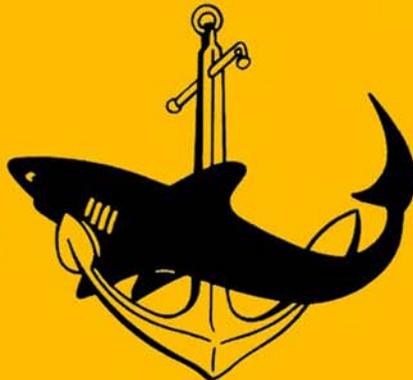


ADVENTURE CLUB
RAID MOTONAUTICO

DANUBIO



1998

GOMMORIZZO

ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO

RAID INVERNALE NEL DANUBIO

L'idea di navigare il Danubio d'inverno si è concretizzata quasi per caso, in quanto alcuni soci del Club raccontavano di un passato capodanno trascorso a Vienna.

Dai racconti dei protagonisti di quella vacanza sembrava impossibile una navigazione invernale, infatti il fiume Danubio oltre ad avere una notevole corrente, d'inverno le sue acque sono piene di tronchi, detriti e grossi lastroni di ghiaccio che si staccano dalle "morte" e vengono giù dai numerosi affluenti.

I nostri amici stimolati dai presenti raccontarono che solo grossi battelli commerciali solcano le acque e persino le "navi" per turisti d'inverno sono saldamente ormeggiate alle banchine; di barche da diporto inoltre non vi è traccia neanche a terra.

Stimolati da tutte queste difficoltà alcuni di noi iniziarono a parlare e poi a progettare una navigazione che proprio a causa delle problematiche, iniziava ad avere il sapore dell'avventura.

Del resto avevamo realizzato imprese come Genova-Londra, Venezia-Istanbul, Genova-Palos... e negli ultimi anni Trieste-Sibenik-Trieste invernale, Baltico d'Inverno, ecc.

Una navigazione invernale di un fiume pieno di incognite, era quello che faceva per noi.

Eravamo a metà Novembre, non avevamo molto tempo se volevamo realizzare l'impresa prima di Natale.

Un giro di telefonate e formiamo 2 equipaggi tra Soci dell'Adventure Club Gommorizzo di Milano, Brescia e Firenze.

Dopo le prime telefonate alle ambasciate di Austria, Repubblica

Slovacca e Ungheria, ci rendiamo conto che sapevano ben poco dei problemi logistici di navigazione invernale, anzi, si chiedevano perchè non aspettavamo la primavera per fare una bella gita con le "navi" per i turisti.

Poi ci chiesero se avevamo i permessi..., a questo punto smettiamo di chiamarli.

Le nostre passate esperienze di Raid internazionali ci hanno insegnato che è molto meglio ridurre le burocrazie al minimo.



Mancano pochi giorni alla partenza, chiamiamo alcuni nostri Sponsor abituali e altri Sponsor che alcuni mesi prima ci avevano contattato per avere un nostro supporto per collaudare i loro prodotti.

Per realizzare quest'impresa prepariamo due battelli, un Gommorizzo 670 già veterano di 4 Raid e il prototipo Gommorizzo 750, già usato per fare le vacanze in agosto, da Ancona fino a Dubrovnik e ritorno, risalendo poi tutta la Croazia fino a Trieste.

Con l'esperienza acquisita nei precedenti Raid invernali completiamo la struttura inox (che utilizziamo per proteggerci dal sole nelle lunghe navigazioni estive), con una porta di chiusura anteriore provvista di due

oblò in policarbonato.

Chiusura che unita al tetto in pvc della struttura, si rende indispensabile per proteggerci dal freddo e dalla pioggia, specialmente considerando di navigare molte ore al giorno, che in pratica vuol dire dall'alba al tramonto.

Facciamo un'uscita in mare e due uscite al lago per mettere a punto l'allestimento, l'equipaggiamento e gli equipaggi.

Purtroppo per improvvisi problemi di lavoro, due partecipanti ci danno la notizia che sono impossibilitati a partire.

Rimangono in quattro, due di Firenze, Daniele e Ivano, Giancarlo da Bergamo e naturalmente io Claudio Rizzo, tutti già partecipanti al Raid dei Fiordi nel 1991 e Baltico d'Inverno nel 1997 (a dire il vero io li ho realizzati tutti i Raid fin dal 1985).

Decidiamo di usare il Gommorizzo 750 e per tutta sicurezza oltre al fido 200Hp Mariner, ci portiamo un motore di Hp 8 extra-lungo, con elica speciale da spinta. Partiamo il 10 Dicembre 1998 in piena perturbazione, strade ghiacciate e un freddo glaciale. Arriviamo a Vienna il giorno dopo con molte difficoltà.

Ci attendono giorni di avventura pieni di difficoltà che superiamo grazie alla nostra esperienza acquisita in migliaia di miglia di navigazione.

Se vuoi partecipare al prossimo Raid o vuoi avere il testo del reportage, contatta l'Adventure Club Gommorizzo, che tra l'altro organizza corsi di navigazione teorici e pratici.

ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO

RAID INVERNALE DICEMBRE 1998

AVVENTURA SUL DANUBIO



600 Km sul Danubio a Dicembre navigando con -16° pioggia e neve...
un super test per i nostri gommoni... E per noi stessi




GOMMORIZZO

Via Varè, 9 - 20158 Milano - Italia
Tel. 02/39310509 - 39323615

GOMMONI PROFESSIONALI NUOVO - USATO

SPONSOR



RAET COMMERCIALE

Hertel

OIL COMPANY
Champion in the world

VICTORINOX

NAVIONICS
THE LEADER IN ELECTRONIC CHARTS

OPTIMA
BATTERIES

AKTIVE
POWERFLOW
WIND SYSTEMS

**VUOI ISCRIVERTI AL
NOSTRO CLUB?
VUOI PARTECIPARE AL
PROSSIMO RAID?
TELEFONACI!**



Un Gommorizzo 750 nel cuore dell'inverno europeo!

testo e foto di Claudio Rizzo

Ancora un'avventura invernale del dinamico Club Gommorizzo! Questa volta hanno affrontato, nel cuore della stagione fredda, la navigazione di uno dei più difficili ed imprevedibili fiumi d'Europa, il Danubio, che non è solo il "bel Danubio blu" del valzer, ma un'enorme massa d'acqua e ghiaccio con temperature bassissime da mettere a dura prova i gommonauti più ardimentosi

L'idea di navigare il Danubio d'inverno si è concretizzata quasi per caso, in quanto alcuni soci del Club raccontavano di un pasato capodanno trascorso a Vienna. Sembrava però impossibile una navigazione invernale sul fiume poiché, oltre

chine; di barche da diporto inoltre non vi è traccia neanche a terra.

Stimolati da tutte queste difficoltà alcuni di noi iniziarono a parlare e poi a progettare una navigazione che proprio a causa delle problematiche, cominciava ad avere il sapore dell'avventura.

Del resto avevamo realizzato imprese come la Genova-Londra, Venezia-Istanbul, Genova-Palos... e negli ultimi anni Trieste-Sibenik-Trieste invernale, Baltico d'inverno, ecc.

La navigazione invernale di un fiume pieno di incognite era quello che faceva per noi.

Eravamo a metà novembre, ma non avevamo molto tempo se volevamo realizzare l'impresa prima di Natale. Un giro di telefonate e formiamo 2 equipaggi tra Soci dell'Avventura Club Gommorizzo di Milano, Brescia e Firenze.

Dopo le prime telefonate alle Ambasciate di Austria, Repubblica Slovacca e Ungheria, ci rendiamo conto che sanno ben poco dei problemi logistici della

navigazione invernale, anzi, si chiedono perché non aspettiamo la primavera per fare una bella gita con le "navi" per i turisti. Poi ci chiedono se abbiamo i permessi ..., a questo punto smettiamo di chiamarli. Le nostre passate esperienze di Raid internazionali ci hanno insegnato che è molto meglio ridurre le pratiche burocratiche al minimo.

Mancano pochi giorni alla partenza, chiamiamo alcuni nostri sponsor abituali e altri sponsor che alcuni mesi prima ci avevano contattato per avere un nostro supporto per collaudare i loro prodotti.

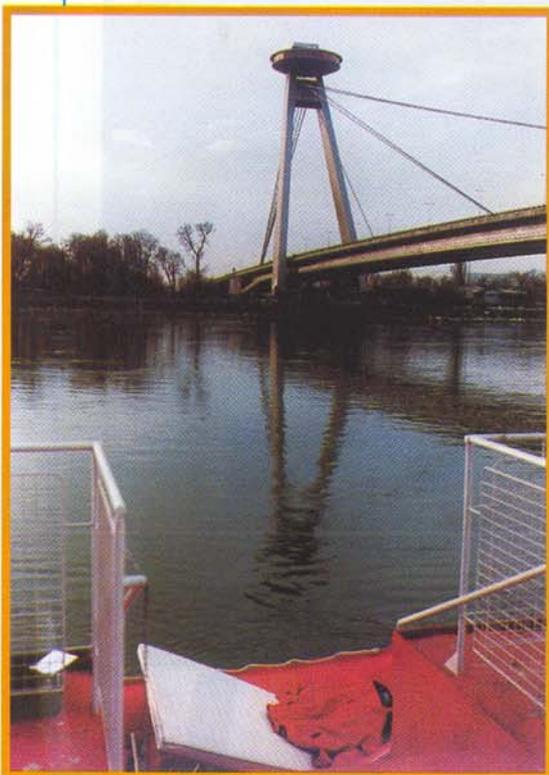
Per realizzare quest'impresa prepariamo due battelli, un Gommorizzo 670 già veterano di 4 Raid e il prototipo Gommorizzo 750, già usato per fare le vacanze in agosto, da Ancona fino a Dubrovnik e ritorno risalendo poi tutta la Croazia fino a Trieste.

Con l'esperienza acquisita nei precedenti raid invernali completiamo la struttura inox (che utilizziamo per proteggerci dal sole nelle lunghe navigazioni estive) con una porta di chiusura anteriore, provvista di due oblò in polycarbonato. Chiusura che, unita al tetto in pvc della struttura, si rende indispensabile per ripararci dal freddo e dalla pioggia, specialmente considerando di navigare molte ore al giorno che in pratica vuol dire dall'alba al tramonto.

Facciamo un'uscita in mare e due uscite al lago per mettere a punto l'allestimento, l'equipaggiamento e gli equipaggi.

Purtroppo per improvvisi problemi di lavoro, due partecipanti ci danno la notizia che sono impossibilitati a partire. Rimangono in quattro, due di Firenze, Daniele e Ivano, Giancarlo da Bergamo e naturalmente io Claudio Rizzo, tutti già partecipanti al Raid dei Fiordi nel 1991 e Baltico d'Inverno nel 1997 (a dire il vero io ho realizzato tutti i Raid fin dal 1985).

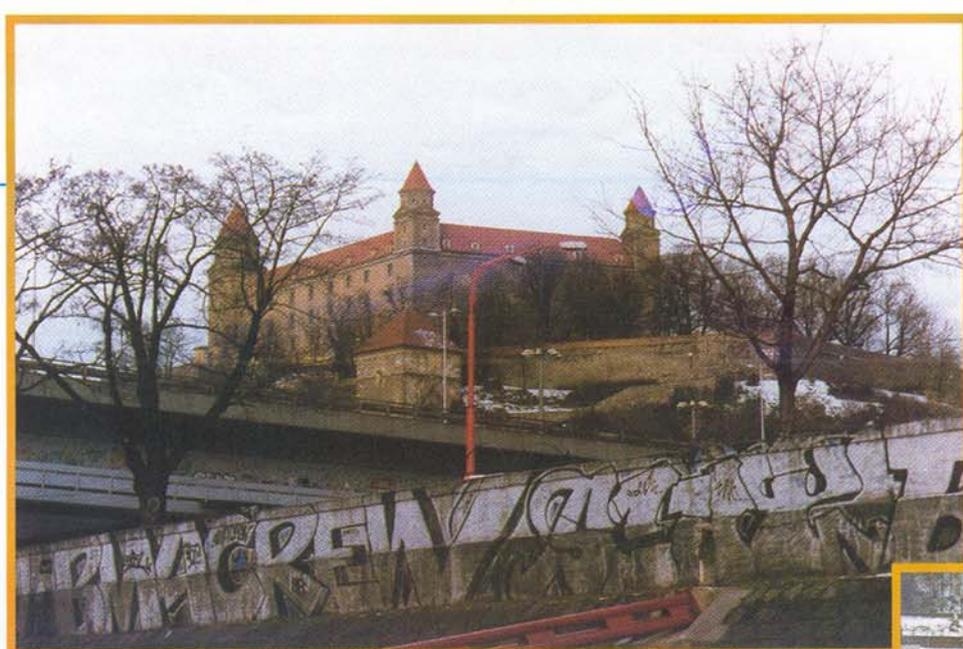
Decidiamo di usare il Gommorizzo 750



ad avere una notevole corrente, d'inverno le sue acque sono piene di tronchi, detriti e grossi lastroni di ghiaccio che si staccano dalle "morte" e vengono giù dai numerosi affluenti.

I nostri amici ricordavano che solo grossi battelli commerciali solcano le acque e persino le "navi" per turisti d'inverno sono saldamente ormeggiate alle ban-





Se la navigazione invernale è già di per se stessa difficile con qualsiasi barca, quella di un fiume come il Danubio può riservare infinite sorprese e problemi. Il Club Gommorizzo si è cimentato anche in questa impresa

e per tutta sicurezza, oltre al fido 200 Hp Mariner, ci portiamo un motore di Hp*8 extra-lungo con elica speciale da spinta.

Partiamo il 3 dicembre 1998 e alternandoci alla guida tra strade ghiacciate, neve e pioggia, arriviamo a notte inoltrata nella periferia di Vienna, 880 Km, una bella tirata. Dormiamo in un albergo con un ampio parcheggio (ci serviva proprio), letti comodi, ambiente pulito, ma con dei piccoli piumini tipo "guai a chi si muove" e dei piccoli cuscini sempre di piuma, ma adatti più che altro a dei bambini.

La mattina ci svegliamo alle sette e giù a fare colazione all'austriaca, uova, pancetta, dolci, insomma da star male..., invece stavamo benissimo. Sempre così nei Raid, mai un raffreddore, a casa poi...

Sganciamo il "bestione" nel cortile di una grossa azienda adiacente al fiume e iniziamo la ricerca di un cantiere per il varo. Strano, nessuno conosce l'ubicazione di un cantiere, eppure qualcosa ci deve essere. Trascorriamo quattro ore "battendo" tutte le sponde, troviamo una specie di marina in costruzione, con tutte le banchine galleggianti bloccate da uno spesso strato di ghiaccio, neanche l'ombra di uno scivolo, cominciamo a preoccuparci.

Finalmente dopo tante informazioni, grazie "all'inglese di Daniele" e al "tedesco di Ivano", riusciamo a trovare un cantiere a circa 10 Km a monte di Vienna.

Purtroppo causa lavori di scavo non ha corrente, pertanto niente verricello elettrico e purtroppo niente benzina, però sono gentili, infatti ci danno il permesso di organizzarci il battello e di varare a mano sull'unico scivolo innevato e ghiacciato.

Ritorniamo a prendere il gommone, facciamo carburante sia nel serbatoio principale, 160 litri, sia nei serbatoi flessibili, in totale 330 litri.

Torniamo al cantiere e prepariamo tutto il gommone per il varo, finiamo che è già buio, già, poiché alle quattro del po-

meriggio è già buio. Per fortuna non piove e, lavorando, il freddo (siamo a -6 gradi) è sopportabile... forse anche perché siamo carichi di adrenalina. Serata alla grande, giro turistico nel centro di Vienna illuminata per le feste e cena squisitamente viennese, cibi ottimi, menù dai nomi impronunciabili. Albergo con i soliti mini trapunti-



ni e mega colazione, come da copione. Arrivati al cantiere, puliamo lo scivolo, spacchiamo dei lastroni di ghiaccio, affidandoli alla corrente e con l'aiuto di un caterpillar finalmente variamo il gommone.

Inizia l'avventura..., già perché fino ad adesso è stato per gioco!

Risaliamo la corrente per circa 100 Km, passiamo una chiusa e navighiamo tra un paesaggio molto ordinato, con piccole case curate, a intervalli passano delle chiatte alcune spinte, altre trainate da potenti rimorchiatori.

Grazie al GPS, visualizziamo che la corrente è di circa 6-8 nodi, profondità da 5 a 20 metri. Comunque per prudenza seguiamo i segnali di navigazione. Velocità di crociera, 30 nodi contro corrente. Calcolando le ore di luce a un certo punto discendiamo la corrente e ci fermiamo per la notte a Tullh, delizioso paesotto pulito e opulento, alloggiamo in un albergo con mega ingresso, pieno di piante tropicali e uccelli di varie specie, sembrava una mini giungla; cena in una tipica trattoria con enormi tipiche birre.



Tutto bene, i soliti -6 gradi, poca pioggia.

Il mattino seguente iniziamo a discendere il fiume, destinazione Bratislava in Slovacchia. Passiamo la chiusa del giorno precedente, poi la chiusa di Vienna. La radio è indispensabile, anche se noi facciamo le domande in inglese e loro ci rispondono in tedesco. Comunque, con poche decine di minuti di attesa, passiamo insieme a qualche mega chiatte. Non è facile trovare il punto di dogana austriaco, introvabile invece il punto di dogana Slovacca. La navigazione in corrente è più veloce, però ogni affluente porta alberi e lastroni di ghiaccio, per cui bisogna scegliere attentamente la rotta stando sempre fuori dal filo di corrente. La maggior parte della navigazione si svolge tra sponde prive di abitazioni, tra migliaia di uccelli di varie razze, un cigno nero non ha gradito il nostro passaggio e ci ha attaccato, prima prendendo quota e poi picchiando ad alta velocità ci sfiora di pochi centimetri; poi visto che andiamo via, ci ignora.

Finalmente Bratislava si annuncia con un grande ponte e un enorme fungo su un altro pilone, che poi scopriamo essere un ristorante panoramico.

Non c'è porto, attracciamo sul lato di un pontone e andiamo in un grosso Hotel a pochi metri dall'argine.

Ci stupisce il fatto che in albergo ci tranquillizzino dicendo che non ha importanza non aver fatto dogana, buon segno, i tempi cambiano.



Il centro storico è bellissimo e la piazza è piena di bancarelle con varie specialità di carne e miscita di vini caldi che i locali gradiscono molto; chiaramente proviamo di tutto, ma lo consideriamo solo un antipasto. Visitiamo il centro storico e il museo, notevole il giro nelle segrete con delle gigantografie di disegni dell'epoca raffiguranti i dispositivi di tortura con le istruzioni per l'uso... incredibile!

Bella gente, gentili e ospitali, grandi sorrisi e incredulità sul nostro mezzo di trasporto.

Il mattino seguente partiamo dopo aver fatto carburante con i nostri serbatoi flessibili, con l'aiuto di un furgoncino.

lità, metà ungherese e metà slovacca, che in pratica è regno della natura in-contrastata.

Arriva il buio e ci fermiamo in un paesino di poche case. Alloggiamo in una locanda dove dormiamo e mangiamo esprimendoci a gesti.

Il termometro segna -16 gradi. Oggi abbiamo navigato in condizioni estreme. Il Baltico in confronto è stata una passeggiata.

Il giorno dopo lo trascorriamo in questa immensa palude, navigando con molta cautela tra stormi di uccelli di varie razze e paesaggi incredibili.

Stiamo tornando verso Bratislava a forte velocità, quando il motore inspiegabil-

formati grumi di ghiaccio; in pratica, la temperatura è talmente bassa, che in aspirazione si congela l'umidità presente nell'aria concentrandosi sui diffusori. Riprendiamo la navigazione e alternando l'uso dei due motori arriviamo a Bratislava.

Stesso albergo e nuovo giro per la città; le strade sono tutte una lastra di ghiaccio... giochi di gambe per non perdere l'equilibrio e... tante risate.



La temperatura si è abbassata notevolmente, siamo a -10 e inizia anche a piovere; siamo abbigliati con cerate MUTO e sotto pile e microfibre della TAU, casco e sottocasco in microfibra, non abbiamo freddo e grazie alla struttura non ci bagnamo, però è quasi impossibile proseguire. La pioggia appena cade sul policarbonato si ghiaccia e mettendo la testa fuori dalla protezione si gela l'acqua sulla visiera del casco; dobbiamo ridurre molto la velocità e abbiamo solo la visibilità laterale. Anche se a turno puliamo il vetro anteriore con l'acqua e l'antigelo, la visibilità è molto scarsa.

Finché gli argini del Danubio si mantengono stretti, va bene, ma improvvisamente il fiume si allarga, diventando enorme. Non si vedono più le sponde, il fiume è diventato un'enorme palude con milioni di uccelli e insidiosi bassi fondali. Per proseguire dobbiamo seguire i segnali, pertanto facciamo delle piccole soste, facciamo il punto e proseguiamo. Un vero calvario!

Data la bassa velocità possiamo ammirare la bellezza selvaggia di questa loca-



mente perde potenza, fino a spegnersi. Mettiamo in moto l'ausiliario e manovriamo per ridossarci in un'ansa del fiume dove c'è una banchina e una chiatte ormeggiata. Prima di arrivare all'ormeggio perde potenza anche l'ausiliario e si spegne, provo a far ripartire il motore primario, si riaccende subito e tossendo ci porta fino alla banchina. Facciamo tutti i controlli ed è tutto perfetto; tutti e due i motori, partono subito e vanno benissimo... mistero. Riprendiamo la navigazione e dopo circa 20 minuti si ripete l'inconveniente di prima. A questo punto controlliamo i carburatori e constatiamo che sui diffusori si sono

Il giorno dopo la temperatura è risalita a $-3 / -4$ gradi, si naviga bene, non ci sono difficoltà; riaffiora il problema dei lastroni di ghiaccio, li evitiamo quasi tutti, ogni tanto sentiamo uno schianto, ma abbiamo una carena robustissima, quindi siamo tutti tranquilli. Abbiamo realizzato una splendida avventura, abbiamo acquisito un'enorme esperienza e constatato quanto utili sono state le esperienze del passato in vari tipi di navigazione, abbiamo testato materiali, oli, soluzioni tecniche, sull'abbigliamento e sui motori.

Ma soprattutto abbiamo testato noi stessi e le nostre amicizie unite dall'amore per la navigazione e l'avventura...

Ecco la chiusura di Vienna! Mentre aspettiamo il nostro turno per passare, navighiamo un braccio del fiume che porta ad una zona industriale. Enormi strutture in acciaio e cemento, dove caricano e scaricano le chiatte, alcune sono vuote e si ergono fino a quattro metri fuori dall'acqua, altre sono cariche ed hanno un'opera morta che non si vede per più di un metro; il tutto condito da germani maschi e femmine e decine di altri uccelli vari.

Per noi questa visione è quasi irrealistica, la natura e l'industria condividono gli stessi spazi. Torniamo alla chiusa, aspettiamo ancora un po', facendo uno spuntino e brindando alla felice conclusione dell'impresa.

Dopo la chiusa lentamente navighiamo fino al cantiere dove è tornata la corrente elettrica ed aliamo con l'aiuto di un carrello meccanico tirato da un verricello elettrico. Ottimo finale dopo tanti problemi.

Il rientro è stato tranquillo con sosta a Salisburgo. Le ultime parole che ricordo prima di salutarci sono state: "allora quand'è che ci ritorniamo?"

Vita dei SUB

NOTIZIE DAL MONDO DELLA SUBACQUEA

ANNO XXVII

N. 313

G I U G N O
1 9 9 9

IL SUBACQUEO

Gommorizzo per i sub

Sono numerosi i subacquei che adottano il gommone come barca ideale per la pratica dell'immersione, e molti si affidano alla qualità Gommorizzo, azienda leader nel settore dei canotti pneumatici alla continua ricerca di soluzioni tecniche di continua avanguardia e di materiali di grande robustezza.

Il banco di prova dei gommoni Gommorizzo sono i lunghi raid, spesso in condizioni estreme, che l'Adventure Club Gommorizzo, club di gommnauti accomunati da grande passione, periodicamente affronta.

Ultimo in ordine di tempo è stato il raid "Danubio d'inverno", in cui è stato impiegato un robustissimo "gommone da lavoro" Gommorizzo. Il gommone ha percorso ben 600 chilometri affrontando anche 16 gradi sotto lo zero con pioggia e neve. Ha attraversato Austria, Slovacchia e Ungheria.

Per informazioni:
tel. 0239310509,
0239323615



Brokerage & Chartering &

1999 - n. 41
L. 12.000

moto nautica

ENGLISH TEXT

Monthly
review
of
Nautical
Life



Il nuovo modello Gommorizzo 750 protagonista del raid invernale sul Danubio



RAID INVERNALE nel Danubio

"Navigare é avventura": questo lo slogan di Claudio Rizzo autore di questo articolo che racconta una straordinaria esperienza vissuta in prima persona.

L'idea di navigare il Danubio d'inverno si é concretizzata quasi per caso, in quanto alcuni soci del Club raccontavano di un passato capodanno trascorso a Vienna. Dai racconti dei protagonisti di quella vacanza sembrava impossibile una navigazione invernale, infatti il Fiume Danubio oltre ad avere una notevole corrente, d'inverno le sue acque sono piene di tronchi, detriti e grossi lastroni di ghiaccio che si staccano dalle "morte" e vengono giù dai numerosi affluenti. I nostri amici stimolati dai

presenti raccontarono che solo grossi battelli commerciali solcano le acque e persino le "navi" per turisti d'inverno sono saldamente ormeggiate alle banchine; di barche da diporto inoltre non vi è traccia neanche a terra. Stimolati da tutte queste difficoltà alcuni di noi iniziarono a parlare e poi a progettare stimolati da tutte queste difficoltà alcuni di noi iniziarono a parlare e poi a progettare una navigazione che proprio a causa delle problematiche, iniziava ad avere il sapore dell'avventura. Del resto

avevamo realizzato imprese come Genova-Londra, Venezia-Istanbul, Genova-Palos e negli ultimi anni Trieste-Sibenik-Trieste invernale, Baltico d'inverno, ecc. Una navigazione invernale di un fiume pieno di incognite, era quello che faceva per noi. Eravamo a metà novembre, non avevamo molto tempo se volevamo realizzare l'impresa prima di Natale. Un giro di telefonate e formiamo 2 equipaggi tra Soci dell'Adventure Club Gommorizzo di Milano, Brescia e Firenze. Dopo le prime telefonate alle Ambasciate di Austria, Repubblica Slovacca e Ungheria, ci rendiamo conto che sapevano ben poco dei problemi logistici di navigazione invernale, anzi, si chiedevano perché non aspettavamo la primavera per fare una bella gita con le "navi" per i turisti. Poi ci chiesero se avevamo i permessi..., a questo punto smettiamo di chiamarli. Le nostre passate espe-

rienze di Raid internazionali ci hanno insegnato che é molto meglio ridurre le burocrazie al minimo. Mancano pochi giorni alla partenza, chiamiamo alcuni nostri Sponsor abituali e altri Sponsor che alcuni mesi prima ci avevano contattato per avere un nostro supporto per collaudare i loro prodotti. Per realizzare quest'impresa prepariamo due battelli, un Gommorizzo 670 già veterano di 4 Raid e il prototipo Gommorizzo 750, già usato per fare le vacanze in agosto, da Ancona fino a Dubrovnik e ritorno, risalendo poi tutta la Croazia fino a Trieste. Con l'esperienza acquista nei precedenti raid invernali completiamo la struttura inox (che utilizziamo per proteggerci dal sole nelle lunghe navigazioni estive), con una porta di chiusura anteriore provvista di due oblo in policarbonato. Chiusura che unita al tetto in pvc della struttura, si rende indispensabile per proteggerci dal freddo e dalla pioggia, specialmente considerando di navigare molte ore al giorno, che in pratica vuol dire dall'alba al tramonto. Facciamo un'uscita in mare e due uscite al lago per mettere a punto l'allestimento, l'equipaggiamento e gli equipaggi. Purtroppo per improvvisi problemi di lavoro, due partecipanti ci danno la notizia che sono impossibilitati a partire. Ri-



Il motore 200 Mariner utilizzato per realizzare l'impresa



La consolle degli strumenti ben protetta



Il Castello di Bratislava

maniamo in quattro, due di Firenze, Daniele e Ivano, Giancarlo da Bergamo e naturalmente io Claudio Rizzo, tutti già partecipi al Raid dei Fiordi nel 1991 e Baltico d'Inverno nel 1997 (a dire il vero io li ho realizzati tutti i Raid fin dal 1985). Decidiamo di usare il Gommorizzo 750 e per tutta sicurezza oltre al fido 200 Hp Mariner, ci portiamo un motore di Hp 8 extra-lungo, con elica speciale da spinta. Partiamo il 3 Dicembre 1998 e alternandoci alla guida tra strade ghiacciate, neve e pioggia, arriviamo a notte inoltrata in periferia di Vienna, 880 Km, una bella tirata. Dormiamo in un albergo con un ampio parcheggio (ci serviva proprio), letti comodi, ambiente pulito, ma con dei piccoli piumini del tipo "guai a chi si muove" e dei piccoli cuscini sempre di piuma, ma adatti più che altro a dei bimbi. La mattina ci svegliamo alle sette e giù a fare colazione all'austriaca, uova, pancetta, dolci, insomma da star male..., invece stavamo benissimo. Sempre così nei Raid, mai un raffreddore, a casa poi... Sganciamo il "bestione" nel cortile di una grande ditta adiacente al fiume e iniziamo la ricerca di un cantiere per il varo. Strano nessuno conosce l'ubicazione di un cantiere, eppure qualcosa ci deve essere. Trascorriamo quattro ore "battendo"



L'affascinante percorso sul Danubio

tutte le sponde, troviamo una specie di marina in costruzione, con tutte le banchine galleggianti bloccate da uno spesso strato di ghiaccio, neanche l'ombra di uno scivolo, cominciamo a preoccuparci. Finalmente dopo tante informazioni, grazie "all'inglese di Daniele" e al "tedesco di Ivano" riusciamo a trovare un cantiere a circa 10 km a monte di Vienna. Purtroppo causa lavori di scavo non ha corrente, pertanto niente verricello elettrico e purtroppo niente benzina, però sono gentili, infatti ci danno il permesso di organizzarci il battello e di varare a mano su l'unico scivolo innevato e ghiacciato. Ritorniamo a prendere il gommone, facciamo carburante sia nel serbatoio primario, 160 litri, sia nei serbatoi flessibili, in totale 330 litri. Torniamo al cantiere e prepariamo tutto il gommone per il varo, finiamo che è già buio, poiché alle quattro del pomeriggio

è già buio. Per fortuna non piove e lavorando il freddo (siamo a - 6 gradi), è sopportabile... forse anche perché siamo carichi di adrenalina. Serata alla grande, giro turistico nel centro di Vienna illuminata per le feste e cena squisitamente viennese, cibi ottimi, menù dai nomi impronunciabili. Albergo con i soliti mini trappuntini e mega colazione, come da copione. Arrivati al cantiere, puliamo lo scivolo, spacchiamo dei lastroni di ghiaccio, affidandoli alla corrente e con l'aiuto di un caterpillar, finalmente variamo il gommone. Inizia l'avventura già perché fino ad adesso è stato un gioco!

Risaliamo la corrente per circa 100 Km, passiamo una chiusa e navighiamo tra un paesaggio molto ordinato con piccole case molto curate, a intervalli passano alcune chiatte dalle volte spinte, altre volte trainate da potenti rimorchiatori.

Grazie al GPS, visualizziamo che la corrente è di circa 6-8 nodi, profondità da 5 a 20 metri. Comunque per prudenza seguiamo i segnali di navigazione. Velocità di crociera, 30 nodi contro corrente. Calcolando le ore di luce a un certo punto discendiamo la corrente e ci fermiamo per la notte a Tullh, delizioso paesotto pulito e opulento, al-

loggiamo in un albergo con mega ingresso, pieno di piante tropicali e uccelli di varie specie, sembrava una mini giungla; cena in una tipica trattoria con enormi tipiche birre. Tutto bene, i soliti - 6 gradi, poca pioggia. Il mattino seguente iniziamo a discendere il fiume, destinazione Bratislava in Slovacchia. Passiamo la chiusa del giorno precedente, poi la chiusa di Vienna. La radio è indispensabile, anche se noi facciamo le domande in inglese e loro ci rispondono in tedesco. Comunque con poche decine di minuti di attesa, passiamo insieme a qualche mega chiatte. Non facile trovare il punto di dogana austriaco, introvabile invece la dogana Slovacca.

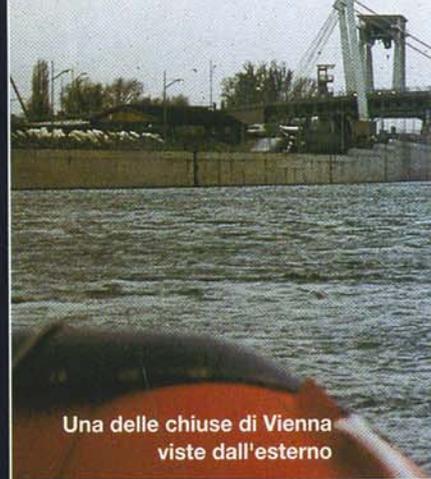
La navigazione in corrente è più veloce, però ogni affluente porta alberi e lastroni di ghiaccio per cui bisogna scegliere attentamente la rotta, stando sempre fuori dal filo di corrente. La maggior parte della navigazione si svolge tra sponde prive di abitazioni, tra migliaia di uccelli di varie razze, un cigno nero non ha gradito il nostro passaggio e ci ha attaccato, prima prendendo quota e poi picchiando ad alta velocità ci sfiora di pochi centimetri; poi visto che andiamo via, ci ignora. Finalmente Bratislava si annuncia con un grande ponte e un'enorme

Serbatoi flessibili per aumentare l'autonomia





Quattro chiatte da carico solidali tra di loro, spinte da un potente rimorchiatore



Una delle chiuse di Vienna viste dall'esterno

RAID INVERNALE nel Danubio

fungo su un alto pilone che poi scopriamo essere un ristorante panoramico. Non c'è porto, attracciamo sul lato di un pontone e andiamo in un grosso Hotel a pochi metri dall'argine. Ci stupisce il fatto che in albergo ci tranquillizzano dicendo che non ha importanza non aver fatto dogana, buon segno, i tempi cambiano. Il centro storico è bellissimo e la piazza è piena di bancarelle con varie specialità di carne e miscela di vini caldi che i locali gradiscono molto; chiaramente proviamo di tutto ma lo consideriamo solo un'antipasto. Visitiamo il centro

storico e il museo, notevole il giro nelle segrete con delle gigantografie di disegni dell'epoca raffiguranti i dispositivi di tortura con le istruzioni per l'uso... incredibile. Bella gente, gentili e ospitali, grandi sorrisi e incredulità del nostro mezzo di trasporto. Il mattino seguente partiamo dopo aver fatto carburante con i nostri serbatoi flessibili, con l'aiuto di un furgoncino. La temperatura si è abbassata notevolmente, siamo a -10 e inizia anche a piovere; siamo abbigliati con cerate MUSTO e sotto pile e microfibre della TAU, casco e sottocasco in microfibra, non abbiamo freddo e grazie alla struttura non ci bagnamo; però è quasi impossibile proseguire. La pioggia appena cade sul

policarbonato, si ghiaccia e mettendo la testa fuori dalla protezione, si gela l'acqua sulla visiera del casco;

dobbiamo ridurre molto la velocità e abbiamo solo la visibilità laterale. Anche se a turno puliamo il vetro anteriore con l'acqua e anti-gelo, la visibilità anteriore è molto scarsa. Finché gli argini del Danubio si mantengono stretti, va bene, ma improvvisamente il fiume si allarga diventando enorme. Non si vedono più le sponde, il fiume è diventato un'enorme palude con mi-

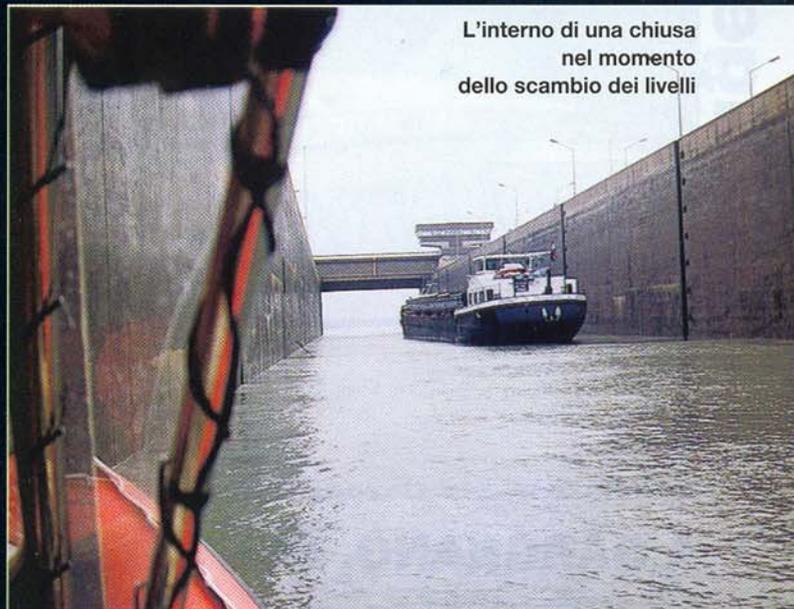
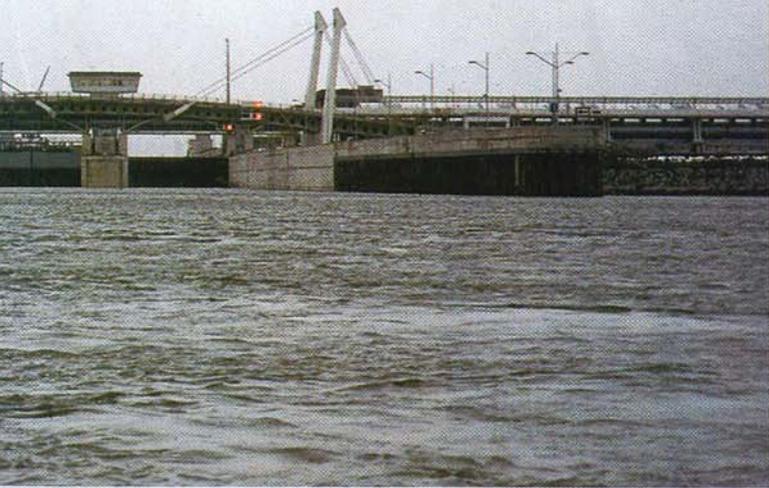


La navigazione all'interno di una chiusa

L'alaggio



lioni di uccelli e insidiosi bassi fondali. Per proseguire dobbiamo seguire i segnali, pertanto facciamo delle piccole soste, facciamo il punto e proseguiamo, un vero calvario. Data la bassa velocità possiamo ammirare la bellezza selvaggia di questa località, metà ungherese e metà slovacca, che in pratica è regno della natura incontrastata. Arriva il buio e ci fermiamo in un paesino di poche case, dove alloggiamo in una locanda dove dormiamo e mangiamo, esprimendoci a gesti. Il termometro segna -16 gradi. Oggi abbiamo navigato in



L'interno di una chiusa nel momento dello scambio dei livelli



L'ormeggio a Vienna tra acqua e ghiaccio

condizioni estreme. Il Baltico in confronto è stata una passeggiata. Il giorno dopo lo trascorriamo in questa immensa palude, navigando con molta cautela tra stormi di uccelli di varie razze e paesaggi incredibili. Qui la natura regna incontrastata.

Torniamo verso Bratislava a forte velocità, quando il motore inspiegabilmente perde potenza, fino a spegnersi. Mettiamo in moto l'ausiliario e manovriamo per ridossarci in un'ansa del fiume, dove c'è una banchina e una chiatta ormeggiata. Prima di arrivare all'ormeggio perde potenza anche l'ausiliario e si spegne, provo a far ripartire il motore primario, si riaccende subito e tossendo ci porta fino alla banchina. Facciamo tutti i controlli ed è tutto perfetto; tutti e due i motori, dopo i controlli partono subito e vanno benissimo.... mistero. Riprendiamo la navigazione e dopo circa 20 minuti si ripete l'inconveniente di prima. A questo punto controlliamo i carburatori e constatiamo che sui diffusori si sono formati grumi di ghiaccio; in pratica, la temperatura è talmente bassa che in aspirazione si congela l'umidità presente nell'aria, concentrandosi sui diffusori. Riprendiamo la navigazione e alternando l'uso dei due motori arriviamo a Bratislava. Stesso albergo e nuovo giro per la città; le strade sono tutte una lastra di ghiaccio... giochi di gambe per non perdere l'equilibrio e ... tante risate. Il giorno dopo la temperatura è risalita a -3/-4 gradi, si naviga bene, non ci sono problemi; riaffiora il problema dei lastroni di ghiaccio, li evitiamo quasi tutti, ogni tanto

sentiamo uno schianto, ma abbiamo una carena robustissima, quindi, siamo tutti tranquilli. Abbiamo realizzato una splendida avventura, abbiamo acquisito un'enorme esperienza, constatato quanto utili sono state le esperienze del passato in vari tipi di navigazione, abbiamo testato materiali, olii, soluzioni tecniche, sull'abbigliamento tecnico e sui motori. Ma soprattutto abbiamo testato noi stessi e le nostre amicizie unite dall'amore per la navigazione e l'avventura... Ecco la chiusa di Vienna, mentre aspettiamo il nostro turno per passare, navighiamo un braccio del fiume che porta ad una zona industriale. Enormi strutture in acciaio e cemento, dove caricano e scaricano le chiatte, alcune sono vuote e si ergono fino a quattro metri fuori dall'acqua, altre sono cariche ed hanno un'opera morta non più di un metro; il tutto condito da germani maschi e femmine e decine di altri uccelli vari. Per noi questa visione è quasi irreale, la natura e l'industria condividono gli stessi spazi. Torniamo alla chiusa, aspettiamo ancora un po, facendo uno spuntino e brindando alla facile conclusione dell'impresa. Dopo la chiusa lentamente navighiamo fino al cantiere, dove è tornata la corrente elettrica ed aliamo con l'aiuto di un carrello meccanico tirato da un verricello elettrico, ottimo finale dopo tanti problemi.

Il rientro è stato tranquillo con sosta a Salisburgo, le ultime parole che ricordo prima di salutarci, sono state: "allora quand'è che ci ritorniamo"?

Testo e foto Claudio Rizzo

CHI È L'ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO

L'Adventure Club Gommorizzo è nato nel 1980 con sede in Via G.B. Varè, 9 - Milano.

Successivamente sono nate le Sedi dell'Adventure Club Gommorizzo Toscana, con sede a Firenze e dell'Adventure Club Campania.

L'Adventure Club Gommorizzo ha per finalità l'organizzazione di Raid Motonautici, oltre a fornire esperti equipaggi per l'assistenza e la sicurezza, in importanti regate e gare internazionali. Fornisce l'assistenza tra l'altro al: Campionato del mondo F.40, nella 1000 Km in Wind Surf organizzata dalla Bic Sport, alla partenza di Gatorade da Portofino, alla gara mondiale di sci nautico junior, al campionato del mondo della F1.

Alcune manifestazioni sono ormai una consuetudine, come la Pavia-Venezia, ormai alla 18ª edizione; inoltre, sempre con la numerosa partecipazione dei Soci sono stati realizzati, durante gli anni scorsi, i Raids:

San Remo-S.Tropez; Livorno-Bastia; Bocca di Magra-Capraia; periplo della Sicilia ecc. Limitata a poche imbarcazioni e ad un ristrettissimo numero di partecipanti, annualmente l'Adventure Club Gommorizzo organizza un importante Raid a lungo raggio, che oltre all'aspetto agonistico-sportivo, ha anche scopi di sperimentazione e test di materiali e prodotti. Molte soluzioni di allestimento e di armamento dei gommoni Gommorizzo, sono frutto delle migliaia di miglia percorse in navigazione diurne e notturne.

Alcune delle imprese realizzate:

Genova - Londra 1985
Venezia - Istanbul
Genova - Casablanca
La Spezia - Corsica - Sardegna
Montecarlo - Venezia
Montecarlo - San Francisco (isole Baleari)
Raid dei Fiordi nel Mar Baltico
Genova - Londra 1995
Trieste - Sibenik
Raid invernale nel Baltico.



IL GOMMONE
E LA NAUTICA PER TUTTI

ANNO XXIII - NUMERO 176 - MENSILE
MARZO 1999 - L. 8.000 (€ 4,13)

RAID INVERNALE SUL DANUBIO

Si è concluso positivamente il Raid sul Danubio organizzato dagli Adventure Club Gommorizzo di Milano, Brescia e Firenze nello scorso dicembre. L'equipaggio (quattro persone in tutto: Daniele, Ivano, Giancarlo e Claudio) - tutti già temprati dai raid dei Fiordi nel '91 e da quello del Baltico dell'inverno del '97 - è partito da Vienna a bordo di un Gommorizzo 750 spinto da un Mariner 200 hp (con un ausiliario da 8 hp con gambo extra-lungo ed elica speciale da spinta). L'edizione di quest'anno della manifestazione è stata caratterizzata dalle temperature glaciali (da -6 a -16 gradi) che hanno accompagnato l'equipaggio per tutto il tour.



Il Gommorizzo 750 utilizzato per il Raid sul Danubio.

Sono state toccate le principali località che si affacciano sul Danubio: oltre a Vienna, Tullh, Bratislava, Salisburgo ed ancora Vienna. Gli appassionati potranno leggere tutta la storia - raccontata, navigata e fotografata dai protagonisti - nel prossimo fascicolo de *Il Gommone*.



Pagine azzurre

a cura di Marta Gasparini

I GHIACCI DEL DANUBIO

VIAGGI - In gommone sulle acque gelate del grande fiume europeo in pieno inverno, in una navigazione insidiosa, ma ricca di sorprese.

L'idea di navigare il Danubio d'inverno si è concretizzata quasi per caso, quando alcuni soci del Club raccontavano di un capodanno trascorso a Vienna. Sembrava impossibile una navigazione invernale, infatti il fiume oltre ad avere una notevole corrente, trascina tronchi, detriti e grossi lastroni di ghiaccio che si staccano dalle "morte" e vengono giù dai numerosi affluenti. Stimolati da queste difficoltà alcuni di noi iniziarono a parlare e poi a progettare una navigazione che proprio per le sue problematiche, iniziava ad avere il sapore dell'avventura.

Eravamo a metà novembre, non avevamo molto tempo se volevamo realizzare l'impresa prima di Natale. Un giro di telefonate e formiamo due equipaggi tra soci dell'Adventure Club Gommorizzo di Milano, Brescia e Firenze. Dopo le prime telefonate alle ambasciate di Austria, Repubblica Slovacca e Ungheria, ci rendiamo conto che sapevano ben poco dei problemi logistici di navigazione invernale, anzi, si chiedevano perché non aspettavamo la primavera per fare una bella gita con le navi turistiche. Poi ci chiesero se avevamo i permessi... a questo punto smettiamo di chiamarli. Le nostre passate esperienze ci hanno insegnato che è molto meglio ridurre la burocrazia al minimo.

Mancano pochi giorni alla partenza, chiamiamo alcuni nostri sponsor abituali e altre aziende che ci avevano contattato per avere un nostro supporto per collaudare i lo-

ro prodotti. Tra essi Raet Commerciale, Optima Batteries, Oil Company, Hertel, Navionics, Go-Ri, Aktive Reed Systems, Orma Div. Motori, Musto.

Prepariamo due battelli, un Gommorizzo 670 già veterano di quattro raid e il prototipo Gommorizzo 750, già usato da Ancona fino a Dubrovnik e ritorno, risalendo poi tutta la Croazia fino a Trieste.

Preparare il mezzo

Con l'esperienza acquisita nei precedenti raid invernali completiamo la struttura inox (che utilizziamo per proteggerci dal sole nelle lunghe navigazioni estive) con una porta di chiusura anteriore provvista di due oblò di policarbonato. Chiusura che unita al tetto di pvc della struttura, si rende indispensabile per proteggerci dal freddo e dalla pioggia, specialmente considerando di navigare molte ore al giorno, dall'alba al tramonto.

Purtroppo per improvvisi problemi di lavoro, due partecipanti sono impossibilitati a partire. Rimaniamo in quattro, due di Firenze, Daniele e Ivano, Giancarlo da Bergamo e io, tutti già veterani del Raid dei Fiordi nel 1991 e Baltico d'Inverno nel 1997. Decidiamo di usare il Gommorizzo 750 e per tutta sicurezza oltre al fido 200 cv Mariner, ci portiamo un motore da 8 cavalli extra-lungo, con elica speciale da spinta.

Partiamo e alternandoci alla guida tra strade ghiacciate, neve e pioggia, arriviamo a notte inoltrata alla periferia di Vienna, a 880 km da Milano.



Il gommone usato per l'esplorazione del Danubio è un prototipo Gommorizzo da 7,50 m attrezzato con una struttura rigida per proteggere l'equipaggio dal vento gelido. A lato i loghi degli sponsor.

Il varo

Il giorno dopo sganciamo il "bestione" nel cortile di una grande ditta adiacente al fiume e iniziamo la ricerca di un cantiere per il varo. Strano, nessuno conosce l'ubicazione di un cantiere. Trascorriamo quattro ore battendo tutte le sponde, e troviamo una specie di marina in costruzione, con le banchine galleggianti bloccate da uno spesso strato di ghiaccio, neanche l'ombra di uno scivolo, cominciamo a preoccuparci. Finalmente riusciamo a trovare un cantiere a circa 10 km a nord di Vienna.

A causa lavori non ha corrente elettrica, pertanto niente verricello elettrico e purtroppo niente benzina, però sono gentili, infatti ci danno il permesso di organizzarci il battello e di varare a mano sull'unico scivolo innevato e ghiacciato.

Ritorniamo a prendere il gommone, facciamo carburante sia nel serbatoio primario, 160

litri, sia nei serbatoi flessibili, in totale 330 litri.

Torniamo al cantiere e prepariamo tutto il gommone per il varo, finiamo che è già buio. Per fortuna non piove e lavorando il freddo (siamo a -6°), è sopportabile.

La mattina dopo, arrivati al cantiere, puliamo lo scivolo, spacchiamo dei lastroni di ghiaccio, affidandoli alla corrente e con l'aiuto di un caterpillar, variamo il gommone. Risaliamo la corrente per circa 100 km, passiamo una chiusa e navighiamo in un paesaggio molto ordinato con piccole case curate, a intervalli passano chiatte dalle volte spinte, altre volte trainate da potenti rimorchiatori.

Grazie al Gps, visualizziamo che la corrente è di circa 6 - 8 nodi, la profondità da 5 a 20 metri. Comunque per prudenza seguiamo i segnali di navigazione. Velocità di crociera, 30 nodi contro corrente. Calcolando le ore di luce a un certo punto scendiamo la corrente

e ci fermiamo per la notte a Tullh, delizioso paesotto.

Tutto bene, i soliti - 6 gradi, poca pioggia. Il mattino seguente iniziamo a scendere il fiume, destinazione Bratislava in Slovacchia.

Passiamo la chiusa del giorno precedente, poi la chiusa di Vienna. La radio è indispensabile, anche se noi facciamo le domande in inglese e loro ci rispondono in tedesco. Con poche decine di minuti di attesa, passiamo insieme a qualche mega chiatte.

Non è facile trovare il punto di dogana austriaco, introvabile invece la dogana slovacca.

La navigazione in corrente è più veloce, però ogni affluente trascina alberi e lastroni di ghiaccio per cui bisogna scegliere attentamente la rotta, stando sempre fuori dal filo di corrente. La maggior parte della navigazione si svolge tra sponde prive di abitazioni.

Finalmente Bratislava si annuncia con un grande ponte e un enorme fungo su un alto pilone che scopriamo essere un ristorante panoramico.

Non c'è porto, attracciamo sul lato di un pontone e andiamo in un grosso albergo a pochi metri dall'argine. Ci stupisce il fatto che in albergo ci tranquillizzano dicendo che non ha importanza non aver fatto dogana.

Il centro storico è bellissimo e la piazza è piena di bancarelle con varie specialità di carne e mescita di vini caldi. Visitiamo il centro storico e il museo. Bella gente, gentile, grandi sorrisi e incredulità verso il nostro mezzo di trasporto.

Ghiaccio a bordo

Il mattino seguente ripartiamo dopo aver fatto carburante con i nostri serbatoi flessibili con l'aiuto di un furgoncino. La temperatura si è abbassata notevolmente, siamo a - 10 e inizia anche a piovere; siamo abbigliati con cerate Musto e sotto pile e microfibre della Tau, casco e sottocasco in microfibra, non ab-

biamo freddo e grazie alla struttura non ci bagnamo; però è quasi impossibile proseguire. La pioggia appena cade sul policarbonato si ghiaccia e mettendo la testa fuori dalla protezione, si gela l'acqua sulla visiera del casco; dobbiamo ridurre molto la velocità. Anche se a turno puliamo il vetro anteriore con l'acqua e antigelo, la visibilità anteriore è molto scarsa.

Finché gli argini del Danubio



Il ghiaccio si forma sulla prua. A destra, una enorme conca di navigazione alle porte di Vienna.

si mantengono stretti, va bene, ma improvvisamente il fiume si allarga, diventando enorme. Non si vedono più le sponde, il fiume è diventato un'enorme palude con milioni di uccelli e insidiosi bassi fondali. Per proseguire dobbiamo seguire i segnali, pertanto facciamo delle piccole soste, facciamo il punto e proseguiamo, un vero calvario. Data la bassa velocità possiamo ammirare la bellezza selvaggia di questa località, metà ungherese e metà slovacca, che è regno della natura.

Arriva il buio e ci fermiamo in un paesino di poche case, dove alloggiamo in una locanda dove dormiamo e mangiamo, esprimendoci a gesti.

Il termometro segna -16 gradi. Oggi abbiamo navigato in condizioni estreme. Il Baltico in confronto è stata una passeggiata. Il giorno dopo lo trascorriamo in questa immensa palude, navigando con cautela tra stormi di uccelli diverse e paesaggi incredibili.

Torniamo verso Bratislava a forte velocità, quando il motore inspiegabilmente perde potenza, fino a spegnersi. Mettiamo in moto l'ausiliario e manovriamo per ridossarci in un'ansa del fiume, dove c'è una banchina e una chiatte ormeggiata. Prima di arrivare al-

20 ANNI DI AVVENTURE IN GOMMONE

L'associazione Gommorizzo Adventure Club è nata nel 1980 a Milano, diffondendosi poi con altre sedi anche in Toscana e in Campania. Lo scopo associativo è l'organizzazione di raduni motonautici, oltre a fornire esperti equipaggi per l'assistenza in gare internazionali. Tra le manifestazioni seguite la Pavia-Venezia, il mondiale di sci nautico junior, e altre. Inoltre sono stati organizzati i raid in gommone tra cui: Genova-Londra 1985, Venezia I-stambul, Montecarlo-Venezia, Fiordi del Baltico, Genova Casablanca e altri. Oltre all'aspetto agonistico e sportivo, vengono sperimentati materiali e prodotti nautici. Per informazioni tel. 02/39323615-39310509.

l'ormeggio perde potenza anche l'ausiliario e si spegne, provo a far ripartire il motore primario, si riaccende subito e tossendo ci porta fino alla banchina. Facciamo tutti i controlli ed è tutto perfetto; tutti e due i motori, dopo i controlli partono subito e vanno benissimo... mistero. Riprendiamo la navigazione e dopo circa 20 minuti si ripete l'inconveniente. A questo punto controlliamo i carburatori e constatiamo che sui diffusori si sono formati grumi di ghiaccio; in pratica, la temperatura è talmente bassa che in aspirazione si congela l'umidità presente nell'aria, concentrandosi sui diffusori.

Riprendiamo la navigazione e alternando l'uso dei due motori arriviamo a Bratislava. Stesso albergo e nuovo giro per la città; le strade sono tutte una lastra di ghiaccio... giochi di gambe per non perdere l'equilibrio e... tante risate.

Il giorno dopo la temperatura è risalita a -3 / -4 gradi, si naviga bene, non ci sono problemi; riaffiora il problema dei lastroni di ghiaccio, li evitiamo quasi tutti, ogni tanto sentiamo uno schianto, ma abbiamo una carena robustissima, quindi, siamo tranquilli. Ecco la chiusa di Vienna, mentre aspettiamo il nostro turno

per passare, navighiamo un braccio del fiume che porta ad una zona industriale. Qui vediamo enormi strutture di acciaio e cemento, dove caricano e scaricano le chiatte. Alcune sono vuote e si ergono fino a quattro metri fuori dall'acqua, altre sono cariche e hanno un'opera morta non più di un metro. Per noi questa visione è quasi irrealista, la natura e l'industria condividono gli stessi spazi.

Torniamo alla chiusa, aspettiamo ancora un po', facendo uno spuntino e brindando alla felice conclusione dell'impresa. Dopo la chiusa navighiamo fino al cantiere, dove è tornata la corrente elettrica e aliamo con l'aiuto di un carrello meccanico tirato da un verricello elettrico.

Alla fine del viaggio, siamo di nuovo a Vienna. Abbiamo realizzato uno splendido viaggio, acquisito un'enorme esperienza, constatato quanto utili siano state le esperienze del passato in vari tipi di navigazione, abbiamo provato materiali, olii, soluzioni tecniche sull'abbigliamento tecnico e sui motori. Ma soprattutto abbiamo messo alla prova noi stessi e le nostre amicizie unite dall'amore per la navigazione e l'avventura.

Claudio Rizzo

COMPETIZIONI**Sul bel Danubio... non proprio blu**

Si è felicemente concluso il raid motonautico "Danubio d'inverno" -su un percorso Austria, Slovacchia, Ungheria- realizzato da un equipaggio composto da quattro soci dell'Adventure Club Gommorizzo di Milano e Firenze.

L'avventura è iniziata lo scorso 10 dicembre da Milano alla volta di Vienna, dove, alla temperatura di -6 gradi, il gommone Gommorizzo di 7,5 metri ha iniziato la navigazione su un Danubio in alcuni tratti completamente ghiacciato.

Durante il percorso, lungo ben 600 chilometri, l'equi-

paggio ha incontrato non poche difficoltà, provocate da freddo polare (la temperatura è arrivata anche a -16°), la pioggia e la neve.

D'altro canto, il calore elargito all'equipaggio dagli abitanti dei paesi e città incontrati lungo il fiume, ha in parte mitigato i rigori meteorologici.

Gommorizzo ringrazia tutti i suoi sponsor, che hanno permesso la realizzazione della strabiliante impresa, e, a tutti gli appassionati di "follia" dà appuntamento per la prossima avventura dicendo: "Se vuoi partecipare, telefona!" Tel. 0239310509/0239323615