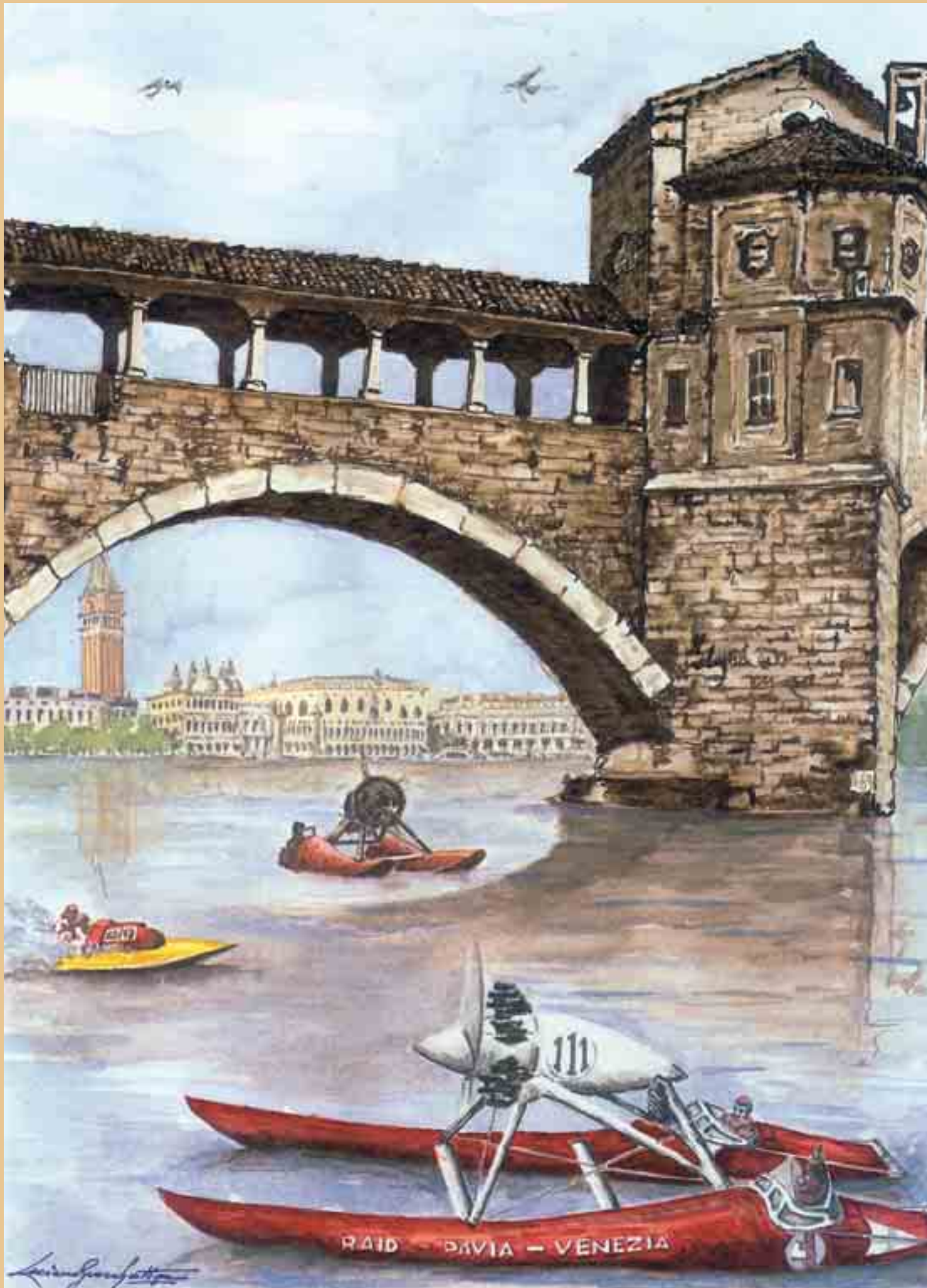


1999

SETTANT'ANNI DOPO 1929 - 1999



*Prefazione di
Mino Milani*

*Disegno di Luciano Brocchetta
Testi e ricerca storica a cura di Agostino Calvi*



AVIS Pavia

IL RAID PAVIA-VENEZIA. Ci svegliavano quei ruggiti che giungevano dal fiume. Non imprecavamo. Li stavamo aspettando. In fretta tutti al Lungoticino, stanno per partire. Nel mio ricordo quello era invariabilmente un giorno di sole.

Il Raid. Tempi favolosi, quelli; così dobbiamo chiamarli, per ciò che attiene ai fiumi: tempi che non torneranno più e che quindi stanno uscendo dalla realtà. Il Ticino d'allora scorreva gagliardo, mi verrebbe da dire selvaggio, e limpido, con quel colore blu (più tardi l'hanno chiamato, con gentilezza un po' rassegnata, "azzurro") che i vecchi pavesi come me portano negli occhi e nel cuore; e a specchiarsi in esso v'erano autentici boschi, e non piantagioni di pioppi come oggi. Dragato con discrezione, e quindi libero dalle isole di sabbia (e di rifiuti) che lo mortificano oggi, percorso da grandi barche da lavoro. E dopo ogni piena gli uomini lo ripulivano, a rifornirsi le stufe e i camini, dal legname che la corrente aveva sospinto sulle rive e contro i piloni dei ponti: era un fiume per uomini, insomma, non per il tempo libero. Il Po, da parte sua era, semplicemente, l'avventura.

E sui loro scafi rombanti, i motonauti correvano a questa avventura, a uno a uno partendo tra alti spruzzi. Il momento più emozionante, era quando sbucavano, già sfidandosi, dagli archi rossi del Pontevecchio; affollati pieni d'emozione sul Lungoticino, li vedevamo sfrecciar via, rannicchiati ai loro posti; riconoscevamo i pavesi, li salutavamo alla voce, e loro che forse non, ma certo sapevano, rispondevano levando un braccio, per poi scomparire, segnando l'acqua d'una lunga scia bianca. Motoscafi e idroscivolanti: questi (oggi scomparsi, per quel poco che ne so) avevano, ricordo, l'aria di giganteschi insetti; pur fatti per l'acqua, avevano qualcosa di aereo, e non solo per la grande elica che si sospingeva: s'era pensato più d'una volta che il conte Theo Rossi di Montelera, campione nella specialità, a un certo momento s'alzasse in volo e dirigesse così alla lontana Venezia. M'è tornato alla memoria il nome di Theo Rossi, quale rappresentante di quella, come chiamarla?, nobiltà sportiva che attendeva la Pavia-Venezia per ritrovarsi e misurarsi. Grande sfida, grandi nomi. Tempi favolosi, o quasi. Non necessariamente vinceva chi disponeva del mezzo più avanzato e più potente; un po' alla D'Annunzio, viene da dire che la vittoria premiava quelli che più osavano. Il nome del vincitore ti arrivava il giorno dopo, proveniente dalla Laguna; ma se non si trattava di un pavese, per la città la festa era ormai conclusa. Pavia piena di silenzio, che era stato per qualche ora interrotto dal rombo assordante dei motoscafi (tanto più assordante, quanto più raramente udito), Pavia di gente che lavorava, modesta e semiproletaria, (ma ospite indimenticabile di studenti che appunto non l'hanno dimenticata), Pavia s'era per un giorno messa a fianco dell'aristocratica Venezia, ed era stata punto di partenza della più lunga corsa nautica del mondo: donde, quell'orgoglio magari provinciale, di cui qualcuno oggi sorride con sufficienza. Perbacco, meglio l'orgoglio provinciale che nessun orgoglio.

MINO MILANI



GENNAIO 1999



Ettore Negri vincitore assoluto del I Raid del 1929. Si classificò IV nel RAID del 1930 in cui si riferisce la fotografia sempre con motore ELTO.

MOTONAUTICA - Domenica 3 marzo 1929 - Il Popolo di Pavia

Una gara internazionale di Turismo nautico partirà da Pavia il 2 giugno

Il Gruppo Motonautico Milanese della Lega Navale, sta organizzando per la prossima stagione, una grande prova di Turismo Nautico sul Po, un RAID da Pavia a Venezia che si inizierà la prima domenica del Prossimo giugno. Ne ha dato notizia in questi giorni la "Gazzetta dello Sport" e l'animo degli sportivi pavesi ha esaltato per l'onore fatto alla nostra città ospitando la partenza di una gara che sarà non solamente nazionale ma europea, destinata a porre in evidenza l'alta efficienza sportiva raggiunta dalla motonautica. Saranno ammesse le classi B-C dei fuori bordo, le classi CRUISER che sono la parte fondamentale della motonautica utilitaria. Il percorso è chiaro e preciso, raggiungere nel minor tempo Venezia, percorrendo da Pavia il breve tratto del Ticino, poi il Po fino a Cavanella, il canale Vittorio Emanuele III sboccante a Chioggia, la laguna Veneta.

Si prevedono tratti da compiere in ore notturne. La data è caduta nella prima domenica di giugno non a caso: in tale epoca infatti il Po offre per il suo tirante d'acqua le condizioni più favorevoli alla navigazione veloce.

Il Popolo di Pavia - Domenica 10 giugno 1929

L'ing. Balsamo e l'ing. Ferraris, Presidente e Segretario del Gruppo Motonautico di Milano accompagnati da N.H. Chinca e dal rag. Palestra del Comitato di Pavia hanno effettuato una visita alla Canottieri Ticino e presi tutti gli accordi e disposizioni per il perfetto funzionamento dei servizi della base di partenza del raid.

CONCORRENTI PAVESI E ORARI DI PARTENZA

I concorrenti che risultano iscritti sono 30 fra i quali alcuni noti pavesi: si cimerà per la prima volta in gara motonautica il barcaiolo Negri Paride con un motore 350 Elto Speedster con meccanico Milani; il figlio del barcaiolo, Ettore, correrà pur esso con un Elto Quad 644 cmc con il meccanico Calvi.

Lo studente Zanasi farà da pilota nell'imbarcazione 350 Lacwood del sig. Carbone di Genova, già vincitore delle maggiori gare per fuori bordo tenutesi in questi ultimi quattro anni. Anche il giovane noto barcaiolo Alfredo Fregnani piloterà un Johnson 500 con meccanico Poggi su imbarcazione propria, la Biribi già partecipante alle gare di Trieste, Genova, Venezia, Como. Anche il padre suo, vecchio barcaiolo Siro Fregnani malgrado i suoi 55 anni parteciperà al raid, pilota della casa Johnson. Il Negri Paride avrà per numero di partenza il 14, il figlio Ettore il 23, il Benzoni il 12, il Fregnani Alfredo il 19; l'imbarcazione di Carbone il 3. Per oggi sono attese le imbarcazioni del senatore Borletti e del conte Massazza partecipanti alla gara con un Cruiset il primo, con un Johnson il secondo.

1 V	M. Madre di Dio	1-364
2 S	s. Basilio	2-363
3 D	s. Genoveffa	3-362
4 L	s. Ermete	4-361
5 M	s. Amelia	5-360
6 M	Epifania di N.S.	6-359
7 G	s. Luciano	7-358
8 V	s. Severino	8-357
9 S	s. Giuliano	9-356
10 D	Battesimo di Gesù	10-355
11 L	s. Iginio	11-354
12 M	s. Modesto	12-353
13 M	s. Ilario	13-352
14 G	s. Felice	14-351
15 V	s. Mauro	15-350
16 S	s. Marcello	16-349
17 D	s. Antonio ab.	17-348
18 L	s. Liberata	18-347
19 M	s. Mario	19-346
20 M	s. Sebastiano	20-345
21 G	s. Agnese	21-344
22 V	s. Vincenzo	22-343
23 S	s. Emerenziana	23-342
24 D	s. Francesco di S.	24-341
25 L	Convers. s. Paolo	25-340
26 M	ss. Tito e Timoteo	26-339
27 M	s. Angela Merici	27-338
28 G	s. Tommaso d'A.	28-337
29 V	s. Valerio	29-336
30 S	s. Martina	30-335
31 D	s. Giovanni B.	31-334



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀

COME È NATA L'ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA PAVIA

(Ci stai a fare una Società di Motonautica? Io dissi di sì, con questa risposta ebbe vita il sodalizio pavese).

Potete dire voi quando nasce il vento? L'aria è quieta, o almeno sembra quieta, poi nasce il vento, ma non si sa bene se all'improvviso, oppure perché l'aria mano a mano si muove, e si muove sempre più forte, sino a far proprio nascere il vento. Non si sa, nessuno può dire quando nasce il vento e così né io, né alcun altro, penso, potrebbe dire quando è nata la Motonautica a Pavia. Di imbarcazioni a motore - quando nacque la nostra società - ve n'erano già da noi, sul Ticino. Pionieri: il rag. Palestra, i Negri, il dott. Saglio, l'avv. Pecci. Ma nessuno, forse, potrà mai documentare una priorità in questo campo.

Qualcosa di sicuro, invece si può dire per quel che riguarda la nostra società motonautica. È inutile che io vi dica come a Pavia gli sport nautici siano sempre stati abbastanza curati per via del Ticino, che scorre ai nostri piedi come un invito costante cui non resistono i ragazzi e non resistono i grandi. I ragazzi marinano la scuola per andare a giocare lungo le rive del Ticino e per lasciar correre sogni indistinti, portati via dalle acque che vanno verso il Po. I grandi, lungo le rive del nostro fiume, vanno a trovare l'amore, vanno a pescare e vanno a fare anche lo sport. Da tempo immemorabile i pavesi sul Ticino hanno fatto del nuoto e del canottaggio. Un giorno, poi, venute le barche con il motore, si fece anche della motonautica.

Personalmente ricordo che nel 1931, tornato da «Paride» dopo una gita con il mio fuoribordo, vi trovai Mario Nazzari, che come me era ammalato di navigazione a motore. «Ci stai, - mi disse Nazzari - a fare una società di motonautica insieme anche con Saglio?». Io dissi di sì. Sapevo che, come Nazzari, anche il dott. Carlo Saglio era ammalato di navigazione a motore, perciò una società motonautica avrebbe potuto contare su delle vere colonne. Qualche giorno dopo venne indetta una riunione costitutiva, presso la Canottieri Ticino. Presenti sedici persone e tutte d'accordo per fondare la società di motonautica. A me l'idea era piaciuta subito e così mi misi d'impegno per la migliore realizzazione. Naturalmente profittai pure degli affezionati del mio albergo - il Croce Bianca che forse conoscerete - raccogliendo adesioni anche perché ci eravamo messi in testa di costruire una nostra sede galleggiante. Il progetto prevedeva la emissione di obbligazioni da 25 lire e un prestito bancario. Bisogna riconoscere, però, che la nostra banca fu sempre il Presidente dott. Saglio, il quale faceva prestiti a ... fondo perduto! Ricorrevamo a Saglio tutte le volte, ed erano sempre parecchie, che le casse sociali restavano all'asciutto. Il Presidente pagava persino il custode se con i fondi sociali non ci arrivavamo, però, di questi aiuti nessuno doveva sapere niente, figuravano in bilancio come aiuti ... anonimi. Un uomo d'oro, un uomo al quale certamente si deve se la motonautica ha avuto anche a Pavia delle pagine brillanti. Fosse una giornata di vento, fosse pioggia battente, fossero le due o le tre di notte, il dott. Saglio era il solo a sorvegliare che le funi trattenenti la nostra casa galleggiante reggessero lo sforzo. E sotto questa guida e con questi aiuti anche la nostra prima casa venne portata a termine e così, nel 1933, il Raid Pavia Venezia poteva partire dalla sede galleggiante della nostra società. La più lunga corsa motonautica del mondo, però non è nata in casa nostra, bensì a Milano, dove l'ing. Balsamo affermava l'idea in seno al Gruppo Motonautico della Lega Navale Italiana, che altri non è se non l'attuale Motonautica Associazione Milano. A proposito di Pavia-Venezia, mi viene in mente un episodio umoristico. Si era alla vigilia della prima edizione del «Raid», che doveva diventare famoso, e il compianto ammiraglio Camperio era alloggiato nel mio albergo. Salito in camera sua, l'appassionato dirigente non era riuscito a chiudere occhio per il gran rumore che facevano i piloti provando i motori nel «garage» dell'albergo. Alle quattro del mattino l'ammiraglio Camperio, con gli occhi arrossati per il gran sonno incompiuto, ridiscendeva commentando la situazione: «ma queschi l'è l'alberg della notte bianca, minga della Croce Bianca».

Inutile che vi parli della Pavia Venezia, che ormai non ha bisogno di illustrazioni giacché si raccomanda da sé. Vi dirò piuttosto che da noi la motonautica ha continuato ad avere, e ha ancora, un bel gruppo di appassionati a oltranza, che adesso possono contare anche su una elegantissima sede, dalle linee particolarmente moderne e da un complesso ambientale accoglientissimo, non più galleggiante bensì in terra ferma, sulla riva destra del Ticino.

Carlo Sozzani

Canottieri Ticino





FEBBRAIO 1999



*Dopo l'arrivo a Venezia del Conte Borromeo, Bertoli, Donoti, Gorini, Saglio.
Il mai dimenticato primo Presidente, fondatore della Società Motonautica Pavese.*

... E VENNE IL GIORNO PIÙ LUNGO - Il Popolo di Pavia

Quando scoccarono le tre di domenica mattina le rive degli argini stavano già popolandosi di folla: una folla di appassionati, composta di ogni ceto di persone e parte della quale durante la notte non aveva chiuso occhio. Poco o nessun riposo si erano concessi gli incaricati e i commissari addetti al buon andamento della gara.

A capo dei volontari era il N.H. Chinca Fiduciario Provinciale della Lega Navale, che rivestiva la divisa nautica col fregio di grado e la fascia rossa quale dirigente della commissione; gli aiutanti erano contrassegnati da una fascia verde. Veglia dunque nella notte del sabato alla domenica alla Canottieri Ticino: veglia d'armi, che adunava i capi, gli esponenti delle case che il giorno imminente avrebbero dovuto darsi leale ma fiera battaglia. Alle tre e trenta i concorrenti erano già al loro posto, e la calma della notte, una notte buia con un cielo minaccioso, solcato di tratto in tratto da lampi, era lacerata dal ronzio dei motori.

Alla sera erano giunti in città l'ing. Balsamo, l'ing. Ferrari, Presidente il primo e Segretario il Secondo del Gruppo Motonautico di Milano, organizzatore dei raid, il controammiraglio Camperio, il cav. uff. Ruggero Bertola, l'ing. De Capitani per il Touring Club, il Comm. Eliseo Magnaghi, i Colleghi giornalisti Emilio De Martino del Corriere della sera, Arturo Pianca del Popolo d'Italia, della Gazzetta dello Sport, ecc.

Gli ospiti visitarono la Società Canottieri Ticino, avendo parole di viva lode per la perfetta organizzazione, la posizione e l'eleganza della Sede della nostra società remiera, ed infine per il bellissimo specchio d'acqua che offre il Ticino tra il Ponte Coperto e l'idroscalo.

Il cielo a levante già s'imbiancava di luce quando le imbarcazioni si allinearono pronte, frementi in attesa del segnale per slanciarsi a divorare il percorso. Manca qualche minuto alle quattro quando il Commissario generale della corsa ing. Balsamo dalla terrazza della Canottieri Ticino dà ordine all'incaricato del Genio Civile di preparare il razzo che darà il segnale della prima partenza.

La folla si è fatta intanto fittissima, stendendosi giù da ambo le rive fin verso il Confluente.

1	L	s. Verdiana	32-333
2	M	Present. Signore	33-332
3	M	s. Biagio	34-331
4	G	s. Gilberto	35-330
5	V	s. Agata	36-329
6	S	s. Paolo Miki	37-328
7	D	s. Eugenia	38-327
8	L	s. Onorato	39-326
9	M	s. Rinaldo	40-325
10	M	s. Arnaldo	41-324
11	G	N.S. di Lourdes	42-323
12	V	s. Eulalia	43-322
13	S	s. Beatrice	44-321
14	D	s. Valentino	45-320
15	L	ss. Faustino e Giovita	46-319
16	M	s. Giuliana	47-318
17	M	Le Sacre Ceneri	48-317
18	G	s. Simeone	49-316
19	V	s. Corrado	50-315
20	S	s. Amata	51-314
21	D	I di Quaresima	52-313
22	L	s. Isabella	53-312
23	M	s. Renzo	54-311
24	M	s. Sergio	55-310
25	G	s. Romeo	56-309
26	V	s. Nestore	57-308
27	S	s. Leandro	58-307
28	D	II di Quaresima	59-306



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



Prima sede Motonautica Pavese.

In riferimento alle persone menzionate dal signor Sozzani, presenti alla riunione costitutiva, pensiamo di averle individuate nei signori: Avv. Guido Montemartini, Fidenzio Tortini, Alessandro Tarini, Cav. Vittorio Sozzani, Enrico Zucca, Pietro Gavazzi, Gianni Calvi, Felice Ciocca, rag. Guido Arrigoni, Giulio Castelli, Arturo Coven, Carlo Pietra.

Oggi, alla testa dall'Associazione Motonautica di Pavia è un Consiglio di amministrazione così composto:

Beltramelli Enrico	<i>Presidente</i>
Borelli Ruggero	<i>Vice Presidente e responsabile del settore nautico</i>
Bargiggia Giorgio	<i>Consigliere</i>
Calabrese Ruggero	"
Codecà Carlo	"
Galmozzi Lisa	"
Mella Piero	"

ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA PAVESE

AFFILIATA ALLA R. F. I. M.

Contributo di Lit. 10,00 per la costruzione della Sede

Contributo N° 220

Il presente contributo sarà rimborsato al netto, mediante estrazione a parte di N. 17 numeri a partire dal 1 Gennaio 1934, ogni due mesi.

Qualora il possessore del numero estratto non si presentasse entro il termine di giorni 30 dall'estrazione, l'importo del contributo stesso verrà versato alla cassa sociale come donazione.

I rimborsi di detti contributi in ragione di N. 17 ogni due mesi, sono garantiti dall'immobile.

Questo documento, è la ricevuta originale del versamento del contributo per la costruzione della prima SEDE della Motonautica.



**L'attuale SEDE
A.M.P.**



MARZO 1999



III Raid del 1931 - Imbarcadero Negri.

Scoccano le quattro e il razzo guizza nel cielo: i "cruisers" prendono il via. Cinque minuti dopo è la volta dei "fuori bordo" di oltre 500 cmc sono in cinque e cioè: Taroni (Johnson-Taroni Stresa); Negri (Elto-Picchiotti); Quartara (Johnson-Cant. Lido); Castoldi e Borromeo d'Adda (Elto-Cant. Italia); Pelgir (Elto-Picchiotti).

Alle 4.10 è la volta dei motori "fuori bordo" da 500 cmc: Corti (Johnson-Solari); Chio (Johnson-Feltrinelli); Silvani (Caille-Foggi Agretti); Pasquale (Johnson-Solari); Alfieri (Evinrude-Chauvière); Fregnani (Johnson-Feltrinelli).

Ultimi alle ore 4.15 i "fuori bordo" più piccoli con motori da 350 cmc: Cerutti (Elto-Picchiotti); Carbone (Lockwood-Cant. Lido); Silvani (Caille-X); Castiglioni (Johnson-Feltrinelli) Mussagli (Elto-X); Pelgir (Evinrude-Chauvière Naval; Gilardoni (Evinrude).

Ultima a partire è la signorina Franci Balboni (Elto-Taroni Stresa) che ha a bordo il solo meccanico e sfoggia una graziosa acconciatura ultra estiva.

I partiti sono ventiquattro, chiude la schiera il commissario delle acque contrammiraglio Camperio, che dovrà curare le retroguardie della sfilata.

Il primo controllo è fissato al Ponte dei Pontieri di Piacenza a cura della Società Canottieri Nino Bixio. Telefoni di circostanza han già avuto da Pavia l'elenco esatto dei partenti. Il primo concorrente si annuncia alla svolta del fiume come un punto scarlatto. Una sorpresa: è un "fuori bordo", il n. 23 di Ettore Negri, che piomba velocissimo al traguardo. Ha superato al Ponte della Becca i "cruisers" e ha compiuto il primi 65 Km in 1.27'49" arrivando a Piacenza alle ore 5.32'49". Quasi 50 km di media; gli animi dei pavesi presenti esultano.

A bordo Negri e il meccanico Luigi Calvi hanno già caldo sebbene siano in costume da bagno, solo coperti da leggeri panciotti di salvataggio com'era prescritto dal regolamento della gara. Il pilota firma il foglio del controllo, si rifornisce e riparte dopo 6 minuti annunciando di volersi trovare alle ore 16 a Venezia a prendere il caffè. La minuscola imbarcazione non ha nome. Nella febbre della preparazione, i concorrenti non avevano neppure pensato al battesimo. Ma il pubblico, scrive De Martino, a Piacenza, gli ha trovato un nome "Freccia" appellativo ben meritato.

L'imbarcazione che ha a bordo Zanasi è obbligata a scaricare benzina: l'eccessivo carico ha ridotto la media e l'ha costretto ad un ritardo irreparabile. Quartara arriva quattordicesimo. Il ritardo è dovuto alla benzina che nel motore non filtrava bene. Occorre una bella pulitura mentre gli altri ripartono. Ma Quartara non si perde d'animo, e messo a punto il motore riparte deciso. Egli arriverà a Venezia ancora in tempo per classificarsi terzo assoluto. Si mantiene ottima l'andatura di Fregnani.

A cinque chilometri da Cremona, il motoscafo di Benzoni subisce un incidente grave: l'elica batte in un pezzo di legno e si spezza. La sorte è contraria al valoroso corridore concittadino.

1	L	s. Albino	60-305
2	M	s. Quinto	61-304
3	M	s. Tiziano	62-303
4	G	s. Lucio	63-302
5	V	s. Adriano	64-301
6	S	s. Coletta	65-300
7	D	III di Quaresima	66-299
8	L	s. Giovanni di Dio	67-298
9	M	s. Francesca Romana	68-297
10	M	s. Simplicio	69-296
11	G	s. Costantino	70-295
12	V	s. Massimiliano	71-294
13	S	s. Rodrigo	72-293
14	D	IV di Quaresima	73-292
15	L	s. Luisa	74-291
16	M	s. Eriberto	75-290
17	M	s. Patrizio	76-289
18	G	s. Salvatore	77-288
19	V	s. Giuseppe	78-287
20	S	s. Alessandra	79-286
21	D	V di Quaresima	80-285
22	L	s. Lea	81-284
23	M	s. Vittoriano	82-283
24	M	s. Romolo	83-282
25	G	Annunc. Signore	84-281
26	V	s. Emanuele	85-280
27	S	s. Augusto	86-279
28	D	Le Palme	87-278
29	L	s. Secondo d'Asti	88-277
30	M	s. Amedeo	89-276
31	M	s. Beniamino	90-275



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



1929 Ettore Negri

I QUATTRO VINCITORI PAVESI DEI RAID PAVIA-VENEZIA

1977 - QUARANTOTTO ANNI DOPO

Il pavese Annibale Beltrami ha stabilito il nuovo record della Pavia Venezia, correndo a 168,825 chilometri all'ora, all'arrivo Beltrami disse "ho perso il Raid da co..." non sapendo l'esito della gara. La stizza di Annibale Beltrami investe un po' tutti, specie quelli della Marina Militare, che hanno permesso la navigazione delle imbarcazioni in laguna, tanto da provocare delle "onde pazzesche".

Immensa è stata la sua soddisfazione quando venne a sapere di aver vinto non solo, ma di aver stabilito il nuovo Record.

Ordine di arrivo 1° Annibale Beltrami A.M. PAVIA
2° Giuseppe Colnaghi
3° Renato Molinari
4° Renato Moraglione



1977 Annibale Beltrami

1993

Dopo sedici anni dalla vittoriosa corsa Record di Annibale Beltrami, un pavese torna a imporsi nella Pavia Venezia, Maurizio Caramelli centra il RAID. I sabbioni del Po tradiscono lo scafo di Petrobelli. Il pilota di punta del Club Nautico Pavese ha coperto la distanza ad oltre 191,289 di media.

Numerosi i ritiri in un'edizione massacrante.

A Giannini dell'A.M. Pavia il successo nelle idromoto.

Moltissimi pavesi si sono assiepati lungo le rive del Ticino per rivedere la partenza di quel RAID che non scattava dalla Sede della Motonautica Pavia ormai del 1989, hanno voluto riassaporare il brivido dei motori, la sfida dei piloti e come premio hanno visto le barche sfilare a velocità contenuta e anche molto attente alle traiettorie giuste perché l'acqua era bassa e vicino al Ponte Coperto spuntavano pericolosamente le rovine di quello distrutto nel 1944. Diciannove scafi hanno preferito non rischiare e prendere il via direttamente dal Ponte della Becca (da lì scattava la rilevazione cronometrica) gli altri da Pavia. Il conte pavese è giunto primo anche nella speciale coppa Theo Rossi di Montelera in quanto nel tratto cronometrato compreso fra Revere e Pontelagoscuro ha raggiunto la media più alta di 186,265 Km.



1993 Maurizio Caramelli

1997

CHIGNOLO PO – Il successo di Giuseppe Sterza arriva quattro anni dopo quello di Maurizio Caramelli, ultimo pavese ad aggiudicarsi il Pavia-Venezia. Il pilota dell'Associazione Motonautica Pavia, alla decima partecipazione al raid su 12 anni di patente nautica, con il primo posto di domenica è coronato un sogno: «La vittoria mi ha dato una gioia immensa - commenta Sterza - corro il raid da sempre, le uniche due volte che sono mancato è stato per la crisi e la prima comunione dei miei figli».

Il medico di Chignolo Po ha battuto Giorgio Lucchini per un'inezia: «Ho saputo di aver vinto solo quando mi hanno chiamato sul palco. La mia gara è stata divisa in tre tronconi. Nel primo, fino a Isola Serafini, ero 4°, sono risalito al 2° posto a Boretto nel secondo tratto e ho dato tutto nell'ultimo fino a Venezia».

Sterza ha dovuto rallentare molto all'inizio, a causa delle numerose secche. Ha accelerato solo quando ha visto che c'erano le possibilità per farlo, recuperando il tempo perso. «Insieme alla Mille Miglia il raid è l'unica corsa che dà una soddisfazione incredibile, ancor più aver vinto e in condizioni difficili come erano quelle di domenica per via dell'acqua bassa e limacciosa del Po che ostacolava la visibilità».

Sterza ha lottato fino in fondo con Lucchini: «La mia vittoria è una rivincita, perché a Boretto, un mese fa, in una gara del campionato italiano sono stato io a essere sconfitto da Lucchini per 10 secondi. Allora mi cedette una candela e nonostante che io fossi stato in testa sino all'ultimo giro, allo sprint vinse lui. Dedico la vittoria a mia moglie Carla».

Sterza ha due figli, Alice e Riccardo, che però vedono malissimo questa passione paterna: «Viaggio da solo perché i miei fami-

gliari faticano ad accettare quest'hobby, anche se la vittoria mi ripaga di tanti sacrifici. A Venezia non ho potuto festeggiare perché dovevo rientrare subito per ragioni di lavoro». In anni di raid Sterza ha avuto delle disavventure: «Sono riuscito ad arrivare a Venezia solo tre volte. Questo è stato il raid più difficile. Fino a Boretto ho trovato onde di grandi dimensioni, sollevate dagli scafi da turismo che dovevamo superare e dal vento. La situazione era difficile, tanto che ho perso parte della calandra a causa delle vibrazioni che si creavano». La barca con la quale il medico pavese 53enne ha vinto è speciale: si tratta della sorella gemella di quella con cui Beltrami vinse il titolo 20 anni fa. «Prima di partire pensavo di rivederla, ma è talmente stabile e bilanciata da essere ancora moderna e competitiva». Quest'anno il raid si è corso per la prima volta a settembre. Cosa è cambiato? «Oltre alle condizioni climatiche è stato seguito poco perché la gente lo aspetta a giugno». Sterza ha preparato il raid in ogni particolare: «È lì che si vince o si perde. Due anni fa ero in testa a sei chilometri dalla fine quando mi si è allentata la vite del raffreddamento dell'olio e ho dovuto ritirarmi con 14 chili d'olio che circolavano in barca. Deve esserci anche una componente di fortuna per vincere, se si incontra un ostacolo si salta».



1997 Giuseppe Sterza

Ben ventiquattro piloti non sono arrivati al traguardo L'ha spuntata per 10 secondi

PAVIA – Quando Bernardino Piacci ha rinunciato a partire per paura di rotture spiacevoli per le pessime condizioni del Po si è compreso subito che la 57ª edizione del raid sarebbe stata una lotta fra Sterza, Lucchini e Secondo Spacio, vincitore lo scorso anno. Il ticinese stavolta è stato sfortunato e a Somaglia si è arenato.

La gara è stata durissima, l'acqua era bassa e così gli Erre infinite e qualche altro scafo sono partiti dal ponte della Becca.

Gara sfortunata anche per Aldo Ajelli, il 71enne caimano del Ticino che a tre chilometri si è ritirato dal suo 36° e ultimo raid con il motore grippato. Ci sono stati ben ventiquattro ritiri fra coloro che non conoscevano il fiume oppure cercavano vie più brevi e si insabbiavano, anche se il percorso duro ha a sua volta creato diversi problemi. Giuseppe Sterza ha rincorso per tutta la gara, in quanto il suo scafo era sì più veloce, ma meno manovrabile di quello di

Lucchini. La gara si è poi decisa alla fine, quando il Po si allarga e il pilota dell'Amp ha dato il massimo del gas recuperando. Alla fine solo 10 secondi dividevano i due piloti, circa 150 metri, niente per una gara che misura 413 chilometri che si percorrono in oltre due ore.

Classifica:

1) Giuseppe Sterza, Molinari Amp, 2h6'53", a 167.871 km/h.



APRILE 1999



Una bella partenza degli anni 30 - Sullo sfondo il caratteristico "Burg a Bass".

Alla sera giunge ai pavesi, la classifica del raid. Ettore Negri ha compiuto il percorso in ore 11.26'33" ad una media di Km. 35.670. Giova qui ricordare che il tempo in questa competizione è comprensivo di tutte le fermate per i posti di controllo, di rifornimento, passaggi di conche, ecc. cosicché se si tiene conto che lo scafo vincitore ha totalizzato per le fermate oltre un'ora si deduce che ha marciato ad una media di circa 40 chilometri-ora. Quartara in 14.20'.46" media Km. 28.858. Fregnani in 14.33'.59" media Km. 28.421 primo dei fuori bordo da 500 cmc.

La signorina Balboni Franci ritardata da un'infinità di incidenti è arrivata a Venezia in piena notte dopo quasi 40 ore insonni avendo dovuto dormire sabato notte all'aperto su un ponte di barche di S. Benedetto Po.

A questo punto ci è sembrato giusto chiedere alla signorina Franci Balboni le sue impressioni su questo raid.

Perché presi parte alla gara.

Quando mi sono decisa a partecipare al Raid, non ero una novizia del fuori bordo, come qualcuno ha creduto. Ero già passata al vaglio di qualche prova non fortunata, che aveva lasciato in me un senso di amarezza, poiché l'insuccesso avuto nelle gare dello scorso anno, più che a me, era dovuto al capriccio, a volte indomabile, del fuori bordo.

La mia preparazione al raid non è stata né lunga, né minuziosa. Avevo avuto occasione di seguire in automobile per un buon tratto il Po, fino a Piacenza e Cremona, avevo assunto qualche informazione dai pratici del fiume e dai guardiani dei ponti, avevo attentamente studiato le carte del percorso e letto la eccellente Monografia predisposta dal Gruppo Motonautico.

Con questo viatico di cognizioni mi sono presentata a Pavia.

Il mio canotto-scafo Elto-Speedster 322 cmc. di serie, era già in acqua alla insenatura Negri, e nel pomeriggio del sabato, feci col mio fido meccanico Giacomo Fusi, delle prove di assaggio e completai tutti i preparativi della partenza.

Domenica alle ore 3 sveglia, ed alle 3.30 il mio canotto era in completo assetto di corsa. Ritiro il foglio di navigazione una firma sul libro di controllo ed eccomi sul canotto pronta per la partenza.

1	G	s. Ugo	91-274
2	V	s. Francesco da P.	92-273
3	S	s. Riccardo	93-272
4	D	Pasqua	94-271
5	L	L. dell'Angelo	95-270
6	M	s. Virginia	96-269
7	M	s. Ermanno	97-268
8	G	s. Giulia	98-267
9	V	s. Gualtiero ☾	99-266
10	S	s. Terenzio	100-265
11	D	in Albis	101-264
12	L	s. Zeno	102-263
13	M	s. Ida	103-262
14	M	s. Abbondio	104-261
15	G	s. Annibale	105-260
16	V	s. Bernadette ●	106-259
17	S	s. Roberto	107-258
18	D	s. Galdino	108-257
19	L	s. Emma	109-256
20	M	s. Adalgisa	110-255
21	M	s. Anselmo	111-254
22	G	s. Leonida ☽	112-253
23	V	s. Giorgio	113-252
24	S	s. Fedele	114-251
25	D	s. Marco ev. Ann. Liberazione	115-250
26	L	s. Marcellino	116-249
27	M	s. Zita	117-248
28	M	s. Valeria	118-247
29	G	s. Caterina da S.	119-246
30	V	s. Pio V papa ○	120-245



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

LIBRO D'ORO DELLA PAVIA VENEZIA - ANNI '30

1° 1929

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
* 1° Negri Ettore	Calvi Luigi	Elto	Picchiotti	11.26'.23"	35670
2° Mazzotti Conte Franco	Rampini F.	Curtiss	Dodge	11.22'.37"	33449
3° Quartara Emanuele	Mignone G.	Johnson	Lido	14.20'.46"	28858
4° Poggi Luigi	Fragrani Alfredo	Johnson	Lido	14.33'.59"	28421
5° Celli Marco	Celli Dino	Ford	Celli	14.34'.02"	28420

2° 1930

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Mazzotti Conte Franco	Cattaneo Guido	Isotta Fraschini	S.I.A.I.	8.10'.36"	50633
2° Rossi Conte Theo	Celli Marco	Crai	Celli	9.05'.39"	45523
* 3° Passarin Ing. Arturo	Soffientini C.	Laros	Passarin	9.14'.57"	44768
4° Negri Ettore	Luigi Calvi	Elto	Riva	10.30'.25"	39492
5° Fregnani Siro	Bagnato Ing. Renzo	Laros	Baglietto	10.32'.19"	39284

3° 1931

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Mazzotti Conte Franco	Cattaneo Guido	Isotta Fraschini	S.I.A.I.	6.52'.54"	61653
2° Rossi Conte Theo	Stacconi Ing. A.	Fiat	Riva	7.38'.43"	54151
* 3° Riva Serafino	Guerrini Giuseppe	Elto	Picchiotti	8.00'.50"	51660
4° Rustici Vittorio	Soffientini Carlo	Laros	Baglietto	8.36'.48"	47879
5° Negri Ettore	Calvi Luigi	Elto	Riva	9.09'.50"	40177

4° 1932

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Biseo Cap. Attilio	Bertoli Cap. Gino	Fiat	S.I.A.I.	5.27'.26"	75862
* 2° Riva Serafino	Calvi Luigi	Elto	Riva	7.57'.27"	52026
3° Mora Paolo	Pedotti Luigi	Elto	Picchiotti	8.27'.51"1/5	48911
4° Parodi Antonio	Moscatelli Roberto	Scripps	Baglietto	8.51'.15"1/5	46757
5° Lanfranchi Giacinto	Guerrini Giuseppe	Johnson	Riva	8.53'.11"	46587

5° 1933

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Rossi Conte Theo	Cattaneo Guido	I.F.	S.I.A.I.	8.37'.54"	55402
* 2° Casalini Conte Carlo	Ronchi Luigi	Laros	Passarin	9.01'.26"	47983
3° Capè Pina	Lostaffa Renzo	Grai	S.I.A.I.	9.31'.41"	45445
4° Pesenti Alberto	Bagnato Alberto	Laros	Taroni	9.35'.20"	45156
5° Saglio Dott. Carlo	Calvi Luigi	Elto	Riva	9.59'.42"	43121

6° 1934

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Biseo Cap. Attilio	Donati Renato	Farina	S.I.A.I.	5.44'.08"	75600
* 2° Capè Pina	Lostaffa Renzo	B.P.M.	S.I.A.I.	6.48'.17"	63631
3° Cutolo Giorgio	Taroni G.	B.P.M.	Taroni	7.03'.80"	61297
4° Dolci Pompeo	Borromeo Conte F.	Gray	Taroni	7.15'.36"	59641
5° Negri Ettore	Calvi Luigi	Elto	Cadenazzi	7.17'.28"	59387

7° 1935

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Rossi Conte Theo	Cattaneo Ing. G.	I.F.	S.I.A.I.	5.01'.50"	86073
2° Gorini Magg. Goff.	Bertoli G.	A.R.	S.I.A.I.	5.12'.30"	83136
* 3° Capè Pina	Lostaffa Renzo	A.P.M.	S.I.A.I.	6.06'.23"	70909
4° Salom Aldo	Celli Dino	SPA	Celli	6.26'.18"	67253
5° Pasini Enrico	Giovanardi Zor	B.P.M.	Vidoli	7.17'.08"	59433

8° 1936

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Rossi Conte Theo	Cattaneo Guido	I.F.	S.I.A.I.	4.45'.02"	91051
2° Vito Mussolini	Principe Ruspoli	Farina	S.I.A.I.	4.59'.02"	72367
* 3° Fini Ing. Giuseppe	Storari Dino	Elto	Riva	7.57'.04"	54368
4° Pieraccini Enrico	Marelli Bruno	Johnson	Riva	8.03'.01"	53785
5° Lapejre Francesco	Forni Bernaccino	Graj	Taroni	8.19'.02"	52059

9° 1937

Pilota	Meccanico	Motore	Scafo	Tempo	Media
1° Gorini Ten. Col.	Donati Renato	Alfa Romeo	S.I.A.I.	4.47'.32"	91514
2° Freri Magg. Prospero	Flanini S.	Alfa Romeo	C.N.A.	4.57'.59"	88304
3° Rossi Conte Theo	Cattaneo Guido	Isotta Fraschini	S.I.A.I.	5.29'.22"	79891
4° Castiglioni Arnaldo	Marchetti E.	Ford	Ventnor	7.15'.04"	60481
* 5° Mora Paolo	Pagliano Carlo	Elto	Picchiotti	7.26'.39"	58912

Con l'avvenuta partecipazione degli idroscivolanti l'Articolo 13 prevedeva la Classifica assoluta per le imbarcazioni ad elica immersa o semiimmersa. E Classifica assoluta per le imbarcazioni ad elica aerea (idroscivolanti).

* Classifica assoluta per imbarcazioni ad elica immersa.



MAGGIO 1999



Ultimi preparativi in attesa della partenza nei pressi del confluente (Pavia).

IL NOME DI UN PAVESE BATTESIMA LA PIÙ DURA PROVA MOTONAUTICA D'EUROPA Il Popolo di Pavia - 12 giugno 1929

L'attesa delle ultime ore - Freccie nell'alba - Ettore Negri primo assoluto al traguardo di Venezia alla media effettiva di 35.670, "Stupin" al 4° posto, primo delle cat. 500, Paride al 7° posto

Pavia ha mostrato vivissimo interesse per questa prima prova la cui importanza aveva richiamato in città numerose comitive, molte automobili, persone assai note degli ambienti industriali e marittimi, giornalisti e sportivi. Per quanto la partenza avvenisse alle prime luci dell'alba, alle quattro di domenica molti concittadini erano al fiume, al passaggio del Ponte della Becca, e in partenza verso i primi controlli padani di Lombardia. Il nostro pubblico, fino da quando nel febbraio scorso venne pubblicato l'annuncio che sarebbe stato dato a Pavia il segnale di partenza, per il più lungo raid motonautico d'Europa aveva offerto - diciamo pure - una disinteresse non strano quanto ingiusto, segno d'incomprensione del valore e della portata della gara. Ancora nella settimana precedente l'effettuazione del raid, malgrado già nei quotidiani e nel nostro giornale si sottolineasse l'importanza sportiva dell'avvenimento, i pavesi rimanevano freddi. Pavia che ha pure una bella tradizione sportiva e specialmente ha contato campioni, manifestazioni e vittorie negli sport d'acqua, Pavia che adora il Ticino mirabile addestratore d'uomini e per le sue acque azzurre e tranquille palestra naturale della gioventù, non doveva non poteva rimanere assente di fronte ad una gara destinata a valorizzare il suo fiume e il suo stesso nome di città nella cornice più moderna del fremito metallico. E la vigilia delle prove svegliò gli antichi entusiasmi. L'interessamento crebbe col sopraggiungere di nuove imbarcazioni, col divulgarsi degli exploits dei concorrenti, ed infine con l'iscrizione al raid di quattro pavesi.

Si cimentavano infatti nella prova, il noto barcaio Negri Paride e il figlio Ettore, quest'ultimo nuovo ai cimenti motonautici, il barcaio Alfredo Fregnani ed il padre Siro Fregnani.

1	S	s. Giuseppe art.	121-244
2	D	s. Cesare	122-243
3	L	ss. Filippo e Giacomo	123-242
4	M	s. Silvano	124-241
5	M	s. Fulvio	125-240
6	G	s. Domenico Savio	126-239
7	V	s. Flavia	127-238
8	S	s. Vittore	128-237
9	D	s. Isaia profeta	129-236
10	L	s. Antonino	130-235
11	M	s. Fabio	131-234
12	M	s. Rossana	132-233
13	G	s. Domenica	133-232
14	V	s. Mattia apostolo	134-231
15	S	s. Torquato	135-230
16	D	Ascensione di N.S.	136-229
17	L	s. Pasquale	137-228
18	M	s. Vincenza	138-227
19	M	s. Celestino V papa	139-226
20	G	s. Bernardino da S.	140-225
21	V	s. Vittorio	141-224
22	S	s. Rita da Cascia	142-223
23	D	Pentecoste	143-222
24	L	Maria Ausiliatrice	144-221
25	M	s. Sofia	145-220
26	M	s. Filippo Neri	146-219
27	G	s. Liberio	147-218
28	V	s. Emilio	148-217
29	S	s. Massimino	149-216
30	D	SS. Trinità	150-215
31	L	Visitazione B.V.	151-214



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

CURIOSITÀ

Nel I Raid Ettore Negri impiegava ore 11.26'23" media km. 35.670.

Nel Raid del 1990 Antonio Petrobelli impiegava ore 1.17'30" media km. 198.968.

* * *

Sia Ettore Negri nel 1929 che Antonio Petrobelli nel 1990 hanno gareggiato con scafi "Celli".

Nel 1990 Antonio Petrobelli volava alla media di km. 198.968 impiegando ore 1.17'30" Record ancora imbattuto. La partenza in quell'anno fu data dalla città di Cremona, per l'eccessiva magra del Po.

* * *

Antonio Petrobelli detiene il Record di vittorie (n. 8):

1974 - 80 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 90
(Record)

Augusto Cometti vittorie n. 6:

1954 - 55 - 57 - 59 - 60 - 63.



Antonio Petrobelli

DEDICATO A ANTONIO PETROBELLI



Antonio Petrobelli (sulla destra)

Ancora una volta, da sempre, come ogni anno, si corre "La PAVIA-VENEZIA" e nel nostro Mondo di motori, Piloti e appassionati di Motonautica inevitabilmente ci si trova a parlare del "Raid" di chi si cimenterà per la prima volta, di chi l'ha corso, delle sue paure, delle sue emozioni, dei mille suoi aneddoti, delle sue leggende.

Già fin d'ora si avverte e pesa la Tua assenza.

Tanto si è perso, tanto il vuoto lasciato, tanto l'entusiasmo da Te ispirato e con Te spento.

"Io ho perso un amico!!"

Restano però indelebili i ricordi delle Tue memorabili vittorie, del Tuo coraggio, del Tuo spirito agonistico rispettoso ma deciso, della Tua bravura di Pilota, ma soprattutto della Tua spontanea signorilità che Ti hanno reso leggendario.

Il Raid ha perso un protagonista, un campione da battere, un simbolo.

Cio Antonio non ti scorderemo mai.

Ruggero Borelli



GIUGNO 1999



Rarissima fotografia che ritrae il Conte Theo Rossi di Montelera vincitore dei raid Pavia-Venezia del 1933, 1935, 1936.

Se il mestiere di concorrente nel raid Pavia Venezia non era dei più facili, anche quello di spettatore non scherzava. I casi, come sempre sono due. Se uno si decideva a far lo spettatore stabile ed allora scelto il posto, doveva restarci per un paio di giorni, una piccola villeggiatura per cui è molto consigliabile un vero campeggio. Il posto non manca sui 414 Km. di percorso che vanno raddoppiati essendo la gara visibile dalle due rive. Totale metri 828.000. Con mezzo metro per persona c'è posto dunque per un buon milione e mezzo di persone, in prima fila. Ma gli argini sono disposti ad anfiteatro e perciò si possono stabilire vari ordini di posti. Con un po' di buona volontà tutti i quaranta milioni d'italiani potrebbero comodamente venire a vedere. Se qualche impresario ardimentoso vuol prendere l'appalto cominci a fare i passi necessari.

L'anno scorso durante le gare di Como chiunque passava per le vie lungo il lago, anche chi se ne andava pei fatti suoi, doveva pagare il biglietto. Applicando tale sistema al Raid Pavia Venezia dell'anno venturo c'è da fare qualche milioncino!

Scherzi a parte, veniamo all'altro caso dello spettatore mobile, di quello cioè che vuol seguire tutta la corsa dalla partenza all'arrivo. Se egli possiede una buona macchina moderna, qualche velocissima "Lambda", qualche smagliante "8 cilindri" e sa che i motoscafi non arrivano - meschini - nemmeno ai cento all'ora, può ben lusingarsi di poter assistere alla partenza a Pavia, di vedere dall'alto degli argini qualche fase "emozionante", fermarsi a qualche controllo, prendere qualche fotografia ad un passaggio di ponte di barche, vedere la manovra delle conche e poi trovarsi all'arrivo, a Venezia, in tempo per stringere la mano al vincitore assoluto. Così poteva lusingarsi fino alla vigilia di questa prima prova il possessore di una velocissima automobile ... ma, all'atto pratico, è stato un ben altro affare. E si trattava di una prima prova! Immaginiamo cosa sarà l'anno venturo quando saranno in molti a conoscere le astuzie necessarie per vincere le insidie del vecchio Po, e quando lo spettacoloso record di Ettore Negri sarà battuto da lui stesso o da altri! Le possenti automobili hanno fatto una ben magra figura di fronte al minuscolo fuoribordo. Come ha giustamente notato il collega De Martino sul "Corriere della Sera", dopo aver invano tentato a bordo di una velocissima "otto cilindri" di giungere a Venezia almeno assieme al vincitore, l'anno venturo ci vorrà l'aeroplano per seguire la gara!

Anche noi, per quanto la nostra Casa Editrice avesse messo a nostra disposizione una lussuosa e veloce guida interna "Bianchi - 20" abbiamo potuto vedere ben poco o per meglio dire non abbiamo potuto vedere tutto quello che avremmo desiderato e che con uno studio di carte e di itinerari e con un calcolo delle relative velocità ci lusingavamo di riuscire a vedere.

1	M	s. Giustino	152-213
2	M	s. Erasmo	153-212
3	G	s. Carlo Lwanga	154-211
4	V	s. Quirino	155-210
5	S	s. Bonifacio	156-209
6	D	Corpus Domini	157-208
7	L	s. Gilberto	158-207
8	M	s. Medardo	159-206
9	M	s. Diana	160-205
10	G	s. Massimo	161-204
11	V	Sacro Cuore di Gesù	162-203
12	S	s. Guido	163-202
13	D	s. Antonio da P.	164-201
14	L	s. Eliseo profeta	165-200
15	M	s. Germana	166-199
16	M	s. Aureliano	167-198
17	G	s. Ranieri	168-197
18	V	s. Gregorio B.	169-196
19	S	ss. Gervasio e Protasio	170-195
20	D	s. Ettore	171-194
21	L	s. Luigi Gonzaga	172-193
22	M	s. Paolino da N.	173-192
23	M	s. Lanfranco	174-191
24	G	s. Giovanni Battista	175-190
25	V	s. Guglielmo	176-189
26	S	s. Rodolfo	177-188
27	D	s. Cirillo d'Aless.	178-187
28	L	s. Attilio	179-186
29	M	ss. Pietro e Paolo	180-185
30	M	ss. Primi Martiri	181-184



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

I PAVESI PRESENTI AI RAID PAVIA-VENEZIA



*"Da sempre al Raid"
Ajelli Aldo "Il caimano".*



*Vito Consiglio. Raid disputati n. 8.
2 vittorie di categoria 5-1-U.*

*Ruggero Borelli - Alfa Romeo
n. 3. Raid disputati n. 8: 1978 -
79 - 80 - 81 - 82 - 86 - 87 - 88.
Nel 1980 si classifica al primo
posto cat. entro bordo 1300 e
primo scafo arrivato a
Venezia - motore Alfa Romeo.
Nel 1981 III classificato
sempre cat. entro bordo 1300 -
motore Alfa Romeo.*



*Bruno Ripamonti A.M.P.
Raid disputati n. 7
1957 4° classe CIU 600 cc
1958 1° classe CU 500 cc
1959 1° classe CU 500 cc
1959 1° classe CU 500 cc
1960 1° classe CU 500 cc
1961 1° classe CU 500 cc
1962 1° classe CU 500 cc
Nel 1959 si classificava 4° assoluto
1984 RACER 2000 (ritirato)*



LUGLIO 1999



Idroscivolante all'arrivo a Venezia.

Le carte segnano delle strade che lungo gli argini costeggiano quasi sempre il fiume ma queste strade spesso sono poco praticabili, con profonde carreggiate e si è obbligati ad andare molto adagio, sia per tema di toccar terra col grembiale sotto al motore, sia per tema di andar a finire in acqua. Poi ogni tanto la strada è sbarrata ed allora bisogna scendere dall'argine ed andarsene in cerca della propria via nel dedalo delle strade e stradette della feracissima pianura padana, strade e stradette che non si possono individuare prontamente su qualsiasi carta e che correndo in tutte le direzioni a causa dei meandri del fiume vicino fanno perdere l'orientamento. E allora non resta che domandare agli indigeni, gentilissimi e premurosi ... ma che spesso finiscono col farvi imbrogliare ancora maggiormente.

E così mentre Ettore Negri e il Conte Mazzotti filavano allegramente verso la mèta, noi e tutte le altre vetture che seguivano la gara per via di terra giocavamo a rimpattino per le campagne del Mantovano. E quando poi ci siamo decisi, dopo Pontelagoscuro, a lasciare il Po ed i concorrenti per correre a Venezia per la via più breve, abbiamo trovato lungo i grandi e diritti stradoni veneti l'Azienda della Strada che coi suoi sbarramenti, cartelloni e bandieroni ci mandava nuovamente a gironzare ed a perderci per strade e stradette campestri. Abbiamo avuto così il piacere di conoscere tanti cari paeselli di cui non supponevamo nemmeno l'esistenza, ma siamo giunti in Piazza S. Marco a notte fatta, quando il traguardo ai Giardini doveva già esser chiuso. Lo abbiamo raggiunto perciò solo il mattino del lunedì e solo allora abbiamo potuto conoscere i risultati della prima giornata ed assistere agli ultimi arrivi.

Ma non siamo pentiti della strada prescelta e di quel che abbiamo visto. Conoscevamo il Po solo per averne varcato i vari ponti con spettacolo quasi sempre uguale e ne ignoravamo quella bellezza maestosa che si rivela solo seguendolo per lunghi tratti dall'alto degli argini. Abbiamo potuto constatare sul fatto quanta passione sportiva animi il nostro popolo e quanto interesse abbia destato questa manifestazione.

Durante le prime ore anche dove non vi erano paesi in vicinanza si incontravano frequentemente folti gruppi di persone in attesa e molti ci domandavano notizie e dettagli. Dopo mezzogiorno, quando la distanza ed il tempo avevano diradato i passaggi, solo pochi tenaci spettatori restavano in attesa, ma bastava lo scoppietto d'un motore per farci vedere uomini, donne, ragazzi, correre attraverso le campagne per salire sugli argini ed applaudire ed incitare i motonauti.

Ci siamo soffermati più o meno brevemente ai controlli di Cremona, Casalmaggiore, Borgoforte, Ostiglia, e Pontelagoscuro ed ovunque abbiamo trovato ordine, disciplina, preparativi intelligenti ed accorti predisposti con larghezza di mezzi e con cordiale simpatia. Sapevamo già che ogni località aveva offerto ricchi e numerosi premi in modo che quasi tutti i partecipanti ne hanno avuto e taluni hanno potuto raccoglierne un bel numero. Abbiamo avuto occasione di assistere alle operazioni di apertura e chiusura di alcuni dei ponti di barche, veramente interessanti. Non si crederebbe, vedendo tutto quel groviglio di barconi di cemento armato, di travi, tavole, catene, corde di acciaio, ecc. ecc., che l'apertura, staccando due gruppi di due barconi ognuno e lasciandoli andare a fil di corrente, possa avvenire con tanta rapidità, in modo che nessun concorrente è stato mai attardato di un solo istante. Ancora più interessante, per l'ingegnosità del sistema e per la pratica acquisiti dal personale, e la manovra di chiusura.

1	G	182-183	Prez. Sanguè di Gesù
2	V	183-182	s. Ottone
3	S	184-181	s. Tommaso ap.
4	D	185-180	s. Elsa
5	L	186-179	s. Antonio M.Z.
6	M	187-178	s. Maria Goretti ☺
7	M	188-177	s. Claudio
8	G	189-176	s. Edgardo
9	V	190-175	s. Letizia
10	S	191-174	s. Ulderico
11	D	192-173	s. Benedetto
12	L	193-172	s. Fortunato
13	M	194-171	s. Enrico ●
14	M	195-170	s. Camillo de L.
15	G	196-169	s. Bonaventura
16	V	197-168	B.V. del Carmelo
17	S	198-167	s. Alessio
18	D	199-166	s. Federico
19	L	200-165	s. Simmaco
20	M	201-164	s. Elia profeta ☺
21	M	202-163	s. Lorenzo da B.
22	G	203-162	s. M. Maddalena
23	V	204-161	s. Brigida
24	S	205-160	s. Cristina
25	D	206-159	s. Giacomo ap.
26	L	207-158	ss. Anna e Gioacchino
27	M	208-157	s. Lilliana
28	M	209-156	s. Nazario ○
29	G	210-155	s. Marta
30	V	211-154	s. Leopoldo
31	S	212-153	s. Ignazio di L.



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



Gino Varesi nel 1929 era il custode della Canottieri Ticino e venne definito come uno dei valorosi piloti pavesi ai quali si deve in gran parte la riuscita del Raid del 1929. Fu nel Raid del 1930 vincitore di categoria come meccanico (II pilota).

*Al "Giùli" (raid disputati: tanti ...).
Il "lupo" del Ticino Giulio Castelli uno
dei fondatori della Motonautica.*



*Tino Negri fratello di Ettore, primo
vincitore del raid anno 1929. La foto lo
ritrae al XIII raid del 1941 partecipò per
la Rabarbaro Zucca. Vincitore di cat. al
raid del 1931 (come II pilota) primo
pilota Gorla Andrea su Elto-Dainotti e
vincitore di categoria al raid del 1937
sempre come secondo pilota.*





AGOSTO 1999



Idroscivolante e le rive del Borgo Ticino

Al ponte di S. Benedetto Po, ove non erano controlli ma ove si erano raccolti numerosissimi spettatori avemmo il piacere di trovarci mentre vi giungeva in piena maestosa velocità il Pitta del Conte Mazzotti col Principe Ruspoli, passeggero e con Rampini, motorista. Fummo favoriti anche dalle condizioni di luce che ci permisero di ottenere una riuscita fotografia.

Potemmo procurarci la temporanea soddisfazione di sorpassare qualche concorrente mentre ci trovavamo sull'argine in qualche tratto rettilineo del fiume, ma poi ben presto la strada interrotta ci obbligava a scendere dall'argine ed a perderci per le campagne mentre i naviganti filavano via.

Abbiamo invidiato il nostro collega Pianca del "Popolo d'Italia" che era imbarcato come quarto passeggero del Sandra dei Fratelli Celli. Tra Stienta e Pontelagoscuro egli stava pacifico seduto a poppa e con una tavoletta sulle ginocchia scriveva tranquillo come se fosse nel suo ufficio.

Però non sappiamo dire quale sia il miglior sistema per poter seguire la gara. Imbarcandosi con uno dei concorrenti si può correre il rischio di restare per via e, nella migliore delle ipotesi si vede la gara di uno solo. In automobile dalla riva peggio che mai. L'aeroplano è troppo veloce. Il dirigibile sarebbe più indicato ma non è d'uso comune... Non resta per l'anno venturo che procurarci uno scafo ed un motore, ed invece dello spettatore fare il concorrente!

A causa della lotta cortese ma strenua che si fanno le due grandi marche americane, Elton e Johnson era molto atteso il confronto del concorrente N° 23 col N° 24, ossia con lo scafo "VESPA" del cantiere Lido di Genova, appartenente al Sig. Emanuele Quartara ed equipaggiato col nuovissimo Sea Horse 32 quattro cilindri con valvola rotativa, silenziatore, ecc. Il primo giunto in Italia. Chi durante le prove aveva potuto assistere a qualche spunto velocissimo del 24 poteva nutrire buone speranze ma all'atto pratico si è visto subito che un giudizio ed un confronto sul serio debbono essere rimandati ad altra occasione. Mentre il 23 era, come abbiamo detto preparatissimo con un equipaggio in tutto e per tutto capacissimo, il 24 specialmente come motorista stava molto male e la nessuna conoscenza del nuovo motore e specie del suo speciale sistema di alimentazione han fatto in modo che dall'inizio della gara si son perdute almeno due ore per trovare la giusta carburazione e per mettere tutto il motore relativamente a punto.

1 D	s. Alfonso de' L.	213-152
2 L	s. Eusebio di V.	214-151
3 M	s. Lidia	215-150
4 M	s. Nicodemo	216-149
5 G	s. Osvaldo	217-148
6 V	Trasfig. Signore	218-147
7 S	s. Gaetano da Thiene	219-146
8 D	s. Domenico	220-145
9 L	s. Fermo	221-144
10 M	s. Lorenzo	222-143
11 M	s. Chiara	223-142
12 G	s. Ercolano	224-141
13 V	s. Ippolito	225-140
14 S	s. Alfredo	226-139
15 D	Assunzione S.V.	227-138
16 L	s. Rocco	228-137
17 M	s. Giacinto	229-136
18 M	s. Elena	230-135
19 G	s. Mariano	231-134
20 V	s. Bernardo	232-133
21 S	s. Cristoforo	233-132
22 D	s. Fabrizio	234-131
23 L	s. Rosa da L.	235-130
24 M	s. Bartolomeo ap.	236-129
25 M	s. Lodovico	237-128
26 G	s. Alessandro	238-127
27 V	s. Monica	239-126
28 S	s. Agostino	240-125
29 D	Martirio s. Giov. B.	241-124
30 L	s. Gaudenzio	242-123
31 M	s. Aristide	243-122



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

COVEN ARTURO

Socio fondatore della Società
Motonautica Pavese

COVEN ALESSANDRO figlio di ARTURO

Ha preso parte a 28 raid: nel 1962 I° cat.
CU 50U; nel 1987 I° cat. R 1500.

COVEN ROBERTO figlio di ALESSANDRO

Raid disputati: nel 1984 con il padre; nel
1985 partecipazione con la categoria
promozionale CP 500.

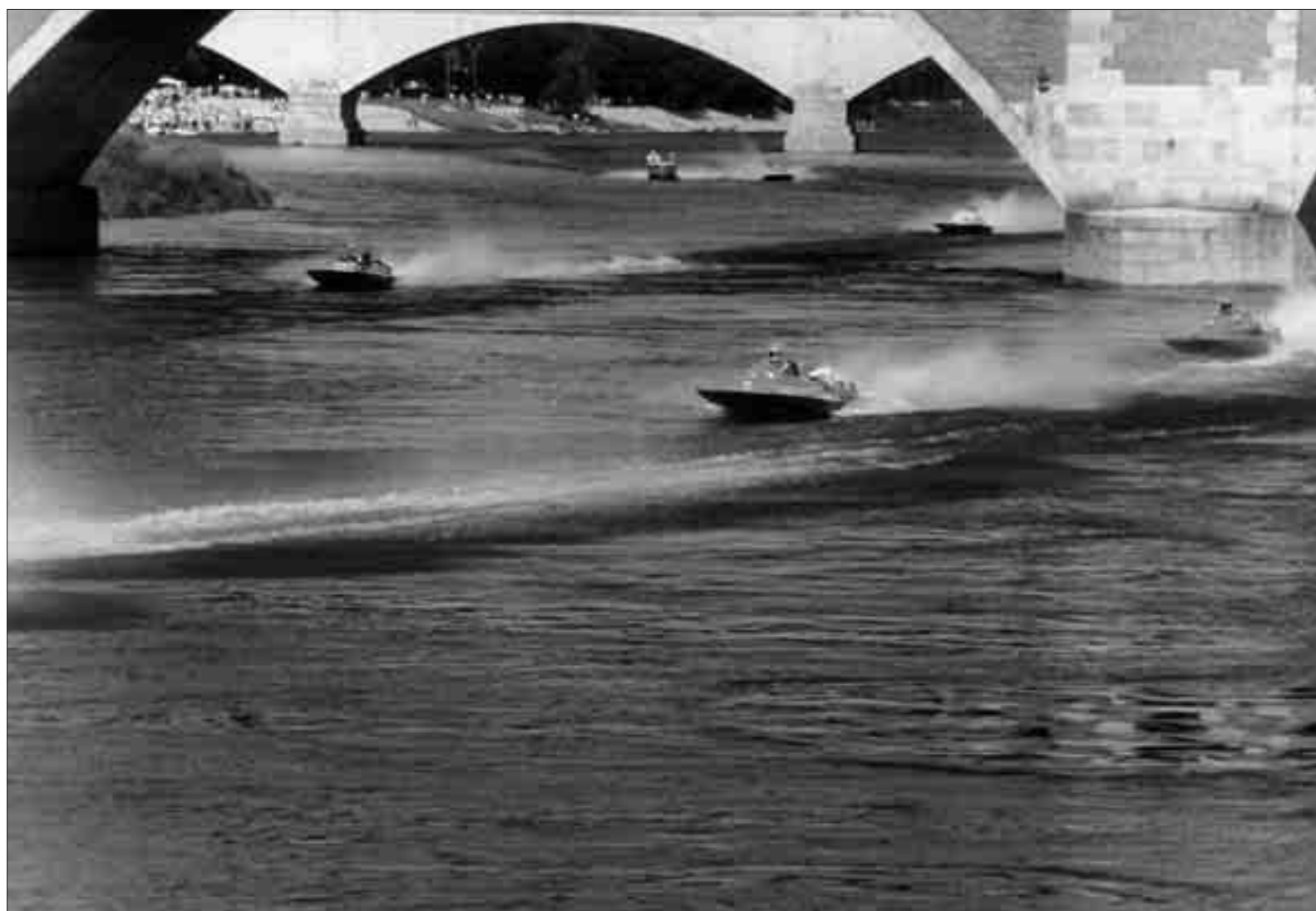
COVEN MASSIMO figlio di ALESSANDRO

Raid disputati 4: nel 1987 I° nella cat. OD
700.



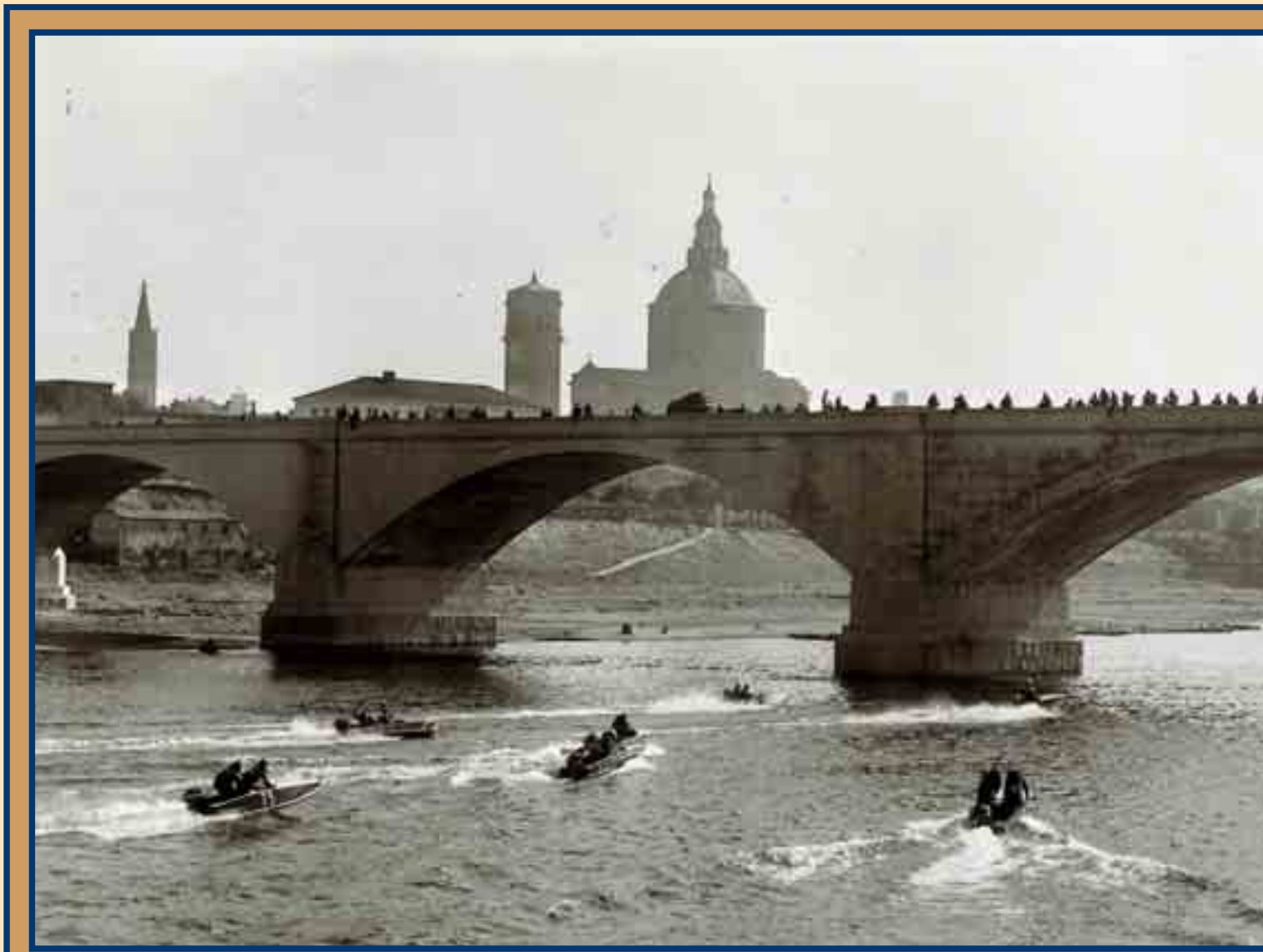
*Coven Arturo
alla partenza di un raid.*

Raid del 1985. I Coven alla partenza.





SETTEMBRE 1999



Veduta di Pavia e partenza Raid anni '50.

Ad ogni modo ad onta della scarsa preparazione e della non eccessiva competenza dell'equipaggio, il N° 24 classificandosi al terzo posto assoluto immediatamente dopo il cruiser del conte Mazzotti ha riportato una vittoria della più alta importanza ed il nuovo Johnson 32 ha dimostrato di essere un motore col quale chiunque vorrà cimentarsi nelle prossime gare potrà fare grandi cose. Di questa categoria, due soli, il 23 ed il 24 compirono la gara classificandosi tanto egregiamente. Ma anche il N° 25 avrebbe ben meritato della vittoria poiché aveva già percorso tutta la parte fluviale e quindi la più difficile, come eloquentemente dimostra il quadro dei tempi, quando era costretto al ritiro prima di Cavanella Po per la rottura dell'elica. E lo stesso si dica dell'anziano signor Taroni (N° 22) che era costretto al ritiro tra Casalmaggiore e Borgoforte ma che, ci permetta la franchezza, deve incolpar sé stesso della sua sfortuna. Uno dei più anziani nostri costruttori dovrebbe ben conoscere l'importanza che ha la preparazione in qualsiasi gara e non avrebbe dovuto ridursi all'ultimo e mettere il suo scafo nel Ticino a tarda sera del sabato. Il 26 signor Belgir, ha impiegato tre ore e mezzo per la prima tappa e poi non se ne è saputo più nulla. Anche questo non doveva essersi preparato con troppa cura! Veniamo ora al Pitta di Franco Mazzotti, al motoscafo magnifico che doveva giungere primissimo al traguardo di Venezia e che invece si è visto tenuto in scacco per tutta la gara da un minuscolo fuoribordo. Molti ne hanno fatto le più alte meraviglie e non se ne potevano convincere. Sarà bene quindi, mettere a posto le cose perché, pur lasciando tutto il merito al vincitore assoluto della gara, non bisogna poi credere che si possa ottenere l'impossibile poiché un fuoribordo è sempre un fuoribordo ed un motoscafo che si rispetti come il Pitta è ben altra cosa. Il Conte Mazzotti non si dispiacerà se diremo che le sorti della gara, sarebbero state ben diverse se al volante del motoscafo, durante il percorso fluviale, vi fosse stato invece del proprietario, un qualche lupo ... di fiume, uno di quei Negri, Fregnani, ecc. ..., nati e vissuti sul vecchio Eridano.

1	M	s. Egidio	244-121
2	G	s. Elpidio	245-120
3	V	s. Gregorio Magno	246-119
4	S	s. Rosalia	247-118
5	D	s. Vittorino	248-117
6	L	s. Umberto	249-116
7	M	s. Regina	250-115
8	V	Natività B.V.	251-114
9	G	s. Pietro Claver	252-113
10	V	s. Pulcheria	253-112
11	S	s. Giacinto	254-111
12	D	ss. Nome di Maria	255-110
13	L	s. Maurilio	256-109
14	M	Esalt. S. Croce	257-108
15	M	B.V. Addolorata	258-107
16	G	s. Cornelio	259-106
17	V	s. Roberto B.	260-105
18	S	s. Lamberto	261-104
19	D	s. Gennaro	262-103
20	L	s. Candida	263-102
21	M	s. Matteo ev.	264-101
22	M	s. Maurizio	265-100
23	G	s. Lino	266-99
24	V	s. Pacifico	267-98
25	S	s. Aurelia	268-97
26	D	ss. Cosma e Damiano	269-96
27	L	s. Vincenzo de' Paoli	270-95
28	M	s. Venceslao	271-94
29	M	ss. Michele, Gabriele, Raffaele	272-93
30	G	s. Gerolamo	273-92



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
 Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
 Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
 Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



Significativa la scritta sullo scafo "Grazie Papà".

Pilota Marco Barozzi: la foto lo ritrae sullo scafo classe S 850 D. Scafo Clerici Motore Yamaha Società A.M.P. 53° Raid Pavia-Venezia 1993.

Raid effettuati:

- 1991 classe S 550
- 1992 classe S 750
- 1993 classe S 850 D
- 1994 classe S 850 D
- 1996 classe Endurance.

XXIV Raid Pavia-Venezia. La foto ritrae i piloti Sforzini Giuliano e Rossi Luigi Soc. Canott. Ticino. Sforzini Giuliano ha vinto il Trofeo Folz Amedeo nel 1976 alla media di km 128 con motoscafo: Marchini X 5 barca Lucini Frigerio. Rossi Luigi ha disputato n. 20 Raid dal 1959 al 1978.



Mario Pecci: N. 10 raid disputati. Vincitore della I edizione "Trofeo Folz Amedeo" cat. T 850 - entrobordo - R 2500. IV assoluto - cat. corsa 1987 tempo ore 2.30'00": scafo Celli - motore: Alfa Romeo 2500 sei cilindri.

Carlo Pecci. Raid n. 2. I° assoluto cat. Endurance: nel 1995 alla media di km 75; nel 1996 alla media di km 114; campione italiano Endurance 1996.

Paolo Pecci: Raid n. 2.

Nella foto con il n. 2 Carlo e Paolo Pecci





OTTOBRE 1999



Una rara immagine della signora Pina Capè - Vincitrice assoluta dei Raid 1934 e 1935 per imbarcazioni ad elica "immersa".

DOPO IL SUCCESSO DEL RAID PAVIA VENEZIA

Quando il Gruppo Motonautico Milanese della Lega Navale si accinse ad organizzare il Raid Motonautico Pavia Venezia, molte diffidenze e scetticismi sorsero da parte dei competenti e conoscitori del fiume, molti dubbi furono affacciati sulla possibilità di successo di una tale gara.

Ma il concetto fondamentale su cui era basata la competizione e la praticità degli obiettivi che si proponeva di raggiungere, le sagge disposizioni di una intelligente, previdente e minuziosa organizzazione, l'entusiasmo dimostrato dai concorrenti, la preparazione tecnica dei motori e degli scafi, hanno fatto in modo che la più lunga gara di distanza del mondo fosse acquisita alla motonautica italiana.

Oggi siamo in condizioni di poter paragonare i nostri risultati a quelli delle più note competizioni d'oltre Oceano, di esaltare con un sano spirito di emulazione il valore dei nostri piloti, di poter ricavare dalla esperienza compiuta, su acque nostre, utili insegnamenti.

Una grande battaglia è stata combattuta e vinta brillantemente sulla più difficile via d'acqua fluviale-interna e lagunare congiungente Pavia al mare, e quanti vi hanno preso parte, giungendo al traguardo finale o arrestati dagli inevitabili incidenti di corsa lungo il percorso, debbono essere fieri di aver assicurato ai colori della nostra bandiera un ambito primato di distanza. Con questa gara a carattere sportivo, ma a contenuto tecnico, una grande affermazione ha ottenuto il fuoribordo, che, uscito dalle incertezze delle sue prime prove, si è cimentato ed ha vinto bene su un percorso di 414 Km. reso ancora più duro da infinite difficoltà.

Non si tratta dunque, più del gingillo meccanico e capriccioso; ma di un piccolo complesso meccanico ben disegnato e meglio costruito, robusto, di sicuro funzionamento e di alto rendimento, che può compiere lo stesso lavoro del motore entro bordo, conservando la sua caratteristica della smontabilità, ed essere assoggettato a lunghi e continuati sforzi, senza venir meno al suo compito.

Il Raid Pavia Venezia ha dato la incontrovertibile prova di questo alto grado di perfezionamento tecnico raggiunto dal fuori-bordo, e senza dubbio contribuirà notevolmente alla sua diffusione e popolarità nelle sue molteplici applicazioni.

Ma una gara dell'importanza della maratona italiana, non può valorizzare solo i fattori tecnici, ma altresì quelli morali e sportivi. E sotto questo aspetto è certo che se vi è stata una vittoria di macchine, non meno significativa è stata quella degli uomini, dei piloti che hanno saputo condurlo con perizia, superando le difficoltà del percorso, per sua natura insidioso di secche, di concorrenti, di ostacoli artificiali di ogni sorta. I piloti giunti al traguardo finale, hanno fornito una magnifica prova della loro prontezza di percezione e di decisione, della loro qualità di navigatori audaci e prudenti, di resistenza fisica e di alto spirito sportivo. Fra i piloti vi sono esperti del fiume, ottimi marinai, ma vi sono anche dei giovanissimi motonauti ed una coraggiosa rappresentante del gentil sesso. Essi perciò costituiscono l'espressione migliore di ciò che la motonautica può dare, reclutando i suoi appassionati in tutti i campi, essi sintetizzano col magnifico risultato ottenuto il pensiero e l'azione che ha animato i nostri motonauti nell'ardua e difficile fatica. Essi hanno ben meritato l'ambito premio della vittoria.



1	V	s. Teresa di Gesù	274-91
2	S	ss. Angeli Cust.	275-90
3	D	s. Gerardo	276-89
4	L	s. Francesco d'A.	277-88
5	M	s. Placido	278-87
6	M	s. Bruno abate	279-86
7	G	B.V. del Rosario	280-85
8	V	s. Benedetta	281-84
9	S	s. Abramo	282-83
10	D	s. Daniele	283-82
11	L	s. Emanuela	284-81
12	M	s. Serafino	285-80
13	M	s. Edoardo	286-79
14	G	s. Callisto	287-78
15	V	s. Teresa d'A.	288-77
16	S	s. Edvige	289-76
17	D	s. Ignazio d'A.	290-75
18	L	s. Luca ev.	291-74
19	M	s. Laura	292-73
20	M	s. Adelina	293-72
21	G	s. Orsola	294-71
22	V	s. Donato	295-70
23	S	s. Giovanni da C.	296-69
24	D	b. Luigi G.	297-68
25	L	s. Daria	298-67
26	M	s. Evaristo	299-66
27	M	s. Delia	300-65
28	G	ss. Simone e Giuda	301-64
29	V	b. Michele Rua	302-63
30	S	s. Germano	303-62
31	D	s. Lucilla	304-61



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀



Abelardo Anelli.
*Innumerevoli le sue apparizioni
nel campo della motonautica,
amante del "suo" Ticino.*

Gustavo Varesi.
*Ha partecipato a 15 raid con scafi
costruiti da lui stesso
classificandosi al primo posto
3 volte nella cat. 700 SDT carena
tradizionale nel 1973 - 1978 - 1979.*



Pierluigi Brigada.
*Ha gareggiato per il
Club Nautico Pavese,
A.M. Pavia,
Motonautica Ass.
Milano - AMAM Alto
Milanese.
Raid disputati n. 10 :
1975 - 76 - 77 - 78 - 79 -
80 - 81 - 82 - 83 - 89.
Nel 1979
e 1980 si è classificato
1° nella cat. S.E.T. 850
tradizionale.*



NOVEMBRE 1999



Alaggio scafi nei pressi del confluente (Pavia).

LA GARA DEI FUORI BORDO

Il Raid Pavia Venezia si è effettuato e per unanime riconoscimento è riuscito pienamente riportando grandioso successo. Però ... se non ci fossero stati i fuoribordo e gli organizzatori avessero dovuto contare sui soli motoscafi veri e propri, sarebbe stato un fiasco completo. Si dirà che gli organizzatori dovevano contare proprio sui fuoribordo e quindi nessuna meraviglia se col loro intervento le sorti della manifestazione si sono rialzate. Ma noi che ricordiamo che nel 1911, ossia la bellezza di 18 anni or sono, la Crociera Pavia-Venezia del Touring riunì a Pavia nientemeno che 18 motoscafi è naturale se esprimiamo la nostra meraviglia pel fatto che oggi ne abbiamo avuti 3 soli. La motonautica progredisce dunque in Italia alla maniera dei gamberi?

Rimandiamo ad altra occasione questi paragoni col passato, consoliamoci ora coi piccoli fuoribordo che sono venuti a rialzare le sorti e prendiamo atto che dei 24 concorrenti al Raid Pavia-Venezia, 21, ossia l'87% erano fuoribordo. Di questi 19 avevano lo scafo costruito da cantieri italiani e 2 soli esteri. E questo fatto ci riempie di giustificato orgoglio.

In quanto ai motori, su 21 sapete quanti erano di costruzione nazionale? ZERO! Qui il nostro orgoglio se ne va a spasso, e ripetiamo a proposito dei nostri costruttori nazionali quanto abbiamo già detto parlando dei Cruiser. Anche per essi, come si è visto, tutti i motori erano stranieri. E pure al recente Salone della Motonautica esponevano due marche italiane di motori entrobordo e quattro di fuoribordo. Se per le prime si può scusare in certo qual modo la spesa relativamente ingente necessaria per allestire un motoscafo che se poi non trova compratore rappresenta una perdita considerevole, per le altre quale scusante si può addurre? I motori sono pronti poiché erano esposti e in vendita. Di scafi ce ne sono da 1500 lire in sopra e due ragazzi di buona volontà ognuno li trova nell'ambiente stesso della fabbrica. Invece diserzione completa e campo libero e incontrastato aperto al trionfo dei motori stranieri.

Naturalmente poi alla prima occasione leggeremo sui quotidiani le solite diatribe contro la concorrenza americana, si invocheranno provvedimenti dal Governo. Ora è una bella pretesa quella dei nostri costruttori che la gente debba comprare i loro prodotti ad occhi chiusi unicamente perché sono italiani. Il pubblico non domanda di meglio che dare la sua preferenza alle cose di casa nostra ma bisogna pure permettergli di giudicare se spende bene i suoi quattrini e le competizioni sono create apposta per questo. Non si dispiacciono questi nostri costruttori di un linguaggio così rude. La verità è una sola e non si nasconde.

Si facciano dunque coraggio i nostri costruttori e si preparino fin d'ora per la Pavia-Venezia del 1930 e non si illudano di potersi rifare subito dell'assenza a quella attuale partecipando alle piccole gare locali. Il pubblico sa benissimo fare i confronti e non è certo con una vittoria riportata in pochi minuti e in pochi chilometri che si potrà bilanciare le vittorie che le marche americane hanno testé riportate sui 414 Km. Detto chiaramente il nostro pensiero su questa incresciosa questione veniamo a parlare singolarmente dei partecipanti, categoria per categoria, incominciando dai Cruisers.

1 L	Tutti i Santi	305-60
2 M	Comm. Defunti	306-59
3 M	s. Silvia	307-58
4 G	s. Carlo Borr.	308-57
5 V	s. Zaccaria	309-56
6 S	s. Leonardo	310-55
7 D	s. Ernesto	311-54
8 L	s. Goffredo ●	312-53
9 M	s. Oreste	313-52
10 M	s. Leone Magno	314-51
11 G	s. Martino di T.	315-50
12 V	s. Renato	316-49
13 S	s. Diego	317-48
14 D	Avvento Ambrosiano	318-47
15 L	s. Alberto	319-46
16 M	s. Margherita >	320-45
17 M	s. Elisabetta	321-44
18 G	Ded. Basil. Vaticana	322-43
19 V	s. Fausto	323-42
20 S	s. Edmondo	324-41
21 D	S. Cristo Re	325-40
22 L	s. Cecilia	326-39
23 M	s. Clemente I ○	327-38
24 M	s. Flora	328-37
25 G	s. Caterina d'Aless.	329-36
26 V	s. Delfina	330-35
27 S	s. Virgilio	331-34
28 D	I d'Avvento	332-33
29 L	s. Saturnino ☾	333-32
30 M	s. Andrea ap.	334-31



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



La foto ritrae Carlo Folz e Luigi Sala - Raid del 1966 - con questo scafo si sono classificati primi nella cat. ET 720 scafo Dalla Pietà. Folz Carlo ha partecipato a 9 raid e precisamente: nel 1964 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72.

PREMI SPECIALI

Trofeo Amedeo Folz: Il Trofeo istituito da Ivan e Carlo Folz del 1° Club Motonautico - Amici del Po - per onorare la memoria del Fondatore e animatore del sodalizio è perpetuo e verrà aggiudicato ogni anno. Il Trofeo sarà custodito dal vincitore per la durata di un anno ed alla restituzione, verrà sostituito da un premio ricordo.

Il Trofeo sarà aggiudicato al concorrente della Classe Fuoribordo Sport da indicarsi ogni anno che nel tratto di percorso tra la partenza e Isola Serafini avrà totalizzato il miglior tempo della propria classe, e che si sarà regolarmente classificato all'arrivo di Venezia. Per l'anno 1997 la Classe prescelta è la S-850 cc.

Il Trofeo Amedeo Folz nel 1997 è stato vinto da Michele Folz (figlio di Carlo).



Sotto: impennata dello scafo di Carlo Folz.



Arrivo a Venezia di Nazzari-Pucci - A.M.P. Scafo Pucci.

LA GARA DEI CRUISERS

Il regolamento del Raid prevedeva l'ammissione dei racers e dei Cruisers di prima, seconda e terza categoria. Se non vi fosse stata l'alta sportività di due uomini come il Conte Franco Mazzotti ed il Comm. Ferdinando Borletti e lo squisito senso lodevolmente campanilistico dei fratelli Celli, questa che doveva e poteva essere la parte più importante della gara, sarebbe miseramente naufragata e così come si è verificata ha avuto un interesse relativo. Tutto ciò è deplorabile e non possiamo fare a meno di stigmatizzare questa che è stata una vera diserzione da parte dei possessori di motoscafi e più ancora da parte delle case costruttrici di scafi o di motori. Siano buone o siano tristi le condizioni attuali dell'industria, è certo che il bilancio annuale di ogni Casa, grande o piccola che sia, importa sempre tali somme di centinaia di migliaia o di milioni di lire al cui paragone la spesa di qualche biglietto da mille per intervenire al Raid rappresenta una trascurabile inezia mentre costituisce un interesse di primo ordine per la vita futura dell'azienda. L'apatia di cui danno prova molti dirigenti delle nostre industrie è veramente straordinaria e non sarà mai abbastanza deplorata. Quale occasione migliore di questo Raid poteva esservi per far conoscere i propri scafi, i propri motori? Si grida contro il pericolo americano ed ecco che i tre soli "cruisers" che vengono a prender parte a questa gara bellissima hanno tutti e tre i motori americani ed uno solo ha lo scafo italiano. Ora come nelle prime tre gare automobilistiche e motociclistiche erano le case che mandavano le loro macchine ed i loro uomini per invogliare poi i privati, è naturale che se i nostri costruttori non cominciano essi stessi a far conoscere quello di cui sono capaci e continuano ad attendere sempre il privato disposto a far loro gratis la réclame spendendo fior di biglietti da mille, ci si chiude in un circolo vizioso dal quale non si uscirà mai più. Diamo perciò tutto il merito ai Fratelli Celli di Venezia che, modestamente, non essendo

certainemente il loro cantiere uno dei più antichi e dei più importanti, volevano starsene in disparte, ma quando hanno saputo che nessuno scafo italiano era iscritto e che da San Marco nessuno sarebbe venuto a tentare la prova, in cinque giorni adattavano ad uno scafo un motore Ford da vettura e con esso risalivano il Po sino a Pavia e poi prendevano la partenza insieme agli altri.

Dopo questo preambolo, spiacevole ma necessario, diremo che mentre a norma del regolamento il Mania II° di Borletti ed il Sandra di Celli facevano parte della stessa Categoria (cilindrata da 3 e 6 litri) e quindi dovevano competere tra di loro, lasciando solo il Pitta di Mazzotti unico della sua categoria, la competizione si è avuta invece tra il Mania II° (un Chris Craft della famosa Chrysler americana) ed il Pitta (un Dodge con motore Curtiss tipo aviazione) che pur avendo diversa cilindrata si sono comportati come pari ed hanno gareggiato insieme fino a quando dopo Ostiglia il Mania II° è stato costretto al ritiro per guasto all'elica. È bene qui rammentare una volta per sempre che le innumerevoli avarie all'elica di cui hanno sofferto quasi tutti i concorrenti sono dovute non a difetti meccanici ma alla navigazione fluviale stessa. Le acque del Po trascinano erbe, sterpi, pezzi di legno, ecc. che vanno ad impigliarsi nell'elica. I natanti che vanno adagio non ne ricevono alcun danno oltre quello dell'arresto dell'elica e conseguente pulizia. Nei natanti veloci e coi motori che vanno ad elevato numero di giri, il brusco arresto porta di conseguenza la rottura dell'elica o del suo perno. Il Mania II° ne aveva già rotte due durante le prove alla vigilia della partenza ed è stato certamente la mancanza di un ulteriore ricambio la causa del ritiro definitivo. Certamente il Comm. Borletti ed il suo bellissimo Craft Chris si prenderanno la rivincita alla prossima occasione.

1	M	s. Eligio	335-30
2	G	s. Viviana	336-29
3	V	s. Francesco S.	337-28
4	S	s. Barbara	338-27
5	D	Il d'Avvento	339-26
6	L	s. Nicola	340-25
7	M	s. Ambrogio ●	341-24
8	M	Immacolata C.	342-23
9	G	s. Siro	343-22
10	V	B.V. di Loreto	344-21
11	S	s. Damaso	345-20
12	D	III d'Avvento	346-19
13	L	s. Lucia	347-18
14	M	s. Venanzio	348-17
15	M	s. Cristiana	349-16
16	G	s. Adelaide)	350-15
17	V	s. Lazzaro	351-14
18	S	s. Graziano	352-13
19	D	IV d'Avvento	353-12
20	L	s. Macario	354-11
21	M	s. Temistocle	355-10
22	M	s. Flaviano ○	356-9
23	G	s. Vittoria	357-8
24	V	s. Irma	358-7
25	S	Nativ. Signore	359-6
26	D	Sacra Fam. s. Stefano	360-5
27	L	s. Giovanni ev.	361-4
28	M	ss. Innocenti mart.	362-3
29	M	s. Davide ☾	363-2
30	G	s. Eugenio	364-1
31	V	s. Silvestro I papa	365-0



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione BAGNO IDEA: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

*Franco Migliavacca
detto "Gigu".*

**A RICORDO
DI UN GRANDE
DELLA MOTONAUTICA**



Pavia, 22 settembre 1983.

FRANCO MIGLIAVACCA "TRADITO" DAL SUO MOTORE

"Quel motore lì sarà la mia fine". Ripensate adesso, ancora sotto l'impressione della assurda tragedia, queste parole acquistano un significato sinistro e profetico. Franco Migliavacca era all'imbarcadero Biancardi, attorno al "Gigu" c'erano le solite persone: gli amici, gli appassionati di motonautica, i piloti e i collaboratori della sua scuderia, il Club Nautico Pavese che aveva fondato alla fine degli anni cinquanta. Sono gli stessi che proprio dalla riva di quell'imbarcadero lo hanno visto morire scaraventato in acqua: il suo catamarano dopo essersi impennato ha ruotato su se stesso come una trottola impazzita e si è inabissato. Franco Migliavacca voleva sincerarsi, che lo scafo, con il motore da lui costruito pezzo per pezzo nella sua officina di viale Brambilla, fosse perfetto, in vista dell'appuntamento di domenica prossima all'Idroscalo di Milano: il campionato del mondo di velocità, pilotato dal fido amico Adriano Muggiati. Senza dubbio il "Gigu" risentiva della fatica e della tensione accumulata in giorni e giorni di lavoro certosino. Martedì è arrivato all'imbarcadero alle 18.30. Il pilota Muggiati lo attendeva ma prima di fargli provare il catamarano il "Gigu" ha voluto scaldare il motore, il suo "motore". Molti particolari stanno a testimoniare che questa era la sua intenzione. Non si è tolto nemmeno l'orologio d'oro dal polso, e prima di salire sul motoscafo non ha neppure indossato il giubbotto salvagente ed il casco protettivo. Franco Migliavacca dopo aver calato in acqua il motoscafo, ha percorso controcorrente alcune centinaia di metri, quindi ha invertito la direzione ed ha lanciato lo scafo verso il ponte della Becca. Era esattamente all'altezza dell'imbarcadero quando, agghiacciando tutti quelli che hanno visto, lo scafo si è impennato protendendosi verso il cielo in tutti i suoi quattro metri di lunghezza. pare che la velocità raggiunta fino a quel momento sfiorasse i 200 chilometri. Franco Migliavacca



aveva compiuto sessant'anni in marzo. Aveva gareggiato in Italia e all'estero conquistando una vittoria al Trofeo Speluzzi, la più importante gara motonautica italiana e un secondo posto assoluto nel Raid Pavia-Venezia. Per due volte i suoi scafi sono arrivati ad un alloro mondiale e altrettante al titolo europeo.

*Adriano Muggiati l'amico
del "Gigu", il pilota preferito.
Muggiati ha disputato 7 raid
Pavia-Venezia: 1976 - 77 - 78 - 80
- 81 - 82 - 85; nel 1982 si è
classificato III assoluto con
Racer R3 2000.*

LA CATEGORIA B

La minore categoria è quella che, in proporzione, ha dato i migliori risultati poiché su nove partenti ne ha avuti quattro classificati. Il primo, inoltre, può esser messo a pari del vincitore assoluto poiché le quattro ore di differenza nell'arrivo a Venezia sono più che ampiamente compensate dalla cilindrata molto minore - quasi la metà - e dal fatto che invece di esservi a bordo un pilota ed un motorista di eccezione e di correre per conto della casa, si trattava di due autentici ragazzi, uno di 18 ed uno di 16 anni che correvano con scafo e motore di proprietà del maggiore, Gianfranco Castiglioni, e che per la prima volta navigavano sul Po. Ciò nonostante e ad onta di tre andate in secca e di ore 1,17'46" perdute ai vari controlli, essi giunsero nella stessa giornata a Venezia prima della chiusura del controllo. Abbiamo voluto assumere informazioni e ci consta che tutto l'equipaggiamento, motore e scafo, è costato poco più di 6000 lire. Se si pensa che una qualsiasi motocicletta costa tanto o di più, ne risulta che lo sport motonautico se non è proprio alla portata di tutte le borse lo è certamente quanto quello motociclistico.

LA CATEGORIA C

Questa categoria (da 351 a 500 cmc.) ha avuto sette partenti e due soli classificati, ambedue Johnson, il che rappresenta un bel successo per la Casa tanto più se si pensa che ambedue erano semplici clienti correnti con scafo e motore di loro proprietà. Però nessuno dei due l'ha passata liscia. Il signor Poggi (numero 19) è andato in secca dopo Cremona, a causa degli sterpi vaganti pel fiume, una volta ha rotto l'elica e due volte lo spinotto e verso Pontelagoscuro il motore bagnato ha fatto perdere una buona mezz'ora. Ad onta di ciò si è classificato al 5° posto della classifica generale giungendo a Venezia nella stessa giornata ancora a sole alto. Merita dunque un vivo elogio insieme al suo pilota Alfredo Fregnani.

LA CATEGORIA D

Fino a qualche anno fa le categorie sportive in cui si dividevano i fuoribordo erano tre: A, B, C. La prima comprendeva i motorini fino a 250 cmc., la seconda quelli fino a 350 e la terza, la maggiore fino a 500 cmc. Sembrava allora impossibile che si potesse sorpassare tale cilindrata per un motore smontabile e maneggevole e quando invece ciò avvenne, i poteri sportivi finsero d'ignorarlo. Poi furono costretti ad ammetterli "fuori classe", poi crearono la categoria "D" ed ora mentre nelle gare non si vede più la minima "A", la lotta si svolge tra le tre: B, C, e D.

A Pavia si sono presentati alla partenza cinque concorrenti nella massima categoria. Tre avevano l'Elto Quad, ma di questi ad uno solo, il 23, erano affidate le sorti della Casa col pilota Negri Ettore, praticissimo del fiume ed il motorista Luigi Calvi. Gli altri due, i signori Castoldi e Belgir erano semplici privati. Due concorrenti montavano i motori Johnson, uno, il Taroni Aldo, l'anziano costruttore di Stresa aveva un Giant applicato ad un pesante scafo da passeggio evidentemente allo scopo di compiere una dimostrazione pratica e non di battere record velocistici; l'altro il signor Quartara, un privato cliente aveva il primo motore giunto in Italia della nuova serie Sea Horses a 4 cilindri. La corsa del "23" è stata il trionfo della preparazione in tutta la sua estensione e, come una striscia di polvere infiammata, ha acceso d'entusiasmo tutte le popolazioni che si distendevano lungo l'interminabile percorso, ha dato il suo carattere sportivissimo alla giornata, ha premiato subito gli organizzatori di tutte le loro fatiche durante l'aspra vigilia facendo sparire ogni incertezza sui risultati. Sulla scia lasciata dall'agile scafo di Ettore Negri tutti leggevano che una nuova grande prova era sorta nel nostro paese per non più morire. Nessuna lode è pari al merito di questo equipaggio.

Ettore Negri e Luigi Calvi hanno provato in modo indiscutibile di essere un pilota ed un motorista di eccezione, il motore Elto Quad marciando ininterrottamente per quasi dodici ore ad alta velocità ha dimostrato di aver raggiunto una eccellenza costruttiva ed una praticità di uso che non hanno eguali ed il piccolo scafo del Cantiere Picchiotti di Limite Arno che ha resistito a tanto travaglio e che ha permesso tali velocità ci dice che se pei motori dobbiamo far di cappello alla costruzione estera, almeno per gli scafi non temiamo confronti.



1929. L'arrivo a Venezia di Ettore Negri e Luigi Calvi.

Si ringraziano sentitamente:

La signora **NEGRI BAROZZI**, la signora **NAZZARI CASTELLINI**, ed il signor **ALESSANDRO COVEN** per il materiale messo a disposizione, che ha permesso la ricostruzione della Associazione Motonautica Pavia e del 1° Raid del 1929. L'Associazione Motonautica Pavia nella squisita persona del signor **RUGGERO BORELLI**. Il Dott. **MINO MILANI** per l'ottima prefazione. E tutti i motonauti menzionati nelle pagine del calendario. Le notizie dai giornali "Il Popolo di Pavia", "La Provincia Pavese" stampati nel 1929, e dalla rivista MOTONAUTICA ITALIANA del 1935 e 1938.

Al Raid Pavia-Venèssia

Ormai i èn setant-an che chi in cità sa spèta a primavera la giurnà che i motoscafi, pusè svèlt che in prèssia, i pàrtan par al Raid Pavia-Venèssia.

A vèdi suta i pónt i fàn spavént:
i vãn cume dirèt, i vãn me l vént,
i partan cul mutur ch al va a manèta,
i sfülminan ch'i pàran la saièta,
una bala ad canón, una scurèsa;
sentì al fracàs l è già una gioia e mesa!

Però, cari i mè fiö, agh var stà atént
da fà no me cal tal ch l éra un pò ciula:
«Mi vò a vèdi pasà dal pónt ad Po!»
l à dit, e, dit e fat, al pòr gandùla,
l è finì in d al pruvèrbi me Pudò
par la sò bèrla, una grän bèrla sèca:
l à no pensà che al pónt l ér quèl d la Bèca,
e l è restà impalà una setimana
a spetà-i in s al pónt ad la Bresàna.

Baciòch (Dante Zanetti)

Ormai sono settant'anni che qui in città si aspetta a primavera il giorno in cui i motoscafi, più in fretta che di premura, partono per il Raid Pavia-Venezia.

A vederli sotto i ponti fanno spavento: vanno come diretti, vanno come il vento, partono con il motore già al massimo, sfulminano che sembrano la folgore, una palla di cannone, una scoreggia; sentire il fracasso è già una gioia e mezza!

Però, cari i miei ragazzi, bisogna stare attenti di non fare come quel tale che era un po' tonto: «Io vado a vederli passare al ponte di Po» ha detto e, detto fatto, il povero semplicione, è finito nel proverbio come Pudò, per la sua figuraccia, una gran figuraccia secca: non ha pensato che il ponte era quello della Becca, ed è restato impalato una settimana ad aspettarli sul ponte della Bressana.



AVIS Pavia