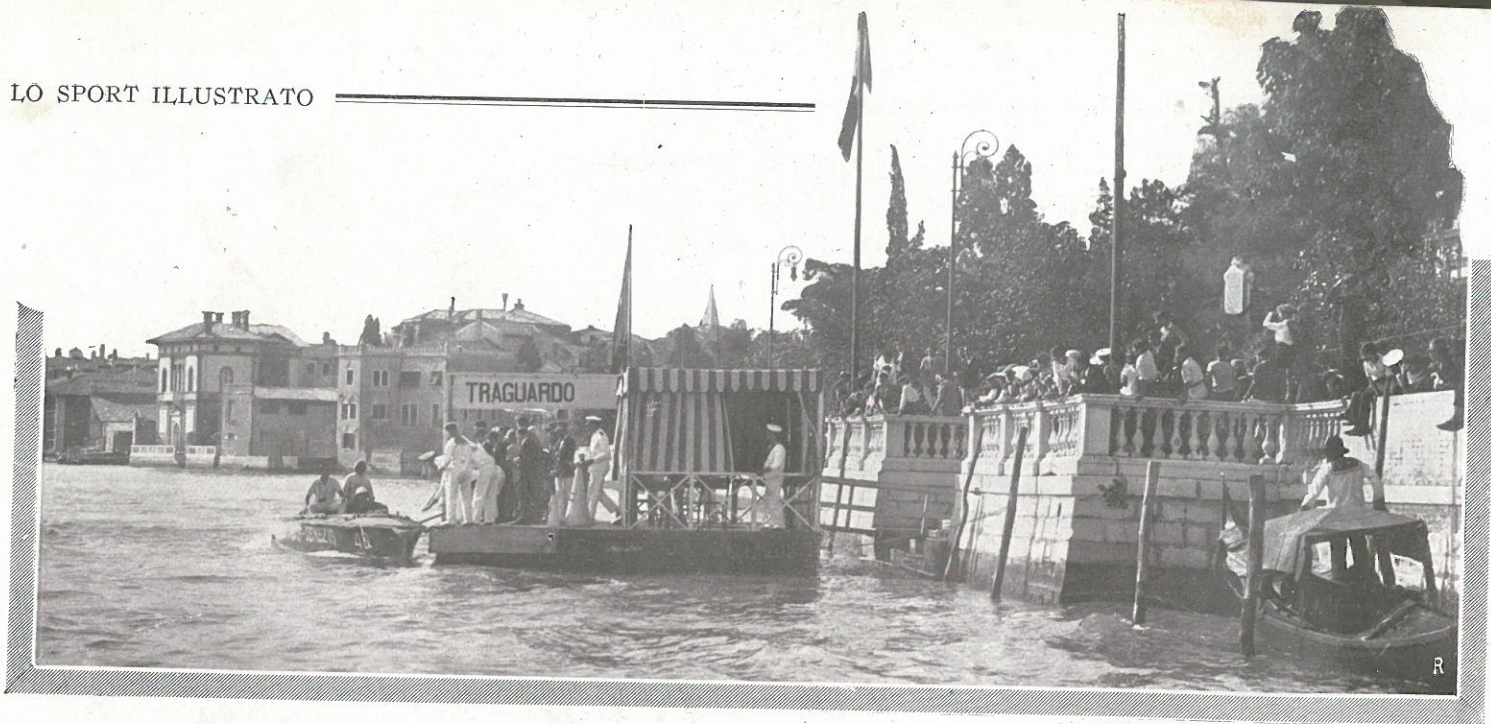




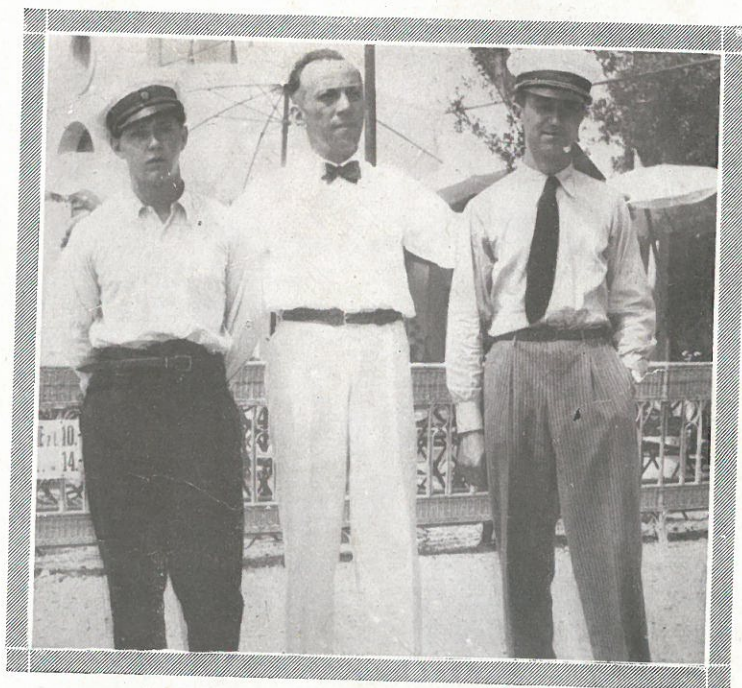
L'ULTIMO TRAGUARDO, AI GIARDINI PUBBLICI DI VENEZIA. IL MOTOSCAFO IN ARRIVO E' IL CRUISER DI F. MAZZOTTI E F. RAMPINI.

LA SELEZIONE DEI CONCORRENTI AL RAID PAVIA-VENEZIA ATTRAVERSO I CONTROLLI

	PIACENZA Km. 65	CREMONA Km. 117	CASALMAGGIORE Km. 164	BORGOFORTE Km. 210	OSTIGLIA Km. 243	PONTELAGOSCURO Km. 298	VENEZIA Km. 414 Classifica:	TEMPO	MEDIA
CLASSE B	Castiglioni Negri P. Boccio Silvani Gilardoni Balboni Massagli	Castiglioni Negri P. Silvani Boccio Balboni Gilardoni	Castiglioni Negri P. Boccio Balboni	Castiglioni Negri P. Boccio Balboni	Castiglioni Negri P. Boccio Balboni	Castiglioni Negri P. Boccio Balboni	1. Castiglioni-Mereghetti (Johnson-Feltrinelli) 2. Negri P.-Milani (Elto-Picchiotti) 3. Boccio-Zanasi (Lockwood-Lido) 4. sig.na Balboni Franci-Fusi (Elto-Picchiotti)	15.53'32"	26.050
CLASSE C	Alfieri Poggi Frigeri Silvani Corti	Frigeri Silvani Poggi Alfieri Corti	Silvani Frigeri Poggi Alfieri Corti	Poggi Alfieri Frigeri Silvani Corti	Poggi Corti	Poggi Corti	1. Poggi-Fregnani (Johnson-Lido) 2. Corti-X. (Johnson-Solari)	14.33'59"	28.421
CLASSE D	Negri L. Castoldi Taroni Quartara Belgir	Negri L. Castoldi Taroni Quartara	Negri L. Castoldi Quartara Taroni	Negri L. Castoldi Quartara	Negri L. Castoldi Quartara	Negri L. Quartara Castoldi	1. Negri L.-Calvi (Elto Picchiotti) 2. Quartara-X (Johnson-Lido)	11.36'23"	35.670
CRUISERS 2. e 3.	Mazzotti Borletti Celli	Mazzotti Borletti Celli	Mazzotti Borletti Celli	Mazzotti Borletti Celli	Mazzotti Borletti Celli	Mazzotti Celli	1. Mazzotti-Rampini (3. cat.) (Curtiss-Dodge) 1. Celli M.-Celli, D. (2. categ.) (Ford-Celli)	12.22'37" 11.34'02"	33.449 28.420



I DUE «FIUMAROLI» DEL TICINO, I PAVESI LUIGI E PIETRO NEGRI, PADRE E FIGLIO, RISPETTIVAMENTE 1° ASSOLUTO E 2° DELLA CLASSE B, ENTRAMBI SU ELTO-PICCHIOTTI. LUIGI NEGRI E IL SUO MOTORISTA CALVI COMPI' I 414 KM. A KM. 35,670 DI MEDIA.



GIANFRANCO CASTIGLIONI (a sinistra) E NINO MEREGHETTI (a destra), I PIU' GIOVANI CONCORRENTI (16 ANNI L'UNO E 18 L'ALTRO) PRIMI DELLA CLASSE B CON JOHNSON-FELTRINELLI. In mezzo: IL SIG. ALESSANDRO LOMBARDI, AGENTE GEN. DELLA CASA JOHNSON.



ETTORE NEGRI (AL VOLANTE) E LUIGI CALVI (MOTORISTA) COL LORO ELTO-PICCHIOTTI, VINCITORE

ASSOLUTO, RIPARTONO DA CASALMAGGIORE DOPO LA BREVE SOSTA AL POSTO DI CONTROLLO E RIFORNIMENTO.

UN'IMPRESA DI FEDE E DI CORAGGIO DELLA MOTONAUTICA ITALIANA: IL RAID FLUVIALE PAVIA-VENEZIA, IL PIÙ LUNGO DEL MONDO

IL raid motonautico più lungo del mondo è ormai acquisito alla Motonautica Italiana che, con appassionato fervore, con una cosciente preparazione tecnica, con una perfetta organizzazione di percorso, con una eccellente scelta della via d'acqua, ha saputo conseguire l'ambito primato di distanza.

Su queste colonne abbiamo spesso illustrato ed esaltato gli avvenimenti sportivi d'oltre Oceano che con la loro crescente importanza danno la sensazione del grande sviluppo assunto in America dallo sport dell'acqua; oggi siamo lieti di poter registrare che l'Italia, ultima giunta nell'agonistica internazionale, abbia scritto con questa competizione una delle più brillanti pagine degli annali della Motonautica.

Il valore del raid compiuto dagli arditi motonauti non sta soltanto nell'aver percorso 414 Km. ma nell'aver superato le difficoltà e le insidie della via mista fluviale-interna e lagunare congiungente Pavia a Venezia e nell'aver battuto degli ottimi tempi di navigazione.

In questa grande prova vi sono in giuoco un complesso di fattori tecnici e sportivi che la rendono, fra le varie competizioni, la più completa, la più convincente, la più importante.

La velocità assoluta che in altre gare dà al concorrente la certezza della vittoria, qui non è che uno degli elementi influenti sì, ma non assoluti per se stanti. Entrano per converso nel risultato finale: l'abilità del pilota, che

non è fatta di virtuosismo ma di conoscenza del percorso e della rotta da seguire, di rapida percezione dell'insidia che può attendere la sua corsa o magari arrestarla definitivamente; di immediata decisione di manovra per evitare ostacoli improvvisi ed insospettiti; di resistenza fisica e di alto sentimento di responsabilità sportiva.

Ecco perchè dieci macchine vittoriose giunte al traguardo finale valorizzano soprattutto gli equipaggi di eccezione che hanno saputo condurle con stile e con sereno ardimento.

Di essi è doveroso fare un cenno poichè con la gara compiuta hanno ben meritato l'alloro della vittoria ed hanno onorato il nome della giovane motonautica nazionale.

Il trionfatore della giornata è stato Ettore Negri che col suo motorista Luigi Calvi ha magistralmente pilotato il suo fuori-bordo Elto Quad della classe D alla media oraria di chilometri 35,670.

Il conte Mazzotti Franco, non nuovo ai cimenti sportivi, neppure a quelli della motonautica da corsa, ha posto in rilievo anche in questa gara, le sue doti di pilota, ingaggiando e vincendo una bella battaglia contro le difficoltà che si accanivano ad arrestarne la velocissima corsa. Egli ha avuto per compagni il principe Ruspoli ed il motorista Rampini alle cui sapienti cure era affidato il funzionamento del motore.

L'equipaggio del vincitore della Classe C: pilota Poggi Luigi e motorista Fregnani Alfredo ha col suo perfetto affiatamento com-

piuto con ottima velocità — Km.-ora 28,421 — l'intero percorso.

Marco Celli e suo fratello Dino, hanno, in questa gara, dato una nuova conferma delle loro qualità di navigatori, essendo gli unici che abbiano risalito la via d'acqua dal mare a Pavia, per portarsi al punto di partenza, ed effettuata la corsa col loro cruiser *Sandra* con una sorprendente sicurezza di rotta.

L'equipaggio più giovane di tutto il raid — 34 anni fra pilota e meccanico — si è conquistato il primo posto nella Classe B (350 cmc.).

Gianfranco Castiglioni e Nino Mereghetti hanno saputo con l'audacia dei giovani e col pensoso senso di responsabilità degli anziani, portare vittorioso il loro piccolo canotto.

Emanuele Quartara, col suo *Vespa*, disturbato nel primo tratto della gara da incidenti alle tubazioni del serbatoio supplementare, si è classificato buon secondo nella classe D.

Il dott. Corti Giacinto, che alterna ai suoi doveri professionali di medico nella sua Chiavari, con quelli che egli sente con passione verso lo sport motonautico, non ha voluto mancare a questa importante competizione, e la sua fatica è stata premiata dalla sua entrata in classifica per la Classe C. Paride Negri il lupo di fiume, è stato all'altezza della sua fama di sportivo e di navigante, portandosi al secondo posto nella Classe B.

Ernesto Boccio di Genova che ha compiuto buona parte del percorso disteso a prua del suo canotto per equilibrarne l'assetto longitu-



SEMBREREBBE UN QUADRO DI MANIERA QUESTA FOTOGRAFIA, E POTREBBE AVER PER TITOLO «IL PASSATO E IL PRESENTE». È INVECE IL DOCUMENTO SPORTIVO CHE REGISTRA L'ARRIVO DEL FUORI-BORDO DI NEGRI E CALVI A VENEZIA, DOPO 414 KM. DI NAVIGAZIONE FLUVIALE E LAGUNARE.



dinale di corsa, è giunto a Venezia 9° nella classifica generale e 3° nella sua classe.

In questa gara, anche il sesso gentile ha voluto essere rappresentato da una coraggiosa motonauta: la signorina Francis Balboni che, col suo fido meccanico Giacomo Fusi, ha

dato prova di doti sportive, di resistenza e di senso di orientamento non comune, navigando in notti oscure attraverso i canali della laguna veneta, e giungendo a Venezia dopo quasi 40 ore di viaggio.

Così la eletta schiera degli arrivati al traguardo finale si è completata di questa arduamente sportiva, che colla sua performance ha dato alla motonautica nazionale un primato di distanza per signore.

Ma se questo è stato il comportamento dei piloti vittoriosi, anche le macchine ad essi affidate hanno pienamente risposto alle esigenze della durissima prova.

Finora si avevano dei fortissimi dubbi sulla sicurezza di funzionamento dei motori fuoribordo. Si erano avute sui nostri laghi e sulle nostre spiagge delle gare di velocità pura, che avevano destato l'interessamento degli appassionati; ma che non convincevano compiutamente il turista, che più della velocità richiede

IL CONTE F. MAZZOTTI E RAMPINI SUL MOTOSCAFO «PITTA» CHE SI È CLASSIFICATO 2° ASS.

al motore la robustezza, la certezza di poter compiere dei lunghi percorsi.

La Pavia-Venezia ha eliminato questi dubbi, ha esaurientemente risposto ad ogni più severo collaudo, tanto più significativo, se si tien conto che i motori erano tutti di serie e per la quasi totalità del tipo 1928, ed ha dimostrato agli scettici, agli increduli che si possono compiere oltre 400 km. e che si può assoggettare questi motori a sforzi prolungati ed a pieno carico per 14-16 ore ed anche più, in condizioni difficili di navigabilità — insabbiamenti, incagli, impigliamenti di elica, urti contro galleggianti, ecc. — senza arrestarsi nella marcia.

Ma anche in fatto di velocità media il raid ha fornito degli utili elementi di valutazione delle possibilità dei vari tipi di scafi e motori.

Ci appare in primo luogo la meravigliosa corsa del canotto primo arrivato a Venezia, dopo una navigazione di ore 11,36'23", con un motore Elto Quad e scafo Picchiotti, con una velocità media di Km.-ora 36,670, che può salire a circa 40 km. se si deducono i tempi impiegati per i controlli, i passaggi delle conche, i rifornimenti, ecc. La famosa maratona Albany-Nuova York ha dato come velocità del vincitore J. Dunnell (Johnson-Ludington) km.ora 59,800, dato che a priori potrebbe diminuire il risultato della Pavia-Venezia; ma se si pone in evidenza che per la nostra gara era obbligatoria la composizione dell'equipaggio di due persone — pilota e meccanico — che era prescritto il completo arma-

LA SIGNORINA
FRANCI BAL-
BONI E IL
MOTORISTA
FUSI A BORDO
DEL LORO EL-
TO-PICCHIOTTI



LA PACE E LA TRANQUILLITA' DEL TICINO SONO STATE SCONVOLTE SABATO 8 GIUGNO DALLO SCOPPIETTARE NUTRITO DEI MOTOSCAFI IN CORSA DI PROVA E DALLA LORO ADUNATA PER LE OPERAZIONI DI PARTENZA.



I COMMISSARI DEL RAID PAVIA-VENEZIA. Da sinistra a destra, in primo piano: CONTRAMM. F. CAMPERIO, CAV. UFF. ING. V. BALSAMO, ING. G. CARRARO, BARONE GIACOMO CHINCA, ING. GIORGIO FERRARIS.



LA STORIA CHE SI RIPETE. QUESTI SIGNORI SONO I MEMBRI DEL COMITATO ORGANIZZATORE DELLA PRIMA CROCIERA MOTONAUTICA ITALIANA, LA TORINO-VENEZIA-ROMA. EPOCA: LUGLIO 1911, DICIOOTTO ANNI OR SONO, IN OCCASIONE DELL'ESPOSIZIONE DI ROMA. ORGANIZZATORE: IL T.C.I. PERCORSO: IL PO DA TORINO A VENEZIA; IL PERIPLO DELLE COSTE D'ITALIA DA VENEZIA AD ANZIO; IL TEVERE DA ANZIO A ROMA. IL PROGRAMMA COMPRENDEVA SEZIONI DI PERCORSO PER LE IMBARCAZIONI A REMI (TORINO-PAVIA), A MOTORE E A VELA. NELLA FOTOGRAFIA, PRESA AL PALAZZO DUCALE DI VENEZIA, SI RICONOSCONO: SPADA, SCOPINICH, ING. PIOLA DAVERIO, ING. CANDIANI, DOLFIN BOLDU', CONTE REVEDIN, CONTE OLDOFREDI, IL PREFETTO DI VENEZIA, IL COMM. JOHNSON, L'ON. FOSCARI. SEGRETARIO DINAMICO E COMPETENTE FU IL COLLEGA PRIMO BONGRANI.

mento del canotto — ancore, cime, remi, estintori, ecc. —, che la lunghezza era il doppio di quella americana, e le difficoltà di percorso e le cause ritardatrici della marcia di gran lunga superiori; appare subito nella sua giusta luce e nel suo notevole valore il risultato della Classe D e quello degli altri canotti giunti al traguardo finale.

La Classe del « 500 cmc. » che ha avuto per trionfatore un motore Johnson di serie, su scafo Cantiere Lido ha raggiunto una media oraria di Km. 28,421; mentre che la classe dei piccoli fuori-bordo di 350 cmc. ha col suo primo arrivato, un motore Johnson su scafo Cantiere Feltrinelli, battuto un buonissimo tempo: ore 15.53'32" ad una velocità media di Km.-ora 26,050.

I cruisers veloci sono stati fortemente handicappati da numerosi insabbiamenti, che hanno notevolmente diminuita la velocità che avrebbero potuto battere in acque libere. Si errerebbe perciò nel voler paragonare i risultati dei cruisers con quelli dei fuori-bordo. La corsa del *Pitta* di Mazzotti — scafo Dodge motore Curtiss — è stata buona, e quella del *Sandra* di Celli — scafo Celli, motore Ford — è stata un prodigio di regolarità.

Ma se questi sono i risultati tecnici che la gara ha fornito, è doveroso porre in rilievo che al risultato sportivo e di propaganda della manifestazione, ha contribuito in misura non lieve la perfetta organizzazione lungo tutto il percorso: dai posti di controllo ai servizi telefonici di collegamento, dal segnalamento del filone principale della corrente, ai passaggi più difficili, dalle numerose indicazioni di località al rapido funzionamento delle conche, dall'assistenza volenterosa di tutti i natanti del Po, alla vigilanza spontaneamente offerta dalle popolazioni rivierasche.

La Pavia-Venezia si presentava del tutto nuova, come corsa di velocità, non essendovi alcun elemento di fatto su cui fondare giudizi e previsioni; perciò, anche sotto questo aspetto, essa ha fornito degli utili insegnamenti, che molto potranno giovare per l'avvenire. Anzitutto è emersa chiara la possibilità di poter ridurre il tempo massimo accordato ai concorrenti a 17-18 ore, il che vorrà dire che le macchine tipo raid, dovranno essere in grado di compiere l'intero percorso ad una velocità media non inferiore ai 25-28 Km.-ora.

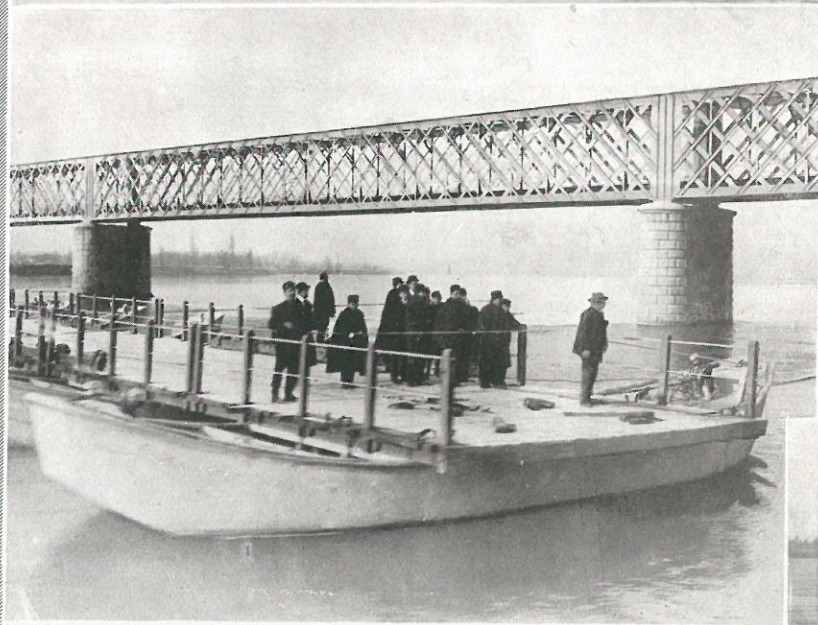
La tabella dei tempi conferma tale possibilità, poichè ad eccezione degli scafi che sono stati attardati da cause accidentali e contingenti, ed indipendenti dalla velocità propria delle macchine, la maggior parte dei classificati è giunta a Venezia entro le ore del giorno 9, cioè entro 16 ore dalla partenza da Pavia.

Anche i tempi totali occorrenti per i rifornimenti e per i passaggi potranno essere ridotti al minimo, dato che praticamente si è visto, che i ponti di barche, per le disposizioni date dalle autorità competenti sono stati lasciati aperti per la durata della gara, e che per il funzionamento delle conche sono stati impiegati dei tempi molto minori di quelli previsti.

E' quindi da presumere che con un buon allenamento dei piloti alla conoscenza del percorso, la velocità minima suaccennata, oltre



Qui sopra: A CASALMAGGIORE. IL FUORI-BORDO «TATO» (CAILLE-POGGI, PILOTA EUGENIO SILVANI, MOTORISTA PIETRO BURIOLI) CHE A CASALMAGGIORE PASSO' PRIMO DELLA SUA CATEGORIA E DOVETTE SFORTUNATAMENTE RITIRARSI AL SUCCESSIVO CONTROLLO DI BORGOFORTE. IN SECONDO PIANO IL FUORI-BORDO «BIRIBI» (JOHNSON-CANT. LIBO) PILOTA LUIGI POGGI, MOTORISTA FERGNANI, GIUNTO PRIMO DELLA CLASSE C.



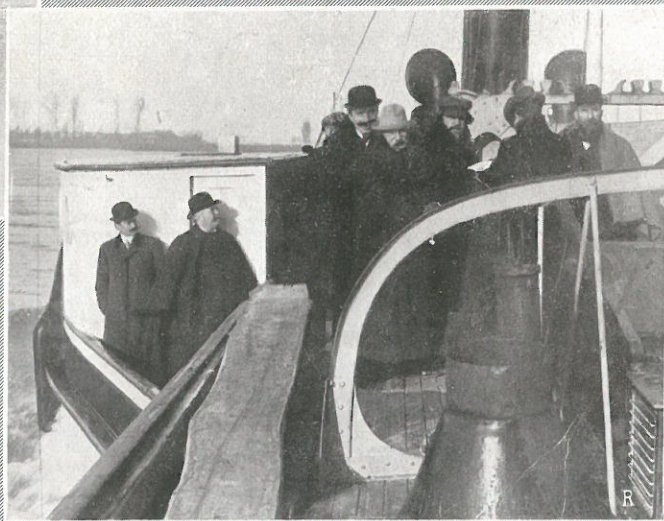
Qui sotto: GLI ORGANIZZATORI DEL 1911 SUL CASSERO DI UN BATTELLO PADANO IN GIRO DI RICONIZIONE E DI ORGANIZZAZIONE. SONO TRA ESSI IL COLLEGA VITTORIO

ANCORA UN RICORDO STORICO-FOTOGRAFICO. LO STESSO PONTE DI CASALMAGGIORE NEL 1911, MENTRE SULLE CHIATTE IN CEMENTO DEL PONTE ATTIGUO SONO RADUNATI GLI ORGANIZZATORI DELLA TORINO-ROMA.

a dare maggior valore ed interesse alla prova, non opererà una estesa selezione dei concorrenti, e la percentuale, di già alta — il 40 % — degli arrivati, sarà indubbiamente migliorata.

Il primo raid si chiude dunque con un lusinghiero bilancio sportivo tecnico e di propaganda che costituisce il più certo auspicio per l'annuale rinnovarsi della competizione,

che l'attivo Gruppo Motonautico della Sezione di Milano della Lega Navale, ha con ampia visione del divenire della nostra motonautica organizzato con la collaborazione dei Comitati locali.



COSTA, L. CANDIANI, ARTURO MERCANTI, L'ON. ROMANIN JACUR, FEDERICO JOHNSON, L'ING. PUGNO.

ABBONAMENTI

ITALIA ESTERO

Anno L. 50.- L. 72.-
Sem. L. 26.- L. 38.-
Trim. L. 14.- L. 22.-

(compresi i numeri speciali)

Lo Sport Illustrato

RIVISTA MENSILE DELLA
«GAZZETTA DELLO SPORT»

ANNO XVII - N. 5

GIUGNO 1929
ANNO VII

Direzione, Ammini-
strazione, Pubblici-
tà: Milano, Via Ga-
lileo Galilei, 5-bis



ICONOGRAFIA BINDIANA

GLI OTTO RITRATTI DI ALFREDO BINDA QUI RIPRODOTTI E RAGGRUPPATI SONO STATI PRESI DURANTE IL XVII GIRO D'ITALIA. È IN ESSI UNA COLLEZIONE VARIA E COMPLETA DELLE SFUMATURE E DEI TONI CHE NELLA MUTEVOLE MASCHERA DEL CAMPIONE IMPRIMONO VOLTA A VOLTA LO SFORZO FISICO O I MOTI DELL'ANIMO. OGNUNO HA UN'ESPRESSIONE PARTICOLARE, CERTO MOMENTANEA, MA DALLA LORO SINTESI SCATURISCE IL «TIPO» DELL'UOMO, COL SUO TEMPERAMENTO VOLITIVO E TENACE, SE PUR UN POCO CHIUSO; COL SUO SPIRITO SPORTIVO FRANCO E LEALE.