

CARLO RASINI VINCITORE ASSOLUTO DELLA XXIX EDIZIONE DEL RAID

PER LE MARATONE COME LA PAVIA VENEZIA OCCORRONO MEZZI DI GRANDE TENUTA

*La più lunga gara in linea del mondo ha visto il successo
di un Mercury della massima potenza, ma che era pur sempre un
motore di serie, liberamente in vendita,
e quindi non manipolato per esasperarne il rendimento.*

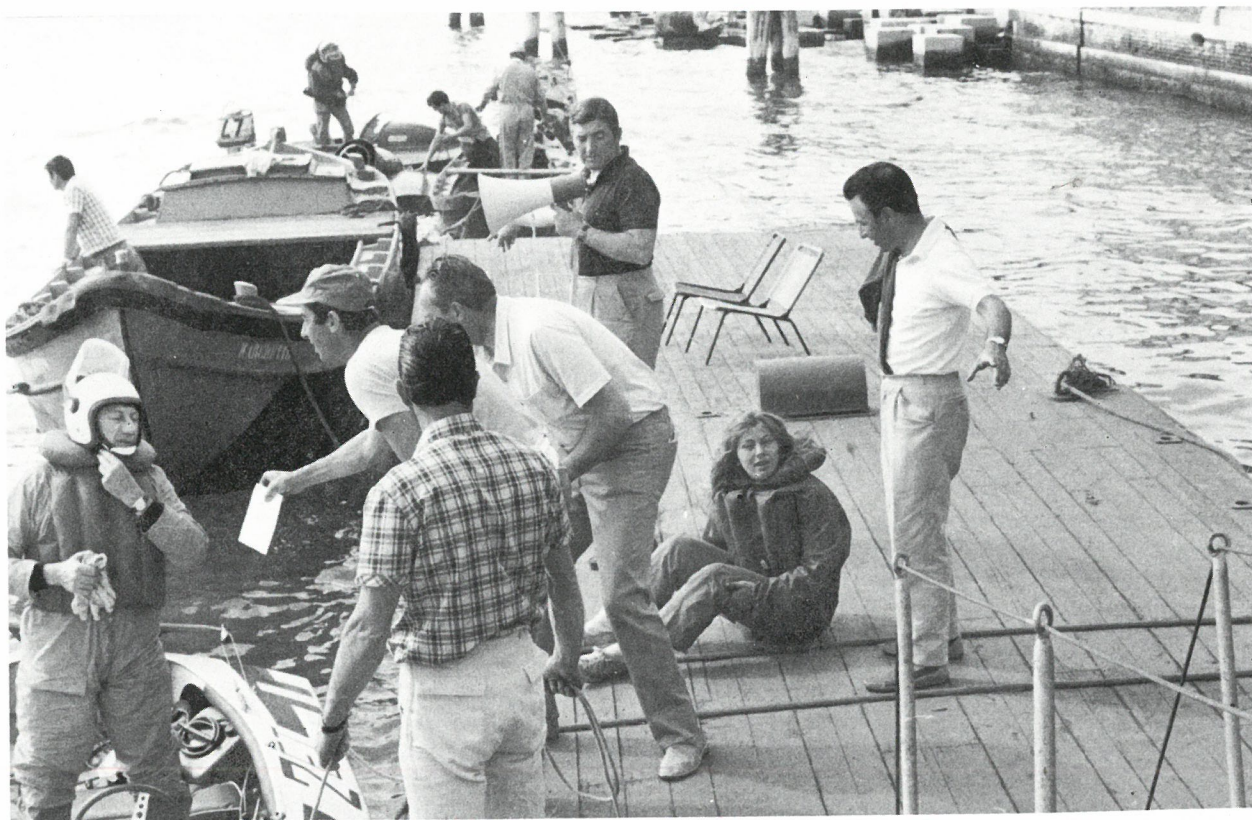
Del Raid Pavia-Venezia, giunto quest'anno alla sua ventinovesima edizione, se ne è parlato con maggior entusiasmo prima della sua disputa che dopo. In attesa della prova, infatti si sono intrecciate le indiscrezioni più disparate che hanno reso incerta l'atmosfera dell'attesa. Nei reparti segreti dei cantieri si erano preparati i nuovi mezzi, le « bombe » che sarebbero saettate da Pavia a Venezia nel tentativo di battere finalmente quel famoso primato di Augusto Cometti che, iscritto nel 1959 alla media di chilometri/h

161,851, con motore BPM e scafo Timossi è stato solo avvicinato dallo stesso Cometti nel 1963 ma è rimasto tutt'ora imbattuto.

Nelle settimane della vigilia si era molto parlato, tra l'altro, di due motori specialissimi, i « P-33 » Alfa Romeo, che due piloti erano riusciti ad assicurarsi proprio per questa gara. Si era persino diffusa la voce di un ritorno dell'invitto Augusto Cometti che, con un motore superpreparato dalla BPM, avrebbe tentato di demolire il suo vecchio primato. Si era data per certa anche la par-

tecipazione a questa maratona fluviomarina, di uno dei più famosi assi automobilistici del momento, Chris Amon.

Invece a mano a mano che gli arrivi si sono susseguiti sul traguardo dei Giardini Grandi a Sant'Elena, anche questa XXIX edizione della più lunga gara in linea del mondo è rientrata nella normalità e, tutto sommato, non ci ha detto nulla di nuovo. Semmai ha confermato quanto già da tempo andavamo sostenendo: per le gare di fondo più che mezzi velocissimi sono necessari mezzi che



Ettore Concone con la figliola, al suo arrivo al traguardo di Venezia.

assicurino la tenuta; non barche da circuito quindi, non motori esasperati, ma complessi in grado di tenere per più ore a regime continuo e di resistere all'urto dei relitti e delle onde che si possono incontrare e sul Po e sulla Laguna.

Ci si dirà che il vincitore assoluto di questa edizione, Carlo Rasini, disponeva di un fuoribordo a tre punti, di una imbarcazione prettamente da circuito. Esatto, ma sino ad un certo punto. Il motore era un Mercury della massima potenza, ma pur sempre un motore di serie, in libera vendita, un motore che la casa ha tarato lasciandogli un notevole margine di respiro; quindi non un motore manipolato per esasperarne il rendimento.

Per portare lo scafo a Venezia il pilota oltre alla sua classe ha dovuto aver alleata la fortuna. L'anno precedente, infatti, Carlo Rasini con lo stesso scafo stava per vincere quando si rovesciò a pochi metri dal traguardo. La stessa disavventura era capitata due anni prima al cremonese Lupi, anch'egli alla guida di uno scafo dalle caratteristiche similari, per non parlare poi di Roberto Pagliarini, che fu tra i primi a tentare l'impresa con mezzi di questo genere e che di naufragi nel Po ne ha fatti diversi prima di arrivare, lo scorso anno, a vincere la sua classe, ma ad una media assai bassa.

Come già in altre edizioni, anche in questa i mezzi più veloci hanno dovuto abbandonare per varie cause, non ultima anche la pioggia che ha infastidito i concorrenti per

buona parte del percorso. Il confronto tra una edizione e l'altra è sempre imperfetto, data la enorme mutabilità delle condizioni del fiume e di conseguenza della reale distanza che i concorrenti percorrono.

Alla mutabilità delle condizioni del fiume dobbiamo aggiungere ora quelle meteorologiche e la partecipazione di piloti di varia classe ed esperienza. Da ciò ne deriva la impossibilità di impostare un confronto tecnico tra una edizione e l'altra e ricavarne indicazioni valide sul progresso dei mezzi impegnati nella più lunga gara del mondo.

Da un sommario confronto tra le classifiche delle due ultime edizioni notiamo che contro le 38 classi in campo lo scorso anno ora ne abbiamo annoverate solo 32, un progresso notevole verso una maggior moralizzazione di questo sport; di queste solo 24 figurano impegnate in entrambe le manifestazioni e solo in 12 classi si è notato un incremento velocistico mentre nelle altre 12 sono state conseguite medie inferiori.

Confronti interessanti possono essere fatti analizzando la pletora delle varie categorie e classi dei fuoribordo ove l'eccessivo frazionamento ha consentito di vedere quali possibilità un motore della stessa potenza può offrire a seconda dello scafo su cui viene montato.

Sempre in tema di confronti, esaminando i risultati diremo che è stata confermata la superiorità delle carene tradizionali (oggi praticamente identificabili con le Hunt) sui ca-

tamarani nelle classi E. Questo conferma la necessità di poter usufruire di potenze relativamente elevate per sostenere in planata questo tipo di scafo.

In fatto di novità tecniche la ventinovesima edizione della Pavia-Venezia non ci ha detto nulla di nuovo all'infuori della comparsa degli alettoni deportanti entrati sperimentalmente nella nautica proprio ora che sono stati banditi dall'automobilismo.

Nella nautica si è fatto ricorso ad essi per ridurre l'effetto idrodinamico portante che, alle alte velocità, può provocare il decollo degli scafi e il loro rovesciamento longitudinale.

A tale scopo negli anni passati erano stati adottati sui catamarani delle classi maggiori dei serbatoi a prua, della capacità di circa 20-30 litri d'acqua, che venivano aspirati o scaricati, a seconda della necessità d'assetto dell'imbarcazione. L'espulsione di tale zavorra liquida non si presenta però immediata e il peso a prua in qualche caso può provocare un pericoloso appiattimento dello scafo.

L'adozione dell'alettone a prua, data la sua più immediata manovrabilità ed efficacia, dovrebbe risolvere in modo migliore l'effetto deportante e su questa via già s'erano indirizzati alcuni costruttori senza peraltro utilizzarlo ufficialmente data la scarsa chiarezza dei regolamenti tecnici in materia.

A Pavia, alle verifiche tecniche per la grande prova, sono così apparsi all'improvviso i due primi alettoni impiegati nel campo



Il vincitore assoluto Carlo Rasini e l'organizzatore Sandro Redaelli con alcune partecipanti al raid: da sinistra la signora Corti, la signorina Concone e la signorina Chiaramonti.



Il servizio collegamento radio con i vari controlli lungo il percorso (Pavia, Isola Serafini, Revere, Volta Grimana, Chioggia) faceva capo alla ricevente di Venezia ove operavano il coordinatore Giuseppe Malinverno e il radioamatore Angelo Ferrari del gruppo pavese.

L'unico equipaggio completamente femminile in gara formato dalla signora Gabriella Corti e dalla signorina Mirella Chiaramonti terze classificate tra i fuoribordo della CT.

nautico agonistico. Li hanno presentati Carlo Rasini, sul suo fuoribordo da corsa a tre punti della massima classe e lo svizzero Karl Wiss su un catamarano entro-bordo di costruzione italiana. Sono stati ammessi alla gara e, quindi, praticamente accettati e omologati.

Anche il numero dei partecipanti a questa Pavia-Venezia non costituisce una eccezione; i suoi 140 concorrenti rappresentano una cifra sempre inferiore al record del 1963, allorché si ebbero in gara 152 imbarcazioni, e lo stesso discorso vale per la percentuale degli arrivati, 89, con un quoziente quindi di oltre il 63%, buono senza dubbio, ma anch'esso inferiore al record del 78% registrato sempre nel 1963. Sotto un certo aspetto però possiamo considerare ottima la percentuale degli arrivati in quanto, se in quella edizione i concorrenti godettero delle migliori condizioni possibili, nel caso attuale sono stati disturbati per due terzi del percorso dalla pioggia.

Considerando quindi di normale amministrazione questa XXIX Pavia-Venezia, non intendiamo certo sminuire la prestazione di tutti coloro che sono riusciti a portarla a termine. Il solo arrivare a Venezia, qualunque sia la classifica conseguita, costituisce sempre un altissimo titolo di merito per ogni partecipante.

Bisognerebbe poter vivere più da vicino, lungo il percorso, questa prova estenuante per conoscere tutti i cento e cento episodi di sacrificio sportivo che accompagnano lungo i 396 chilometri di gara la gran parte dei protagonisti e le traversie affrontate da chi è costretto ad abbandonare la gara e talvolta approda in località deserte e lontane da ogni centro, da ogni telefono, da ogni aiuto.

All'arrivo poi, più o meno, tutti, anche coloro che sono stati baciati dalla vittoria, hanno il loro piccolo dramma da raccontare. Sul nostro taccuino le annotazioni sono fitte fitte ed alcune meriterebbero d'esser raccontate.

Carlo Rasini, il vincitore assoluto, ad esempio, ci era sembrato più soddisfatto lo scorso anno, allorché perse la gara per il malaugurato rovesciamento quasi sul traguardo che non questa volta che ha conquistato la vittoria assoluta, vittoria a cui teneva in modo particolare per poterla unire agli altri suoi successi nelle massime prove di fondo nazionali ed internazionali. In effetti Rasini ci ha detto che non ha potuto dare il meglio di sé per le condizioni del tempo, e non gli sembrava possibile di aver conquistato la vittoria assoluta così, quasi senza impegnarsi.

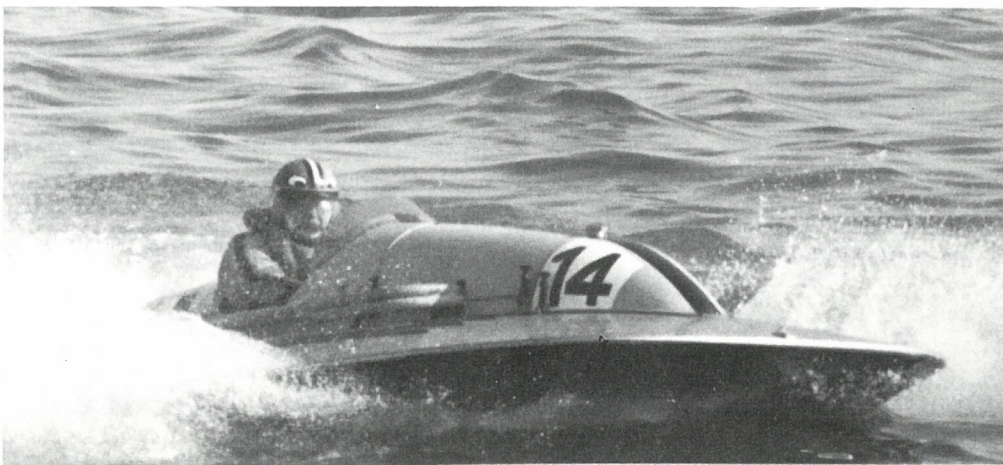
Franco Caimi, che è oramai uno dei veterani della gara, quattro anni or sono, dopo aver traversato la laguna con il suo piccolo racers da 1300 cc. in condizioni impossibili (la gara era stata già fermata a Chioggia per la impraticabilità della laguna — erano stati fermati persino i vaporetto), avrebbe dovuto esser proclamato vincitore assoluto, ma per una palese ingiustizia quella vittoria gli venne negata. Quest'anno poteva essere la volta buona, ma l'incrocio di alcuni vaporetto dinanzi alla sua rotta, proprio nelle ultime centinaia di metri, lo hanno costretto a rallentare e per soli sessantacinque secondi l'amico Rasini gli ha soffiato l'assoluto.

Achille Beltrame, un nuovo entusiasta acquisto del clan pavese, si è visto declassato da quarto a sesto assoluto perché penalizzato di una buona manciata di minuti, tutti quelli che ha trascorso in più nel tratto neutralizzato tra Volta Grimana a Chioggia alle prese con la batteria.

Ferruccio Zambelli, in gara con un entro-bordo di sua costruzione, all'arrivo è stato ricoverato all'ospedale perché, a causa di uno



Tra i canotti pneumatici si sono distinti Bignetti (146), Redaelli (96) e Ricci tutti su Domar.



Franco Caimi, secondo assoluto e primo dei KB.



Ottima la prestazione di Molinari con questo Crestliner-B.M.W.



Gianni Darai vincitore dei fuoribordo sport classe EU.

scarso isolamento della pedaliera, si era bruciato prima le scarpe, poi le calze, ed infine si è ustionato le piante dei piedi, ma non aveva mollato.

Il veneziano Stifoni pur arrivando ultimissimo ha conquistato la vittoria nella classe dei massimi bolidi di cui è stato l'unico superstite. Si è presentato sul traguardo senza la carenatura a poppa e con il secondo pilota accoccolato in qualche modo sullo scarpone. Non ricorda quante batterie ha dovuto cambiare nell'ultimo tratto. Buon per lui che era di casa ed ha trovato sempre amici pronti ad aiutarlo.

Altro immancabile a questa corsa il torinese Fabio Buzi che, pur che abbia una barca e un motore, lo si trova sempre in gara. Il pubblico numeroso al traguardo ha fatto il tifo per lui che è stato costretto a superare le ultime centinaia di metri con la pagaia. Questo sarebbe però ancora poco per un Buzi! Infatti appena entrato in laguna, incrociando la scia di una petroliera, si era rovesciato. Spinto il barchino su un vicino isolotto non aveva esitato a dar mano ai ferri e, smontato, asciugato e rimontato il gruppo motore, riusciva a ripartire, senonché, in vista del traguardo, lo spruzzo di una cresta d'onda gli spegneva nuovamente il motore costringendolo ai remi.

Più sorprese che convinte d'esser davvero arrivate sino a Venezia ci sono apparse le componenti dell'unico equipaggio femminile che ha affrontato la gara, la signora Gabriella Corti e la signorina Mirella Chiaromonti, con un piccolo scafo fuoribordo da turismo della classe C. A loro merito, ricorderemo subito che si sono classificate terze del loro gruppo lasciandosi alle spalle due equipaggi maschili.

Altro arrivo a remi quello dei fratelli Bacco i quali, dopo una notevole grippata, riuscivano ad arrivare a singhiozzo quasi sul traguardo ove però il motore li piantava definitivamente.

Entusiasta il pilota tedesco Hermann Dendl, questa volta sceso in campo con un entrobordo turismo della classe minore azionato da motore B.M.W. 2000, il quale, come

ufficiale di rotta, aveva imbarcato il pilota pavese Maurizio Caramelli rimasto appiedato all'ultimo momento.

L'imbocco della conca di Volta Grimana ogni anno gioca il suo classico scherzo a qualcuno: questa volta è toccato al Colonnello Merli, che aveva affrontato la gara a bordo di un barchino da corsa della classe 700 cc. Passatogli inosservato il richiamo di accesso alla conca, sulla sinistra del fiume, il pilota del Genio Pontieri ha continuato sul fiume verso la foce e solo dopo una dozzina di chilometri si è accorto d'esser fuori rotta ed è ritornato sui suoi passi, perdendo così minuti preziosi che lo hanno relegato in classifica alle spalle dei suoi subalterni maresciallo Agostino Carlini e Alberto Mammucari, una recluta della sezione motonautica del Genio.

Conseguenze ben maggiori portava una analoga svista al romano Luciano Cicala, uno degli spericolati piloti dei pneumatici da corsa. A Chioggia, all'uscita dei canali verso la laguna, drizzava la prua verso altre mete e, avvedutosi dell'errore, per canali traversi riusciva del pari ad arrivare al traguardo. Non essendo però regolarmente transitato sotto all'evidentissimo striscione del Controllo di Chioggia, veniva squalificato.

Altro sfortunato, ma tenacissimo, del gruppo pneumatici il concorrente Gianfranco Secoli che, dopo infinite traversie, riusciva a tagliare il traguardo alle 19,55 quando ormai il tempo massimo era già scaduto da quasi mezz'ora.

Possiamo così dire che gli arrivi di questa XXIX Pavia-Venezia si sono iniziati e conclusi con due gommoni: l'onore dell'apertura è toccato ad Alfredo Redaelli, che con le sue manovre incomposte zigzagando alla disperata ha destato non poche apprensioni, e quello della chiusura a Gianfranco Siccoli.

Se gli arrivati han tutti la loro avventura da raccontare, immaginiamoci i ritirati.

Quest'anno son stati quasi una cinquantina quelli che han provato l'amarrezza dell'abbandono.

L'avventura più triste è sicuramente quella di Vittorio Pallavicini che, nei pressi di

Boretto, si è dovuto gettare in acqua e abbandonare lo scafo alla deriva perché incendiatosi per un ritorno di fiamma. Mentre il pilota poteva essere soccorso, lo scafo andava completamente perduto.

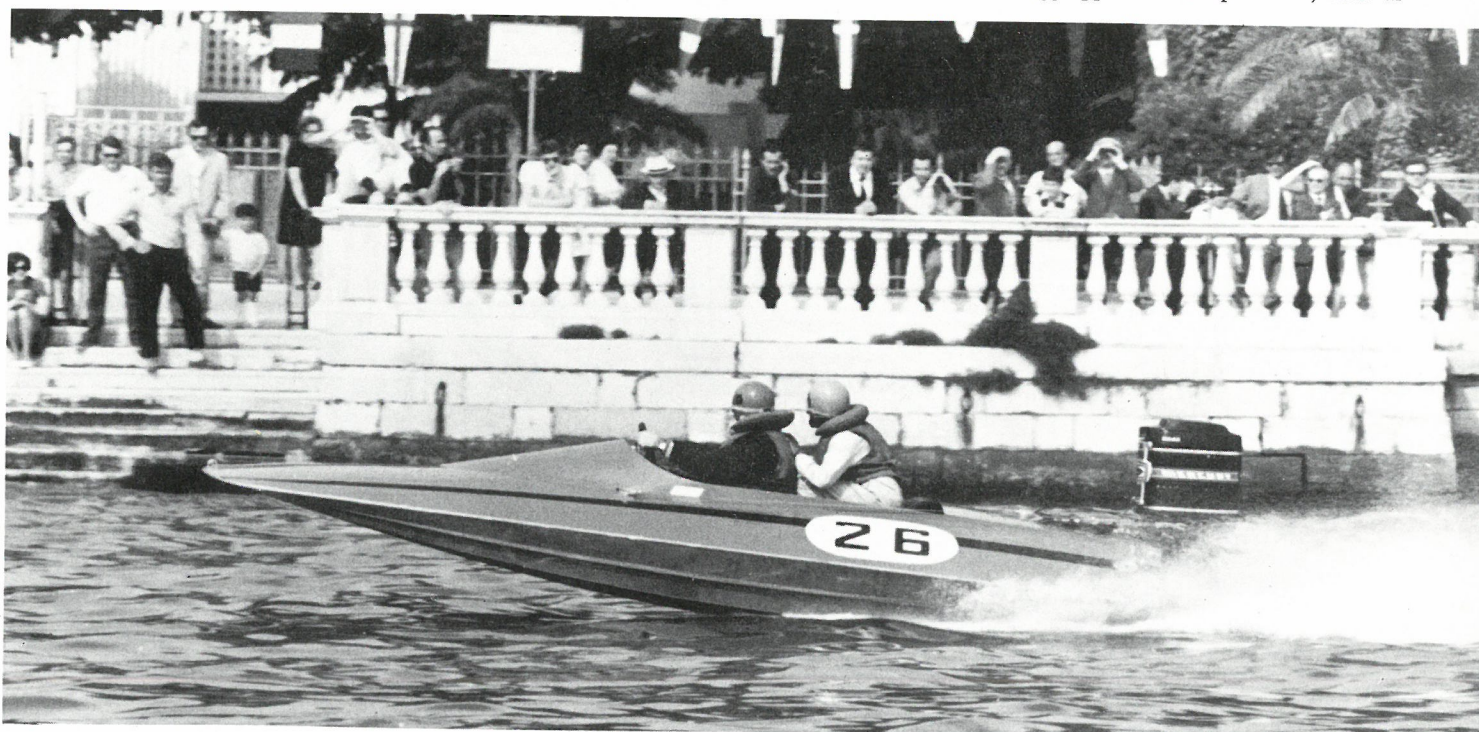
Guido Caimi, vincitore assoluto dello scorso anno, concludeva la sua gara dopo pochi chilometri, al ponte della Becca per rottura della timoneria; Giuseppe Colnaghi arrivava sino all'Isola Serafini per la rottura del supporto dell'albero; Leopoldo Casanova, dopo le due vittorie assolute consecutive del 1964 e 1965, non è più riuscito a debellare la sfortuna. Anche in questa occasione è arrivato solo sino al controllo di Revere e doveva abbandonare per noie all'alimentazione; Massimo Leto di Priolo incappava in un relitto e cedeva a Stame di Parma; Giacomo Caffarena concludeva la sua impresa a Chignolo Po, mentre Lucio Vitale riusciva a riguadagnare la sede della A.M. Pavia da dove era partito pochi minuti prima.

Di gioie e di dolori è disseminato il percorso di questa stupenda manifestazione che ogni anno la Motonautica di Pavia lancia e sostiene in virtù della passione disinteressata di un piccolo gruppo di soci che, sotto la guida del presidente Guido Montemartini, riesce a offrire questa fascinosa prova allo sport motonautico italiano.

Anche quest'anno, alla vigilia, si è sviluppata sullo stesso percorso la manifestazione aperta ai crocieristi, quella Crociera del Sole che, scartata per lasciar posto alle alchimistiche prove di regolarità, è stata riportata in auge.

Vi hanno partecipato 32 imbarcazioni partite sia da Pavia sia da altri centri rivieraschi. Una eterogenea carovana di cui facevano parte veloci runabouts equipaggiati con propulsori jet, confortevoli cabinati, classici motoscafi, piccoli fuoribordo da turismo e non pochi gommoni di tipo normale.

Un solo scafo non è arrivato sino al traguardo dei giardini di Sant'Elena, quello con cui i Caimi e Carlo Rasini hanno compiuto l'ultima ricognizione sul percorso. Gli altri, raggruppati o alla spicciolata, sono ar-



Bruno Bubba, della motonautica piacentina prima della ITS.

rivati tutti alla meta carichi di persone soddisfatte per l'impresa compiuta.

La « crociera del sole » si è conclusa con un ricevimento e con la consegna di artistiche cristallerie di Murano a tutti i parte-

cipanti offerte dal Comune di Venezia nei locali del Casinò Municipale al Lido.

Franco degli Uberti
(Fotografie F.d.U. - E. Re Fraschini)

XXIX RAID PAVIA - VENEZIA

A. M. Pavia - 25 maggio 1969

(tra parentesi la posizione in classifica assoluta)

FUORIBORDO PNEUMATICI

CLASSE CP

1. Antonio Ricci (*Carniti-Domar*) in 5.02'58", media Km/h 77,235 (49°).

CLASSE DP

1. Alfredo Redaelli (*Carniti-Domar*) in 4.51'49", media Km/h 80,187 (42°); 2. Gianpaolo Bignetti (*Carniti-Domar*) in 5.04'20" (50°); N.C. Gianfranco Secoli (*Mercury-Aerazur*) F.T.M.

CLASSE EP

1. Alberto Borella (*Mercury-Zodiac*) in 5.28'37", media Km/h 71,207 (62°); 2. Luca Risotti (*Mercury-Zodiac*) in 7.48'48" (86°); N.C. Luciano Cicala (*Carniti-Domar*).

FUORIBORDO UTILITARI

CLASSE CU

1. Lorenzo Agnes (*Carniti-Pucci*) in 7.39'51", media Km/h 50,887 (84°).

CLASSE DU

1. Edgardo Mungo (*Mercury-Siama*) in 5.08'20", media Km/h 75,891 (51°); 2. Giorgio Pettini (*Mercury-Molinari A.*) in 5.11'37" (53°); 3. Ugo Martello (*Mercury-Cig. Bertinetti*) in 5.20'03" (57°); 4. Edoardo Marangoni (*Carniti-Canali*) in 5.25'30" (60°); 5. Luigi Rossi (*Mercury-Molivio*) in 5.44'12" (68°); 6. Giuliano Richetti (*Mercury-Dalla Pietà*) in 6.38'51" (76°).

CLASSE EU

1. Gianni Darai (*Carniti-Dalla Pietà*) in 4.47'41", media Km/h 81,339 (36°); 2. Franco Zanon (*Carniti-Dalla Pietà*) in 4.49'06" (37°); 3. Riccardo Aldè (*Carniti-Dalla Pietà*) in 4.49'45" (38°); 4. Alberto Garioni (*Carniti-Canali*) in 4.51'30" (41°); 5. Achille Cambieri (*Carniti-Canali*) in 5.00'00" (48°); 6. Roberto Miniero (*Carniti-Dalla Pietà*) in 5.16'44" (55°); 7. Flavio Coppi (*Mercury-Swift*) in 5.45'40" (69°); 8. Rodolfo Baldissera (*Mercury-Canali*) in 5.45'45" (70°); 9. Ferdinando Lasagni (*Carniti-Canali*) in 5.47'10" (72°).

CLASSE FU

1. Giancarlo Popoli (*Mercury-Popoli*) in 6.39'33", media Km/h 58,568 (77°).

CLASSE NU

1. Antonio Fontana (*Mercury-Dalla Pietà*) in 3.52'42", media Km/h 100,558 (17°); 2. Franco Brambilla (*Mercury-Dalla Pietà*) in 4.01'56" (20°); 3. Georges Barozzi (Francia) (*Mercury-Cormorant*) in 4.09'50" (24°).

FUORIBORDO TURISMO

CLASSE CT

1. Alessandro Scarabelli (*Carniti-Varesi*) in 6.55'43", media Km/h 56,290 (78°); 2. Lanfranco Longhi (*Mercury MA RE PO*) in 7.01'48" (81°); 3. Gabriella Corti (*Mercury-Dalla Pietà*) in 7.45'36" (85°); 4. Piero Perucca (*Evinrude-MA RE PO*) in 8.21'05" (87°); 5. Feliciano Strada (*Mercury-Molinari A.*) in 9.02'29" (88°).

CLASSE DT

1. Carlo Stefanoni (*Carniti-Dalla Pietà*) in 5.43'12", media Km/h 68,181 (67°); 2. Carlo Bodega (*Carniti-Canali*) in 5.51'51" (73°); 3. Ettore Gandini (*Carniti-Telaroli*) in 6.16'47" (75°); 4. Angelo Martelli (*Carniti-Canali*) in 7.08'17" (83°).

CLASSE ET

1. Enrico Caccialanza (*Carniti-Canali*) in 4.56'08", media Km/h 79,018 (44°); 2. Ettore Concone (*Carniti-Dalla Pietà*) in 4.58'38" (46°); 3. Piero Uberti (*Mercury-Dalla Pietà*) in 5.18'01" (56°); 4. Giuseppe Pontiroli (*Mercury-Dalla Pietà*) in 5.21'05" (58°); 5. Edmondo Cibolini (*Mercury-Molinari A.*) in 5.23'40" (59°); 6. Luigi Farroni (*Carniti-Varesi*) in 5.38'12" (66°); 7. Emilio Biassoni (*Carniti-Cantieri Po*) in 6.56'21" (79°); 8. Ugo Grasselli (*Carniti-Canali*) in 6.59'01" (80°); N.C. Dario Corti (*Carniti-Dalla Pietà*).

CLASSE ETS

1. Giorgio Tosi (*Carniti-Molinari A.*) in 5.11'13", media Km/h 75,188 (52°); 2. Giambattista Lombi (*Mercury-Torriggia*) in 5.12'36" (54°); 3. Franco De Francesco (*Mercury-Molinari A.*) in 5.33'02" (64°).

CLASSE IT

1. Eduardo Leto di Priolo (*Mercury-Torriggia*) in 4.16'31", media Km/h 97,310 (26°); 2. Ugo Calci (*Mercury-Molivio*) in 5.33'36" (65°).

CLASSE ITS

1. Bruno Bubba (*Mercury-Molinari A.*) in 3.36'34", media Km/h 108,049 (10°); 2. Alfredo Dondi (*Mercury-Molinari A.*) in 3.42'10" (12°); 3. Sandro Carlino (*Mercury-Molinari A.*) in 3.43'14" (13°); 4. Giorgio Ghiretti (*Mercury-Molinari A.*) in 3.47'17" (16°); 5. Ottavio Panini (*Mercury-Molinari A.*) in 4.18'22" (27°); 6. Francesco Manfredini (*Mercury-Molinari A.*) in 4.38'59" (33°); 7. Ubaldo Bacco (*Mercury-Molinari A.*) in 4.54'03" (43°); 8. Egidio Colombo (*Mercury-Molinari A.*) in 5.32'39" (63°).

CLASSE NTS

1. Luigi Nizzoli (*Mercury-Popoli*) in 4.39'34", media Km/h 83,700 (34°).

FUORIBORDO CORSA

CLASSE OD

1. Giordano Fratta (*Mercury-Swift*) in 4.00'02", media Km/h 97,486 (18°); 2. Agostino Carlini (*Mercury-Molinari A.*) in 4.16'29" (25°); 3. Alberto Mammucari (*Mercury-Molinari A.*) in 4.31'22" (31°); 4. Giorgio Merli (*Mercury-Molinari A.*) in 4.50'30" (39°); 5. Fabio Buzzi (*Mercury-REN*) in 7.06'21" (82°).

CLASSE OF

1. Adriano Taschetti (*Carniti-Torriggia*) in 4.42'10", media Km/h 82,929 (35°).

CLASSE OI

1. Ivan Folz (*Mercury-Molinari A.*) in 3.25'31", media Km/h 113,859 (7°); 2. Antonino Besagni (*Mercury-Molinari A.*) in 3.27'48" (9°).

CLASSE ON

1. Carlo Rasini (*Mercury-Molinari A.*) in 2.47'12", media Km/h 139,951 (1°); 2. Riccardo Di Bona (*Mercury-Molinari A.*) in 4.08'25" (23°).

ENTROBORDO TURISMO

CLASSE 1 T

1. Hermann Dendl (*B.M.W.-Dendl*) in 6.02'19", media Km/h 64,587 (74°).

CLASSE 1 TS

1. Karl Wiss (*Volvo Penta-Molinari A.*) in 4.01'13", media Km/h 97,008 (19°).

CLASSE 3 T

1. Gianbattista Frare (*B.P.M.-Frare*) in 4.37'28", media Km/h 84,334 (32°); 2. Sergio Biancardi (*Mascerati-Cant. Po*) in 4.50'39" (40°).

CLASSE 4 T

1. Artidoro Scogliamiglio (*B.P.M.-Molinari E.*) in 5.25'43", media Km/h 71,481 (61°).

RUNABOUTS

CLASSE E 02

1. Ferruccio Zambelli (*A.R.-Zambelli*) in 5.45'48", media Km/h 67,668 (71°).

CLASSE E 1

1. Renato Molinari (*B.M.W.-Crestliner*) in 4.23'14", media Km/h 88,894 (29°); 2. Angelo Vassena (*B.M.W.-Crestliner*) in 4.23'23" (30°).

CLASSE E 3

1. Filiberto Molteni (*Lamborghini-Molinari E.*) in 4.07'36", media Km/h 94,507 (22°).

CLASSE E 4

1. Franco Gilberti (*Interceptor-San Marco*) in 4.56'39", media Km/h 78,880 (45°).

CLASSE E 5

1. Carlo Brancati (*B.P.M.-Molinari E.*) in 3.44'15", media Km/h 104,347 (14°); 2. Giuseppe Invernizzi (*B.P.M.-Molinari E.*) in 3.45'45" (15°).

ENTROBORDO CORSA

CLASSE LV

1. Giorgio Celli (*A.R.-Celli*) in 3.26'04", media Km/h 113,555 (8°); 2. Pasquale Coratza (*A.R.-Molinari A.*) in 4.19'25" (28°).

CLASSE KB

1. Franco Caimi (*A.R.-Molivio*) in 2.48'17", media Km/h 139,050 (2°); 2. Michele Bernocchi (*B.M.W.-Molinari A.*) in 3.19'58" (5°); 3. Annibale Beltrami (*A.R.-Molinari A.*) in 3.24'54" (6°).

CLASSE KC

1. Roberto Maurelli (*Lancia-Celli*) in 2.59'51", media Km/h 130,108 (3°); 2. Achille Cerutti (*Lancia-Timossi*) in 3.11'53" (4°); 3. Ranieri Luigi (*A.R.-San Marco*) in 3.40'05" (11°); 4. Aldo Martinetto (*Lancia-San Marco*) in 4.07'31" (21°).

CLASSE KD

1. Fulvio Stifoni (*B.P.M.-Celli*) in 4.59'33", media Km/h 78,117 (47°).

COPPA THEO ROSSI DI MONTELEA

Settore cronometrato Isola Serafini-Revere chilometri 153 - Gino Lupi (*B.P.M.-Timossi*) in 58'08", media Km/h 157,912.