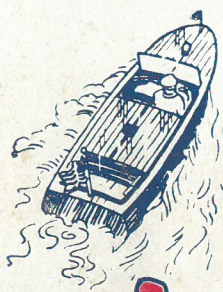


GIUGNO

- 1932-X -

C. C. POSTALE



MOTO NAUTICA LA VELA E IL MOTORE



Lire 2,50

ANNO IX

N. 6

RIVISTA MENSILE DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

vince
la 3^a volta
la Pavia-Venezia
usando super carburante
SHELL DYNAMIN

Elto





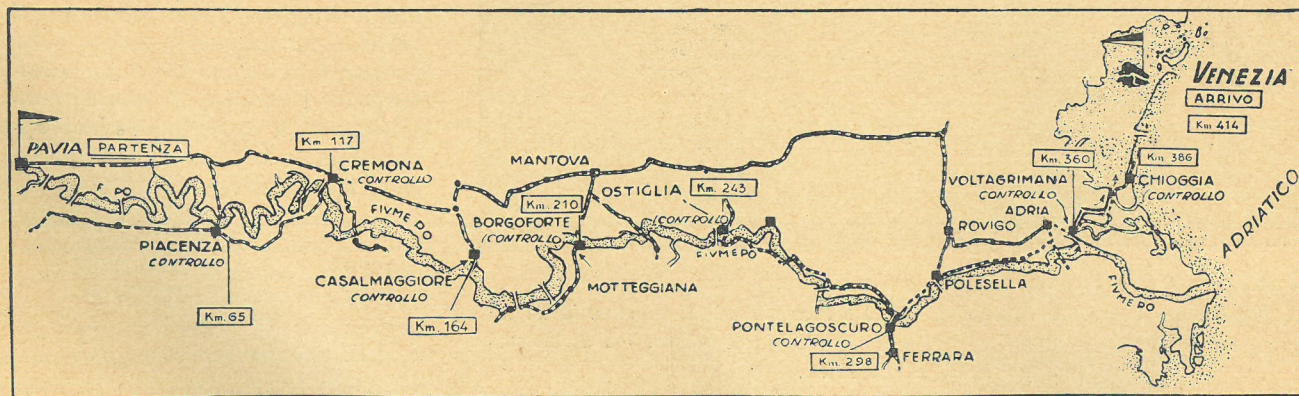
(Foto Argo - Milano)

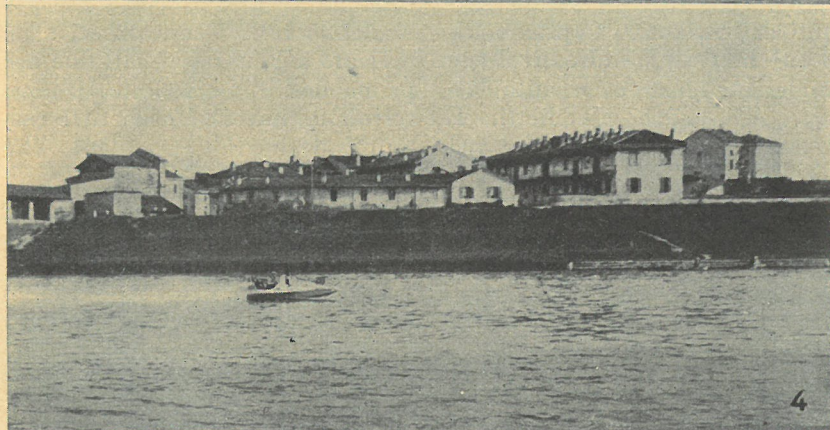
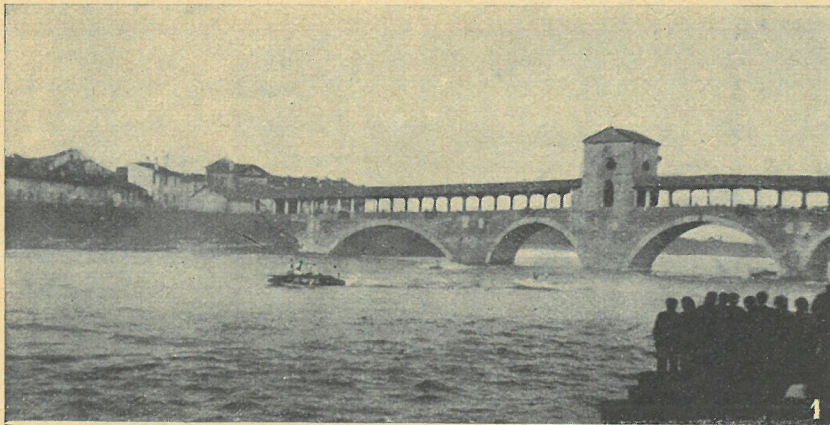
Molti amano immaginarsi il Progresso sotto forma del singolo individuo che sale sempre più in alto ergendosi sulla piramide costituita dai mille e mille caduti lungo l'aspro cammino, e si entusiasmano nel constatare quale elevatissima quota raggiunse quel singolo.

Noi invece crediamo che, pel bene del mondo, il Progresso a nulla serve se non porta le masse in più spirabil aere e non ci entusiasmiamo troppo se uno solo è

giunto a quota mille mentre non sappiamo frenare l'applauso vedendo che dieci son giunti a quota cinquecento. Per questo speciale modo di considerare gli eventi noi non possiamo unirici agli entusiasmi di coloro che vedono nel quarto Raid Pavia-Venezia soltanto i 75 Km. di media raggiunti dall'Atlantico Capitano Biseo sul bellissimo idroscivolante genialmente ideato e costruito dall'Ing. Alessandro Marchetti. E nemmeno siamo d'accordo pel

fatto di voler considerare tutti i concorrenti in un unico gruppo per dare tutto il merito della vittoria all'Idroscivolante. A questa stregua tanto vale dire che la IV Pavia-Venezia è stata vinta dall'idrovolante del Capitano Bacula che partito da Pavia dopo di tutti ha seguito il corso del Po risalendo tutti i concorrenti ed è arrivato a Venezia più di due ore prima dell'idroscivolante. L'idroscivolante Savoia Marchetti è certo più vicino all'idrovolante che





PARTENDO DA PAVIA.....

1. Partono i concorrenti Gnocchi, Casalini e Passarin - 2. Il fuoribordo da turismo della Contessa Casalini - 3. Il cruiser di Samuele Silvani - 4. Il concorrente Felice Ernst.

(Foto Franco degli Uberti)

non al fuoribordo di Riva che giungeva a Venezia due ore dopo avendone perduta una per via, come vedremo.

Mettere allo stesso livello l'idroscivolante che portava due persone ma aveva un motore di oltre sei litri e non doveva temere le insidie delle acque sporche, col fuoribordo che portava egualmente due persone con un motore di meno di un litro ci sembra un assurdo ed una ingiustizia enorme.

Bellissima la corsa dell'idroscivolante, ammiriamo lo speciale mezzo di trasporto chiamato ad assolvere specialissime missioni, congratuliamoci col Capitano Biseo e col Capitano Bertoli specialmente per quel che hanno patito prima di partire per mettere a punto in poche ore l'apparecchio nuovissimo, ma non lo collochiamo dinanzi al minuscolo fuoribordo di Riva e Calvi come non si può paragonare il Fiat di 6590 cc. con l'Elto di 987.

Il raid Pavia-Venezia comprende tre gare completamente distinte che si svolgono con tre tipi di imbarcazioni che nulla hanno di comune tra di loro ed i cui risultati non si possono assolutamente paragonare tra di loro: idroscivolanti, entroborde e furiborde. E noi parleremo partitamente di ognuno. Se poi li comprendiamo tutti in un'unica tabella è semplicemente allo scopo di raggruppare tutti i dati numerici relativi allo svolgimento della grandiosa manifestazione, unica al mondo.

Ritornando intanto a quanto accennato in principio dobbiamo dire che non siamo affatto soddisfatti dei risultati tecnici complessivamente ottenuti quest'anno perchè, a parte le maggiori medie raggiunte dai *leaders*, gli arrivati al traguardo finale sono proporzionalmente in numero minore degli anni scorsi. Infatti considerando la tabellina da noi appositamente redatta troviamo i seguenti risultati:

Anno	Partiti	Arrivati	Percentuale
1929	24	10	42 %
1930	33	22	66 %
1931	35	18	52 %
1932	40	18	45 %

Stando così le cose non vi è più

progresso ma regresso. Non c'importa che i primi arrivati abbiano fatto più presto dell'anno scorso per quanto anche sotto questo riguardo vi sia stato regresso in una categoria (fuoribordo C, Km. 46,537 ora contro 47,879 del 1931).

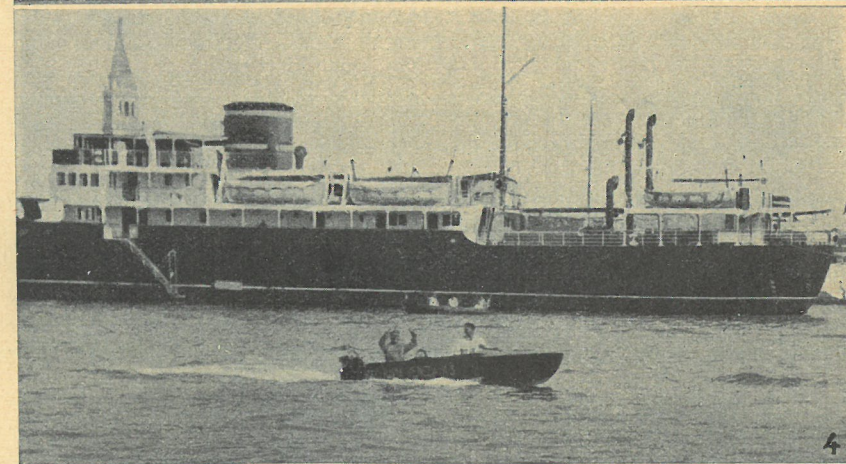
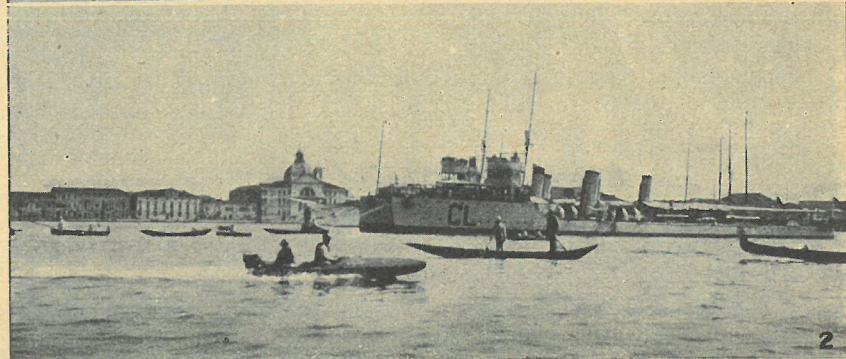
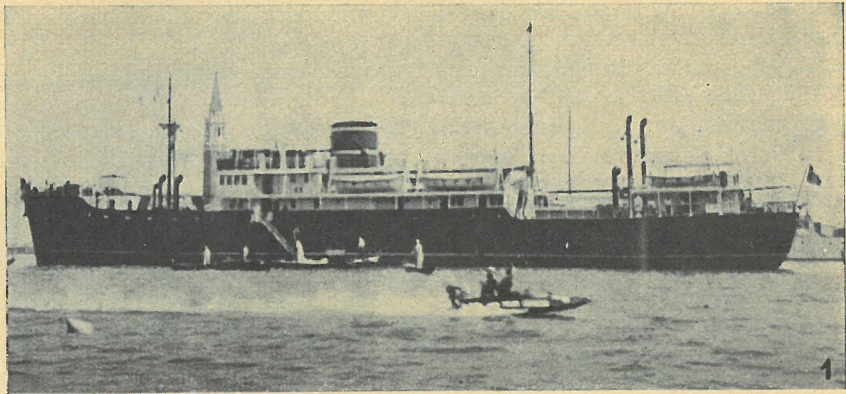
Noi vediamo solo che un maggior numero è rimasto per via quando le condizioni fluviali e lagunari erano, se non migliori, almeno pari a quelle dello scorso anno. Dato che il percorso da superare è sempre lo stesso, si potrà dire che si sarà avuto un reale progresso motonautico solo quando si vedrà la quasi totalità dei concorrenti giungere a Venezia nel tempo massimo.

Per ora il prospetto da noi compilato indicante i partenti e gli arrivati delle varie categorie nelle quattro edizioni del raid ed i risultati velocistici raggiunti, dimostra all'evidenza la fondatezza del nostro giudizio. (V. pag. 46).

Quali però le cause di questo regresso?

Sta il fatto che nel parlare di « Progresso motonautico » non ci si deve riferire alla sola potenzialità e rendimento dei motori, ma al complesso dei tre elementi inscindibili: *pilota-motore-scafo*, dai quali dipende la vittoria. Ora è arcinoto che scafi e motori del 1932 sono pari e spesso migliori di quelli del 1931. Si dovrebbe dedurre che vi è allora un peggioramento dell'elemento umano?

Conosciamo gli individui poiché, purtroppo, i nostri motonauti attivi son tanto pochi, e possiamo recisamente scartare questa ipotesi. Studiando la tabella pubblicata a pagina 46 balza all'occhio un fatto stranissimo ed è che mentre nella categoria C troviamo su 9 partenti, 7 classificati, ossia il 77%; nella categoria B ne troviamo 2 su 7 (il 28%) e nella categoria F, 2 su 8 (il 25%). Leggendo i nomi dei singoli concorrenti ci sovviene un fatto che a parer nostro spiega l'arcano. Dei concorrenti della categoria C due soli su 9 hanno preso parte alle precedenti riunioni di Gardone e di Torino mentre tra quelli delle categorie B ed F troviamo quasi tutti i principali attori di quelle



.... ARRIVANDO A VENEZIA

1. I vincitori dei fuoribordo, Riva e Calvi col motore Elto - 2. Paolo Mora, con motore Elto, secondo classificato - 3. Maderna con motore Gray, primo classificato dei cruiser litri 1 1/2 - 4. Italo Rustici, terzo classificato con motore Laros dei fuoribordo da turismo.

(Foto Roberto degli Uberti e Conte Graziadei)

riunioni e specialmente di quelle gare di abilità manovriera, divertentissime pel pubblico, ma grandi distruttrici di scafi e di motori.

Ci vuol poco dunque, anche con l'ausilio del calendario a comprendere quello che è accaduto: Domenica 15 maggio G. P. di Turismo in Tremezzina, Domenica 22 maggio e tutta la settimana fino alla Domenica 29, gare di Gardone; Sabato e Domenica 4 e 5 giugno Gare a Torino; Domenica 12 giugno: Pavia-Venezia... i nostri tenori son sempre gli stessi e sono premurati dagli organizzatori ad intervenire alle varie riunioni anche quando essi preferirebbero riserbarsi per quelle realmente più importanti, ed ecco che alla Pavia-Venezia, proprio alla gara più lunga e difficile sono intervenuti scafi e motori che, per assoluta mancanza di tempo materiale non si era potuto rimettere in quelle condizioni di perfetta efficienza assolutamente indispensabili per affrontare l'asprissimo cimento. Come vedremo poi nella relazione particolareggiata del *raid*, ognuno dirà che è rimasto per via per questo o quel banale incidente, ma la vera ragione è quella che abbiamo ora prospettata e che sottoponiamo con l'usata franchezza ai dirigenti del nostro sport perchè vogliano tenerne conto nel compilare i calendari dei prossimi anni.

La domenica prima di quella destinata alla Pavia-Venezia deve esser lasciata libera in modo che vi siano almeno due settimane tra un avvenimento importante e l'altro in modo che tolti i giorni di viaggio vi siano almeno otto o dieci giorni di officina e di cantiere per rimettere tutto in ordine.

Dopo questo franco e doveroso commento generale dobbiamo dire che la IV Pavia-Venezia ha esercitato ancora più delle precedenti edizioni il suo meraviglioso compito propagandistico e più ancora lo eserciterà quando avremo finalmente quella tanto invocata e sospirata legge per la circolazione motonautica, sempre promessa e mai concessa.

I concorrenti di quest'anno sono unanimi nell'esternare la loro sorpresa per veder sempre, anche nei punti più lontani dall'abitato, gli argini del Po densi di folla entusiasta e plaudente e, segno più eloquente di tutti, quest'anno tra i concorrenti vi erano anche persone domiciliate nelle città bagnate dal nostro grande fiume. Non erano più i soli milanesi a condurre, come sempre, la battaglia per aprire nuove vie. I tre anni precedenti di loro sforzi generosi hanno finalmente mostrato anche a coloro che l'avevano, per dir così, sottomano, quale bellissimo campo di gesta sportive e tu-

ristiche è il nostro massimo fiume e come sempre più facile ed interessante diventi la navigazione sulle sue acque grazie alle provvidenze del Governo Fascista.

Nelle pagine che seguono i lettori troveranno in dettaglio tutte le notizie ed i dati relativi allo svolgimento della Gara.

Per essere in grado di fornire un servizio il più completo possibile e — quel che più conta — preciso, la *Rivista* inviava a Pavia il giorno precedente ed il mattino della partenza il nostro *Fradu*, a Volta Grimana il nostro corrispondente padovano signor Dino Bonato, essendo l'unico luogo in cui, a causa della manovra delle conche, i concorrenti potevano essere brevemente intervistati, ed a Venezia lo scrivente che dalle 6 del mattino alle 21 di sera poteva dal pontone del traguardo assistere agli arrivi e seguire attraverso l'ottimo servizio telefonico tutto lo svolgimento della gara. Così, pur coi mezzi limitatissimi di cui può disporre in Italia una Rivista mensile che conta sulle sue sole modestissime forze, crediamo d'aver provveduto ad un servizio degno di questa che è la più importante manifestazione motonautica del mondo intero.

ROBERTO DEGLI UBERTI.

LA PARTENZA DA PAVIA

L'organizzazione locale del Raid era diretta a Pavia dal sig. Mario Nazzari fiduciario della Lega Navale Italiana. La verifica degli scafi e della iscrizione dei concorrenti era affidata ad una Commissione tecnica composta del Ten. Col. del Genio Aeronautico Iperide Leveratto, dal Maggiore del G. A. Giuseppe Stiaavello, dall'ing. Gino Carraro, dal dr. Saggio e dal sig. Leone Carraro.

Il Comitato di corsa era formato dal Commissario Generale dr. ing. Vincenzo Balsamo e dal Contr'Ammiraglio Camperio, sig. Oreste Bordoni, comm. Pesenti, rag. Cleto Radice e sig. Claudio Cingolani.

La Società Aerea Mediterranea aveva messo gentilmente a disposizione del Comitato un idrovolante sul quale hanno preso posto alcuni commissari per seguire dall'alto lo svolgersi della gara.

La bella sede della Canottieri Ticino

era, come di consueto, il quartier generale della organizzazione.

Non si sono presentati alla partenza sei iscritti e precisamente il sig. Sanguinetti della categoria Racer, il sig. Mazzei con fuoribordo da turismo, i signori Croce, Mazzocchi e Gianoli nella classe F fuoribordo da corsa ed il sig. Lenti della classe B.

Alle sei si sono iniziate le partenze nell'ordine stabilito, fungendo da starter S. E. il Prefetto di Pavia gr. uff. Turbacco, in presenza del Podestà comm. Vaccari e del segretario federale prof. Spizzi che è anche il presidente della Canottieri Ticino, del Commissario della R.F.I.M. sig. Chiappe, dell'ing. Gorio dell'Ufficio speciale del Po, ecc.

• Sono partiti:

Alle ore 6: i fuoribordo da turismo fino a 500 cc., dei signori Adorno, Daccò Arturo, Pregnotati e Rustici Italo e la contessa Casalini nella classe 1000 cmc.

Alle 6,10 i fuoribordo da corsa della classe B dei signori Alquati, Bonomi, Carcano C., Castoldi, Feltrinelli Stefano, Girompini e Paride Negri.

Alle 6,20 gli entrobordo cruiser da un litro e mezzo dei signori: Castiglioni Arnaldo, Daccò Leo, Maderna, Silvani Samuele e signorina Lina Feltrinelli.

Alle 6,30 i fuoribordo da corsa della classe C, dei signori Bordoni, Lanfranchi Giacinto, Negri Ettore, Pieraccini e Rezzara.

Alle 6,40 i fuoribordo da corsa della classe F dei signori: Baffi, Ernst, Fini, Mora, Poggi, Riva, Rustici e Viazzo.

Alle 6,50 i due racers da un litro e mezzo dei signori Passarin e Casalini. Questa volta il primo ha montato un Laros da 1000 ed il secondo ha lo stesso Laros 530 di Torino. A questo proposito diremo che contrariamente a quanto hanno scritto alcuni quotidiani, il conte



Serafino Riva e Giuseppe Calvi primi classificati con motore Elto di tutti i fuoribordo (Foto Graziadei - Venezia)

Casalini non usa come racer uno scafo Passarin del tipo Mariella. Si tratta invece di un tipo costruito dal Taroni simile al Montelera II costruito dal Celli e poi copiato dagli inglesi per lo Scott Payne, tipo che ha maggior stabilità dei Mariella.

Sono partiti alla stessa ora l'unico cruiser entro bordo della seconda categoria, quello del sig. Gnocchi con un motore Alfa Romeo R. L. e l'unico della IV cat. un Celli-Gray pilotato da Egidio Feltrinelli.

Alle 7 sono partiti i quattro racer della serie internazionale senza limitazione dei signori Turci, Parodi, Silvani Eugenio e della signora Capé.

Finalmente alle 7,30 partivano i due idroscivolanti del capitano Biseo e del conte Rossi.

Tutti partono regolarmente tranne Carcano, Paride Negri e Rezzara che restano più o meno al palo. Vittorio Rustici invece è molto più sfortunato. Quasi al momento della partenza della sua classe è sufficiente una breve ondata per far capovolgere il suo scafo, un Mariella, e lanciarlo in acqua col suo compagno. Sono ripescati, si ripesca l'imbarcazione e con bella costanza il valoroso fuoribordista che ha dato una nuova prova della sua passione e della sua bravura, rimette in ordine scafo e motore e parte. Con un ora e 9 minuti di ritardo sui suoi compagni di categoria, ma dimostra subito quali erano le sue possibilità compiendo il tratto Pavia-Piacenza nel minor tempo di tutti, esclusi i due idroscivolanti.

LUNGO IL PERCORSO

Cap. ATTILIO BISEO e Cap. BERTOLI
(Idro Savoia-Marchetti Fiat)

L'apparecchio, foggiato da mano maestra, ha aspetto pittoresco e possente. Sdrucchiola via sull'acqua celerissimo e sicuro. Stabile, travolgente, elegante. Ed elegante il pilota, elegante il motorista.

Per il « transatlantico » Cap. Biseo, questa, sulla breve acqua, tra gli alti argini, del Po, è stata una passeggiatina di salute.

Gli chiediamo: « Ha avuto noie — Capitano — lungo il percorso? ».

Allarga le braccia in segno di soddisfazione meraviglia. Poi aggiunge: « Niente, tutto bene, perfettamente. Con il conte Rossi di Montelera siamo venuti quasi assieme fino a Piacenza. Poi è rimasto indietro e non ne ho saputo più nulla. Molta gente lungo gli argini. Buona la organizzazione. Prima di Piacenza una ventata ci portò via la carta di navigazione e così abbiamo dovuto procedere... a lume di naso. Non conoscevamo il percorso e non avevamo potuto provarlo perchè ancora il sabato sera non si sapeva se saremmo partiti! »

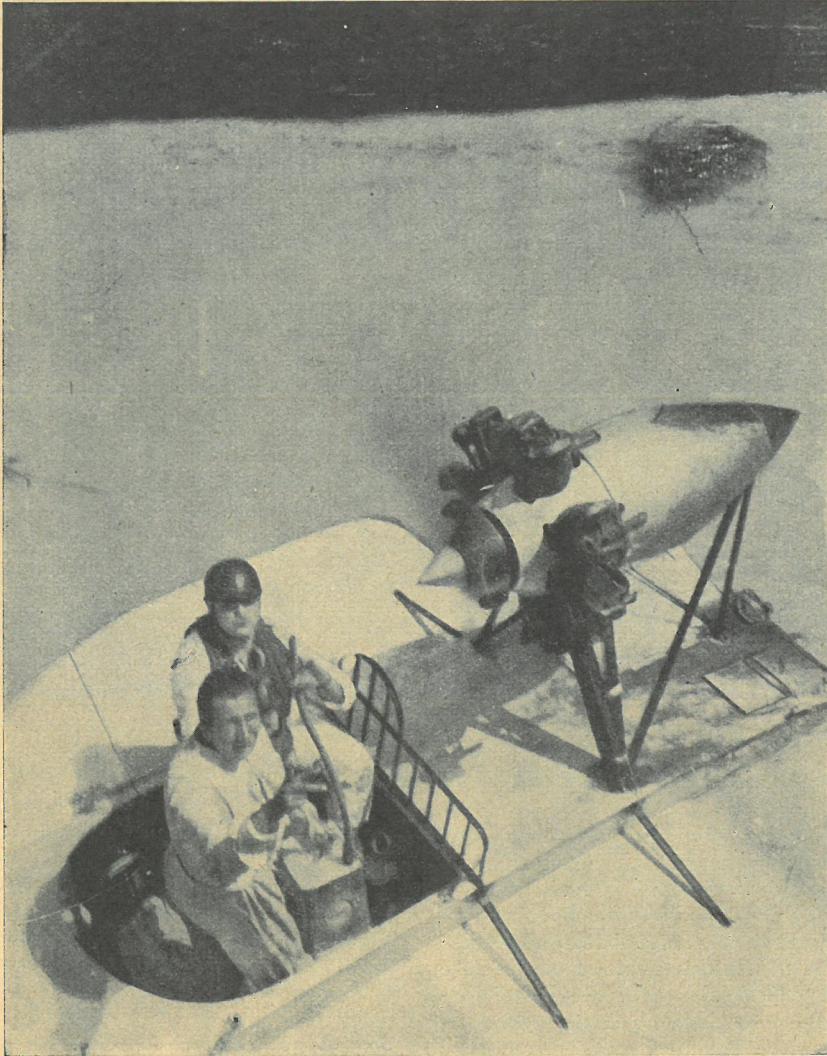
RIVA SERAFINO e LUIGI CALVI
(Elto-Riva)

Hanno camminato a velocità sorprendente e la classifica lo dice.

Sarebbero arrivati ancor prima se a Bottrighe non si fosse impigliato nelle

Non è possibile seguire minutamente ognuno dei concorrenti e stabilire la posizione in ogni istante in confronto degli altri con parole. L'unico modo di rappresentazione grafica della gara è dato dalla tabella dei tempi e dalle medie e dal grafico delle posizioni ad ogni controllo come da noi pubblicato in occasione del Raid dello scorso anno. Ora siamo spiacenti di non poter fare altrettanto in questo numero perchè pure avendo atteso otto giorni non abbiamo potuto controllare e completare gli elementi in nostro possesso confrontandoli con quelli ufficiali. E' accaduto che qualche controllo non ha inviato in tempo tutti i dati esatti, che qualche reclamo non ha potuto essere prontamente esaminato e quindi gli organizzatori non hanno potuto, con tutta la loro buona volontà e pur con un lavoro burocratico colossale, redigere fino al momento in cui scriviamo la classifica ufficiale. E noi che non vogliamo ritardare maggiormente l'uscita della Rivista, siamo costretti a rimandare al numero venturo la pubblicazione della grande tabella generale e del grafico.

Diamo posto qui invece ad una serie di interviste telegrafiche che il nostro collaboratore padovano sig. Dino Donato, ha avuto coi concorrenti al passaggio per le conche di Volta Grimana, l'unico posto ove per forza anche i più veloci, erano obbligati a sostare per qualche minuto:



Il Conte Theo Rossi ed il Conte Franco Mazzotti nella conca di Volta Grimana
(Foto Dino Bonato)

grate spezzando il cavalletto del motore. Ha perduto, nella riparazione, alquanto tempo. Dice: « Tre quarti d'ora ».

Del resto tutto benissimo ed il motore e regolarissimo *Elto* si avvia verso una nuova strepitosa vittoria.

MORA PAOLO e LUIGI PEDOTTI

(*Elto-Picchiotti*)

E' partito da Pavia con parecchio ritardo, ma poi ha camminato sveltissimo, senza noie e senza intralci. Allegramente ed arditamente, come sempre, Mora e Pedotti che per la terza volta affrontano il vecchio Po, saranno se non i vincitori assoluti, certo fra i primi classificati. Il loro motore *Elto* è degno compagno di quello che lo precede.

ROSSI DI MONTELERA Conte THEO e Conte FRANCO MAZZOTTI

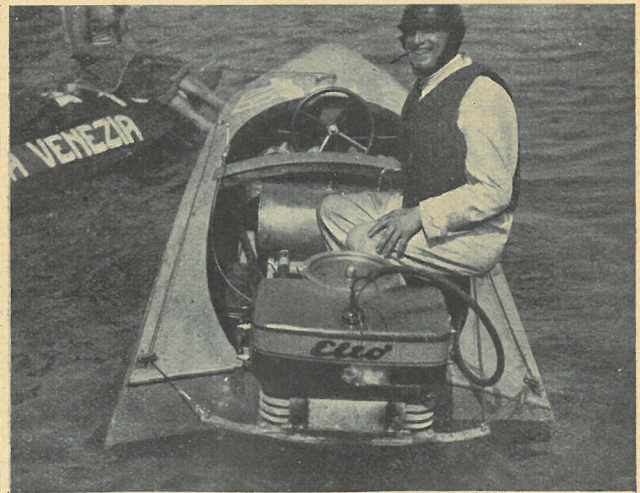
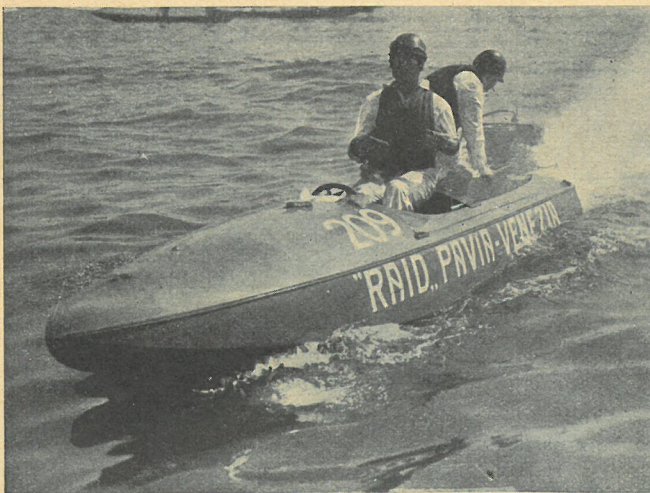
(*Idro Passarin-Fiat*)

Partito bene ha proseguito a breve distanza dal Cap. Biseo fino a Piacenza. Poi il motore ha accusato gravi noie di carburazione. Colpi mancati, «gicleurs» ostruiti. Tra gli smontaggi ed il procedere faticoso se n'è andato molto tempo. A Volta Grimana i conti Rossi e Mazzotti sono passati assieme a Mora e pareva, ormai, che il loro travagliato cammino fosse destinato ad arrivare molto onorevolmente alla fine senza altri fastidi. Invece a Brondolo li attendeva la brutta avventura, che doveva metter fine alla loro bella fatica. Forse per un viraggio un po' stretto l'idroscivolante si capovolgeva improvvisamente lanciando in acqua i suoi passeggeri, fortunatamente senza più gravi conseguenze.

LANFRANCHI G. e C. GUERRINI

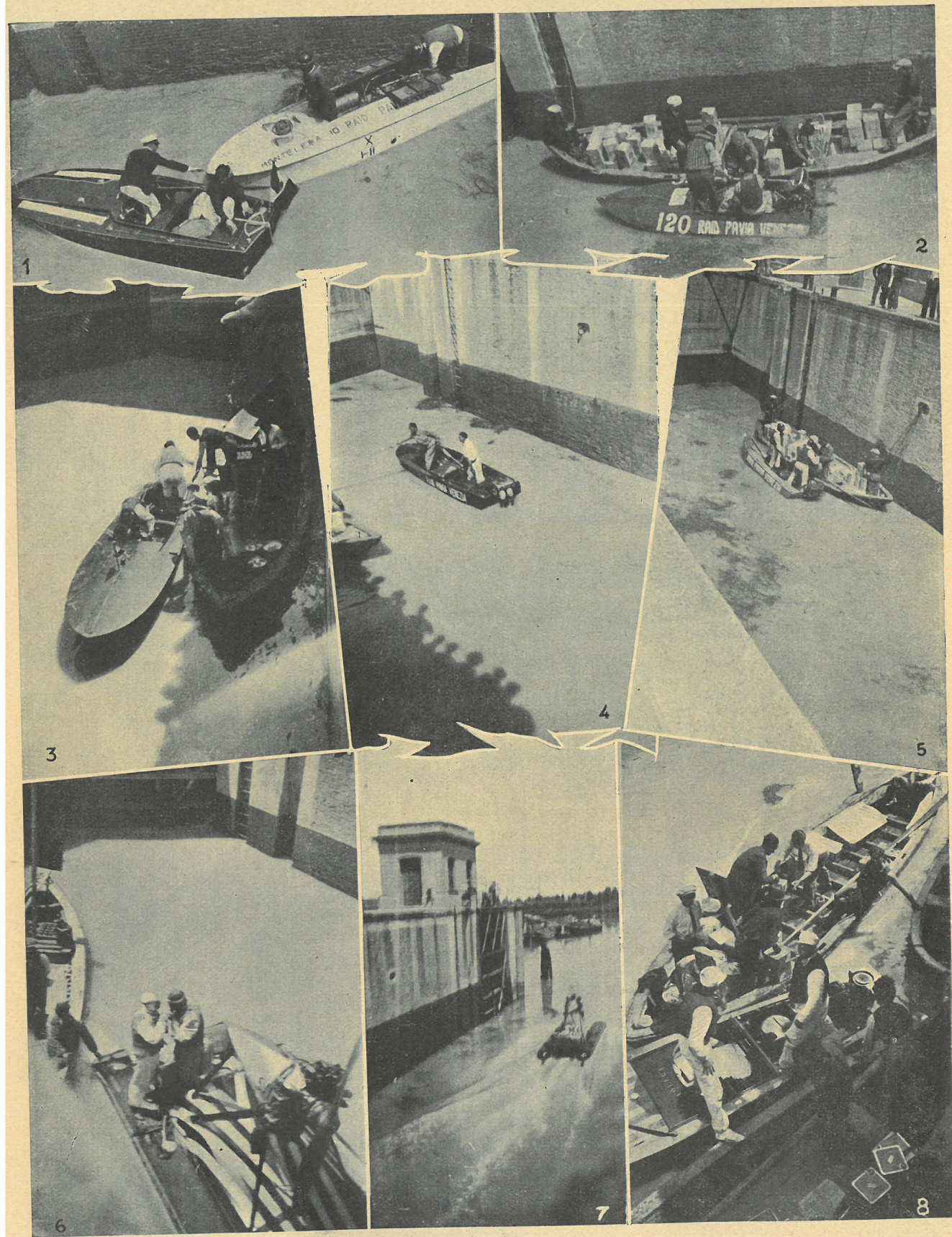
(*Jonhson-Riva*)

Ci han detto d'esser andati in secca due volte e d'aver rotto una spina dell'elica. Avranno perduto — in tutto — tre quarti d'ora. Uscendo dalla chiusa di Volta Grimana hanno faticato assai per rimettersi in moto.



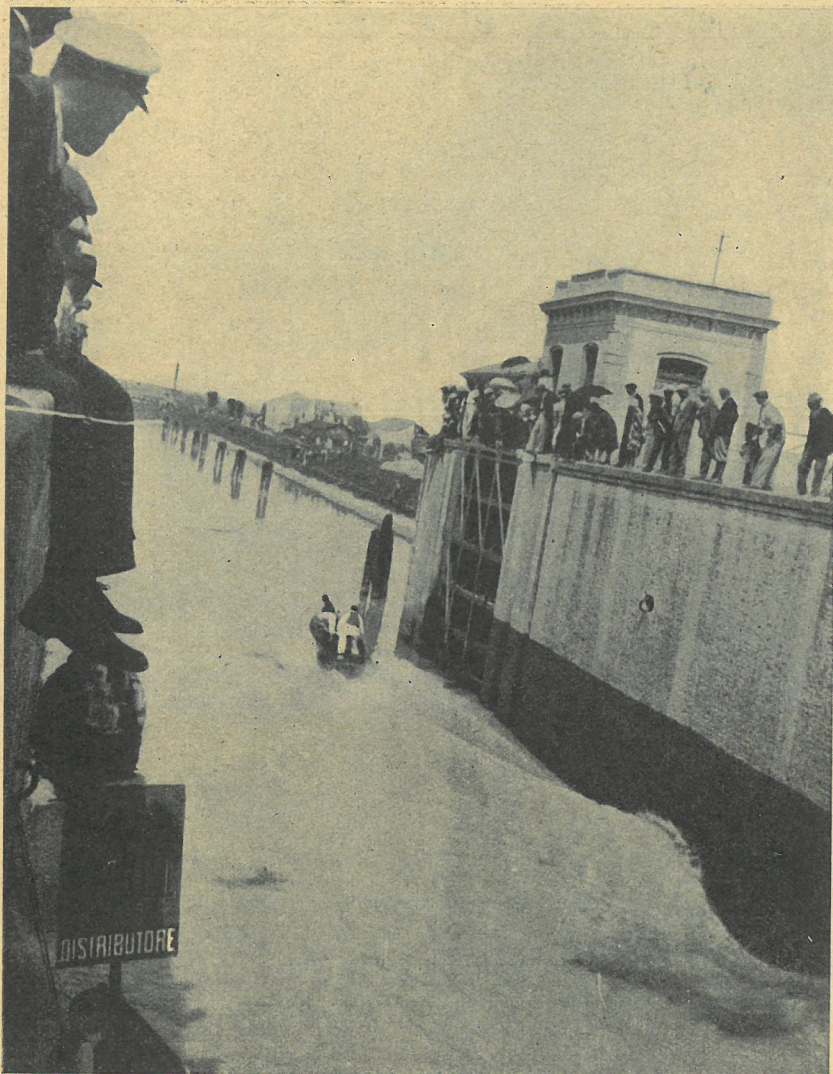
L'arrivo a Venezia di Mora e Pedotti, secondo classificato dei fuoribordo con motore Elto. Il buon Pedotti è ben contento!

(Foto Ceruti)



NELLA CONCA DI VOLTA GRIMANA: 1. Il racer Baglietto Scripps di Parodi e Moscatelli ed il Taroni Gray di Silvani e Lapeyre primo e secondo classificato della loro categoria - 2. Il fuoribordo di Lanfranchi e Guerrini con motore Johnson, vincitore della classe C - 3. Un concorrente... di cui ci sfugge il nome - 4. Il fuoribordo da turismo di Italo Rustici e Marzucchini, con motore Laros - 5. I signori Rezzara e Micotti, con motore Johnson e scafo Picchiotti - 6. e 7. L'idroscivolante Savoia Marchetti - 8. L'avv. Adorno, vincitore con motore Laros della cat. fuoribordo da turismo.

(Foto Dino Bonato - Padova)



Un piccolo fuoribordo esce a tutta velocità dalla imponente conca di Volta Grimana
(Foto Dino Bonato - Padova)

DACCO' ARTURO e DANTE TARONI
(Laros-Taroni)

Han dovuto fermarsi varie volte per l'«acqua sporca», che imponeva di ripulire spesso l'elica dalle erbacce e dalle alghe impigliate. Del resto tutto bene.

ADORNO Avv. CARLO
e CHIGGIATO Dott. DINO
(Laros-«Folegà»)

Tranquillo, pacifico, allegro, «ciacolon» l'avvocato Adorno.

Un tipo di vecchio navigatore veneziano.

«Com'è andata, avvocato?»

Ci guarda sorridendo, col viso cotto dalla lunga corsa sotto il sole e sull'acqua: «Ben, proprio ben. Apena qualche «piavolada». Ma tuta roba da no farghene conto».

FELTRINELLI S. e FELTRINELLI E.
(Johnson-Feltrinelli)

Sono tacitiani: Tutto bene.

ANTONIO PARODI e MOSCATELLI N.
(Scripps-Baglietto)

Sono finiti tre volte in secca. Ma se la sono cavata sempre bene: grazie al robustissimo Baglietto, al potente Scripps ed all'abilità del pilota uso più a navigare sul gran mare aperto della Liguria che sul capriccioso corso del Po.

Cav. E. SILVANI e Sig. F. LAPEYRE
(Gray-Taroni)

Meraviglia di vederli così eleganti e puliti, fra tanti concorrenti scalzi, bagnati, infangati, stravolti. Ma hanno avuto, tra l'altro, amica la fortuna: «Tutto bene!» ci dicono.

RUSTICI ITALO e G. MAZZUCCHINI
(Laros-Cadenazzi)

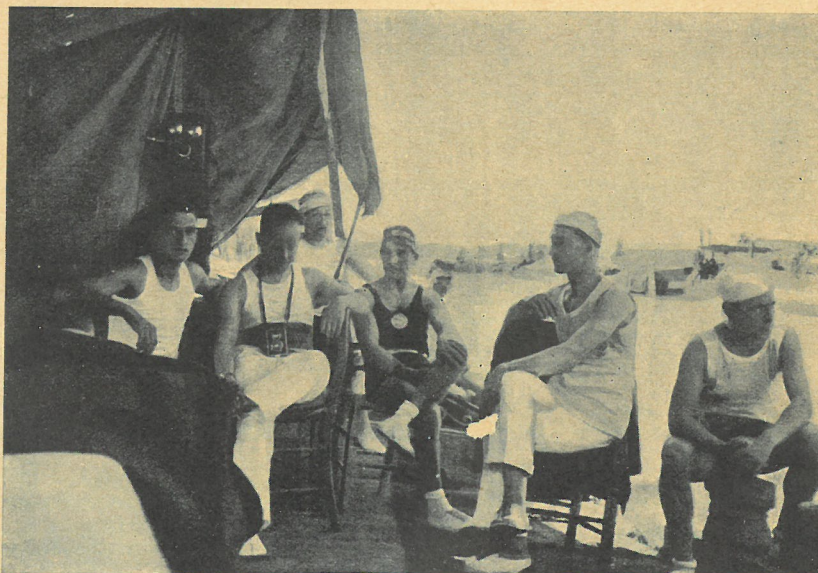
E «tutto bene» ci dicono anche questi. Chi va piano (relativamente!) va sano e va lontano, e difatti questa dei fuoribordo da turismo sarà l'unica categoria che vedrà tutti i partiti ottimamente classificati e sarà questa anche una magnifica prova di regolarità e di resistenza dei motori Laros.

MADERNA F. e A. BROVELLI
(Gray-Taroni)

Hanno cambiato le candele cinque minuti dopo la partenza. E nient'altro!

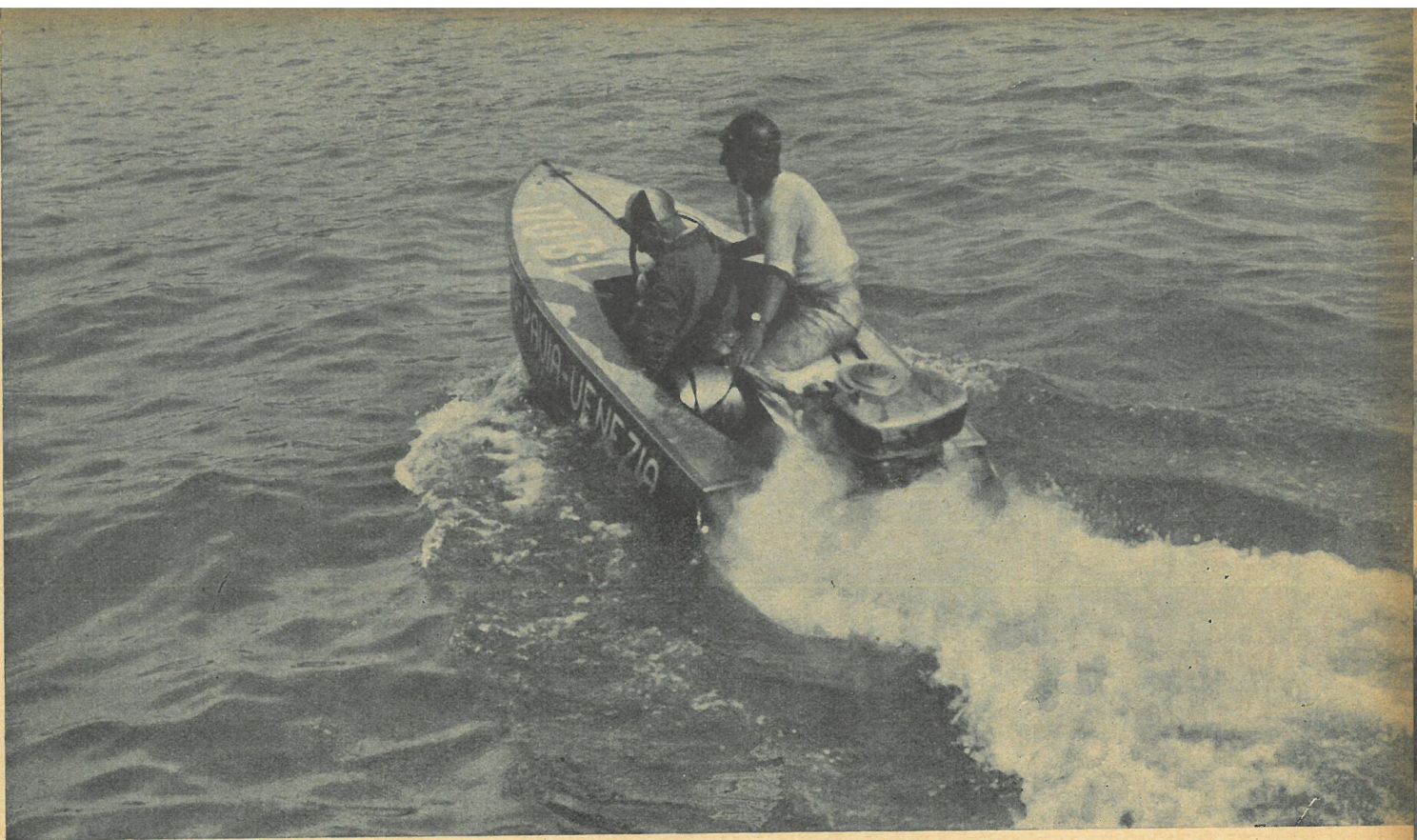
NEGRI ETTORE e VASSENA PIETRO
(Eos-Dainotti)

L'elica ha dato una grave noia. S'è rotta una pala a Pontelagoscuro e per cambiarla c'è voluto un'ora. Ci fanno vedere i frantumi della pala spezzata. Tranne ciò il motore ha funzionato a meraviglia.



Al posto di controllo di Volta Grimana prestano servizio i canottieri di Adria. Il secondo a destra è il dirigente del servizio, dott. Ferruccio Cibini.

(Foto Dino Bonato - Padova)



Stefano Feltrinelli, vincitore della categoria B con fuoribordo Johnson (Foto Graziadei)

CASTIGLIONI A. e VILLA GIAMP.
(Gray-Baglietto)

Una coppia che non deve amar le interviste.

Quando chiediamo se hanno avuto noie ci si risponde un secco « no » che ci toglie la voglia di continuare.

RUSTICI V. e C. SOFFIENTINI
(Laros-Passarin)

Son partiti con molto ritardo per il rovesciamento occorso prima del « via ». Poi hanno camminato come un fulmine.

Ma alla chiusa di Volta Grimana il motore risenti le conseguenze del bagno di Pavia. L'atletico motorista Soffientini esaurì ogni sua energia dando, per un'ora di seguito, strattoni di cordicella.

Poi venne tolta e rimessa l'elica.

E, finalmente, dopo un'ora e mezza, anche essi ripartivano, come una saetta, da Volta Grimana.

Ma non dovevano arrivare alla fine.

L. FELTRINELLI ed E. FELTRINELLI
(Gray-Feltrinelli)

La signorina ha il viso impressionantemente abbronzato dal sole.

Si lagna per l'« acqua sporca », per le alghe che le si sono tanto spesso avvinte all'elica.

Una volta è anche finita in secca. Ma senza guai.

« Il motore — ci dice — è andato in principio « così e così ». Poi bene ».

PREGNOLATO ODDONE
(Laros-Patrignani)

Praticissimo del Basso Po e dei canali attorno ha uno scafo pesantissimo, ma un motore d'oro.

Unica noia: ha perduto l'attacco del serbatoio.

Tutto il resto: benone.

FELTRINELLI E. e A. RICORDI
(Gray-Celli)

Soli nella loro categoria hanno compiuto, più che una gara, una bella passeggiata turistica.

Quando gli chiediamo se lungo il cammino hanno perduto del tempo ci dicono di « sì », ma che l'han perduto sem-

plícemente perchè si sono fermati ad aiutare degli altri concorrenti. Per conto loro tutto è andato benone. Il signor Ricordi, noto ed anziano sportivo è soddisfattissimo.

REZZARA Dott. F. e P. MICOTTI
(Johnson-Picchiotti)

Sono arrivati fin oltre Ostiglia segnando un tempo splendido. Poi han dovuto fermarsi a lungo per incidenti di varia natura impiegando quasi due ore tra Ostiglia e Pontelagoscuro e quattro da questo a Volta Grimana.

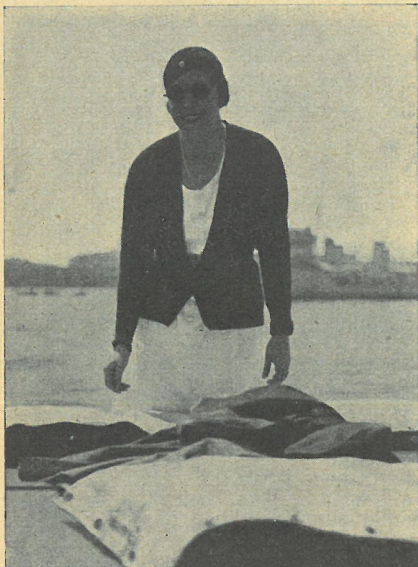
Hanno perduto, in tutto, quattro buone ore. Ma sono giunti poi alla fine, compiendo una veloce galoppata anche nell'ultimo tratto del percorso.

L'ARRIVO A VENEZIA

La Regina dell'Adriatico accoglie regalmente i vincitori del raid. Questo è il più difficile e più lungo del mondo, ma offre anche a chi arriva un traguardo unico al mondo.

Dinanzi ai giardinetti Reali di Piazza S. Marco, tra le belle sedi della Compagnia della Vela e della Canottieri Bucintoro è ormeggiato il pontone della Regia Marina ben coperto da tende che difenderanno dal sole o dalla pioggia i poveri burocrati dell'organizzazione nelle lunghe ore di attesa in cui attraverso le comunicazioni telefoniche si comincia a delineare l'andamento della gara fino a quando l'arrivo del primo inizia il tumultuoso pomeriggio tra gli applausi

della folla, l'accorrere di amici e parenti dei vincitori, delle maggiori autorità, ecc. ecc. Sono le ore del caos vertiginoso alle quali seguono poi quelle più calme della sera, nell'attesa dello spirare del tempo massimo, nella ricerca telefonica attraverso i vari controlli, che a mano a mano si chiudono, degli ultimi sperduti e nel computo delle possibilità di arrivo al traguardo finale. Le ultime telefonate, gli ultimi computi di medie e di classifiche si svolgono a lume di candela poichè anche quest'anno c'era ancora qualcuno che poteva arrivare prima delle ore 21, ora d'implacabile chiusura ed anche quest'anno l'ultimo venuto arrivava qualche minuto prima. Fortunata-



La vivace Consigliera del Club Motonautico di Venezia, signorina Maria Angela Toso è realmente bruna, ma qui il fotografo ha esagerato!

(Foto Ceruti)

mente stavolta si trattava di concorrenti maschi e non v'è stato bisogno di molti complimenti. Invece l'anno scorso fu la contessa Casalini che si riteneva ferma in qualche parte che giungeva proprio al momento della chiusura. E di domenica sera, fu un correre affannoso per procurarsi un mazzo di fiori da offrire alla gentile concorrente, unica signora giungente in porto dopo così lungo viaggio.

Questa volta la contessa Casalini ha preferito fermarsi subito prima ancora di Piacenza, presso il ponte di barche di Castel S. Giovanni per un'andata in secca ed una panne di motore. E bene ha fatto poichè se le 17 ore di viaggio dell'anno scorso furono un bell'ardire v'era però un magnifico scafo con cabina e tutti i moderni comfort. Invece quest'anno l'ardita signora aveva preferito un piccolo scafo aperto, uno di quei fuorbordo che i nostri regolamenti si ostinano a considerare per « turistici » ma nei quali lo spazio difetta all'eccesso ed il comfort eziandio.

Ci sono giunte molte altre belle fotografie del raid che non ci è stato possibile includere in queste pagine. Lo faremo nel numero venturo ed intanto ringraziamo pel gentile invio.

Il traguardo d'arrivo era, dunque, disposto dinanzi al Giardinetto Reale su un pontone attrezzato dal Comando Militare Marittimo che ha curato anche l'organizzazione del percorso nel tratto lagunare, il ricovero dei motoscafi concorrenti all'Arsenale ed il collegamento fra gli organizzatori.

Per quanto l'ora d'apertura del traguardo fosse fissata dal regolamento per le dodici e mezza i vari servizi cominciarono a funzionare dal mattino poichè erano fatte convergere a Venezia tutte le notizie e le comunicazioni dei controlli che poscia venivano comunicate alla Radio per la diffusione generale ed al pubblico, che per tutta la giornata ha affollato il Giardinetto Reale, e mezzo di un altoparlante disposto dalla Ditta Dolcetti e che ha funzionato egregiamente.

Commissario dirigente del traguardo di Venezia era il tenente di vascello Gastone Pardo il quale aveva a collaboratori i commissari aggiunti Claudio Cingolani, Andrea Marigonda, cav. Cleto Radice e la signorina Maria-Angela Toso, attiva consigliera del nuovo Club Motonautico di Venezia.

Nello scorso anno il segretario del Club Motonautico milanese, cav. Ottolini, disimpegnava anche le funzioni di cronometrista all'arrivo, essendo egli anche cronometrista ufficiale.

Quest'anno invece, pur essendo l'attuale segretario della M.A.M. rag. Cleto Radice cronometrista ufficiale, il Sindaco ha ritenuto che le due funzioni fossero incompatibili ed ha imposto l'intervento di un altro cronometrista ufficiale che è stato il Marchese D'Arcais.

A ricevere le autorità ed i concorrenti

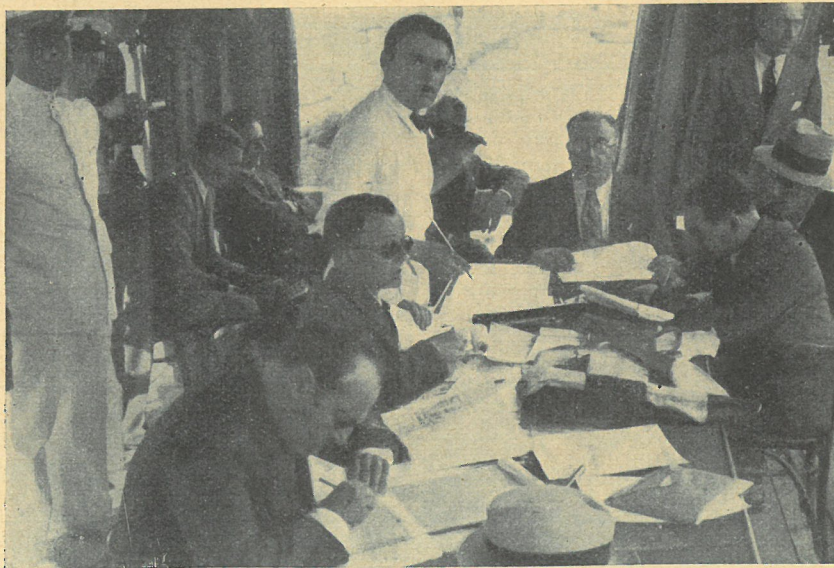
erano: il dott. Guido Alverà, presidente del Circolo Motonautico di Venezia e presidente della Giuria; il gr. uff. Leopoldo Carraro, presidente del Comitato veneziano del Raid; il comandante Leone Rocca, segretario del Circolo Motonautico e membro della giuria, il co. Paolo Foscarelli e il dott. Stocca, pure del Comitato veneziano, il dott. Renzo Dolcetti, membro della giuria, il sig. Antonio Levorato, ecc.

Ad incontrare gli organizzatori a Chioggia per porgere loro il primo saluto del Circolo Motonautico di Venezia si sono recati con un Mas la signorina Maria Angela Toso, consigliera del Circolo ed il signor Andrea Marigonda. Col Mas giunsero nel pomeriggio il Commissario generale cav. uff. ing. Vincenzo Balsamo, il comm. Fiorelli, il sig. Bordoni, il comm. Pesenti. In aeroplano inoltre da Pavia il col. Leveratto ed in automobile l'Ammiraglio Camperio.

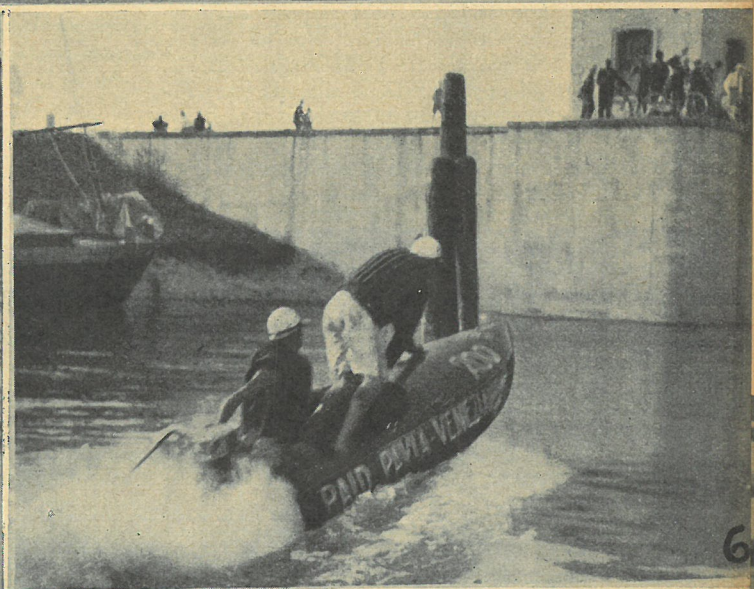
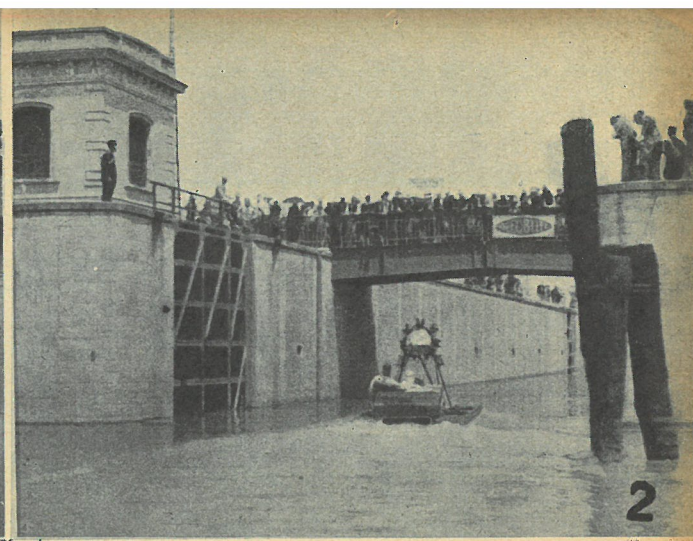
Nel pomeriggio, alle tre e mezza, salutato da una entusiastica dimostrazione, è giunto al pontone del traguardo il Principe Ferdinando di Savoia Duca di Genova, Comandante Militare Marittimo dell'Alto Adriatico, accompagnato dal capitano di vascello marchese Spinola.

Il Duca di Genova è rimasto per circa un'ora al traguardo interessandosi agli arrivi e congratulandosi con i concorrenti a mano a mano che giungevano, avendo parole di compiacimento anche per l'avv. Adorno e per il dott. Chiggiano i quali giunsero appunto durante la permanenza del Principe al traguardo.

Gli arrivi si sono iniziati alle ore 12,57'26" con l'idroscivolante Savoia - Marchetti. I due valorosi capitani della



Sullo zatterone del traguardo di Venezia, cronometristi, commissari e giornalisti al lavoro. (Foto Graziadei - Venezia)



1 e 2 - L'idroscivolante Savoia Marchetti entra nella conca di Volta Grimana - 3. Il sig. Bonomi con motore Caille al controllo di Volta Grimana - 4. Ettore Negri e Pietro Vassena col motore EOS entrano nella conca - 5. L'entrobordo Gray del sig. Maderna - 6. Il dott. Rezara col suo Johnson.

(Foto del signor Mino Casellato - Adria)

7. Il cav. Eugenio Silvani ed il sig. Lapeyre a Venezia con l'entrobordo Gray.

(Foto Graziadei - Venezia)





Italo Rustici,, terzo classificato con motore Laros, dei fuoribordo da turismo
(Foto Graziadei)

R. Aeronautica, l'atlantico Attilio Biseo e Guido Bertoli in pochi istanti hanno lasciato le combinazioni e si sono trasformati in eleganti ufficiali mentre l'*AU'Erta II* veniva ormeggiato a fianco del traguardo formando subito il primo punto d'attrazione per l'immensa folla che gremiva le banchine retrostanti. Data l'alta velocità mantenuta dall'idro ed il ritiro del suo competitore, quello del Conte Rossi, quasi due ore debbono passare prima che arrivi un altro concorrente.

Alle 14.37'27" ecco arrivare Riva Serafino che col motore *Elto* ha conquistato nuovamente l'ambitissima vittoria. Il pilota di Sarnico è alla sua terza Pavia-Venezia. Nel 1930, accompagnato da Giuseppe Guerrini, con motore *Elto* di 815 cmc. giungeva dodicesimo e si classificava con la media di km. 32,728 al quinto posto della sua categoria. Lo scorso anno, accompagnato ancora da Guerrini e con l'*Elto* di 950 cmc. giungeva terzo dopo i due idroscivolanti e si classificava primo della categoria e di tutti i motoscafi entro e fuoribordo alla media di km. 51.660. Ora, accompagnato da Luigi Calvi, con l'*Elto* 987 cmc., ha raggiunto la media di km. 52.237 ma poteva ottenere un risultato ancora migliore se non fosse stato attardato da uno sciocco incidente, come si è già detto. Il suo compagno Luigi Calvi è uno dei pochissimi che hanno preso parte a tutte e quattro le edizioni del raid giungendo 1. assoluto, sempre con l'*Elto* nel 1929, primo di categoria nel 1930, secondo nel 1931 e primo ora.

Terzo giunge, alle 15.01'51", Paolo Mora, anch'esso con *Elto* 987 cmc. che completa così la sua vittoria in modo strepitoso. Mora, sempre accompagnato da Luigi Pedotti, è alla sua terza prova. Giunse ottavo nel 1930, settimo l'anno scorso e terzo assoluto ora. Le sue me-

die furono rispettivamente 36.075, 43.719 e 48.910. Una progressione meravigliosa.

Quarto, alle 15.51'15" arriva un *racer*, l'ex Nannà di Moscatelli venuto ora ad accrescere la serie dei Montelera essendo stato acquistato dal Conte Theo Rossi. E' guidato da un pilota di classe quale Antonio Parodi ed il sig. Moscatelli funge da meccanico. La media di km. 46.757 è ottima per uno scafo di tale mole e degna di una costruzione *Baglietto* e di un motore *Scripps*.

Alle 15.23'11" arriva il primo fuoribordo da corsa della classe C con Giacinto Lanfranchi e Giuseppe Guerrini che dà la vittoria di categoria al motore *Johnson*. Il Lanfranchi è alla sua prima prova ma il Guerrini per la terza volta prende parte al raid.

Si nota ora che i veterani delle precedenti prove giungono subito al traguardo. Si vedono spuntare in fondo ai Giardini e venire lungo il canale di San Marco fino all'arrivo. Invece quelli che

per la prima volta giungono a Venezia in questo modo si trovano disorientati tra il grande movimento di vapori e vapori, tra i tanti pennoni e bandiere e vanno cercando il traguardo lungo tutta la riva degli Schiavoni. La segnalazione ottima e facilmente visibile lungo tutta la laguna ove il traffico è minimo, non si può collocare stabilmente lungo il canale di San Marco e specie in una domenica di festa in cui dodici treni speciali con migliaia di turisti hanno reso ancora più intenso il traffico dei natanti. Il concorrente nuovo perciò dovrebbe prima studiare ben bene una pianta della località e sapere che deve oltrepassare la piazza di San Marco e che il traguardo è proprio all'imboccatura del Canal Grande.

Sesti, alle 16.04'16" e secondi della categoria *racers*, giungono i signori Silvani e Lapeyre col Taroni-Gray di 2168 cmc. che, come ha già osservato il nostro collaboratore da Volta Grimana sorprendono tutti per la corretta eleganza e pulizia dello scafo e delle persone, tanto da far credere che il raid Pavia-Venezia non sia altro che una comoda passeggiata... a patto di avere un buon pilota, una buona barca ed un buon motore.

Alle 16.12'45" giungono i vincitori della categoria dei fuoribordo da turismo, i due veneziani avv. Adorno e dottor Chiggiano che non potevano meglio inaugurare i colori del nuovo e già fiorento ed attivo Club Motonautico Veneziano. Ed è anche il primo ad arrivare dei quattro fuoribordo da turismo, l'unica categoria che al completo ha compiuto la gara e che apporta un nuovo alloro alla corona di vittorie degli italianissimi motori *Laros*. Non è una vittoria di quelle eclatanti a base di medie velocissime e di motori super spinti, ma una vittoria convincente perchè ci dice che con un semplice motore di soli 500 cmc. si può andare con tutta sicurezza in due



Delle tre signore partenti da Pavia, solo Lina Feltrinelli giungeva valorosamente al traguardo di Venezia (scafo Feltrinelli e motore Gray)
(Foto Argo - Milano)

persone, in una giornata, da Pavia a Venezia. E un dato ancor più meraviglioso si ha nei tempi. I primi tre sono giunti con un distacco di soli 24 minuti tra il primo ed il terzo impiegando rispettivamente ore 10.12'45", 10.32'33" e 10.36'21". Solo il quarto impiegava un po' meno di 12 ore. La media del primo era di km. 40.558. Con uno scafo non da corsa viaggiare ad oltre 40 di media per 414 chilometri, in due persone con rifornimenti e bagagli, è un bel viaggiare.

La *Laros* ha fatto vedere così, nel volgere di pochi mesi, che si possono battere i records mondiali di velocità pura e contemporaneamente ottenere dei risultati nel campo della pratica utilità che sono più convincenti dei records più strepitosi.

E la media di questa categoria poteva essere ancora più elevata perché dopo l'avv. Adorno è giunto alle ore 16.32'33" Arturo Daccò che si classificava secondo della categoria ma che per tutto il percorso, fino a Chioggia, ne era stato il primo ed all'arrivo a quel traguardo aveva un anticipo di quasi mezz'ora. La balorda manovra di un rimorchiatore gli ha fatto fermare il motore che non voleva più ripartire essendosi bagnato e facendogli perdere così quasi un'ora.

Decimo, alle 16.52'19" giungeva il vincitore della categoria degli entroborde cruisers di litri 1 1/2, sig. Ferruccio Maderna col suo noto *Caesar* con motore Gray di 1228 cmc. battendo di poco (Km. 39.282) la media ottenuta dal vincitore dello scorso anno, Leo Daccò che ora, sfortunatamente, è rimasto per strada.

Alle 16.36'21" giungeva Italo Rustici, terzo classificato, sempre con *Laros*, nella categoria dei fuoribordo da turismo.

Alle 17.23'49" giungeva Ettore Negri, veterano del Raid avendo preso parte a tutte le quattro edizioni, insieme con Pietro Vassena, guidando un fuoribordo EOS della fabbrica di Lecco che per la prima volta era esposto al Salone Motonautico dello scorso anno. Si classificava secondo della categoria C e come unico partito ed unico arrivato compiva una bella dimostrazione.

Alle 17.45'10" giungeva il cruisers entroborde scafo Celli e motore Gray di 5428 cmc, altro della serie dei Montelera, pilotato da Eligio Feltrinelli con a bordo il sig. Alfredo Ricordi.

Alle 17.21'10" giungeva quattordicesimo nella classifica generale e secondo nella categoria dei cruisers entroborde di litri 1 1/2 il sig. Arnaldo Castiglioni con lo scafo *Baglietto* e motore *Gray* coi quali a Gardone conquistava il record mondiale della categoria.

Alle 17.48, classificandosi terza nella stessa categoria, giungeva la signorina

Lina Feltrinelli, accompagnata dal genitore, con scafo di costruzione familiare e motore Gray. L'unica donna giunta al traguardo di Venezia era applauditissima.

Alle 17.55'58" giungevano i ferraresi signori Pregolato e Ferri chiudendo la serie dei quattro fuoribordo da turismo con motore *Laros* di oltre 500 cmc.

Alle 19.37'41" giungeva il signor Rezzara, terzo classificato della Classe C, del quale sono state già narrate le disavventure e finalmente alle 20.52'48" giungeva il signor Bonomi che pur essendo giunto ultimo non merita minori elogi. E' partito da Pavia senza alcuna pretesa quasi per fare una passeggiata, con un vecchio scafo *Bullet* ed un vecchio motore Caille testa rossa di 322 cmc. ed insieme al signor Scolari sono giunti a Venezia entro l'orario stabilito laddove altri 22 concorrenti baldanzosi e tutti con motori più potenti rimanevano per strada.

LE DOLENTI NOTE DEI RITIRATI

Dei partiti da Pavia quattro non giungevano nemmeno al primo controllo di Piacenza. Della Contessa Casalini abbiamo già fatto cenno. Samuele Silvani, già trionfatore a Gardone e a Torino col suo bellissimo *Baglietto* con motore Gray di 1228 cmc., non ha fortuna sulle acque del vecchio Po, anzi pare che ci debba essere qualche fatto personale tra lui ed il bizzoso Eridano perché senz'altro lo espelle dalle sue acque ai primi giri d'elica. Samuele Silvani è un veterano del Raid, fin dalla prima edizione, ma solo la terza volta, l'anno scorso, è giunto fino a Casalmaggiore; le altre tre volte appena le acque del Ticino si sono immerse in quelle del Po,

un tronco galleggiante, un mucchio di erbacce o qualche altra diavoleria gli hanno imposto il « di qui non si passa ». Per l'anno venturo gli consigliamo di travestirsi, una barba finta per lui, una truccatura allo scafo come quelle che si usavano durante la guerra e così potrà darsi che l'iracondo fiume lo faccia arrivare... magari fino a Borgoforte!

Anche col cav. Turci il Po si è mostrato eccessivamente screanzato... Pilotava anch'egli un possente *Montelera* con motore Gray di 5291 cmc., quando una secca insidiosa provocava la rottura dell'asse dell'elica ed il raid finiva appena dieci minuti dopo la partenza.

Daccò Arturo e Dante Taroni, secondi classificati con motore *Laros* dei fuoribordo da turismo.

(Foto Graziadei - Venezia)



Del signor Pieraccini, che pilotava un fuoribordo *Vanoni* della classe C e che non è giunto a Piacenza, ignoriamo le ragioni del ritiro.

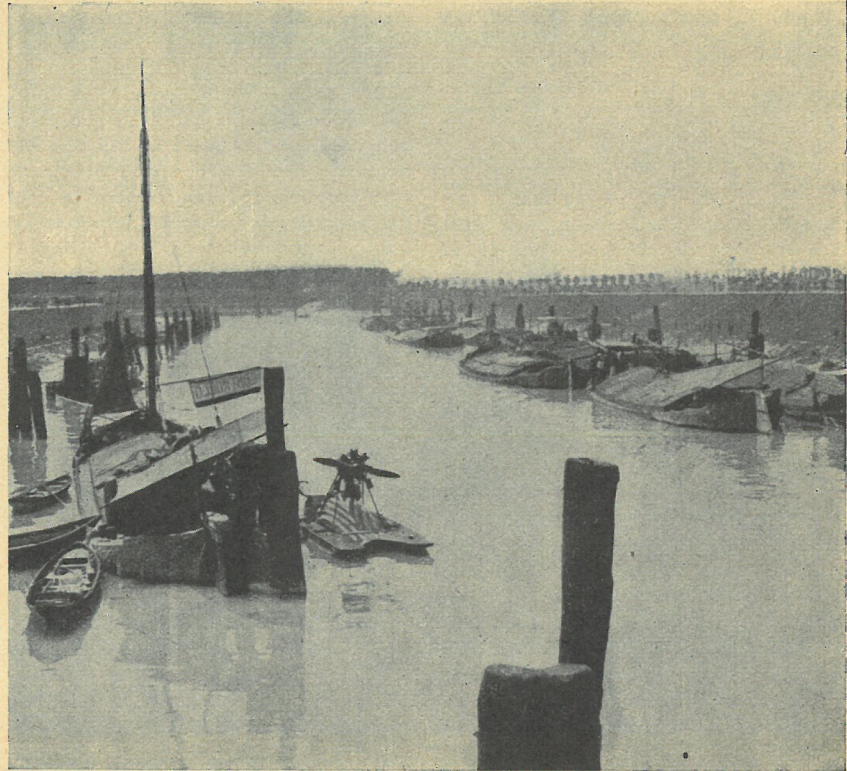
Tra Piacenza e Cremona si ritiravano due tra i migliori campioni dei motori *Elto*. Anzi a noi, che al mattino a Venezia ne domandavamo all'attivo agente della famosa marca americana, sig. Ceruti, ci erano stati indicati come i più probabili vincitori. Il signor Baffi andava in secca ed al sig. Poggi si rompeva la pompa di circolazione.

Tra Cremona e Casalmaggiore si ritiravano i signori Carcano e Alquati, ambedue per ragioni che ignoriamo.

Tra Casalmaggiore e Borgoforte si avevano tre ritiri: al sig. Castoldi, con fuoribordo della classe B, la guarnizione della testa allentata si guastava. Non ne aveva di ricambio e per una cosa veramente da nulla doveva rinunciare a continuare; il sig. Viazzo, altro dei più quotati difensori dell'*Elto*, andava in secca e rompeva l'elica senza possibilità di riparazione e la signora Capé, che pilotava un racer con motore Gray di 2168 cmc. nuovissimo con poco rodaggio, bruciava la guarnizione della testa.

Tra Borgoforte ed Ostiglia la sfortuna faceva arrestare il vincitore dello scorso anno della categoria cruisers entro-bordo, Leo Daccò, per la fusione di una bronzina, ed i goliardi Girompini e Gilardoni per ragioni che ignoriamo. Forse, come l'anno scorso, avranno perduto ancora il coperchio del carburatore e non avranno incontrato un'anima pietosa come il nostro Fradu che offrì loro un tappo da damigiana per arrivare a destino.

Tra Ostiglia e Pontelagoscuro avveniva la tragedia dell'Ing. Passarin il cui «*Mariella*», trasformato in racer entro-bordo di 1000 cmc., si sfasciava irripa-



L'idroscivolante Savoia-Marchetti fermo al controllo di Volta Grimana.

(Foto Bonato)

tabilmente. Il signor Gnocchi, con entro-bordo di 3 litri, si ritirava in questo tratto per cause a noi ignote.

Tra Pontelagoscuro e Volta Grimana si ritirava l'altro racer entro-bordo da litri 1 1/2 del Conte Casalini, ed il fuoribordo della classe C di Bordoni e Castiglioni, il primo per aggrappamento dell'albero di trasmissione ed il secondo per essersi bruciata la bobina.

Il «*Mariella*» del Presidente dell'A. M. I. LA., signor Felice Ernst, che ac-

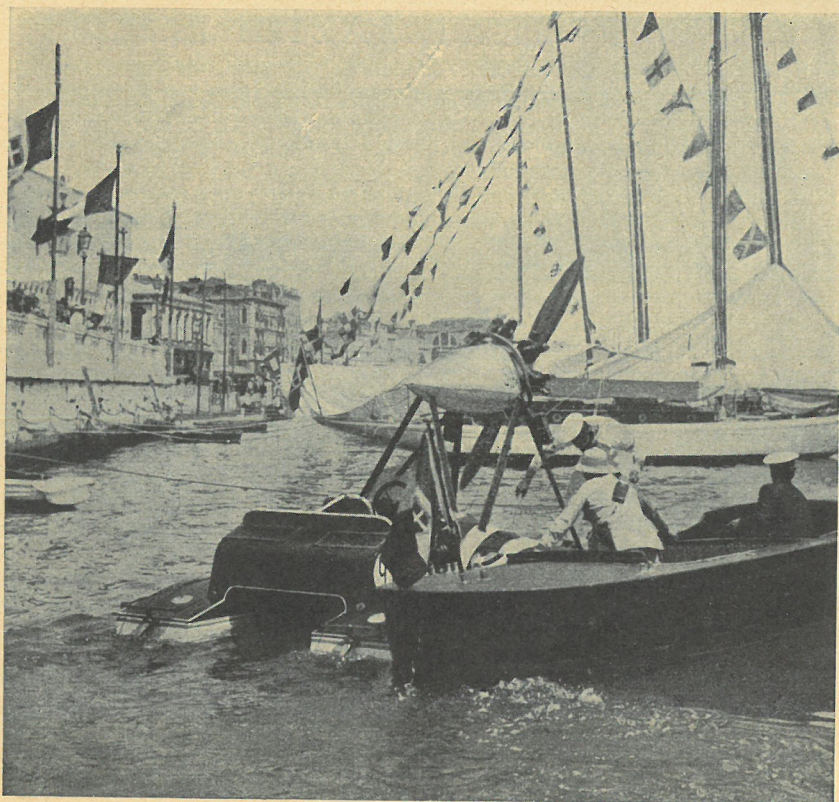
compagnato dall'Ing. Speluzzi con motore *Laros* di 996 cmc. aveva tutte le probabilità di una brillantissima classificazione, affondava quasi senza apparenti cause appena lasciato il traguardo di Pontelagoscuro.

Tra Volta Grimana e Chioggia sono avvenuti i ritiri del Conte Rossi e di Vittorio Rustici, alle cui cause abbiamo già precedentemente accennato.

Tutti quelli giunti a Chioggia giunsero pure a Venezia classificandosi.

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

	1929			1930			1931			1932		
	Partiti	Arrivati	Velocità 1° Clas.	Partiti	Arrivati	Velocità 1° Clas.	Partiti	Arrivati	Velocità 1° Clas.	Partiti	Arrivati	Velocità 1° Clas.
Idroscivolanti	—	—	—	1	1	50,633	2	2	61,653	2	1	75,862
Entrobordo	3	2	33,449	1	1	45,523	10	6	45,140	13	6	46,757
Fuoribordo B	9	4	26,050	5	2	33,831	8	3	39,629	7	2	41,505
Fuoribordo C	7	2	28,421	16	8	44,768	5	1	47,879	9	7	46,537
Fuoribordo D E F	5	2	35,670	10	6	39,402	10	6	51,660	8	2	52,237
Totale	24	10		33	22		35	18		40	18	



L'idroscivolante Savoia Marchetti viene ormeggiato dinanzi ai giardinetti Reali da un motoscafo del comune di Venezia - Si noti la forma della poppa.

(Foto Roberto degli Uberti)

LE SEGNALAZIONI LUNGO IL PERCORSO

Nel leggere le dolenti note dei ritirati si resta colpiti dai frequenti casi di scafi che vanno in secco e quindi si deve supporre che la navigazione sia difficilissima e le segnalazioni delle quali tanto si parla prima della gara siano inefficaci.

Nulla di tutto ciò.

Le segnalazioni predisposte dal R. Ispettorato Superiore del Po erano già eccellenti e più che sufficienti. Questo anno vennero ancora grandemente migliorate e rese più visibili... ma perchè si vedano occorre tenere sempre aperti gli occhi e dopo averne scorta una cercare subito la successiva e così di seguito. Invece molti baldanzosi concorrenti preferiscono non perdere tempo a cercarle e si lanciano a... lume di

naso fidando nella buona fortuna. Nove volte su dieci trovano quei tanti centimetri necessari per poter passare senza guai, ma la decima i centimetri di acqua sono pochini e ci si trova in secca con tutte le conseguenze spiacevoli.

Il bello è che molti dichiarano di essere andati in secca con aria offesa e meraviglia e sono convinti che la sfortuna solo è colpevole della loro disavventura mentre invece i colpevoli sono solo essi che si lanciano alla cieca e qualche volta doppiamente colpevoli perchè traggono in inganno chi li segue. Invece in nessun'altra parte come nel Po, ognuno deve far da sé e non fidarsi affatto di chi li precede. Ognuno deve cercare per suo conto le segnalazioni e seguirle con fiducia e con intelligenza.

LA PREMIAZIONE

In onore dei partecipanti al raid, il Municipio di Venezia ha offerto, la mattina del 13 giugno alle 11,30, nella sala della Consulta Comunale a Ca' Farsetti, un sontuoso ricevimento.

Ad attendere gli ospiti si trovavano nella sala il comandante De Bei in rap-

presentanza di S. A. R. il Duca di Genova, il cav. dott. Beltrame per S. E. il Prefetto, il gr. uff. ing. Leopoldo Carraro, Presidente del Comitato veneziano per il raid, anche per il Podestà; il co. Paolo Foscarini per la Federazione Provinciale Fascista, il dott. Ca' Zorzi del-

l'Ufficio Sportivo della Federazione, il comandante marchese Cappelli per il Provveditore al Porto, il comandante del Presidio Militare col. Gucci, il col. Bertuccioli per la Capitaneria di Porto, il signor Strena, Commissario per le Venezia della Federazione Italiana Motonautica, l'ing. Balsamo commissario generale per il raid, il dott. Guido Alverà, Presidente del Circolo Motonautico di Venezia, il Segretario del Circolo comandante Leone Rocca, e i commissari aggiunti dott. Renzo Dolcetti, signor Claudio Cingolani, sig. Andrea Marigonda, rag. Cleto Radice, e sig.na Maria Angela Toso; l'ing. Coen della Lega Navale Italiana, il dottor Stocca dell'Ufficio Turismo e membro del Comitato veneziano per il raid; e il dott. Calzavara presidente della Canottieri Bucintoro.

Accolti da un caldo applauso, gli ospiti giungono poco dopo le 11,30, e prendono posto, tutt'intorno, negli stalli.

Prende per primo la parola il gr. uff. ing. Leopoldo Carraro il quale, a nome del Podestà e della cittadinanza veneziana, ha porto il suo saluto e i suoi ringraziamenti agli intervenuti, al Commissario generale per il raid comm. ing. Balsamo, e al Presidente del Comitato veneziano dott. Guido Alverà. Venezia è lieta, continua l'oratore, di essere mèta di una così importante competizione motonautica non solo perchè ha modo di constatare la valentia dei piloti, e il progresso compiuto durante l'anno nel campo della tecnica, ma anche perchè questa gara sportiva si deve considerare come un prodromo del tanto auspicato congiungimento per via acqua di Venezia alla Lombardia, e, in particolar modo, a Milano. Ciò che ora costituisce una nobile fatica degli sportivi, e un generoso sforzo dei costruttori di scafi e di motori, in un non lontano domani, scenderà al livello della vita pratica. Questo congiungimento si effettuerà al più presto, dice l'oratore, per volere del Duce che ha già approvato i lavori di sistemazione del Po. Dopo aver rinnovati i suoi saluti e i suoi ringraziamenti agli ospiti, il gr. uff. ing. Carraro conclude, applauditissimo, dando lettura di un nobile messaggio inviato dal Podestà di Milano conte Marcello Visconti di Modrone, al Podestà di Venezia comm. dott. Alverà. Ecco il testo del messaggio:

« Illustre Camerata, affido anche quest'anno ai cinquanta motonauti del Raid Pavia-Venezia il saluto di Milano alla gloriosa consorella adriatica. Ragioni tecniche impediscono ancora che i velocissimi scafi partano da Milano, dove la manifestazione fu organizzata ed alla quale appartiene la maggioranza dei concorrenti; ma io spero che in un avvenire non molto lontano le nostre due città potranno essere congiunte direttamente anche per via fluviale.

« Il motoscafo ormai ha raggiunto tale una perfezione che se ancora non è passato dalla fase sportiva a quella dei mezzi ordinari di trasporto, è soltanto per la mancanza di adeguate vie. Ancora una volta la passione sportiva ha precorso e offerto la possibilità per una nuova conquista civile, e l'ardimento dei campioni e le vittorie della meccanica e dell'industria incitano a preparare i mezzi perchè la conquista si traduca nella pratica della vita comune.

« Milano e Venezia devono guardare con particolare attenzione a questa possibilità, e con l'auspicio che favorevoli circostanze possano aspettare la realizzazione del nostro desiderio, le invio, illustre Podestà, i più cordiali saluti fascisti. Dev.mo: MARCELLO VISCONTI DI MODRONE ».

Dopo il gr. uff. ing. Carraro ha preso la parola l'ing. Balsamo, Commissario generale del raid, il quale ha accennato all'esito più che mai brillante della gara sia per il numero dei concorrenti, che per le medie di velocità raggiunte. Lungo le rive del Po, ha detto l'oratore, una folla folta ha assistito ai vari passaggi appassionandosi e condividendo con i concorrenti l'interesse e le ansie della corsa, il che dimostra che anche in Italia si sta formando la coscienza dello sport motonautico. La riuscita è in parte dovuta alla Regia Marina, cui va un particolare ringraziamento, per le perfette segnalazioni organizzate lungo il percorso in laguna. Un saluto e un ringraziamento va anche al Circolo Motonautico di Venezia, che con quello di Milano divide le iniziative per dare sempre maggior sviluppo a questo nobilissimo sport. L'oratore è quindi passato ad esaminare il risultato della gara dal lato tecnico, sottolineando l'ottima prova fornita dalla signorina Feltrinelli, e mettendo in luce il valore, dal lato pratico, della gara compiuta dal capitano transoceanico Biseo che col suo idroscivolante ha coperto il percorso Pavia-Venezia in 5 ore e 25 minuti.

Alla premiazione, durante la quale sono stati fatti segno di particolari acclamazioni il cap. Biseo e la signorina Feltrinelli, è seguito un rinfresco offerto dal Municipio di Venezia.

Gli ospiti sono quindi scesi in due capaci motoscafi, per portarsi al Grand Hôtel Lido dove ha avuto luogo, in loro onore, una colazione offerta dal Circolo Motonautico di Venezia.

Allo spumante il dott. Guido Alverà, Presidente del Circolo Motonautico di Venezia, ha rivolto loro un vibrante saluto ed il co. Giandaniele Elti di Rodeano, Vice Podestà, ha recato il saluto di Venezia. Ha parlato ancora l'ing. Balsamo mentre ha ringraziato i concorrenti il signor Ricordi di Milano.

L'ORGANIZZAZIONE

Noi non siamo troppo facili a lodare le organizzazioni motonautiche e sovente preferiamo sorvolare e lasciar le lodi nella penna quando proprio la coscienza non ci spinge violentemente a dire le cose come sono andate... quando sono andate proprio male.

Per tali motivi la nostra parola può essere ascoltata e le nostre lodi possono acquistare un valore ben diverso dalle solite incensate che la stampa quotidiana tributa con grandiosa generosità a chicchessia.

L'organizzazione della Pavia - Venezia non ha confronti per la sua complessità con quella di qualsiasi altra gara nautica o terrestre. Si può trovare qualche paragone solo con la Mille Miglia automobilistica. Data questa sua complessità delle mende, delle note discordanti sarebbero ben scusabili. Invece si deve riconoscere, e siamo ben lieti di farlo, che nemmeno queste vi sono e che nulla vi è da scusare perchè tutto procede perfettamente e tutto si svolge nell'ordine voluto con meravigliosa semplicità.

Almeno due mesi di intensa preparazione perchè tutto nella giornata del raid avvenga senza intralci di sorta, e tanto

lavoro viene svolto con intelligenza ed amore da poche persone: bastano a contarle le dita di una mano e ad esse deve andare il pensiero memore e grato non solo dei concorrenti ma di tutte le Autorità e di tutti gli altri Enti, personalità e persone che pur facendo parte della organizzazione stessa, pur avendo contribuito ognuno, chi più chi meno, alla riuscita della manifestazione, possono attribuirsi anche il merito e la soddisfazione solo perchè quei pochissimi tanto hanno lavorato e tanto sapientemente hanno saputo ordire la trama e tirare i fili perchè il disegno dell'opera riuscisse armonico e preciso.

Vada dunque questa lode calda e sincera all'ing. Vincenzo Balsamo, Presidente della M. A. M., pioniere della rinascita motonautica italiana e creatore ed organizzatore sin dall'inizio di questa invidiatissima Pavia-Venezia con l'augurio di sempre maggiori fortune; al Segretario di corsa sig. Claudio Cingolani, giovane attivissimo elemento dal quale molto attendiamo ed al segretario della M. A. M. rag. Cleto Radice preciso e paziente lavoratore che non conosce tregua.

LE CLASSIFICHE

Idroscivolanti: 1. Attilio Biseo e Gino Bertoli (Fiat-S.I.A.I.) del R.V.Y.C. di Stresa alle 17.57'26 in 5.27'26", alla media di km. 75.862.

Racers: 1. Antonio Parodi e Nicola Moscatelli (Scripps-Baglietto) del C. M. G. d'Annunzio di Gardone, alle 15.51'15" e 1/5 in 8.51'15"1/5 alla media di chilometri 46.757; 2. Eugenio Silvani e Francesco Lapeyre (Gray-Taroni) della M. A. M. di Milano alle 16.4'16"1/5 in 9.4'16"1/5, alla media di km. 45.638.

Cruisers classi II, III e IV: 1. Eligio Feltrinelli e Ricordi (Gray-Celli) alle 17.45'10" in 10.55'10" media km. 37.909.

Cruisers classe I: 1. Ferruccio Maderina e Augusto Brovelli (Gray-Taroni) della M. A. M. di Milano alle 16.52'19"3/5 in 10.32'19"3/5, alla media di chilometri 38.078; 2. Arnaldo Castiglioni e Giampiero Villa (Gray-Baglietto) della M. A. M. di Milano alle 17.21'10"3/5 in 11.1'10"3/5, alla media di km. 37.578; 3. Lina ed Egidio Feltrinelli (Gray-Feltrinelli) alle 17.48'00"2/5 in 11.28'00" e 2/5, alla media di km. 36.104.

Fuoribordo classi D, E, F: 1. Serafino Riva e Luigi Calvi (Elto-Riva) dell'U. S. F. Sarnico alle 14.37'27"1/5, in ore 7.57'27"1/5, alla media oraria di chilometri 52.237; 2. Paolo Mora e Luigi Pedotti (Elto-Picchiotti) dell'A.M.I.L.A. di Tremezzina alle 15.7'51"1/5 in 8.27'51" e 1/5, alla media di km. 48.940.

Fuoribordo classe C: 1. Giacinto Lanfranchi e Giuseppe Guerrini (Johnson-Riva) dell'U. S. F. Sarnico alle 15.28'11" e 3/5 in 8.53'11"3/5, alla media di chilometri 46.537; 2. Ettore Negri e Aldo Vassena (EOS-Dainotti) della A. M. P. di Pavia alle 17.23'49"1/5 in 10.53'49" e 1/5, alla media di km. 37.952; 3. Franco Rezzara e Paolo Micotti (Johnson-Picchiotti) della M. A. M. alle 19.37'41" e 4/5 in 13.7'41"4/5.

Fuoribordo classe B: 1. Stefano e Dino Feltrinelli (Johnson-Feltrinelli) del C. M. G. d'Annunzio di Gardone alle ore 16.8'28"2/5 in 9.58'28"2/5, alla media di km. 41.505; 2. Giovanni Bonomi e Antonio Scolari (Caille-Buillet) della M. A. M. alle 20.52.48" in 14.42'48".

Fuoribordo da turismo da 500 cmc.: 1. Carlo Adorno e Dino Chigliato (Laros-Vendramini) del C. M. di Venezia alle 16.12'45"1/5 in 10.12'45"1/5, alla media di km. 40.538; 2. Arturo Daccò e Dante Taroni (Laros-Taroni) della A.M.I.L.A. di Tremezzina alle 16.42'33" e 1/5 in 10.32'33"1/5 alla media di chilometri 39.629; 3. Italo Rustici e Giovanni Marzucchini (Laros-Cadenazzi) dell'A.M.I.L.A. di Tremezzina alle 16.36'21" in 10.36'21", alla media di km. 39.035; 4. Oddone Pregnolato e Gualtiero Ferri (Laros-Patrignani) del C. M. di Venezia alle 17.55'58"4/5 in 11.55'58"4/5.

I MOTORI FUORI BORDO

The Super Elto Hispeed Quad

PASSANO DI SUCCESSO IN SUCCESSO: *Dopo le recenti vittorie della Albany New York, del Campionato del Garda, della Coppa Città di Torino VINCONO la più lunga gara fuoribordistica del mondo.*

IL RAID PAVIA - VENEZIA Km. 414

1° assoluto RIVA-CALVI - Scafo *Riva* battendo il record del 1931
2° „ MORA-PEDOTTI - „ *Picchiotti*

*Le medie più alte: Tratto Pavia-Casalmaggiore, sig. Viazzo ad oltre Km. 70 di media.
Tratto Pavia-Pontelagoscuro, Sig. Riva, alla media di Km. 63.*

L'ELTO si aggiudica per la terza volta il primato in questo interessantissimo raid dimostrandosi il più resistente ed il più veloce dei 40 concorrenti partiti da Pavia.

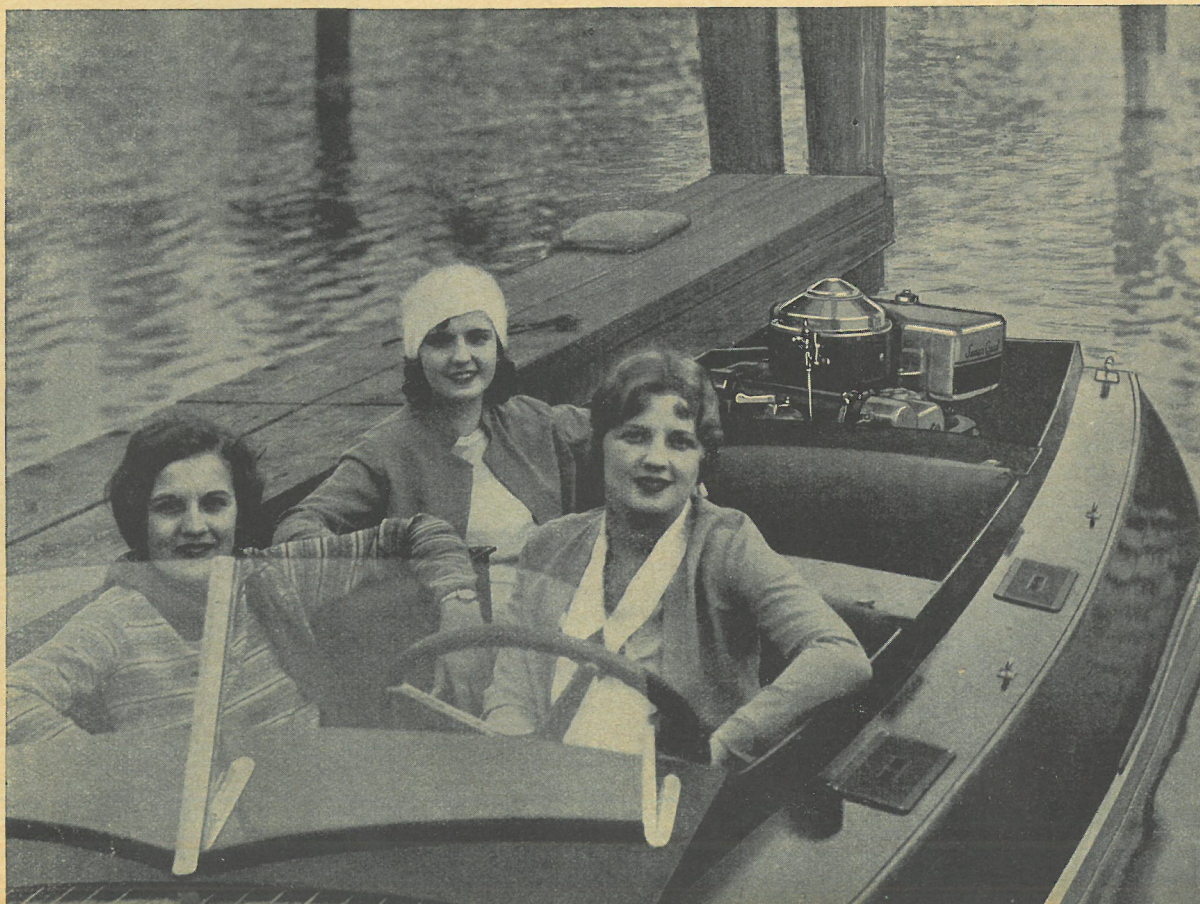
I CONCORRENTI USAVANO SUPER CARBURANTE SHELL DYNAMIN

I Sigg. fuoribordisti potranno avere il catalogo degli undici modelli ELTO chiedendolo al concessionario esclusivo per l'Italia o presso i Subagenti autorizzati

Concessionario per l'Italia: A. CERUTTI - Milano - Via Revere, 3 - Telef. 90-812

LIGURIA: Sig. N. Croce Genova - Nervi	VENEZIA: Sig. Fantoni S. Marina, 6084	NAPOLI: Ditta S. I. R. E. Corso Umberto, 31	PALERMO: Sig. Cuccia 141, Corso Calatafimi
--	--	--	---

Occasioni varie, motori e imbarcazioni, visibili in Via Revere N. 3



Imbarcazioni da Turismo, da Corsa, Dinghy, pronta consegna, visibili in Via Revere N. 3

ANCHE NELLA PIÙ DIFFICILE GARA DEL MONDO

IL IV RAID PAVIA - VENEZIA

Km. 414

i motori **Johnson**

continuano ad attestare luminosamente la superba supremazia dei
 “Cavalli Marini,,



1° della classe C (500 cmc.)

Signor Giacinto Lanfranchi alla media di Km. **46,537.**



3° Signor Franco Rezzara.



1° della classe B (350 cmc.)

Signor Stefano Feltrinelli alla media di Km. **41,505.**



Motori da HP. 1 ½ a 50 HP. e da **Lit. 2500** in più
 Produzione annua 32.000 motori interamente collocati!

RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA (esclusa la Liguria)

ALESSANDRO LOMBARDI

SOC. AN. “ CIBAS ,,
 MILANO VIA A. CAPPELLINI, 23 C

RAPPRESENTANZA PER LA LIGURIA

SILVIO DARIO CARBONE

CANTIERE NAVALE LIDO

CORSO ITALIA

GENOVA

Scrivendo agli inserzionisti si prega
 di menzionare questa Rivista

A Gardone: **10** COPPE (8 PER FUORIBORDO)
(22-24-29 maggio) (1 PER RACERS)
(1 PER CRUISERS)

38 PREMI

1 RECORD PER CRUISERS
FINO A 1500 cc

conquistato da A. Castiglioni alla media
di Km. 45,412

A Torino: **10** COPPE (7 PER FUORIBORDO)
(4-5 giugno) (2 PER CRUISERS)
(1 PER RACERS)

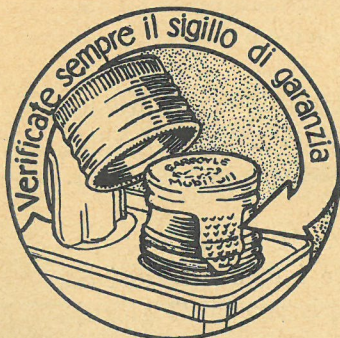
35 PREMI

**Raid Pavia-
Venezia:** **6** PRIMATI IN CLASSIFICA
(12 giugno) SU 7 CATEGORIE DI IMBARCAZIONI

tutti vinti con

Mobiloil

L'olio che resiste
e dura di più



VACUUM OIL COMPANY. S. A. I.

I MOTORI MARINI GRAY

IMPONGONO NUOVAMENTE LA LORO ALTA CLASSE NEL
IV RAID PAVIA-VENEZIA - Km. 414
 12 GIUGNO 1932

Eugenio Silvani e Francesco Lapeyre correndo con un piccolo cruiser da turismo con Motore **GRAY-FLYER** (4 cil. cc 2160) arrivano 2ⁱ degli entrobordo, racers e cruisers, a solo pochi minuti dal primo, un racer di 6 litri.

Categoria Cruiser fino a 1500 cmc:

1° Sig. F. MADERNA - scafo *Taroni*, motore **GRAY "Phantom 32"**
 2° » A. CASTIGLIONI - » *Baglietto* » **GRAY "Phantom 32"**
 3° » L. FELTRINELLI - » *Feltrinelli* » **GRAY "Phantom 32"**

Categoria Cruiser 6 litri:

1° Sigg. E. FELTRINELLI e RICORDI con motore **GRAY "Otto Sport"**

Categoria Signore:

1° Sig.na L. FELTRINELLI col *Miss Garda II* mot. **GRAY "Phantom 32"**

Questa prova è la conferma delle vittorie conseguite nelle recenti corse di **Gardone**, 100 Km. - **5 GRAY** partiti - **5** arrivati ad oltre 40 Km. all'ora. — **Torino** dove fanno 1° 2° 3° 4° e 5° e **Trieste** dove fanno 1° 2° 3° e 4°; sempre con:

Invertitori di Marcia "**PARAGON**"
 Eliche "**HYDE**" -- Alberi di trasmissione
 in "**MONEL METAL**" inossidabile
 Lubrificazione "**OLEOBLITZ-SPORT**"
 Batterie "**SCAINI**"

I motori Marini GRAY sono assolutamente i migliori - 2 anni di garanzia

Informaz. e prove all'Ag. Gen. - **EUGENIO SILVANI - Milano** - Via G. Modena, 10 - Tel. 21-660

VGWA



SHELL

SONO I PRODOTTI CHE GARANTISCONO
REGOLARITÀ E SICUREZZA
CON LA LORO QUALITÀ E COSTANZA

Società Italo-Americana per Petrolio

