

**71° RAID
MOTONAUTICO
INTERNAZIONALE
PAVIA-VENEZIA
2 GIUGNO 2024
TROFEO SALONE NAUTICO VENEZIA**





**SALONE NAUTICO
VENEZIA**





71° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE PAVIA - VENEZIA **31 maggio - 2 giugno 2024 Trofeo Salone Nautico di Venezia**

L'Associazione Motonautica Pavia (AMP) in collaborazione con l'Associazione Motonautica Venezia (AMV) organizzano, sotto l'egida della Federazione Italiana di Motonautica, la 71° edizione del Raid Motonautico Internazionale Pavia-Venezia, che si svolgerà domenica 2 giugno 2024 con partenza da Pavia e arrivo a Brondolo- Chioggia – Venezia Arsenale al 5° Salone Nautico Internazionale.

The Associazione Motonautica Pavia in collaboration with the Associazione Motonautica Venezia are organising, under the aegis of the Federazione Italiana di Motonautica, the 71st edition of the Raid Motonautico Internazionale Pavia-Venezia, which will take place on Sunday 2 June 2024 with departure from Pavia and arrival in Brondolo-Chioggia - Venezia Arsenale at the 5th International Boat Show.

31 MAGGIO 2024

VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE • *ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS (for racers):*

A.M.P. PAVIA, Strada Canarazzo 9, h. 8.30-12.30, h. 14.00- 16.30

Parata cittadina di imbarcazioni • *Boat parade (center city)*

VERNISSAGE MOSTRA "RAID PAVIA-VENEZIA" • *EXHIBITION OPENING*

ex Chiesa s. Maria Gualtieri Piazza della Vittoria - Pavia



1 GIUGNO 2024

VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE • *ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS:*

A.M.P, Pavia: h. 8.30/13.00, h. 14.00/16.30

RIUNIONE PILOTI • *PILOT'S MEETING:* A.M.P Pavia h. 18.30

COCKTAIL PARTY (su invito) • *COCKTAIL PARTY (for guest only):* h. 18.30

2 GIUGNO 2024

INIZIO PARTENZE da AMP PAVIA dalle ore 7.00 • *START OF DEPARTURES from AMP Pavia: from h. 7.00*

PUBBLICAZIONE CLASSIFICA • *RANKING PUBLICATION:*

Club Nautico Marina del Sole h. 18.00

Premiazioni • *Awards ceremony:* V° Salone Nautico Internazionale, Arsenale di Venezia h. 18.30

PRESS, WEB, RADIO/TV SHOW

Live show 31 maggio - 1 e 2 giugno, AMP website, social (Instagram, Youtube, Tik Tok)

Special issue: Weekly magazine, Radio Uau

Special tv show: "Vaucher il turismo in Onda - speciale Raid Pavia-Venezia" 6 giugno 2024, dig. terrestre DDT Canale 68 h. 21.00-21.30 / 12 giugno 2024, canale Sky 229 h. 20.30-21.00



Enrico Beltramelli
Presidente di Associazione Motonautica Pavia

Raid sì, raid no, raid forse. Un motto provocatorio, lo so. Ma neanche troppo se anche quest'anno, all'alba del 18 maggio, alla conferenza stampa di presentazione del Raid, stiamo ancora rincorrendo una plethora di autorizzazioni, rincorrendo chi ha giurisdizione su ogni chilometro di percorso sul Ticino e sul Po per motivi sicurezza, di ambiente, di ordine pubblico. Sembra che l'ultimo problema per tutti sia la partecipazione, l'attesa e la resilienza di questa manifestazione internazionale, che dal 1929 dimostra la navigabilità del Po collegando Pavia a Venezia. E che riesce a schierare 150 concorrenti in un momento in cui la motonautica sportiva ha ritrovato slancio. Il Raid 2024 rivendica il diritto ad essere considerato un evento storico, agonistico ed anche sociale, che merita una qualche deroga per 4/5 ore in un solo giorno ogni anno. Voglio ricordare che pochi anni or sono l'ing. Buzzi che ha partecipato alla gara circa una ventina di volte, citando una edizione degli anni 50 in cui si era perso nel delta del Po e lì approdando in una frazione di poche anime era stato festeggiato per tre giorni (mentre il resto del mondo lo dava per disperso). Raccontandolo a una finale del Raid, ci disse "GRAZIE, GRAZIE, GRAZIE, PERCHÉ ORGANIZZATE LA GARA PIÙ BELLA DEL MONDO".

Raid yes, raid no, raid maybe. A provocative motto, but not even too much if at the dawn of 18 May, at the press conference for the presentation of the Raid, we are still chasing a plethora of authorisations, chasing those who have jurisdiction over every kilometre of the route on the Po for reasons of safety, the environment, public order. It seems that the last problem for everyone is the participation, the anticipation and the resilience of this international event, which since 1929 has demonstrated the navigability of the Po by linking Pavia to Venice. And which manages to field 150 competitors at a time when motorboat racing has regained momentum. The Raid 2024 claims the right to be considered a historical, competitive and also social event, which deserves some derogation for 4/5 hours in a single day every year. I would like to recall that a few years ago engineer Buzzi, who has participated in the race about twenty times, cited an edition in the 1950s in which he was lost in the Po delta and there, landing in a hamlet of a few souls, he was celebrated for three days (while the rest of the world gave him up for lost). Telling a final of the Raid, he said, 'THANK YOU, THANK YOU, THANK YOU, BECAUSE YOU ORGANIZE THIS RACE, THE MOST BEAUTIFUL RACE IN THE WORLD'.



Giampaolo Montavoci
Presidente di Associazione Motonautica Venezia

Finalmente ci siamo! Ritorna anche quest'anno la Pavia Venezia, il Raid Motonautico più lungo e più antico del Mondo. L'entusiasmo non si è placato, arrivati alla terza edizione dai 10 anni di interruzione e alla 71° edizione dal 1929, anno del primo Raid, semmai è aumentato. Le iscrizioni, aperte il primo di dicembre, sono state già 90 nelle prime 24 ore, ben 6 mesi prima della gara. Un record che non ha eguali in nessuna gara motonautica del mondo, cosa che ci rende orgogliosi. Per il rilancio del Raid è stato fondamentale il regolamento semplice, ma efficace. Poche regole basate sul rapporto peso/potenza e sulla sicurezza. Queste ed il granitico successo del Raid sono state trainanti anche per la Centomiglia del Lario, che ha visto triplicare i partecipanti e per la nascita della nuova categoria diporto della Touring Cup, nata subito dopo il rilancio del Raid e cresciuta di pari passo. La nautica vive un momento d'oro che siamo riusciti, con il Raid Pavia-Venezia, ad intercettare. Moto d'acqua, moto surf, diporto, giovanile e radiocomandata saranno le basi di questo successo. Il Raid è anche la gara più partecipata da parte di equipaggi stranieri: ben 50 provenienti da circa 20 nazioni. Anche in questo caso numeri che non conoscono rivali nel mondo. Dopo oltre 30 anni, torna anche lo sci nautico con 4 equipaggi, metà stranieri. Ma anche oltre 15 moto d'acqua e 15 racer, che hanno fatto la storia del Raid. Guido Cappellini con il Formula 1, i Bocca, padre e figlio, col Formula 1 biposto, Cardazzo-Coltro con il 5000 offshore e tanti altri grandi nomi della motonautica internazionale. Il Salone Nautico di Venezia, uno dei nostri principali sponsor, ha voluto anche quest'anno l'arrivo e la premiazione della Pavia Venezia nello storico Arsenale come evento conclusivo del V° Salone Nautico.

Finally here we are! The Pavia Venezia, the longest and oldest motorboat raid in the world, returns again this year. The enthusiasm has not waned, having reached the third edition after the 10-year interruption and the 71st edition since 1929, the year of the first raid, if anything it has increased. Registrations, which opened on December 1st, were already 90 in the first 24 hours, a good 6 months before the race. A record that has no equal in any powerboat race in the world, which makes us proud. The simple but effective regulation was fundamental for the relaunch of the Raid. Few rules based on weight/power ratio and safety. These and the solid success of the Raid were also driving forces for the Centomiglia del Lario, which saw the number of participants triple and for the birth of the new recreational category of the Touring Cup, born immediately after the relaunch of the Raid and growing at the same time. Boating is experiencing a golden moment that we managed to intercept with the Pavia-Venice Raid. Jet skis, surfing, recreational, youth and radio-controlled motorbikes will be the basis of this success. The Raid is also the most attended race by foreign crews: as many as 50 from around 20 nations. Also in this case numbers that know no rivals in the world. After over 30 years, water skiing is also back with 4 crews, half of them foreigners. But also over 15 jet skis and 15 racers, who made the history of the Raid. Guido Cappellini with the Formula 1, the Boccas, father and son, with the two-seater Formula 1, Cardazzo-Coltro with the 5000 offshore and many other big names in international powerboating. The Venice Boat Show, one of our main sponsors, also wanted the arrival and award ceremony of the Pavia Venezia in the historic Arsenal this year as the final event of the Boat Show.



Lara Magoni
Sottosegretario allo Sport della Regione Lombardia

Il 2 giugno 2024 avremo l'onore di ospitare nel territorio lombardo una delle più prestigiose manifestazioni di sport nautici: il Raid Pavia-Venezia, giunto al suo 71° compleanno. Questo evento rappresenta una pietra miliare nella storia del nostro territorio, e sono particolarmente orgogliosa di osservare come l'evoluzione della corsa abbia portato a un significativo incremento della sicurezza, anche grazie all'implementazione della tecnologia satellitare, senza tuttavia sacrificare l'aspetto agonistico che caratterizza la gara.

La partecipazione della Camera di Commercio sottolinea il profondo legame tra questo evento competitivo e il nostro territorio, nonché le tradizioni locali, sia dal punto di vista sportivo che enogastronomico. Eventi di questo tipo hanno il potenziale di diventare un volano attrattivo per appassionati e turisti, offrendo loro l'opportunità di immergersi nelle tradizioni locali e di gustare i sapori della nostra terra, uniti a momenti di intensa adrenalina.

A nome della Regione Lombardia desidero rivolgere un sincero e caloroso in bocca al lupo a tutti i piloti che prenderanno parte a questa avvincente corsa nautica. Faccio i complimenti agli organizzatori e a tutti i volontari che saranno coinvolti. Mi auguro che in futuro potremo continuare ad assistere a un Raid Pavia-Venezia sempre più partecipato, proseguendo la valorizzazione della splendida cornice fluviale che caratterizza la Lombardia meridionale. Sono convinta che questo evento contribuirà a rafforzare ulteriormente l'immagine della nostra Regione come meta di eccellenza per gli sport nautici e il turismo

On 2 June 2024 we will have the honour of hosting one of the most prestigious water sport events in Lombardy: the Pavia-Venice Raid, now in its 71st year. This event represents a milestone in the history of our territory, and I am particularly proud to observe how the evolution of the race has led to a significant increase in safety, also thanks to the implementation of satellite technology, without however sacrificing the competitive aspect that characterises the race.

The participation of the Chamber of Commerce underlines the deep connection between this competitive event and our territory, as well as local traditions, both in terms of sport and food and wine. Events of this kind have the potential to become an attractive flywheel for fans and tourists, offering them the opportunity to immerse themselves in local traditions and taste the flavours of our land, combined with moments of intense adrenaline.

I would like to sincerely and warmly wish good luck to all the drivers who will take part in this exciting nautical race. I congratulate the organisers and all the volunteers who will be involved. I hope that in the future we will be able to continue to see an increasingly well-participated Pavia-Venice Raid, continuing the enhancement of the beautiful river setting that characterises southern Lombardy. I am convinced that this event will further strengthen the image of our region as a destination of excellence for nautical sports and tourism



**IL 71° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE
PAVIA-VENEZIA 2 GIUGNO 2024 FESTEggia
LA GIORNATA NAZIONALE DELLO SPORT**



Pietro Trivi
Assessore alla Sicurezza, Polizia Locale, Protezione Civile e Sport

Il Raid Pavia-Venezia fa parte a pieno titolo della storia dello sport cittadino. Un evento sportivo che ha fatto guadagnare alla città di Pavia ed all'associazione Motonautica le copertine e le pagine di tutta la stampa specializzata, e non solo: oggi abbiamo più che mai su di noi l'attenzione del mondo. Voglio inoltre sottolineare che questo è l'unico grande evento internazionale nato a Pavia che esiste ancora, che fa onore al nostro fiume e alla nostra città. D'altra parte c'è più di un motivo se il Raid attira qui sul Ticino campioni da ogni nazione ed anche un pluridecorato Campione del Mondo come Guido Cappellini: ci sono il fascino del Raid, giunto alla 71° edizione, ma anche la navigabilità del nostro fiume e la bellezza del percorso, tanto per dirne alcuni. Da Assessore allo sport della nostra città ho sempre apprezzato e sostenuto questa iniziativa che mi ricorda i miei primi anni a Pavia quando, era per me una novità, rimanere ad ascoltare, sulle rive del Ticino, il rombo dei motori delle barche. È grande il lustro che oggi viene dato a Pavia dal Raid una manifestazione che quest'anno vuole valorizzare anche le nostre eccellenze, portare la nostra città ed il nostro fiume ovunque nel mondo.

The Pavia-Venice Raid is rightfully part of the city's sports history. It is a sporting event that has earned the city of Pavia and the Motonautica association the covers and pages of the entire specialised press, and not only: today we have the attention of the world on us more than ever. I would also like to emphasise that this is the only major international event born in Pavia that still exists, one that honours our river and our city. On the other hand, there is more than one reason why the Raid attracts champions from every nation and even a multi-decorated World Champion like Guido Cappellini here on the Ticino: there is the charm of the Raid, now in its 71st edition, but also the navigability of our river and the beauty of the route, to name but a few. As our city's Sports Councillor, I have always appreciated and supported this initiative, which reminds me of my first years in Pavia when, for me, it was a novelty to stay and listen to the roar of the boat engines on the banks of the Ticino. The lustre that is now being given to Pavia by the Raid is great, an event that this year also aims to enhance our excellence, to take our city and our river all over the world.

Palio del Raid by Stefano Abbiati

L'artista Stefano Abbiati di Lardirago ha creato il Palio del Raid 2024, una composizione su carta che riprende i colori del fiume e le linee guizzanti dei racers. Abbiati sa smuovere qualcosa nell'osservatore, anche senza l'uso di espedienti molto di moda ultimamente tra gli artisti, come i materiali di recupero o le tecniche digitali innovative. Volti, oggetti e dettagli escono dalla sua palette dipinti direttamente sulla tela. Catturano l'attenzione e portano lontano il nome di dell'artista, oltre i premi e le esposizioni internazionali. Il Palio del Raid di Stefano Abbiati attrae con i colori e il gesto forte e inquieto del pilota in cerca di velocità e potenza.



Palio del Raid by Stefano Abbiati

The artist Stefano Abbiati of Lardirago created the Palio del Raid 2024, a composition on paper that incorporates the colors of the river and the darting lines of the racers. Abbiati knows how to move something in the observer, even without the use of expedients that are very fashionable lately among artists, such as recycled materials or innovative digital techniques. Faces, objects and details come out of his palette painted directly onto the canvas. They capture attention and carry the artist's name far beyond international awards and exhibitions. Stefano Abbiati's Palio del Raid attracts with the colors and the strong and restless gesture of the driver in search of speed and power.



Giovanni Merlino
Commissario Straordinario della Camera di Commercio di Pavia

Ringrazio il Presidente dell'Associazione Motonautica Pavia, Enrico Beltramelli, per aver voluto coinvolgere la Camera di Commercio per questo evento, che per ambito, tradizione e caratteristiche - dico quindi per importanza sportiva e turistica - è sicuramente rilevante per la nostra città e il nostro territorio. Il Raid Pavia - Venezia, giunto alla sua 71° edizione, riporta al centro i nostri fiumi, Ticino e Po che sicuramente in termini sportivi, ma anche turistici rappresentano degli importanti attrattori. Per questa edizione l'Associazione ha voluto allargare i suddetti ambiti anche a quello culturale, dei servizi e produttivo, in particolare enogastronomico. Dunque quindi anche a settori tipici di intervento della Camera di Commercio di Pavia, che investe risorse finanziarie proprio per far crescere l'economia del nostro territorio provinciale. Territorio che ha grandi potenzialità e altrettanto opportunità di sviluppo, ma che va aiutato per raggiungere risultati di cui si merita.

I thank the President of the Pavia Motorboating Association, Enrico Beltramelli, for wanting to involve the Chamber of Commerce for this event, which due to its scope, tradition and characteristics - I therefore say due to its sporting and tourist importance - is certainly relevant for our city and our territory. The Raid Pavia - Venice, now in its 71st edition, brings our rivers, Ticino and Po, back to the center, which certainly represent important attractors in sporting but also tourist terms. For this edition the Association wanted to broaden the aforementioned areas to include culture, services and production, in particular food and wine. Therefore also to typical sectors of intervention of the Pavia Chamber of Commerce, which invests financial resources precisely to grow the economy of our provincial territory. A territory that has great potential and equally opportunities for development, but which must be helped to achieve the results it deserves.

RAID & VIPS

Il Raid Pavia Venezia nel suo glorioso passato ha ospitato numerosi personaggi dello sport, della finanza e dello spettacolo. Tra gli aristocratici che hanno voluto vivere questa emozione 'forte': Principe Diofebo Meli Lupi di Soragna, Principe Maurizio Ruspoli, conte Theo Rossi di Montelera vincitore Raid 1933, 1935, 1936, conte Franco Mazzotti, conte Federico Borromeo d'Adda, H.E Rashid Al Qamzi (Emirates), 3 volte campione mondiale di motonautica F2, iscritto al Raid del 2022.

RAID & VIPS



The Pavia Venezia Raid in its glorious past has hosted numerous personalities from sport, finance and show business. Among the aristocrats who have wanted to experience this 'strong' emotion: Prince Diofebo Meli Lupi di Soragna, Count Theo Rossi di Montelera winner of Raid 1933, 1935, 1936, Count Franco Mazzotti, Count Federico Borromeo d'Adda, H.E Rashid Al Qamzi (Emirates), Raid.



ADRIANO PANATTA
 Campione del mondo sia nel tennis che nella motonautica, ha corso il Raid Pavia-Venezia nel 1991 e nel 2009.

World champion in both tennis and powerboating, he raced the Pavia-Venice Raid in 1991 and 2009



ALESSANDRO BENETTON
 Erede della celebre dinastia della moda, ha corso il Raid nel 1993

CEO of the famous fashion dynasty, he raced the Raid in 1993



CLAY REGAZZONI
 Il campione del mondo di Formula 1, morto nel 2006, corse il Raid nel 2003

The Formula 1 World Champion who died in 2006, raced the Raid in 2003



KRISTIAN GHEDINA
 Campione del mondo di sci, iscritto al Raid 2022

Alpine Ski World Champion, Raid 2022



Vincenzo Iaconianni
Presidente della Federazione Italiana Motonautica

È con vivo piacere ed autentico entusiasmo che porgo il mio saluto alla Pavia Venezia arrivata alla 71° edizione. È un record che ha dello straordinario, se si pensa che nessuna classica della motonautica nel mondo ha resistito così a lungo nel tempo. Il Raid internazionale più antico e prestigioso, tornato a disputarsi dopo dieci anni di assenza, continua a vivere con obiettivi ed emozioni nuove per chi affronterà i 413 chilometri di percorso attraverso i fiumi Ticino e Po. Chi parteciperà non dimenticherà una domenica, quella del 2 giugno 2024, che non è una domenica qualsiasi. In questa storica e impegnativa gara di motonautica fluviale, competizione unica al mondo nel suo genere, ci sono infatti sempre dei primati da battere (quello della velocità per esempio) e dei risultati importanti da ottenere. Sarà, 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. L'organizzazione è affidata da tradizione all'Associazione Motonautica Pavia e all'Associazione Motonautica Venezia e siamo certi che sarà impeccabile. Un ringraziamento particolare va a loro che ogni anno, seppur tra mille difficoltà ed ostacoli, mettono in piedi la manifestazione, agli Enti locali e a tutti coloro che permettono la disputa di uno straordinario appuntamento sportivo come questo. E a tutti gli equipaggi iscritti vanno i miei sinceri auguri di un meritatissimo successo!

It is with great pleasure and genuine enthusiasm that I greet the Pavia Venezia, now in its 71st edition. It is a record that has something extraordinary about it if you think that no powerboat classic in the world has survived for so long.

The oldest and most prestigious international raid, back in competition after a ten-year absence, continues to live on with new goals and emotions for those who will tackle the 413 kilometres of the route across the Ticino and Po rivers.

Those who take part will not forget a Sunday, that of 2 June 2024, which is not just any Sunday. In this historic and challenging river powerboat race, a unique competition of its kind in the world, there are in fact always records to be broken (that of speed for example) and important results to be achieved.

It will be, as always, a spectacle to live and see, a challenge, for pilots and yards involved, courageous, exhilarating and at the same time safe. In fact, the Italian Powerboat Federation has drawn up regulations for the Raid that guarantee the event the strictest safety standards in force, also thanks to the use of satellite technology, without, at the same time, mortifying the competitive and yachting spirit that this Raid has always had in its DNA.

The organisation has traditionally been entrusted to the Pavia Motonautica Association and the Venice Motonautica Association, and we are certain that it will be impeccable. A special thanks goes to them who every year, despite a thousand difficulties and obstacles, put on the event, to the local authorities, and to all those who make it possible to hold an extraordinary sporting event like this one.

And to all the crews that have entered I send my sincere wishes for a well-deserved success!



Federazione Italiana Motonautica

La Federazione Italiana Motonautica fu fondata nel 1923 a Milano ed ebbe come primo presidente Ferdinando di Savoia Principe di Udine. È 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 (circuit, 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.

The Italian Powerboat Federation was founded in 1923 in Milan and had Ferdinando di Savoia Prince of Udine as its first president. It is made up - according to its Statute - of Sports Associations and other bodies that carry out motor-boating activities for competitive and non-profit purposes. The Italian Powerboating Federation, based in Milan, organises, coordinates and regulates its six competitive sectors (circuit, offshore, water scooter, endurance, radio-controlled, hydrofly and motor-surfing) to which the youth and school promotion sector has been added, created to recruit new pilots and widen the catchment area. The activity takes place all over the country and in one year about 50 competitions valid for the National, European and World Championships are held in the most prestigious resorts. The Italian Powerboating Federation also develops activities and initiatives of a recreational, tourist and study nature according to the powers deriving from the laws of the State, promotes and implements the training of federal athletes and technicians and activities aimed at obtaining the qualification to drive racing and recreational watercraft. The Italian Powerboating Federation has its own website at www.fimconi.it where it is possible to find all the news on federal and competitive activities, a Facebook page (Federazione Italiana Motonautica) to keep up to date on the events organised by the FIM, an Instagram page, Flickr and a YouTube channel.





Angelo Poma
Vice Presidente del comitato organizzatore

La Pavia-Venezia è una gara che mi ha accompagnato per tutto l'arco della mia vita. Fa parte di me da sempre. La passione per la Motonautica ed in particolare per il Raid mi è stata trasmessa da mio nonno, Piero Sozzani, fondatore insieme ai suoi fratelli ed alcuni amici dell'Associazione Motonautica Pavia. Egli ha organizzato il Raid fino dalle prime edizioni. Da bambino mi godevo le partenze a Pavia con un grandissimo entusiasmo, osservavo attento le barche in pronte per andare in acqua. Ascoltavo, senza perdere neppure una parola, i discorsi dei piloti e dei meccanici. Per molte edizioni, dopo che mio nonno aveva dato l'ultima partenza come Direttore di gara, "saltavamo" in macchina e raggiungevamo Venezia ai Giardini dove a volte assistevamo all'arrivo degli ultimi concorrenti in gara. Erano magnifiche le premiazioni che si tenevano nei palazzi storici sul Canal Grande, il lunedì, alla presenza di tutte le autorità di Pavia e Venezia. Negli anni seguenti, sono sempre stato coinvolto nei Raid prima come collaboratore nell'organizzazione, poi come Ufficiale di Gara della FIM, poi come Direttore di Gara, poi come organizzatore. Nell'edizione 2021, con mia grande soddisfazione, ho ricoperto entrambe le funzioni.

L'edizione del 2021 con 90 partecipanti è stata, insieme all'amico Giampaolo Montavoci, davvero memorabile. Nonostante i vari imprevisti sempre presenti, siamo riusciti ad ottenere un successo inaspettato, con la prima edizione nell'era dei social. La risonanza mediatica è stata enorme e del Raid ne hanno parlato per diversi mesi le più importanti testate nazionali e internazionali. L'arrivo all'Arsenale di Venezia con una cinquantina di equipaggi e le sirene di tutte le imbarcazioni esposte al Salone Nautico, è stato il coronamento di tutto, con talmente tanta soddisfazione nel cuore, che siamo rimasti euforici ed elettrizzati per vari giorni.

Pavia-Venice is a race that has accompanied me throughout my life. It has always been part of me.

The passion for powerboating and in particular for the Raid was passed on to me by my grandfather, Piero Sozzani, who founded the Pavia Motonautica Association together with his brothers and some friends. He organised the Raid right from the first editions.

As a child, I used to enjoy the start in Pavia with great enthusiasm, watching attentively as the boats prepared to go out on the water. I would listen, without missing a word, to the speeches of the drivers and mechanics. For many editions, after my grandfather had given the last start as race director, we would 'jump' into the car and drive to Venice to the Giardini where we would sometimes watch the last competitors in the race arrive.

The prize-giving ceremonies held in the historic palazzi on the Grand Canal on Monday in the presence of all the authorities of Pavia and Venice were magnificent.

In the following years, I was always involved in the Raids, first as a collaborator in the organisation, then as an FIM Race Officer, then as Race Director, then as organiser.

To my great satisfaction, I held both positions. The 2021 edition with 90 participants was.

Together with my friend Giampaolo Montavoci, it was truly memorable. Despite the various unforeseen events that were always present, we managed to achieve an unexpected success, with the first edition in the social era. The media resonance was enormous and the most important national and international newspapers talked about the Raid for several months.

The arrival at the Venice Arsenal with fifty boats and the sirens of all the boats on display at the boat show was the crowning glory of it all: with so much satisfaction in my heart, I was elated and thrilled for several days.



71° RAID PAVIA-VENEZIA

COMITATO D'ONORE • COMMITTEE FOR HONOUR

Mario Fabrizio Fracassi

Sindaco di Pavia

Luigi Brugnaro

Sindaco di Venezia

Antonio Bobbio Pallavicini

Vicesindaco e assessore ai Lavori Pubblici, Mobilità, Infrastrutture e Trasporti 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

Gianluca Comazzi

Presidente A.I.P.O.

Borelli Ruggero

Presidente Onorario A.M.P.

Ufficiali di gara FIM

COMITATO ORGANIZZATORE • ORGANIZING COMMITTEE

Enrico Beltramelli

Presidente Ass. Motonautica Pavia

Giampaolo Montavoci

Presidente Ass. Motonautica Venezia

Angelo Poma

Vice Presidente Comitato Organizzatore

SEGRETERIA RAID PAVIA VENEZIA • FRONT OFFICE

Anna Ceruti

Patrizia Lardini

SERVIZI LOGISTICI

Uddin Muslin

Khan Firoz Ali

Khan Sajjad

Luigi Tambani

Alaggi Pavia

Ezio Cremona

Base Logistica Isola Serafini

Paolo Bocchia

Base Logistica Torricella

Paolo Corradini

Base Logistica Boretto

Marino Masiero

Base Logistica Brondolo

COMMUNICATION/PRESS AREA

Katia Ferri Melzi d'Eril

Communication advisor

Fabio Rattazzi

Webmaster

Galeazzo Melzi d'Eril

Videomaker

Giulia Ferri e Dolly Paganetti

Servizio mostre

MEDIA PARTNERS

TV show "Voucher - il Turismo in Onda"

Bom Channel canale 68 (digitale terrestre)

SKY canale 229

RADIO UAU

CM WEEKLY (magazine settimanale)

COMMERCIALE FERRAMENTA SNC



CE
EN 1090-1
0546 - CPR - 21572

- TRAVI TUBOLARI
- TUBI LAMIERE
IN FERRO ED INOX
- FERRO BATTUTO
- RECINZIONI
- GRIGLIATI
- PANNELLI COIBENTATI
- ALLUMINIO
- POLICARBONATO
- FERRAMENTA
- LAMIERE FORATE
WOLFSGRUBER
- Innovative steel design
- TAGLIO - PIEGA
- CALANDRATURA
- FORATURA
- TAGLIO AL PLASMA HF
- SERVIZIO ZINCATURA
VERNICIATURA



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 3000X1500mm, con caricatore automatico
1 Sistema Taglio Laser Fibra Cutlite Penta
20000 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 Piegia tubi e 2 Piegia profili

S.S. Romea 309, n. 37/B Km 68,450 - 45014 PORTO VIRO (RO)

Tel. 0426.320330 r.a. - Fax 0426.320657

E-mail: comfer@commercialeferramenta.it

www.commercialeferramenta.it

REGOLAMENTO 71° RAID PAVIA-VENEZIA 2024 2 GIUGNO 2024

RULES of the RAID PAVIA VENEZIA 71th EDITION on JUNE 2 – 2024

1 - PROGRAMMA

La F.I.M. Federazione Italiana Motonautica insieme all'A.M.P. Associazione Motonautica Pavia e A.M.V. Associazione Motonautica Venezia organizzano 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 comparizione del presente Regolamento

TUTTI GLI EQUIPAGGI DEVONO PRESENTARSI PRESSO L'ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA PAVIA ENTRO LE ORE 12.00 DEL 31 MAGGIO 2024

Chiusura iscrizioni 19.05.2024

Verifiche Amministrative e tecniche

c/o Sede Associazione Sportiva AMP Strada Canarazzo, 9
Venerdì 31 MAGGIO 2024

dalle ore 10.00 alle ore 12.30 e dalle ore 14.30 alle ore 17.00
Sabato 1 GIUGNO 2024

dalle ore 8.30 alle ore 12.30 e dalle ore 14.30 alle ore 17.00

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.

1 - PROGRAM

"Federazione Italiana Motonautica" ("F.I.M."), "Associazione Motonautica Pavia" ("A.M.P.") and "Associazione Motonautica Venezia" ("A.M.V."), organize the 70th edition of the international motorboating event "RAID PAVIA - VENEZIA", which will take place as per the attached timetable.

The Event will take place in compliance with these particular Rules, 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. rules.

Registrations opening - starting from the date of publication of these Regulations

ALL CREWS MUST ARRIVE TO THE MOTONAUTICA PAVIA ASSOCIATION BY 12.00 AM ON 31 MAY 2024

Registrations deadline 19.5.2024

Administrative and technical checks

c/o A.M.P. location in Pavia, Strada Canarazzo, 9
Friday May 31, 2024

from 10.00 to 12.30 and from 14.30 to 17.00
Saturday June 1, 2024

from 8.30 to 12.30 and from 14.30 to 17.00

N.B. All participants are requested to attend technical and administrative checks at race location with their boats already prepared for the race and re-fuelled.



Equipaggio Coatto Spairani

Nessuna prova ufficiale

- Orari e Luogo di partenza
Presso AMP durante la riunione Piloti
Sabato 1 giugno, 2024 dalle ore 17.30
- Riunione Piloti
Presso AMP Sabato 1 giugno 2024 ore 17.30
N.B. I piloti che non parteciperanno alla Riunione Piloti non potranno prendere parte alla gara (verrà richiesta la firma del pilota).
- Partenza Da Sede A.M.P.
Domenica 2 giugno 2023
Partenza dalle ore 7,00
- Pubblicazione risultati
c/o Club Nautico Marina del Sole (Brondolo-Chioggia)
Domenica 2 giugno 2024 ore 18.00
- Premiazione
Arsenale di Venezia
Domenica 2 giugno 2024 ore 18.30

2 - UFFICIALI DI GARA

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

3 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio Cronometraggio è effettuato dalla FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI.

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).

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.

No Official test

- Timetables and start list
c/o A.M.P. location during the Drivers meeting
Saturday June 1st, 2024 from 17.30
- Drivers meeting
c/o Headquarters A.M.P. Saturday 1st June 2024, 17.30
N.B. Drivers who do not participate in the Drivers' Meeting will not be allowed to take part to the race (signature of driver will be requested).
- Departures start
From A.M.P. Sunday 2nd June 2022
Starting from 7.00 AM (schedule provided at drivers meeting)
- Final ranking publication
c/o Marina del Sole Nautical Club Sunday
2nd June 2024 18.00
- Official awards
Location Arsenale - Venice
Sunday 2nd June 2024 18.30

2 - RACE OFFICIALS

The Race Officials service is provided by F.I.M. Race Officials Group



Equipaggio Dall'Oglio Ferrari

3 - TIMEKEEPING

Timekeeping service will be provided by Federazione Italiana Cronometristi (Italian Timekeepers Association)

4 - DESCRIPTION OF THE RAID - Title INTERNATIONAL RACE – RAID PAVIA-VENICE

"Raid Pavia Venezia" will take place on a route of 413 km (nominal) length from the city of Pavia to the city of Brondolo - Chioggia where the racecourse ends, as a single timed stage which will also include a special timed stage ("Coppa Montelera").

Drivers agree in advance not to issue any protest should the organizers be forced to cancel or modify one or more connection sectors or special stages due to safety and/or other force-majeur reason, even if changes might be taken after the start of the race.

SPECIAL TROPHIES

Coppa Montelera; this is a perpetual trophy, issued awarded to the driver scoring the highest average speed in the timed stage from from Revere to Pontelagoscuro.

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° 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 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.

Trofeo "Tino ed Ettore Negri" tributato al primo equipaggio pavese classificato.

Trofeo "Pink Raid" attribuito alla prima donna classificata da Associazione Culturale Heritage & Tradition of Europe APS Pavia

5 - ISCRIZIONE

DOMANDA D'ISCRIZIONE, effettuate on line sul sito 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.

I concorrenti 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

Trophy Vincenzo Balsamo; the trophy is issued by F.I.M to celebrate the great powerboat 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 Raid Pavia-Venezia in accordance with these regulations achieving the best average speed increase for the specific class/category (average speeds considered from the 30th edition of the raid).

In the event of a tie, the lower will prevail.

The original copy of the Trophy is permanently kept at FIM headquarters. The winning driver will be presented a small size copy of the Trophy and his/her name will be engraved in the original copy body.



Equipaggio Guffanti

Trophy "Raid Classic": an historical-sporting award dedicated to historic racing boats built before 1990. The Trophy will be awarded to the best ranked historic boat for each category/class.

Trophy "Tino and Ettore Negri" trophy awarded to the first ranked Pavia crew.

Trophy "Pink Raid" Trophy awarded to the first woman classified by the Cultural Association Heritage & Tradition of Europe APS Pavia

5 - REGISTRATION

Entries must be submitted on line on the site www.raidpaviavenezia.it

By signing the entry form Drivers accept and undertake to respect without any reservation these Regulations, any further provision issued by the Organizing Committee, by the Race Director and by any relevant Sport Authority, as well as any FIM and UIM applicable rule.

Drivers also undertake to comply with the current regulations (including river, lakes, Venice lagoon and maritime navigation) acknowledging they are fully aware of.

Drivers agree that by signing the entry form, they undertake on behalf of themselves and of all their crew members, employees, collaborators, or delegates, to release and hold harmless AMP, AMV., FIM, the Organizing Committee, the Race Director for any damage whatsoever which may occur



ROSCIOLI HOTELS

Italian Hospitality since 1933



BW Plus Hotel Universo • BW Premier Hotel Royal Santina • BW Hotel President
Hilton Garden Inn Rome Claridge • Hotel Raffaello, Sure Hotel Collection by Best
Western • The Corner Duomo Hotel - Milano

www.rosciolihotels.it

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:

- mediante iscrizione on line sul sito www.raidpaviavenezia.it con numero chiuso (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.



Equipaggio Devid Maiani

Il COL (FIM, AMP e AMV) prenderà in esame ulteriori n. 10 iscrizioni (wild card) arrivate non oltre 30 giorni prima della manifestazione.

QUOTA D'ISCRIZIONE

Le quote di iscrizione a Raid Pavia-Venezia per l'attuale anno in corso sono pubblicate sul sito www.raidpaviavenezia.it.

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

IBAN: IT25 R030 6911 3361 0000 0009 190

BIC BCITITMMXXX

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, Torricella di Sissa, Volta Grimana, Brondolo e all'arrivo

in connection to the event to themselves, the crew, their employees, collaborators, delegates and any other third party. The application form will be taken in consideration under the following terms and conditions only:

- *entry form shall be completed through official website www.raidpaviavenezia.it. Please note that the number of entries will be limited to a maximum number. Uncompleted entries and/or or false declarations might lead (under the sole judgement of Race Organizers or Race Officials) to consequences such as class/category assignment or exclusion from the race without prejudice to more severe sanctions that might be issued by Sports Authorities).*
- *entry shall be accompanied by the regular payment of registration fee.*

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

The Organizing Committee reserves the right to reject an entry providing to the requestor the reasons of the choice in writing.

The Organizing Committee (FIM, AMP and AMV) will examine further n. 10 registrations (wild card) arrived no later than 30 days before the event.

ENTRY FEE

Payment form for application online : www.raidpaviavenezia.it.

The payment of the REGISTRATION FEE must be submitted together with the entry form by bank transfer to the following Bank account:

IBAN: IT25 R030 6911 3361 0000 0009 190

BIC BCITITMMXXX

Registration to the event provides drivers with:

- *Provision of radio and telephone connections for assistance along the route*
- *Hauling at departure and arrival*
- *Medical coverage, Ambulances and Firefighting service at the following locations: Pavia (AMP start), Isola Serafini (docks), Torricella di Sissa, Volta Grimana, Brondolo and at arrival*
- *Night surveillance at the boat park in Pavia*
- *Route map, table and documentation. Race and logistic assistance control points*

- 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.
- **Ogni equipaggio dovrà OBBLIGATORIAMENTE essere dotato di un telefono ANDROID e powerbank o attacco 12V al fine di garantire la carica per tutta la gara. SIM dati 4G attiva e funzionante**
- Monitoraggio sul percorso con imbarcazioni fornite dalle Associazioni rivierasche
- 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 Arsenale di Venezia

Publicità 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
- Non sono ammessi messaggi politici

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 rimborsata 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 muniti di capsula di sicurezza e tutte le Categorie Corsa oltre 500 cc costruite dopo il 1990 previste dai regolamenti FIM e UIM

- *GPS- based monitoring of each boat along the entire racecourse*
- ***Each crew must be equipped with an ANDROID phone and powerbank or 12V connection in order to guarantee the charge for the entire race. 4G data SIM up and running***
- *Monitoring of the route with boats provided by the coastal associations*
- *Gifts and Advertising delivered to the audits in Pavia*
- *Welcome cocktail at the end of the Drivers' Meeting (Saturday at AMP location in Pavia)*
- *Prizes up to 3rd classified for each class*
- *other prizes awarded as available based on availability from third parties*
- *Special prizes and trophies for the Raid winners*
- *Awards podium ceremony upon arrival at Arsenale di Venezia*

Individual Advertising

Competitors are allowed to carry any type of advertising on their boats and cars provided that:

- *the advertising complies with Italian National Laws*
- *advertising is not against morality*
- *advertising does not carry any political message*

The Organizing Committee has the right to request participants to affix Event sponsorship marks of their boats or Jet-Ski.



Equipaggio Mocchetti

Withdrawal - Entry rejection

In case of entry withdrawal any paid fee will be refunded to competitors who have been refused participation to the race and to those who were unable to participate in the Race due to duly substantiated reasons.

6 - ADMITTED BOATS

The event will be open to the following boat categories:

- *Formula catamaran boats equipped with safety cell and all race classes above 500 cc with boats built after 1990 as per FIM and UIM rules*

- Imbarcazioni da diporto - fino a 9,9 mt. -, la cui velocità di crociera non sia inferiore ai 60 Km/ora
- Touring Cup
- Offshore - Classe 3
- Endurance Gruppo B
- Moto d'acqua - Endurance
- Racers – fino a 2500 cc – sono esclusi Roo
- 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 ESCLUSIVAMENTE MONOPOSTO

Sono ammesse imbarcazioni catamarani Formula muniti di capsula di sicurezza e tutte le categorie corsa oltre 500 cc, costruite dopo il 1990, previste dai regolamenti FIM e UIM.

Sono escluse le categorie Roo/Soo/Ooo/Eoo.

Sono, inoltre, escluse le seguenti categorie prive di capsula di sicurezza: S750-S850-S1000-S2000-S3000-O850-O1000-O1500-O2000-OZ.

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 **altresi vietate le cinture di sicurezza.**

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 co-**

- Pleasure boats up to 9.9 meters, which cruising speed is not less than 60 km / hour

- Touring Cup
- Offshore - Class 3
- Endurance Group B
- Aquabike - Endurance
- Racers ("R classes") up to 2500 cc – (Roo class is not accepted)
- Nautical skiers - speed
- Air propeller hydroplanes



Equipaggio Lagana

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

BOATS CIRCUIT CATEGORIES SINGLE-SEATER ONLY

Formula catamaran boats equipped with safety cell and all race Classes above 500 cc with boats built after 1990 as per FIM and UIM rules

class not accepted Roo/Soo/Ooo/Eoo.

In addition, the following categories without a safety capsule are excluded: S750-S850-S1000-S2000-S3000-O850-O1000-O1500-O2000-OZ.

Without prejudice to the application of any applicable regulations, race participation will be allowed to boats already measured in previous years, with sizes, weights and technical solutions approved at the time of the previous measurement even if not compliant with current regulations. These boats will be admitted to compete in the categories they originally belonged to. The original measurement certificate issued at the time of previous registration shall be provided at the event technical checks, Boats without deformable points (horns) are allowed.

*For safety reasons, **boats equipped with safety capsules, cockpits, domes or canopies (whatever design or modification) are NOT admitted to the event; seat belts are also prohibited.***

As an exception to the above provision participation to the event is allowed to boats equipped with a support system (air-bag) automatically activated in the event of overturnin, in accordance with the provisions of current safety regulations. These boats shall be constantly



GANGWAYS
CRANES
HELM SEATS
LADDERS
TABLE BASES
TENDER LIFTS
ELECTRIC PRODUCTS
BESPOKE SOLUTIONS

SCOPRI DI PIÙ:



WWW.BESENZONI.IT

statamente sorvolate singolarmente con proprio elicottero con a bordo personale specializzato nel salvamento.

assisted by a dedicated helicopter service, provided by the driver, with personnel specialized in rescue activities.

IMBARCAZIONI DA DIPORTO

**Massimo 4 persone a bordo
lunghezza massima mt. 9,9 - con rapporto peso
potenza pari a:**

PLEISURE BOATS

***Maximum 4 people will be allowed onboard
9.9 mt. maximum length with a power-to-weight ratio
equal to:***

RAPPORTO	CAVALLI (esempio)	PESO DELLA BARCA A SECCO	DOCUMENTAZIONE DELLA BARCA RICHIESTA
3 a 1	Cv 200	Peso superiore a 600 kg	Certificazione CE o RINA + documenti del motore in originale
4 a 1	Cv 200	Peso superiore a 800 kg	Documenti del motore in originale
5 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1000 kg	Documenti del motore in originale
6 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1200 kg	Documenti del motore in originale
7 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1400 kg	Documenti del motore in originale
8 a 1	Cv 200	Peso superiore a 1600 kg	Documenti del motore in originale

CLASS RATIO	ENGINE POWER	PESO DELLA BARCA A SECCO	DOCUMENTAZIONE DELLA BARCA RICHIESTA
3:1	200 Hp (example)	Above 600 kg	CE or RINA certification and engine docs
4:1	200 Hp (example)	Above 800 kg	Engine docs in original
5:1	200 Hp (example)	Above 1000 kg	Engine docs in original
6:1	200 Hp (example)	Above 1200 kg	Engine docs in original
7:1	200 Hp (example)	Above 1400 kg	Engine docs in original
8:1	200 Hp (example)	Above 1600 kg	Engine docs in original



Equipaggio Langdon

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.

I sedili tipo corsa sono permessi anche nelle altre categorie. Non sono ammesse imbarcazioni catamarani originariamente da corsa modificati da diporto. Sono ammessi catamarani (CAT D) con:
- lunghezza minima da 6,40 mt e massima potenza 300 cv per imbarcazioni derivate di serie per i quali sia possibile verificare la costruzione e la provenienza.
La categoria CAT D avrà classifica unica separata.

All boats must be equipped with a electric ground switch-off device carrying with a spare lanyard. Boats in classes 3 - 1 must be equipped with racing type seats with a headrest that exceeds the height of the driver's head wearing the helmet.

Racing type seats in the other categories are allowed. Boats that were originally racing catamarans modified for pleasure craft are not permitted.

***Catamarans (CAT D) are allowed with:
- minimum length of 6.40 m and maximum power of 300 hp for production-derived boats for which it is possible to verify the construction and origin.***

All such boats will race a single category.

Per ogni imbarcazione, all'atto dell'iscrizione, dovranno essere presentati i documenti del motore in originale e dell'imbarcazione ove previsto come indicati dalle vigenti normative.

Le imbarcazioni potranno non essere accettate ad insindacabile giudizio dei Giudici di Gara Tecnici se non ritenute idonee alla Manifestazione.

È consentita esclusivamente zavorra del tipo solido e dovrà essere saldamente fissata alla struttura dell'imbarcazione. Ne è vietato il fissaggio con cime, elastici o altro materiale facilmente rimovibile. Per la costituzione della massa di zavorra non è ammesso l'uso di "inerti granulari". Il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo dell'imbarcazione (vedi Tabella rapporto "peso-potenza"). La presenza di zavorra, ed il suo peso, deve essere dichiarato dal pilota ai Commissari Tecnici, nel corso delle verifiche pre-gara e deve essere indicata nella Scheda Tecnica da parte del Commissario. La mancata comunicazione comporterà la squalifica. È espressamente vietato l'uso di zavorra liquida, non è consentito il pompaggio di liquidi all'interno o all'esterno dello scafo, al fine di variare il bilanciamento l'imbarcazione durante la gara. Se l'imbarcazione è dotata di un simile apparato, il medesimo deve essere disinstallato o reso inutilizzabile, tramite la disconnessione elettrica e/o idraulica, prima delle verifiche pre-gara. Il Commissario di Gara Tecnico potrà verificarlo prima e subito dopo l'arrivo di ogni gara ed è a sua insindacabile decisione, porre sigilli e quant'altro renda certo che durante lo svolgimento della manifestazione, non ne venga fatto uso.

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

IMBARCAZIONI TOURING CUP

Sono ammesse le imbarcazioni di Touring Cup come stabilito nel Regolamento F.I.M.

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.

For each boat, at the time of registration, the original engine and boat documents (as required) must be presented as indicated by current regulations.

*Boats may not be accepted at the sole discretion of the **Technical Competition Judges if they are not considered suitable for the Event.***

Only solid material ballast is allowed and it shall be firmly fixed to the boat structure. Use of ropes, rubber bands or other elements which might be easily removed is not allowed. Granular inert material (stone, sand...) as ballast is not allowed. Maximum ballast weight is 10% the minimum weight of the boat class (see table). Use of ballast and its weight shall be declared to the Technical Officer before the start during the boat check and it shall be recorded in the Technical Card by the Officer. Missing such communication will result in driver's exclusion from the race. It is strictly forbidden the use of any liquid ballast as well as of any IN/OUT flow of liquids in order to trim the boat balancing during the race and/or testing. Should the boat be equipped with such balancing system, it shall be removed or disarmed before the Technical Checks by detaching electrical and/or hydraulics systems. Technical Officers may check the system before and during the race and decide to seal it so to ensure that it will not be used during the race.

The F.I.M. HONDA OFFSHORE boats (five) are available FOR RENTAL provided that the rental includes the entire lot.



Equipaggio Maniezzo

BOATS CATEGORY TOURING CUP

Touring Cup boats are allowed to enter the race as defined by the F.I.M. rule.

CLASS 3 OFFSHORE BOAT

*Class 3 Offshore boats are allowed to enter the race as defined by F.I.M. and U.I.M rules, **as long as they are equipped with safety cells** and are assisted individually and constantly by its own helicopter and by specialized rescue personnel.*

BOATS CATEGORY ENDURANCE GROUP B

Group B Endurance boats are allowed to enter the race as defined by the F.I.M. and U.I.M rules.

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
- I Piloti iscritti nella categoria Moto d'Acqua Diporto possono gareggiare in coppia purché ciò sia previsto nell'omologazione del mezzo con cui si partecipa. Entrambi i Piloti dovranno utilizzare tutte le dotazioni di sicurezza (casco, giubbotto etc.) previste dal Regolamento di Campionato Italiano Moto d'Acqua 2022 (sezione "Norme di attuazione")

RACERS – Classi "R" fino a 2500 senza capsula di sicurezza, cockpit o canopi. Al momento delle verifiche 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 Stazzatore FIM durante una sessione di verifiche che sarà organizzata c/o l'Associazione Motonautica Pavia il giorno prima delle Verifiche Amministrative e Tecniche.**

Le imbarcazioni potranno non essere accettate ad insindacabile giudizio dei Giudici di Gara Tecnici 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.

AQUABIKE

The following aquabike classes are allowed to the Event:

- *aquabike registered in the CI Endurance F1E and F2E; an Aquabike license is requested;*
- *pleasure Aquabike Runabouts strictly compliant to standard vehicles; an FIM Driver card and a nautical license are requested.*

As long as the runabouts certification allows it, Pleasure aquabike drivers will be allowed to race having a second person onboard. Both drivers shall wear all safety equipment (helmet, jacket...) as provided by the rules of the "Campionato Italiano Moto d' Acqua 2022 - sezione Norme di attuazione"

RACERS – Boats from "R" Classes up to 2500cc without safety capsule, cockpit or canopi. The original version (i.e. no copies accepted) of the measurement certificate issued at the time of original boat registration shall be exhibited in the technical check. **The boats shall also be granted a certificate of suitability issued by a FIM Technical Official during a verification session that will be organized by A.M.P. the day before the Administrative and Technical Checks.**

Boats may not be accepted at the sole discretion of the Technical Competition Judges if they are not considered suitable for the Event.

WATER SKIERS

Water skiers "Speed category" as provided by the the Italian Water Ski Federation rules, are allowed to participate to the event.

AERIAL PROPELLER WATER SLIDERS

Aerial propeller sliders are allowed to participate as established by U.I.M. Circuit - rule. 590.

RACE NUMBER

Positions and size of the race number shall comply to F.I.M. and U.I.M. rules. Each competitor will race the number assigned by F.I.M. o U.I.M. for the current year.



Equipaggio Huober

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.**



Equipaggio Soffiati Ferrari

Obbligo patente nautica/ Boating license mandatory
A seguito delle ultime indicazioni interpretative pervenute dal Ministero delle Infrastrutture Italiano, per partecipare al Raid Pavia-Venezia occorre la titolarità della patente nautica qualora il mezzo utilizzato superi i 40 cv (o 30 kw).

Nei casi di mezzi con più persone a bordo è sufficiente che la titolarità della patente nautica appartenga anche soltanto alla persona che si iscrive come "pilota" e non a coloro i quali si iscrivono come "copilota" o "passaggero".
Per la rilevazione della potenza di cui sopra si deve far riferimento al documento rilasciato per il motore dalle competenti Autorità.

Categorie Circuito - età massima 65 anni

Per partecipare devono essere in possesso della licenza pilota nazionale o internazionale valida per l'anno in corso. I piloti con età superiore ai 55 possono partecipare solo se hanno effettuato le apposite visite mediche supplementari stabilite dalla Commissione Medica FIM. I piloti di nazionalità straniera devono essere in possesso di licenza e nulla osta della rispettiva Autorità Nazionale.

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

In case of the duplication of race numbers, or unavailability due to previous registrations, the Organizing Committee and the affected driver(s) will agree a new number.

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 visiposted both on the right and the left sides 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 - PILOTS ALLOWED

For all specialties are not allowed to compete in Pavia Venezia pilots under the age of 16.

Following the latest information received from the Italian Ministry of Infrastructure, to participate in the Raid Pavia-Venezia, a boat license is required if the engine power exceeds 40 hp (or 30 kw).

In the case of boat with several people on board, it is sufficient that the boat license belongs at least to the person who signs up as a "pilot": "co-driver" or "passenger" don't need the license.

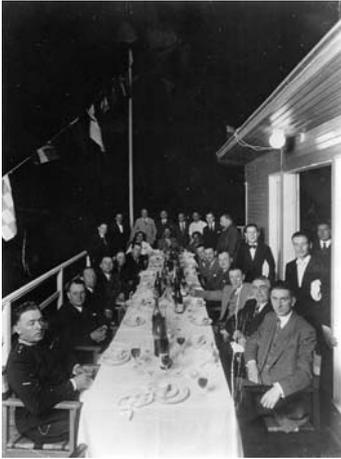
Please refer to the document issued for the engine by the competent Authorities to know the exact power declared.

Circuit Classes - maximum age 65 years

All drivers must have a national or international pilot license valid for the current year.

Pilots over the age of 55 can participate only by carrying out annual special medical examinations as established by F.I.M. Medical Commission.

Drivers of foreign nationality must carry a license and clearance issued by their respective National Authority.



Raid Pavia- Venezia: 1929-1949



Camera di Commercio
Pavia





Raid Pavia- Venezia: 1949-1979



Fratelli Giacomel®

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 apposite 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.



Equipaggio Rosi

Racers - età massima 70 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 2024 FIM e circolare FIM).

I piloti dai 65 ai 70 anni dovranno effettuare ulteriori visite suppletive (visite che saranno comunicate dalla Segreteria FIM al momento della richiesta licenza)

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.

Categoria Diporto - Età massima del pilota, del navigatore e dei passeggeri 75 anni – il pilota da 70 a 75 anni può condurre un'imbarcazione dotata di motore FB, EB e EFB con potenza non superiore a 200 cv.

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

Offshore categories - maximum age 70 years

As per F.I.M. and U.I.M. regulations the maximum age for a driver is extended to 70 years provided a annual special medical examinations is carried out as established by F.I.M. Medical Commission.

Endurance categories - GROUP B - maximum age 70 years

As per F.I.M. and U.I.M. regulations the maximum age for a driver is extended to 70 years provided a annual special medical examinations is carried out as established by F.I.M. Medical Commission.

AQUABIKE - maximum age 70 years

- Drivers in aquabike CI Endurance F1E and F2E; an Aquabike license;
- pleasure Aquabike Runabouts strictly compliant to standard vehicles; an FIM Driver card and a nautical license are requested plus a medical certification allowing non-competitive sport activities.

Racers - maximum age 65 years

Drivers must present a valid F.I.M. or U.I.M. license at the administrative checks. Over 55 Pilots over 55 must have carried out the annual special medical examinations as established by F.I.M. Medical Commission (ref FIM 2024 drivers licenses regulations and FIM circular).

Foreign pilots must be in possession of a valid Driver license issued by their national Authorities shall also issue a specific authorization to participate in the Raid Pavia-Venezia.

Pleasure Classes - Maximum age of the pilot, navigator and passengers 75 years provided that they use a boat equipped with a FB, EB and EFB engine with a power not exceeding 200 hp.

Each crew member Italian or foreign must carry a FIM Driver Card and a medical certificate for non-competitive sporting activities with annual validity.

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.

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'approdo di Torricella di Sissa (PR) con 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 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 inquadrati 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

b) **Participating pilots must arrive in Pavia with their boats already supplied with fuel.** There will be an official refuelling point at the landing in Torricella di Sissa (PR) (time neutralized).

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

Drivers may plan to re-fuelling in any other location and under their own responsibility. In such case time will not be neutralized.

- AQUABIKE – a minimum autonomy of 100 Km between refuelling is recommended.

8 - INSURANCE

The insurance coverage for accidents occurring to FIM registered pilots is borne by FIM. All foreign pilots must provide autonomously for their insurance coverage for personal accidents (AD&D) and are not required to show the relevant certificate 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 between boats) and R.C. for "hauling and launching" operations



Equipaggio Pettinaroli

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.

Notwithstanding the above, in order to have the necessary insurance coverage for third parties damages during tests and the race (excluding damage between boats), foreign pilots must send to FIM (email: gare@fimconi.it) a copy of their insurance policy (written in English and signed by the pilot himself or by his National Authority) at least 15 days before the event with clear evidence of the validity of the insurance in the Italian territory. FIM will inform foreign pilots about the acceptance of the documentation received or its rejection, as soon as possible, at the latest 48 hours before the event. If a driver fails to exhibit the insurance certificate signed by him or by the his National Authority within the aforementioned terms or if the regional covera-

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. 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)
- **Diporto - Casco color Arancione, Rosso, Giallo 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
- Sospendite/ganci omologati 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 obbligatoriamente essere dotati di 1 telefono cellulare ANDROID con SIM 4G dalla partenza all'arrivo, con attacco alla batteria della barca o di congruo numero di batterie tampone al fine di essere costantemente individuati dal sistema di tracciamento GPS pena la squalifica.

ge of his insurance is not adequate, in order to enter the Event the driver will be required to subscribe an extension of the insurance contract issued by FIM. The cost of such insurance coverage extension 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 a reimbursement of insurance costs to guarantee R.C. towards third parties. The fee shall be paid to FIM staff at the racing office in Pavia who will issue a formal receipt.

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

9 - EQUIPMENT

*Each competitor shall wear the following regulatory protective clothing during the entire duration of the Race: **under penalty of disqualification:***

- **Circuit, Endurance, Offshore, Water JetSki Endurance classes: homologated helmet and homologated suit** as required by specific F.I.M./ U.I.M classes rules
- **Pleasure Boats - CE Approved Orange, Red, Yellow Helmet (suitable for motorcycle use) and approved Life Jacket for pleasure navigation**

The following equipment must be present onboard each boat throughout the race:

- *Approved fire extinguisher minimum capacity 1Kg.*
- *rope 20 meters long*
- *1 paddle*
- *Horn or flares*
- *Suspensions/hooks approved for all registered Boats and Acqua bike*
- **"Raid Security"** telephone number

list provided by the Organization.

The aforementioned material will be checked by Race Officials and by the Race Organization Staff Organization at any time during the Race.

Under penalty of disqualification all crews must be equipped from departure to arrival with 1 ANDROID mobile phone – SIM 4G, powered by the boat battery or other adequate power supply devices to secure constant connection to the Internet and GPS networks in order to be constantly identified by the GPS tracking sy-



Equipaggio Tessarin

Una APP dedicata verrà installata durante le verifiche amministrative e tecniche a Pavia e dovrà rimanere attiva per tutta la durata della gara

10 - VERIFICHE

VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE (IL VENERDÌ E 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.

Diporto

- Certificato medico non agonistico in corso di validità rilasciato in Italia
- **Patente nautica ove necessaria**
- Tessera Conduttore FIM
- Documenti del motore in originale e dell'imbarcazione (ove previsto) 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.

***stem** - A dedicated Android app will be installed during the administrative check in Pavia and shall be maintained active during the whole duration of the race.*

10 - CHECKS

ADMINISTRATIVE AND TECHNICAL CHECKS (FRIDAY AND SATURDAY BEFORE THE RACE)

Competitors shall present themselves with their own boat ready for the race at the AMP headquarters in Pavia where the administrative and technical checks will be carried out as required by F.I.M. and U.I.M regulations.

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

Mobile phone number of pilots and accompanying persons.

For all classes/categories

Italian and foreign pilots

- National Pilot License issued by the relevant National Authority of belonging when required
- or
- Driver's Card ("Tessera di Conduttore") when required
- Measurement certificate and / or Log Book when required
- Engine homologation fiches when required
- Boat documents when required
- Engine documents when required
- Turtle test certificate for pilots driving boats equipped with a safety capsule.

Additional documentation for foreign pilots - Authorization to compete issued by their respective National Authority

Pleasure Navigation

- Valid Italian medical certificate for non competitive activities
- **Nautical license when necessary**
- FIM Driver's Card
- Original engine documents and boat (where applicable) with documentation of total dry weight
- Each competitor will receive an identification mark that must be presented at any request from any FIM Race Official during the course of the Race.
- Random checks might be carried out about the identity of the pilots; any irregularity will result in the exclusion from the Race.

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.

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 atterrà a queste prescrizioni verrà escluso dalla Gara.

- Once the administrative checks will be successfully completed the Driver shall move to the Technical Verification of the boat in accordance to the schedule advertised.

- Race Officials will check the following during Technical Verifications:

- *boat correspondence to the declared category and class;*

- *boat compliance with the technical standards of its category;*

- *Successful completion of all formalities*

- *Availability of adequate Protective clothing*

- *Availability of all requested onboard equipment*

Organizers and Technical Race Officials may exclude at their sole discretion any boat, which age conditions, obsolescence and maintenance status are not considered suitable for participation in the race, even if the boat is formally compliant with the official rules

11 - NAVIGATION

During the entire duration of the Race competitors must strictly comply with all the instructions issued by the relevant Authorities. The competitor who does not comply with these prescriptions will be excluded from the race.

PAVIA - ISOLA SERAFINI	<p>Km. 98 -Primo tratto - da Pavia a Isola Serafini</p> <p>Sono previste 3 tipologie di partenza che verranno scelte in funzione delle condizioni dell'alveo dei fiumi Ticino e Po:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trasferimento da Pavia al Ponte della Becca (km 10) e inizio del tempo cronometrato dal Ponte della Becca 2. Trasferimento, non cronometrato, con tempo minimo di 75 minuti e con tempo massimo di 2 ore 3. Trasferimento via terra delle Imbarcazioni a San Nazzaro d'Ongina, con alaggio e partenza in loco
------------------------	--

PAVIA - ISOLA SERAFINI	<p><i>Km. 98 - First leg - from Pavia to Isola Serafini</i></p> <p><i>Three departures options are foreseen according to the conditions of Ticino and Po rivers bed:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Transfer from Pavia to Ponte della Becca (km 10) and start of the timed time from Ponte della Becca</i> <i>2. Transfer with a minimum time of 75 minutes and a maximum time of 2 hours</i> <i>3. Transfer by car of the boats to San Nazzaro d'Ongina, with hauling and departure on site</i>
------------------------	--

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.
ISOLA SERAFINI - TORRICELLA DI SISSA (PR)	Km. 48 Secondo tratto cronometrato
TORRICELLA DI SISSA (PR) PUNTO DI RIFORNIMENTO UFFICIALE	Rifornimento facoltativo con tempo neutralizzato massimo 30', salvo deroghe autorizzate dai Commissari F.I.M. preposti ai controlli
TORRICELLA DI SISSA (PR) - VOLTAGRIMANA	Km. 215 - Terzo ed ultimo tratto cronometrato
TRATTO REVERE - PONTELAGOSCURO COPPA TEO ROSSI DI MONTELERA	Km. 55 – Coppa Montelera Prova speciale Tratto cronometrato
VOLTA GRIMANA - MARINA DI BRONDOLO	Km. 20 - Trasferimento obbligatorio TEMPO MASSIMO DI ARRIVO A BRONDOLO ORE 19,00 – Per essere classificati gli equipaggi – barca/moto d'acqua e piloti – devono necessariamente arrivare a Brondolo entro le ore 19.00 anche con assistenza esterna
BRONDOLO - VENEZIA Arsenale	Km 32
TOTALE PERCORSO GARA	km. 413

13 - ASSISTENZA ESTERNA

Su tutto il percorso è ammessa l'assistenza esterna.

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.

SERAFINI ISLAND (DOCKS OPERATIONS WITH NEUTRALIZED TIME)	<i>Drivers are allowed to stay in the docking area just for the docking operations. No parking allowed. If a competitor has to stop in the area due to breakdowns he shall remain out of the dock and wait the next docking round. Exceptions will be approved by the FIM Race official appointed the dock control</i>
SERAFINI ISLAND TORRICELLA DI SISSA (PR)	<i>Km. 48 Second timed section</i>
TORRICELLA DI SISSA (PR) OFFICIAL SUPPLY POINT	<i>Re-fuelling point with neutralized time maximum 30 mins. Exceptions shall be managed by the Race Official appointed for the control.</i>
TORRICELLA DI SISSA (PR) - VOLTA GRIMANA	<i>Km. 215 - Third and last timed section</i>
TRATTO REVERE - PONTELAGOSCURO RED TEO CUP OF MONTELERA	<i>Km. 55 - REVERE-PONTELAGOSCURO Special stage Coppa Montelera Timed section</i>
VOLTA GRIMANA - MARINA DI BRONDOLO	<i>Km. 20 - Mandatory transfer MAXIMUM ARRIVAL TIME IN BRONDOLO AT 19.00 – To be classified, the crews – boat/Acquabike and pilots – must necessarily arrive in Brondolo before 19.00 even with external assistance</i>
BRONDOLO - VENICE Arsenale	<i>Km 32</i>
TOTAL RACE COURSE	<i>km. 413</i>

13 - EXTERNAL ASSISTANCE

Outside Assistance is allowed along the entire route

RE-FUELLING

The containers for transporting and re-fuelling fuel shall be metal cans with pouring spouts or alternatively bottle-type cans with pouring spouts or quick couplers. Use of funnels is prohibited to prevent fuel leaks



Il rifornimento di carburante è libero e a discrezione del pilota che potrà effettuare uno o più rifornimenti/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.

IMBARCAZIONI ASSISTENZA RAID SUL PERCORSO

Sul percorso di gara saranno presenti imbarcazioni di sorveglianza e di recupero.

Il traino dovrà essere richiesto al numero di emergenza RAID. Gli equipaggi in avaria verranno trainati dalle imbarcazioni di recupero all'imbarcadero più vicino. 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.

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 impreveduti (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 imme-

Re-fuelling locations are open at the discretion of the pilot who can carry out one or more autonomous re-fuelling(s) on the fly wit "running time". However any re-fuelling must be carried out according to safety regulations and at the sole responsibility of the pilot who organizes it. Participating pilots are requested to arrive to Pavia with boats already filled with fuel.

BOATS ASSISTANCE RAID ON THE ROUTE

On the race course there will be surveillance and recovery boats.

Towing must be requested from the RAID emergency number. Damaged crews will be towed by salvage boats to the nearest marina. The costs are borne by the crew, if required.

14 - DEPARTURES

All procedures related to departures shall be provided by the Organizers in due time

15 - TIME LIMIT CHECKS - MAXIMUM TIMES - PARK CLOSED

At the Drivers' Meeting the Organizing Committee and the Race Director will communicate the maximum time of opening and closing times of the control points. Changes might be introduced during the race due to unexpected reasons (bad weather, difficulty of the route, etc.)

- a) *The maximum time to complete the race and each stage is the same for all Categories and Classes*
- b) *A competitor will not be allowed to start or to continue the race if a Technical check carried out by the Race Officials recognizes that the boat is not suitable to start or continue the race.*
- c) *A boat will not be allowed to start or continue the race from a control point if it has been sanctioned during the course of the Race.*
- d) *A boat will not be able to start or continue the race from a control point in the event of a medical check which detects the inability of a competitor to carry out or to continue the race. Upon arrival, the boats must remain in the parc fermé, where they will remain available to the Technical Race Officials for the relevant checks.*

16 - ABANDONMENT - ACCIDENT

*To help the coverage of the "**Raid Safety**", the competitors who withdraw from the race must immediately communi-*

diatamente 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 documentandone la motivazione. **Il nominativo del concorrente inadempiente verrà comunicato alla F.I.M/UIIM 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 150,00.=, entro 30 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica. In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di Euro 150,00, 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 La Marina del Sole a Brondolo

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

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.

cate their 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 who will fail to document their situation. The names of the defaulting competitors will be communicated to F.I.M/UIIM Authorities for the appropriate sanctions.

17 - PROTEST

As required by F.I.M and U.I.M rules, a protest must be submitted in writing to the Race Director and accompanied by the protest fee of Euro 150,00, within 30 minutes from the official posting of the race results. In case of a technical protest, in addition to the aforementioned fee of Euro 150,00 a security deposit of Euro 300,00. must be added. A protest can be issued only against a single driver.

18 - CLASSIFICATION AND CALCULATION METHOD

The official results will be published, after being signed by the Race Director, at the Race Direction on arrival at BRONDOLO, Marina del Sole

GENERAL CLASSIFICATION

The race results will based on total time (hr,mins, secs) across all categories and classes.

Ranking will be defined by increasing value of the total time as the sum of the times each driver has requested to complete the three timed stages plus any penalties accumulated in the Voltagrimana-Brondolo and Brondolo-Venice transfer times.

RANKING BY CLASSES

A class by class ranking will also be calculated and published

19 - AWARDS

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

Prizes shall be collected at the awards ceremony otherwise they will be considered un-accepted by the driver with no option to get them collected later.

20 - MODIFICATIONS

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



Patrocini richiesti

REGIONE LOMBARDIA
REGIONE EMILIA ROMAGNA
REGIONE VENETO
COMUNE DI PAVIA
PROVINCIA DI PAVIA
PARCO DEL TICINO
ASSONAUTICA VENEZIA
LEGA NAVALE
CAMERA DI COMMERCIO DI PAVIA
UNIVERSITÀ DI PAVIA
COMUNE DI PAVIA

Supporters

COMUNE DI VENEZIA
C.O.N.I.
FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA
U.I.M.
BERGAMO SCUBA ANGELS
LE PREFETTURE
I COMUNI RIVIERASCHI DEL PO E DEL TICINO
LE QUESTURE
LA GUARDIA DI FINANZA
LE LEGIONI DEI CARABINIERI
LE CAMERE DI COMMERCIO DI PAVIA, CREMONA,
MANTOVA E VENEZIA
LA CAPITANERIA DI PORTO DI CHIOGGIA
GLI ASSESSORATI ALLO SPORT E TURISMO DEI COMUNI
DI PAVIA E VENEZIA
IL CONSORZIO PARCO DEL TICINO
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
LA PROTEZIONE CIVILE LUNGO IL PRIERCORSO
LA FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI
CRONO VENEZIA
LA POLIZIA URBANA DI PAVIA - CREMONA - VENEZIA
I MEDIA STAMPA, TV E WEB
IL PANATHLON CLUB PAVIA - VENEZIA
LA LEGA NAVALE DI PAVIA E VENEZIA
C.U.S. PAVIA (UNIVERSITÀ DI PAVIA)
TENNIS CLUB PAVIA
SOCIETÀ CANOTTIERI TICINO
SOCIETÀ BATTELLIERI COLOMBO
CLUB VOGATORI PAVIA
PRIMO CLUB NAUTICO "AMICI DEL PO" – PONTE DELLA BECCA
CLUB NAUTICO "LE GABBIANE" - CHIGNOLO PO
ASSOCIAZIONE MOTONAUTICA S.NAZZARO D'ONGINA
C & B RACING TEAM
MOTONAUTICA ASSOCIAZIONE CREMONA
A.S.D. CIRCOLO MOTONAUTICA CREMONA
COMUNE DI POLESINE ZIBELLO
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
CLUB NAUTICO BAGNOLO SAN VITO
CANOTTIERI LA FOLAGA
ASSOCIAZIONE AIRONI DEL PO
SOCIETÀ NAUTICA OSTIGLIESE
CANOTTIERI REVERE
IL PONTILE S.M. MADDALENA DI ROVIGO
SOCIETÀ CANOTTIERI FERRARA



PAVIA - VENEZIA

71° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE

PREMIO SPECIALE

1° PILOTA CLASSIFICATO

Coppa Teo Rossi Montelera

a cura di:

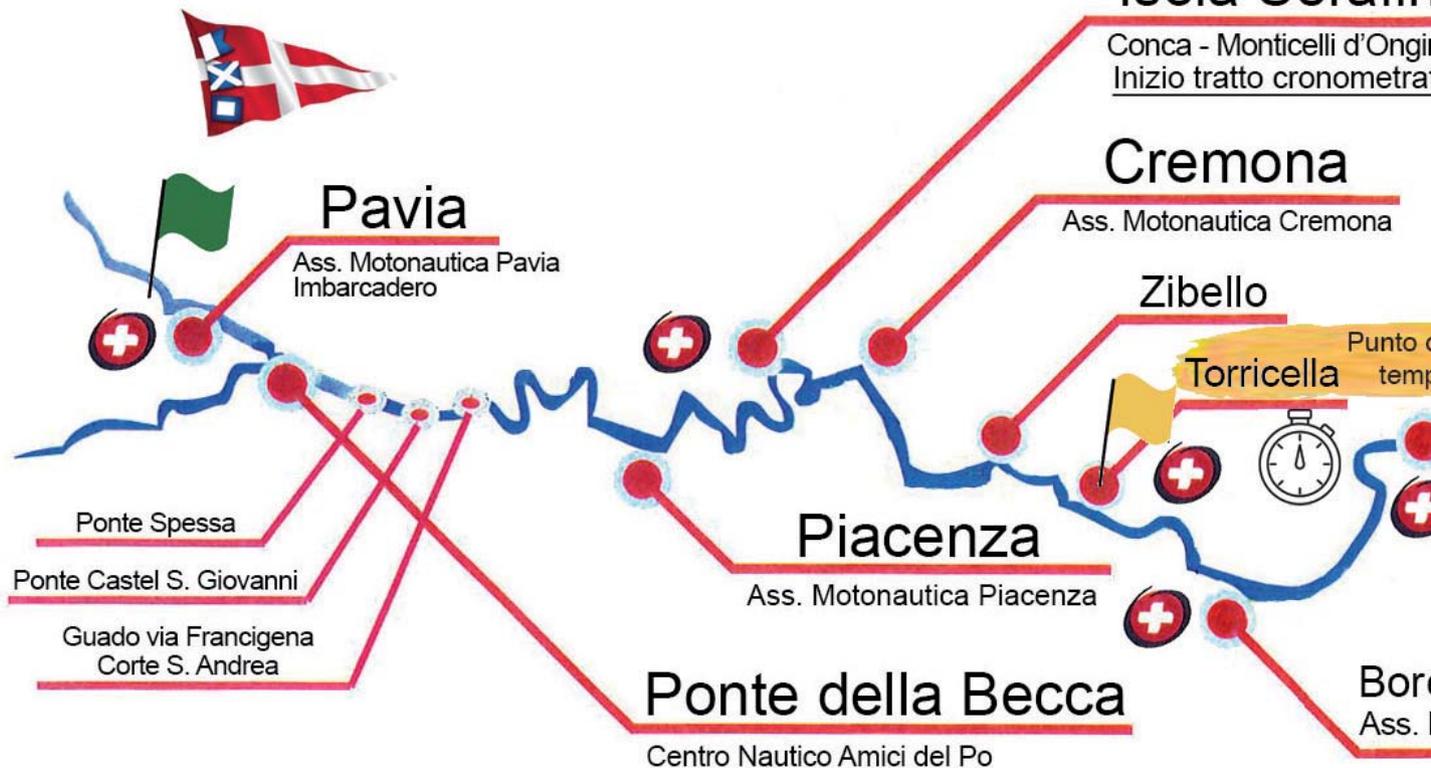
STEFANO BRESSANI



2 GIUGNO 2024 - VENEZIA



PARTENZA RACE START



Tratti cronometrati

Pavia Ponte della Becca - Isola Serafini
 Isola Serafini - Torricella
 Torricella - Volta Grimana



Ambulanze



ni
na
to



ARRIVO RACE ARRIVAL Brondolo



Cavanella d'Adige

Conca Cavanella d'Adige

Revere

Inizio Coppa Montelera

di rifornimento con
po neutralizzato

Borgoforte - S. Benedetto Po

etto Po

Motonautica Boretto Po

Volta Grimana

Conca Volta Grimana
Fine tratto cronometrato



Sermide

Polesella

Pontelagoscuro

Fine Coppa Montelera



Punto di rifornimento

Volta Grimana-Brondolo

Trasferimento non cronometrato
entro le ore 19

Premi

CLASSIFICA GENERALE

COPPA E MEDAGLIA AL 1° ASSOLUTO

COPPA E MEDAGLIA AL 2° ASSOLUTO

COPPA E MEDAGLIA AL 3° ASSOLUTO

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

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 Originale è 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. Il vincitore riceve una copia della coppa in scala 1:2

PREMI SPECIALI

- **Premio Venini** - Un vaso in prezioso vetro di Murano offerto dalla fornace Venini viene assegnato al primo assoluto;
- **"Memorial Mario Paolo Masiero"** viene assegnato al primo assoluto;
- **Coppa "Scultura Vestita"** di Stefano Bressani "Testa da PILOTA" viene assegnata al vincitore della Coppa Montelera;
- **Palio del Raid** creato dall'artista Stefano Abbiati, assegnato al primo equipaggio straniero sul podio;
- **Trofeo AMV** assegnato all'equipaggio più giovane;
- **Coppa Fratelli Tino e Ettore Negri** assegnata al primo equipaggio pavese classificato;
- **Trofeo "Pink Raid"** attribuito alla prima donna classificata in singolo o in equipaggio, offerto da Associazione Culturale Heritage & Tradition of Europe APS Pavia;
- **Premio Raid & Voucher** offerto dal tv show Voucher all'equipaggio arrivato dalla nazione più lontana;
- **Trofeo Simpatia e Coraggio**.

Awards

GENERAL RANKING

CUP AND MEDAL FOR 1ST OVERALL

CUP AND MEDAL FOR 2ND PLACE OVERALL

CUP AND MEDAL FOR 3RD PLACE OVERALL

COPPA C.O.N.I. to the 1st, 2nd and 3rd classified in each category and class

CUP THEO ROSSI DI MONTELERA

It will be awarded to the competitor who has achieved the highest speed in the Revere - Ponte Lagoscuro timed section. The original cup is kept at the headquarters of the Associazione Motonautica Pavia, on its base will be applied each year a plaque with the name of the winner of the timed section. The winner receives a copy of the cup in scale 1:2

SPECIAL PRIZES

- **Venini Prize** - A vase in precious Murano glass offered by the Venini furnace is awarded to the first overall;
- **"Memorial Mario Paolo Masiero"** is awarded to the first absolute;
- **Coppa "Scultura Vestita"** by Stefano Bressani "Testa da PILOTA" is awarded to the winner of the Coppa Montelera
- **Palio del Raid** created by artist Stefano Abbiati, awarded to the first foreign crew on the podium
- **AMV Trophy** awarded to the youngest crew
- **Tino and Ettore Negri Brothers Cup** awarded to the first ranked Pavia crew;
- **"Pink Raid" Trophy** awarded to the first classified woman in single or crew, offered by Associazione Culturale Heritage & Tradition of Europe APS Pavia
- **Raid & Voucher prize** offered by TV show Voucher to the crew that arrived from the farthest country.
- **Sympathy and Courage Trophy**.

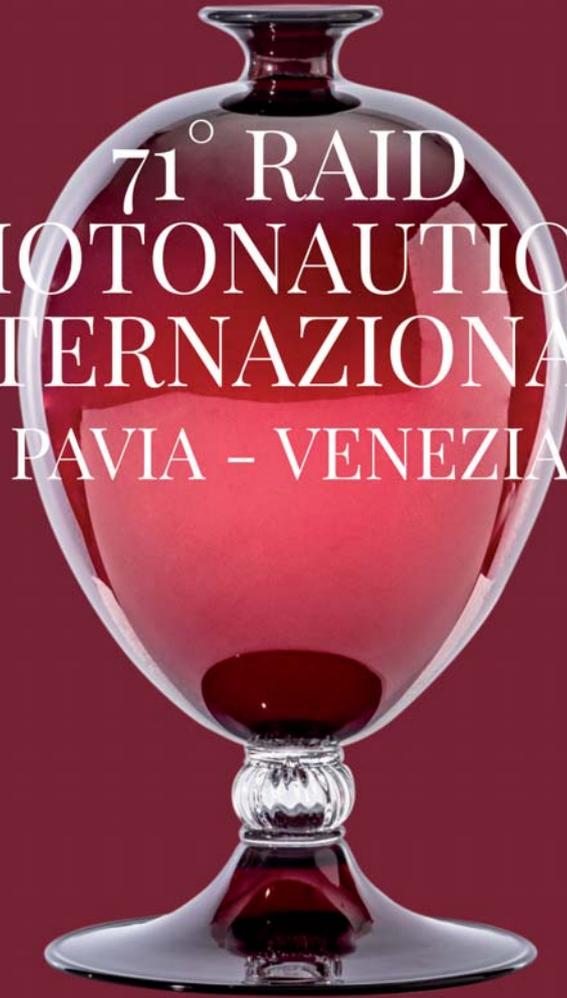
La coppa Montelera e la copia per il vincitore



VENINI

71° RAID MOTONAUTICO INTERNAZIONALE PAVIA - VENEZIA

La gara motonautica che unirà Pavia e Venezia sarà impreziosita dal prestigioso trofeo Venini: il Veronese. Disegnato nel 1921 da Vittorio Zecchin, questo straordinario capolavoro in vetro di Murano ha lasciato un'impronta indelebile nella storia dell'arte vetraria italiana.



ASSOCIAZIONE
MOTONAUTICA PAVIA



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 di M. 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 Gianfranco		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 Leopoldo		entrob.	109,191	03,34,18"	S. Marco	Alfa Romeo		90	68	61
25	1965	Casanova Leopoldo		entrob.	131,718	02,57,39"	Popoli	Alfa Romeo		100	73	73
26	1966	Marchisio Ermanno		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 Roberto		entrob.	145,854	02,22,07"	Timossi	B.P.M.		127	71	56
31	1971	Brunelli Roberto		entrob.	164,653	02,27,11"	Timossi	B.P.M.		135	94	70
32	1972	Brunelli Roberto		entrob.	158,983	02,30,10"	Timossi	B.P.M.		145	100	67
33	1973	Molinari Renato		entrob.	155,610	02,51,17"	Molinari R.	Mercury		115	53	46
34	1974	Petrobelli Antonio		entrob.	166,331	02,20,41"	Timossi	B.P.M.		92	51	55
35	1975	Colnaghi Giuseppe		entrob.	150,000	02,33,12"	Molinari	Mercuryser		96	57	59
36	1976	Colnaghi Giuseppe		entrob.	151,733	02,31,27"	Clerici	Mercury		79	40	51
37	1977	Beltrami Annibale		entrob.	168,825	02,16,07"	Molinari E.	B.P.M.		81	51	63
38	1978	Molinari Renato		fuorib.	187,286	02,02,42"	Molinari R.	Evinrude		97	59	61



FORESTI & SUARDI

ALLUMINOX
DIVISION LUXURY STAINLESS STEEL



MANUFACTURERS



n°	ANNO	1° PILOTA	2° PILOTA	CATEG.	MEDIA	TEMPO	SCAFO	MOTORE	IDROSC.	PART	ARR	%
39	1979	Molinari Renato		fuorib.	176,670	02,12,27"	Molinari R.	Evinrude		90	53	59
40	1980	Petrobelli Antonio		entrob.	170,348	02,14,54"	Timossi	B.P.M.		84	48	48
41	1981	Molinari Eugenio		entrob.	148,737	02,34,30"	Molinari	B.P.M.		64	39	64
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 Antonio		entrob.	188,703	01,58,55"	Celli	B.P.M.		100	51	49
45	1985	Petrobelli Antonio		entrob.	187,730	01,59,32"	Celli	B.P.M.		90	34	31
46	1986	Petrobelli Antonio		entrob.	179,880	02,04,45"	Celli	B.P.M.		111	58	51
47	1987	Petrobelli Antonio		entrob.	184,460	02,01,39"	Celli	B.P.M.		96	63	66
48	1988	Petrobelli Antonio		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 Antonio		entrob.	198,968	01,17,30"	Celli	B.P.M.		100	63	63
51	1991	Gervasoni Angelo	Bianchini M.	entrob.	147,286	02,24,37"	Mostes	B.P.M.		79	37	51
52	1992	Landini Giuliano		entrob.	192,509	01,20,06"	Molinari	Lamborghini		69	40	57
53	1993	Caramelli Maurizio		entrob.	191,289	01,51,21"	Lucini	Mercury		87	41	48
54	1994	Nordio Pier Luigi	Comparato F.	entrob.	136,963	02,35,31"	Nordio	Mercury		88	33	38
55	1995	Ranieri Roberto		fuorib.	189,890	01,52,28"	Burgess	Mercury		55	33	60
56	1996	Spacio Secondo		entrob.	152,324	02,19,50"	Lucini	Alfa Romeo		80	50	62
57	1997	Sterza Giuseppe		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 Enrico		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
69	2021	Carli Gianluca		fuorib.	168,090	01,29,14"	Baba	Mercury		90		
70	2022	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po (iscritti record 164)										
70	2023	Cappellini Guido		F1	200,290	00,56,37"	DAC	Mercury		76	56	73

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.

L'edizione n° 69 del 2021, per carenze idriche, è partita da S. Nazzaro d'Ongina.

MARCO®



Albo d'Oro - Coppa Montelera

1929	Negri Ettore	Calvi Luigi	settore	Pavia-Piacenza	Km	47,173
1930	Mazzotti Franco	Cattaneo Guido	settore	Cremona-Salsomaggiore	Km	65,904
1931	Mazzotti Franco	Cattaneo Guido	settore	Pavia-Piacenza	Km	68,904
1932	Biseo Attilio	Cap. Bertoli	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	58,747
1933	Rossi di Montelera Theo	Cattaneo Guido	settore	Piacenza-Cremona	Km	90,946
1934	Rossi di Montelera Theo	Cattaneo Guido	settore	Piacenza-Cremona	Km	103,600
1935	Rossi di Montelera Theo	Cattaneo Guido	settore	Piacenza-Cremona	Km	111,570
1936	Gorini Goffredo	Col. Donati Renato	settore	Pavia-Piacenza	Km	119,400
1937	Gorini Goffredo	Col. Donati Renato	settore	Pavia-Piacenza	Km	120,900
1938	Gorini Goffredo	Serg. Mag. Ponzalino	settore	Pavia-Piacenza	Km	103,955
1939	Gorini Goffredo	Serg. Mag. Ponzalino	settore	Pavia-Piacenza	Km	127,807
1952	Toselli Carlo	Toselli Francesco	settore	Piacenza-Cremona	Km	70,881
1953	Cometti Augusto	Cornetti Camilla	settore	Piacenza-Cremona	Km	111,857
1954	Oggione-Albione		settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	145,454
1955	Augusto Cometti	Cornetti Camilla	settore	Piacenza-Cremona	Km	126,834
1956	Maderna Cesare	Anfossi Augusto	settore	Piacenza-Cremona	Km	157,713
1957	Rivolta Renzo	Molli	settore	Piacenza-Cremona	Km	169,272
1958	Marega Tarcisio	Marega Amalia	settore	Piacenza-Cremona	Km	163,890
1959	Cometti Augusto		settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	174,344
1960	Cometti Augusto		settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	166,195
1961	Celli Dino		settore	Ostiglia-Pontelagoscuro	Km	120,646
1962	Gilberti Franco	Scarpa Oscar	settore	Pavia-Piacenza	Km	116,729
1963	Cometti Augusto		settore	Isola Serafini-Casalmaggiore	Km	178,582
1964	Guidotti Flavio		settore	Pavia-Isola Serafini	Km	131,426
1965	Casanova Leopoldo		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	136,455
1966	Caimi Franco		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	123,321
1967	Brunelli Roberto		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	140,835
1968	Casanova Leopoldo		settore	Isola Serafini-Voltagrimana	Km	161,247
1969	Lupi Gino		settore	Isola Serafini-Revere	Km	157,912
1970	Brunelli Roberto		settore	Isola Serafini-Revere	Km	165,604
1971	Brunelli Roberto		settore	Isola Serafini-Revere	Km	176,086
1972	Brunelli Roberto		settore	Isola Serafini-Revere	Km	169,142
1973	Molinari Renato		settore	Isola Serafini-Revere	Km	163,637
1974	Petrobelli Antonio		settore	Isola Serafini-Revere	Km	174,028
1975	Beltrami Annibale		settore	Revere-Voltagrimana	Km	170,716
1976	Casanova Leopoldo		settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	151,272

RAVIZZA NAUTICA

Vendita - Riparazione motori fuori bordo
Costruzione barche in lega leggera

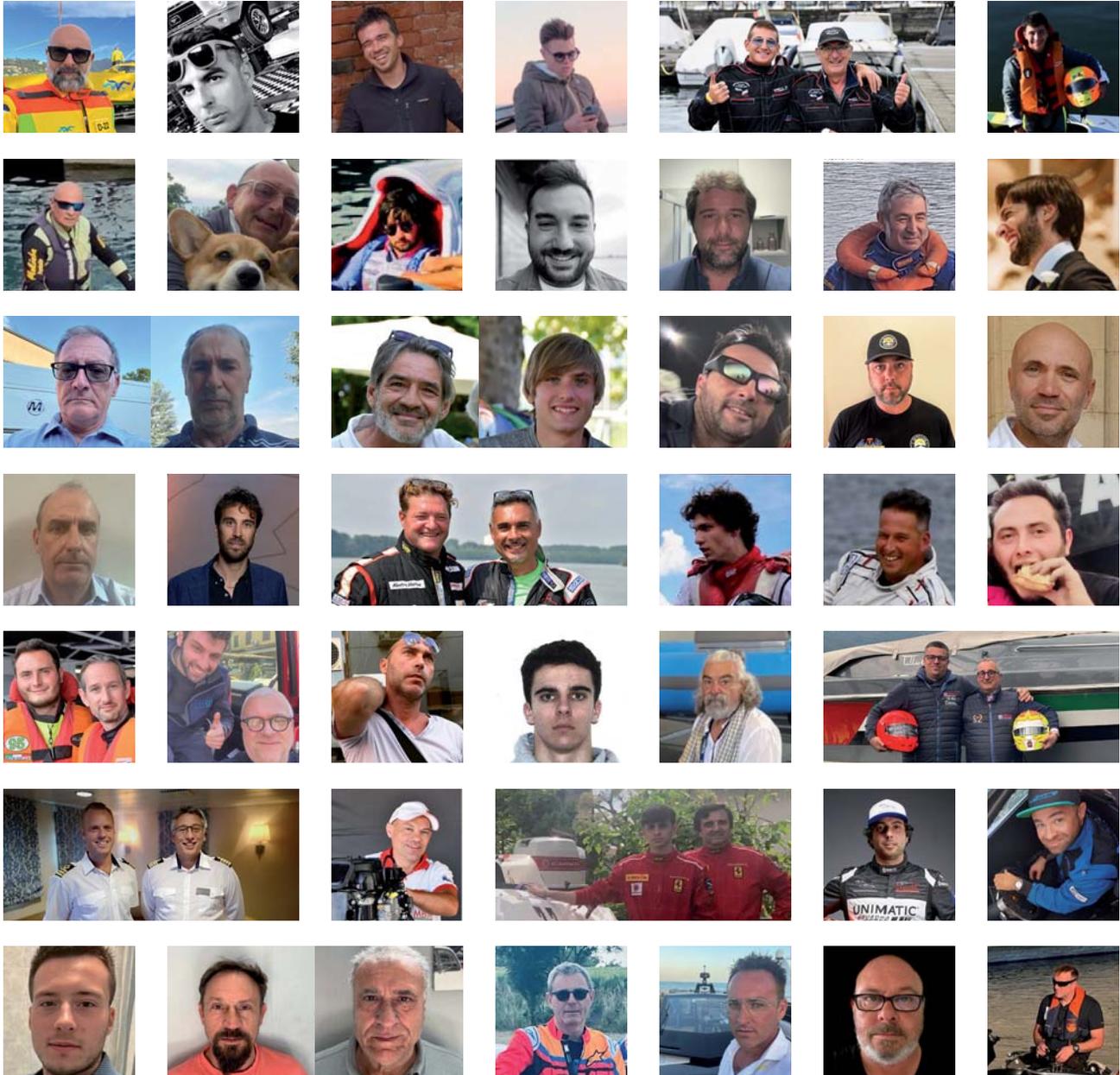
Quartiere Villetta, 1 - 27021 BEREGUARDO
Federico: 339.5341969 - Andrea: 392.0591400

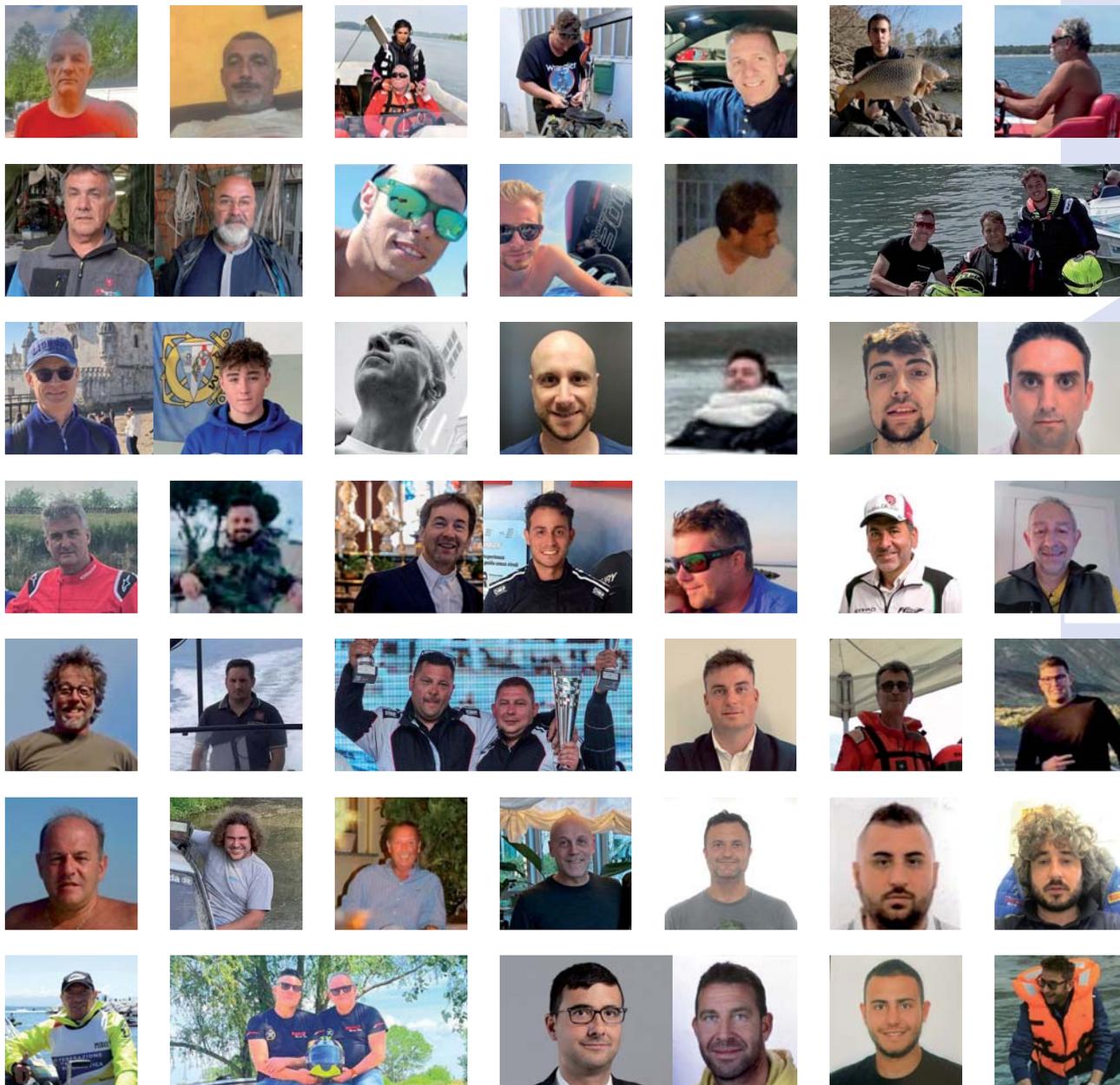


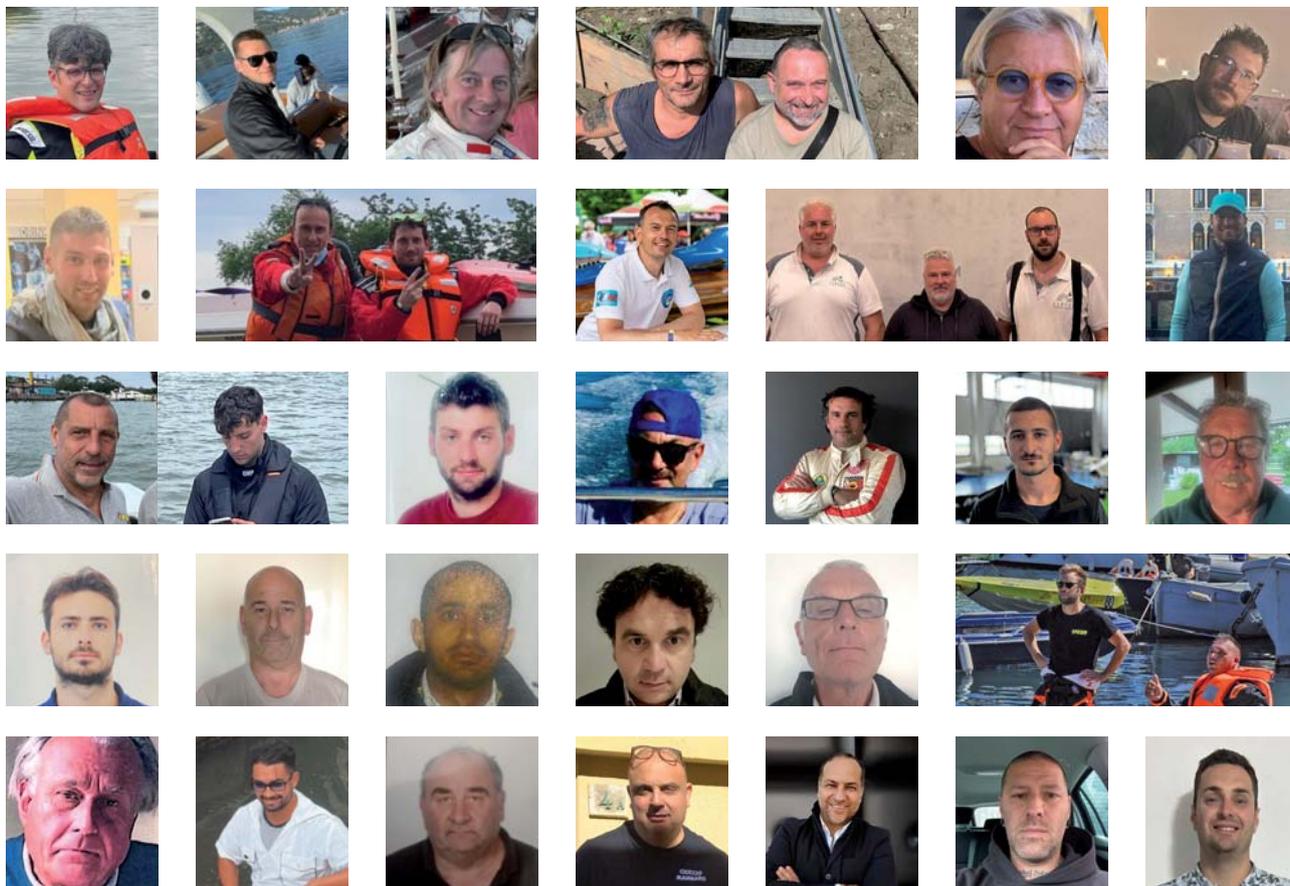
1977	Beltrami Annibale	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	172,895
1978	Molinari Renato	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	192,408
1979	Molinari Renato	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	184,375
1980	Petrobelli Antonio	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	169,391
1981	Ricci Giulio	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	152,247
1982	Cima Giovanni	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	157,195
1983	Ricci Giulio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	161,553
1984	Petrobelli Antonio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	173,455
1985	Petrobelli Antonio	settore	Pontelagoscuro-Voltagrimana	Km	172,486
1986	Petrobelli Antonio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	172,594
1987	Petrobelli Antonio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	190,020
1988	Petrobelli Antonio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	181,978
1989	Danini Mauro	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	151,863
1990	Petrobelli Antonio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	192,907
1991	Balocchi R.	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	147,761
1992	Landini Giuseppe	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	184,118
1993	Caramelli Maurizio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	186,265
1994	Landini Giuseppe	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	148,148
1995	Ranieri Remo	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	193,039
1996	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	146,862
1997	Lucchini Giorgio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	161,963
1998	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	130,390
1999	Parmeggiani Enrico	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	154,410
2000	Lucchini Giorgio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	163,178
2001	Zantelli Dino	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	168,439
2002	Buzzi Fabio	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	169,780
2003	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po				
2004	Buzzi Fabio	settore	Ponte della Becca-Isola Serafini	Km	212,750
2005	Dino Zantelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	199,155
2006	Dino Zantelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	173,016
2007	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po				
2008	Dino Zantelli	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	178,394
2009	Dino Zantelli	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
2021	Carli Gianluca	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	164,110
2022	Edizione sospesa a causa carenze idriche fiumi Ticino e Po				
2023	Cappellini Guido	settore	Revere-Pontelagoscuro	Km	200,810

ht hoses technology

Equipaggi in gara 2024 • Crews competing in 2024







ASSOCIAZIONE
CENTORI E AMICI
DEL BAMBINO
LEUCEMICO

agal

ALEX, HLEB, ARIS e VIVIANA IN GARA PER IL RAID!! Tre bambini assistiti da AGAL, organizzazione nata a Pavia nel 1982 che accoglie i piccoli pazienti affetti da leucemia provenienti da tutta Italia e dall'estero in cura presso il Policlinico San Matteo, salgono a bordo dei racer più veloci con il loro progetto: i motoscafi disegnati per l'evento, stampati sulle magliette indossate dai campioni del 71° Raid Pavia Venezia nel giorno della competizione. Dall'ospedale, i bambini e le loro famiglie potranno fare il tifo per gli equipaggi a loro abbinati. A fine gara riceveranno le magliette col disegno del loro motoscafo, il numero della barca e il simbolo del Raid, offerte da Associazione Motonautica di Pavia. AGAL garantisce gratuitamente accoglienza, trasporto da e per l'ospedale, orientamento, mediazione linguistica, patronato, conforto e tanta solidarietà. Dona la speranza, clicca su www.associazioneagal.org

Abbinata al numero 10 Alberto Huober

Abbinata al numero 112 Marco Maniezzo

Abbinata al numero 555 Giorgio Benaglia

V° Salone Nautico Venezia

Il Salone Nautico di Venezia torna con la sua quinta edizione da mercoledì 29 maggio a domenica 2 giugno 2024, con 4 giorni di eventi. Nel 2024 tornerà ad ospitare, oltre alle novità internazionali dedicati della nautica, la premiazione del Raid Pavia-Venezia. La sede espositiva è l'Arsenale di Venezia, simbolo del secolare dominio militare della Repubblica Serenissima e cuore pulsante della sua industria navale. Un incomparabile contesto storico, composto da un bacino acqueo e da antichi padiglioni pienamente restaurati.

Gli spazi espositivi sono distribuiti su un bacino acqueo, con 50.000 mq e oltre 1.000 metri lineari di pontili per esposizione, 240 ormeggi dedicati a yacht e superyacht, vela e altre tipologie di imbarcazioni. Lo spazio espositivo outdoor occupa 30.000 mq, quello indoor circa 5.000 mq. Sono presenti le eccellenze della nautica da diporto internazionale. Questo evento esplora ogni aspetto del navigare e costruire imbarcazioni: design, motori, ambiente. Il Salone Nautico Venezia è promosso dal Comune di Venezia e realizzato attraverso la società Vela spa, in collaborazione con la Marina Militare Italiana. In occasione della Festa dell'Europa a Venezia 2024 è stato anche lanciato il Concorso Climate ChaCe - Concorso sui cambiamenti climatici 2024.

The Venice Boat Show returns for its fifth edition from Wednesday 29 May to Sunday 2 June 2024, with 4 days of events. In 2024 it will return to host, in addition to international nautical news, the awards ceremony of the Pavia-Venice Raid. The exhibition venue is the Arsenal of Venice, symbol of the centuries-old military dominion of the Serenissima Republic and the beating heart of its naval industry. An incomparable historical context, composed of a water basin and fully restored ancient pavilions.

The exhibition spaces are distributed over a water basin, with 50,000 m2 and over 1,000 linear meters of piers for display, 240 moorings dedicated to yachts and superyachts, sailing and other types of boats. The outdoor exhibition space occupies 30,000 m2, the indoor one approximately 5,000 m2. The excellence of international pleasure boating is present. This event explores every aspect of sailing and building boats: design, engines, environment. The Venice Boat Show is promoted by the Municipality of Venice and created through the Vela spa company, in collaboration with the Italian Navy. The Climate ChaCe Competition - Climate Change Competition 2024 was also launched on the occasion of the Europe Day in Venice 2024.





Consorzio
Tutela Vini
Oltrepò Pavese



Cipolla Rossa di Breme®
sito ufficiale

“Eccellenze e Raid” in mostra a S. Maria Gualtieri

La mostra è visibile presso la ex Chiesa di Santa Maria Gualtieri, un gioiello nato alla fine dell'epoca carolingia nel 989 d.C ad opera di Walterius (in italiano Gualtieri), figlio di Wualpertus, un giudice del palazzo Reale, missus dominicus e fratello della contessa Rotruda, che volle la chiesa nei pressi della propria abitazione, dedicandola a santa Maria. L'edificio, che si affaccia su piazza della Vittoria, l'antico foro romano della città, fu ricostruito nella seconda metà dell'XI secolo e fu consacrato da Papa Urbano II, nel 1096. Nel 1250 la chiesa fu inserita tra le parrocchie di porta Laudensis. Nel 1576 la canonica era guidata da 8 sacerdoti e possedeva, ancora alla fine del Settecento, 76 ettari di terre. Nel 1788 la chiesa fu soppressa e unita alla parrocchia dei Santi Gervasio e Protasio. L'edificio venne sconsacrato nel 1798 e lo trasformarono in abitazioni e negozi. La chiesa fu acquistata dal comune di Pavia negli anni '60 del Novecento fu studiata e restaurata tra il 1975 e il 1991. Da allora ospita concerti ed eventi.

La primitiva chiesa, risalente alla seconda metà del X secolo, presentava un'aula unica. Quello nato dopo l'XI secolo presenta tre navate, voltate a crociera, scandite da pilastri. Questa nuova scansione a tre navate è di per sé un dato di rilievo assoluto, da considerare tra i primi casi noti, allo scadere dell'XI secolo. Il rinnovamento della chiesa è stato realizzato riutilizzando grossi mattoni di età romana e ciottoli fluviali. I pilastri sono dotati di capitelli in laterizio, tipici dell'architettura lombarda dell'XI secolo. Internamente si conservano tracce di affreschi (i cavalieri dell'Apocalisse, la figura di un angelo) risalenti sempre al tardo XI secolo. La chiesa subì radicali modifiche nel XVI secolo: due delle originali absidi vennero demolite e quella centrale fu sostituita da un coro rettangolare. Nel tardo Seicento la chiesa fu nuovamente rinnovata secondo il gusto barocco. Sulla facciata venne aperta una grande finestra, gli interni furono arricchiti da stucchi e venne demolito il chiostro medievale. Dell'originario edificio del tardo X secolo si conserva parte della muratura del campanile, ornato da archetti, visibile a lato della facciata.

The exhibition can be seen in the former Church of Santa Maria Gualtieri, a jewel created at the end of the Carolingian era in 989 AD by Walterius (in Italian Gualtieri), son of Wualpertus, a judge of the Royal Palace, missus dominicus and brother of Countess Rotruda, who wanted the church near her home, dedicating it to Saint Mary. The building, which overlooks Piazza Vittoria, the ancient Roman forum of the city, was rebuilt in the second half of the 11th century and was consecrated by Pope Urban II in 1096. In 1250 the church was included among the parishes of Porta Laudensis. In 1576 the rectory was led by 8 priests and still owned, at the end of the eighteenth century, 76 hectares of land. In 1788 the church was suppressed and united with the parish of Saints Gervasio and Protasio. The building was deconsecrated in 1798 and transformed into homes and shops. The church was purchased by the municipality of Pavia in the 1960s and was studied and restored between 1975 and 1991. After a long restoration it hosts concerts and events.

The primitive church, dating back to the second half of the 10th century, had a single hall. The one built after the 11th century has three naves, cross vaults, punctuated by pillars. This new three-nave structure is in itself a fact of absolute importance, to be considered among the first known cases, at the end of the 11th century. The renovation of the church was carried out by reusing large Roman bricks and river pebbles. The pillars are equipped with brick capitals, typical of 11th century Lombard architecture. Internally there are traces of frescoes (the horsemen of the Apocalypse, the figure of an angel) dating back to the late 11th century. The church underwent radical changes in the 16th century: two of the original apses were demolished and the central one was replaced by a rectangular choir. In the late seventeenth century the church was renovated again in Baroque style. A large window was opened on the façade, the interiors were enriched with stuccos and the medieval cloister was demolished. Part of the bell tower's masonry remains from the original late 10th century building, adorned with arches and visible on the side of the façade.



La storia e i miti del Raid Pavia-Venezia sono visibili alla cittadinanza durante i giorni della gara nel cuore della città, grazie alla collaborazione tra l'Associazione Motonautica di Pavia e il Comune di Pavia, attraverso l'Assessorato allo Sport e all'Assessorato alla Cultura. Una mostra multimediale con foto e cimeli è stata allestita nella piazza principale di Pavia, dove sono state portate alcune imbarcazioni d'epoca e altre pronte per la gara, festeggiate dalla musica di Timur De Angeli e Silvia Rovati e dalla danza di Gabriele Frascini e Caterina Arioli. Tutti i piloti iscritti sono stati abbinati ad aziende del territorio e dislocate lungo il percorso, perché la corsa di Pavia e delle sue eccellenze non si fermi a Venezia e in Italia, ma prosegua, grazie alla narrazione che essi faranno di questo evento, in tutto il mondo.

Hotel Moderno (Pavia)
Riso Scotti (Pavia)
Pellicceria Annabella (Pavia)
Torrefazione Janko (Pavia)
Castello di Cigognola (Cigognola)
Radio Uau (Pavia)
Cascina Scova (Pavia)
Ristorante Vita (Pavia)
CW Weekly Magazine
Pub Trani (Belgioioso)
Pasticceria Vigoni (Pavia)
Joe Pub (Pavia)
Pizzeria Lo Scoglio (Pavia)
Gelateria (San Genesisio ed Uniti)
Ravizza Nautica (Pavia)
Gastronomia S. Pietro (Pavia)
Fratelli Giacomel (San Martino Siccomario)
Antica Posteria dei Sabbioni (San Martino Siccomario)
Vini Monsupello (Torricella Verzate)
Tenuta Frecciarossa (Casteggio)
Teatro Giovanni Azzaretti (Fortunago)
Padel Pavia Cassinetto (Pavia)
Heritage & Tradition of Europe (Pavia)
Cowboy Guest Ranch (Voghera)
Tenuta Conte Vistarino (Rocca de' Giorgi)
B&B Il Pettiroso (Certosa di Pavia)
Harley Davidson (Pavia)
Ristorante Gioele (Stradella)
Ristorante GraCar (Certosa di Pavia)
Associazione Hobbisti (Belgioioso)
Farmacia Beltramelli (Pavia)

The history and myths of the Pavia-Venice Raid are visible to citizens during the days of the race in the heart of the city, thanks to the collaboration between the Pavia Motorboating Association and the Municipality of Pavia, through the Department of Sport and the Department of Culture. A multimedia exhibition with photos and memorabilia was set up in the main square of Pavia, where some vintage boats and others ready for the race were brought, celebrated by the music of Timur De Angeli and Silvia Rovati and the dance of Gabriele Frascini and Caterina Arioli. All the registered pilots were paired with local companies located along the route, so that the race for Pavia and its excellence does not stop in Venice and Italy, but continues, thanks to the narration that they will make of this event, throughout the world.

Teatro Cagnoni (Godiasco)
CUS Università di Pavia (Pavia)
Consorzio Tutela Vini Oltrepò Pavese
Consorzio Cipolla rossa di Breme
Azienda Agricola Marco Aceti (Breme)
Azienda Agricola Luca Righetti (Breme)
Azienda Agricola Stefano Epis (Breme)
Azienda Agricola Giuseppe Tagliabue (Breme)
Consorzio Peperone Voghera
Azienda Agricola Olezza Andrea (Corana)
Azienda Agricola Lancellotti Alessio (Casei Gerola)
Cascina Sabbione (Robecco)
Azienda Agricola Malbosca (Rivanazzano)
Azienda Agricola Baggini Moreno (Voghera)
Azienda Agricola Balduzzi Marco (Alzano Scrivia)
Salumeria Fratelli Ceci (Voghera)
Ristorante Selvatico (Rivanazzano)
Albipesca laboratorio domestico (Voghera)
Azienda agricola Melzi d'Eril (Belgioioso)
Istituto Verga (Pavia)
Tipografia Pime Editrice (Pavia)
Ori e Gemme (Pavia)
Pizzeria La Saporita (Pavia)
Sharmony (Pavia)
Club Nautico Le Gabbiane (Chignolo Po)
Pasticceria Castello (Belgioioso)
Tessitura Govi (Reggio Emilia)
Gioielleria Dogale (Venezia)
Ristorante Riva del Vin (Venezia)
Ristorante da Mario (Venezia)
Pasticceria Bonifacio (Venezia)



Katia Ferri Melzi d'Eril
Giornalista e scrittrice

Storia del Raid Pavia-Venezia *History of the Raid Pavia-Venezia*

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 (la futura Associazione Motonautica).

Il primo raid si svolse la domenica del 6 giugno 1929. Gareggiarono Ettore e Paride Negri, il primo con un motore Elto 350cmc 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 350cmc), Benzoni-Fregnani (Johnson da 500cmc), Castaldi-Borromeo d'Adda (Elto da 500 cmc).

In 1908, a race between fast boats was announced on the Piacenza-Venice route, a beautiful and courageous idea for a time when Powerboating was still in its infancy. In 1929, recalling that feat, Vincenzo Balsamo, a Neapolitan engineer and passionate sailor who chaired the Milan Navy League's Powerboat Group, proposed to the Canottieri Ticino society of Pavia to



Primo Raid motonautico

organise a nautical tourism trial on the Po, a Raid from Pavia to Venice along a 414 km route that would touch the Ticino, the Po and then, through the Brondolo canal, which at the time was called the Vittorio Emanuele III canal, flow into the Lagoon at Chioggia, finally reaching Venice. At that time, motor boating was already popular. Trials and speed races were organised on the lakes. It was obviously an elite sport, which thrilled the nobility and the bourgeoisie wealthy. Helping Vincenzo Balsamo in the organisation of this daring distance race were, among others, Piero Sozzani and Paride Negri with their sons Ettore and Tino, who, already multiple rowing champions, owned a boat hire company on the Ticino. The first raid took place on Sunday, 6 June 1929. Ettore and Paride

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 c'erano il 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 collabo-



Sede galleggiante AMP nel 1933

razione 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.

Negri competed, the former with an Elto 350 cmc engine and the latter with an Elto 500 cmc and various teams where the pilot required a second not only as a mechanic, but for his invaluable knowledge of river navigation on the Po and Ticino: Quartana-Varesi (with a Johnson 500 cmc), Carbone-Zanasi (Lockwood 350 cmc), Benzoni-Fregnani (Johnson 500 cmc), Castaldi-Borromeo d'Adda (Elto 500 cmc). The competitors set off at 4 a.m.: the banks of the embankments were populated by a crowd of enthusiasts. Among the illustrious guests who flanked the race officials and the water commissioner Rear Admiral Camperio, Engineer De Capitani for the Touring Club, journalists Emilio De Martino of the Corriere della Sera and Arturo Pianca of Popolo d'Italia. The race was won by Ettore Negri's tiny outboard boat, assisted by mechanic Luigi Calvi (11.36'23"). In second place was Count Franco Mazzotti on a magnificent Pitta motorboat, which ran aground four times at the most insidious points of the Eridano, as the Po was called in ancient times. Miss Balboni, delayed by countless accidents, arrived after more than 40 hours.

From that edition onwards, the Raid was carried out regularly and without interruption until 1939. The first three editions were organised by the Società Canottieri Ticino in collaboration with the Lega Navale. In 1932, the Pavia Motonautical Association was born from a rib of the Canottieri Ticino. The 1933 edition of the Raid started from the floating headquarters of the new association. Within six years, between 1933 and 1939, the hourly averages were turned upside down. In just seven years, they went from 35.670 km/h to 86.73 km/h, from over 11 hours by Ettore Negri to 5 hours and one minute by Theo Rossi of Montelera. Beautiful hydroplanes appeared on the water and imposed their supremacy on the submerged propeller hulls. Count Franco Mazzotti won two editions of the Raid with a SIAI hull and Isotta Fraschini engine, Captain Attilio Biseo won the 32nd and 34th editions with a SIAI hydroplane and Fiat and Farina engines. Count Theo Rossi di Montelera won three times in '33, '35 and '36. In 1937, Lieutenant Colonel Goffredo Gorini, with a SIAI hull and Alfa Romeo engine, pulled ahead of everyone. In 1936, Vito Mussolini raced in the hydro category with a Prince Ruspoli as mechanic. The 1939 edition was the last before the war.

Il fuoriclasse Rossi di Montelera

Il Conte Rossi di Montelera era un personaggio straordinario. Grande conoscitore di motori, meticoloso organizzatore era 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 Delano 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 alleate 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 in 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

The outsider

Count Rossi di Montelera was an extraordinary character. A great connoisseur of motors, a meticulous organiser, affable with everyone. He loved his 'machines', those legendary hydroplanes that enchanted the crowds as they left Pavia and arrived in Venice, always leaving a lasting impression. With his victories and his behaviour, he aroused admiration and enthusiasm everywhere. On one of his trips to the USA, he was received by President Franklin Delano Roosevelt. He remains in the history of the Pavia-Venice Raid for his heroic victories, achieved in tandem with engineer Guido Cattaneo, in the years 1933-1936.

The Post-War Raids

The raid resumed in 1952, after the forced wartime pause that also hit the city of Pavia hard. On 4 September 1944,



Idroscivolante - hydroplanes (1933)

in fact, bombs from Allied forces' planes had also hit the three bridges over the Ticino river, to cut off the retreating German forces. The bombs also destroyed civilian dwellings near the river banks, especially Borgo Ticino. The raids continued for the next few days, until the broken arches of the bridges were reflected in the river, witness to the tragedy. The first post-war edition was set up after the disastrous flood of '51. The bridges had been rebuilt and the river was once again the place of leisure and attraction it had always been, boats and speedboats had resumed sailing it as before. The 1952 edition saw the disappearance of the hydroplanes, strange objects somewhere between a boat and an aeroplane. The scene was dominated by the racers, who improved records for many years. These were motorboats of American origin, created for circuit racing. They were equipped with powerful inboard engines: their silhouettes darting under the arches of Pavia's reborn Ponte Coperto, became the very icon of the Pavia-Venice Raid. The racers had low and aerodynamic profiles, similar to those of the Formula 1 racing cars of the 1960s and 1970s: with a small

Annabella

• 1957 •



“Lascia o raddoppia” e del boom economico, i motoscafi meno potenti partivano ancora una volta prima dell'alba, poi era la volta delle altre categoria. A mezzogiorno 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 inizialmente 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 27° 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.

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.

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 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 avalare, 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.

and narrow driver's seat, a fairing with steering wheel, and long exhausts on the sides of the hull. In the years of 'Lascia o raddoppia' (Leave it or double it) and the economic boom, the less powerful motorboats would leave before dawn, then it was the turn of the other categories. In the middle of the day, the engines of the more powerful hulls roared past. In the decade 1954-1963 the star shone of Augusto Cometti, who won six editions of the Raid with his Pelaochi. His racer, even though it was initially equipped with a less powerful engine than its competitors, sped safely down the river because the pilot traveled the Po dozens of times a year by boat, noting the most insidious spots.

In the 1963 edition he almost reached 160 km/h, arriving at the finish line in 2.26'45". The 1964 and 1965 editions were won by Leopoldo Casanova from Parma. Flavio Guidotti won the Coppa Montelera in 1964. Ermanno Marchisio prevailed in the 1966 Raid. The 27th Raid in 1967 brought driver Enzo Faroppa into the limelight. In 1968, the victory went to another standard bearer of inboard racing, Guido Caimi. But in 1969, the off-roaders took their fair share of revenge with the victory of Carlo Rasini, who sprinted past Franco Caimi in the last minute of the race. Rasini was driving a catamaran built by the Molinari shipyards, powered by a Mercury engine.

The exploits of the Pelaochi

The old men scanning the banks of the Po still remember the exploits of the Pelaochi, Augusto Cometti's red motorboat, world record holder for the inboard category in 1952.



Augusto Cometti, Pelaochi (1952)

He entered the Raid but needed to study the race course for two years before claiming the longed-for victory. He won again in 1955 (also the Montelera Cup) and in 1957. After a two-year break, he came back in 1959 on his own, with a Timossi christened Pelaochi once again, winning the race and the Coppa Montelera once again. On the

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.



Molinari-Rasini, Raid 28/5/1967

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 carniere di Cometti. Al secondo e terzo posto si piazzarono il pa-

vese 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 ottenne una media oraria superiore ai 158 km 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.

coveted trophy, he would register 209, 815. This is the speed that Cometti set in the stretch between Piacenza and Cremona in 1959, but which the jury of the time did not feel like endorsing, preferring to award him the trophy dedicated to the Count of Montelera on the speed recorded between Pontelagoscuro and Volta Grimana at 174.344 km/h. Cometti took his sixth consecutive victory in 1963, the best in his own words, of his exciting sporting career.

The era of the great challenges

The 1960s closed with the eternal confrontation-clash between inboards and outboards and between catamarans and racers. In 1970, Renato Molinari shone with an outboard that exceeded 137 km/h. But the victory of the Raid went to Roberto Brunelli from Parma, who piloted a boat built by the Rimossi shipyards, powered by an 8000 cc BPM Vulcano engine, 8 V cylinders, 4 double-body carburetors and a power of 500 hp. Molinari and Rasini, on the podium with him, were driving outboards built by Mercury. Brunelli also signed the 1971 edition in which he also set a new absolute record of over 161 km/h, but he was unable to do the encore for the Coppa Montelera: the record of 178.582 still remained in Cometti's possession. In second and third place were Franco Migliavacca from Pavia with a 2500 class racer and Giovanni Pallolio with a catamaran. 149 competitors entered the 1972 raid and of these about one hundred regularly reached the finish line. Roberto Brunelli achieved his third victory after a tough battle with Rasini, his all-time adversary, and this time he also won the Theo Rossi Cup of Montelera, achieving the best time in the Isola Serafini-Revere section. Gabriella Corti won in the 700cc traditional fairing class.

1973 was the year of redemption for catamarans, favoured by low water levels and numerous shoals. Renato Molinari aboard his Molinari-Mercury snatched victory from Gino Lupi - on a Timossi racer with a BPM engine - by a handful of seconds. 1974 was remembered for the perfect conditions of the Po: Carlo Rasini achieved an average speed of over 158 km per hour with a catamaran built by Mercruiser. The fight between the giants of the R3, R4, R5 and Roo classes was finally resolved in favour of Antonio Petrobelli from Padua, who improved the absolute speed record to 166.331 km/h. In second place was the Mantuan driver Luigi Mattioli, with an Alfa Romeo-powered three-pointer, and

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 dai tempi di penalizzazione inflitti ai due piloti che fecero registrare i migliori tempi e la palma della vittoria fu ritirata da Giuseppe Colnaghi. Vinse con un catamarano entro-fuori bordo, spinto 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° 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 Federazione Italiana di Motonautica. Renato Molinari vinse alla guida di un catamarano azionato da un fuoribordo Evinrude di 2500cc.

in third place was Gino Lupi. The 1975 Raid has gone down in history for the final twists and turns. It ended practically late at night, after the drivers had submitted complaints and counter-complaints to the jury. Everything happened because of the incorrect interpretation given by some competitors to an article in the regulations concerning the Volta Grimana - Chioggia section, which had to be covered in a maximum time of 60 minutes. Up until the year before, 90 minutes had been allowed: the variation was ignored by no less than 23 crews, who committed a longer time.

In the end, success was decided by the penalty times inflicted on the two pilots who set the best times, and the palm of victory was picked up by Giuseppe Colnaghi won with an inboard-outboard catamaran, powered by a Mercruiser-built engine capable of developing 400 hp. The Theo Rossi Cup from Montelera was won by Annibale Beltrami from Pavia.



Bruno Ripamonti (1962)

The exceptional lean of the Ticino in 1976 forced the organisers to marry the start to the Ponte della Becca and to face a troubled edition: it began with a threatened strike of the workers at the locks, followed by a very high number of retirements and accidents involving champions of Brunelli's calibre. In the end Giuseppe Colnaghi won again, narrowly beating Renato Molinari and Teresio Lupano. Annibale Beltrami from Pavia won the 37th edition in 1977, giving the race a new speed record of 170 km/h.

In the minor classes, Ubaldo Becco, Alberto Mammuccari, Emilio Mazzocchi, Giuseppe Todeschini and Prince Diofebo Meli Lupi di Soragna excelled. The following year, Beltrami's record was demolished by the feats of Renato Molinari, who flew from Pavia to Venice in less than two hours. The new record was set at 187.286 km/h. Giuseppe Colnaghi, initially celebrated as the winner, was relegated to second place behind Renato Molinari because of the delay in crossing the locks. He still raced at an average speed of over 170 km/h. Molinari raised the Coppa Montelera record to 192.408 km/h. The special 50th edition of the Raid in 1979 saw the special collaboration of the Italian Powerboat Federation. Renato Molinari won driving a catamaran powered by a 2500cc Evinrude outboard.

Tigoni

dal 1878



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 con i barcaioi 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 passare alla motonautica, è tornato all'antica passione, le due ruote (nella versione sidecar).

I grandi Cavalieri del fiume

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 a 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

The prince of Zibello

Roberto Brunelli is the man of glorious victories collected with that heartthrob smile and of bitter defeats, those that come at the last buoy, on the last straight, at the last minute. But he knew how to celebrate on both occasions, feasting until late at night at the triumphal arrival in Venice with his friends or along the Po until late at night with the boatmen who towed him ashore. On competitive and very fast hulks he knew how to impose his style: he won for three consecutive years between 1970 and



Roberto Brunelli (1972)

1972. In 1975 he came close to another victory. He retired for good at the beginning of the 1980s, but his passion for racing and speed remained. He rode a motorbike before switching to powerboating and returned to his old passion (in the sidecar version).

River's knights

The 1970s closed with fireworks. But 1980, with the Po in lean, was a year to forget. Few entrants and few new faces, although there were welcome returns, such as that of Count Antonio Petrobelli. The volcanic Fabio Buzzi brought to the race a beautiful boat of his own design powered by a diesel engine, but after a few kilometres it had to be towed by a boat. End of the race also for Eugenio Molinari and Renato Molinari after Isola Serafini. Antonio Petrobelli took home the winner's cup and the Coppa Montelera after 2 hours and 15 minutes of racing at a fine average speed of 170.348 km/h. Behind him came Rasini and Manfredini. Eugenio Molinari won the 1981 edition, while Virgilio Molinari broke the rudder on the boulders at the water level of the famous curve of Riva di Suzzara, in the province of Mantua, which he recklessly tackled at 180 km/h. 1982 was another 'black' year

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 Serafini, 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 Fioretta su un Molinari-Mercury, superando i 152 chilometri orari. La coppa Montelera



Fabio Buzzi e l'imprevisto del 1980

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 partenza 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 Pietrobelli ottenne la vittoria che gli permise di eguagliare il record di coppe conquistate da Augusto Cometti. La conquista del traguardo, comun-

for the race. Aldo Martinetto, a journalist from 'Vela e Motore' stressed the importance of relaunching the race, which was seeing fewer and fewer participants. The 1983 edition was won by Giovanni Cima, ahead of Giulio Ricci and Bruno Malugani. 1983 the wind changed: there were more than a hundred boats at the starting line in Pavia and there was no shortage of spectators along the entire route, who watched the astonishing performance of Fabio Buzzi's powered by a 12-cylinder Isotta Fraschini. The drivers tackled the first section, from Pavia to the Isola Serafini basin, at an average speed of 200 km/h. The first 87 kilometres, in short, were covered in just over half an hour. The race was won by Alberto Fioretta in a Molinari-Mercury, exceeding 152 kilometres per hour. The Coppa Montelera was won by Giulio Ricci. The 1984 edition will be remembered for its records. Count Antonio Petrobelli covered the entire course in less than two hours, resulting in a final high hourly average of 188.704 kilometres. Behind Petrobelli came Pierluigi Calderoni, while on the third step of the podium was Nico Malinverni. But the real star of the Raid was the English driver Tony Williams, known for his participation in the Formula 1 championship. Count Petrobelli also won the 1984 edition of the Raid and entered the Olympus of champions with this race. During the race, Buzzi, Beltrami and Eugenio Molinari retired. Due to logistical and environmental problems, in 1986 the Pavia-Venice became the Pavia-Chioggia. However, there was no shortage of challengers: no less than 130 crews registered for the start and some of these were the glorious hydroplanes, which had disappeared in the post-war editions. Antonio Petrobelli won again, driving his 'Biso V' built in the Celli shipyards and powered by an 8-cylinder BPM engine.

Count Petrobelli also won the 1984 edition of the Raid and entered the Olympus of champions with this race. During the race, Buzzi, Beltrami and Eugenio Molinari had retired. Due to logistical and environmental problems, in 1986 the Pavia-Venice became the Pavia-Chioggia. However, there was no shortage of challengers: no less than 130 crews registered for the start and some of these were the glorious hydroplanes, which had disappeared in the post-war editions. Antonio Petrobelli won again, driving his 'Biso V' built in the Celli shipyards and powered by an 8-cylinder BPM engine. Fabio Buz-

que, 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



Antonio Petrobelli (1990)

zi's handsome three-pointer powered by a 12-cylinder Lamborghini was destroyed in a close encounter with a sand island. Petrobelli reached a speed of 179.880 km/h. Zocchi Ballabio won in the reborn hydroplane category by settling for 67km/h. In the forty-seventh Raid of 1987, the nobleman from Padova, Pietrobelli, achieved the victory that allowed him to equal the record of cups won by Augusto Cometti. The conquest of the finish line, however, was rather troubled. A semi-submerged wood damaged the boat of the Paduan, putting its hold on the finish line in doubt. However, this edition will be remembered as the 'Three Marys' edition, given the presence of an all-female crew made up of Silvana and Nicoletta Mora with Paola Petrobelli, who reached the finish line in a Marlin Boat Suzuki in 10 hours. Stefania Bartoli came third in class 1.

The following year (1988) Petrobelli reached the peak of five consecutive victories and seven overall wins. Stopping his unstoppable run-up to the records was, just a few kilometres from the finish, a mechanical failure in the 1989 edition that was won by Mauro Danini driving a Molinari hull with a Lamborghini 8200 cc engine. The Mantuan driver also won the prestigious Coppa Montelera. Behind him came Ranieri and Franco Leidi.

Noblesse oblige: Count Petrobelli

Noblesse oblige: Count Petrobelli

Antonio Petrobelli's first boat was the fruit of a barter: a motorboat in exchange for a bull. Then he procured a used Celli with a perfect trim, then an old Timossi hull that was fixed up a bit roughly with glue, vinavil, wood and timbers and repainted grey, then red. Hence the name Biso I. When he turned up in Pavia for his first Raid, the young Count Petrobelli pretended to be unconcerned amidst all those shiny hulls. But inside, his trusted mechanic, Italo Ruzza, thought: 'Noialtri gavemo il color dato col peneo!'. The engine exhausts were home-made. At one point they came off, the mechanic sitting behind the pilot first tied them up with wire, then ended up holding them in his hand, while between his legs he had the bag of irons. After the Biso I there were five more. The evening before each raid the Count and the mechanic would go to some tavern along the banks of the Ticino to eat fried frogs,

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 Kn/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 entroborde 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 Panatta 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

then finish with strawberries and sugar and go to bed early. Antonio Petrobelli's first overall victory was in 1980, then followed other consecutive victories from 1984 to 1988.

The era of the Raid Spectacle

With 1989 a decade of great drivers came to an end. And with 1990, the era of the show-raid opened. First twist: the departure from Cremona due to the low level of the Po. On such a risky course, a quintet of champions formed by Petrobelli, Buzzi, Danini, Caramelli and Casanova was unleashed. Petrobelli and Buzzi challenged each other at top speed with only one idea in their heads, to demolish the 200 km/h record. The race was dominated by Buzzi, who ran at an average speed of 195.149 per hour. But Petrobelli surprisingly overtook him in the final, recording an hourly average of 198.868 kn/h. The victory in the special prototype classification was won by Andrea Bonomi at the wheel of a beautiful boat. In 1991, the Raid returned to its old course, over the almost 400 km route. Somewhat surprisingly, Gervasoni and Bianchini at the helm of their inboard Mostes powered by a BPM engine won. It was an edition characterised by miserable weather conditions and a very strong wind. The winners in fact finished with an average hourly speed of 147.286

The victory of Coppa Montelera was won by Balocchi. Giuseppe Landini won the 1992 edition - once again starting from Cremona - at the age of 50 and with many participations in the raid behind him, achieving an average speed of 192.509 per hour. Behind him came Luca Radice and Mauro Danini. But the real star of that edition was the tennis player Adriano Panatta who, at the end of a race troubled by a trim malfunction, finished 14th overall and fifth in the timed section for the Coppa Montelera.



Giuseppe Sterza, vincitore 1997

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 emerse un 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 capovolgere in Laguna sull'onda di una nave, affon-

In 1993, Maurizio Caramelli, a great veteran of powerboating and raid racing, finally won the Pavia-Venice after a duel from the start with the team formed by the Swiss Sandro Gianella and Giuliano Landini from Boretta. The Pavia driver took his Lucini-Mercury powered by a 12-cylinder Lamborghini to an average of 191.289 kilometres per hour. Another VIP team participant, Alessandro Benetton, paired with Andrea Bonomi, who finished the race with an average speed of 150 kilometres per hour.

The 1994 raid was overshadowed by the death of the legendary Antonio Petrobelli, by the protests of ecologists and by the weather, which plagued the race with a very strong wind. Of the few participants, some were stopped by the jury in Boretto, and only a few were able to start again and reach the finish line. The crew formed by Nordio and Comparato won. The Montelera cup was awarded to Giuliano Landini. The 1995 raid brought a new name



Maurizio Caramelli, vincitore 1993

to the podium, that of Remo Ranieri, who had achieved excellent placings in previous years. The following year a Swiss driver, Secondo Spacio, won: he took the victory in a small 'class 3' racer. The Coppa Montelera was instead won by the new rising star Dino Zantelli, who would soon make people talk about him. In 1997 another new name, that of the doctor from Chignolo Po with powerboating in his blood, Giuseppe Sterza. In the first part of the track he was overtaken by Giorgio Lucchini at the wheel of a magnificent Dac, which once again earned him the conquest. Montelera Cup. Lucchini took second place on the podium with a gap of only 10 seconds. Behind the two contenders came Romanello Balocchi and Marco Maran. But the real star of this edition was Aldo Aielli, 73 years old, known as the Caimano del Po, with the record of 37 participations in the Raid, who was forced to retire for the first time due to an engine failure a few steps from the finish line. The 1998 edition was won by Dino Zantelli, who came second in 1999 but returned to the top step of the podium in 2000 and 2001.

dando 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 semisommersa del Po, spaccando lo scafo. Nel 1987 dovette cambiare tre batterie una dopo l'altra, prendendole in prestito dagli spettatori lungo il



Secondo Spacio, vincitore 1996

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

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 Parmeggiani 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, Cocozza 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

The 'Leonardo' of the Raid

For engineer Fabio Buzzi, born in 1943, the Raid has never been just a race. It has always been an opportunity to try out new engines, new hulls, new technical solutions, new devilry of his own invention. In 1969 he showed up at the Raid with a three-point outboard and a borrowed 700 cc Mercury engine. He managed to capsize in the Lagoon on the wave of a ship, sinking the hull and managing to fish it out with the help of a barge. After three hours, he set off again without a fairing, having dried out the engine. He had to stop for a wave in the exposed carburetors, no more than 100 metres from the finish line. He had lost his paddle earlier: he therefore fumbled with his hands almost to the finish line, then used the oar of a gondolier moved by pity. He placed gloriously second last, out of over 100 competitors, amidst a sea of applause. In the 1986 edition, Fabio Buzzi finished at top speed against a semi-submerged island in the Po, breaking his hull. In 1987 he had to change three batteries one after the other, borrowing them from the spectators along the course. In the 1990 edition, he took the wrong channel.

Volta Grimana and found himself at the Porto Tolle lighthouse. When he realised this, he turned back at full speed, recovering just in time to finish second, behind Petrobelli, a minute behind. In 1992, after 30 km, he found himself on a bank at Stradella, his hull broken. Rescuers found him eating with the owners of the houseboat he had miraculously avoided. In 2005 he ran aground on the sand, 'ploughing' a long stretch of Isola Serafini.

Clash of the Titans

The end of the 20th century and the beginning of the New Millennium brought a newfound enthusiasm of the motorboat world around the Pavia-Venice Raid. In 1999, victory went to Dino Parmeggiani driving an O3000 Clerici hull, powered by a Mercury outboard. On the third step of the podium went Paolo Ferrari. Behind them came the Swiss Spacio, Cocozza and Pievani. The first raid of the Third Millennium was won by Dino Zantelli at the wheel of the faithful Lucini-Alfa Romeo, winning at an average speed of around 160 km/h. Behind him came Giuseppe Pievani and Gianni Sarti, while in fourth

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 100 km/h. Dino Zantelli, alla guida di un catamarano fuoribordo classe O 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.

Le donne 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 72 km orari (nel 1935 era una bella velocità) su un percorso di 400 chilometri.



Pina Capè (1935)

La prima donna del Raid, ultima a partire nella prima edizione del 1929, fu la signorina Franci Balboni. Un motore Elto spingeva la sua imbarcazione uscita dai cantieri Taroni di Stresa.

Pina Capè si classificò per tre anni (1933, 1934 e 1935) 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 occhiali da corsa, suscitando sguardi di ammirazione e rispetto. Era discreta, amante della sua privacy, aveva uno

place came Giorgio Siviero. All four competed in the R2000 class. The 2001 edition will be remembered for the innovative boats that appeared at the starting line and for the opening of the raid to jet skis, which added a strong element of spectacle. The water centaurs proved capable of holding respectable hourly averages of over 100 km/h. Dino Zantelli, driving a class O 3000 outboard catamaran powered by a Mercury engine, achieved his third success despite a rather cautious drive. In fact, he did not exceed a speed of 174 km/h. Behind him came Pierluigi Nordio, second on the podium by a whisker, and in third place came Fabio Buzzi, at the wheel of his 'Monster', the historic FB Design-Bmw.

The 61st Raid in 2001 was won by Dino Zantelli with Pierluigi Nordio in second place and Luigi Abbiati in third. Dino Zantelli also won the Coppa Montelera.

Women of the Raid

In the 1930s very few women in Italy could hold the steering wheel of a car in their hands. So one could count on the fingers of one hand those who knew how to drive a motorboat and decided to launch it at 72 km per hour (in 1935, that was quite a speed) over a distance of 400 kilometres.

The first woman in the Raid, the last to start in the first edition in 1929, was Miss Franci Balboni. An Elto engine propelled her boat out of the Taroni shipyards in Stresa. For three years (1933, 1934 and 1935), Pina Capè came first in her racing category, at the Pavia-Venice Raid, ahead of racers who, launched at full speed on the Po and Ticino rivers, certainly did not observe the rules of male chivalry in front of the fairer sex.

Mrs. Pina Capè arrived at the Pavia Motonautica in a white tracksuit, Superga shoes on her feet, duster, scarf and racing glasses, arousing looks of admiration and respect. She was discreet, loving her privacy, and had a confident, penetrating gaze. She exuded that air of emancipation that in her day was an ideal, a secret desire in women's hearts, rather than a widespread reality.

Irma Lucchini, winner of motorboat races in Geneva and Monaco in 1937 and 1938, also ennobled the Pavia-Venice raid with her presence several years passed before we saw the fairer sex at the top of the raid. In



SARÀ LA TUA PASTA PREFERITA



GUSTO ESCLUSIVO
SOLO GRANO ITALIANO
FARINA DI RISO VENERE®
INTEGRALE PER NATURA
FONTE DI FIBRE
PRODOTTO 100% ITALIANO

SCOPRI LE RICETTE



Cucina creativa
di RISO SCOTTI





Raid Pavia- Venezia: 1979-2023



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. 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 1987, 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 però 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 124 km. 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 Mazzucotelli 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 è piazzata al 26° posto. Al 41° posto arriva Jennifer Milani, Francesca Gava si ritira invece per un guasto al motore.

L'era dei record

Nel 62° Raid, vinse Fabio Buzzi che ha toccato i 182,820 km/h. 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

1954, alongside the extraordinary Augusto Cometti, as co-driver and mechanic of the red 'Pelaochi' was his reckless sister, Camilla. But one has to go all the way back to 1972 before celebrating a female podium: Gabriella Corti won in the 700cc traditional hull class. The 1987 edition, fifteen years later, will be remembered as the one of the 'Three Marys', given the presence of an all-female crew formed by Silvana and Nicoletta Mora with Paola Petrobelli. They reached the finish line with a Marlin Boat Suzuki in 10 hours, after several accidents. They were, however, mercilessly disqualified by the commission for the crew's failure to show their licence. In the same edition, however, Stefania Bartoli came third in Class 1. In 1990, in 19th place overall and first in her class was Milena Clerici, who finished the race at an average speed of 124 km per hour. In the 2002 edition, the female presence again came to the fore. Cinzia Treossi took fifth place overall in tandem with Carlo Bentivogli. Mara Mazzucotelli in tandem with Achille Mazzucotelli came 8th overall in the 2002 Raid, just ahead of Caterina Croze, who came 9th overall in team with Giampaolo Focchi. Graziella Fontana on a jet ski placed 26th. In 41st place came Jennifer Milani, while Francesca Gava retired with an engine failure.

The era of records

In the 62nd Raid, Fabio Buzzi won, hitting 182.820 km/h. The 63rd edition was suspended in 2003 due to water shortages in the Po and Ticino rivers. It was therefore repeated in 2004 and won by Fabio Buzzi with an inboard designed by him spinning at an average speed of 197.610 km/h. He also won the Coppa Montelera by touching 215.72 km/h in the Ponte della Becca-Isola Serafini stretch (where he then ran aground). The 65th edition of the Raid in 2006 was won by Dino Zantelli with a beautiful yellow and red outboard boat



Mara Mazzucotelli 2024

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.

Il Raid del 2021 ha visto salire sul podio Gianluca Carli. La gara del 2023 ha visto partire il tempo da San Nazzaro d'Ongina, mentre il tempo cronometrato è partito da



Guido Cappellini

Boretto. Le condizioni del fiume sono state ottimali nel primo tratto, poi molti equipaggi sono stati ostacolati dalla presenza di tronchi d'albero nel Po, uno dei quali ha "incontrato" lo scafo di Guido Cappellini a 30 km dall'arrivo e dalla vittoria. Al secondo posto si è classificato Giovanni Micheli con Ennio Panzeri come copilota (categoria diporto), mentre al terzo posto ha chiuso Alberto Huober (categoria racers). Il primo classificato nella categoria moto d'acqua è stato Lucio Canu (16° assoluto) seguito da Ezio Lucchese.

Il ritorno del Raid

di Edgardo Azzi

da "I Cavalieri del Po", seconda edizione, 2022

Quando ormai gli appassionati di motonautica avevano abbandonato ogni speranza di poter partecipare come piloti o più semplicemente come spettatori alla "Corsa più bella del mondo", come la definiva il compianto Fabio Buzzi, la determinazione e la volontà

that touched 203.341 km per hour (Clerici hull, Mercury engine) followed by Nordio from Veneto and Gigi Abbiati from Pavia. He won the Coppa Montelera in the Revere-Pontelagoscuro stretch by touching 199.155 km/h. In 2007, the river powerboat classic was not raced due to the scarcity of water in the Po and Ticino rivers.

Zantelli also dominated the 66th and 67th editions of the Raid but was unable to break the race record due to poor river conditions in 2008 and bad weather in 2009.

The 2010 edition was not organised due to the fall of the Piacenza bridge, which would have distorted the realisation of the race itself, having to start from Cremona. The 68th edition in 2011 was also won by Dino Zantelli.

The 2021 Raid saw Gianluca Carli take the podium. The 2023 race saw the time start from San Nazzaro d'Ongina, while the timed time started from Boretto. The river conditions were optimal in the first stretch, then many crews were hindered by the presence of tree trunks in the Po, one of which "encountered" Guido Cappellini's hull 30 km from the finish line and the victory. Second place went to Giovanni Micheli with Ennio Panzeri as co-pilot (recreational category), while Alberto Huober took third place (racers category). The first place in the jet ski category was Lucio Canu (16th overall) followed by Ezio Lucchese.

The Raid comeback

di Edgardo Azzi

da "I Cavalieri del Po", seconda edizione, 2022

When by then powerboat enthusiasts had given up all hope of being able to participate as pilots or more simply as spectators in the 'most beautiful race in the world', as the late Fabio Buzzi defined it, the determination and will of the well-deserving Pavia Powerboat Association and the Venice Powerboat Association have worked a miracle. The Pavia-Venice Raid, the longest international race in the world, is finally back on 4 June 2021. Having overcome a number of logistical and organisational difficulties, the two Pavia and Venice Motonautical Associations have been able to bring a good number of qualified drivers and beautiful boats back to the race. The presence among the entrants of the multi-winner Guido Cappellini with a very fast DAC hull powered by a

delle benemerite Associazione Motonautica di Pavia e dell'Associazione Motonautica di Venezia, hanno fatto il miracolo. Il Raid Pavia-Venezia, la corsa internazionale più lunga del mondo, il 4 giugno 2021 è finalmente tornata.

Superate non poche difficoltà logistiche e organizzative, le due Associazioni Motonautiche di Pavia e Venezia sono state in grado di riportare in gara un buon numero di qualificati piloti e bellissime imbarcazioni. La presenza tra gli iscritti del pluri-iridato Guido Cappellini con un velocissimo scafo DAC spinto dal motore Mercury, indicava alla vigilia della competizione il pilota come naturale favorito per la vittoria finale ma, come spesso succede nelle competizioni motoristiche, le sorprese non mancano mai. Una di queste sorprese ha costretto all'ultimo momento gli organizzatori a trasferire la partenza da Pavia a S. Nazzaro per il basso livello dei fondali del Ticino e del Po nel tratto compreso da Pavia sino alle porte della conca di Isola Serafini. Ma grazie alla disponibilità e bravura della Associazione Motonautica S. Nazzaro, infine le partenze si sono svolte regolarmente.

Assenti vento e pioggia come sembrava minacciare alla vigilia, il buon livello delle acque del Po da Isola Serafini a Volta Grimana ha permesso ai partecipanti di gareggiare in condizioni quasi ottimali, come poi alla fine ne sono stati testimonianza i pochi ritiri.

La competizione aveva alla vigilia un favorito assoluto, Guido Cappellini. Il pluricampione del mondo di formula 1 partecipava con motivate ambizioni per la prima volta alla competizione motonautica più lunga del mondo e da neofita temeva le insidie nascoste dal fiume: eventuali invisibili secche o detriti semisommersi che potevano rallentare o danneggiare la bella e velocissima imbarcazione. Ma poi, a sua sorpresa, sarà invece il motore a tradirlo costringendolo a fermarsi nei pressi di Borgoforte mentre procedeva ad una media oraria ben superiore ai 200. Venuto meno il favorito la gara ha vissuto sul duello tra il sorprendente Gianluca Carli alla guida di una imbarcazione della classe F.2, di Paolo Romagnoli, particolarmente veloce sul suo racers e dei due scafi Offshore portati in gara da Lorenzo e Andrea Bacchi e da Andrea Comello e Marco Fasciani, infine classificatisi nell'ordine.

Mercury engine, indicated on the eve of the competition the pilot as the natural favourite for the final victory but, as often happens in motorsports competitions, surprises are never lacking. One of these surprises forced the organisers at the last moment to move the start from Pavia to S. Nazzaro due to the low water level of the Ticino and Po rivers in the stretch between Pavia and the Isola Serafini basin. But thanks to the willingness and skill of the Associazione Motonautica S. Nazzaro, the start was finally held as planned. With no wind or rain as seemed to have threatened on the eve of the race, the good level of the waters of the Po from Isola Serafini to Volta Grimana allowed the participants to race in almost optimal conditions, as the few retirements eventually testified. The chronicle of the race can be summed up as understanding who could possibly oppose the favourite Cappellini in the light of the presence of a good number of good and expert racers who,

even driving less fast boats, could count on a better knowledge of the course and the pitfalls that a river often hides, such as the 'shallows' or the floating or submerged debris that



every watercourse carries towards the sea. The multiple Formula 1 world champion was participating with motivated ambitions for the first time in the world's longest powerboat competition and He feared the hidden pitfalls of the river: possible invisible shoals or half-submerged debris that could slow down or damage the beautiful and very fast boat. But then, to his surprise, it was instead the engine that betrayed him, forcing him to stop near Borgoforte while proceeding at an average speed well above 200 mph. With the favourite gone, the race lived on the duel between the surprising Gianluca Carli at the helm of an F.2 class boat, Paolo Romagnoli, who was particularly fast on his racers, and the two Offshore hulls raced by Lorenzo and Andrea Bacchi and by Andrea Comello and Marco Fasciani, who eventually finished in that order.



THERMOPLASTIC TUBING AND HOSES

Il Raid ed il suo pubblico di Federico Bailo

Da Portalbera, riva destra del Po, qualche centinaio di metri prima del ponte di Spessa, tribuna naturale di tanti raid e di tante emozioni, chi vi scrive è un semplice spettatore, uno di quelli che da almeno 45 anni si alza al mattino presto e per le sette è già sulla riva del fiume odorante di alghe e acqua putrida in attesa del primo scafo. Mi sono sempre chiesto il motivo di questa agitazione che comincia già dall'attesa dalla posa della segnaletica e culmina nel sentore meraviglioso che senti nell'aria quel mattino e che solo la fine dei giorni di maggio sa regalare. Mi sono chiesto spesso che cosa significano per me quegli scafi che passano veloci come meteore provenienti da un altro mondo e diretti verso mondi altrettanto ignoti.

Quando sei bambino la tua visuale del mondo è solo quella compresa tra le due anse del fiume, quella a monte dove compaiono gli scafi e quella a valle dove li perdi di vista e di loro ti resta solo il rumore. Per anni mi sono goduto il raid Pavia-Venezia così, fermo in quel posto, volutamente senza mai voler conoscere le dinamiche di partenze o di arrivo. Per me esisteva solo la sacralità del transito, di un nome associato a un numero, di sconosciuti temerari che di anno in anno ritrovavo, magari con colori diversi o su scafi diversi. Vedere il pilota in carne ed ossa, in piedi, alla partenza o all'arrivo avrebbe spazzato questa magia. Nel mio immaginario di bambino non esisteva la barca col pilota, esisteva solo un qualcosa di stupefacente che ti passava davanti e scompariva per sempre dopo pochi secondi e le onde contro la riva rimanevano uniche testimonianze di quel passaggio. Quegli attimi valevano un piacere infinito.

A tutti i piloti che fanno parte di questa comunità rivolgo l'invito a partecipare al raid, per far sì che, grazie a voi, tutti quelli che come me hanno vissuto simili emozioni possano continuare a restare bambini.



The Raid and its public by Federico Bailo

From Portalbera, on the right bank of the Po, a few hundred metres before the Spessa bridge, the natural tribune of many raids and many emotions, the writer is a simple spectator, one of those who for at least 45 years has been getting up early in the morning and by seven o'clock is already on the river bank smelling of algae and putrid water waiting for the first hull. I have always wondered about the reason for this agitation, which starts as early as the wait for the signposts to be put up and culminates in the wonderful smell in the air that morning that only the end of May days can give. I have often wondered what those hulls passing as fast as meteors from another world and heading for equally unknown worlds mean to me.

When you are a child your view of the world is only the one between the two bends of the river, the one upstream where the hulls appear and the one downstream where you lose sight of them and all you are left with is the noise. For years I enjoyed the Pavia-Venice raid like that, standing in that place, deliberately never wanting to know the dynamics of departure or arrival. For me there was only the sacredness of the transit, of a name associated with a number, of unknown daredevils that I would meet again from year to year, perhaps with different colours or on different hulls. Seeing the pilot in the flesh, standing at the start or finish would sweep away this magic. In my childhood imagination there was no such thing as a boat with a pilot, there was just something amazing that passed you by and disappeared forever after a few seconds and the waves against the shore remained the only evidence of that passage. Those moments were worth an infinite pleasure. To all the pilots who are part of this community I extend an invitation to participate in the raid, so that, thanks to you, all those who, like me, have experienced similar emotions can continue to remain children.



MARINA DEL SOLE

www.marinadelsole.eu - tel. 041 490 896



**TUTTO CIO' CHE TI ASPETTI DA
UN MARINA DI ECCELLENZA**
MIGLIOR RAPPORTO QUALITA' PREZZO

Ristorante di pesce interno



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**



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

BATELLI
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

