



COMUNE DI PAVIA



Regione Lombardia



REGIONE del VENETO

CITTA' DI VENEZIA



COMUNE di POLESINE ZIBELLO

Parco Ticino



69° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE PAVIA-VENEZIA

TROFEO SALONE NAUTICO DI VENEZIA
6 GIUGNO 2021



V O L V O

Volvo XC40 Recharge. Ora 100% elettrica.

Scopri il nostro primo SUV compatto 100% elettrico.
Progettato per la città e per il resto del mondo.



Volvo XC40 Recharge Twin Pure Electric. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo di energia: 23,8 - 25,0 kWh/100km. Emissioni CO2: 0 g/km. Valori omologati in base al sistema di misurazione riferito al ciclo di prova WLTP, di cui al REG UE 2017/1153. I valori ufficiali potrebbero non riflettere quelli effettivi, in quanto lo stile di guida ed altri fattori non tecnici possono contribuire a modificare il livello dei consumi. Presso ogni concessionario è disponibile gratuitamente la guida completa che riporta i dati di emissioni CO2 dei singoli modelli redatta annualmente dal Ministero dello Sviluppo Economico.

VECARS

PAVIA - Via Bramante, 2 Tel. 0382.569602 - Fax 0382.533280
info@vecars.it - www.vecars.it

ALTAUTO



Gara internazionale

Alla manifestazione possono partecipare:

- Imbarcazioni catamarani Formula e tutte le Categorie Corsa oltre 500 cc costruite dopo il 1990
- Imbarcazioni da diporto - fino a 9,9 mt. -, la cui velocità di crociera non sia inferiore ai 60 Km/ora
- Offshore - Classe 3
- Endurance Gruppo B
- Moto d'acqua - Endurance
- Racers fino a 2500 cc
- Sciatori nautici - velocità
- Idroscivolanti a elica aerea



Vip del Raid

Il Raid Pavia-Venezia nel suo glorioso passato ha ospitato numerosi personaggi dello sport, della finanza, dell'aristocrazia e anche dello spettacolo, che hanno voluto correre la discesa, per vivere un'emozione "forte", più che per primeggiare. Ecco, fra i tanti, i più famosi.



Adriano Panatta

Campione del mondo in due discipline, il tennis e la motonautica, è uno dei più grandi piloti di motonautica nel mondo. Corse il Raid Pavia-Venezia nel 1991.



Alessandro Benetton

Erede della celebre dinastia ha corso il Raid nel 1993.



Clay Regazzoni

Anche il campione di Formula 1 scomparso nel 2006, ha corso il Raid.

La scelta vincente
nelle sabbie per:

**SABBIE
DI PARMA** 



www.sabbiediparma.com



**69° RAID MOTONAUTICO
INTERNAZIONALE
PAVIA - VENEZIA**

6 GIUGNO 2021



Raid 2021: è qui la festa?



*Associazione Motonautica
Pavia*

Si sembra proprio di sì. Dopo 10 anni di forzata inattività durante i quali è stata mantenuta l'attenzione degli appassionati da tre edizioni di RAID RACERS SHOW organizzati con la collaborazione del compianto Guido Romani regalando alla città di Pavia una vetrina di grandi scafi e grandi campioni che hanno fatto la storia della manifestazione si è concretizzata la possibilità di accogliere le sollecitazioni che da più parti ci sono sempre arrivate per organizzare la 69^a edizione del RAID PV-VE.

In primis la collaborazione con la Ass. Motonautica di Venezia nella persona di Giampaolo Montavoci che con noi condividerà gli oneri e gli onori dell'organizzazione; la collaborazione con la FIM nella redazione di un regolamento che pur rispettando le garanzie di sicurezza che una gara in linea deve garantire permetterà una ampia partecipazione di piloti e non da ultimo il sostegno di sponsor, enti ed appassionati che garantiranno l'autosufficienza della gara.

Unico problema non prevedibile la collaborazione del Ticino e del Po che il 6 giugno ospiteranno l'avventura del RAID. La premiazione a conclusione

della gara si terrà nell'ambito del Salone Nautico di Venezia, importante riconoscimento di una gara che tra l'altro dal 1929 ricorda la navigabilità dei nostri corsi d'acqua con i relativi risvolti turistici, sportivi, ricreativi. Un ringraziamento particolare ai Soci della AMP, a Ruggero Borelli storico Patron della gara e ad Angelo Poma che con la Sua affezione alla gara mi ha sempre stimolato a reiterare una tradizione che fa parte della storia di Pavia e della Motonautica Italiana.



Enrico Beltramelli

*Presidente Associazione
Motonautica Pavia*



Saluto del Presidente della Associazione Motonautica Veneziana



La Pavia-Venezia per me è sempre stata una gara motonautica alla quale un pilota, almeno una volta nella vita, avrebbe dovuto partecipare. Un'avventura irrinunciabile del Curriculum sportivo di ogni motonauta. Non è mai stato importante vincerla per la maggior parte dei partecipanti, ma arrivare in fondo. Nel mio immaginario, quando fin da bambino andavo a vedere questi bolidi sfrecciare dalle tribune ai Giardini di Venezia, era quello di poterci essere un giorno. Questo sogno di guidare anch'io uno di questi mezzi, si è poi trasformato in realtà. Dopo avere iniziato con l'offshore nel 1983, mi sono cimentato 5 volte in questa classica senza particolari ambizioni o risultati, ma con quello spirito di avventura che deve contraddistinguere ogni partecipante. Quando nel 1997 ho fondato, insieme ad un gruppo di amici, la "nostra" Associazione Motonautica Venezia, per tro-

vare il nome del sodalizio ho suggerito ai compagni d'avventura di imitare il nome dell'Associazione Motonautica Pavia. Per noi sembrava qualcosa certamente da prendere ad esempio: per la sede prestigiosa, per la professionalità, ma soprattutto per essere il club organizzatore della gara più antica e tra le più prestigiose al mondo, la Pavia-Venezia. Negli anni che sono seguiti, grazie al nostro impegno, siamo ben presto arrivati anche noi a diventare una delle associazioni motonautiche più importanti e titolate. Abbiamo continuato però a seguire le vicissitudini della Pavia-Venezia con grande interesse. Quando nel 2011, per varie cause contingenti, il Raid venne fermato, fu per me come la fine di qualcosa. Uno di quegli avvenimenti, per il nostro sport, che tracciano una linea di demarcazione tra la storia di una motonautica che ormai non esiste più e la motonautica più recente,

quella delle capsule, dei catamarani velocissimi, ma anche della sicurezza. Forte del mio indomabile carattere e dell'amore per questo sport si concretizzò allora nella mia mente la volontà di trovare la maniera di salvare questo mitico Raid. L'occasione è stata quella del Mondiale Offshore da noi organizzato a Chioggia nel 2017. Angelo Poma era Commissario Generale e, diventati amici, abbiamo cominciato a parlare del Raid e di quali erano le problematiche. L'inaugurazione della nuova Conca di Isola Serafini è stata per noi motivo di ulteriore discussione. Durante una delle nostre discese da Locarno a Venezia con barche a GPL mi è balenata la "folle" idea di proporre ad Angelo Poma di rilanciare la Pavia-Venezia. Ovviamente Angelo ha accolto l'idea con grande entusiasmo e durante una cena alla Motonautica Pavia abbiamo delineato insieme il programma per il ri-

lancio. Unite le forze, nonostante le enormi difficoltà incontrate per riorganizzare qualcosa fermo da 10 anni, abbiamo visto un grandissimo entusiasmo. Un entusiasmo che ha contagiato tutti, dalle amministrazioni ai club rivieraschi, ma soprattutto ai piloti. Nessuno di noi avrebbe mai pensato di poter tornare ad un numero di partecipanti così elevato come le edizioni degli anni '80 e '90 e di vedere tutti i giornali del settore, italiani e stranieri, parlarne. Nella mia lunghissima storia motonautica poter organizzare insieme alla

Motonautica Pavia questo Raid è stato l'avverarsi di un sogno. Concludendo non posso certo dimenticare la collaborazione fattiva della Federazione Italiana Motonautica e del suo Presidente, l'avvocato Vincenzo Iaconianni, che hanno tenuto a "freno" la mia esuberanza e il mio entusiasmo e hanno suggerito soluzioni per poter rilanciare in sicurezza il mitico Raid Pavia-Venezia. "Ciliegina" di questo ritorno, sarà l'arrivo e la premiazione nell'Arsenale di Venezia come evento di chiusura del Salone Nautico di Venezia.



Giampaolo Montavoci

*Presidente Associazione
Motonautica Veneziana*





La Federazione Italiana Motonautica



Novantotto anni di vita per la Federazione Italiana Motonautica che fu fondata nel 1923 a Milano ed ebbe come primo presidente Ferdinando di Savoia Principe di Udine. E' costituita - secondo Statuto - dalle Associazioni sportive e da altri organismi che svolgono l'attività motonautica con finalità agonistica e senza fini di lucro.

La Federazione Italiana Motonautica che ha sede in Milano, organizza, coordina e regola i suoi sei settori agonistici (circuiti, offshore, moto d'acqua, endurance, radiocomandata, hydrofly e motosurf) ai quali si è aggiunto il settore di promozione giovanile e scolastica, creato proprio per reclutare nuovi piloti ed allargare il bacino di utenza.

L'attività si svolge su tutto il territorio nazionale e in un anno vengono effettuate circa 50 gare valide per i Campionati nazionali, europei e mondiali che si svolgono nelle più prestigiose località turistiche.

La Federazione Italiana Motonautica, inoltre, sviluppa attività e iniziative di carattere diportistico, turistico e di studio secondo le facoltà derivanti dalle leggi dello Stato, promuove e attua la formazione di atleti e tecnici federali e le attività finalizzate al conseguimento di abilitazione alla guida di mezzi acquatici da competizione e da diporto.

La Federazione Italiana Motonautica ha un proprio sito internet all'indirizzo www.fimconi.it sul quale è possibile trovare tutte le notizie sull'attività federale e sull'attività agonistica, una pagina Facebook (Federazione Italiana Motonautica) per essere sempre aggiornati sugli eventi organizzati dalla FIM, una pagina Instagram, Flickr ed un canale Youtube.



Saluto del Presidente della F.I.M.

È un onore e un grande piacere dare il “bentornato” alla Pavia-Venezia, la grande classica della motonautica che ha regalato lustro e diffusione mediatica al nostro sport.

Domenica 6 giugno 2021, finalmente, l’atteso ritorno; dopo una pausa durata dieci anni, siamo qui tutti ad attendere ansiosi l’inizio di questa affascinante avventura, giunta quest’anno alla sua 69^a edizione.

A volte non veder disputare una grande classica serve a tutti per rimpiangerla e apprezzarne meglio la forza e l’importanza. La Pavia-Venezia, del resto, è il Raid più antico e prestigioso, corso per la prima volta il 6 giugno del 1929; è una storica gara di motonautica fluviale, competizione unica al mondo nel suo genere in cui ci sono sempre dei primati da battere (quello della velocità per esempio) e dei risultati importanti da ottenere.

Ogni anno obiettivi ed emozioni nuove per chi affronta i 413 chi-

lometri dell’impegnativo percorso che va da Pavia a Bron-dolo-Chioggia, attraversando i fiumi Ticino e Po.

Chi partecipa non dimentica una domenica che non è una domenica qualsiasi.

Sarà infatti come sempre uno spettacolo da vivere e da vedere, una sfida, per piloti e cantieri coinvolti, coraggiosa, esaltante e al tempo stesso sicura. La Federazione Italiana Motonautica ha infatti predisposto per il Raid un Regolamento che garantisce alla manifestazione i più rigidi standard vigenti in materia di sicurezza, anche grazie all’utilizzo della tecnologia satellitare, senza, al tempo stesso, mortificare lo spirito agonistico e diportistico che questo Raid ha da sempre nel suo dna.

A tutti gli equipaggi iscritti e a tutti coloro che nonostante le difficoltà del momento hanno permesso il ritorno di questa manifestazione, vanno i miei sinceri auguri di un meritatissimo successo.



Vincenzo Iaconianni

Presidente Federazione Italiana Motonautica



Organizzazione Raid Pavia-Venezia

COMITATO D'ONORE

Mario Fabrizio Fracassi

Sindaco di Pavia

Luigi Brugnarò

Sindaco di Venezia

Antonio Bobbio Pallavicini

*Vicesindaco e assessore
ai Lavori Pubblici, Mobilità,
Infrastrutture e Trasporti
di Pavia*

Pietro Trivi

*Assessore Polizia Locale,
Protezione Civile e Sport
di Pavia*

Vincenzo Iaconianni

Presidente F.I.M.

Cristina Chiappa

*Presidente dell'Ente Parco
del Ticino*

Luigi Mille

Direttore Generale A.I.P.O.

Ruggero Borelli

Presidente Onorario A.M.P.

UFFICIALI DI GARA DELLA FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA

COMITATO ORGANIZZATORE

Enrico Beltramelli

*Presidente Associazione
Motonautica Pavia*

Giampaolo Montavoci

*Presidente Associazione
Motonautica Venezia*

Angelo Poma

*Vice Presidente
del Comitato
Organizzatore*

SEGRETERIA RAID PAVIA-VENEZIA

Anna Ceruti

Patrizia Lardini

SERVIZI LOGISTICI

Uddin Muslin

Khan Firoz Ali

Khan Sajjad

Luigi Tambani

Alaggi Pavia

Ezio Cremona

Base Logistica Isola Serafini

Paolo Corradini

Base Logistica Boretto

Marino Masiero

Base Logistica Brondolo

UFFICIO STAMPA E COMUNICAZIONE

Stefano Testini

Toscana Racing Team

Lombardi Vieri

Michele Milanese



SI con RISO



SENZA LATTOSIO



LA COLAZIONE GUSTOSA E SENZA LATTOSIO! BUONA PER TUTTI!





Programma del Raid Pavia-Venezia

69° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE PAVIA-VENEZIA

**DOMENICA 6 GIUGNO 2021
TROFEO SALONE DI VENEZIA**

VENERDÌ 4 GIUGNO

CHIUSURA ISCRIZIONI

Dalle 14.00 alle 18.00
VERIFICA RACERS

SABATO 5 GIUGNO

**VERIFICHE AMMINISTRATIVE
E TECNICHE**

Presso Sede A.M.P.
dalle ore 8.30 alle 13.00
dalle ore 14.00 alle ore 16.30

RIUNIONE PILOTI

Presso Sede A.M.P.
alle ore 18.30

RINFRESCO

per Piloti e accompagnatori
alle ore 19.30



DOMENICA 6 GIUGNO

INIZIO PARTENZE

Dalle ore 7.00

PUBBLICAZIONE CLASSIFICA

Presso Club Nautico Marina
del Sole alle ore 18.00

PREMIAZIONE E RINFRESCO

Presso Arsenale di Venezia
nell'ambito del Salone Nautico
di Venezia

the CORNER duomo hotel

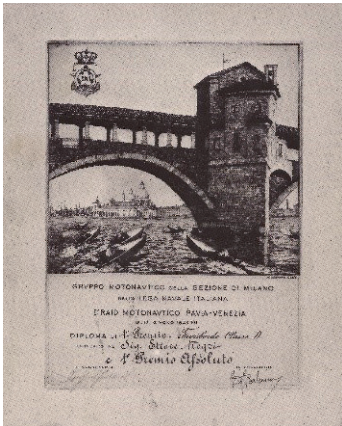
DISCOVER OUR OFFERS
FOR AN EXCLUSIVE STAY IN MILAN

LEARN MORE >

MOKASIRS®

 CAFFÈ DAL 1954 







Regolamento Raid 2021

Regulation Raid 2021

1 - PROGRAMMA

L'A.M.P. in collaborazione con L'Associazione Motonautica Venezia organizza con l'approvazione della Federazione Italiana Motonautica, la Manifestazione Motonautica Internazionale denominata "RAID PAVIA-VENEZIA", che si svolgerà come da programma orario allegato.

La Manifestazione avrà luogo in conformità al presente Regolamento particolare, al Codice della Navigazione ed alle Leggi e disposizioni relative, diramate dalle Autorità competenti e, per quanto non previsto, nel rispetto dei Regolamenti F.I.M. e U.I.M.

Apertura iscrizioni - a partire dalla data di comparsa del presente Regolamento.

1 - PROGRAM

The A.M.P. in collaboration with the Venice Motorboat Association, with the approval of the Italian Motorboat Federation, organizes the International Motorboating Event called "RAID PAVIA-VENICE", which will take place as per the attached timetable.

The Event will take place in compliance with these particular Regulations, the Navigation Code and the related laws and provisions, issued by the competent Authorities and, for what is not provided for, in compliance with the F.I.M. and U.I.M.

Registration opening - starting from the date of appearance of these Regulations.

Chiusura iscrizioni		4.6.2021	
Verifiche Amministrative e tecniche	c/o Sede Associazione Sportiva AMP Strada Canarazzo,9	Sabato 5 GIUGNO 2021	dalle ore 10.00 alle ore 12.30 dalle ore 14.00 alle ore 16.30
Registration deadline		4.6.2021	
Administrative and technical checks	c/o AMP Sports Association Headquarters Strada Canarazzo, 9	Saturday 5 JUNE 2021	from 10.00 to 12.30 from 2.00 pm to 4.30 pm

N.B. Alle verifiche tecniche e amministrative si consiglia ai Piloti partecipanti di presentarsi sul Campo di gara con le imbarcazioni già approntate per la gara e rifornite di carburante.

N.B. At the technical and administrative checks, participating pilots are advised to present themselves on the race course with the boats already prepared for the race and refuelled.

Tests non Ufficiali a cura e carico dell'equipaggio Unofficial tests by and charged to the crew	Ponte della Becca	Sabato 5 GIUGNO 2021 Saturday 5 JUNE 2021	Dalle ore - From 10.30 to 15.30
Timetables and start list	c/o Headquarters A.M.P. during the Pilots meeting	Saturday 5 JUNE 2021	17.00
Drivers meeting	c/o Headquarters A.M.P.	Saturday 5 JUNE 2021 N.B. Drivers who do not participate in the Drivers' Meeting are automatically excluded from the Race	17.00
Departures start	From the Pavia Motorboat Association	Sunday 6 JUNE 2021	From 7.30
Final ranking publication	c/o Marina del Sole Nautical Club	Sunday 6 JUNE 2021	18.00
OFFICIAL AWARDS		Sunday 6 JUNE 2021	18.30

2 - UFFICIALI DI GARA

Il servizio Ufficiali di gara è a cura del Gruppo Ufficiali della FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA.

3 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio Cronometraggio è effettuato dalla FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI.

2 - COMPETITION OFFICIALS

The Race Officials service is provided by the Officers Group of the ITALIAN MOTONAUTICAL FEDERATION.

3 - TIMINGKEEPIN

The Timekeeping service is carried out by the ITALIAN TIMEKEEPERS FEDERATION.

4 - DESCRIZIONE DEL RAID - Titolazioni

GARA INTERNAZIONALE RAID PAVIA-VENEZIA

Il "Raid Pavia-Venezia" si svolgerà lungo un percorso di Km 413 nominali con percorrenza da Pavia ed arrivo a Brondolo - Chioggia, unico tratto cronometrato, comprendente all'interno di esso n. 1 prova speciale cronometrata (Coppa Montelera) e tratti cronometrati per AQUABIKE ENDURANCE di seguito specificati.

Se per ragioni di forza maggiore e di sicurezza gli organizzatori saranno costretti a sopprimere o modificare una o più settori di collegamento o prove speciali, non saranno accettati reclami da parte dei concorrenti anche se alcuni di loro saranno già partiti per la prova stessa.

TROFEI SPECIALI

Coppa Montelera. È una coppa perpetua e sarà assegnata al concorrente che nel tratto cronometrato da Revere a Pontelagoscuro avrà raggiunto la velocità media più alta.

Trofeo Vincenzo Balsamo. Il Trofeo Vincenzo Balsamo, istituito dalla F.I.M., è dedicato alla memoria del grande Pioniere e primo realizzatore del Raid Pavia-Venezia. Il Trofeo è perpetuo e viene aggiudicato ogni anno al Pilota che avrà effettuato il percorso Pavia-Venezia in conformità al presente regolamento e che sarà stato classificato con una media superiore alla migliore *ottenuta da sempre nella sua categoria e classe (a partire dalla 30^a edizione del raid)*. In caso di ex-aequo sarà preferita la classe minore. Il Trofeo originale è custodito permanentemente presso la Sede della F.I.M.; sul suo basamento, a cura della F.I.M., verrà iscritto il nome del vincitore di ogni

4 - DESCRIPTION OF THE RAID - Title

INTERNATIONAL RACE – RAID PAVIA-VENICE

The "Raid Pavia-Venice" will take place along a route of nominal Km 413 with distance from Pavia and arrival at Brondolo - Chioggia, Only timed stretch, including within it n. 1 special timed stage (Coppa Montelera) and timed sections for AQUABIKE ENDURANCE specified below.

If for reasons of force majeure and safety the organizers are forced to cancel or modify one or more connection sectors or special stages, no complaints from the competitors will be accepted even if some of them have already left for the trial itself.

SPECIAL TROPHIES

Montelera Cup. This is a perpetual cup and will be awarded to the competitor who in the timed section from Revere to Pontelagoscuro will have reached the highest average speed.

Vincenzo Balsamo Trophy. The Vincenzo Balsamo Trophy, established by F.I.M., is dedicated to the memory of the great Pioneer and first creator of the Raid Pavia-Venice. The Trophy is perpetual and is awarded every year to the Driver who has completed the Pavia-Venice route in accordance with these regulations and who has been classified with an average higher than the best ever obtained in his category and class (starting from the 30th edition of the raid). In the event of a tie, the minor class will be preferred. The original Trophy is permanently kept at the headquarters of the F.I.M.; on its base, by the F.I.M., the name of the winner of each vintage will be written.



THERMOPLASTIC TUBING AND HOSES

annata. Al pilota vincitore verrà consegnata una copia del Trofeo in misura ridotta.

Trofeo “Raid Classic” a riconoscimento storico-sportivo, riservato alle barche da corsa storiche costruite prima del 1990. Sarà premiata la meglio classificata di ogni categoria/classe.

5 - ISCRIZIONE

DOMANDA D'ISCRIZIONE, verranno ricevute al seguente indirizzo

**ASSOCIAZIONE SPORTIVA AMP - ASD
STRADA CANARAZZO, 9
27100 PAVIA (Italy)
Tel. 0382/304659 0382/26141
email: segreteria@motonauticapavia.it**

**ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA
VENEZIA ASD
Cannaregio 6404
30121 VENEZIA (Italy)
Tel. 335317760
email: assmotvenezialiberolibero.it
venetamarina@libero.it**

sito internet: www.raidpaviavenezia.it

I concorrenti per il semplice fatto di firmare il modulo di iscrizione, accettano e si impegnano a rispettare - senza riserve - il presente Regolamento, tutte le susseguenti disposizioni emanate dal Comitato Organizzatore, e dal Commissario Generale e da tutte le Autorità Sportive competenti, oltre naturalmente i regolamenti F.I.M./U.I.M.

The winning driver will be given a copy of the Trophy in a reduced size.

Trofeo “Raid Classic” historical-sporting recognition, reserved for historic racing boats built before 1990. The best ranked in each category/class will be awarded.

5 - REGISTRATION

APPLICATION FOR REGISTRATION, will be received at the following address

**ASSOCIAZIONE SPORTIVA AMP - ASD
STRADA CANARAZZO, 9
27100 PAVIA (Italy)
Tel. 0382/304659 0382/26141
email: segreteria@motonauticapavia.it**

**ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA
VENEZIA ASD
Cannaregio 6404
30121 VENEZIA (Italy)
Tel. 335317760
email: assmotvenezialiberolibero.it
venetamarina@libero.it**

sito internet: www.raidpaviavenezia.it

Competitors, simply by signing the registration form, accept and undertake to respect - without reservation - these Regulations, all the subsequent provisions issued by the Organizing Committee, and by the General Commissioner and by all the competent Sports Authorities, as well as of course the F.I.M./U.I.M. regulations.

Si impegnano inoltre a rispettare le norme vigenti in materia di Navigazione Fluviale, Lagunare e Marittima che dichiarano di esserne preventivamente e totalmente a conoscenza.

Per il semplice fatto di firmare i moduli di iscrizione i concorrenti si impegnano inoltre per sè, per l'equipaggio, loro dipendenti, collaboratori e delegati, a sollevare da ogni qualsiasi responsabilità Civile e Penale, la Federazione Italiana Motonautica, il Comitato Organizzatore, il Commissario Generale, l'Associazione Sportiva AMP, L'Associazione Motonautica Venezia per gli eventuali danni che potessero derivare a loro stessi, all'equipaggio, ai loro dipendenti, collaboratori, delegati e terze persone.

La domanda d'iscrizione sarà presa in considerazione solo:

- Se presentata sull'apposito modulo (Ogni omissione o falsa dichiarazione comporterà, su iniziativa dei Commissari Sportivi, o il cambiamento di classe, o l'esclusione dalla gara senza pregiudizio di sanzioni più severe che possono essere richieste all'Autorità Sportiva).
- Se accompagnata dalla tassa d'iscrizione nei termini previsti.

Il Comitato Organizzatore non terrà conto delle domande incomplete o illeggibili.

Il Comitato Organizzatore si riserva il diritto di rifiutare l'iscrizione ad un concorrente o ad un equipaggio, motivandone per iscritto le cause.

They also undertake to comply with the current regulations on River, Lagoon and Maritime Navigation and declare that they are previously and fully aware of them.

By the simple fact of signing the registration forms, the competitors also undertake for themselves, for the crew, their employees, collaborators and delegates, to release and hold harmless the Italian Motorboat Federation, the Organizing Committee, the Commissioner General, the AMP Sports Association, the Venice Motorboat Association for any damage that may arise to themselves, the crew, their employees, collaborators, delegates and third parties.

The application form will be considered only:

- If presented on the appropriate form (Any omission or false declaration will lead, at the initiative of the Stewards, or the change of class, or the exclusion from the race without prejudice to more severe sanctions that can be requested from the Sports Authority).
- If accompanied by the registration fee and fulfilling all the other conditions.

The Organizing Committee will not take into account incomplete or illegible applications.

The Organizing Committee reserves the right to refuse entry to a competitor or crew, giving reasons in writing for the causes.

QUOTA D'ISCRIZIONE

Le quote di iscrizione a Raid Pavia-Venezia per l'attuale anno in corso sono:

ENTRY FEE

The registration fees for Raid Pavia-Venice for the current year are:

	Entro il 31.3.2021	Oltre il 31.3.2021		Before the 31.3.2021	After the 31.3.2021
EQUIPAGGIO (scafo+pilota)	€ 250,00	€ 300,00	CREW (boat + pilot)	€ 250,00	€ 300,00
Endurance Moto D'acqua C.I.	€ 200,00	€ 200,00	Endurance JetSkis C.I.	€ 200,00	€ 200,00

Il pagamento della QUOTA DI ISCRIZIONE dovrà pervenire unitamente al modulo d'iscrizione

IBAN: IT 23 X 03111 11303 000000009620

L'iscrizione al Raid dà diritto a:

- Copertura collegamenti radio e telefonici per assistenza lungo il percorso
- Alaggi presso partenza e arrivo
- Copertura medica, Ambulanze e Antincendio presso la partenza, Isola Serafini, Boretto, Volta Grimana e all'arrivo
- Sorveglianza notturna nel parco Alaggi a Pavia
- Idrocartografia del percorso-tabella e documentazione Centri assistenza gara e logistica
- Monitoraggio di ogni imbarcazione sull'intero percorso di gara mediante sistema di tracciamento basato su GPS di telefonia cellulare Android
- Monitoraggio sul percorso con imbarcazioni fornite dalle Associazioni rivierasche

The payment of the REGISTRATION FEE must be received together with the registration form

IBAN: IT 23 X 03111 11303 000000009620

Registration for the Raid entitles you to:

- Coverage of radio and telephone connections for assistance along the route
- Hauling at departure and arrival
- Medical coverage, Ambulances and Firefighting at the departure, Serafini Island, Boretto, Volta Grimana and upon arrival
- Night surveillance in the Alaggi park in Pavia
- Hydrocartography of the route-table and documentation. Race and logistic assistance centers
- Monitoring of each boat on the entire race course using a GPS-based tracking system of Android mobile phones
- Monitoring of the route with boats provided by the riparian associations



FEDEGARI

GROUP

- Omaggi e Pubblicità consegnati alle verifiche in Pavia
 - Cocktail di benvenuto al termine della Riunione Piloti - Sabato precedente la gara c/o Sede A.M.P. Pavia
 - Premi di Classe fino al 3° classificato
 - Premi di Classifica Generale del Raid, fino ad esaurimento degli stessi, messi a disposizione da Enti - Associazioni ecc.
 - Premi e Trofei speciali destinati ai classificati del Raid
 - Premiazione sul campo di gara all'arrivo presso (*location in fase di definizione*).
- Gifts and Advertising delivered to the checks in Pavia
 - Welcome cocktail at the end of the Drivers' Meeting - Saturday before the race c/o Headquarters A.M.P. Pavia
 - Class prizes up to 3rd classified
 - Raid General Classification Awards, until they are exhausted, made available by Bodies - Associations etc.
 - Special prizes and trophies for the Raid winners
 - Award ceremony on the competition field upon arrival at (*location being defined*).

Pubblicità Individuale

Ai concorrenti è permesso apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sul loro mezzo, purché:

- Sia autorizzata dalle Leggi Nazionali
 - Non sia contraria agli usi e costumi e alla morale.
- È comunque facoltà del Comitato Organizzatore chiedere ai partecipanti di apporre sull'Imbarcazione o sulla Moto d'Acqua l'eventuale sponsorizzazione della Manifestazione.

Rinunce - Ritiri D'iscrizione

La totalità dei diritti d'iscrizione sarà rimborsato solo ai concorrenti a cui è stata rifiutata l'iscrizione ed a coloro che per gravi motivi documentati non abbiano potuto partecipare alla Gara.

6 - IMBARCAZIONI AMMESSE

Alla manifestazione possono partecipare:

- Sono ammesse imbarcazioni catamarani Formula e tutte le Categorie Corsa oltre 500 cc costruite dopo il 1990

Individual Advertising

Competitors are allowed to freely place any type of advertising on their vehicle, provided that:

- Is authorized by National Laws
 - It is not contrary to customs and morals.
- However, the Organizing Committee has the right to ask participants to affix any sponsorship of the Event on the Boat or Jet Ski.

Withdrawals - Withdrawals of registration

All entry fees will be refunded only to competitors who have been refused entry and to those who, for serious documented reasons, were unable to participate in the Race.

6 - BOATS ADMITTED

The event can be attended by:

- Formula catamaran boats and all Racing Categories over 500 cc built after 1990 are allowed

- Imbarcazioni da diporto - **fino a 9,9 mt.** -, la cui velocità di crociera non sia inferiore ai 60 Km/ora
- Offshore - Classe 3
- Endurance Gruppo B
- Moto d'acqua - Endurance
- Racers - fino a 2500 cc
- Sciatori nautici - velocità
- Idroscivolanti a elica aerea.

N.B. Tutte le imbarcazioni e moto d'acqua partecipanti devono essere provviste di Interruttore spegnimento motore - stacco di massa - come da regolamenti F.I.M. e U.I.M.

IMBARCAZIONI CATEGORIE CIRCUITO **massimo 2 persone a bordo**

Sono ammesse imbarcazioni catamarani Formula e tutte le categorie corsa oltre 500 cc costruite dopo il 1990.

Fermo restando l'applicazione delle norme vigenti è consentita la partecipazione ad imbarcazioni già stazzate in anni precedenti, con misure, pesi e soluzioni tecniche non rispondenti agli attuali regolamenti, ma vigenti al momento della precedente stazzatura. Dette imbarcazioni dovranno gareggiare nelle categorie di originaria appartenenza. Al momento delle verifiche tecniche dovrà essere esibito in originale il certificato di stazza rilasciato a suo tempo.

Sono ammesse imbarcazioni senza le punte deformabili (corna).

Per motivi di sicurezza **non sono ammesse alla manifestazione imbarcazioni munite di capsula di sicurezza, cockpit, cupolini o canopies** in qualunque modo essi siano realizzati o modificati; sono **altresì vietate le cinture di sicurezza.**

- Pleasure boats - up to 9.9 meters -, whose cruising speed is not less than 60 km/hour
- Offshore - Class 3
- Endurance Group B
- Jet skis - Endurance
- Racers - up to 2500 cc
- Nautical skiers - speed
- Air propeller hydro gliders.

N.B. All participating boats and jet skis must be equipped with an engine shutdown switch - mass detachment - as per F.I.M. and U.I.M. regulations.

BOATS CIRCUIT CATEGORIES **maximum 2 people on board**

Formula catamaran boats and all racing categories over 500 cc built after 1990.

Without prejudice to the application of the regulations in force, participation in boats already measured in previous years, with measures, weights and technical solutions that do not comply with current regulations, but in force at the time of the previous measurement, is allowed.

These boats will have to compete in the categories they originally belonged to.

At the time of the technical checks, the original measurement certificate issued at the time must be shown.

Boats without deformable points (horns) are allowed.

For safety reasons, **boats equipped with safety capsules, cockpits, domes or canopies in any way they are made or modified are not admitted to the event; seat belts are also prohibited.** **An exception to the above is made if these**

È fatta deroga a quanto sopra se dette imbarcazioni sono munite di sistema di sostentamento (air-bag) in caso di rovesciamento, a funzionamento automatico, secondo quanto previsto dalle vigenti normative di sicurezza. Tali imbarcazioni devono essere costantemente sorvolate singolarmente con proprio elicottero con a bordo personale specializzato nel salvamento.

IMBARCAZIONI DA DIPORTO

Massimo 4 persone a bordo

lunghezza massima mt. 9,9

- con rapporto peso potenza pari a:

boats are equipped with a support system (air-bag) in the event of overturning, with automatic operation, in accordance with the provisions of current safety regulations. These boats must be constantly flown over individually with their own helicopter with personnel specialized in rescue on board.

PLEISURE BOATS

Maximum 4 people on board

maximum length mt. 9.9

- with a power-to-weight ratio equal to:

RAPPORTO	CAVALLI (esempio)	PESO DELLA BARCA A SECCO	DOCUMENTAZIONE RICHIESTA
3 a 1	Cv 200	Peso superiore a 600 kg	Certificazione CE o RINA
4 a 1	Cv 200	Peso superiore a 800 kg	Engine Documents
5 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1.000 kg	Engine Documents
6 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1.200 kg	Engine Documents
7 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1.400 kg	Engine Documents
8 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1.600 kg	Engine Documents

Le imbarcazioni dovranno essere dotate di dispositivo di stacco di massa con cordino di scorta e per le categorie 3 a 1 di sedile - tipo corsa - con poggiatesta che superi l'altezza del casco.

The boats must be equipped with a mass detachment device with a spare lanyard and for seat categories 3 to 1 - racing type - with a headrest that exceeds the height of the helmet.

Per ogni imbarcazione, all'atto dell'iscrizione, dovranno essere presentati i documenti del motore e dell'imbarcazione come previsti dalle vigenti normative. **Le imbarcazioni potranno non essere accettate ad insindacabile giudizio dal Comitato Organizzatore e/o dai Giudici di Gara se non ritenute idonee alla Manifestazione. Non sono ammesse zavorre liquide ad eccezione del carburante.**

Sono disponibili PER IL NOLEGGIO presso la FIM le 5 imbarcazioni HONDA OFFSHORE a condizione che il noleggio comprenda l'intero lotto.

IMBARCAZIONE OFFSHORE CLASSE 3

Sono ammesse le categorie Offshore - Classe 3 - come stabilito nei regolamenti F.I.M. e U.I.M. **solo** con capsula se assistiti singolarmente e costantemente da un proprio elicottero e personale specializzato di salvamento.

IMBARCAZIONI CATEGORIA ENDURANCE GRUPPO B

Sono ammesse le imbarcazioni di Endurance Gruppo B come stabilito nei Regolamenti F.I.M. e U.I.M.

MOTO D'ACQUA

Possono partecipare

- moto iscritte al CI Endurance F1E e F2E con licenza moto d'acqua
- moto d'acqua diportistiche con mezzi strettamente di serie con tessera di Conduttore FIM e patente nautica.

RACERS - Classi fino a 2500 senza capsula di sicurezza, cockpit o canopi. Al momento delle veri-

For each boat, upon registration, the engine and boat documents must be presented as required by current regulations. **The boats may not be accepted at the sole discretion of the Organizing Committee and/or the Race Judges if they are not considered suitable for the Event. Liquid ballasts are not permitted except for fuel.**

The 5 HONDA OFFSHORE boats are available FOR RENTAL at the FIM provided that the rental includes the entire lot.

CLASS 3 OFFSHORE BOAT

Offshore categories - Class 3 - are allowed as established in the F.I.M. and U.I.M. only with capsule if assisted individually and constantly by its own helicopter and specialized rescue personnel.

BOATS CATEGORY ENDURANCE GROUP B

Group B Endurance boats are allowed as established in the F.I.M. and U.I.M.

AQUABIKE

They can participate

- motorcycles registered in the CI Endurance F1E and F2E with a Aquabike license
- recreational Aquabike Runabout with strictly standard vehicles with FIM Driver card and nautical license.

RACERS - Classes up to 2500 without safety capsule, cockpit or canopi At the time of the

fiche tecniche dovrà essere esibito in originale il certificato di stazza rilasciato a suo tempo. **Le barche dovranno essere dotate di certificato di idoneità rilasciato da un Tecnico Staz-zatore FIM durante una sessione di verifiche che sarà organizzata c/o l'Associazione Moto-nautica Pavia il giorno prima delle Verifiche Amministrative e Tecniche.** Le imbarcazioni potranno non essere accettate ad insindacabile giudizio del Comitato Organizzatore e/o dai Giudici di Gara se non ritenute idonee alla manifestazione.

SCIATORI NAUTICI

Categorie velocità - come previste nei regolamenti della Federazione Italiana Sci Nautico.

IDROSCIVOLANTI A ELICA AEREA

Sono ammesse le imbarcazioni come stabilito nel Regolamento U.I.M. Circuito - Art. 590.

NUMERO DI GARA

Posizioni e dimensioni come previste dai regolamenti F.I.M. e U.I.M.

Il Numero di Gara di ciascun concorrente sarà il Numero assegnato dalla F.I.M. o U.I.M. per l'anno in corso.

Il Comitato Organizzatore provvederà ad attribuire il numero di gara ai concorrenti ai quali non è stato assegnato un numero dalla F.I.M. o U.I.M. In caso di presenza di numeri uguali, o indisponibili per iscrizioni già registrate, il numero di Gara sarà assegnato dal Comitato Organizzatore di comune accordo con il pilota.

technical checks, the measurement certificate. issued at the time must be exhibited in the original. The boats must be equipped with a certificate of suitability issued by an FIM Stabilizer Technician during a verification session that will be organized by the Pavia Motorboat Association the day before the Administrative and Technical Checks. The boats may not be accepted at the unquestionable judgment of the Organizing Committee and/or by the Race Judges if they are not considered suitable for the event.

NAUTICAL SKIERS

Speed categories - as foreseen in the regulations of the Italian Nautical Ski Federation.

AERIAL PROPELLER WATER SLIDERS

Boats are allowed as established in the U.I.M. Circuit - Art. 590.

RACE NUMBER

Positions and dimensions as required by the F.I.M. and U.I.M.

The Race Number of each competitor will be the Number assigned by the F.I.M. o U.I.M. for the current year.

The Organizing Committee will assign the race number to the competitors who have not been assigned a number by the F.I.M. o U.I.M.

In case of the presence of the same numbers, or unavailable due to already registered registrations, the Race number will be assigned by the Organizing Committee in agreement with the driver.

Moto d'Acqua

Il numero di gara deve essere di colore Nero su sfondo Bianco come da regolamento FIM.

L'altezza minima del numero è di 20 cm e con un corpo largo minimo cm. 2,5 e di massimo 2 cifre. Lo sfondo dei numeri deve avere le seguenti dimensioni minime: per un numero (22 x 15), due numeri (22 x 23), lo spazio fra un numero e l'altro deve essere di 13 mm. Sono ammessi, solamente sulle moto, i numeri stilizzati purché rispettino tutte le dimensioni qui sopra citate. Il numero di gara deve essere riportato nel lato destro e sinistro della moto in posizione visibile e/o sulla sella purché visibile; è ammesso riportare il numero anche nella parte anteriore e/o posteriore della moto. Il pilota inoltre deve riportare il numero di gara nella parte posteriore della pettorina.

6 - PILOTI AMMESSI

Per tutte le specialità **non sono ammessi** a gareggiare nella Pavia-Venezia **piloti di età inferiore agli anni 16**.

Categorie Circuito - età massima 60 anni

Per partecipare devono essere in possesso della licenza pilota nazionale o internazionale valida per l'anno in corso.

I piloti di nazionalità straniera devono essere in possesso di licenza e nulla osta della rispettiva Autorità Nazionale.

Categorie Offshore - età massima 70 anni

Come previsto dai regolamenti Licenze F.I.M. e U.I.M. il limite di **età massima dei piloti è esteso sino a 70 anni** e che abbiano effettuato le appo-

AQUABIKE

The race number must be black on a white background as per FIM regulations.

The minimum height of the number is 20 cm and with a minimum body width of cm. 2.5 and up to 2 digits. The background of the numbers must have the following minimum dimensions: for one number (22 x 15), two numbers (22 x 23), the space between one number and the other must be 13 mm. Stylized numbers are allowed, only on motorcycles, as long as they respect all the dimensions mentioned above. The race number must be written on the right and left side of the bike in a visible position and/or on the saddle as long as it is visible; it is also allowed to report the number on the front and/or rear of the motorcycle. The rider must also report the race number on the back of the bib.

6 - ADMITTED PILOTS

Pilots under the age of 16 are not allowed to compete in Pavia-Venezia for all specialties.

Circuit Categories - maximum age 60 years

To participate, they must have a national or international pilot license valid for the current year. Drivers of foreign nationality must be in possession of a license and clearance from the respective National Authority.

Offshore categories - maximum age 70 years

As required by the F.I.M. and U.I.M. **the maximum age limit of pilots is extended up to 70 years** and who have carried out the appropriate

site visite mediche suppletive stabilite dalla Commissione Medica FIM.

Categorie Endurance - GRUPPO B - età massima 70 anni

Come previsto dai regolamenti Licenze F.I.M. e U.I.M. il limite di età massima dei piloti è esteso sino a 70 anni e che abbiano effettuato le apposite visite mediche suppletive stabilite dalla Commissione Medica FIM.

Moto d'acqua - età massima 70 anni

- moto iscritte al CI Endurance F1E e F2E con licenza moto d'acqua
- moto d'acqua diportistiche con mezzi strettamente di serie e con Tessera di Conduttore FIM e di certificato medico per attività sportiva non agonistica.

Racers - età massima 60 anni

Al momento delle verifiche amministrative devono presentare la Licenza F.I.M. e/o U.I.M. - I piloti over 55 anni devono aver effettuato le apposite visite mediche suppletive stabilite dalla Commissione Medica FIM. (*vedasi regolamento licenze 2021 FIM*)

I piloti stranieri dovranno essere muniti di licenza di Pilota rilasciata dalle proprie Autorità nazionali che dovranno rilasciare apposita autorizzazione alla partecipazione al Raid Pavia-Venezia.

Categorie Diporto - Età massima del pilota 70 anni

Ogni membro dell'equipaggio dovrà essere in possesso di Tessera Conduttore FIM e di un certificato medico per attività sportiva non agonistica con validità annuale.

supplementary medical examinations established by the FIM Medical Commission.

Endurance categories - GROUP B - maximum age 70 years

As required by the F.I.M. and U.I.M. the maximum age limit of pilots is extended up to 70 years and that they have carried out the appropriate supplementary medical examinations established by the FIM Medical Commission.

AQUABIKE - maximum age 70 years

- AQUABIKE registered in the CI Endurance F1E and F2E with a jet ski license
- Pleasure jet skis with strictly standard vehicles and with FIM Driver Card and medical certificate for non-competitive sporting activities.

Racers - maximum age 60 years

At the time of administrative checks they must present the F.I.M. and/or U.I.M. - Pilots over 55 must have carried out the appropriate supplementary medical examinations established by the FIM Medical Commission. (*see 2021 FIM licensing regulations*)

Foreign pilots must be in possession of a Pilot license issued by their national Authorities who must issue a specific authorization to participate in the Pavia-Venice Raid.

Recreational Categories - Maximum age of the pilot 70 years

Each crew member must be in possession of a FIM Driver Card and a medical certificate for non-competitive sporting activities with annual validity.

Almeno un membro dell'equipaggio deve essere in possesso dell'abilitazione al comando/condotta di unità da diporto (patente nautica).

7 - NORME TECNICHE GENERALI

- a) All'atto delle verifiche tecniche verranno verificati e punzonati lo scafo ed il basamento del motore; lo scafo e il basamento non potranno essere sostituiti nel corso della Gara.
- b) **I piloti partecipanti dovranno presentarsi a Pavia già riforniti di carburante.** È previsto un punto di rifornimento ufficiale presso L'ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA BORETTO PO (Tempo neutralizzato).

Per motivi di sicurezza è tassativamente vietato (pena la squalifica) effettuare operazioni di rifornimento nelle Conche.

Possono essere effettuati rifornimenti in posti diversi a cura del Pilota e sotto la propria responsabilità. In tal caso il tempo non sarà neutralizzato.
- AQUABIKE - Si consiglia una autonomia di 100 Km.

8 - ASSICURAZIONE

Sono a carico della FIM le coperture assicurative per gli infortuni dei piloti tesserati FIM. Tutti i piloti stranieri devono provvedere personalmente alla copertura assicurativa per infortuni personali (AD&D) e non sono tenuti ad esibire le relative polizze alla FIM.

Le coperture assicurative della manifestazione garantite dalla FIM, comprendono anche R.C. di legge (coperture assicurative a seguito di danni causati a terzi nelle prove e in gara ad esclusione

At least one crew member must be in possession of the license to command/conduct pleasure craft (nautical license).

7 - GENERAL TECHNICAL RULES

- a) At the time of the technical checks, the hull and the engine base will be checked and stamped; the hull and the base cannot be replaced during the race.
- b) **Participating pilots must arrive in Pavia already supplied with fuel.** There is an official re-fuelling point at the BORETTO PO POWER BOAT ASSOCIATION (Time neutralized).

For safety reasons it is strictly forbidden (under penalty of disqualification) to carry out re-fuelling operations in the Conche.

Re-fuelling can be done in different places by the Pilot and under his own responsibility. In this case, time will not be neutralized.
- AQUABIKE - We recommend an autonomy of 100 Km.

8 - INSURANCE

The insurance coverage for the accidents of FIM registered pilots is borne by the FIM. All foreign pilots must personally provide insurance coverage for personal accidents (AD&D) and are not required to show the relevant policies to the FIM.

The insurance coverage of the event guaranteed by the FIM also includes R.C. by law (insurance coverage following damage caused to third parties in tests and in the race, excluding damage

dei danni fra imbarcazioni) e R.C. per operazioni di “alaggio e varo” a condizione che tutte le persone coinvolte in suddette operazioni siano formalmente inquadrare dall’organizzatore tramite la sottoscrizione di lettere d’incarico o contratti di prestazione d’opera con la descrizione delle mansioni affidate.

Invece, per avere le necessarie coperture assicurative a seguito di danni causati a terzi nelle prove e in gara (non danni tra imbarcazioni), i piloti stranieri devono inviare alla FIM (gare@fimconi.it) 15 giorni prima della manifestazione, copia della propria polizza di assicurazione (scritta in inglese e sottoscritta dal pilota stesso o dalla Sua Autorità Nazionale) dalla quale risulti con certezza la loro validità anche sul territorio italiano. La FIM informerà i piloti stranieri sull’accettazione o meno della documentazione pervenuta, il più presto possibile, comunque al massimo entro 48 ore prima della manifestazione. Se un pilota non esibisce nei termini suindicati la polizza sottoscritta da lui o dalla Sua Autorità Nazionale o se la copertura territoriale della Sua assicurazione risultasse insufficiente, il pilota stesso, per partecipare alla gara, sarà tenuto a sottoscrivere l’estensione assicurativa della polizza stipulata dalla FIM. Il costo dell’estensione della copertura R.C. verso terzi è di euro 110,00.=. Agli stessi piloti verrà rilasciata quietanza firmata.

I piloti stranieri (con licenza straniera) che partecipano al Campionato Italiano, sono tenuti a corrispondere al personale FIM presso la segreteria corse, un rimborso spese assicurative a garanzia della copertura R.C. verso terzi. Agli stessi verrà rilasciata quietanza firmata.

between boats) and R.C. for “hauling and launching” operations provided that all the people involved in the aforementioned operations are formally trained/engaged by the organizer through the signing of letters of appointment or work performance contracts with the description of the tasks assigned.

Instead, in order to have the necessary insurance coverage following damage caused to third parties in the tests and in the race (not damage between boats), foreign pilots must send to the FIM (gare@fimconi.it) 15 days before the event, a copy of their insurance policy (written in English and signed by the pilot himself or by his National Authority) which shows with certainty their validity also on the Italian territory. The FIM will inform foreign pilots on the acceptance or not of the documentation received, as soon as possible, however at the latest within 48 hours before the event. If a driver fails to exhibit the policy signed by him or his National Authority within the aforementioned terms or if the territorial coverage of his insurance is insufficient, the driver himself, to participate in the race, will be required to subscribe to the insurance extension of the policy stipulated by the FIM. The cost of extending the liability insurance coverage to third parties is € 110.00. =. A signed receipt will be issued to the same pilots.

Foreign drivers (with a foreign license) participating in the Italian Championship are required to pay the FIM staff at the racing secretariat, a reimbursement of insurance costs to guarantee R.C. towards third parties. They will be issued a signed receipt.

Tutti i piloti (italiani e stranieri) al momento delle verifiche amministrative devono firmare il “Race organizer liability form” (Manleva), pena la non partecipazione alla gara.

9 - EQUIPAGGIAMENTO

Ogni concorrente deve obbligatoriamente indossare l’abbigliamento protettivo regolamentare:

- **Casco Omologato e Tuta Omologata per le categorie Circuito, Endurance, Offshore, Moto d’Acqua Endurance** come previsto dai Regolamenti specifici delle varie categorie F.I.M./ U.I.M)
- **Casco color Arancione Omologato CE (idoneo per l’utilizzo motociclistico) e Giubbotto Salvagente omologato da Diporto** per tutta la durata della Gara: **pena la squalifica.**

Il sottoindicato equipaggiamento deve essere obbligatoriamente a bordo di ogni imbarcazione durante tutta la gara:

- Estintore omologato capacità minima 1Kg.
- 20 metri di cima
- 1 pagaia
- Segnalatore acustico o razzi
- Suspendite/ganci omologati, come da regolamenti FIM, per tutte Imbarcazioni e Moto d’Acqua iscritte
- Lista numeri telefonici “**Sicurezza Raid**” fornita dall’Organizzazione.

Il suddetto materiale sarà oggetto di controllo dai Commissari o dal personale dell’Organizzazione in qualsiasi momento della Gara.

Gli equipaggi dovranno essere dotati di 1 telefono cellulare Android dalla partenza all’arrivo, con attacco alla batteria della barca o di

All pilots (Italian and foreign) at the time of administrative checks must sign the “Race organizer liability form” (Indemnity), under penalty of not participating in the race.

9 - EQUIPMENT

Each competitor must wear the regulatory protective clothing:

- **Homologated Helmet and Homologated Suit for the Circuit, Endurance, Offshore, Water JetSki Endurance categories** as required by the specific Regulations of the various F.I.M./U.I.M. categories)
- **CE Approved Orange Helmet (suitable for motorcycle use) and Life Jacket approved for pleasure boats** for the entire duration of the Race: **under penalty of disqualification.**

The following equipment must be compulsorily on board each boat throughout the race:

- Approved fire extinguisher minimum capacity 1Kg.
- 20 meters of summit
- 1 paddle
- Horn or flares
- Approved suspension/hooks, as per FIM regulations, for all registered boats and jet skis
- “**Raid Security**” telephone number list provided by the Organization.

The aforementioned material will be checked by the Stewards or by the staff of the Organization at any time during the Race.

The crews must be equipped with 1 Android mobile phone from departure to arrival, with connection to the boat battery or an ade-

congruo numero di batterie tampone al fine di essere costantemente individuati dal sistema di tracciamento GPS.

10 - VERIFICHE

VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE (IL SABATO PRECEDENTE LA GARA)

I concorrenti dovranno presentarsi con la propria imbarcazione in assetto di gara **a Pavia - c/o Sede A.M.P.** - dove verranno effettuate le verifiche amministrative e tecniche come previste dai regolamenti F.I.M. e U.I.M.

Ciascun concorrente dovrà presentare alle Verifiche Amministrative e Tecniche i seguenti documenti personali in corso di validità:

Numero di Telefono cellulare dei piloti e degli accompagnatori.

Per tutte le specialità

Piloti Italiani e stranieri

- Licenza Nazionale Pilota rilasciata dall’Autorità Nazionale di appartenenza quando prevista oppure
- Tessera conduttore quando prevista
- Certificato di stazza e/o Log Book ove previsto
- Fiches d’omologazione del motore ove previsto
- Documenti dell’imbarcazione ove previsto
- Documenti del motore ove previsto
- Turtle test in caso d’utilizzo d’imbarcazioni munite di capsula di sicurezza.

Ulteriore documentazione per i piloti stranieri. Autorizzazione a gareggiare emessa dall’Autorità Nazionale di appartenenza.

quate number of buffer batteries in order to be constantly identified by the GPS tracking system.

10 - CHECKS

ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS (THE SATURDAY PRECEDING THE RACE)

Competitors must present themselves with their own boat in race trim in **Pavia - c/o Headquarters A.M.P.** - where the administrative and technical checks will be carried out as required by the F.I.M. and U.I.M.

Each competitor must submit the following valid personal documents at the Administrative and Technical Checks:

Mobile phone number of pilots and accompanying persons.

For all specialties

Italian and foreign pilots

- National Pilot License issued by the National Authority of belonging when required
- or
- driver card when required
- Measurement certificate and/or Log Book where required
- Engine homologation fiches where required
- Boat documents where required
- Engine documents where required
- Turtle test in case of use of boats equipped with a safety capsule.

Additional documentation for foreign pilots. - Authorization to compete issued by the National Authority to which they belong.

Diporto

- Certificato medico non agonistico in corso di validità
- Patente nautica ove necessaria
- Tessera Conduttore FIM
- Documenti del motore e dell'imbarcazione con documentazione del peso totale a secco.
- Ogni concorrente riceverà un contrassegno d'identificazione che dovrà presentare a qualsiasi richiesta da parte di ufficiale F.I.M. durante lo svolgimento della Gara
- Potranno essere effettuati dei controlli volanti sull'identità dei piloti; ogni irregolarità comporterà l'esclusione dalla Gara
- Superate positivamente le Verifiche Amministrative, il concorrente dovrà sottoporre la propria imbarcazione alle Verifiche Tecniche nel rispetto degli orari indicati.

Pleasure Navigation

- Valid non-competitive medical certificate
- Nautical license where necessary
- FIM Driver Card
- Engine and boat documents with documentation of the total dry weight
- Each competitor will receive an identification mark that must be presented at any request from an F.I.M. during the course of the Race
- Flying checks on the identity of the pilots may be carried out; any irregularity will result in exclusion from the Race
- Having successfully passed the Administrative Checks, the competitor must submit his boat to the Technical Checks in compliance with the indicated times.

TIPOGRAFIA  EDITRICE Srl

27100 Pavia • Via Vigentina 136^A • Tel. 0382.572169
tipografia@pime-editrice.it

Alle Verifiche tecniche i Commissari Tecnici verificheranno:

- Che l'imbarcazione corrisponda alla categoria e classe dichiarata
- Che l'imbarcazione sia conforme alle norme tecniche della propria categoria
- Che siano state rispettate tutte le formalità
- Abbigliamento di protezione previsto
- Le dotazioni di bordo richieste.

Gli organizzatori e/o gli Ufficiali di gara Tecnici potranno escludere a loro insindacabile giudizio le imbarcazioni, anche se formalmente in regola, le cui condizioni di vetustà, obsolescenza e condizioni di manutenzione non siano ritenute idonee per la partecipazione alla gara.

11 - NAVIGAZIONE

Per tutta la durata della Gara i concorrenti dovranno conformarsi strettamente alle prescrizioni diramate dalle Autorità competenti. Il concorrente che non si atterra a queste prescrizioni, verrà escluso dalla Gara.

12 - PERCORSO DI GARA

I partecipanti dovranno percorrere il seguente itinerario:

At the Technical Checks the Scrutineers will check:

- That the boat corresponds to the declared category and class.
- That the boat complies with the technical standards of its category
- That all formalities have been complied with
- Protective clothing provided
- The required on-board equipment.

The organizers and/or the Technical Race Officials may exclude at their sole discretion the boats, even if formally in good standing, whose conditions of aging, obsolescence and maintenance conditions are not considered suitable for participation in the race.

11 - NAVIGATION

For the entire duration of the Race, the competitors must strictly comply with the prescriptions issued by the competent Authorities. The competitor who does not comply with these prescriptions will be excluded from the race.

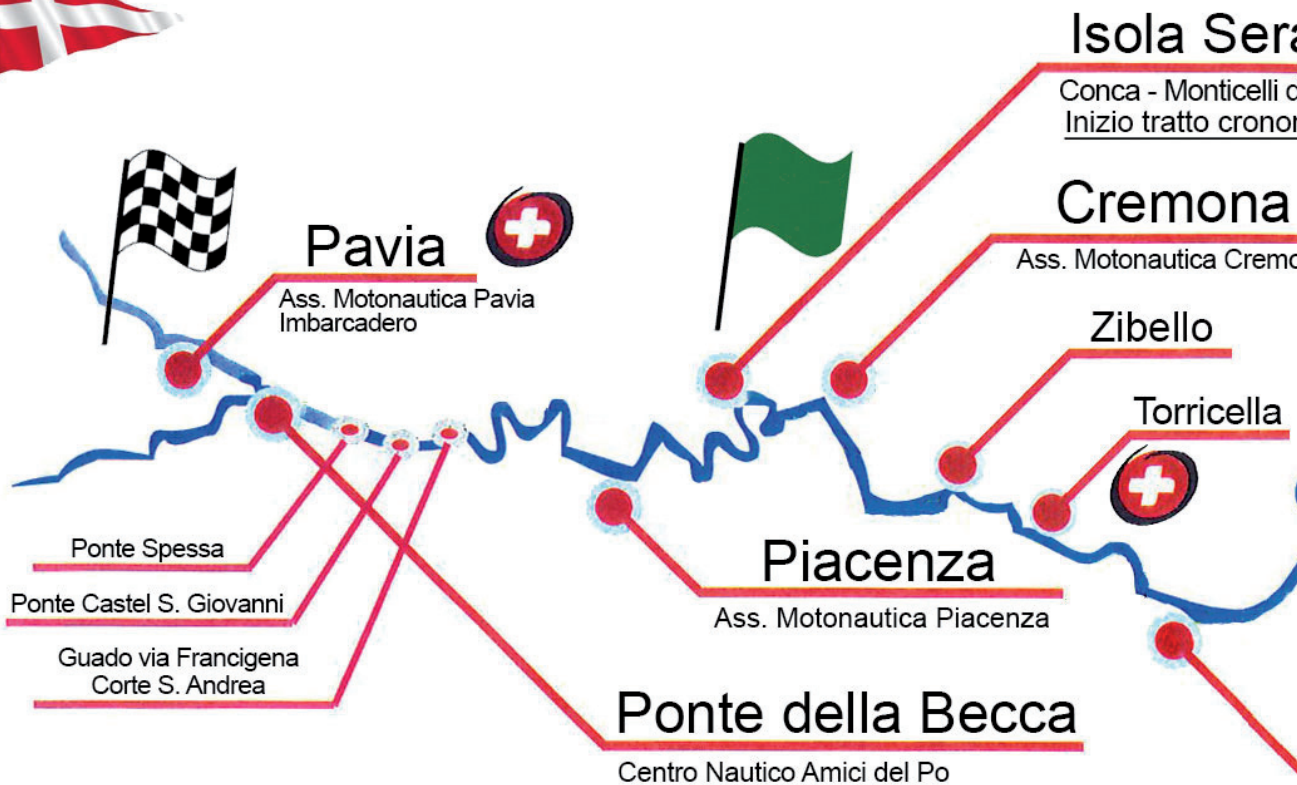
12 - RACE COURSE

Participants must follow the following itinerary:

PAVIA - ISOLA SERAFINI	Km. 97 - Primo tratto da Pavia a Isola Serafini sarà un trasferimento, non cronometrato, con tempo minimo di 75 minuti e con tempo massimo di 2 ore	PAVIA - SERAFINI ISLAND	Km. 97 - First section from Pavia to Isola Serafini will be a transfer, not timed, with a minimum time of 75 minutes and a maximum time of 2 hours
ISOLA SERAFINI (OPERAZIONI DI CONCA CON TEMPO NEUTRALIZZATO)	Non sono consentite soste in Conca Ogni concorrente fermo in Conca per guasti ecc. dovrà usufruire unicamente di una sola concata successiva, salvo deroghe valutate e autorizzate dai Commissari F.I.M. preposti ai controlli. N.B SARANNO POSSIBILI EVENTUALI TRASBORDI IN CONCA A MEZZO GRUE	SERAFINI ISLAND (CONCH OPERATIONS WITH NEUTRALIZED TIME)	Stops are not allowed into Conca Each competitor stopped in Conca due to breakdowns etc. will have to use only one subsequent concata, except for exceptions evaluated and authorized by the F.I.M. in charge of controls. N.B POSSIBLE TRANSHIPMENTS IN THE CONCH BY MEANS OF CRANE WILL BE POSSIBLE
ISOLA SERAFINI - BORETTO PO (RE)	Km. 78 - Secondo tratto cronometrato	SERAFINI ISLAND - BORETTO PO (RE)	Km. 78 - Second timed section
BORETTO PO (RE) PUNTO DI RIFORNIMENTO UFFICIALE	Rifornimento facoltativo con tempo neutralizzato massimo 30', salvo deroghe autorizzate dai Commissari F.I.M. preposti ai controlli	BORETTO PO (RE) OFFICIAL SUPPLY POINT	Optional re-fuelling with neutralized time maximum 30', except for exceptions authorized by the F.I.M. in charge of controls
BORETTO PO - VOLTAGRIMANA	Km.189 - Terzo ed ultimo tratto cronometrato	BORETTO PO - VOLTAGRIMANA	Km. 189 - Third and last timed section
TRATTO REVERE - PONTELAGOSCURO COPPA TEO ROSSI DI MONTELERA	<i>Km. 55 Coppa Montelera Prova speciale Tratto cronometrato</i>	TRATTO REVERE - PONTELAGOSCURO RED TEO CUP OF MONTELERA	<i>Km. 55 Coppa Montelera Special stage Timed section</i>
VOLTA GRIMANA - MARINA DI BRONDOLO	Km. 20 - Trasferimento obbligatorio da percorrersi nel tempo massimo di 60' minuti e secondo le disposizioni del Commissario del posto di concaggio di Volta Grimana	VOLTA GRIMANA - MARINA DI BRONDOLO	Km. 20 - Mandatory transfer to be covered in a maximum time of 60 minutes and according to the provisions of the Commissioner of the conching station of Volta Grimana
BRONDOLO - VENEZIA Arsenale (da confermare)	Km. 29	BRONDOLO - VENICE Arsenale (to be confirmed)	Km. 29
TOTALE PERCORSO GARA	Km. 413	TOTAL RACE COURSE	Km. 413

PARTENZA

69° RAID PAVIA



Pavia-Isola Serafini

Trasferimento non cronometrato con tempo di percorrenza tra i 75 e i 120 minuti



Ambulanze

VIA-VENEZIA

ARRIVO



Boretto Po
Ass. Motonautica Boretto Po
Punto di rifornimento con tempo neutralizzato


Punto di rifornimento

Volta Grimana-Brondolo

Trasferimento non cronometrato
max 60 minuti

13 - ASSISTENZA ESTERNA

È ammessa l'assistenza esterna all'imbarcazione.

Rifornimento

I contenitori per il trasposto ed il rifornimento del carburante sono tanica in metallo con becco di travaso e tanica tipo biberon con becco di travaso o attacco rapido è vietato l'uso dell'imbuto per evitare le fuoriuscite di carburante.

Il rifornimento di carburante è libero e a discrezione del pilota che potrà effettuare uno o più rifornimento/i autonomo/i al volo a tempo attivo - il rifornimento dovrà essere effettuato secondo le norme di sicurezza e ad esclusiva responsabilità del pilota che lo organizza.

Si consiglia ai piloti partecipanti di presentarsi a Pavia già riforniti di carburante. È previsto un punto di rifornimento ufficiale presso L'ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA BORETTO PO (Tempo neutralizzato).

IMBARCAZIONI ASSISTENZA RAID SUL PERCORSO

Sul percorso di gara saranno presenti imbarcazioni di sorveglianza e di recupero. Non essendo possibile assicurare una copertura globale del percorso, il Comitato Organizzatore metterà a disposizione degli equipaggi l'elenco delle Associazioni rivierasche presenti sul percorso con i relativi recapiti telefonici da chiamare in caso di avaria. Gli equipaggi in avaria verranno trainati dalle imbarcazioni di recupero. I relativi costi sono a carico dell'equipaggio, se richiesti.

14 - PARTENZE

In tempo utile, il Comitato Organizzatore si riserva di informare ogni partecipante su tutte le modalità ad esse relative.

13 - EXTERNAL ASSISTANCE

External assistance to the boat is allowed for

Re-fuelling

The containers for transporting and re-fuelling fuel are metal cans with pouring spouts and bottle-type cans with pouring spouts or quick couplers. Use of the funnel is prohibited to prevent fuel leaks.

Re-fuelling is free and at the discretion of the pilot who can carry out one or more autonomous re-fuelling (s) on the fly at active time – re-fuelling must be carried out according to safety regulations and at the sole responsibility of the pilot who organizes it.

Participating pilots are advised to arrive in Pavia already filled with fuel. There is an official re-fuelling point at the BORETTO PO POWER BOAT ASSOCIATION (Time neutralized).

TOW BOATS RAID ON THE ROUTE

On the race course there will be surveillance and recovery boats. As it is not possible to ensure global coverage of the route, the Organizing Committee will make available to the crews the list of coastal associations present on the route with the relative telephone numbers to call in case of breakdown. Failed crews will be towed by salvage boats. The related costs must be paid by the crew if required.

14 - DEPARTURES

In due time, the Organizing Committee reserves the right to inform each participant of all the procedures relating to them.

15 - CONTROLLI TEMPO LIMITE - TEMPI MASSIMI - PARCO CHIUSO

Il Comitato Organizzare ed il Commissario Generale comunicheranno nel corso della Riunione Piloti, il tempo massimo, i tempi di apertura e chiusura dei controlli. Eventuali modifiche potranno essere apportate nel corso della gara a causa di eventuali ritardi imprevisti (intemperie, difficoltà di percorso, ecc.).

- a) Il tempo massimo per disputare la gara e la tappa è unico e vale per tutte le Categorie e Classi
- b) Non sarà consentito ad un concorrente prendere la partenza o continuare la corsa se un controllo Tecnico effettuato dai Commissari, riconosca l'imbarcazione non idonea a partire o proseguire.
- c) Una imbarcazione non potrà partire o ripartire se ha avuto una sanzione durante lo svolgimento della Gara.
- d) Una imbarcazione non potrà partire o ripartire in caso di controllo medico nel quale venisse stabilita la non idoneità di un concorrente ad effettuare o continuare la gara.

Al loro arrivo le imbarcazioni dovranno rimanere nel parco chiuso, dove saranno a disposizione degli Ufficiali di Gara Tecnici per i relativi controlli.

16 - ABBANDONO - INCIDENTE

Per facilitare la copertura della “**Sicurezza Raid**”, i concorrenti che si ritireranno dovranno comunicare immediatamente all'apposito numero di “**Emergenza Raid**” la posizione e la motivazione del ritiro.

Saranno applicate severe sanzioni ai concorrenti che non avranno rispettato tale procedura non

15 - TIME LIMIT CHECKS - MAXIMUM TIMES - PARK CLOSED

The Organizing Committee and the General Commissioner will communicate during the Drivers' Meeting, the maximum time, the opening and closing times of the controls. Any changes may be made during the race due to any unexpected delays (bad weather, difficulty of the route, etc.).

- a) The maximum time to run the race and the stage is unique and is valid for all Categories and Classes
- b) A competitor will not be allowed to take the start or continue the race if a Technical check carried out by the Marshals, recognizes the boat not suitable to start or continue
- c) A boat will not be able to start or restart if it has been sanctioned during the course of the Race.
- d) A boat will not be able to start or restart in the event of a medical check in which the inability of a competitor to carry out or continue the race is established.

Upon arrival, the boats must remain in the parc fermé, where they will be available to the Technical Race Officials for the relative checks.

16 - ABANDONMENT - ACCIDENT

To facilitate the coverage of the “**Raid Safety**”, the competitors who withdraw must immediately communicate the position and the reason for the withdrawal to the appropriate “**Raid Emergency**” number.

Severe penalties will be applied to competitors who fail to comply with this procedure and fail to

documentandone la motivazione. **Il nominativo del concorrente inadempiente verrà comunicato alla F.I.M. per le sanzioni del caso.**

17 - RECLAMI

Come previsto dai regolamenti F.I.M. e U.I.M. i reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa di reclamo di Euro 300,00.=, entro 30 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica. In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di Euro 300,00, deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di Euro 300,00.=. Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota alla volta.

18 - CLASSIFICA E METODO DI CALCOLO

I risultati ufficiali saranno pubblicati, dopo essere stati firmati dal Commissario Generale, c/o la Direzione di Gara all'arrivo presso (in fase di definizione).

CLASSIFICA GENERALE

La classifica generale sarà espressa in ore, minuti e secondi e sarà stabilita tra tutte le categorie e classi.

Sarà ottenuta nell'ordine crescente di tempo risultante dalla somma dei tempi realizzati nei tre tratti cronometrati, **espresse in ore, minuti e secondi**, più eventuali penalità assommate nel tempo di trasferimento Voltagrimana-Brondolo e Brondolo-Venezia.

CLASSIFICA PER CLASSI

Verranno inoltre calcolate e rese disponibili le classifiche per ogni classe.

document their motivation. **The name of the defaulting competitor will be communicated to the F.I.M. for the appropriate sanctions.**

17 - PROTEST

As required by the F.I.M. and U.I.M. Protest regulations must be submitted to the General Commissioner in writing and accompanied by the appropriate protest fee of Euro 300.00. =, Within 30 minutes of the official display of the ranking. In case of a technical protest, in addition to the aforementioned tax of Euro 300.00 a security deposit of Euro 300.00. must be paid too. The protest must always be made against only one driver at a time.

18 - CLASSIFICATION AND CALCULATION METHOD

The official results will be published, after being signed by the General Commissioner, c/o the Race Direction on arrival at (being defined).

GENERAL CLASSIFICATION

The general classification will be expressed in hours, minutes and seconds and will be established among all categories and classes.

It will be obtained in the increasing order of time resulting from the sum of the times achieved in the three timed sections, **expressed in hours, minutes and seconds**, plus any penalties accumulated in the Voltagrimana-Brondolo and Brondolo-Venice transfer times.

RANKING BY CLASSES

The rankings for each class will also be calculated and made available.

19 - PREMI

Saranno premiati i primi tre della classifica generale ed i primi tre classificati di ogni classe regolarmente costituita.

I premi dovranno essere ritirati alla premiazione o s'intenderanno rinunciati a tutti gli effetti.

20 - MODIFICHE

Il Comitato Organizzatore, previa autorizzazione F.I.M., si riserva di modificare il presente Regolamento in qualsiasi momento, prima dell'inizio della Manifestazione.

21 - CASI NON PREVISTI

Per tutto quanto non previsto dal presente Regolamento, valgono i Regolamenti F.I.M. e U.I.M.

**IL PRESIDENTE
DEL COMITATO ORGANIZZATORE
ENRICO BELTRAMELLI**

19 - AWARDS

The first three of the general classification and the first three of each regularly constituted class will be awarded.

The prizes must be collected at the awards ceremony or they will be considered renounced with no recourse.

20 - MODIFICATIONS

The Organizing Committee, subject to F.I.M. authorization, reserves the right to modify these Regulations at any time before the start of the Event.

21 - UNEXPECTED CASES

For anything not provided for in these Regulations, the F.I.M. and U.I.M.

**THE CHAIRMAN
OF THE ORGANIZING COMMITTEE
ENRICO BELTRAMELLI**

MARCO®








Patrocini e Supporter

PATROCINI

REGIONE LOMBARDIA

REGIONE VENETO

COMUNE DI PAVIA

PROVINCIA DI PAVIA

PARCO DEL TICINO

COMUNE DI POLESINE ZIBELLO

ASSONAUTICA VENEZIA

LEGA NAVALE

SUPPORTER

IL SINDACO DI PAVIA

IL SINDACO DI VENEZIA

IL C.O.N.I.

LA U.I.M.

LA FEDERAZIONE ITALIANA
MOTONAUTICA

BERGAMO SCUBA ANGELS

LE PREFETTURE

I COMUNI

LE QUESTURE

LA GUARDIA DI FINANZA

I COMANDANTI LEGIONE
CARABINIERI

LE CAMERE DI COMMERCIO

LE REGIONI: LOMBARDIA,
EMILIA ROMAGNA E VENETO

I SINDACI DEI COMUNI
RIVIERASCHI

REGIONI LOMBARDIA,
EMILIA ROMAGNA E VENETO

LA CAPITANERIA DI PORTO
DI CHIOGGIA

GLI ASSESSORATI ALLO SPORT
E TURISMO DEI COMUNI
DI PAVIA E VENEZIA

A.I.P.O.

ISPETTORATO DI PORTO DELLE
REGIONI LOMBARDIA, EMILIA
ROMAGNA E VENETO

TUTTE LE A.T.S. LUNGO
IL PERCORSO

I VIGILI DEL FUOCO DI PAVIA
E MANTOVA

LA PROTEZIONE CIVILE DI PAVIA

LA FEDERAZIONE ITALIANA
CRONOMETRISTI

LA POLIZIA URBANA DI PAVIA

I GIORNALISTI

IL PANATHLON CLUB PAVIA - VENEZIA

LA LEGA NAVALE DI PAVIA
E VENEZIA

IL CONSORZIO PARCO DEL TICINO
C.U.S. PAVIA

TENNIS CLUB PAVIA

SOCIETÀ CANOTTIERI TICINO

CLUB VOGATORI PAVIA

PRIMO CLUB NAUTICO
"AMICI DEL PO" - PONTE
DELLA BECCA

CLUB NAUTICO "LE GABBIANE"
- CHIGNOLO PO

MOTONAUTICA ASSOCIAZIONE
PIACENZA

ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA
S.NAZZARO D'ONGINA

MOTONAUTICA ASSOCIAZIONE
CREMONA

A.S.D. CIRCOLO MOTONAUTICA
CREMONA

ASSOCIAZIONE NAUTICA
TORRICELLA DI SISSA

ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA
STAGNO DI ROCCABIANCA

MOTONAUTICA PARMENSE
- SACCA DI COLORNO

ASSOCIAZIONE SPORTIVA
MOTONAUTICA BORETTO PO

ASSOCIAZIONE CANOTTIERI
BORGOFORTE

ASSOCIAZIONE G.P.S.
S.BENEDETTO PO

SOCIETÀ NAUTICA OSTIGLIESE
CANOTTIERI REVERE

IL PONTILE S.M. MADDALENA
DI ROVIGO

SOCIETÀ CANOTTIERI FERRARA

CLUB NAUTICO MARINA DEL SOLE
- BRONDOLO CHIOGGIA



Albo d'Oro del Raid Pavia-Venezia

n°	ANNO	1° PILOTA	2° PILOTA	CATEG.	MEDIA	TEMPO	SCAFO	MOTORE	IDROSC.	PART	ARR	%
1	1929	Negri Ettore	Calvi L.	fuorib.	36,670	11,26,23"	Celli	Elto		24	18	42
2	1930	Rossi Theo	Celli M.	entrob.	45,523	09,05,39"	Picchiotti Gray	Mazzotti	50,623	33	10	54
3	1931	Riva Serafino	Guerrini G.	fuorib.	51,660	08,00,50"	Picchiotti	Elto Mazotti	61,650	35	18	52
4	1932	Riva Serafino	Calvi L.	fuorib.	52,026	07,57,27"	Riva	Elto Biseo	61,500	39	18	46
5	1933	Casalini Carlo	Ronchi L.	fuorib.	47,983	09,01,26"	Passarin	Laros Rossi	65,402	49	21	38
6	1934	Capè Pina	Lo Staffa R.	entrob.	63,631	06,48,17"	Siai	B.P.M. Rossi	75,492	50	31	62
7	1935	Capè Pina	Lo Staffa R.	entrob.	70,909	06,06,23"	Siai	B.P.M. Rossi	86,073	32	22	69
8	1936	Fini Giuseppe	Ostrati D.	fuorib.	54,368	07,57,04"	Riva	Elto Rossi	91,051	24	14	58
9	1937	Castiglioni Am.	Marchetti E.	entrob.	60,481	07,15,04"	Ventnor	Ford Gorini	91,514	30	18	60
10	1938	Castiglioni Am.	Marchetti E.	entrob.	56,921	07,32,43"	Ventnor	Ford Gorini	13,308	30	20	66
11	1939	Rusconi Carlo	Ossola R.	entrob.	55,045	07,52,00"	Riva	B.P.M. Gorini	100,205	21	11	42
12	1952	Toselli Carlo	Toselli F.	entrob.	68,760	06,22,49"	Xilon	Lancia Oss.		30	21	70
13	1953	Rivolta Renzo	Molli G.	entrob.	76,079	05,41,29"	Abbate	B.P.M.		49	26	53
14	1954	Cometti Augusto	Cometti C.	entrob.	124,864	03,28,04"	Abbate	B.P.M.		64	47	73
15	1955	Cometti Augusto	Cometti C.	entrob.	97,224	04,11,10"	Abbate	B.P.M.		62	32	51
16	1956	Goitre Gianni	Picchio A.	fuorib.	76,593	05,18,49"	Cantarelli	Mercury		74	38	38
17	1957	Cometti Augusto	Cometti C.	entrob.	137,474	02,57,28"	Timossi	B.P.M.		77	51	66
18	1958	Marega Tarcisio	Marega A.	entrob.	128,205	03,10,28"	Timossi	B.P.M.		60	35	58
19	1959	Cometti Augusto		entrob.	161,851	02,29,46"	Timossi	B.P.M.		103	59	56
20	1960	Cometti Augusto		entrob.	141,756	02,52,16"	Timossi	B.P.M.		106	76	72
21	1961	Celli Dino		entrob.	116,470	03,29,40"	Celli	Custom		105	74	70
22	1962	Doglioli G.		fuorib.	81,950	04,57,44"	Molinari	Mercury		122	69	56
23	1963	Cometti Augusto		entrob.	159,845	02,26,45"	Timossi	B.P.M.		152	120	78
24	1964	Casanova L.		entrob.	109,191	03,34,18"	S. Marco	Alfa Romeo		90	68	61
25	1965	Casanova L.		entrob.	131,718	02,57,39"	Popoli	Alfa Romeo		100	73	73
26	1966	Marchisio E.		entrob.	106,451	03,39,33"	Celli	B.P.M.		111	52	47
27	1967	Faroppa Renzo		entrob.	140,639	02,46,23"	Molivio	B.P.M.		108	70	65
28	1968	Caimi Guido		entrob.	136,615	02,47,12"	Molinari	Alfa Romeo		122	78	65
29	1969	Rasini Carlo		fuorib.	139,951	02,40,22"	Molinari	Mercury		140	89	63
30	1970	Brunelli R.		entrob.	145,854	02,22,07"	Timossi	B.P.M.		127	71	56
31	1971	Brunelli R.		entrob.	164,653	02,27,11"	Timossi	B.P.M.		135	94	70
32	1972	Brunelli R.		entrob.	158,983	02,30,10"	Timossi	B.P.M.		145	100	67
33	1973	Molinari R.		entrob.	155,610	02,51,17"	Molinari R.	Mercury		115	53	46
34	1974	Petrobelli A.		entrob.	166,331	02,20,41"	Timossi	B.P.M.		92	51	55
35	1975	Colnaghi G.		entrob.	150,000	02,33,12"	Molinari	Mercury		96	57	59
36	1976	Colnaghi G.		entrob.	151,733	02,31,27"	Clerici	Mercury		79	40	51
37	1977	Beltrami A.		entrob.	168,825	02,16,07"	Molinari E.	B.P.M.		81	51	63
38	1978	Molinari R.		fuorib.	187,286	02,02,42"	Molinari R.	Evinrude		97	59	61
39	1979	Molinari R.		fuorib.	176,670	02,12,27"	Molinari R.	Evinrude		90	53	59
40	1980	Petrobelli A.		entrob.	170,348	02,14,54"	Timossi	B.P.M.		84	48	48
41	1981	Molinari E.		entrob.	148,737	02,34,30"	Molinari	B.P.M.		64	39	64

n°	ANNO	1° PILOTA	2° PILOTA	CATEG.	MEDIA	TEMPO	SCAFO	MOTORE	IDROSC.	PART	ARR	%
42	1982	Cima Giovanni		entrob.	152,286	02,30,54"	Cima	B.P.M.	100	46	46	
43	1983	Fioretta Alberto		fuorib.	152,360	02,33,35"	Molinari R.	Mercury	107	59	55	
44	1984	Petrobelli A.		entrob.	188,703	01,58,55"	Celli	B.P.M.	100	51	49	
45	1985	Petrobelli A.		entrob.	187,730	01,59,32"	Celli	B.P.M.	90	34	31	
46	1986	Petrobelli A.		entrob.	179,880	02,04,45"	Celli	B.P.M.	111	58	51	
47	1987	Petrobelli A.		entrob.	184,460	02,01,39"	Celli	B.P.M.	96	63	66	
48	1988	Petrobelli A.		entrob.	185,072	02,01,15"	Celli	B.P.M.	98	53	52	
49	1989	Danini Mauro		entrob.	158,108	02,18,08"	Molinari R.	Lamborghini	101	57	44	
50	1990	Petrobelli A.		entrob.	198,968	01,17,30"	Celli	B.P.M.	100	63	63	
51	1991	Gervasoni A.	Bianchini M.	entrob.	147,286	02,24,37"	Mostes	B.P.M.	79	37	51	
52	1992	Landini G.		entrob.	192,509	01,20,06"	Molinari	Lamborghini	69	40	57	
53	1993	Caramelli M.		entrob.	191,289	01,51,21"	Lucini	Mercury	87	41	48	
54	1994	Nordio P.L.	Comparato F.	entrob.	136,963	02,35,31"	Nordio	Mercury	88	33	38	
55	1995	Ranieri R.		fuorib.	189,890	01,52,28"	Burgess	Mercury	55	33	60	
56	1996	Spacio S.		entrob.	152,324	02,19,50"	Lucini	Alfa Romeo	80	50	62	
57	1997	Sterza G.		entrob.	167,071	02,05,53"	Molinari	B.P.M.	62	38	61	
58	1998	Zantelli Dino		entrob.	137,950	02,34,24"	Lucini	Alfa Romeo	52	25	48	
59	1999	Parmeggiani E.		fuorib.	162,550	02,11,02"	Clerici	Mercury	61	44	73	
60	2000	Zantelli Dino		entrob.	158,149	02,14,41"	Lucini	Alfa Romeo	86	56	64	
61	2001	Zantelli Dino		fuorib.	174,853	02,01,49"	Clerici	Mercury	88	57	65	
62	2002	Buzzi Fabio		entrob.	182,620	01,56,38"	Buzzi	Prat-G-Witney	87	48	55	
63	2003	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po										
63	2004	Buzzi Fabio		entrob.	197,610	01,47,47"	FB Design	Prat & Witney	71	41	58	
64	2005	Zantelli Dino		fuorib.	203,341	01,44,45"	Clerici	Mercury	76	55	72	
65	2006	Zantelli Dino		fuorib.	188,350	01,53,05"	Clerici	Mercury	62	43	69	
66	2007	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po										
66	2008	Zantelli Dino		fuorib.	187,555	01,53,34"	Clerici	Mercury	30	13	43	
67	2009	Zantelli Dino		fuorib.	148,775	01,40,01"	Clerici	Mercury	57	34	60	
68	2010	Edizione sospesa per impraticabilità del tratto tra Lodi e Piacenza										
68	2011	Zantelli Dino		fuorib.	163,218	02,10,30"	Clerici	Mercury	30	20	67	

N.B. - Le edizioni n° 44, 45, 46, 48, 49, 56 degli anni 1984, 1985, 1986, 1988, 1989, 1996 con arrivo a Chioggia.

L'edizione n° 50, dell'anno 1990, n° 52, dell'anno 1992, per esigenze tecniche dovute a carenze idriche con partenza da Cremona e arrivo a Venezia.



FORESTI & SUARDI

ALLUMINOX
DIVISION LUXURY STAINLESS STEEL



60
1961-2021

Albo d'Oro - Coppa Montelera

1929	Ettore Negri	Calvi Luigi	settore	Pavia-Piacenza	Km	47,173
1930	Franco Mazzotti	Ing. Guido Cattaneo	settore	Cremona-Salsomaggiore	Km	65,904
1931	Franco Mazzotti	Ing. Guido Cattaneo	settore	Pavia-Piacenza	Km	68,904
1932	Attilio Biseo	Cap. Bertoli	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	58,747
1933	Theo Rossi	Ing. Guido Cattaneo	settore	Piacenza-Cremona	Km	90,946
1934	Theo Rossi	Ing. Guido Cattaneo	settore	Piacenza-Cremona	Km	103,600
1935	Theo Rossi	Ing. Guido Cattaneo	settore	Piacenza-Cremona	Km	111,570
1936	Goffredo Gorini	Col. Renato Donati	settore	Pavia-Piacenza	Km	119,400
1937	Goffredo Gorini	Col. Renato Donati	settore	Pavia-Piacenza	Km	120,900
1938	Goffredo Gorini	Serg. Mag. Ponzalino	settore	Pavia-Piacenza	Km	103,955
1939	Goffredo Gorini	Serg. Mag. Ponzalino	settore	Pavia-Piacenza	Km	127,807
1952	Carlo Toselli	Francesco Toselli	settore	Piacenza-Cremona	Km	70,881
1953	Augusto Cometti	Camilla Cornetti	settore	Piacenza-Cremona	Km	111,857
1954	Oggione-Albione		settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	145,454
1955	Augusto Cometti	Camilla Cornetti	settore	Piacenza-Cremona	Km	126,834
1956	Cesare Maderna	Augusto Anfossi	settore	Piacenza-Cremona	Km	157,713
1957	Renzo Rivolta	Molli	settore	Piacenza-Cremona	Km	169,272
1958	Tarcisio Marega	Amalia Marega	settore	Piacenza-Cremona	Km	163,890
1959	Augusto Cometti		settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	174,344
1960	Augusto Cometti		settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	166,195
1961	Dino Celli		settore	Ostiglia-Pontelagoscuro	Km	120,646
1962	Franco Gilberti	Oscar Scarpa	settore	Pavia-Piacenza	Km	116,729
1963	Augusto Cometti		settore	Isola Serafini-Casalmaggiore	Km	178,582
1964	Flavio Guidotti		settore	Pavia-Isola Serafini	Km	131,426
1965	L. Casanova		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	136,455
1966	Franco Caimi		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	123,321
1967	Roberto Brunelli		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	140,835
1968	L. Casanova		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	161,247
1969	Gino Lupi		settore	Isola Serafini-Revere	Km	157,912
1970	Roberto Brunelli		settore	Isola Serafini-Revere	Km	165,604
1971	Roberto Brunelli		settore	Isola Serafini-Revere	Km	176,086
1972	Roberto Brunelli		settore	Isola Serafini-Revere	Km	169,142
1973	Renato Molinari		settore	Isola Serafini-Revere	Km	163,637
1974	Antonio Petrobelli		settore	Isola Serafini-Revere	Km	174,028

1975	Annibale Beltrami	settore	Revere-Voltagrimana	Km	170,716
1976	L. Casanova	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	151,272
1977	Annibale Beltrami	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	172,895
1978	Renato Molinari	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	192,408
1979	Renato Molinari	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	184,375
1980	Antonio Petrobelli	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	169,391
1981	Giulio Ricci	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	152,247
1982	Giovanni Cima	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	157,195
1983	Giulio Ricci	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	161,553
1984	Antonio Petrobelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	173,455
1985	Antonio Petrobelli	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	172,486
1986	Antonio Petrobelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	172,594
1987	Antonio Petrobelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	190,020
1988	Antonio Petrobelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	181,978
1989	Mauro Danini	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	151,863
1990	Antonio Petrobelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	192,907
1991	R. Balocchi	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	147,761
1992	Giuseppe Landini	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	184,118
1993	M. Caramelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	186,265
1994	Giuseppe Landini	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	148,148
1995	Remo Ranieri	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	193,039
1996	Dino Zantelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	146,862
1997	Giorgio Lucchini	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	161,963
1998	Dino Zantelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	130,390
1999	Enrico Parmeggiani	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	154,410
2000	Giorgio Lucchini	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	163,178
2001	Dino Zantelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	168,439
2002	Fabio Buzzi	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	169,780
2003	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po				
2004	Fabio Buzzi	settore	Ponte della Becca-Isola Serafini	Km	212,750
2005	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	199,155
2006	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	173,016
2007	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po				
2008	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	178,394
2009	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	153,906
2010	Edizione sospesa per impraticabilità del tratto tra Lodi e Piacenza				
2011	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	169,000

COPPA THEO ROSSI DI MONTELERA

Verrà assegnata a quel concorrente che nel tratto cronometrato Revere - Ponte Lagoscuro avrà raggiunto la velocità più alta. La Coppa sarà custodita presso la sede dell'Associazione Motonautica Pavia, sul suo basamento verrà ogni anno applicata una targhetta con il nome del vincitore del tratto cronometrato. Al vincitore verrà consegnata una copia della coppa.

Premi

PREMI SPECIALI

- Vaso Venini viene assegnato al primo assoluto
- Memorial Mario Paolo Masiero viene assegnato al primo assoluto
- La coppa Scultura vestita di Stefano Bressani "Testa da PILOTA" assegnata al vincitore della Coppa Montelera
- Copia in scala 1:2 al vincitore della Coppa Montelera
- Trofeo AMV assegnato all'equipaggio più giovane

CLASSIFICA GENERALE

**COPPA E MEDAGLIA
AL 1° ASSOLUTO**

**COPPA E MEDAGLIA
AL 2° ASSOLUTO**

**COPPA E MEDAGLIA
AL 3° ASSOLUTO**

**COPPA E MEDAGLIA
AL 4° ASSOLUTO**

**COPPA E MEDAGLIA
AL 5° ASSOLUTO**

COPPA C.O.N.I.
dal 1°, 2° e 3° classificato
di ogni categoria e classe



VENINI

MASTERPIECES IN GLASS SINCE 1921



Venini Fondamenta Vetrai, 50 - 30141 Murano Venezia - I - www.venini.com

Testa da PILOTA

Premio 1° CLASSIFICATO



Teo Rossi di Montelera

Raid PAVIA-VENEZIA 2021



Annabella

• 1957 •





La nascita del Raid

Nel 1908 si bandì una gara fra natanti veloci sul percorso Piacenza-Venezia, idea bella e coraggiosa per tempi in cui la motonautica era ancora gli albori. Nel 1929, ricordando quell'impresa, Vincenzo Balsamo, ingegnere napoletano e appassionato marinaio che presiedeva il Gruppo Motonautico della Lega Navale di Milano, propose alla società Canottieri Ticino di Pavia di organizzare una prova di turismo nautico sul Po, un Raid da Pavia a Venezia lungo un percorso di 414 km che toccasse il Ticino, il Po e poi, attraverso il canale di Brondolo che a quel tempo era chiamato Canale Vittorio Emanuele III, sboccasse in Laguna a Chioggia, raggiungendo infine Venezia.



A quel tempo la motonautica era già popolare. Sui laghi si organizzavano prove e gare di velocità. Era ovviamente uno sport d'élite, che appassionava la nobiltà e la borghesia facoltosa. Ad aiutare Vincenzo Balsamo nell'organizzazione di questa audace prova sulla distanza, furono fra gli altri Piero Sozzani e Paride Negri con i figli Ettore e Tino che, già pluricampioni di

canottaggio, erano titolari di un imbarcadero per il noleggio delle barche sul Ticino.

Il primo raid si svolse la domenica del 6 giugno 1929. Gareggiarono Ettore e Paride Negri, il primo con un motore Elto 350 cmc e il secondo con un Elto 500 cmc e vari team dove il pilota richiedeva un secondo non solo in qualità di meccanico, ma per la conoscenza preziosa nella navigazione fluviale sul Po e sul Ticino: Quartana-Varesi (con un Johnson 500 cmc), Carbone-Zanasi (Lockwood da 350 cmc), Benzoni-Fregnani (Johnson da 500 cmc), Castaldi-Borromeo d'Adda (Elto da 500 cmc).



I concorrenti partirono alle 4 del mattino: le rive degli argini erano popolate da una folla di appassionati. Tra gli ospiti illustri

che affiancarono i commissari di gara e il commissario delle acque Contrammiraglio Camperio, l'Ing. De Capitani per il Touring Club, i giornalisti Emilio De Martino del Corriere della Sera e Arturo Pianca del Popolo d'Italia.

La gara fu vinta dal minuscolo fuoribordo di Ettore Negri, assistito dal meccanico Luigi Calvi (11.36'23"). Al secondo posto si piazzò il conte Franco Mazzotti su un magnifico motoscafo Pitta, andato in secca ben 4 volte, nei punti più insidiosi dell'Eridano, come si chiamava il Po nel tempo antico. La signorina Balboni, in ritardo per una infinità di incidenti, arrivò dopo oltre 40 ore.

A partire da quella edizione il Raid venne effettuato regolarmente e senza interruzioni fino al 1939. Le prime tre edizioni le organizzò la Società Canottieri Ticino in collaborazione con la Lega Navale. Nel 1932, da una costola della Canottieri Ticino nasceva l'Associazione Motonautica di Pavia. L'edizione 1933 del Raid partì dalla sede galleggiante della nuova associazione.

Nel giro di 6 anni, tra il 1933 e il 1939, le medie orarie vennero stravolte. In soli sette anni si passò dai 35,670 km/h agli 86,73 km/h, dalle oltre 11 ore di Ettore Negri alle 5 ore e un minuto di Theo Rossi di Montelera. Sull'acqua comparvero bellissimi idroscivolanti che imposero la loro supremazia sugli scafi ad elica immersa.

Il conte Franco Mazzotti vinse due edizioni del Raid con scafo SIAI e motore Isotta Fraschini, il capitano Attilio Biseo vinse le edizioni del 32 e del 34 con un idroscivolante SIAI e motori Fiat e Farina. Il conte Theo Rossi di Montelera vinse tre volte nel '33, nel 35 e nel '36. Nel 1937 staccò tutti il tenente colonnello Goffredo Gorini con scafo SIAI e motore Alfa Romeo. Nel 1936,

nella categoria idro corse Vito Mussolini con un principe Ruspoli in qualità di meccanico. L'edizione del 1939 fu l'ultima prima della guerra.

IL FUORICLASSE THEO ROSSI DI MONTELERA

Il Conte di Montelera era un personaggio straordinario. Grande conoscitore di motori, meticoloso organizzatore, affabile con tutti. Amava le sue 'macchine' quei mitici idroscivolanti che incantavano le folle in partenza da Pavia e all'arrivo a Venezia, lasciando sempre una durevole traccia di sé. Con le sue vittorie e il suo comportamento, sollevava ovunque ammirazione ed entusiasmo. In uno dei suoi viaggi in Usa fu ricevuto dal Presidente Franklin De-lano Roosevelt. Egli resta nella storia del Raid Pavia-Venezia per le sue eroiche vittorie, ottenute in coppia con l'ingegner Guido Cattaneo, negli anni 1933-1936.



I Raid del Dopoguerra

Il raid riprese nel 1952, dopo la forzata sosta bellica che colpì duramente anche la città di Pavia. Il 4 settembre del 1944 infatti, le bombe degli aerei delle forze al-

leate avevano colpito anche i tre ponti sul fiume Ticino, per tagliare la strada alle forze tedesche in ritirata. Le bombe distrussero anche le abitazioni civili vicino alle rive del fiume, soprattutto il Borgo Ticino. Le incursioni continuarono per i giorni successivi, finché le arcate spezzate dei ponti rimasero a specchiarsi nel fiume, testimone della tragedia.

La prima edizione del Dopoguerra fu allestita dopo la disastrosa piena del '51. I ponti erano stati ricostruiti e il fiume era tornato ad essere il luogo di svago e di attrazione di sempre, barche e motoscafi avevano ripreso a navigarlo come prima.

L'edizione del 1952 vide la scomparsa degli idroscivolanti, strani oggetti a metà tra l'imbarcazione e l'aeroplano. La scena venne dominata dai racers, che migliorarono i record per molti anni. Si trattava di motoscafi di provenienza americana, nati per le gare su circuito. Erano equipaggiati con potenti motori entro-bordo: le loro sagome sfreccianti sotto le arcate del rinato Ponte Coperto di Pavia, divennero l'icona stessa del Raid Pavia-Venezia.

I racers avevano profili bassi e aerodinamici, simili a quelli dei bolidi di Formula 1 degli anni '60-70: con un posto guida piccolo e stretto, cupolino con volante, scappamenti lunghi sui fianchi dello scafo.

Negli anni di "Lascia o raddoppia" e del boom economico, i motoscafi meno potenti partivano ancora una volta prima dell'alba, poi era la volta delle altre categorie. A mezzo giorno rombavano i motori degli scafi più potenti. Nel decennio 1954-1963 brillò la stella di Augusto Cometti, che con il suo Pelaochi vinse ben sei edizioni del Raid. Il suo racer, anche se inizial-





MARINA DEL SOLE

www.marinadelsole.eu - tel. 041 490 896



SERENISSIMA
cantieri nautici

TUTTO CIO' CHE TI ASPETTI DA UN MARINA DI ECCELLENZA

MIGLIOR RAPPORTO QUALITA' PREZZO

Ristorante di pesce interno



*La Nuova
Meridiana*
RISTORANTE

MARINA DEL SOLE, NELLA SPLENDIDA CHIOGGIA, E' IL PORTO TURISTICO PER ECCELLENZA, DOVE I CONCETTI DI TEMPO LIBERO, SPORT, EVENTI MONDANI SI FONDANO CON CANTIERISTICA, DIVING CENTER, SHOWROOM DELL'USATO, RIMESSAGGIO COPERTO E TANTO ALTRO ANCORA.



Marina del Sole
Via Valgrande n° 7
Chioggia (VE)

DARSEN@MARINADELSOLE.EU

1860 KM DI CANALI NAVIGABILI IN OGNI CONDIZIONE METEO



mente era equipaggiato con un motore meno potente dei suoi competitors, sfrecciava sicuro sul fiume perché il pilota percorreva decine di volte l'anno il Po in barca, annotando i punti più insidiosi.

Nell'edizione del 1963 egli sfiorò i 160 km/h, arrivando al traguardo in 2.26'45". Le edizioni del 1964 e del 1965 furono vinte dal parmense Leopoldo Casanova. Flavio Guidotti nel 1964 si aggiudicò la Coppa Montelera. Ermanno Marchisio prevalse nel Raid del 1966. La 27ª edizione del Raid nel 1967 portò alla ribalta il pilota Enzo Faroppa. Nel 1968 la vittoria andò a un altro alfiere dell'entrobordismo, Guido Caimi.

LE GESTA DEL PELAOCHI

I vecchi che scrutano le rive del Po ricordano ancor oggi le gesta del Pelaochi, il motoscafo rosso di Augusto Cometti, detentore del primato mondiale per la categoria entrobordo nel 1952. Si iscrisse al Raid ma ebbe bisogno di studiare il campo di gara per due anni, prima di riscuotere la sospirata vittoria. Vinse ancora nel 1955 (anche la Coppa Montelera) e nel 1957. Dopo due anni di pausa

Ma nel 1969 i fuoribordisti si presero la loro bella rivincita con la vittoria di Carlo Rasini, che superò in volata, nell'ultimo minuto di gara, Franco Caimi. Rasini guidava un catamarano costruito dai cantieri Molinari, azionato da un motore Mercury.

si ripresentò nel 1959 da solo, con un Timossi battezzato ancora una volta Pelaochi, vincendo ancora una volta la gara e la Coppa Montelera. Sull'ambito trofeo, egli avrebbe fatto iscrivere 209, 815. È la velocità che Cometti ha segnato nel tratto fra Piacenza e Cremona nel 1959, ma che la giuria del tempo non se la sentì di avallare, preferendo assegnargli il trofeo dedicato al Conte di Montelera sulla velocità rilevata fra Pontelagoscuro e Volta Grimana km/h 174,344. Cometti colse la sesta vittoria consecutiva nel 1963, la più bella a suo dire, della sua entusiasmante carriera sportiva.



COMMERCIALE FERRAMENTA



Reparto semilavorati:



- 1 Pressa Piegatrice L. 800 mm.
- 1 Pressa Piegatrice Ibrida L. 3000 mm.
- 1 Pressa Piegatrice L. 4000 mm.
- 1 Pressa Piegatrice L. 6000 mm.



- 1 Sistema Taglio Laser Amada Ensis, banco 3000x1500 mm., con caricatore automatico
- 1 Sistema di Taglio Laser Fibra Cutlite Penta 4000 W, banco 6050x2550 mm.



- 1 Calandra 4 Rulli L. 2000 mm.
- 1 Calandra 3 Rulli L. 2000 mm.
- 1 Calandra 3 Rulli L. 1500 mm.
- 1 Piega tubi
- 2 Piega profili

LAMINATI MERCANTILI

Piatti
Angolari
UNP
Travi
Tubi
Lamiere
Serramenti
Tubi meccanici

ACCIAIO INOX AISI 304/316

Piatti
Angolari
Tubi quadri
Tubi tondi
Lamiere
Lamiere forate
Tubi SS
Barre forate
Tondi

FERRAMENTA

Accessori
per cancelli
Barre
filettate
Tubi
Curve
Serrature
Sigillanti
Raccordi
Lamiere forate

FERRO BATTUTO

Recinzioni
Grigliati
Pannelli
coibentati
Lamiere grecate
Lamiere
ondulate

S. .S. Romea 309 Km 68,450 n° 37/b
45014 Porto Viro (RO)

Tel 0426/32330 r.a. - Fax 0426/320657
E - mail: comfer@commercialeferramenta.it

L'epoca delle grandi sfide

Gli anni Sessanta si chiusero all'insegna dell'eterno confronto-scontro fra entro e fuoribordo e tra catamarani e racers. Nel 1970 brillò Renato Molinari con un fuoribordo che superò i 137 km/h. Ma la vittoria del Raid andò al parmense Roberto Brunelli, che pilotava un'imbarcazione costruita dai cantieri Rimossi, azionato da un Motore BPM Vulcano da 8000 cc, 8 cilindri a V, 4 carburatori a doppio corpo e una potenza di 500cv. Molinari e Rasini, sul podio con lui, guidavano fuoribordo costruiti dalla Mercury.

Brunelli firmò anche l'edizione 1971 nella quale stabilì anche il

nuovo record assoluto a oltre 161 km/h., ma non riuscì a fare il bis per la Coppa Montelera: il record dei 178.582 rimase ancora nel cantiere di Cometti. Al secondo e terzo posto si piazzarono il pavese Franco Migliavacca con un racer della classe 2500 e Giovanni Pallolio con un catamarano.

Al raid del 1972 si iscrissero ben 149 concorrenti e di questi un centinaio raggiunsero regolarmente il traguardo. Roberto Brunelli conseguì la terza vittoria dopo una dura battaglia con Rasini, l'avversario di sempre e stavolta si aggiudicò anche la coppa Theo Rossi di Montelera, ottenendo il miglior tempo nel tratto Isola Serafini-Revere. Gabriella Corti vinse nella classe 700cc carena tradizionale.

Il 1973 fu l'anno della riscossa per i catamarani, favorita dal livello basso delle acque e dalle numerose secche. Renato Molinari a bordo del suo Molinari-Mercury strappò la vittoria a Gino Lupi – su un racer Timossi con motore BPM – per una manciata di secondi. Il 1974 fu ricordato per le perfette condizioni del Po: Carlo Rasini ot-



tenne una media oraria superiore ai 158km con un catamarano costruito da Mercruiser.

La lotta tra i giganti delle classi R3, R4, R5, Roo si risolse infine a favore del padovano Antonio Petrobelli, che migliorò il primato assoluto di velocità, portandolo a 166.331 km/h. Al secondo posto si piazzò il pilota mantovano Luigi Mattioli, con un tre punti motorizzato Alfa Romeo, al terzo si piazzò onorevolmente Gino Lupi.

Il Raid del 1975 è entrato nella storia per i colpi di scena finali. Si concluse in pratica a notte fonda, dopo la presentazione alla giuria di reclami e controreclami da parte dei piloti. Tutto successe a causa dell'errata interpretazione data da alcuni concorrenti a un articolo del regolamento riguardante il tratto Volta Grimana - Chioggia, che doveva essere percorso in un tempo massimo di 60 minuti. Fino all'anno prima ne erano stati concessi 90: la variazione fu ignorata da ben 23 equipaggi che impegnarono un tempo superiore.

Alla fine il successo fu deciso dei tempi di penalizzazione inflitti ai due piloti che fecero regi-

strare i migliori tempi e la palma della vittoria fu ritirata da Giuseppe Colnaghi vinse con un catamarano entro-fuori bordo, spinta da un propulsore costruito da Mercruiser in grado di sviluppare una potenza di 400 cv. La coppa Theo Rossi di Montelera se la aggiudicò il pavese Annibale Beltrami.

La magra eccezionale del Ticino del 1976 costrinse gli organizzatori a sposare la partenza al Ponte della Becca e a fronteggiare un'edizione travagliata: si iniziò con un minacciato sciopero degli addetti alle conche, seguirono un numero altissimo di ritiri e incidenti che coinvolsero campioni del calibro di Brunelli. Alla fine vinse ancora Giuseppe Colnaghi, superando di misura Renato Molinari e Teresio Lupano.

Il pavese Annibale Beltrami vinse la 37^a edizione nel 1977 regalando alla corsa un nuovo primato di velocità, 170 km/h. Nelle classi minori primeggiarono Ubaldo Becco, Alberto Mammuccari, Emilio Mazzocchi, Giuseppe

Todeschini e il principe Diofebo Meli Lupi di Soragna.

L'anno seguente il record di Beltrami fu demolito dalle prodezze di Renato Molinari che volò da Pavia a Venezia in meno di due ore. Il nuovo primato venne fissato a 187.286 km/h. Giuseppe Colnaghi, festeggiato inizialmente come vincitore, fu retrocesso al secondo posto alle spalle di Renato Molinari a causa del ritardo impiegato per l'attraversamento delle conche. Egli gareggiò comunque a una velocità media superiore ai 170 km/h. Molinari innalzò il record della Coppa Montelera a 192.408 km orari.

L'edizione speciale 50° del Raid, nel 1979, vide la collaborazione speciale della Federa-



zione Italiana di Motonautica. Renato Molinari vinse alla guida di un catamarano azionato da un fuoribordo Evinrude di 2500cc.

IL PRINCIPE DI ZIBELLO

Roberto Brunelli è l'uomo delle vittorie gloriose raccolte con quel sorriso da rubacuori e delle sconfitte cocenti, quelle che arrivano all'ultima boa, sull'ultimo rettilineo, all'ultimo minuto. Ma lui sapeva festeggiare in tutte e due le occasioni, banchettando fino a notte fonda all'arrivo trionfale a Venezia con gli amici o lungo il Po fino a notte fonda

con i barcaiole che lo rimorchiavano a riva. Su scafi competitivi e velocissimi sapeva imporre il suo stile: vinse per tre anni consecutivi tra il 1970 e il 1972. Nel 1975 sfiorò un'altra vittoria. Si ritirò definitivamente all'inizio degli anni Ottanta, ma la passione per le gare e le velocità rimase. Nato in sella ad una moto, prima di pas-



sare alla motonautica, è tornato all'antica passione (nella versione sidecar).

RAVIZZA NAUTICA

**Vendita - Riparazione motori fuori bordo
Costruzione barche in lega leggera**

**Quartiere Vilette, 1 - 27021 BEREGUARDO
Federico: 339.5341969 - Andrea: 392.0591400**

I grandi Cavalieri del Po



Gli anni Settanta si chiusero con i fuochi d'artificio. Ma il 1980 con il Po in magra, fu un anno da dimenticare. Pochi iscritti e poche facce nuove, anche se non mancarono i graditi ritorni, come quello del Conte Antonio Petrobelli. Il vulcanico Fabio Buzzi portò in gara una bellissima barca di sua progettazione spinta da un motore diesel, ma dopo pochi chilometri fu necessario farlo rimorchiare da un battello.

Fine corsa anche per Eugenio Molinari e per Renato Molinari

dopo Isola Serafini. Antonio Petrobelli portò a casa la coppa del vincitore e la Coppa Montelera dopo 2 ore e 15 minuti di corsa alla bella media di 170.348 km/h. Alle sue spalle si piazzarono Rasini e Manfredini. Eugenio Molinari vinse l'edizione 1981, mentre Virgilio Molinari ruppe il timone sui massi a pelo d'acqua della famosa curva di Riva di Suzzara, in provincia di Mantova, che affrontò temerariamente 180 km/h.

Il 1982 fu un altro anno 'nero' per la corsa. Aldo Martinetto, giornalista di "Vela e Motore" sottolineò l'importanza di rilanciare la corsa che vedeva sempre meno partecipanti. L'edizione fu vinta da Giovanni Cima, precedendo Giulio Ricci e Bruno Malugani.

Il 1983 il vento cambiò: furono più di cento le barche alla linea di partenza a Pavia e non mancò l'affluenza di pubblico lungo tutto il percorso, che assisteva alle strabilianti performance del filante tre punti di Fabio Buzzi, motorizzato con un 12 cilindri Isotta Fraschini. I piloti affrontarono in primo tratto, da Pavia alla conca di Isola Se-

rafini, a una velocità media di 200 km/h. I primi 87 chilometri, insomma, venivano coperti in poco più di mezz'ora.

La gara fu vinta da Alberto Fiorretta su un Molinari-Mercury, superando i 152 chilometri orari. La coppa Montelera se la aggiudicò invece Giulio Ricci. L'edizione del 1984 verrà ricordata per i record. Il Conte Antonio Petrobelli coprì l'intero percorso in meno di due ore, risultando una media oraria finale di altissimo valore, pari a 188.704 km. Alle spalle di Petrobelli si classificarono Pierluigi Calderoni, mentre sul terzo gradino del podio salì Nico Malinverni. Ma la vera star del Raid fu il pilota inglese Tony Williams, noto per le sue partecipazioni al campionato di Formula 1.

Il Conte Petrobelli vinse anche l'edizione 1984 del Raid ed entrò, con questa prova, nell'Olimpo dei campionissimi. Nel corso della gara si erano ritirati Buzzi, Beltrami ed Eugenio Molinari. Per problemi logistici e ambientali nel 1986 la Pavia-Venezia divenne di fatto la Pavia-Chioggia. Ma non per questo mancarono gli sfidanti: alla par-

tenza si iscrissero ben 130 equipaggi e alcuni di questi erano i gloriosi idroscivolanti, scomparsi nelle edizioni del Dopoguerra. Vinse ancora Antonio Petrobelli, alla guida del suo "Biso V" costruito nei cantieri Celli e spinto da un motore 8 cilindri BPM.

Il bel tre punti spinto da un 12 cilindri Lamborghini di Fabio Buzzi si distrusse in un incontro ravvicinato con un isolotto di sabbia. Petrobelli toccò la velocità di 179.880 km/h. Zocchi Ballabio vinse nella rinata categoria idroscivolanti accontentandosi di arrivare a 67km/h. Nel quarantasettesimo Raid del 1987 il nobile padovano Petrobelli ottenne la vittoria che gli permise di eguagliare il record di coppe conquistate da Augusto Cometti.

La conquista del traguardo, comunque, fu piuttosto travagliata. Un legno semisommerso danneggiò la barca del padovano, mettendone in forse la tenuta sino all'arrivo. Questa edizione sarà comunque ricordata come quella delle 'Tre Marie', vista la presenza di un equipaggio tutto al femminile formato da Silvana

e Nicoletta Mora con Paola Petrobelli, giunte al traguardo con un Marlin Boat Suzuki in 10 ore. Stefania Bartoli giunse terza nella classe 1.

L'anno seguente (1988) Petrobelli toccò la vetta delle cinque vittorie consecutive e delle sette vittorie assolute. A fermare la sua inarrestabile rincorsa ai records fu, a pochi chilometri dall'arrivo, un guasto meccanico, nell'edizione del 1989 che fu vinta da Mauro Danini alla guida di uno scafo Molinari con motore Lamborghini 8200 cc. Il pilota mantovano si aggiudicò anche la prestigiosa coppa Montelera. Alle sue spalle si piazzarono Ranieri e Franco Leidi.

NOBLESSE OBLIGE: IL CONTE PETROBELLI

La prima barca di Antonio Petrobelli, fu il frutto di un baratto: motoscafo in cambio di un toro. Poi si procurò un Celli usato con un assetto perfetto, poi un vecchio scafo Timossi che venne sistemato un po' alla buona con colla, vinavil, legno e legnetti e ridipinto di grigio, poi di rosso.

Da lì il nome Biso I. Quando si presentò a Pavia per il suo primo Raid, il giovane conte Petrobelli faceva finta di niente, in mezzo a tutti quegli scafi lucenti. Ma dentro di sé il suo fido meccanico Italo Ruzza, pensava: “Noialtri gavemo il color dato col peneo!”. Gli scarichi del

motore erano stati fatti in casa. A un certo punto si staccarono, il meccanico seduto dietro al pilota prima li legò con del fil di ferro, poi finì per tenerli in mano, mentre fra le gambe aveva la borsa dei ferri. Dopo il Biso I ce ne furono altri cinque. La sera prima di ogni raid il Conte e il

meccanico se ne andavano in qualche bettola lungo la riva del Ticino a mangiare le rane fritte, poi finivano con fragole e zucchero e se ne andavano a dormire presto. La prima vittoria assoluta di Antonio Petrobelli fu nel 1980, poi seguirono le altre consecutive dal 1984 al 1988.



L'era del Raid spettacolo

Col 1989 si chiudeva un decennio di grandi piloti. E con il 1990 si apriva quello del Raid-spettacolo. Primo colpo di scena: la partenza da Cremona a causa del basso livello del Po. Su un percorso così risicato, si scatenò un quintetto di campioni formato da Petrobelli, Buzzi, Danini, Caramelli e Casanova.

Petrobelli e Buzzi si sfidarono lanciati alla velocità massima con una sola idea in testa, demolire il record dei 200 km orari. La corsa fu dominata da Buzzi che correva

alla media oraria di 195.149. Ma Petrobelli a sorpresa lo superò in finale, registrando una media oraria di 198.868 Km/h. La vittoria nella speciale classifica prototipi fu conquistata da Andrea Bonomi alla guida di una bellissima imbarcazione.

Nel 1991 il Raid tornò al suo vecchio tracciato, sui quasi 400 km di percorso. Un po' a sorpresa si imposero Gervasoni e Bianchini alla guida del loro entrobordo Mostes azionato da un motore BPM. Fu un'edizione caratterizzata da condizioni meteorologiche funeste e da un fortissimo vento. I vincitori infatti chiusero con una media oraria di 147.286.

La vittoria della Coppa Montelera fu conquistata da Balocchi. Giuseppe Landini vinse l'edizione del 1992- ancora una volta con partenza da Cremona -alla soglia dei 50 anni e con alle spalle molte partecipazioni al raid, toccando la media oraria di 192.509. Alle sue spalle si piazzarono Luca Radice e Mauro Danini.

Ma la vera star di quella edizione fu il tennista Adriano Pa-



natta che, al termine di una gara travagliata per il malfunzionamento del trim, si classificò al quattordicesimo posto finale e al quinto posto nel tratto cronometrato per la Coppa Montelera.

Nel 1993, Maurizio Caramelli, grande veterano della motonautica e del raid, vinse finalmente la Pavia-Venezia dopo un duello ingaggiato sin dalla partenza con il team formato dallo svizzero Sandro Gianella e il borettese Giuliano Landini. Il pilota pavese portò il suo Lucini-Mercury motorizzato con un 12 cilindri Lamborghini alla media oraria di 191.289 chilometri orari. A questa edizione partecipò un altro team di vip, Alessandro Benetton, in coppia con Andrea Bonomi, che concluse la gara superando la velocità media oraria dei 150 km.

Il raid del 1994 fu adombrato dalla scomparsa del mitico Antonio Petrobelli, dalle proteste degli ecologisti e dal tempo che funestò la gara con un vento fortissimo. Dei pochi partecipanti, una parte fu fermata d'imperio dalla giuria a Boretto, solo pochi poterono ripartire e toccare il traguardo. Vinse l'equipaggio

formato da Nordio e Comparato. La coppa Montelera fu aggiudicata a Giuliano Landini.

Il raid del 1995 portò sul podio un nome nuovo, quello di Remo Ranieri, che negli anni precedenti aveva ottenuto ottimi piazzamenti. L'anno successivo vinse uno svizzero, il pilota Secondo Spacio: impalmò la vittoria con un piccolo racer 'classe 3'. La Coppa Montelera fu invece conquistata dal nuovo astro nascente Dino Zantelli che avrebbe presto fatto parlare di sé.

Nel 1997 altro nome nuovo, quello del medico di Chignolo Po con la motonautica nel sangue, Giuseppe Sterza. Nella prima parte del tracciato lo superò Giorgio Lucchini alla guida di un magnifico Dac che gli valse nuovamente la conquista della Coppa Montelera. Lucchini salì sul podio al secondo posto con un distacco di soli 10 secondi. Alle spalle dei due contendenti si piazzarono Romanello Balocchi e Marco Maran.

Ma la vera star di questa edizione fu Aldo Aielli, 73 anni,



detto il Caimano del Po, con il primato di 37 partecipazioni al Raid, che per la prima volta fu costretto al ritiro per un guasto al motore a pochi passi dal traguardo. L'edizione 1998 fu vinta da Dino Zantelli, che giunse secondo nel 1999 ma tornò sul gradino più alto del podio nel 2000 e nel 2001.

IL 'LEONARDO' DEL RAID

Per l'ingegner Fabio Buzzi, classe 1943, il Raid non è mai stato solo una corsa. È stata sempre l'occasione per provare nuovi motori, nuovi scafi, nuove soluzioni tecniche, nuove diavolerie di sua invenzione. Nel 1969 si presentò al Raid con un tre

punti fuori bordo e un motore Mercury da 700 cc presi a prestito. Riuscì a capovolgersi in Laguna sull'onda di una nave, affondando lo scafo e riuscendo a ripescarlo con l'aiuto di una chiatta. Dopo tre ore, ripartì senza carenatura, dopo aver asciugato il motore. Si dovette fermare per un'ondata nei carburatori scoperti, a non più di 100 metri dall'arrivo. La pagaia di dotazione se l'era persa prima: annaspò dunque con le mani quasi fino al traguardo, poi usò il remo di un gondoliere mosso da pietà. Si piazzò gloriosamente penultimo, su oltre 100 concorrenti, in mezzo a un mare di applausi. Nell'edizione 1986 Fabio Buzzi finì alla massima velocità contro un'isola semi-

sommersa del Po, spaccando lo scafo. Nel 1987 dovette cambiare tre batterie una dopo l'altra prendendole in prestito dagli spettatori lungo il percorso. Nell'edizione 1990, imboccò il canale sbagliato a Volta Grimana e si ritrovò al Faro di Porto Tolle. Quando se ne accorse, tornò indietro a tutta velocità, recuperando giusto in tempo per arrivare secondo, dietro a Petrobelli, con un minuto di distacco. Nel 1992, dopo 30 km di percorso, si ritrovò su una riva a Stradella, con lo scafo spezzato. I soccorritori lo trovarono a tavola con i proprietari della casa galleggiante che aveva evitato per miracolo. Nel 2005 si è arenato sulla sabbia, 'arando' un lungo tratto di Isola Serafini.



Scontro di Titani

La fine del Novecento e l'inizio del Nuovo Millennio portò un ritrovato entusiasmo dell'ambiente motonautico intorno al Raid Pavia-Venezia. Nel 1999 la vittoria andò a Dino Parmegiani alla guida di uno scafo O3000 Clerici, azionato da un fuoribordo Mercury. Sul terzo gradino del podio salì Paolo Ferrari. Alle loro spalle si piazzarono l'elvetico Spacio, Cozza e Pievani.

Il primo raid del Terzo Millennio fu vinto da Dino Zantelli alla guida del fedele Lucini-Alfa

Romeo, imponendosi a una media di circa 160 km/h. Alle sue spalle si piazzarono Giuseppe Pievani e Gianni Sarti, mentre al quarto posto giunse Giorgio Siviero. Tutti e 4 gareggiavano nella classe R2000. L'edizione del 2001 sarà invece ricordata per le barche innovative che si presentarono alla linea di partenza e per l'apertura del raid alle moto d'acqua, che hanno aggiunto una forte componente di spettacolarità.

I centauri dell'acqua si sono rivelati in grado di tenere medie



orarie di tutto rispetto, superiori ai 100km/h. Dino Zantelli, alla guida di un catamarano fuoribordo classe 0 3000 spinto da un motore Mercury, colse il suo terzo successo nonostante la guida piuttosto prudente. Infatti non superò la velocità di 174 km/h. Alle sue spalle si piazzò Pierluigi Nordio, secondo sul podio per un soffio e al terzo posto salì Fabio Buzzi, al volante del suo "Mostro", lo storico FB Design-Bmw.

Il 61° Raid nel 2001 è stato vinto da Dino Zantelli con Pierluigi Nordio al secondo posto e Luigi Abbiati al terzo. Dino Zantelli vince anche la Coppa Montelera. Il 62° Raid, vinto da Fabio Buzzi che ha toccato i 182,820 km/h ha visto un grande ritorno delle donne.

Cinzia Treossi ha conquistato il quinto posto assoluto in tandem con Carlo Bentivogli. Mara Mazucotelli in coppia con Achille

Mazucotelli si è piazzata all'8° posto nel Raid del 2002, giusto davanti a Caterina Croze, arrivata al nono posto assoluto in team con Giampaolo Focchi. Graziella Fontana su moto d'acqua si piazza al 26° posto. Al 41° posto arriva Jennifer Milani, Francesca Gava si è ritirata per un guasto al motore.

La 63ª edizione, nel 2003 è stata sospesa a causa della scarsità d'acqua nei fiumi Po e Ticino. È stata dunque ripetuta nel 2004 e vinta da Fabio Buzzi con un entrobordo disegnato da lui che filava alla velocità media di 197.610 km orari. Egli ha vinto anche la Coppa Montelera toccando i 215.72 km orari nel tratto Ponte della Becca-Isola Serafini (dove poi si è incagliato).

La 65ª edizione del Raid nel 2006 è stata vinta da Dino Zantelli con un bellissimo fuoribordo giallo e rosso che ha toccato i

203.341 km orari (scafo Clerici, motore Mercury) seguito dal veneto Nordio e dal pavese Gigi Abbiati. Ha vinto la Coppa Montelera nel tratto Revere-Pontelagoscuro toccando i 199.155 km/h.

Nel 2007 la classica di motonautica fluviale non si è corsa a causa della scarsità d'acqua nei fiumi Po e Ticino.

Zantelli ha dominato anche la 66a e la 67a edizione del Raid ma non è stato in grado di battere il record della gara per le cattive condizioni del fiume nel 2008 e per le pessime condizioni meteorologiche nel 2009.

L'edizione del 2010 non è stata organizzata a causa della caduta del ponte di Piacenza che avrebbe snaturato la realizzazione della gara stessa, dovendo partire da Cremona. Anche la 68ª edizione del 2011 è stata vinta da Dino Zantelli.

ht hoses technology



Le donne del Raid

La prima donna del Raid, ultima a partire nella prima edizione del 1929, fu la signorina Franci Balboni. Un motore Elto spinneva la sua imbarcazione uscita dai cantieri Taroni di Stresa. Pina Capè nelle tre edizioni del raid che si corsero fra il 1933 e il 1935 fu sempre ai vertici delle classifiche. Irma Lucchini, vincitrice di gare motonautiche a Ginevra e Monaco nel 1937 e nel 1938, nobilitò con la sua presenza anche il raid Pavia-Venezia. Passarono vari anni prima di vedere il gentil sesso ai vertici del raid. Nel 1954, di fianco allo straordinario Augusto

Cometti, in qualità di co-pilota e meccanico del rosso “Pelaochi” c’era la sua spericolata sorella, Camilla. Ma si deve arrivare al 1972 prima di festeggiare un podio femminile: Gabriella Corti vinse nella classe 700cc carena tradizionale.

L’edizione del 187, quindici anni più tardi, sarà ricordata come quella delle ‘Tre Marie’, vista la presenza di un equipaggio tutto al femminile formato da Silvana e Nicoletta Mora con Paola Petrobelli. Giunsero al traguardo con un Marlin Boat Suzuki in 10 ore, dopo vari incidenti. Vennero poi impietosamente squalificate dalla commissione per la mancata esibizione della patente nautica da parte dell’equipaggio. Nella stessa edizione però, Stefania Bartoli giunse terza nella classe 1. Nel 1990 al 19 posto assoluto e al primo posto nella sua classe si piazzò Milena Clerici, che concluse la gara alla media oraria di 124km.

Nell’edizione 2002 la presenza femminile si fa nuovamente notare. Cinzia Treossi ha conquistato il quinto posto assoluto in tandem con Carlo Bentivogli. Mara Mazzucotelli in coppia con

Achille Mazucotelli si è piazzata all’8° posto nel Raid del 2002, giusto davanti a Caterina Croze, arrivata al nono posto assoluto in team con Giampaolo Focchi. Graziella Fontana su moto d’acqua si piazza al 26° posto. Al 41° posto arriva Jennifer Milani, Francesca Gava si ritira invece per un guasto al motore.

LA SIGNORA DEL RAID

Negli Anni Trenta pochissime donne in Italia potevano tenere tra le mani il volante di un’automobile. Dunque si potevano contare sulle dita di una mano quelle che sapevano guidare un motoscafo e decidevano di lanciarlo a 72km orari (nel 1935 era una bella velocità) su un percorso di 400 chilometri. Pina Capè si classificò per tre anni al primo posto nella sua categoria di corsa, al Raid Pavia-Venezia, davanti a piloti che, lanciati a tutta velocità sul Po e sul Ticino, non osservavano di certo le regole della cavalleria maschile di fronte al gentil sesso. La signora Pina Capè arrivava alla Motonautica di Pavia in tuta bianca, scarpette Superga ai piedi, spolverino, foulard e

Vigoni

dal 1878



occhiali da corsa, suscitando sguardi di ammirazione e rispetto. Era discreta, amante della sua privacy, aveva uno sguardo sicuro e penetrante. Emanava quell'aria di emancipazione che ai suoi tempi era un'ideale, un desiderio segreto nel cuore delle donne, più che una realtà diffusa.

CANTIERE NAVALE VITTORIA



CANTIERE NAVALE
VITTORIA

via Leonardo da Vinci, 47 45011 Adria (RO) - Italy
Email: shipyard@vittoria.biz Phone: +39 0426 900467
P. Iva: 01281400299



In addition to the quality management system ISO 9001, the enterprise has received the environmental management system certificate ISO 14001. Vittoria Shipyard has also received the OHSAS 18001 certificate.



GIBELLATO

FORNITURE NAUTICHE

WWW.GFN.IT

LA TUA PASSIONE PER IL MARE, LA NOSTRA MISSION
Oltre 40 anni di esperienza con oltre 16.000 prodotti

BATTELLI
MOTORI

ANCORAGGIO
ORMEGGIO

COMPLEMENTI MOTORE

ARREDO
OGGETTISTICA

FERRAMENTA

ELETTRODOMESTICI SANITARI
IDRAULICA POMPE

ELETTRONICA E
STRUMENTAZIONE

SISTEMI DI COMANDO
E GUIDA

ATTREZZATURE

ELETTRICITÀ E
SEGNALAZIONE

SICUREZZA E SPORT

LUBRIFICANTI DETERGENTI
COLLANTI VERNICI

TAPPEZZERIA
E CORDAME

G.F.N. SRL - VIA FRATTINA 3 - 35011 CAMPODARSEGO PADOVA