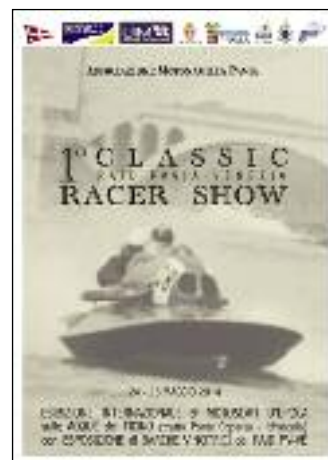


Raid Pavia-Venezia

di Roberto Carrière



La storia della città di Pavia è da sempre strettamente legata al fiume che l'attraversa, il Ticino, e al Po, nel quale il primo confluisce pochi chilometri a valle della città. Nei secoli, questi due fiumi hanno sempre consentito di collegare tutta la pianura padana al mare e su di essi han-

no viaggiato merci ed eserciti, si sono combattute battaglie e strette alleanze. I romani chiamavano la città Ticinum e solo nel 572, divenuta capitale del regno longobardo, prese il nome di Papia, da cui la moderna Pavia.

A seguito di una battaglia fluviale sul Po, nel 1431, tra una flotta del duca Filippo Maria Visconti, comandata dal pavese Pasino degli Eustachi e una squadra navale veneziana, i pavesi vincitori issarono in segno di giubilo tutto quello che poterono trovare di colorato, comprese le divise dei prigionieri. Da ciò prese nome il "Gran Pavese" che le navi innalzano ancora oggi, in tutto il mondo, in particolari solennità.

Forse è anche per questo secolare legame della città al fiume che il raid Pavia-Venezia ha assunto negli anni un significato che va oltre la gara sportiva, diventando una storia di uomini che si sfidano anno dopo anno, misurandosi in una prova di forza, resistenza e spirito di avventura. Dopo il

*In ricordo di un evento
e di tempi
che non torneranno
mai più la Sezione
ha organizzato
un revival storico*

Gran Pavese anche il raid Pavia-Venezia è diventato un biglietto da visita della città.

Raid motonautico su acque interne tra i più lunghi al mondo, ha una storia di ben 68 edizioni in 85 anni, 13 anni di interruzione durante il periodo bellico e 3 sospensioni, fino alla sua ultima edizione

che venne disputata nel 2011.

Le stringenti regole di sicurezza su un percorso così lungo hanno fatto lievitare i costi organizzativi e, in assenza di sponsors importanti, non è stato possibile organizzare la competizione negli ultimi tre anni.

Comunque, in attesa di tempi migliori, Pavia ha voluto rievocare questo raid, chiamando a incontrarsi sul fiume le imbarcazioni storiche più spettacolari e protagoniste delle competizioni fino agli anni '90.

Ma andiamo per gradi. Era il 1929, quando l'ingegner Vincenzo Balsamo, Presidente del Gruppo Motonautico della Lega Navale di Milano, propose alla società Canottieri Ticino di Pavia di organizzare una prova di turismo nautico da Pavia a Venezia, su un percorso di 414 km. In quegli anni, l'impresa era senza precedenti, le gare di motonautica iniziavano a diffondersi sui laghi come sport d'élite ma ancora mancava una grande prova sulla distanza e l'idea di attraversare tutta la pianura pa-

dana, partendo dal vecchio ponte coperto di Pavia, con il suo passato di storia legata al fiume, arrivando alla fascinosa Venezia, costituiva indiscutibilmente uno scenario ideale e stimolante.

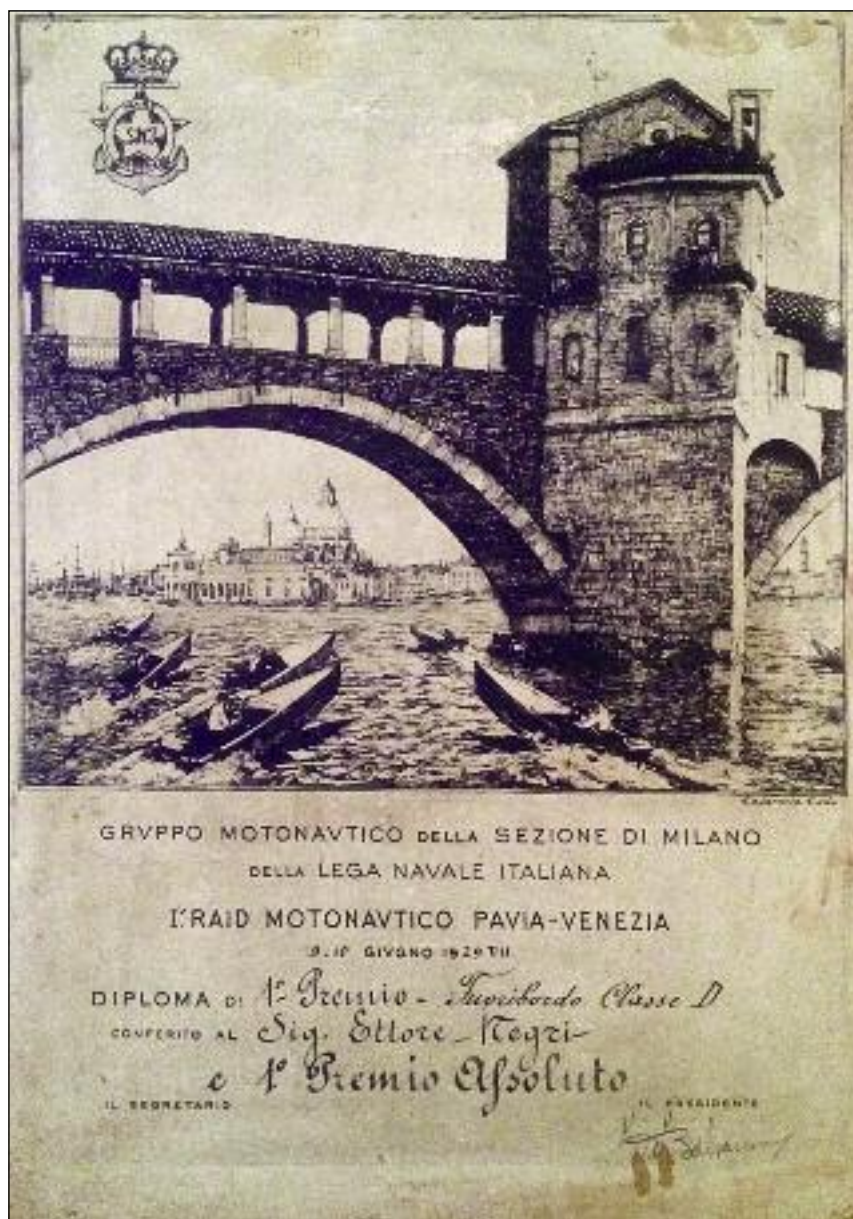
Il breve scetticismo iniziale lasciò presto il posto all'entusiasmo e domenica 6 giugno 1929, alle 4 del mattino, partì il primo raid. La notizia dell'evento si era da subito diffusa, richiamando molti appassionati e curiosi, lungo gli argini, sino dalle prime ore del mattino. Tanti anche i personaggi illustri che con la loro presenza contribuirono a divulgare la manifestazione, il commissario delle acque contrammiraglio Camperio, l'ing. De Capitani del Touring Club, i giornalisti Emilio De Martino, del Corriere della Sera e Arturo Pianca, del Popolo d'Italia. La prima edizione venne vinta da Ettore Negri, già campione di canottaggio e titolare di un imbarcadero per il noleggio delle barche sul Ticino. Insieme al meccanico Luigi Calvi, arrivò nella laguna di Venezia in 11h26'23", alla media di 35,67 km/h.

Nel 1932, venne fondata l'Associazione Motonautica Pavia che avrebbe organizzato tutte le successive edizioni del raid.

In quegli anni, il primo record venne velocemente sbriciolato grazie agli idroscivolanti, scafi con eliche aeree, passione del Conte Rossi di Montelera, le cui medie raggiunsero presto i 70 km/h e meno di 6 ore di gara. Oggi, il Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano possiede due esemplari di questi idroscivolanti (Gorini e Freri) e all'Associazione Motonautica Pavia si progetta di poterne esporre uno in pianta stabile a Pavia.

Durante il raid, si assegna anche la Coppa d'Oro Montelera, istituita sin dalla prima edizione, per premiare l'equipaggio che realizza la maggiore velocità su un tratto cronometrato.

La guerra interruppe la competizione dal 1939 fino al 1952.



Il diploma conferito, nel 1929 a Ettore Negri, primo vincitore del primo raid Pavia - Venezia; in apertura, il manifesto dell'esibizione rievocativa tenutasi nel maggio di quest'anno

Il conflitto segnò fortemente la città, proprio lungo il fiume, bombardato a più riprese per interrompere le vie che attraversavano il Ticino e in particolare il ponte coperto, in virtù del tetto che lo sovrastava, rese più difficile l'azione di distruzione che coinvolse molte abitazioni lungo le rive. Ricostruito nel dopoguerra il ponte coperto, simile al precedente ma una trentina di metri più a valle e con una arcata in meno, passata la disastrosa piena del 1951, finalmente, nel 1952, Pavia ripropose la manifestazione sportiva che ave-



Tre rombanti scafi oltrepassano la boa posta davanti al ponte coperto di Pavia



L'immagine di un altro momento della manifestazione che consente di vedere un interessante reperto della storia dell'aviazione civile italiana: sotto l'arcata di destra è visibile l'idroscalo, da lungo tempo abbandonato, realizzato nel 1929 per la linea di idrovolanti che collegava Torino, Pavia, Venezia e Trieste



Una bella immagine di uno scafo del 1968 dotato di un motore BPM Vulcano da 7.000 centimetri cubici appartenuto al pilota Giovanni Cima

va appassionato la cittadinanza fin dagli anni '30. Il nuovo regolamento di gara esclude gli idroscivolanti che avevano esaltato il pubblico vincendo molte edizioni del raid prima della guerra e i nuovi scafi evolvevano velocemente. Anche il secondo pilota (meccanico), sempre presente prima della guerra, scomparve presto per lasciare la sfida ad un uomo solo con il suo scafo e la sua esperienza. Facendo scorrere l'albo d'oro dei vincitori, si nota come le velocità medie aumentarono sì, ma in modo discontinuo, a testimonianza della presenza di circostanze che potevano influire molto sullo svolgimento della gara: le condizioni del fiume, la presenza di banchi di sabbia, i tronchi d'albero trasportati dal fiume in fase di piena, la resistenza meccanica e degli uomini.

La competizione presto ammise diverse categorie di scafi e la gara si svolgeva su tre tappe, con azzeramento dei tempi ogni volta. Vincitore assoluto risultava l'equipaggio che compiva l'intero percorso nella minor sommatoria di tempi. La gara parte da Pavia e dopo 9 km di Ticino si arriva al Ponte della Becca sul Po. Altri 100 km e, poco a sud di Piacenza, ci si arresta alla chiusa di Isola Serafini dove i tempi vengono neutralizzati e i piloti passano la conca. Altri 65 km e si fa rifornimento a Bo-

retto Po, con un altro azzeramento dei tempi. Da lì in poi si percorre il Po sino quasi alla foce, senza uscire in mare si entra nel canale di Brondolo, che collega il Po a Chioggia, da cui, navigando sulla laguna, si raggiunge Venezia. Da Boretto Po, 230 km in un'unica tappa, fino a Venezia.

In quegli anni, si diffusero i racers entrobordo, imbarcazioni ideate negli Stati Uniti per le competizioni su circuito in acque interne. Il loro fascino conquistò velocemente il pubblico e la loro immagine sotto al ponte coperto di Pavia rappresenta ancora oggi il simbolo del raid stesso. Simili a delle "formula uno" sull'acqua, a profilo basso e aerodinamico, il fondo piatto, motori potenti a prua del pilota, posto di guida costretto, con l'asse del motore che passa tra le gambe del pilota, scappamenti cromati lungo i fianchi dello scafo, i racers tre punti, per via del fatto che in velocità poggiano su due punti a prua e l'elica a poppa, hanno emozionato generazioni di pavesi, oggi meno giovani, che una domenica all'anno si alzavano prestissimo per andare ad assistere alle partenze. Il tragitto cronometrato partiva già sotto al ponte coperto e, anche se tutto si svolgeva in pochi secondi e solo il giorno dopo si sarebbe saputo chi aveva vinto, riuscivano a far venire la pelle d'oca.



L'angusto abitacolo dello scafo del 1969 pilotato da Pietro Silva, motorizzato con un Lancia Flaminia da 2.500 cc

Molti piloti diventavano dei miti, ripresentandosi ogni anno per battere gli altri ma anche il proprio record: alcuni hanno vinto più edizioni come Augusto Cometti, 6 volte primo, Antonio Petrobelli e Dino Zantelli, tante partecipazioni e 8 primi posti entrambi.

Negli anni '90, si scatenò la sfida per cercare di superare la media dei 200 km/h, prestazione resa difficile dal fatto che per il giorno fatidico, occorreva il regime ideale di portata del fiume, non troppo basso e nemmeno



Lo scafo del 1975 del pavese Alberto Huober, con il suo Alfa Romeo 2.000 lanciato a tutta velocità



Pietro Petrobelli a fianco dello scafo vittorioso del padre plurivincitore Antonio, un Celli motorizzato BPM 8.000 cc

nella fase di crescita, che porta con se pericolosi detriti. Antonio Petrobelli ci arrivò ad un soffio quando, alla sua 8^a e ultima vittoria, raggiunse la impressionante media di 198,97 km/h, poco più di 2 ore di gara.

Il muro venne infranto qualche anno dopo da Dino Zantelli, che alla quarta delle sue otto vittorie, nel 2005, portò a termine la competizione alla velocità media di 203,34 km/h.

Nel frattempo, ai famosi racers si erano affiancati i catamarani, entro e fuori bordo. I primi mantenevano velocità di picco più elevate mentre i fuori bordo avevano riprese più rapide ed erano più maneggevoli.

In attesa di trovare gli sponsors per ricominciare a gareggiare su questo stupendo e impegnativo tragitto, ricco di suggestioni, quest'anno l'Associazione Motonautica Pavia ha organizzato una manifestazione rievocativa dei famosi racers-3 punti su un circuito nel tratto centrale della città di Pavia, circa 800 metri lineari tra lo storico ponte coperto e il vecchio idroscalo degli idrovolanti, anche questo risalente a qualche anno prima dell'inizio del raid,

al 1926, per la precisione, scalo intermedio della prima linea aerea per il trasporto passeggeri da Torino a Trieste, che passava appunto per Pavia e Venezia. Hanno partecipato alla manifestazione ben 22 racers, divisi in tre gruppi, anni '60, '70 e dopo gli anni '90, che a turno e per due giorni, hanno sfilato davanti alla città, sprigionando tutta la loro potenza e richiamando un folto pubblico. Due le imbarcazioni presenti vittoriose del raid, uno scafo Celli motorizzato BPM Vulcano 7.000 cc. che vinse il raid condotto dal pilota Giovanni Cima nel 1982 e lo scafo Celli motorizzato BPM 8.000 cc., a suo tempo condotto dal plurivincitore Antonio Petrobelli. Oggi, lo scafo ha sfilato condotto dal figlio Pietro. Presente alla premiazione anche il pluricampione Dino Zantelli.

Iniziativa pregevole quella della AMP, da ripetere anche quando si riuscirà a riproporre la gara fino a Venezia, per consentire ad un maggior numero di appassionati di ammirare questi stupendi scafi in legno, le barche regine della storia del raid Pavia-Venezia, con oltre 30 vittorie assolute, su di un vero circuito. ■