBER
- Innovative steel design
- TAGLIO - PIEGA
- CALANDRATURA
- FORATURA
- TAGLIO AL PLASMA HF
- SERVIZIO ZINCATURA
VERNICIATURA



Reparto semilavorati:



1 Pressa Piegatrice L. 800 mm.
1 Pressa Piegatrice Ibrida L. 3000 mm.
1 Pressa Piegatrice L. 4000 mm.
1 Pressa Piegatrice L. 6000 mm.



1 Sistema Taglio Laser Amada Ensis
banco 3000X1500mm. con caricatore automatico
1 Sistema Taglio Laser Fibra Cutlite Penta
20000 W, banco 6050x2550 mm.



1 Calandra 4 Rulli L. 2000 mm.
1 Calandra 3 Rulli L. 2000 mm.
1 Calandra 3 Rulli L. 1500 mm.
1 Piega tubi e 2 Piega profili

S.S. Romea 309, n. 37/B Km 68,450 - 45014 PORTO VIRO (RO)

Tel. 0426.320330 r.a. - Fax 0426.320657

E-mail: comfer@commercialeferramenta.it

www.commercialeferramenta.it

Realizzazione grafica
Univers srls - Pavia

Stampa
Univers srls - Pavia

Univers Edizioni
www.editorepavia.it

ISBN: 979-12-82087-68-1
© 2026 Univers Edizioni

Tutti i diritti riservati.
Non è consentita la traduzione,
la riproduzione, la memorizzazione,
l'adattamento totale o parziale con qualsiasi
mezzo elettronico, meccanico
o altro senza previa autorizzazione
dei proprietari dei diritti

L'editore e gli autori sono a disposizione per
quanto concerne eventuali diritti riguardanti il
materiale riportato



Univers Edizioni stampa su carta prodotta a partire
da boschi gestiti in maniera responsabile.
Un impegno per la sostenibilità ambientale.
Finito di stampare nel mese di maggio 2026

€ 15,00



9 791282 087681



m3E
MOTOR BIKE EXPO



We Are
MOTOCICLISTI

22-24 GENNAIO 2027, VERONA



WWW.GFN.IT

LA TUA PASSIONE PER IL MARE, LA NOSTRA MISSION
Oltre 40 anni di esperienza con oltre 16.000 prodotti

BATTELLI
MOTORI

ANCORAGGIO
ORMEGGIO

COMPLEMENTI MOTORE

ARREDO
OGGETTISTICA

FERRAMENTA

ELETTRODOMESTICI SANITARI
IDRAULICA POMPE

ELETTRONICA E
STRUMENTAZIONE

SISTEMI DI COMANDO
E GUIDA

ATTREZZATURE

ELETTRICITÀ E
SEGNALAZIONE

SICUREZZA E SPORT

LUBRIFICANTI DETERGENTI
COLLANTI VERNICI

TAPPEZZERIA
E CORDAME

G.F.N. SRL - VIA FRATTINA 3 - 35011 CAMPODARSEGO PADOVA