

In questo fascicolo: servizio particolare sulla XII Pavia - Venezia

Vela e MOTORE

30 MAGGIO 1952 - N. **5**
ANNO XXIX - S.A.P. Gr. 3° - L. 200

**5,5 metri S.I.
IN REGATA SUL
MAR LIGURE**

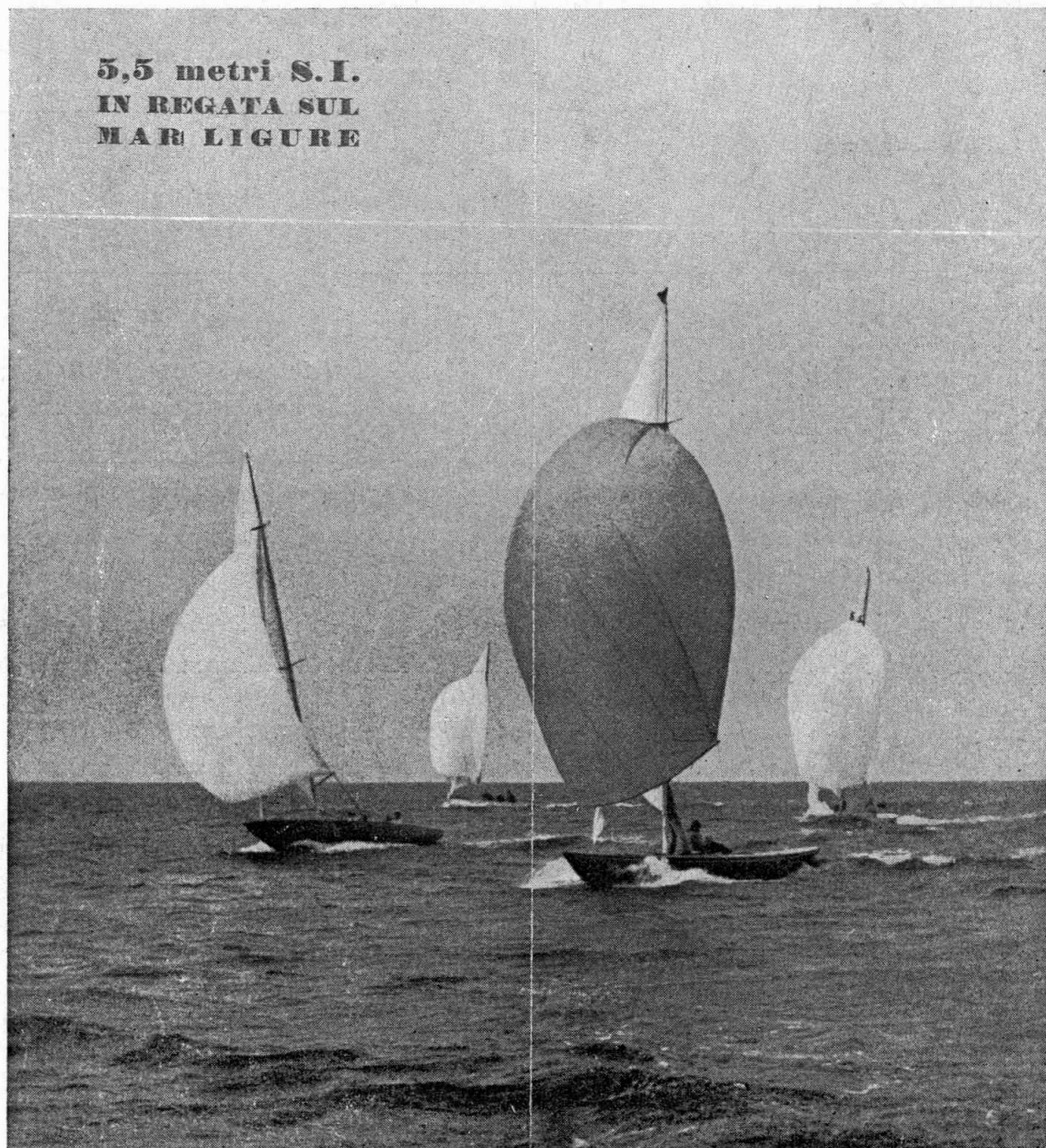


Foto A. Tomei - 1° classificato al Concorso Fotografico dell'Y.C.I.

= XII° RAID ANNO 1952 =



Consacrata dal più vivo successo la rinascita della Pavia - Venezia

La rinascita sta per essere consacrata: il rosso scafo dei Fratelli Toselli attraverso il Canale della Giudecca punta verso il traguardo dei Giardini Reali di Venezia che fra pochi secondi verrà tagliato dai vincitori assoluti del 12° Raid Pavia - Venezia.

(Foto Perrucci)

Verso il mezzogiorno del 1° giugno scorso, lungo gli interminabili rettilinei della splendida ed ombrosa strada che da Cremona per Mantova, Monselice e Padova porta a Venezia, una grossa vettura americana filava velocissima, non tanto veloce però quanto era nel desiderio dei suoi occupanti che avrebbero voluto, e da tempo, non solo essere già sulla Riva degli Schiavoni ma già al tramonto di quella radiosa giornata di avanzatissima primavera.

Filava veloce la grossa vettura lasciandosi alle spalle città e borgate mentre i suoi passeggeri non avevano occhi per ammirare la pingue ed ubertosa campagna sfuggente ai lati né il palpito dei Laghi di Virgilio, né la sfilata delle rosse mura della cittadella di Montagnana, né l'accogliente autoristore della Stanga, all'imbocco dell'Autostrada per Venezia. Le loro menti erano occupate da un'idea comune, da un pensiero solo, da un'ansia sola, dalla impotente attesa del compimento di una impresa che essi avevano fortissimamente voluto, che essi avevano portato alla realizzazione ed alla cui felice conclusione erano tesi tutti i loro voti, già a quell'ora in parte esauditi ma ancora costellati di grandi e numerosi interrogativi.

Viaggiavano sulla grossa e veloce vettura americana il Presidente della A. M. di Pavia e Commissario Generale della Pavia - Venezia, Dr. Piero Gavazzi, ed il Presidente del Comitato organizzatore, Comm. Vincenzo Balsamo. Correavano essi verso Venezia lungo la incantevole stra-

da mentre verso la Perla dell'Adriatico convergevano pure, ma per altra via, gli agili scafi e gli appassionati piloti che avevano risposto al loro appello, che riportavano il rombo dei loro motori lungo gli argini che la momentanea ed improvvisa follia del vecchio fiume aveva travolti gettando gli uomini nella disperazione e nel lutto ma che gli uomini stessi avevano ricostruito con la volontà incrollabile di nostra gente, riaprendo così la grande via di navigazione attraverso tutta la pianura padana. E dopo la recente tragedia, dopo i lunghi anni di stasi dovuti alla ancor più immane tragedia che ha travolto tutto il Paese, ecco compirsi anche questo nuovo atto della ricostruzione integrale della Nazione, ecco rinascere anche questa gara unica al mondo che, dopo la ininterrotta e gloriosa serie di undici edizioni veniva ripresa dopo dodici anni di sospensione.

Nacque la Pavia-Venezia nel 1929 per volontà dell'Ing. Vincenzo Balsamo ed è rinata ora, per la volontà e la fede del Dott. Gavazzi che di questa rinascita ne aveva fatta una questione di onore personale e che a questa resurrezione vi si era dedicato sin dal 1948, sin da quando cioè aveva assunto la Presidenza dell'Associazione Motonautica di Pavia.

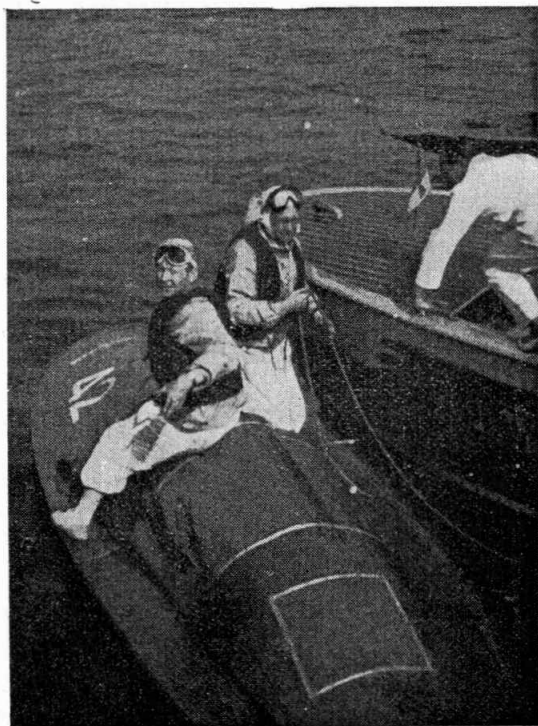
In allora era già molto il concepire una idea simile, che alla realizzazione si opponeva la lunga serie di ponti di barche provvisori che, praticamente interrompendo la nostra massima via fluviale, l'avevano trasformata in una

successione di bacini. Da allora il Dott. Gavazzi seguì con accorata passione l'opera di ricostruzione e la inaugurazione di ogni nuovo ponte fu per lui motivo di giubilo sino a che, da chiari sintomi, apparve possibile la realizzazione dell'idea così a lungo accarezzata.

Alla fine del 1950 la grande via d'acqua si presentava nelle stesse condizioni del 1939 e da quel momento l'organizzazione iniziò a funzionare sostenuta dalla passione che il Dr. Gavazzi trasfondeva nei suoi collaboratori vincendo più d'uno scetticismo, da una passione che né il forzato rinvio della gara nel 1951 a causa della piena dell'Adige, né la tragica alluvione nel Polesine nello scorso novembre poté smorzare, ma anzi rinfocolò al punto da riuscire a varare la grande gara quasi a poche settimane dal definitivo rinsaldamento delle paurose brecce negli argini.

Ed in quell'assolato mattino del 1° Giugno tutto ciò ritornava alla mente del rianimatore della meravigliosa gara, mentre a fianco del suo ideatore filava verso Venezia per assistere alla conclusione di tanto sforzo, alla conclusione vittoriosa della strenua battaglia combattuta, che solo quando alle quindici e quarantacinque di quel 1° Giugno dalla Riva degli Schiavoni, si vide sbucare dal Canale la Grazia e profilarsi contro l'isolotto di San Giorgio un rosso, veloce scafo per il Dr. Gavazzi la battaglia poté considerarsi vinta.

In quel momento mentre dal ponto-



Ecco, a sinistra, la prima foto dei Fratelli Toselli appena giunti a Venezia, mentre a destra li vediamo sul palco tra le autorità che vivamente li complimentano: da sinistra si riconoscono Carlo Toselli, il Presidente della Assoc. Mot. Veneziana Conte Guido Brandolin d'Adda il C.d.V. Di Gropello, l'Ing. Vincenzo Balsamo Presidente del Comitato Generale Organizzatore del Raid, il Dr. Piero Gavazzi, benemerito quanto tenace riesumatore della Pavia-Venezia e Commissario Generale della stessa, e, solo per metà, Francesco Toselli.



ne della Bucintoro, dinnanzi ai Giardini Reali, tutti si sbracciavano ed esultavano per l'arrivo di quel primo scafo, noi vedemmo nel viso del Dr. Gavazzi un fremito di ben comprensibile commozione. Tante fatiche, tante ostilità, tante incomprensioni, tutto in quel momento poteva essere dimenticato, tutto in quel momento era ripagato, anche se l'euforia sportiva portò gli astanti ad avere solo parole di elogio e di compiacimento per i due giovani che per primi avevano portato a compimento la prova, mentre in tanto plauso chi la gara volle far risorgere ben meritava la sua parte di onori, anche se talvolta la soddisfazione personale è la miglior ricompensa che si possa desiderare.

E' rinata così la Pavia-Venezia, ed è rinata sotto i migliori auspici, anzi diremo che forse nessuna delle edizioni passate ha radunato in se tanti moti-

vi di così notevole interesse quale questa prima edizione della nuova serie, e di questi motivi diremo più innanzi se il benevolo nostro lettore vorrà più oltre ascoltarci.

E' rinata la Pavia-Venezia ed è bello che l'abbiano tenuta a battesimo due novizi della gara, due nostri giovani piloti che, seppure sulla breccia dall'anteguerra, non avevano ancora tentata questa grande avventura, che forse essi, nella loro innata modestia, ritenevano superiore alle loro forze.

L'hanno vinta, questa edizione della rinascita, i fratelli Carlo e Francesco Toselli e l'hanno vinta in modo clamoroso, forse col maggior distacco che sino ad ora sia stato dato di registrare tra il primo ed il secondo assoluto, e ciò non volendo considerare quello nei confronti del secondo di classe. La classifica assoluta ci dice infatti che tra i Toselli ed il loro più immediato inseguitore intercorre ben un'ora e ventidue minuti, mentre nei riguardi del secondo della loro classe

il distacco assume il valore di ben ore 3.20'.

Abbiamo detto che numerosi sono i motivi di interesse che questa edizione della rinascita ci offre. E proprio la vittoria dei fratelli Toselli costituisce uno degli spunti più interessanti in quanto essi per i primi non solo non pensavano menomamente di poter conseguire la vittoria assoluta ma nemmeno speravano di arrivare alla meta, tanto che non si preoccupavano di procurarsi i tagliandi predisposti dalla organizzazione per i rifornimenti di carburante ai controlli e davano disposizione al loro meccanico di portarsi col motocarro sino e non oltre Cremona in attesa degli eventi.

Evidentemente barca e motore, offesi di tanta sfiducia nel loro confronti, si allearono e misero i fratelli Toselli nella condizione di non aver motivi per ritirarsi costringendoli anzi a faticose e lunghe corse per arrivare a procurarsi il carburante alla pompa di terra ferma più vicina ai vari controlli. E quel povero motore ingollò benzine normali e supercarburanti di tutte le marche ed i tipi e dovette anche adattarsi a trangugiare qualche litro di una misteriosa miscela avanzata ad altro concorrente.

Originale la storia dell'apparato meccanico che lungo i Km. 430 del Vecchio Eridanio ha sospinto l'ottimo scafo Xilon-Cranchi dei fratelli Toselli. Si tratta infatti di un motore d'automobile Lancia-Aprila pescato in un campo A.R.A.R. nella trasformazione in gruppo elettrogeno, e acquistato, al completo per poche decine di migliaia di lire. Attorno a quel motore vi lavorarono poi i fratelli Toselli e con il valido apporto dell'esperto motorista Ossola venne trasformato per l'uso motonautico, un uso che secondo le intenzioni dei Toselli, e del compianto propugnatore Ing. Passarin, doveva limitarsi al ruolo di motoscafo della categoria sport della classe 1500. Il resto della storia poi è noto. I 1500 sport assunsero al ruolo di recers veri e propri sin quasi a sparire dalla scena in quanto inadatti a sostenere questo ruolo senza però essere sostituiti. La crisi provocò la creazione dei nuovissimi 1500 di imminente debutto ma i vecchi, decrepiti, derisi 1500 sport hanno dominato ora la Pavia-Venezia con una autorità cui nessuno sinceramente dava credito. Ed il complesso che nelle prove delle ultime stagioni non era mai riuscito a superare i 65 orari sui 15-20 chilometri delle gare in circuito ha superato i 430 chilometri della dura gara ad una media di quasi 70 orari, offrendo ai Toselli ed al bravo Ossola una soddisfazione inimmaginabile.

Il nostro tacchino è costellato di punti esclamativi ed anche ora che a mente più serena lo scorriamo il nostro stupore per certe constatazioni non muta.

Ecco due cifre seguite da una serie di esclamativi: 30 partiti, 21 arrivati!!!! V'è di che essere giustamente sorpresi dinnanzi ad una percentuale così elevata di arrivati.

La classifica generale

1°	Toselli-Toselli	Lancia Ossola - Xilon	6.22'49"	68.760
2°	Cometti-Scalco	B.P.M. - Monocoque	7.44'37"	56.900
3°	Castiglioni Marazzi-Galeazzi	Ford - Ventnor	7.53'14"	54.800
4°	Burioli-Scappini	Fiat Burioli - Picchiotti	8.21'42"	52.780
5°	Baldini-Colombo	Johnson-Riva	8.28'20"	52.090
6°	Rossini-Gandini	Laros - Riva	8.43'32"	50.580
7°	Canobbio-Canobbio	B.P.M. - Lariano	8.48'31"	49.150
8°	Necchi-Magnaghi	Mercury - Lariano	8.54'07"	48.650
9°	Mora-Pagliano	Johnson - Barberis	8.55'11"	48.540
10°	Desanges-Negri	Evinrude - Zodiac	8.57'10"	48.210
11°	Silvani-Cassuti	Gray - Taroni	9.02'31"	47.880
12°	Sartori-Momo	Lancia Ap. - Sartori	9.03'51"	47.770
13°	Montanarini-Morselli	Evinrude - Mincio	9.18'12"	47.430
14°	Lasagni-Caldera	Johnson - Sez. Aut. Po	9.32'42"	46.250
15°	Coven-Casati	B.P.M. - Saglio	9.42'02"	45.490
16°	Mainardi Gardini	Johnson - Picchiotti	10.22'43"	42.520
17°	Zucchi-Bini	Mercury - Lariano	10.40'12"	41.350
18°	Lenti-Ostorero	Lenti - Riva	10.44'59"	41.050
19°	Doglioli-De Matteis	Laros - Riva	10.55'18"	40.360
20°	Rampezzotti-Cranchi	B.P.M. - Xilon	11.07'25"	39.450
21°	Campestrini-Brusco	Evinrude - Cernischi	F.T.M.	

segno della seria preparazione tecnica di tutti i concorrenti ma segno anche della meticolosa segnalazione predisposta lungo tutto il percorso che ha consentito, a chi non ha voluto compiere tagli arrischiati, di evitare le secche. E di ciò del resto ne hanno dato pienamente atto tutti gli arrivati che sull'argomento non hanno lesinato lodi agli organizzatori. E del resto anche il numero dei partenti è stato da noi messo in rilievo poiché, stante l'attuale forza del parco motonautico italiano, stante lo scarso numero di concorrenti che nelle gare di circuito della passata stagione si allinearono sui traguardi di partenza (e non parliamo poi della bassissima percentuale rilevata sempre alla fine dei pochi chilometri di gara), l'aver al via d'una prova così impegnativa trenta scafi (per tacere delle forzate defezioni dell'ultimissima ora) rappresenta la primissima vittoria conseguita dagli organizzatori di questa rinata Pavia-Venezia. Del resto questa cifra corrisponde agli anni 1937 e 1938 mentre nel 1939 furono soli 26.

Ecco un'altra costellazione di punti esclamativi. Essa circonda il N. 12, che si riferisce al francese monsieur Desanges di Clermont Ferrand, il noto centro ove sorgono gli stabilimenti della Michelin. Desiderando conoscere Venezia ed essendo un appassionato fuoribordista, monsieur Desanges ha pensato bene di arrivare in laguna via acqua (da Pavia s'intende).

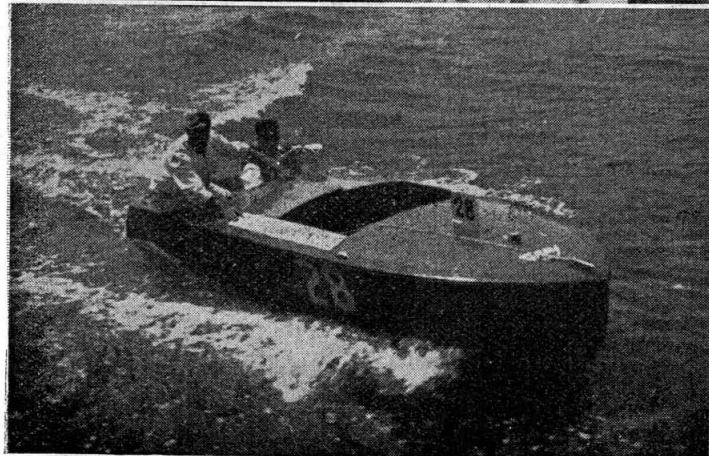
Monsieur Desanges però ha voluto mettersi con le spalle al coperto ed ha quindi pregato per tempo gli organizzatori di procurargli un pilota pratico del Po e questi gli consigliarono l'espertissimo Ettore Negri, figlio di quel Paride che nel 1929 conquistò l'assoluto nella prima edizione in coppia con Luigi Calvi raggiungendo la meta con

un Elto-Picchiotti in ore 11.36'. Ettore Negri si presentò al francese con le referenze di ben 11 partecipazioni di cui sette portate a termine oltre ad altri numerosi viaggi compiuti sul Po per motivi professionali mentre da parte sua il transalpino si presentò a Pavia, alla vigilia della gara, con un grosso sacco di gomma (Kg. 40), che a furia di energiche pompate prese forma di uno di quei battellini di gomma che la guerra ha reso così popolari. Sul battellino Mr. Desanges montò un modernissimo e potente *Evinrude* 650 e con quel complesso (Kg. 80 in totale) si dichiarò pronto a partire. Ettore Negri rimase un po' perplesso, riuscì ad appurare che il suo primo pilota era cugino del costruttore dello strano scafo «Zodiac», che a fianco a lui nella natia Clermont Ferrand aveva visto nascere sempre dalla gomma aerostati, palloni sonda, dirigibili tascabili, ed altri aggeggi del genere, poi pensò che tra le tante avventure corse sul Po nella sua vita poteva tentare anche quella, e prese il via su quella strana argentea zattera che da Pavia vedemmo sparire attraverso le arcate del riedificato ponte vecchio spiattellando sull'acqua come un sasso lanciato a rimbazello e che spiattellando impertentito vedemmo traversare il canale della Giudecca e fermarsi elegantemente dinanzi al pontone della Giuria e delle autorità. I tecnici non volevano credere ai loro occhi. Tutte le teorie sui redan, sui tre punti, tutte sovverite da quella ciabatta argentea che ad oltre 48 all'ora se ne era venuta giù lungo il maestoso fiume consentendo all'esperto Negri le più arrischiate strisciate sui bordi delle secche in un continuo azzardoso gioco per ridurre al minimo la distanza di tanto percorso. Ma l'interessante canotto anche in acque sicure come quelle dei canali dimostrava di equivalere gli scafi tradizionali in legno ed un avversario, che in fatto di po-

tenza motore era alla pari col francese, ebbe a dirci che per poterlo di poco distanziare aveva dovuto ridursi a nascondersi sotto coperta al fine di sfruttare al massimo le leggi dell'aerodinamica.

Ma vediamo ora di procedere con un po' d'ordine poiché le note del nostro taccuino sono necessariamente frammischiate come quelle dei celebri «suiveurs» delle grandi prove ciclistiche su strada, che per la verità la Pavia-Venezia è la sola prova che permette al giornalista di poterla seguire almeno in parte raccogliendo qua e là le impressioni personali come quelle dei concorrenti e del pubblico. Ed a proposito del pubblico ecco il gran motivo popolare di questa fascinoso gara che ha il potere di mostrare i nostri scafi ad un pubblico che mai avrebbe la possibilità di ammirarli. Ad un pubblico che si è assiepatto sull'alto degli argini, che ha tifato come mai era avvenuto negli anni passati, che è arrivato persino a gettare fiori ai valorosi argonauti, che si è accalato ai posti di controllo stando ore ed ore sotto il cocentissimo sole pur di poter gridare il proprio incoraggiamento ai piloti. Un pubblico che potrà anche in un domani raccogliere il seme gettato da questi propagandisti valorosi che col loro trascorrere hanno seminato in ben nove province, che la gara infatti tocca le province di Pavia, Piacenza, Cremona, Reggio Emilia, Modena, Mantova, Ferrara, Rovigo ed infine Venezia, ove dinanzi ai Giardini Reali, presso la Sede della «Bucintoro» era stato posto, come di consueto, il traguardo finale e le capaci tribune per il pubblico e le autorità.

E qui, nel magico bacino di San Marco la grande avventura ha avuto termine per 21 dei trenta partiti, qui nel bacino di San Marco la rinata Pavia-Venezia ha vissuto la sua



Il gruppo degli Entrobordo Turismo sino a 1800 cc. ha dato una innegabile dimostrazione di piena efficienza. Tutti e cinque gli scafi iscritti sono partiti e sono regolarmente arrivati a Venezia in ottima posizione capeggiati dal bravo Burioli che ha conseguito il doppio successo personale e come pilota e come tecnico trasformatore del normale motore Fiat 1400 in gruppo Marino (in alto a sinistra). Ottima prova pure quella della gentile signora Adriana Canobbio (in alto a destra) che in coppia col marito Pier Luigi è giunta seconda di classe col B.P.M. - Sotto a sinistra ecco eternato l'arrivo a Venezia del veterano di questo Raid, il Comandante Eugenio Silvani che, sempre col motore marino Gray, ha portata a termine la sua undicesima Pavia-Venezia. - Anche Rampezzotti Granchi raggiungono col B.P.M.-Cranchi il lontano traguardo veneziano con le tute bianche ancora immacolate. Manca qui la fotografia del quarto arrivato del gruppo, l'entusiasta veneziano Sartori, e ne chiediamo venia all'interessato.



Un assiduo della Pavia - Veneria, ed un assiduo anche della vittoria, è il popolare motonauta milanese Arnaldo Castiglioni Marazzi che ha condotto a termine anche questa dodicesima edizione vincendo la categoria Racers con il suo Ford-Ventnor. La nostra fotografia (a sinistra) lo riproduce sui gradini dello scalo veneziano mentre cavalleresamente cede il primo piano all'amico Galeazzi che divise con lui le sorti dell'impresa. L'attivo Cometti (a destra) in coppia con Scalco ha conquistato col B.P.M.-Monocoque un bel secondo posto assoluto oltre alla vittoria di classe e se una maggior fortuna lo avesse assistito avrebbe anche potuto ottenere una media più elevata.



grande apoteosi, qui, tra l'incrociarsi dei vapori, dei motoscafi, delle placide gondole uno ad uno, dalle 15 e 46 e via via sin quasi alle 21 si sono susseguiti gli arrivi salutati sempre dalla festosa e cordiale simpatia del popolo veneziano.

E' doveroso da parte nostra dire due parole di tutti questi audaci che alla grande prova hanno dato vita ed in questa elencazione seguiremo l'ordine della classifica assoluta che il susseguirsi degli arrivi a Venezia, data la diversa ora di partenza, non offre una esatta misura dei valori in campo anche se i Fratelli Toselli primi a San Marco risultarono anche i primi assoluti. Ma il nostro taccuino ci dice poi che con un'ora e dieci di distacco giunse Burioli (ore 16,55) poi i bravissimi Baldini-Colombo (17,10) primi assoluti del fuoribordo, poi (17,25) l'ing. Rossini e via via tutti gli altri sino ai tenaci Campestri-Brusco che raggiunsero, sia pure fuori tempo massimo, il traguardo già sul far della notte col loro piccolo Evinrude 350 Turismo, l'unico partito nella sua classe.

Nella assoluta invece, alle spalle dei fratelli Toselli, ma con un distacco di oltre un'ora, troviamo la coppia Cometti-Scalco che gareggiava col bello scafo francese Monocoque azionato dal motore marino B.P.M. di 2800. Non poche traversie hanno rallentato la marcia dell'ottimo Cometti che oltre ad essere incappato in due secche ha lamentato delle noie all'apparato d'accensione ed al sistema di timoneria della barca. Anche Arnaldo Castiglioni Marazzi, uno dei dieci veterani della Pavia-Venezia in gara in questa edizione, ha lamentato noie d'accensione tanto che dovette sostituire un condensatore dopo aver molto penato per trovare il guasto. Finì per due volte sulle secche insidiose, dovette ricorrere ad un rifornimento di fortuna con la scorta di bordo ma con tutto ciò col suo robusto Ford-Ventnor riuscì a finire terzo con grande soddisfazione dell'amico Galeazzi che volle essergli al fianco.

Pietro Burioli, secondo arrivato, è quarto nella assoluta, ma la sua vittoria di classe ha un notevolissimo valore in quanto il suo

gruppo, gli entrobordo da Turismo sino a 1800, fu il più numeroso tra quelli in gara e fu quello che vide anche all'arrivo tutti e cinque gli scafi partiti. Vittoria dunque di classe conquistata contro avversari degnissimi e quindi particolarmente significativa nei confronti del motore Fiat « 1400 » trasformato dal Burioli stesso in marino e montato in questa occasione su un veloce scafo Picchiotti. All'arrivo qualcuno chiese a Burioli, che per secondo pilota aveva Scappini, se alle volte in vista del traguardo si era fermato a lavare con nafta e benzina il suo motore tanto questo apparve lustro e lindo come se fosse allora allora uscito d'officina e non avesse invece compiuto gli oltre 400 chilometri alla bella media di km. 52,780. Noi invece salutammo Burioli quale più anziano raidman tra i non nuotatori e la cosa colpì il collega della R.A.I. che ne fece poi oggetto della sua intervista volante. Burioli infatti è già alla sua quinta gara e, a parte qualche fermata per liberare l'elica ed il timone dalla abbondante raccolta d'erbe, non ebbe a lamen-



I brillanti protagonisti della Fuoribordo. Turismo 500 cc.: a sinistra l'ing. Torquato Rossini, Ingegnere Capo della Sezione Autonoma del Po, vittorioso col Laros-Riva, ed a destra Mainardi-Gardini di Gardone, seconde col Johnson - Picchiotti.



Il nostro obiettivo ha fermato, sul pontone della Bucintoro, a Venezia, il sorriso di una coppia che certo non ha accusato la fatica della lunga gara, a sinistra il Campione d'Italia F. B. Turismo Necchi ed a destra l'Ing. Magnaghi vittoriosi della F. B. Turismo 650 col Mercury il bel motore che si è imposto per la sua funzionalità e resistenza in ogni condizione d'impiego. - A destra ripara-
 tono dal controllo di Cremona Lasagni - Caldera della Sezione Autonoma Po secondi di classe col motore Johnson.

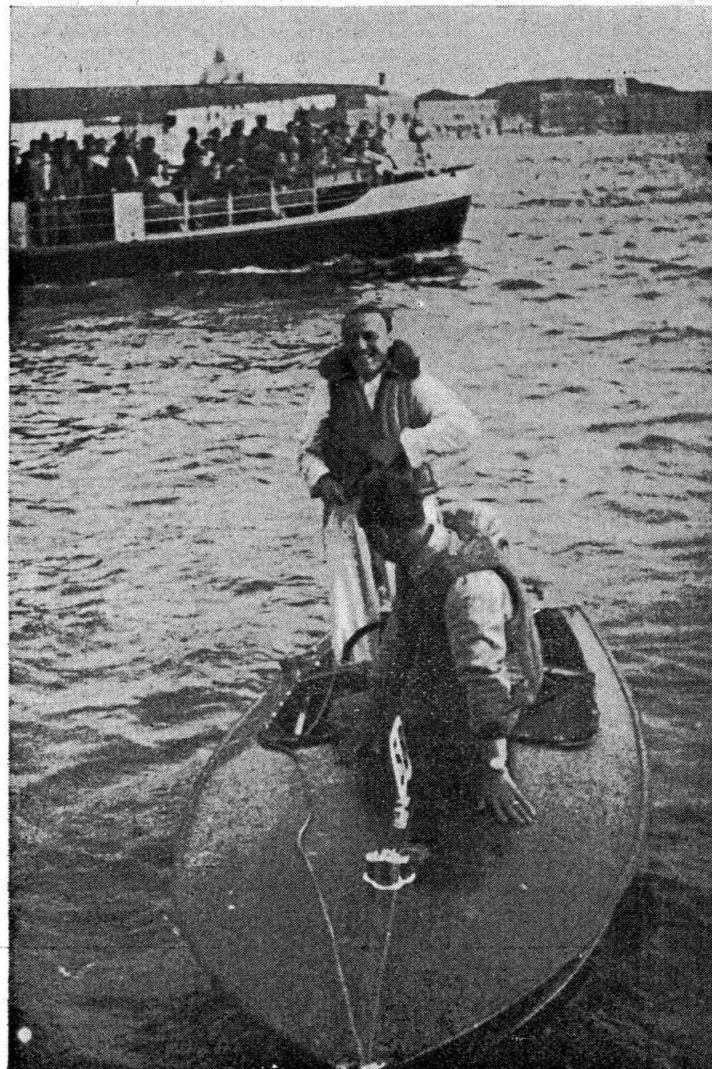
tare alcun altro inconveniente, salvo un prudente cambio di candele, fors'anco del tutto inutile.

Al quinto posto ecco il vincitore assoluto del gruppo fuoribordo, il bravo Baldini che ha portato in coppia con Colombo ad una ennesima affermazione l'insuperabile motore John-

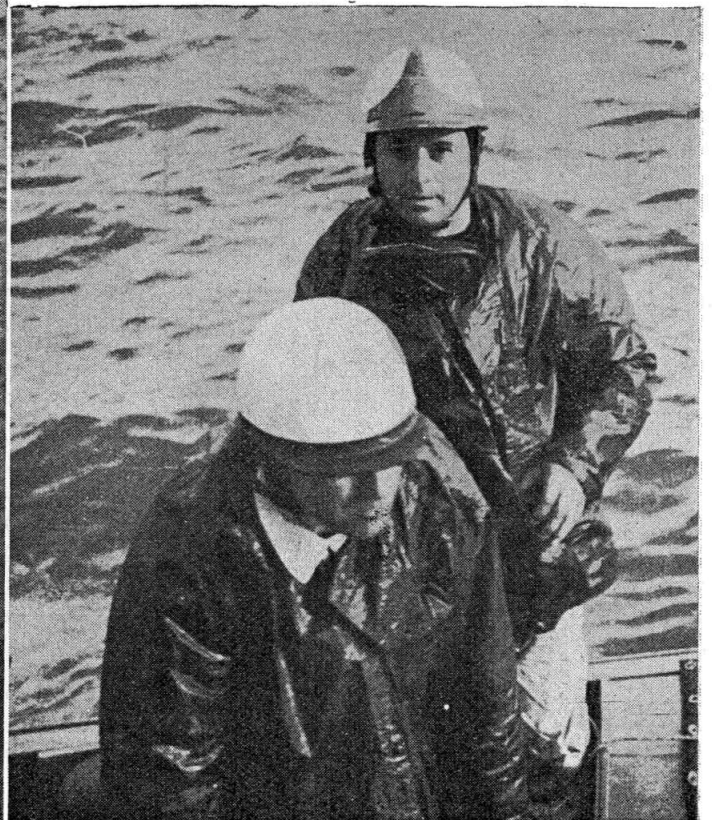
son concorrente nella classe 1000 corsa pur essendo solo un 585 cc. turistico. A fianco di Baldini avrebbe dovuto esserci una veterana della Pavia-Venezia ossia la di lui consorte signora Adriana Lombardi ma per motivi diversi l'ardita motonauta dovette poi desistere dall'idea pur rammaricandosene vivamente. Co-

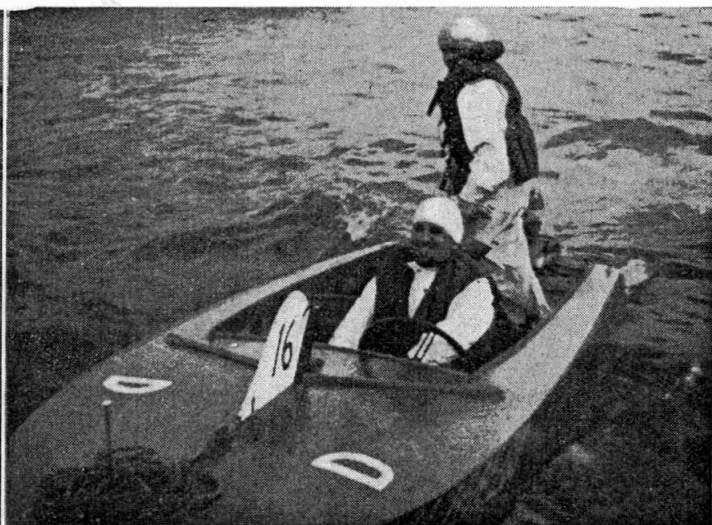
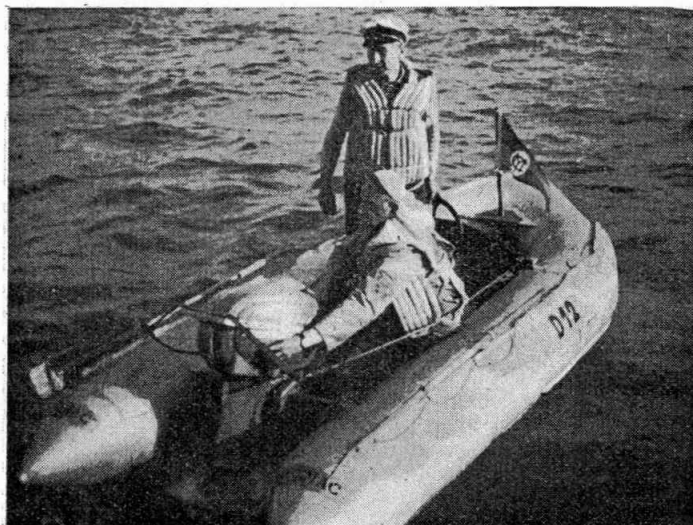
munque il marito l'ha ricompensata con questa bella vittoria di cui il suocero Alessandro Lombardi può andar ben fiero anche perchè tutti e quattro i concorrenti partiti con motori Johnson arrivarono tutti e quattro alla fine della prova. Un risultato dunque notevole.

Il sesto posto, con vittoria di classe sui due



I dominatori del gruppo Fuoribordo Baldini-Colombo hanno portato a termine (a sinistra) la bella fatica e Baldini, in piedi nella barca, si slaccia soddisfatto il giubbotto salvagente. La loro impresa è stata compiuta con l'ausilio del formidabile motore Johnson che oltre alla vittoria assoluta ha visto in questa occasione giungere al traguardo tutti e quattro i motori partiti. - A destra i colleghi di squadra del vincitore assoluto Baldini, i popolarissimi Mora e Pagliano, secondi di classe sempre con Johnson.





Il francese Desanges, accompagnato dal pavese Negri, vincendo con l'Evinrude 650 il gruppo F. B. 650 Corsa col suo Zodiac di gomma ha dato una dimostrazione delle spettacolose possibilità di questi leggerissimi battellini che pochi in verità avrebbero creduto capaci anche di imprese del genere. Ecco il complesso (a sinistra) ed il lettore ravviserà subito la originalità della costruzione resa ora assai popolare attraverso la stampa periodica che ha illustrato, senza economia, lo stesso battello usato dai francesi, impegnati nella crociera mediterranea per la dimostrazione delle possibilità di vita che il mare offre ai naufraghi. - A sinistra ecco invece i pavesi Montanarini e Morselli secondi di classe anch'essi con l'Evinrude ma con un ortodosso scafo dei Cantieri Mincio. Il pilota sorride qui soddisfatto sfoggiando la unica barbetta del Raid, barbetta però di lunga data e non... cresciuta in gara.

avversari della fuori bordo da Turismo sino a 500, è occupato da un esperto del Po, dall'ing. Torquato Rossini che già prese parte alla prova del 1935. L'ing. Rossini è un abitué del Po e del fiume conosce tutti i segreti tecnici data la sua veste di Ingegnere Capo della Sezione Autonoma del Po, ed in virtù di questa sua professione e della sua passione motonautica è stato prodigo di aiuti alla organizzazione che ha avuto in lui una delle

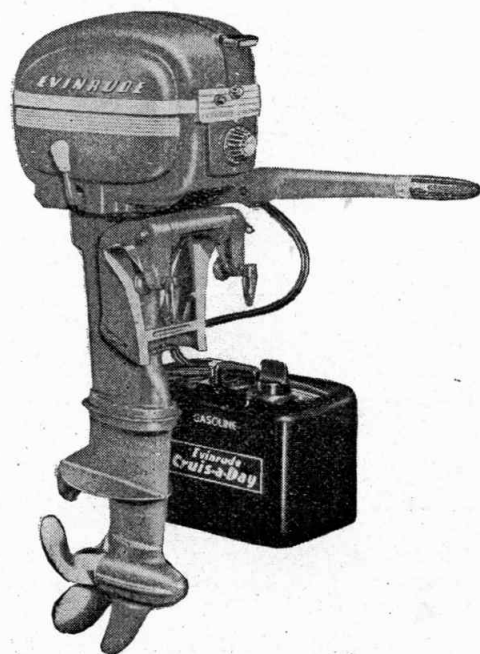
maggiori colonne. Col suo anziano Laros 500-Riva l'ing. Rossini ha vinto la classe fuoribordo Turismo 500 cc. con largo margine sull'avversario diretto arrivando nei primissimi posti dell'assoluta anche se una invisibile rottura di un cavo dell'accensione lo ritardò notevolmente nei pressi di Chioggia.

A cinque minuti di distacco troviamo l'unica rappresentante del sesso gentile, la Signora Canobbio che ha gareggiato in coppia col ma-

rito, che in passato fu un appassionato rappresentante del motociclismo brianzolo. La simpatica ed affiatata coppia, che si avvale di un B.P.M. su scafo Lariano finì due volte in secca e per due volte toccò al signor Pierluigi a saltare in acqua per rimettere a galla l'entrobordo provvedendo anche alla sostituzione di due eliche messe fuori uso. La valorosa pilota ebbe all'arrivo ogni onore ma la sua grazia femminile ricevette un fiero

1909 - EVINRUDE - 1952

il primo fuoribordo del mondo



BIGTWIN 25 HP - 38 Kg.
cambio a 3 settori manovrabile a distanza

EVINRUDE è la sola Casa che può vantare 43 anni di esperienza nel campo dei motori fuoribordo.

I SUOI MODELLI 1952 DOMINANO IL MERCATO MONDIALE

CAMPSTER HP 3 - monocilindrico - peso Kg. 13 - velocità oraria massima Km. 15.

LIGHTWIN HP 3 - bicilindrico - peso Kg. 13 - velocità oraria massima Km. 15.

SPORTSTER HP 5 - bicilindrico - peso Kg. 20 - velocità oraria massima Km. 20 - dispositivo di folle.

FLEETWIN HP 7,5 - bicilindrico - peso Kg. 21 - velocità oraria massima Km. 30 - dispositivo di folle.

FASTWIN HP 14 - bicilindrico - peso Kg. 28 - velocità oraria massima Km. 45 - foile e retromarcia - serbatoio staccato a grande autonomia con alimentazione automatica.

BIGTWIN HP 25 - bicilindrico - peso Kg. 38 - velocità oraria massima Km. 60 - folle e retromarcia - serbatoio staccato a grande autonomia con alimentazione automatica.

CONCESSIONARI ESCLUSIVI PER L'ITALIA:

FIGLI DI ETTORE CERUTI - VIA REVERE, 3 - TEL. 40.812 - **MILANO**

AGENTI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA



Zucchi-Bini, che a sinistra vediamo al controllo di Cremona, hanno validamente difeso i colori della comasca M.I.L.A. Anche il torinese Lenti ed il meccanico Ostorero hanno ragione di dimostrare la loro soddisfazione per esser riusciti a condurre a termine la prova col debuttante motore italiano costruito dal Lenti stesso.

colpo. Introvabile l'accompagnatore terrestre che doveva permetterle di gettare nella bisaccia la tuta e riapparire in pubblico in più serene vesti, e coi panni di bordo dovette ancora presentarsi nell'austera sala del Palazzo comunale per ricevere dalle mani delle autorità gli ambiti premi, che ben valevano però per lei le più affascinanti toilettes.

Ecco ora i vincitori della classe Fuoribordo Turismo 650, ossia Necchi e Magnaghi, una coppia quasi di neofiti in quanto la seconda guida se è uno dei più appassionati ed apprezzati velisti del Lago Maggiore mai aveva preso posto, con mansioni così impegnative su uno scafo motorizzato. In compenso Necchi si fregia del titolo di campione d'Italia della F. B. Turismo. I due però erano davvero raggianti per la bella prova conseguita anche se incapparono anch'essi in una secca che li costrinse al cambio dell'elica al loro veloce e regolarissimo *Mercury* che un bel momento si rifiutò di ingollare anche la melma che si trovava nel serbatoio del carburante e pretese una doverosa pulitura generale di tutti i condotti di alimentazione. Dei due piloti poi l'ing. Magnaghi era il più entusiasta tanto che già all'indomani trafficava per potersi assicurare ancora un posto di secondo pilota per la prossima edizione.

Mora e Pagliano, vale a dire i due « spinter » del fuoribordismo da corsa non hanno avuta dalla loro eccessiva fortuna e sono finiti al nono posto assoluto ed al secondo della loro classe. Dalla 650 corsa passarono per motivi di stazza alla 1000 corsa e forse in omaggio ai presunti 1000 cc. caricarono a bordo del loro *Barberis* tanto di quel materiale di scorta e tanti di quegli equipaggiamenti antinubifragio che avrebbero potuto tranquillamente affrontare il periplo del mondo. Invece il tempo fu splendido e dei ferri il bravo *Johnson* non ne ebbe bisogno e così Paolino Mora (« largo ai giovani che non ci sono » dice lui) ha portato a termine la sua settima Pavia-Venezia.

Del decimo assoluto e vincitore della Fuoribordo 650 corsa, abbiamo già detto: si tratta del francese Desanges con l'espertissimo Ettore Negri e la loro originale barca di gomma Zodiac. Questa marca, è bene precisarlo, appartiene alla più anziana Casa francese di aerostati, una casa che un tempo vendeva dirigibili come biciclette. Ma erano tempi diversi quelli.

Subito a ruota ecco il più anziano in senso assoluto della compagnia, il Comandante Eugenio Silvani che sino ad ora ha mancato una sola Pavia-Venezia arrivando sino in fondo in ben 7 edizioni e sempre col fedelissimo *Gray*, l'indistruttibile motore di cui egli è distributore per l'Italia. A 62 anni suonati il Comandante Silvani non ha esitato a scendere in acqua comportandosi, come ben vediamo, assai più onorevolmente di tanti giovani. Ha lamentato solo delle noie di accensione causate da un non perfetto serraggio dei cavi alle candele e qualche arresto dovuto alle solite erbacce. Una prova dunque davvero egregia. Complimenti Comandante, anche per la rara freschezza denunciata all'arrivo!

Tra i neofiti dobbiamo elencare l'unico equipaggio veneziano composto da Sartori-Memo finiti dodicesimi assoluti. La motonautica per Sartori non era mai esistita sino ad una pro-

va di propaganda svoltasi agli Alberoni di Venezia lo scorso anno. L'impressione fu tale che si costruì da se stesso uno scafo, vi rimediò alla meglio un vecchio motore *Lancia Aprilia* col risultato che abbiamo ammirato.

Purtroppo il Direttore non ha voluto concederci un numero speciale per dedicarlo al resoconto della Pavia-Venezia e così siamo costretti a rinunciare ad avvalerci di tutte le altre annotazioni di cui è pieno il taccuino. Ma possiamo tacere della bella prova compiuta dal costruttore torinese Lenti che ha portato al debutto il suo bel bicilindrico *Lenti* di 500 cc. presentato con tanto successo in prima visione alla recente Fiera di Milano? Possiamo tacere che gran parte della ottima prova di questo costruttore-corridore è dovuta alla caparbietà del giovanissimo suo meccanico Ostorero che dinanzi alle prime inevitabili avversità non volle mollare sino a che il Campanile di San Marco fu raggiunto? E con una barca troppo pesante per quel motore la media non poteva essere corrispondente alle previsioni, anche se a rallentarla non ci si fosse messe di mezzo quattro belle secche con relativo cambio di eliche.

Ed un'ultima nota ancora: l'arrivo movimentato dei torinesi Doglioli-De Matteis, vincitori della F. B. Turismo 1000, col *Laros*. In partenza ebbero una collisione riportando l'asportazione di un pezzo di fiancata, fortunatamente al di sopra della linea d'acqua e

con quella falla arrivarono sino a Venezia compiendo vere acrobazie ad ogni controllo per non far affondare lo scafo.

Lo spazio a nostra disposizione ormai ci difetta anche se su questa prova avremo da fare non poche considerazioni, ma speriamo di poter tornare sull'argomento mentre qui procediamo ad una rapida citazione dei ritirati che furono solo nove non potendo considerare tra questi del Mastro-Simontacchi che per aver montato un'elica inadatta naufragarono prima della partenza. Tra gli illustri ritirati figura la precedenza spetta ad Achille Castoldi che pilotando un tre punti Abate dotato di motore *Ferrari* di 4100 a 12 cilindri mirava alla conquista del record del Colonnello Gorini che nel 1938 lo aveva stabilito con l'idroscivolante a km/h. 103,308. Ma l'ambizioso progetto ebbe breve durata. A pochi chilometri da Pavia un principio di fusione faceva ammutolire il possente motore.

Dopo Castoldi ricordiamo la coppia Mereghetti-Pasini, una delle più titolate sia per l'esperienza del primo pilota conseguita attraverso la partecipazione a gran numero di Raid sia per la potenza del motore *Mercury*, sia per la oculata preparazione tecnica. Ma brillantissima protagonista per un buon tratto della gara la coppia fu vittima di un relitto traditore che causò, nei pressi di Occhiobello, una irreparabile falla nello scafo.

Sfortunati anche i romani Scalera-Sabatucci che con il solito spirito erano saliti sino a



Le ombre della sera incombono già sulla Laguna e mentre si attendono gli ultimi ritardatari il barcone di servizio traina verso l'Arsenale gli agili scafi che finalmente, dopo tanta fatica potranno cullarsi nei sicuri ricoveri. Fa da sfondo la Chiesa di San Giorgio con la omonima chiesa dal campanile confondibile con quello di San Marco.

Pavia pur di cimentarsi con la barchetta Riva ed il motore *Evinrude* che permisero all'entusiasta e tenacissimo pilota romano di vincere il Campionato Italiano nel 1951.

A San Nazzaro Piacentino la rottura di una gabbia-rulli li immobilizzò senza speranza alcuna.

Castelli e Broglio ebbero rotto il serbatoio carburante del loro *Ford* Castelli già in partenza. Riuscirono a riparare partendo con quasi mezz'ora di ritardo, ma la falla si riprodusse e non rimase loro che raggiungere

la riva ed abbandonare. Anche l'entusiasta Ugo Dagnino, che aveva con lui a bordo il trasformatore Ossola, dovette abbandonare prima di Ostiglia per fusione, come gli Aguzzi, che sul loro Alfa Romeo-Marchetti avevano ospitato l'operatore cinematografico dovettero ritirarsi ad Ostiglia.

Anche sotto l'aspetto informazioni alla Stampa l'organizzazione è stata encomiabile, come oggetto di plauso da parte nostra è stata la cerimonia conclusiva della premiazione preceduta dalle concise perorazioni del Presiden-

te dott. Piero Gavazzi che ha rievocato le fasi della rinascita, dal Sindaco di Venezia prof. Angelo Spanio e dal comm. Vincenzo Balsamo alla presenza di tutte le maggiori autorità cittadine e militari di Venezia e di una vasta cerchia di ammiratori e sostenitori che non lesinarono applausi a tutti i coraggiosi che con la loro passione hanno consentito a questa gara unica al mondo di ritornare alla ribalta dello sport motonautico nel più lusinghiero ed entusiasmante dei modi.

Testo e fotografie di

FRANCO DEGLI UBERTI

Quadro completo delle classifiche

Classif.	N. gara	1° Pilota	2° Pilota	Associaz.	Motore	Scafo	Tempo	Media
Fuoribordo Turismo - Classe B U - 350 cc.								
FTM	2	Campestrini	Brusco	Gardone	<i>Evinrude</i>	Cernischi	FTM	—
Fuoribordo Turismo - Classe C U - 500 cc.								
1°	8	Rossini	Gandini	Pavia	<i>Laros</i>	Riva	8.43'32"	50.580
2°	10	Mainardi	Gardini	Gardone	<i>Johnson</i>	Picchiotti	10.22'43"	42.520
3°	6	Lenti	Ostorero	Torino	<i>Lenti</i>	Riva	10.44'59"	41.050
Fuoribordo Turismo - Classe D U - 650 cc.								
1°	4	Necchi	Magnaghi	Luino	<i>Mercury</i>	Lariano	8.54'17"	48.650
2°	14	Lasagni	Caldera	Pavia	<i>Johnson</i>	Sez. Ant. Po	9.32'42"	46.250
Fuoribordo Turismo - Classe X U - 1000 cc.								
1°	18	Doglioli	De Matteis	Torino	<i>Laros</i>	Riva	10.55'18"	40.360
Fuoribordo Corsa - Classe D - 650 cc.								
1°	12	Desanges	Negri	Club France	<i>Evinrude</i>	Zodiac	8.57'10"	48.210
2°	16	Montanarini	Morselli	Pavia	<i>Evinrude</i>	Mincio	9.18'12"	47.430
3°	20	Zucchi	Bini	M.I.L.A.	<i>Mercury</i>	Lariano	10.40'12"	41.350
Fuoribordo Corsa - Classe X - 1000 cc.								
1°	58	Baldini	Colombo	M.A.M.	<i>Johnson 650</i>	Riva	8.28'20"	52.090
2°	62	Mora	Pagliano	Sebino	<i>Johnson 650</i>	Barberis	8.55'11"	48.540
Entrobordo Turismo - Classe A - fino a 1.800 cc.								
1°	56	Burioli	Scappini	M.A.M.	<i>Fiat Burioli</i>	Picchiotti	8.21'42"	52.780
2°	26	Canobbio	Canobbio	Gardone	<i>B.P.M.</i>	Lariano	8.48'31"	49.150
3°	28	Silvani	Cassuti	M.A.M.	<i>Gray</i>	Taroni	9.02'31"	47.880
4°	24	Sartori	Momo	Venezia	<i>Lancia Ap.</i>	Sartori	9.03'51"	47.770
5°	38	Rampezzotti	Cranchi	M.A.M.	<i>B.P.M.</i>	Xilon	11.07'25"	39.450
Entrobordo Sport - Classe L - fino a 1.500 cc.								
1°	42	Toselli	Toselli	M.A.M.	<i>Lancia Ossola</i>	Xilon	6.22'49"	68.760
2°	48	Coven	Casati	Pavia	<i>B.P.M.</i>	Saglio	9.42'02"	45.409
Entrobordo Sport - Classe M - fino a 2.800 cc.								
1°	32	Cometti	Scalco	M.A.M.	<i>B.P.M.</i>	Monocoque	7.44'37"	56.900
Entrobordo Racers - Classe G (1.500 compr. - 4.500 atmosferici)								
1°	50	Castiglioni Mar.	Galeazzi	M.A.M.	<i>Ford V/8</i>	Ventnor	7.53'14"	54.800
RITIRATI								
54	Mereghetti	Pasini	M.A.M.	<i>Mercury</i>	Bianchi	Classe D U		
60	Longoni	Clerici	M.I.L.A.	<i>Mercury</i>	Abbate	Classe D		
22	Scalera	Sabatucci	Sebino	<i>Evinrude</i>	Riva	Classe X		
30	Aguzzi	Aguzzi	Pavia	<i>Alfa Romeo</i>	Savoia	Classe B		
34	Castelli	Broglio	Pavia	<i>Ford</i>	Castelli	Classe E		
36	Oggioni	Bagnato	M.A.M.	<i>Gray</i>	Taroni	Classe E		
40	Tortini	Montemartini	Pavia	<i>Fiat Burioli</i>	Saglio	Classe L		
46	Dagnino	Ossola	Pavia	<i>Lancia Os.</i>	Vidoli	Classe L		
52	Castoldi	X	M.A.M.	<i>Ferrari</i>	Abbate	Classe G		

Non partito:

44 Del Mastro-Simontacchi