

motonautica

ANNO XII
NUMERO
7
LUGLIO
1935-XIII

la vela e il motore

rivista mensile della navigazione da diporto
Organo ufficiale della Reale Federazione Italiana della Vela

LIRE 4.--
(conto corr. postale)

The advertisement is framed in a dark green border. At the top, a speedboat is shown in profile, moving from left to right across a background of horizontal wavy lines in shades of green and yellow, suggesting speed and water. Below the boat, a large gear is depicted with a white outline and a green-to-yellow gradient fill. The words "DYNAMIN SHELL" are written in a bold, red, sans-serif font across the top of the gear. In the center of the gear, a yellow and blue can of Dynamamin Shell motor oil is shown. At the bottom of the advertisement, the text "CARBURAZIONE PERFETTA" is written in large, bold, red letters, with "A QUALSIASI VELOCITA' E TEMPERATURA" in smaller yellow letters below it. On the left side of the frame, there is a small vertical number "D. 433/05". On the right side, near the top, there is a small signature "davila".

D. 433/05

—davila—

**DYNAMIN
SHELL**

DYNAMIN
SHELL

CARBURAZIONE PERFETTA
A QUALSIASI VELOCITA' E TEMPERATURA



9 giugno 1935 - XIII

La più importante e difficile gara motonautica del mondo si è svolta nella sua settima edizione con successo tecnico maggiore delle precedenti, sia per le velocità raggiunte, sia per la maggiore percentuale di arrivati in confronto dei partiti.

Non ci dilungheremo qui ad esporre dettagliatamente questi fatti perchè abbiamo invece compilato vari diagrammi, prospetti e classifiche dai quali gli interessati potranno desumerne tutto lo svolgimento a colpo d'occhio.

Diremo subito invece che questo successo è dovuto principalmente a due cause:

1. Alle condizioni del Po che ricco di acque per l'eccezionalmente piovosissimo Maggio ha facilitato di molto la navigazione.

2. Alla classe dei concorrenti i quali erano in numero molto minore dell'anno precedente in cui si raggiunse il massimo (32 contro 50) ma con la quasi assoluta assenza di novellini o di mal preparati. La cosiddetta crisi ha influito beneficamente in questo caso. Barca e scafo costano e costa parecchio una gara di questo genere. Chi ha la possibilità finanziaria di concorrere ci pensa su e parte solo quando si sente in condizioni da poter affrontare il cimento con larghe probabilità di successo. Tra le 32 imbarcazioni partenti solo sette avevano il pilota titolare che per la prima volta prendeva parte al raid ma uno di questi era un ingegnere addetto proprio all'ufficio del Po ed altri tre avevano il secondo pilota già veterano del Raid.

Dei 22 equipaggi arrivati a Venezia tre soli erano degli outsiders.

La migliore classe dei concorrenti di quest'anno è stata dimostrata anche da un altro fatto. Mentre negli anni precedenti nel tratto iniziale Pavia-Piacenza si verificava la eliminazione dei meno pratici o meno capaci ed i ritiri erano numerosi, il primo anno 3 e poi 5, 7, 4, 4, e perfino 10 nel 1934, quest'anno se ne verificava uno solo che, tra pa-

rentesi, non era affatto un novellino, anzi un anziano valorosissimo fuoribordista che per la quinta volta partecipava al Raid e che aveva tutte le probabilità di giungere vittorioso alla meta. Quindi il suo ritiro si deve ad una mera casualità. E così tra i dieci ritirati in totale di quest'anno troviamo delle coppie di veri assi che solo per evidentissima sfortuna sono rimasti per strada. E' rimasto per via Ettore Negri, cinque volte vincitore. Si son fermati a pochi chilometri da Venezia il giovane ma già valoroso Scotti che aveva per compagno un campione come Giulio Cesare Carcano. Si sono ritirati due anzianissimi perfetti motonauti come Arnaldo Castiglioni e Carlo Forni!

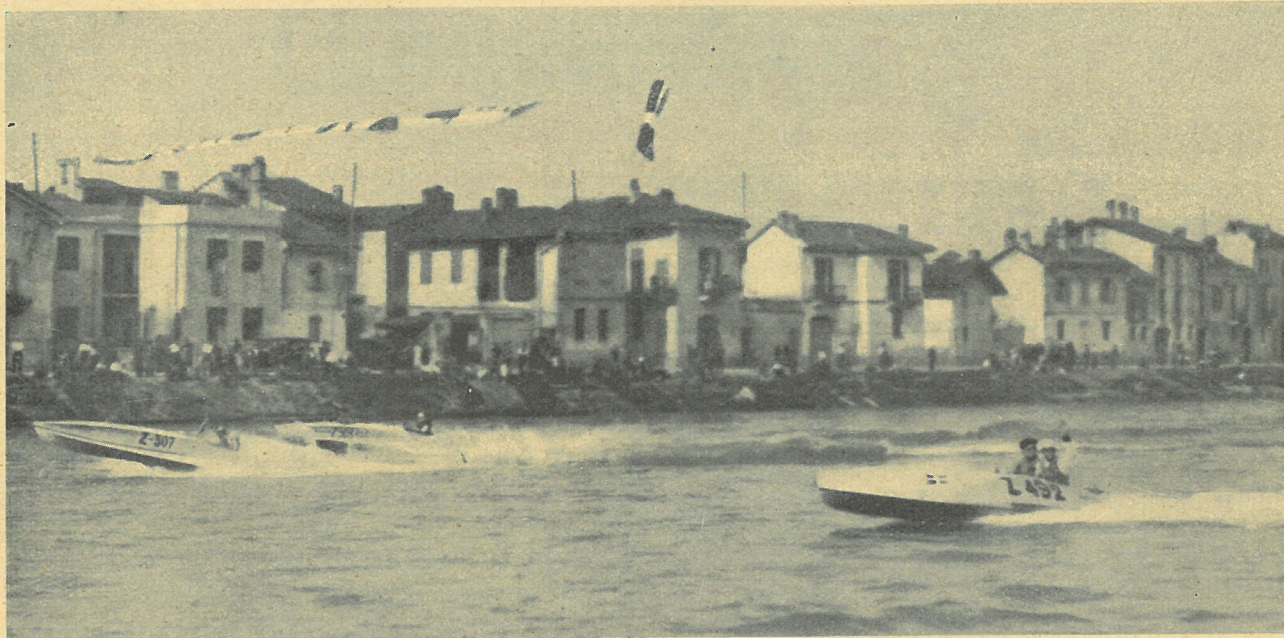
Più si considera l'elenco dei partenti e si pensa alle condizioni dell'acqua e più ci si convince che senza questi futilissimi banali incidenti di motori quest'anno doveva arrivare a Venezia almeno l'80% dei partenti.

Si noti ancora la quasi completa assenza di incidenti... drammatici o di sperduti lungo il percorso per cui questa è stata la prima volta in cui il controllo di Venezia si è potuto chiudere un ora prima dello scadere del tempo massimo essendosi avuto la certezza che non c'era più nessuno per via. Negli altri anni anche dopo scaduto il tempo massimo il controllo di Venezia restava aperto ancora per ragioni... umanitarie per attendere qualcuno che a notte fatta era ancora in laguna.

Trionfatori della riunione sono stati gli idroscivolanti.

Trionfatori come numero poichè mai vi erano stati quattro idro in gara e tutti e quattro giunti brillantemente a destino. Solo nel 1931 i due partiti arrivarono tutti e due. Nel 1932 e '33 partirono due e ne arrivò uno. Nel '34 partirono 3 e due rimasero per via.

Trionfatori come velocità poichè due dei quattro idro batterono il record di Biseo del 1933 e di parecchio. Il record



Partenza da Pavia della serie 4 litri. Vittorio Rustici, Comm. Gambazzi e Angelo Sisaro.

(foto Keystone)

era di Km. 75,862 ed il Conte Rossi raggiungeva i Km. 86,073 mentre il maggiore Gorini segnava 83,136.

Già il conte Theo Rossi aveva dimostrato nello scorso anno quali erano le possibilità del suo velocissimo « Ardea ». Come si ricorderà, prima di ritirarsi, aveva percorso il tratto Pavia-Cremona, Km. 129 alla media di Km. 102,811 sorpassando così per primo i cento all'ora su uno dei settori della Pavia-Venezia. Anche nel 1933 la massima velocità su un settore era stata sua: Km. 90,947, nel Piacenza-Cremona.

Abbiamo voluto ora calcolare le medie raggiunte quest'anno dal Conte Rossi nei vari settori ed abbiamo trovato:

| | | |
|-----------------------|------------------|-------------------|
| Pavia-Piacenza | Km. 69 in 37'39" | media Km. 109,283 |
| Piacenza-Cremona | » 60 in 32'16" | » » 111,570 |
| Cremona-Casalmagg. | » 48 in 27'20" | » » 104,146 |
| Casalmagg.-Borgoforte | » 49 in 26'41" | » » 110,181 |
| Borgoforte-Ostiglia | » 40 in 24'— | » » 100,— |
| Ostiglia-P.lagoscuero | » 56 in 36'1" | » » 93,290 |
| P.lagosc.-V. Grimana | » 60 in 34'13" | » » 105,504 |
| V. Grimana-Chioggia | » 26 in 57'5" | » » 27,328 |
| Chioggia-Venezia | » 25 in 26'35" | » » 56,426 |

Le medie progressive invece sono:

| | | |
|--------------------|--------------------|-------------------|
| Pavia-Piacenza | Km. 69 in 0.37'39" | media Km. 109,783 |
| » -Cremona | » 129 in 1. 9'55" | » » 110,703 |
| » -Casalmagg. | » 177 in 1.37'15" | » » 109,203 |
| » -Borgoforte | » 226 in 2. 3'56" | » » 109,413 |
| » -Ostiglia | » 266 in 2.27'56" | » » 107,886 |
| » -Pontelagoscuero | » 322 in 3. 3'57" | » » 105,028 |
| » -V. Grimana | » 382 in 3.38'10" | » » 105,057 |
| » -Chioggia | » 408 in 4.35'15" | » » 88,937 |
| » -Venezia | » 433 in 5. 1'50" | » » 86,073 |

E' noto che i due ultimi settori buttano già le medie perchè si perdono parecchi minuti nelle manovre di entrata ed uscita dalle conche e lungo i canali dal Po all'Adige, dall'Adige a Brondolo ed in Laguna si deve marciare a velocità ridotta.

Anche il maggiore Gorini che all'ultimo momento ha dovuto sostituire il maggiore Biseo e che per la prima volta pilotava l'idroscivolante nella Pavia-Venezia ha marciato forte ad onta della minore cilindrata del suo *Alfa-Romeo* in confronto dell'*Isotta Fraschini* del Conte Rossi. Però se quest'ultimo non avesse avuto varie noie al motore verso la

fine del Raid il distacco all'arrivo sarebbe stato ancora più forte.

Infatti l'idro del Maggiore Gorini che fino a Cremona si era staccato solo un paio di minuti dall'*Ardea*, vedeva successivamente aumentare il distacco a 18, 20 e 24' fino a Vo'ta Grimana e solo nei due ultimi settori, attardatosi il conte Rossi, il distacco si riduceva a 13' a Chioggia e 11 a Venezia.

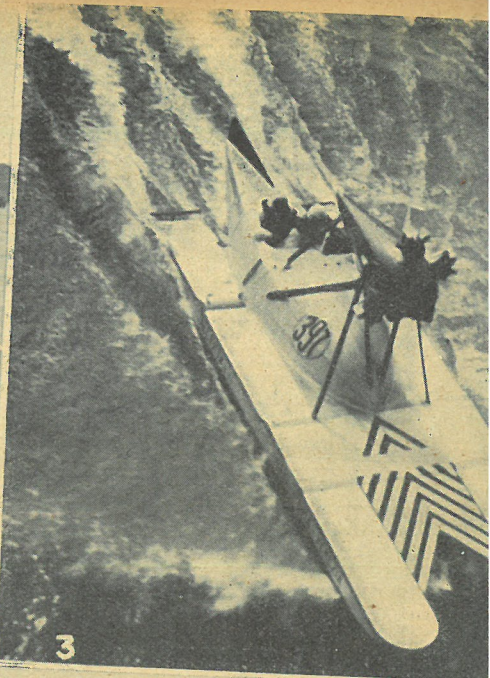
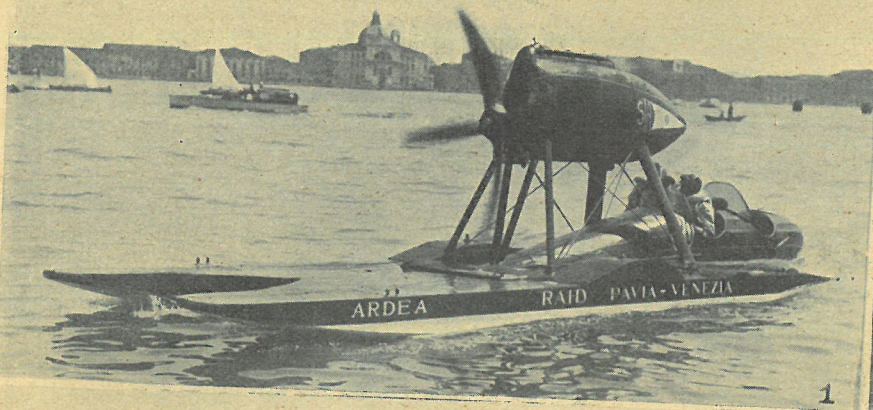
Però anche questo concorrente aveva avuto a lamentare guasti nel serbatoio della benzina.

L'idro del Comm. Donati, gemello di quello di Gorini costruito anch'esso nel Laboratorio di Vigna di Valle, è giunto a destino ma a scarsa velocità tanto da essere battuto non so'o dall'idro di Salom che ha un motore meno potente e anzianissimo, ma anche dai motoscafi di un litro e mezzo. E dire che il Comm. Donati aveva per compagno un « pirata » del Lago Maggiore, nientemeno che il Presidente del R. Verbano Yacht Club, il Conte Federico Borromeo.

La prova superata dall'Idro dell'appassionato motonauta veneziano Aldo Salom, classificatosi terzo assoluto è stata superba tenendo conto del motore adoperato, un vetusto e glorioso *Spa* che diciannove anni fa partecipava all'epico volo su Vienna!

Esaltati così gli idroscivolanti come trionfatori della grande gara ci si conceda di dire che, a parte l'interesse spettacolare che essi risvegliano nelle masse, la loro esistenza come veicoli acquatici, almeno così come sono e dopo sei anni di prove, non ci persuade perchè non vediamo la convenienza di mandare in giro degli apparecchi mastodontici e costosi, divoratori di benzina per portare due sole persone su per giù — in media — alla stessa velocità e con le stesse e forse minori probabilità di arrivo a destino di un entrobordo di un litro e mezzo o di un fuoribordo da un litro.

E difatti mentre il Raid Pavia-Venezia ha avuto tra gli altri meriti quello di far conoscere e diffondere gli entrobordo leggeri e veloci, gli idroscivolanti non hanno tentato finora che il Conte Rossi il quale tra i suoi venti e passa bolidi di ogni genere può permettersi il lusso di provare anche l'idro, i militari i quali studiano ogni genere di veicolo per eventuali fini bellici, ed il solo sig. Salom che però ha dovuto ricorrere al prestito di un vecchio per quanto glorioso motore d'aviazione. All'estero nessuno si cura di esso e solo



I quattro idroscivolanti vittoriosi

(foto Fumagalli, Vignali, Keystone e Graziadei)

i francesi si tengono paghi di un record stabilito 11 anni fa ad una media fantastica. Non vogliamo avanzare alcun dubbio ma è certamente straordinario il fatto che con motori modernissimi che in altri campi primeggiano nella costruzione mondiale, con costruttori di scafi non secondi a nessuno, con records d'ogni genere conquistati in acqua, in terra ed in cielo, solo per l'idroscivolante non arriviamo dopo sei anni di prove ad avvicinarci ai Km. 137,8 di M. Fischer.

Quest'anno non ci è stato possibile seguire, come di consueto dal traguardo di Venezia lo svolgimento della manifestazione. Tranne il traguardo di Piacenza che completo e preciso trasmetteva prestissimo l'elenco completo dei passaggi perfino con le medie d'ognuno, quello di Casalmaggiore che sul tardi comunicava le ore dei singoli passaggi e quello di Chioggia che di volta in volta (ma non sempre) avvisava che un concorrente era entrato in Laguna, dagli altri silenzio assoluto ed incomprensibile pur essendovi ordini precisi da parte degli organizzatori. Ci è sfuggita così completamente la lotta che si svolgeva tra i vari concorrenti lungo i meandri del Po ed i canali e ce li vedevamo invece giungere inaspettatamente l'uno dopo l'altro.

Prima ad arrivare, freschissima e sorridente come sempre è stata la signora Capé che accompagnata dal fido Lostaffa ed in grazia dell'ottimo B.P.M. e del velocissimo scafo S.I.A.I. batteva di quindici chilometri la media record dello scorso anno. La sua inattesa venuta e qualche sporadica notizia captata dal telefono ci fanno comprendere che le velocità di quest'anno sono in fantastico aumento.

Secondo ad arrivare è il fedelissimo Leo Daccò, unico della nuova categoria motoscafi da crociera che ha fatto la più bella gara della sua settennale partecipazione alla grande pro-

va in grazia della sua abile guida e del suo ottimo « Gray ». Ripareremo più innanzi di lui.

Terzo, arriva il vincitore assoluto che in sole cinque ore ha compiuto il lungo e complicato percorso. Il Conte Rossi e Guido Cattaneo sono in ottime condizioni. Una diecina di minuti e giungono il maggiore Gorini ed il capitano Bertoli anch'essi festeggiatissimi.

Una mezz'ora di sosta ed ecco un altro dei motoscafi da turismo di un litro e mezzo, quello del signor Noè accompagnato dal sempre entusiasta Benzoni.

Segue il conte Metello Rossi col suo fedele Vittorio Colombo che con fuoribordo da turismo battono tutti quelli da corsa!

Paolo Mora a Pavia si prepara per la partenza.

(foto Keystone)





(da sinistra a destra) Il Cap. Bertoli, il Magg. Gorini appena sbarcati a Venezia ed il Commissario Dirigente T. V. Bongioanni (foto Graziadei)

Giunge dopo Salom col suo idro freneticamente applaudito dalla folla che gremisce il viale dinanzi ai giardinetti Reali. Ecco il signor Sisaro che pur avendo un motore identico a quello della signora Capé corre nella nuova categoria dei 4 litri, categoria della quale è l'unico rappresentante. Ne parleremo.

Giunge velocissimo il signor Pasini che anche lui ha un motore eguale a quello della signora Capé ed a quello del signor Noè che fa parte di una terza categoria ben diversa. Egli rappresenta la cat. corsa 3000 cmc., ma è stato battuto dal turismo 1500 della signora Capé.

Ci racconta che nella conca di Volta Grimana era partito insieme all'idro di Gorini ma il vortice d'aria causato da questi mentre lui era in piedi sullo scafo lo ha cacciato in acqua. Ed infatti il nostro solerte corrispondente da Volta Grimana sig. Casellato ci manda la fotografia che pubblichiamo nella quale si vede il motoscafo del signor Pasini che parte con una sola persona a bordo mentre dalla barca dei rifornimenti si tendono braccia per salvare il naufrago.

Arriva dopo applauditissimo l'ingegner Stracconi, uno dei due funzionari dell'ufficio speciale per il Po che quest'anno con simpaticissimo gesto hanno voluto prendere parte alla grande prova sul loro fiume.



I Sigg. Moretti e Marchesi (foto Fumagalli)

Indi la coppia Pompeo Silvani-Caccia, ambedue nuovi al raid che hanno fatto una bellissima gara ma sono stati ben lontani dal record di classe appartenente alla coppia Negri-Calvi.

Arrivano poi Moretti e Marchesi con turismo litro e mezzo anch'essi nuovi al raid e pochi minuti dopo l'Asso Donati col Conte Borromeo un po' mortificati per le traversie avute che tanto li hanno distanziati dal Conte Rossi.

I fratelli Alquati col fuoribordo da turismo 500 sono applauditissimi e dopo di essi giunge il Duca De Ferrari ritardato da una rottura del timone dopo Cremona. Un quarto d'ora dopo glorioso e trionfante arriva Samue'e Silvani. Chi la dura la vince!

Nel 29 e 30 non giunse nemmeno a Piacenza, nel 31 si ritirò prima di Borgoforte, nel 32 ancora fu trattenuto prima di Piacenza, nel 33 ancora non vide Borgoforte, nel 34 pensò bene di non farsi nemmeno vedere ed ecco che finalmente nel 35, dopo sette anni ed al sesto tentativo giunge a Venezia quarto del litro e mezzo turismo.

Dopo di lui arriva l'altro degli ingegneri del Po, Rossini e poi Pieraccini, altro tenace e valoroso raidman. Nel 31 e 32 non giunse nemmeno a Piacenza, ma nel '33, '34 ed ora compiva il raid. In quest'ultima prova aveva percorso i 69



I fratelli Alquati (foto Fumagalli)

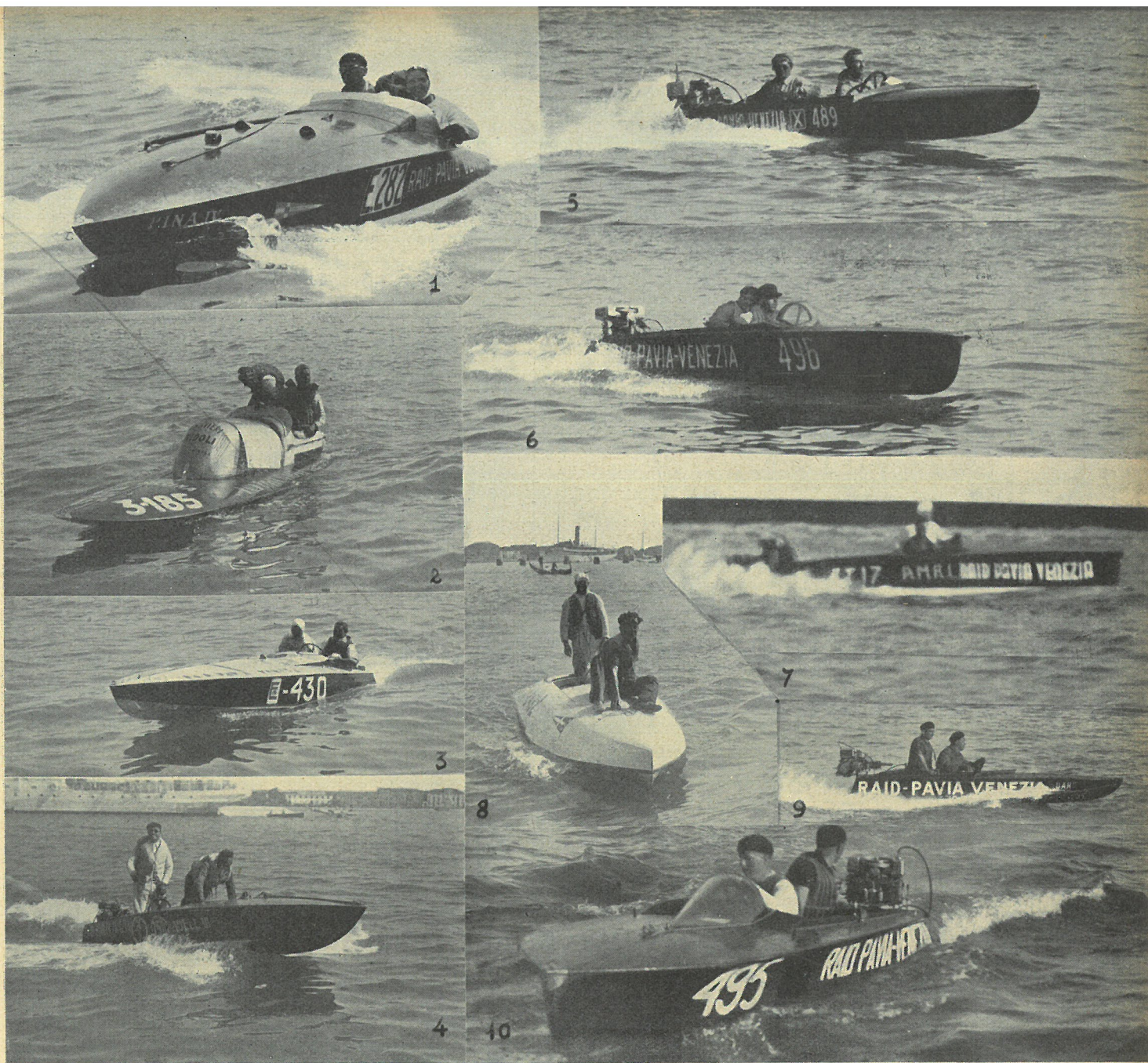
chilometri fino a Piacenza alla media di 66,523 ed invece prima di Cremona aveva dovuto fermarsi per cambiare... un pistone e così i 60 chilometri tra Piacenza e Cremona li ha percorsi in ore 2.19'. Con tutto ciò giungeva a Venezia con non molto distacco dal tempo record della sua categoria.

Seguono gli altri due fuoribordisti Roveda e Scappino ambedue alla loro prima prova e poi Giacinto Lanfranchi appassionato e tenace come pochi che in quattro gare conta tre vittorie.

Penultimo ad arrivare è il valoroso Mora che è stato piuttosto disgraziato. Il motore recalcitrante lo ha fatto partire da Pavia con 22' di ritardo e poi non ne ha voluto sapere di fargli riguadagnare il tempo perduto. Ad ogni modo Mora è alla sua quinta vittoria.

Ultimo ad arrivare è il Conte Bompiani che chiude la serie del litro e mezzo da turismo.

Due parole sui ritirati e prima di tutti sul giovanissimo direttore del *Popolo d'Italia*, Vito Mussolini che iscrivendosi alla grande gara ha voluto dimostrare autorevolmente in quanta considerazione essa è tenuta. Perfettamente nuovo al



1) La Signora Capé - 2) Enrico Pasini - 3) Alessandro Noè - 4) Il Conte Metello Rossi di Montelera - 5) Pompeo Silvani -
6) Ing. Stracconi - 7) Dott. Roveda - 8) Angelo Sisaro - 9) Enrico Pieraccini - 10) Ing. Rossini
(foto Fumagalli e Graziadei)

grande cimento avendo a compagno il Dott. Schneider del GUF di Pavia che già aveva tentato nello scorso anno ma era stato costretto a ritirarsi prima di Piacenza ha avuto un inizio velocissimo. A Piacenza è giunto alla bellissima media di Km. 78,832. A Cremona la media era sempre elevatissima: 75,542. Così pure a Casalmaggiore: 73,494. Ma dopo l'insidia d'un invisibile basso fondo arresta il bellissimo slancio ed all'arrivo a Borgoforte la media è quasi dimezzata e lo scafo non è in condizioni di continuare. Il giovane pilota verrà poi in automobile a Venezia.

Ritiro dolorosissimo poi quello dei veterani del raid, Negri e Calvi avvenuto a Bottrighe. Avvano compiuto la Pavia-Piacenza a quasi 80 di media; a Ostiglia la media era di 76,302, a Pontelagoscuro di 74,910 e subito dopo la panne irrimediabile.

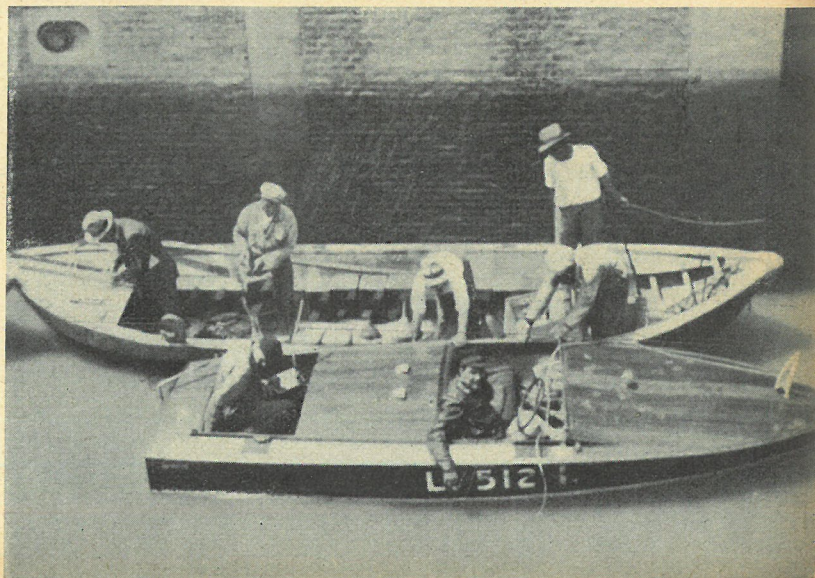
Doloroso pure il ritiro dei giovani ed arditi Scotti e Carcano quasi in vista di Venezia. Ancora a Vo'ta Grimana con fuoribordo da turismo erano in testa della categoria con quasi 60 di media e nella conca di Brondolo dovevano ritirarsi.

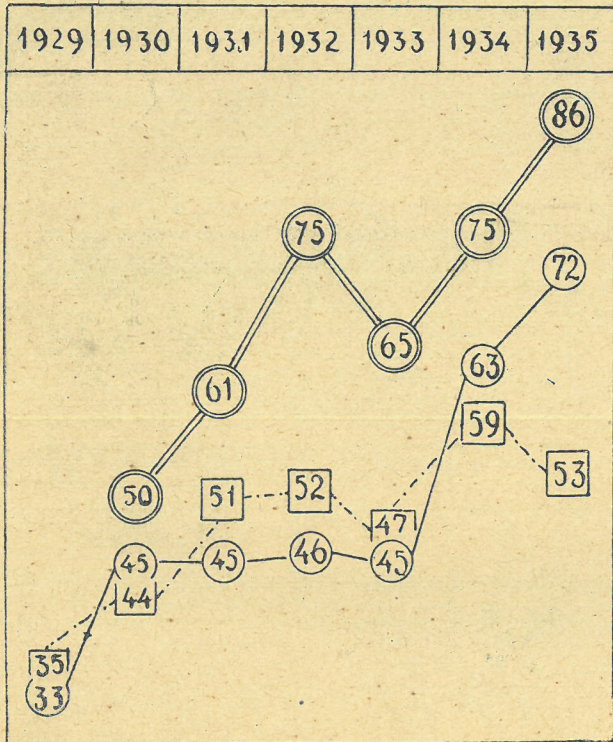
Come abbiamo accennato in principio, tra gli altri ritirati,

quasi tutti per incidenti di motore troviamo coppie di anziani partecipanti al raid e valorosi motonauti: Rustici-Banfi, Castiglioni-Forni, Arosio-Crotto. Una coppia di meno anzia-

Leo Daccò nella conca di Volta Grimana.

(foto Casellato - Adria)





○ IDRO ○ ENTROBORDO □ FUORIBORDO

Grafico dimostrante la progressione delle velocità massime raggiunte dai vari tipi di imbarcazioni nelle sette edizioni della Pavia-Venezia.

ni, che aveva avuto un brillante inizio, giungendo a Piacenza alla media di 74,260, Morandi-Barberis e che ancora a Pontelagoscuro aveva oltre 52 di media era costretta a ritirarsi prima di Volta Grimana. Così pure spiacevole il ritiro del comm. Gambazzi, Segretario Federale di Cremona che pur alla sua prima prova aveva compiuto una bellissima gara fino a Volta Grimana doveva ritirarsi nelle conche per la rottura dell'albero dell'elica.

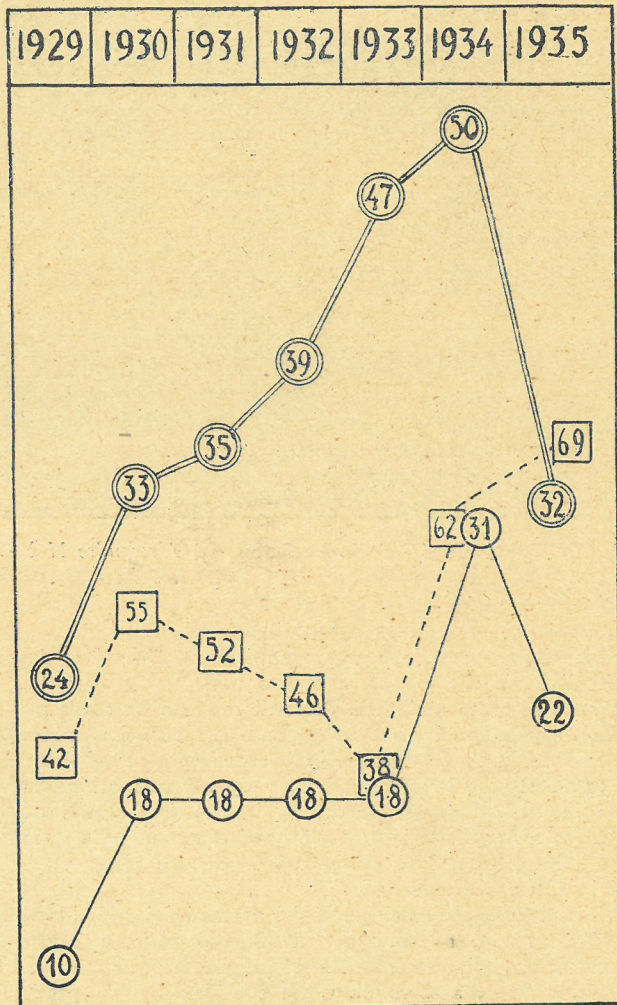
Per la esattezza della cronaca occorre aggiungere ai 32 partenti da Pavia indicati dalle tabelle, un 33., il Dr. Andrea Gorla del G.U.F. di Torino che prese parte vittoriosamente al raid del 1931. Ora, non sappiamo per qual motivo, egli che era iscritto tra i motoscafi da corsa è partito fuori gara e fuori orario della sua categoria. Risulta passato al controllo di Piacenza dopo aver percorso i 69 Km. da Pavia in ore 1.39'15" e dopo non ne abbiamo più avuto notizia.

L'organizzazione del raid ha avuto per Commissario Generale il Dott. Carlo Saglio e vice-commissario generale il N. H. Camillo Panigadi. Commissari alle segnalazioni: l'Ing. Ostilio Gorio, Capo dell'Ufficio speciale del Po, Commissario dirigente a Pavia Piero Sozzani e cronometrista Eugenio Bertoni. Commissari dirigenti e cronometristi lungo il percorso erano il Dott. Malerba ed il sig. Della Valle a Piacenza, Sig. Lombardi e Ing. Bonfanti a Cremona, Dott. Fazzi e Sig. Bianchini a Casalmaggiore, Sigg. Perinotto e Antoniazzi a Borgoforte, Cent. Moresi e Prof. Saggiori a Ostiglia, Console Divisi e Ing. Maccani a Pontelagoscuro, Dott. Cibina a Bottrighe, Rag. Lestan e Sig. Franti a Volta Grimana, Cap. Vido e Cav. Porazzini a Chioggia.

Al traguardo d'arrivo a Venezia Commissario Dirigente era il Ten. di Vascello Bongioanni e Vice-commissario Antonio Levorato. Come di consueto il Cap. Spanpani del R. Arsenale provvedeva all'adattamento dei pontili ed altri apparecchi marinareschi. La Giuria era composta dal Comm. Leone Rocca, Presidente; dal Cap. di Fregata Mario Schiavuta, Vice-presidente; Dott. Franco Olivetti, Conte Luigi Leonardi di Casalino, Rag. Spartaco Pavesi e Rag. Alessandro Dazzo.

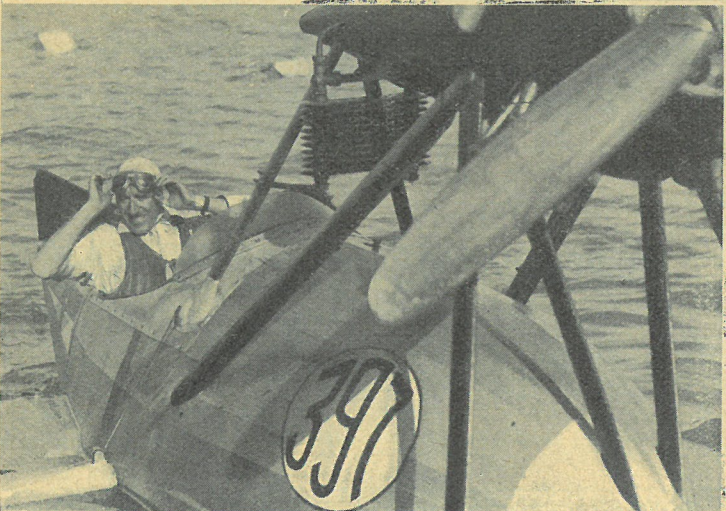
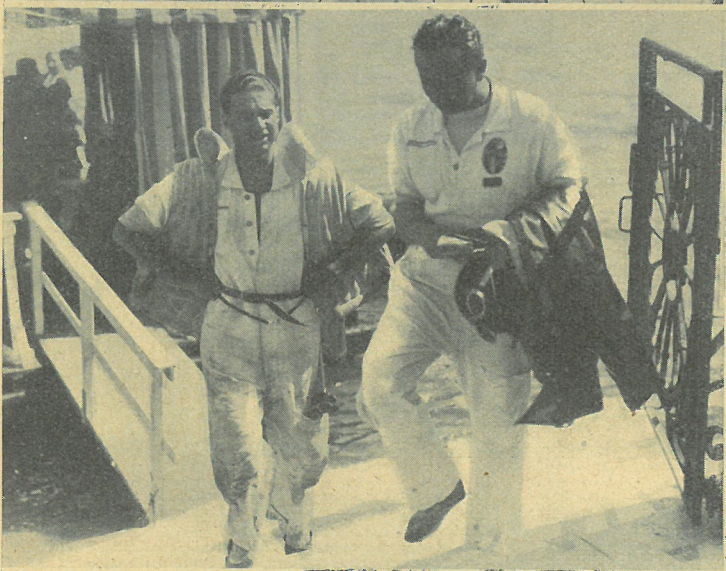
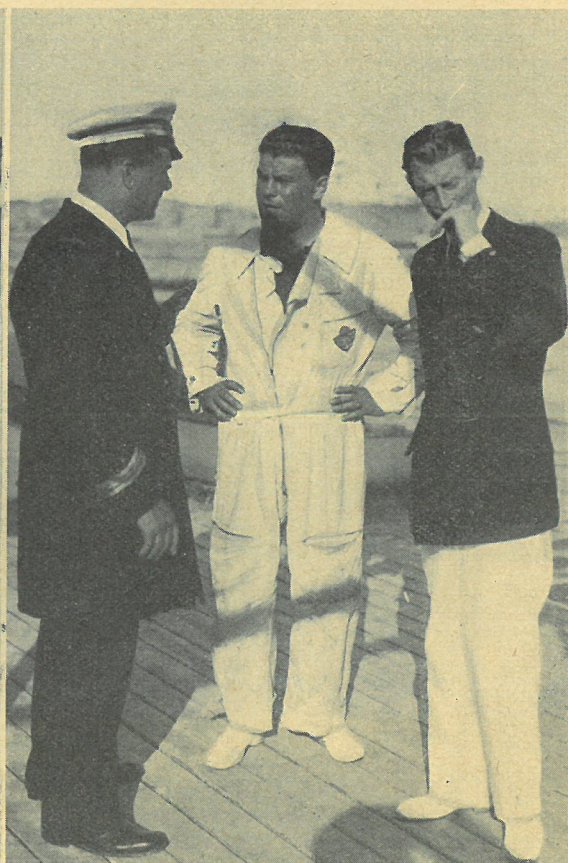
Il lunedì alle ore 11,30 i concorrenti si sono radunati poi nella sala delle udienze a Ca' Farsetti per il ricevimento offerto dal Comune di Venezia e per la premiazione.

Erano presenti: il Prefetto di Pavia dott. Leone con la sua signora, il Segretario federale di Pavia dott. Frediani, il capitano di vascello Marengo di Moriondo, Capo di Stato Maggiore del Comando Militare Marittimo dell'Alto Adriatico, il colonnello Lami comandante della Capitaneria del Porto, il dott. Franco Olivetti, Delegato allo Sport della Federazione Fascista, il colonnello Lauro del Provveditorato al Porto, il comandante Leone Rocca, il capitano di fregata Schiavuta, il tenente di vascello Bongioanni, il maggiore Pierucci per il comando del Presidio, il direttore del Lloyd Triestino comm. Berghinz ed altri ai quali faceva gli onori di casa il Vice Podestà comm. Macciotta.

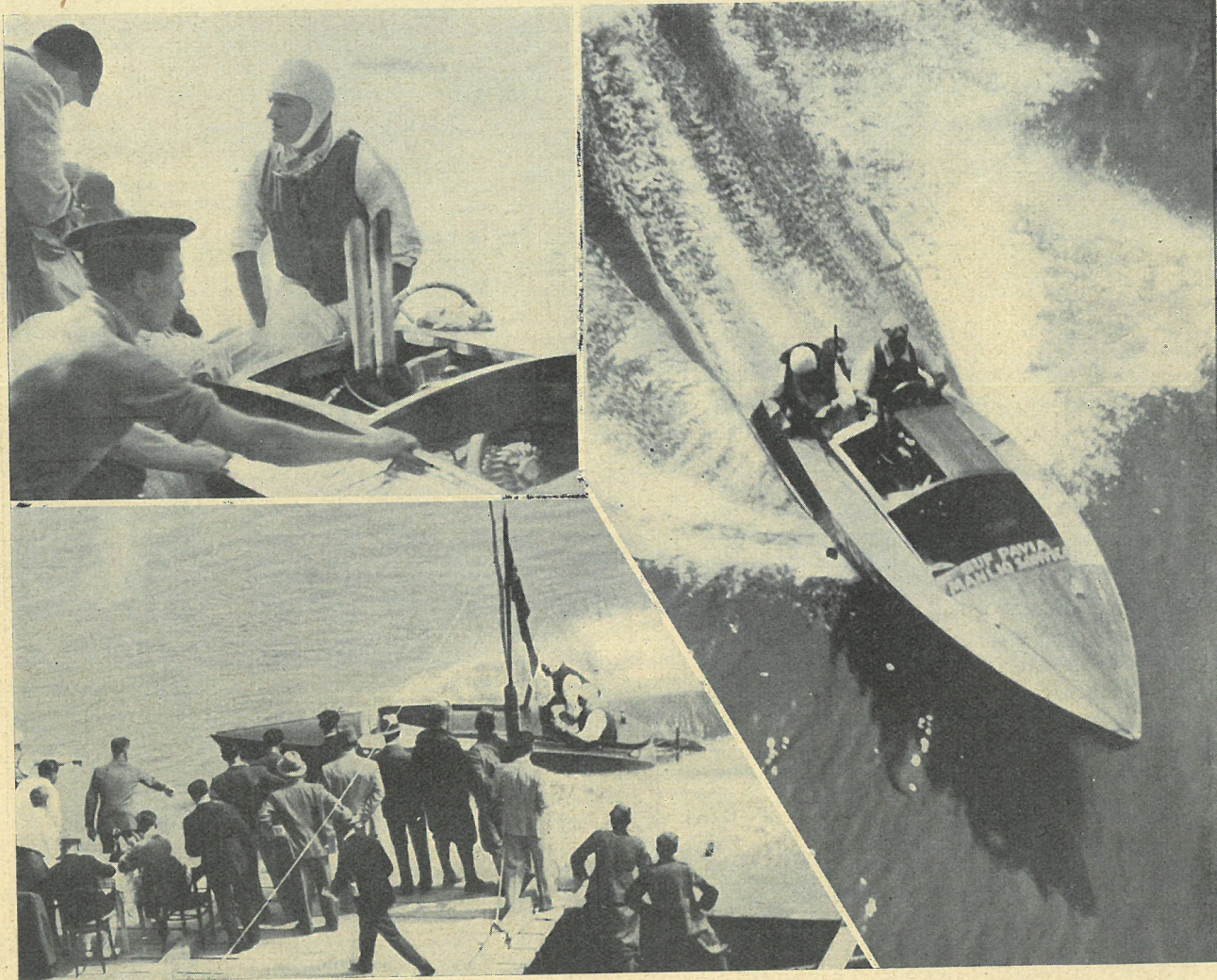


○ PARTITI ○ ARRIVATI □ PERCENTUALE

Grafico dimostrante anno per anno il rapporto tra il numero degli scafi partiti e quelli arrivati.



Scene degli arrivi a Venezia — (a sinistra, dall'alto al basso) Il Conte Federico Borromeo, il Cap. Bertoli, il Comm. Donati, il Sig. Moretti ed il Dott. Saglio, Pres. A.M.P. - L'ing. Cattaneo ed il Conte Theo Rossi appena arrivati - Il Conte Borromeo nell'idro Donati - (a destra) Il Duca de Ferrari tra il Cap. Spampani ed il Conte Leonardi di Casalino - La signora Capé e Renzo Lo Staffa all'arrivo. (foto Fumagalli)



Vito Mussolini in partenza da Pavia ed al traguardo di Piacenza.

(foto Argo, Vignali e Keystone)

Dopo il saluto al Re ed al Duce lanciato dal Segretario Federale di Pavia prende la parola il comm. Macciotta, il quale porge il saluto di Venezia ai motonauti esprimendo la sua ammirazione per il successo della gara che ogni anno acquista maggiore importanza.

Ha risposto il prof. comm. Poderini della presidenza della Associazione Motonautica Pavia ringraziando per la squisita e gentile ospitalità ricevuta da Venezia, esaltando con bellissime parole lo spirito agonistico suscitato dalla gara e ponendo in rilievo il significato che riveste questa manifestazione destinata a collegare viepiù per mezzo di una antichissima via naturale i centri industriali lombardi al porto di Venezia.

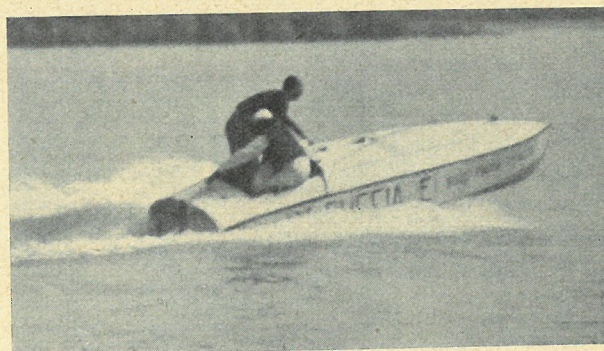
Quindi il dott. Saglio, presidente dell'Associazione Motonautica Pavia, legge l'elenco dei premi assegnati ai vari vincitori di categoria e dei traguardi intermedi. I premiati ricevono dalle mani delle autorità i ricchi trofei, coppe targhe e medaglie che formano l'annuale dotazione della gara. Ad ogni nome letto dal dott. Saglio i presenti applaudono e particolarmente festeggiata è la signora Pina Capè.

Infine il conte Theo Rossi che vestiva la divisa di Capo Manipolo della M.V.S.N., a nome dei concorrenti ha rivolto un caloroso saluto al comm. ing. Vincenzo Balsamo, creatore dell'interessantissima gara e animatore delle prime sei edizioni. Dopo un saluto alla Motonautica Associazione Milano, della quale l'ing. Balsamo è presidente, ha porto il ringraziamento dei corridori all'Associazione Motonautica Pavia, orga-

nizzatrice del settimo raid, e al Circolo Motonautico di Venezia per la perfetta organizzazione dell'arrivo e per la sua tradizionale ospitalità.

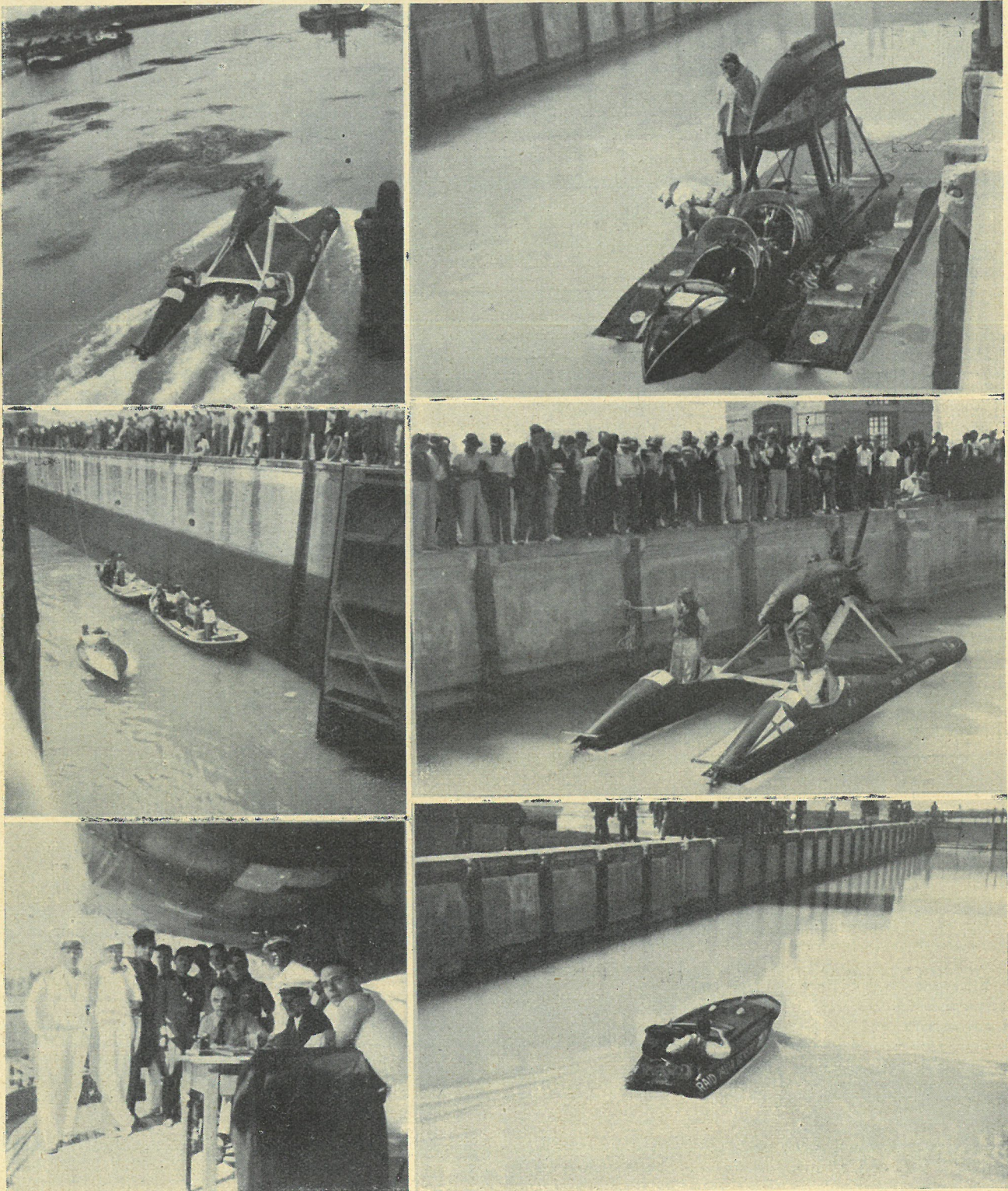
Un po' di statistiche.

In queste sette edizioni della Pavia-Venezia vi hanno partecipato prendendo la partenza da Pavia, 247 motonauti iscritti come primi o secondi piloti o come meccanici.



Il Conte Bompiani

(foto Fumagalli)



A sinistra: Al traguardo di Volta Grimaldi - L'idro Gorini tra i banchi di alghe - La Signora Capé esce dalla conca - Gli «ufficiali» del traguardo. (foto M. Casellato - Adria)
 A destra: Nella conca di Brondolo: L'idro del Conte Rossi si rifornisce di acqua per il raffreddamento del motore - L'idro Gorini - La Signora Capé. (foto Enrico Magli di Padova)

Se si immagina che in ogni prova si siano avuti sempre nuovi concorrenti dato che il totale delle imbarcazioni partite
 $24 + 33 + 35 + 39 + 47 + 50 + 32$
 è stato di 260 e che ogni imbarcazione doveva portare due

persone a bordo, avremmo un totale di 520 persone. Ma contando le singole persone con nome e cognome ne troviamo come abbiamo detti, 247, ciò significa che in media ognuno ha preso parte a più di due raids.

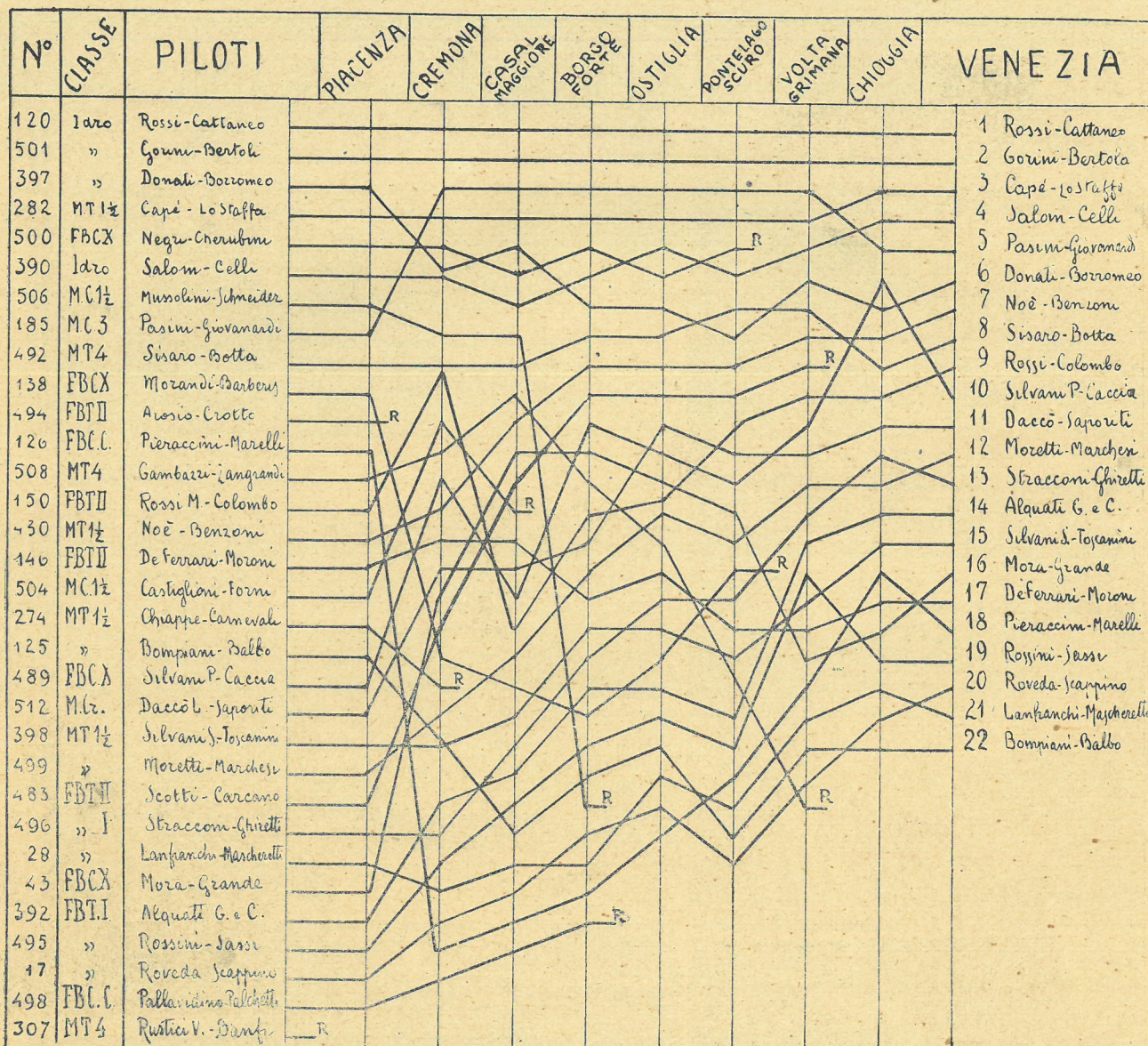


Grafico dimostrante la posizione dei singoli concorrenti ai controlli ed all'arrivo in ordine di classifica assoluta come se fossero partiti da Pavia tutti alla stessa ora.

Esaminando ora una per una le singole prove e compilando una specie di schedario di tutti i partecipanti troviamo che i 247 motonauti si dividono così:

120 hanno partecipato ad un solo raid e di questi 50 sono arrivati a Venezia e 70 sono rimasti per strada.

59 hanno partecipato a due raids e di essi 23 sono arrivati tutte e due le volte a Venezia, 20 una volta sola e 16 son sempre rimasti sul percorso.

31 sono intervenuti a tre raids e di questi 6 soli sono arrivati a Venezia tutti e tre le volte: sono i signori Bagnato, Chigiato, Guerini, Milani, Riva e Villa. 14 sono arrivati a destino due volte, 6 una volta e 5 mai.

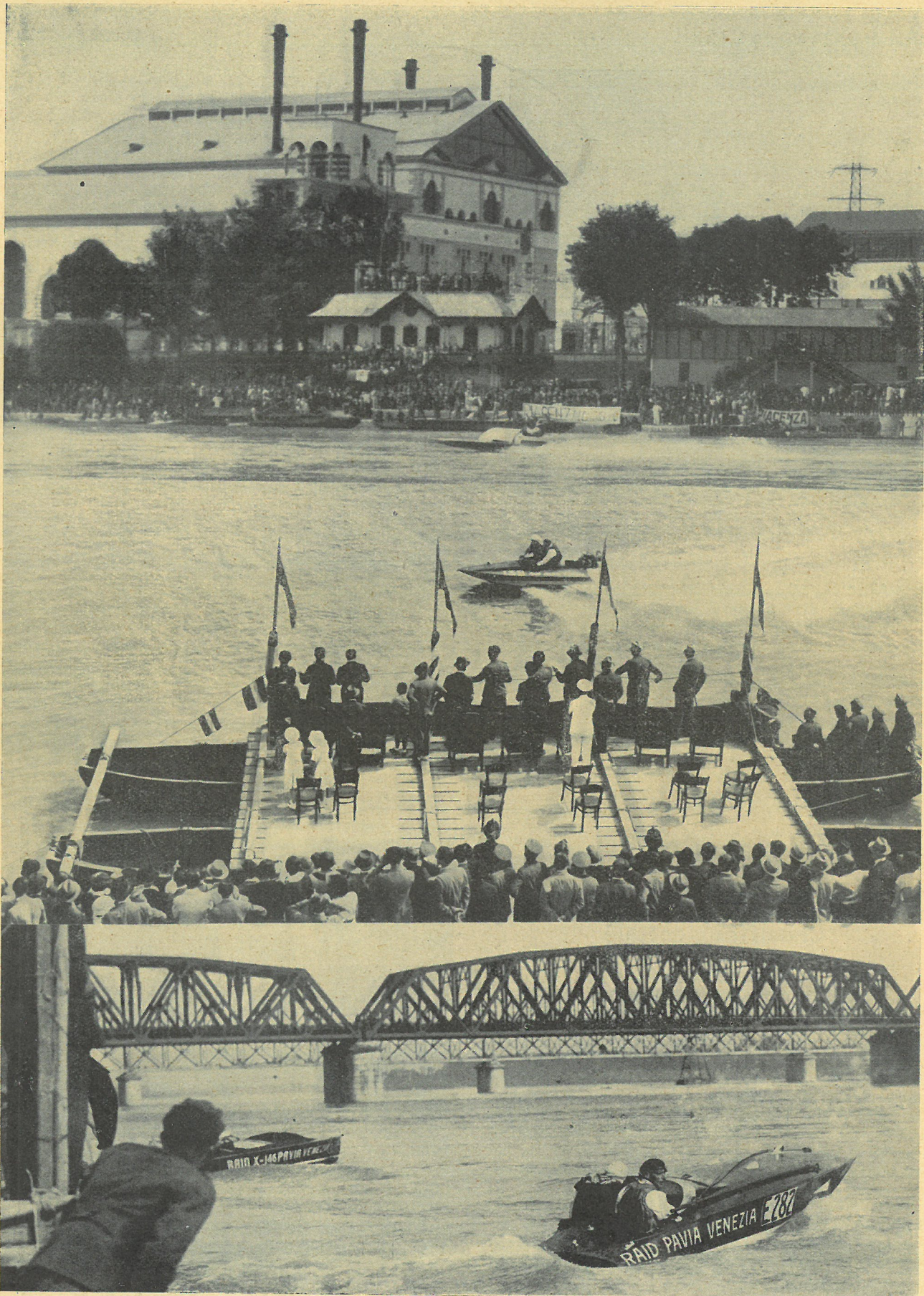
14 presero parte a quattro raids. Nessuno vinse tutte e quattro le prove. Ne vinsero tre la signora Capè ed i signori Brovelli, Arnaldo Castiglioni, Feltrinelli Eligio e Stefano, Giacinto Lanfranchi Lo Staffa e Maderna. Due giunsero due volte a Venezia, tre una sola (e tra questi sfortunati l'ing. Passarin) e uno solo fece tutti e quattro i viaggi restando sempre per strada.

11 hanno preso ben cinque volte la partenza da Pavia

e nessuno arrivò tutte e cinque le volte a Venezia. Due soli, Mereghetti e Pedotti vi giunsero quattro volte, tre vi arrivarono tre volte, quattro due volte, uno una volta (e questo fu il signor Pozzi che la prima volta giunse felicemente a destino e le quattro successive mai più), ed uno finalmente partì cinque volte da Pavia, ma se volle vedere Venezia dovette recarvisi col treno popolare!

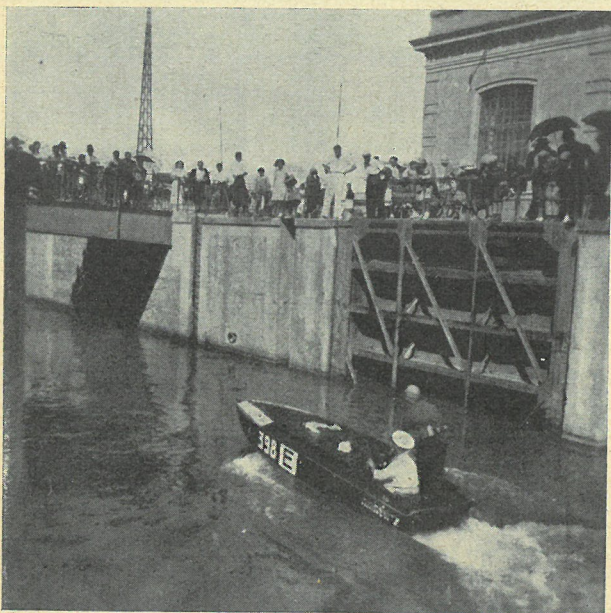
9 soli parteciparono a sei dei sette raids ed uno solo di essi, tutte le volte giunse a Venezia, Luigi Ca'vi e nella classifica assoluta fu I, IV, V, II, V e V. Peccato che quest'anno come abbiamo visto, sia rimasto per strada interrompendo così la serie delle vittorie in modo che d'ora innanzi non vi sarà più nessuno che possa vantarsi di aver compiuto vittoriosamente tutti i raids dal primo in avanti.

Seguono poi Paolo Mora che con sei partecipazioni, conta cinque vittorie, il Conte Theo Rossi (due primi e due secondi assoluti); l'ingegnere Giudo Cattaneo (quattro primi assoluti), il Conte Federico Borromeo ed Eugenio Silvani con tre arrivi a Venezia, l'ing. Castoldi con due e finalmente l'ing. Speluzzi e Samuele Silvani che sei volte si lanciaro-



Controllo di Piacenza - Passaggi di Pàsini (in'alto). Mo:andi (in centro) De Ferraris e Capé (in basso). (foto Vignali)

RAID PAVIA VENEZIA



Samuele Silvani entra nell'a Conca di Voita Grimana
(foto Casellato)

no nel Po ed una sola volta arrivarono a Venezia, la seconda volta il primo, ora soltanto il secondo.

3 soltanto sono i partecipanti a tutte e sette le edizioni del Raid e tutti e tre con cinque arrivi a Venezia: Ettore Negri che fu 1. assoluto, IV, V, V, e XII ed i due inseparabili Leo Daccò ed Emilio Saporiti.

Per nostro conto se dopo conclusa questa settima edizione del raid si dovesse stabilire un premio d'eccellenza per il più meritevole per tutto il settennio lo daremmo senza esitazione a Leo Daccò. Nei primi due anni con motori fuoribordo di due diverse marche e poi negli altri cinque con entrobordo Gray, ha dato la dimostrazione più completa di quello che si può fare con poca spesa, senza appoggi di sorta. Si aggiunga che il peso dello scafo in ordine di marcia era di ben 750 Kg. e che il motore attuale, il Gray 1500 ha tre anni di vita ed è usato senza alcuna modifica o truccatura.

ROBERTO DEGLI UBERTI

Classifica generale

IDROSCIVOLANTI

1. Capi Manipolo Theo Rossi e Guido Cattaneo della Squadra Motonautica della Milizia (S.I.A.I. - Isotta Fraschini) N. 120, partiti alle 9,30 ed arrivati alle 14.31'50" compiendo il percorso di 433 chilometri in ore 5.1'50" alla media di Km. 86,073. Record precedente degli idroscivolanti ed assoluto ore 5.44'8" alla media di Km. 75.862. Vince la medaglia d'oro del P.N.F., la Coppa Umberto Maddalena, la Coppa Montelera, la Coppa M.V.S.N., la Coppa M.Q.M., la Coppa Assic. Gen. Venezia.

2. Maggiore Goffredo Gorini e Capitano Francesco Bertoni della Regia Aeronautica - Alfa-Romeo N. 501 partiti alle 9,30 ed arrivati alle ore 14.42'30" in 5.12'30" alla media di Km. 83.126. Vince la Coppa Il Popolo di Pavia.

3. Aldo Sa'om e Dino Celli del Circolo Motonautico di Venezia (Celli-Spa N. 390) partiti alle 9,30 ed arrivati alle 15.56'18" in 6.26'18" alla media di Km. 67.253. Vince la medaglia d'oro del Ministero della Guerra.

4. Renato Donati della R. Aeronautica e Federico Borromeo del Regio Verbano Yacht Club (Labor. Sperimentale R.

A. - Alfa-Romeo N. 397) partiti alle 9,30 ed arrivati alle 16.50'28" in 7.20'28" alla media di chilometri 58.982. Vince la Targa Popolo di Pavia, ed il dono del Ministero della Marina.

MOTOSCAFI AD ELICA IMMERSA

1. Pina Capè e Renzo Lostaffa del Regio Verbano Yacht Club (S.I.A.I. - B.P.M. N. 282) partiti alle 7,50 ed arrivati alle 13.56'23" in 6.6'23" alla media di Km. 72.166. (Record precedente 6.48'17" due quinti alla media di Km. 63,631). Prima assoluta e prima dei motoscafi da turismo 1500. Vince la medaglia d'oro di S. M. il Re, la medaglia d'oro della signora Puricelli, la Coppa RACI.

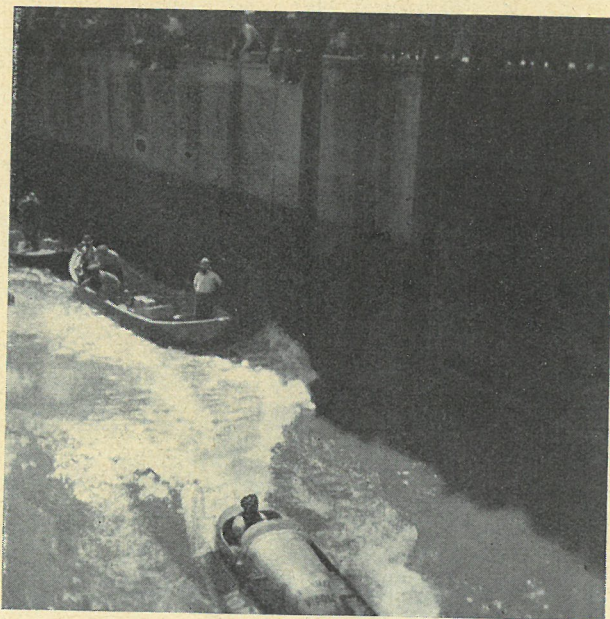
2. Enrico Pasini e Zorè Giovanni dell'Associazione Motonautica Pavia (Vidoli-B.P.M. N. 185) partiti alle 8,50 ed arrivati alle 16.7'8" in 7.17'8" alla media di Km. 59.432. Primo dei motoscafi da corsa 3000. Vince la Coppa Città di Venezia.

3. Alessandro Noè e Teobaldo Benzoni dell'Associazione Motonautica Pavia (Taroni-B.P.M. N. 430) partiti alle 7,50 ed arrivati alle 15.13'41" in 7.23'41" alla media di chilometri 58.555. Secondo dei motoscafi da turismo 1500. Vince la Coppa Annibale Carena, la Coppa di S. E. il Prefetto di Pavia la Coppa del GUF di Pavia, la Coppa Anon. Infortuni di Milano.

4. Angelo Sisaro e Alfredo Botta dell'Associazione Motonautica di Torino (Riva-Laros N. 150) partiti alle ore 7,30 ed arrivati alle 15.39'27" in 8 h. 9' 27" alla media di Km. 53,443. (Record esistente 7 h. 42 17" alla media di Km. 56.199). Primo dei motoscafi da turismo 4000. Vince la Coppa de'l'O.N.D. di Pavia, la medaglia d'oro Ministero Comunicazioni.

5. Metello Rossi e Vittorio Colombo del Club Motonautico di Torino (Riva-Laros N. 150) partiti alle ore 7,30 ed arrivati alle 15.39'27" in 8 h. 9' 27" alla media di Km. 53,443. (Record esistente: 7 h. 18' 27" alla media di Km. 58.121). Primo dei fuoribordo da turismo 1000. Vince la medaglia d'argento di S.A.R. il Principe di Piemonte, la Coppa RACI di Roma.

6. Pompeo Silvani e Gianfranco Caccia della Motonautica Associazione Milano (Vidoli-Elto N. 489) partiti alle 8.20 ed



Pasini cade in acqua nella conca di Voita Grimana lanciato dal vortice d'aria del motore dell'Idro Gorini ed il suo motoscafo parte col solo meccanico!

(foto Casellato)

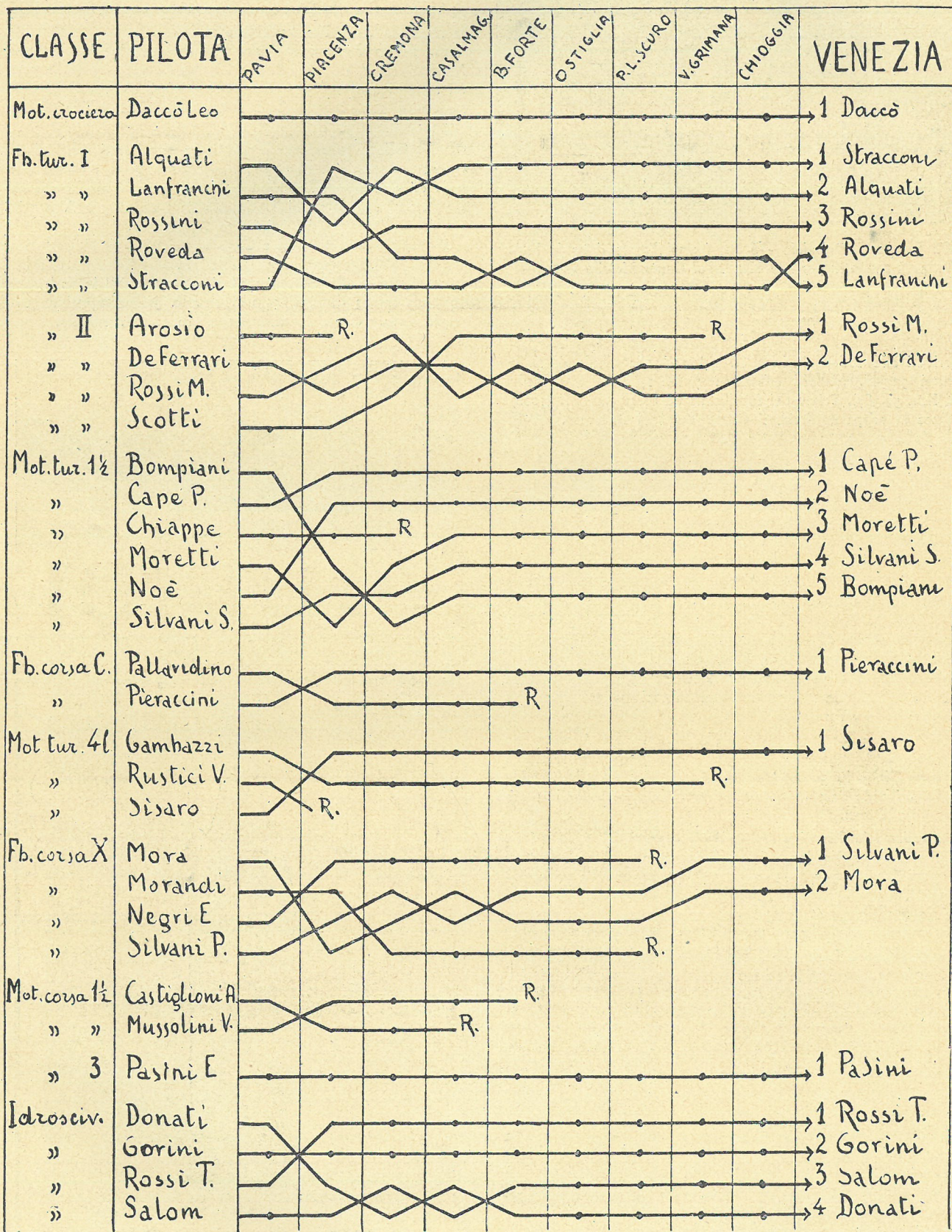
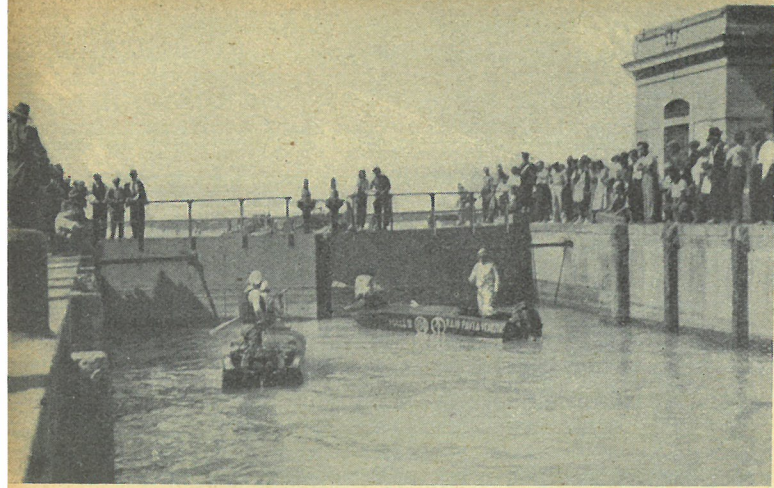


Grafico dimostrante la posizione dei singoli concorrenti ai vari controlli ed all'arrivo a Venezia in ordine di classifica per categoria.



Alle conche di Brondolo - Scotti immobilizzato dopo la bella gara condotta per 400 Km. ed il Conte Metello Rossi.

(foto Enrico Magli - Padova)

arrivati alle 16.34'14" in 8 h. 14' 14" alla media di chilometri 52.566. (Record esistente: 7 h. 17' 28" alla media di Km. 59.387). Primo dei fuoribordo da corsa classe X (1000). Vince la coppa di S. E. il Conte Vo'pi di Misurata.

7. Leo Daccò ed Emilio Saporiti del Regio Verbano Yacht Club (Vidoli-Gray N. 512) partiti alle sei ed arrivati alle 14. 19' 23" in 8 h. 19. 23" alla media di Km 50.643. Primo dei motoscafi da crociera. Vince la Coppa Podestà di Milano.

8. Felice Moretti e Giuseppe Marchesi dell'Associazione Motonautica Pavia (Saglio-B.P.M. N. 499) partiti alle 7.50 ed arrivati alle 16. 47' 2" in 8 h. 57. 20" alla media di chilometri 148.379. Terzo dei motoscafi da turismo 1500. Vince la Coppa Ministero LL. PP.

9. Alfredo Stracconi e Gino Ghiretti dell'Associazione Motonautica Pavia (Taroni-Laros N. 496), partiti alle 7.30 ed arrivati alle 16.33'6" in 9 h. 3' 6" alla media di chilometri 48.143. (Record precedente 9 h. 51' 5" alla media di Km. 43.952). Primo dei fuoribordo da turismo 500. Vince la Coppa dell'on. Farinacci.

10. Gino e Cesare Alquati della Motonautica Associazione Milano (Riva-Johnson N. 392) partiti alle 7.30 ed arrivati alle 17.0'55" in 9 h. 30' 55" alla media di Km. 45.578. Secondo dei fuoribordo da turismo classe 500. Vince la medaglia d'oro del Cav. Dezzo.

11. Samuele Silvani e Domenico Toscanini dell'Associazione Motonautica Pavia (Taroni-Gray N. 398) partiti alle 7.50 ed arrivati alle 17.34'4" in 9 h. 44' 4" alla media di chilometri 44.481. Quarto dei motoscafi da turismo 1500. Vince la Coppa L.N.I.

12. Paolo Mora ed Emilio Grande dell'Associazione Motonautica Italiana Lario (Picchiotti-Laros N. 43) partiti alle 8.20 ed arrivati alle 18.9'37" in 9 h. 49' 37" alla media di chilometri 44.062. Secondo dei fuoribordo da corsa classe X (1000). Vince la medaglia d'oro della FIAT e la medaglia del CONI.

13. Angelo De Ferrari e Luigi Moreni dell'Associazione Motonautica Ligure (Picchiotti-Laros N. 146) partiti alle 7.30 ed arrivati alle 17.20'20" in 9 h. 50' 20" alla media di chilometri 44.009. Secondo dei fuoribordo da turismo 1000. Vince la Coppa S. Canottieri Ticino.

14. Enrico Pieraccini e Bruno Marelli dell'Associazione Motonautica Italiana Lario (Riva-Johnson N. 126) partiti alle ore 8 ed arrivati alle 17.50'20" in 9 h. 50' 20" alla media di Km. 44.009. (Record esistente 8 h. 53' 11" alla media di chilometri 48.276). Primo dei fuoribordo da corsa classe C (500). Vince il dono del Ministero degli Interni.

15. Torquato Rossini e Riccardo Sassi dell'Associazione Motonautica Pavia (Genio Civile Parma-Laros N. 495) partiti alle 7.30 ed arrivati alle 17.50'5" in 10 h. 20' 5" alla media

di Km. 41.897. Terzo dei fuoribordo da turismo 500. Vince la medaglia d'oro Provveditorato al Porto.

16. Renzo Roveda e Giuseppe Scappino dell'Associazione Motonautica Pavia (Riva Laglio - Laros N. 17) partiti alle 7.30 ed arrivati alle 18.0'33" in 10 h. 30' 33" alla media di chilometri 41.202. Quarto dei fuoribordo da turismo 500. Vince la medaglia d'oro del T.C.I.

17. Giacinto Lanfranchi e Giuseppe Mascherati dell'Unione Sportiva Fascista di Sarnico (Riva-Johnson N. 28) partiti alle 7.30 ed arrivati alle 18.1'5" in 10 h. 31' 5" alla media di Km. 41.167. Quinto dei fuoribordo da turismo 500. Vince la medaglia d'argento del Ministero Aronautica.

18. Guglielmo Bompiani e Carlo Balbo del Club Motonautico Gabriele d'Annunzio di Gardone Riviera (Guarnato-B.P.M. N. 125) partiti alle 7.50 ed arrivati alle 18.23'30" in 10 h. 33' 30" alla media di Km. 41.010. Quinto dei motoscafi da turismo 1500. Vince la medaglia d'oro C.P.E. Milano.



L'arrivo a Venezia di Giacinto Lanfranchi.

(foto Fumagalli)

MARASCHINO DI ZARA
VLAHOV
la marca preferita

Un'altra strepitosa affermazione dell'Italianissimo motore marino **B.P.M.!**

La **VII PAVIA-VENEZIA** Km. 433

la più lunga gara motonautica del mondo !
è vinta in modo superiore dal motore marino



che si classifica:

I° assoluto tra i motoscafi di tutte le categorie
(Entrobordo e fuoribordo da turismo e corsa) e

I° della categoria motoscafi turismo 1500 cc. con la Signora
PINA CAPE' con scafo **Savoia-Marchetti**

alla fantastica media di

Km. 72,166!!!

battendo ogni precedente record della gara

II° assoluto **PASINI ENRICO** **I°** dei motoscafi da corsa 3000 cc.

III° assoluto **NOÈ ALESSANDRO** **II°** dei motoscafi da turismo 1500 cc.

IV° assoluto **SISARO ANGELO** **I°** dei motoscafi da turismo 4000 cc.

Luminosa ed ineguagliabile conferma, data la lunghezza senza paragone del percorso, delle doti oramai proverbiali di **POTENZA, REGOLARITÀ, DURATA**, dei motori marini **B. P. M.**

CANDELE CHAMPION - CARBURATORI COZETTE - MAGNETE VERTEX SCINTILLA

Officine Motori Marini B. P. M. - Botta Puricelli - Milano - Via Isonzo, 50 - Tel. 50-270

Agenti Rappresentanti: **VENETO:** Ditta Motori Accessori - Rialto Riva del Vin - Venezia - Tel. 8-90
PAVIA, PIACENZA, CREMONA: Dott. Carlo Saglio - P.zza Municipio, 3 - Pavia - Tel. 2302
LIGURIA: Ing. Arrigo Marchi - Galleria Mazzini, 5-4 - Genova - Tel. 51-716
SVIZZERA: Cantieri Navali G. Brivio - Lugano
LAGO DI COMO: Agenzia Automob. Lancia - Rossi e Beretta - Via Raffaello, 9 - Lecco
LAZIO - P. Morosi - Via Ezio, 30 - Roma



STANDARD BENZINA SUPERIORE— ESSO IL SUPER CARBURANTE

Società Italo-Americana per il Petrolio Genova