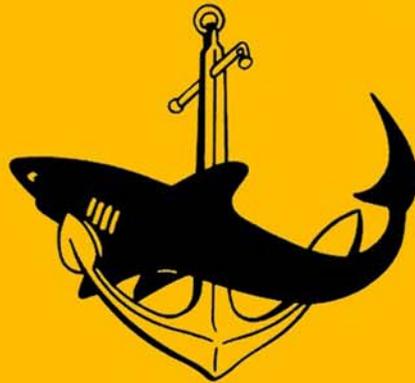


ADVENTURE CLUB
RAID MOTONAUTICO

FIORDI



1991

GOMMORIZZO



Avvvalendosi di materiali e criteri progettuali d'avanguardia per la realizzazione dei propri battelli pneumatici, il titolare della Gommorizzo di Milano, Claudio Rizzo, sperimenta in prima persona l'efficienza della produzione, la qualità delle materie prime e la funzionalità degli allestimenti, degli arredi e delle carene di propria concezione. Come banco prova adotta impegnative e prolungate navigazioni effettuate durante i mesi primaverili, quando le condizioni meteo-marine instabili consentono di testare in condizioni estreme i gommoni. Risale al lontano 1985 il primo Raid Internazionale nel quale viene concepito un particolare tipo di "allestimento modulare", successivamente imitato da molti. Questo allestimento offre infatti molteplici vantaggi, come la possibilità da parte dell'utente di attrezzare il battello secondo le proprie esigenze, posizionando sulle apposite guide i vari moduli senza dover forare il piano di calpestio. Inoltre vi è una maggiore facilità di trasporto poiché i modelli base, assolutamente open, possono essere trasportati su carrello in più unità sovrapposte. Un altro punto a favore della produzione Gommorizzo è rappresentato dal fatto che, pur realizzando anno dopo anno innovazioni tecniche e migliorie negli allestimenti, tutti gli accessori delle nuove linee sono perfettamente compatibili con i modelli precedenti: pertanto chi possiede un gommone "datato" può rinnovarlo di anno in anno con gli optional di nuova realizzazione, mantenendo così elevato il valore dell'usato. Come dice Claudio Rizzo "il gommone è un giocattolo per adulti, aggiornare il proprio battello con i nuovi allestimenti o gli optional significa, comunque, appagare la propria voglia di giocare". Grazie agli allestimenti modulari, poi, è possibile



- 1 -

- 2 -

montare tutti gli optional disponibili per i modelli grandi anche su quelli di dimensioni inferiori poiché, prosegue Rizzo, "Chi decide di intraprendere le proprie navigazioni con battelli di piccole o medie dimensioni non deve essere penalizzato. La scelta di acquistare un mezzo di dimensioni contenute, infatti, non è solo una questione di prezzo ma può nascere da limitazioni di spazio disponibile nel box, da esigenze di trasporto o dalla necessità di possedere un gommone molto maneggevole ideale per il campeggio itinerante (in camper o in roulotte). Ma, una cosa è certa: tutti i battelli pneumatici realizzati dalla casa milanese rispondono a quella "sicurezza maniacale tipicamente gommorizziana" che consente traversate ed escursioni in sicurezza. Ne sono esempio la scelta del colore dei mate-



(Foto 1 e 2)
L'ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO



Raid motonautico dei Fiordi 1000 miglia nel Baltico.

Partecipanti al raid motonautico dei FIORDI MILLE MIGLIA NEL BALTICO: Rizzo Claudio - Stefano Adelchino - Rosa Giancarlo - Ivano Scarpini - Paolo Cappelli - Walter Sartore - Tralongo Francesco - Cappelli Daniele

SPONSOR:



PHILIPS
TELECOMUNICAZIONI

SPONSOR TECNICO: STILNAUTICA - RENCO MARINE - FORCE-MERCURY - AQUA-BARUFFALDI - RADICE-SEA DIVING.

riali di costruzione, bianco latte per la carena e rosso per la parte pneumatica "avvistabile" a qualunque condizione meteo. Tutti gli allestimenti sono con forme ergonomiche per aumentare il confort e per



non creare pericoli in navigazione.

La Gommorizzo è in grado di creare prodotti fuoriserie su specifiche del Cliente, per accontentare, ad esempio, chi volesse il tender con la carena dello stesso colore della propria imbarcazione, con particolari abbinamenti, o con la scritta "tender to..." in gomma. Un capitolo a parte meritano le carene in Vinil-Estere con rinforzi in Kevlar nei punti di maggiore sollecitazione. Infatti la peculiarità di questi scafi si trova nell'estrema leggerezza, circa il 20% in meno rispetto ad una carena stampata in vetroresina, che consente la realizzazione di battelli

ultraleggeri che forniscono prestazioni ottime con motorizzazioni contenute. Chiaramente la leggerezza viene ottenuta con un attento studio della struttura e della ricerca dei materiali, non certamente impoverendo il manufatto. Inoltre i gommoni con carena in Vinil-Estere Kevlar sono più facilmente carrellabili o trasportabili sul tetto della propria autovettura. A Conferma del successo ottenuto dalla produzione Gommorizzo troviamo, sparsi un po' su tutto il territorio nazionale, numerosissimi club di gommonauti appartenenti alla grande famiglia "Adventures Club Gommorizzo", spesso sorti all'insaputa dallo stesso titolare e, successivamente, riconosciuti. Per offrire un servizio sempre più qualificato e una rete di assistenza più capillare la risposta di Rizzo è la continua ricerca e selezione di rivenditori tecnicamente preparati. Dopo aver percorso nei vari raids tutto il Mediterraneo, (Venezia-Istanbul, Genova-Casablanca, etc.) nel 1991 la Gommorizzo ha realizzato una durissima navigazione nel Mar Baltico, che ha visto impegnati gli equipaggi da Amburgo ai confini della Norvegia, toccando Copenaghen, Gotenborg, i fiordi e l'arcipelago svedese in condizioni meteo assurde: navigando sotto nevicata, piogge

incessanti e nebbia fittissima. Philips-Telecomunicazioni ha sponsorizzato l'impresa nella quale anche Mercury-Force, Stilnautica, Renco Marine, Aqua, quali sponsor tecnici hanno partecipato alle spese, avvalendosi della dura navigazione quale banco di prova per testare alcuni loro nuovi prodotti. Non è ancora stato deciso il percorso del prossimo raid internazionale ed è ancora aperta la ricerca degli sponsors per la prossima avventura.



Quali vantaggi offre la Gommorizzo ai "rotariani"? La certezza di acquistare un prodotto qualitativamente e tecnicamente ineccepibile, unito a un particolare prezzo riservato a un pubblico esclusivo e prestigioso. Gommorizzo - Via Varè 9 - 20158 Milano - Tel. 02/39310509 - Fax 39323615.

(RobertaLimardo)

il FUORIBORDO

Raid Motonautico dei Fiordi, 1000 miglia nel Baltico
L'Adventure Club Gommorizzo ringrazia tutti coloro che hanno reso possibile
la realizzazione di questa impresa.



SPONSOR:



PHILIPS
TELECOMUNICAZIONI

SPONSOR TECNICI: RENCO MARINE, abbigliamento nautico; STILNAUTICA, allestimenti di interni; FORCE-MERCURY, motori marini; AQUA, strumentazione di bordo; BARUFFALDI, occhiali; RADICE, eliche; SEA DIVING, mute.



Si è concluso "felicemente" tra fitta nebbia, pioggia e sporadiche neviccate il Raid dei Fiordi... L'avventura continua... Seguono reportage dettagliati sulle più importanti riviste di settore.

**GOMMORIZZO È: ESPERIENZA,
SICUREZZA, QUALITÀ.**

Chiedi i prodotti Gommorizzo al tuo rivenditore di fiducia; se non li trovi, rivolgiti direttamente a noi, faremo in modo di risolvere ed appagare qualunque tua esigenza con indicazioni precise ed esaurienti.

GOMMORIZZO

il SUBACQUEO

Alla scoperta del mare

Il Raid dei fiordi

Mar Baltico in gommone

Di solito, i raid e le competizioni, in campo nautico e automobilistico, hanno due fini precisi: quello agonistico innanzitutto e poi, ma certo non in secondo ordine, quello di mettere a dura prova barche e auto per averne un valido test di robustezza e prestazioni.

I vari raid che il gruppo sportivo Gommorizzo organizza intorno al mondo con i prestigiosi gommoni della nota azienda milanese, costituiscono proprio il mezzo di prova per verificare la validità delle caratteristiche tecniche dei canotti. L'ultima impresa in ordine di tempo del dinamico club Gommorizzo, battezzato Adventure, è stato il «Raid dei fiordi», una suggestiva

Un gruppo di appassionati parte per il mare del Nord Europa con tre formidabili canotti della Gommorizzo. Mare turbolento, nebbie impenetrabili e una natura di sogno, i protagonisti della grande avventura.

corsa verso il Baltico, con tutto il suo fascino e tanti problemi da risolvere. Protagonisti, un gruppo di veri appassionati e tre gommoni Gommorizzo: due 670 e un 570, motorizzati con due fuoribordo Force da 90 e 120 HP e un Mercury da 135 HP.

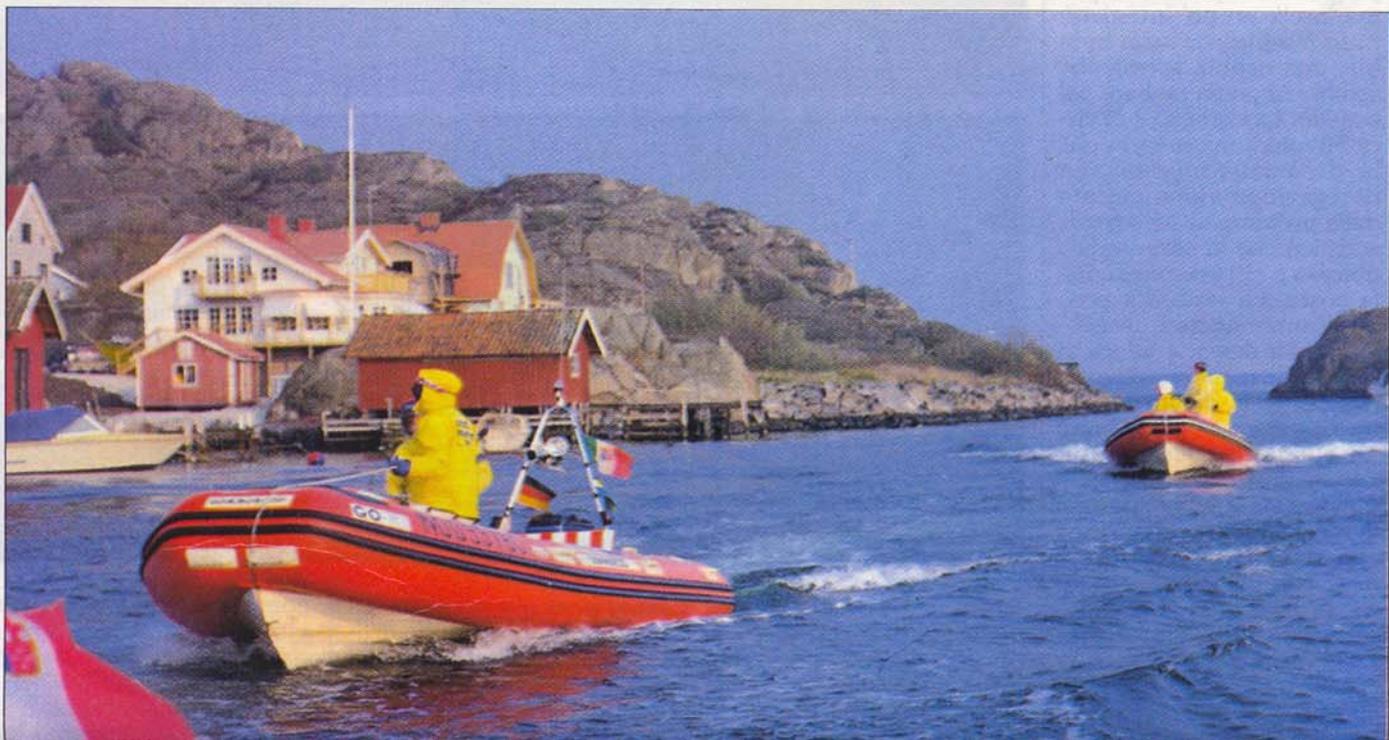
La cronaca dell'impresa è indubbiamente suggestiva, poiché la navigazione sul Baltico con dei canotti pneumatici non è cosa di tutti i giorni. Sarà dunque

interessante coglierne i punti più significativi. Purtroppo le condizioni meteorologiche non sono state delle migliori, ma ad onor del vero, se questo può essere stato spiacevole per gli equipaggi dei tre Gommorizzo, che magari desideravano godersi un tipico scenario illuminato dalla magica luce di un freddo sole nordico, certamente dal punto di vista del test resistenza canotti e prestazioni su mare duro, le condizioni

avverse hanno avuto una funzione determinante e favorevole. Il varo dei gommoni è stato effettuato dalla marina di Wedel, piccolo paese a nord di Amburgo. Piove, fa freddo, una grossa area di bassa pressione grava sulla terra e sul mare. Il 25 aprile è dedicato ai preparativi del Raid, con tutti i suoi problemi logistici da risolvere. Poi, il 26 mattina, dopo aver stivato nei serbatoi ben 860 litri di carburante, si dà il via alla navigazione.

Ci sono subito da percorrere 25 miglia sul fiume Elba, poi, attraverso un canale, si giunge a Kiel. Ecco finalmente il Mar Baltico. Come le grandi navi da trasporto, ci si trova davanti alla chiu-

→



Mar Baltico in gommone

sa, ma gli addetti non pretendono il pagamento del pedaggio, un po' per gentilezza, ma sostanzialmente perché nelle loro tabelle i gommoni non sono previsti. Il canale della chiusa è lungo 60 miglia ed è largo circa 200 metri. E' un piccolo paradiso di fauna, ed infatti si incontrano cigni, anatre selvatiche, aironi e tanti altri uccelli.

La presenza dei gommoni, il loro passaggio, non li spaventa. All'uscita della chiusa, dopo aver incrociato e superato diverse navi alla velocità di 25 nodi, la visibilità scende ed è necessario continuare la navigazione con le luci di via accese, ma dopo un po' si raggiunge il porto di Strande dove si pernotta in un confortevole hotel. La mattina seguente è piena di sorprese e la prima lascia un po' interdetti: tutto è annegato nella nebbia, una nebbia spessa che sembra si possa tagliare col coltello. La visibilità è di circa 50 metri, ma si spera che la situazione migliori. La navigazione viene aiutata dalla presenza di un segnale acustico che la carta indica ubicato a circa 3 miglia dalla costa. La visibilità però diminuisce ancora, la nebbia è più densa e allora si decide di raccorciare ulteriormente le distanze fra i tre Gommorizzo, ad evitare il rischio di perdersi. Fortunatamente c'è la radio.

Finalmente ecco la stazione del segnale: una costruzione alta circa 7 metri, a forma di L, con un imponente faro. In banchina si trovano ormeggiati due rimorchiatori contrassegnati da una croce rossa, sono mezzi di soccorso, sempre pronti a lasciare l'ormeggio con qua-



dà tregua e riempie il cuore di ansia e di malinconia. Ad un certo punto un suono prolungato, agghiacciante, ed ecco materializzarsi una sorta di montagna: è una

no di prua con un guizzo, il terzo, invece, vira sulla dritta e più prudentemente le passa di poppa. Si percorrono altre 30 miglia della costa danese

non per un paio di mezze giornate di sole e brevi squarci di sereno. Ad un certo punto ha perfino nevicato, una suggestiva neve di primavera affascinante in-



In alto a sinistra, si approfitta del sereno per effettuare riprese video. A destra, l'allegro equipaggio a passeggio in una città nordica. Sotto a sinistra, in viaggio verso Amburgo. A destra, il rinvenimento di un nido di gabbiani in una piccola isola disabitata.



stata di raro fascino: i paesaggi splendidi dei fiordi con i paesini caratteristici, insoliti, che sembrano venir fuori dalle pagine di un libro di fiabe. C'è stata anche l'occasione di approdare ad isolotti completamente disabitati, regno incontrastato di una natura immacolata,

senza la minima traccia di inquinamento. Ovunque, lungo le coste, sulle isole, nidi di gabbiani e di anatre e forse anche di altre specie di uccelli: un vero paradiso che in questa dimensione nordica trova pieno rispetto da parte di tutti. I tre gommoni, dunque, sia per il

tempo perturbato, sia per la lunghezza delle fasi di navigazione, sono stati messi a dura prova, ma l'esame è stato superato a pieni voti. Da notare che nel gruppo dei tre Gommorizzo, due battelli erano nuovi di zecca (varati appositamente per il Raid dei fiordi), mentre un

terzo, un 570, veniva usato già da tre anni, ma il Raid dei fiordi non lo ha «prostrato»: come gli altri due si è dimostrato validissimo, superando le dure prove senza il minimo problema e cavalcando il Mar Baltico con estremo agio.

Fra i piccoli incidenti, c'è da citare la rottura di un piede di un fuoribordo, navigando su un basso fondale che non è segnato sulle carte, ma...poco male, perché il gommone rimasto provvisoriamente in panne è stato trainato da uno degli altri due canotti fino a Copenaghen, navigando ugualmente a 22, 24 nodi, per ben 140 miglia. Dopo aver sostituito il piede del fuoribordo, la navigazione ha potuto continuare in notturna per guadagnare il tempo perduto. Parimenti ai gommoni, anche gli equipaggi del Club Adventure hanno dovuto affrontare dure prove: il freddo, la stanchezza, la tensione nervosa della navigazione nella nebbia fitta, con il solo riferimento magari di un segnale acustico (a volte neanche quello) e del contatto radio fra i vari canotti. Ma si sa, l'esperienza di imprese precedenti e poi la passione, l'entusiasmo, l'amore per le cose straordinarie e a prima vista impossibili, sono i mezzi più validi per superare ogni avversità e così è stato anche per il gruppo Adventure Gommorizzo. Fra i ricordi più belli, la cordialità della gente, l'incredulità al momento di sapere che quel gruppo di persone era giunto sin là non con una nave, come normalmente accade, bensì con tre piccoli battelli pneumatici.

Certamente non passerà ancora molto tempo e il Club Adventure Gommorizzo si rimetterà in moto, per un'altra impresa, magari al limite dell'impossibile. L'amico gommone e l'alto livello tecnico della Gommorizzo saranno determinanti per scrivere quest'altra pagina di piccola storia di una grande passione. ●

Nei giorni dei lunghi esodi in autostrada, l'unica alternativa per muoversi con agilità può essere

presentata dal mare. Posente non il Mediterraneo, che in questo periodo è a sua volta affollato di crociere di ogni genere. I più navigabili risultano quelle del Nord che possono essere affrontate anche in gommone, come dimostrato dalla recente impresa dell'Adventure Club Gommorizzo.

La strada del Baltico è stata aperta in primavera da un gruppo di otto italiani a bordo di imbarcazioni pneumatiche con un itinerario di oltre 1000 miglia marine percorse lontano dalle rotte tradizionali. Partito da Amburgo, il raid ha toccato i fiordi della Norvegia e ha riportato i partecipanti all'importante porto di Copenaghen dopo una breve tappa.

Realizzato in un periodo favorevole, il raid ha dimostrato la versatilità di queste imbarcazioni. È stato il primo in queste acque per un gruppo di appassionati con imbarcazioni pneumatiche che aveva già percorso grandi distanze. Il Raid dei Fiordi ha rappresentato il naturale seguito delle precedenti imprese: da Venezia a Capri e della Montecarlo-Venezia. I tre gommone, tutti della italiana Gommorizzo, erano equipaggiati con differenti motorizzazioni, rispettivamente da 90, 120 e 135 CV. Anche il più piccolo motore non ha faticato a maneggiare le medie superiori ai 25 nodi nei tratti sul fiume Elba, in mare aperto.

In una stagione più favorevole lo stesso percorso si percorrerebbe quella parte del mare che rappresenta le condizioni meteorologiche meno ideali, ma sarebbe in grado di offrire emozioni uniche in lunghe giornate del Nord. Senza il sapore del sottile, sottolineato dalle tappe e dalle ore di navigazione notturna, l'itinerario può trasformarsi in una vacanza in un territorio che è il paradiso delle barche a vela. ■



Un'avventura nelle acque del Nord

Un raid percorso con condizioni meteorologiche avverse apre una nuova strada per i battelli pneumatici. Da avventura, il percorso, impegnativo di oltre 1000 miglia, può trasformarsi in un'idea per le vacanze.



Otto uomini d'equipaggio

Soltanto due dei partecipanti alla spedizione nel Mar Baltico erano alla prima esperienza. Gli altri avevano già preso parte a precedenti raid nel Mediterraneo,

I tre gommoni utilizzati per il Raid dei Fiordi erano equipaggiati con motori da 90, 120 e 135 CV.



C N A U T I C A CAPO HORN N

EDIZIONI G.E.MI. Suppl.a CAPO Horn - Luglio - Agosto 1991 - Anno V



GOMMORIZZO 670 VIR verso l'avventura

SHOW BOATS



Speso la passione diventa un motore che spinge verso la ricerca di miglioramenti e nuove soluzioni. Nel caso di Claudio Rizzo, il gommone è veramente un amore sviscerato, il compagno fedele di centinaia di miglia percorse durante raid impegnativi ed estenuanti.

Ed è proprio su queste esperienze sportive, vissute in prima persona, che Claudio Rizzo basa lo sviluppo tecnologico dei suoi gommo-

ni; il discorso, d'altra parte, vale anche per le auto e per le moto, mezzi che si rinnovano seguendo gli insegnamenti derivati dalle competizioni. Il Gommorizzo 670 Montecarlo-Venezia, come tutti gli altri modelli dell'azienda milanese, è un open-space, vale a dire senza gavoni realizzati in stampata; il motivo di questa scelta è naturalmente tecnico: se si desidera un gavone sufficientemente ampio, bisogna alzare troppo il piano di calpestio e, in ogni caso, indebolire la carena.

I modelli Gommorizzo, invece, hanno la controstampata provvista di guide che consentono il fissaggio di elementi modulari; questa soluzione permette di personalizzare l'allestimento del gommone rendendolo adeguato alle differenti esigenze.

La consolle di comando del 670 Montecarlo-Venezia è del tipo "Raid", vale a dire adatta ad alloggiare radio e strumentazione nella migliore posizione e soprattutto all'asciutto. Alla base della torretta di comando vi è un vano per il ser-

batoio in acciaio inox. Molto funzionali e ben posizionati i tientibene in acciaio inox.

Una panca lunga cm. 120 completa l'allestimento dello spazio abitabile. La carena, il cui disegno è frutto di anni di navigazione con ogni tempo, è realizzata in resina poliestere stratificata a mano; la struttura all'interno della carena è costituita da un ragno in VTR a sezione trapezoidale che consente, a differenza dell'anima in legno, di avere la massima robustezza con il minimo peso. Anche se più costoso, questo tipo di costruzione ha enormi vantaggi sia dal punto di vista delle prestazioni che da quello della robustezza.

I tubolari sono in tessuto poliestere neoprene Hypalon Trevira mentre gli incollaggi tra le varie componenti sono neoprenici a freddo con giunture e strisciate. Omologato oltre le sei miglia, il 670 Montecarlo-Venezia consente una motorizzazione massima di 135 HP; non resta quindi che imbarcar-

13

SCHEDA TECNICA:

Lunghezza f.t.: mt. 6,70
Larghezza: mt. 2,50
Lunghezza interna: mt. 5,75
Larghezza interna: mt. 1,30
Diametro tubolari: mt. 0,58
Peso: Kg.360
Comparti: n.6
Motorizzazione: max Hp 135

IN GOMMONE

Otto gommoni hanno affrontato un raid impegnativo e ricco di emozioni: 1.000 miglia in nove giorni da Amburgo ai confini della Norvegia. Un reportage interessante raccontato in prima persona da uno dei protagonisti

di **Claudio Rizzo**

Dopo aver sfidato Nettuno nei diversi raid Mediterranei (Venezia - Istanbul, Montecarlo - Palermo - Venezia) abbiamo progettato una follia nel mar Baltico. Venti giorni prima della partenza, un paio di soci del Club si sono recati ad Amburgo per acquistare le carte nautiche dettagliate e predisporre il varo dei gommoni.

Le notizie meteo locali sono: tempo buono, mare calmo, assenza di vento, temperatura mite. Dunque il Baltico probabilmente non è così terribile come si pensa,

pertanto almeno le mogli dei partecipanti si tranquillizzano un po'.

La preparazione dei tre gommoni Gommorizzo, motorizzati uno con motore Mercury e due con motori Force, avanti senza intoppi.

Si verifica però uno spiacevole inconveniente: la moglie di Tommaso "il cibernetico" si ammala e così il comandante non può prendere parte al raid. Peccato, sarebbe stato un insolito varo per il suo nuovissimo 570 con carena in vinil-estere Kevlar.

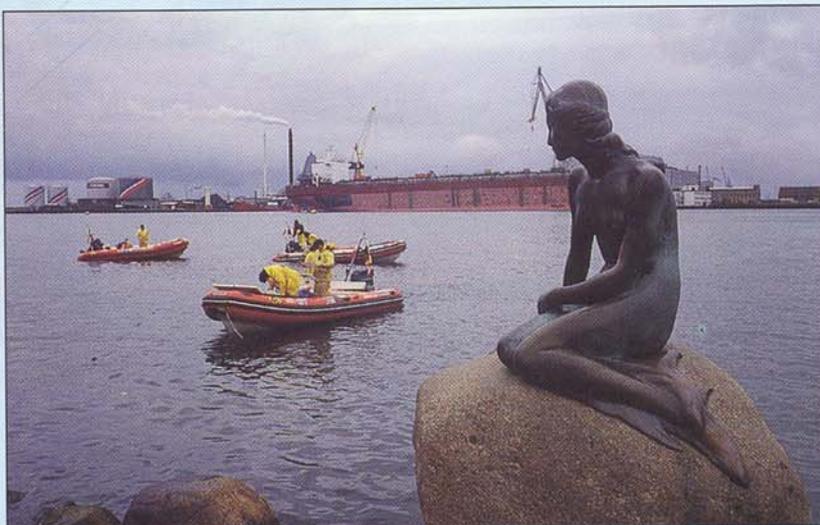
Dopo aver smontato il vecchio



TRA I FIORDI

motore del gommone di Giancarlo Rosa, detto Tenda, e montato un fiammante 90 Hp Force sul suo 570 vecchio di tre anni, giusto il tempo di una prova di assetto al lago, dopo aver caricato le attrezzature di bordo, i bagagli personali degli equipaggi, l'olio e i kit di emergenza, partiamo alla volta di Amburgo.

I componenti degli equipaggi sono tutti veterani di altri raids tranne un paio di novizi. I bagagli sono giustamente razionalizzati, ognuno ha riposto nelle sue due sacche tutta la biancheria in vari





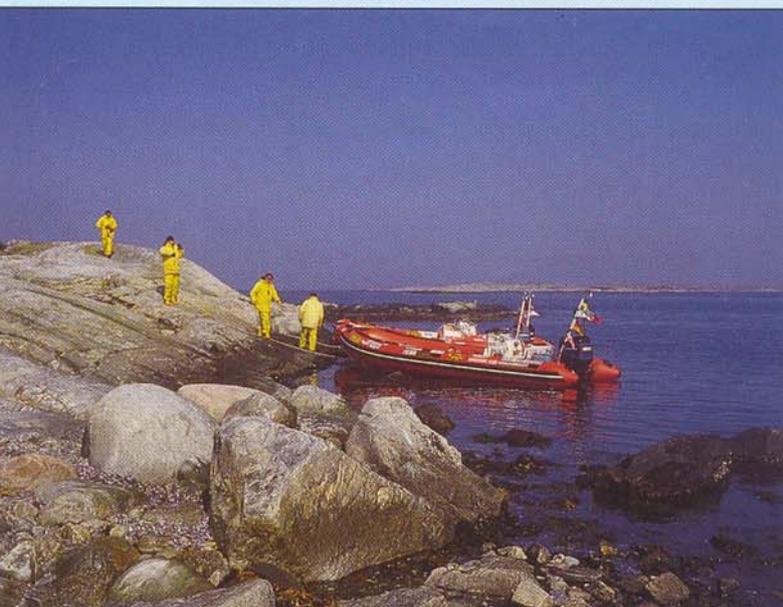
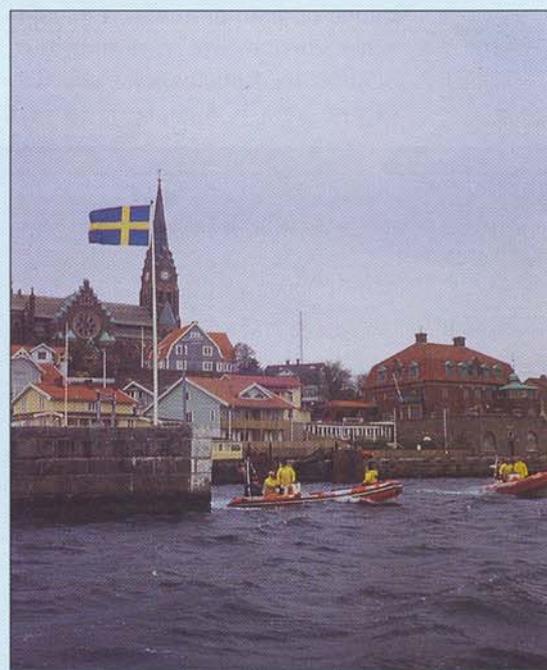
sacchetti di plastica, oltre alle cerate, stivali, guanti per le varie esigenze, occhiali scuri e gli indispensabili occhiali trasparenti per la navigazione notturna o con brutto tempo. Dopo aver guidato tutta la notte trainando i tre battelli arriviamo ad Amburgo.

Quelli della direzione del porto ci fanno i complimenti per l'impresa che ci accingiamo a compiere. Dopo aver varato i gommoni, facciamo carburante in banchina, 860 litri di super, che fanno sicuramente stupire la teutonica benzinaia (visto che qui vanno tutti a vela ed i gommoni sono considerati solo come tender).

Comincia così l'avventura.

Dopo 25 miglia di fiume Elb, entriamo nel canale che ci porterà

fino a Kiel, nel mar Baltico. Alla direzione della chiusa sono molto gentili, non ci fanno pagare il pedaggio e ci spiegano che nessuna tabella prevede i gommoni, e non volendo farci pagare come una nave chiudono un occhio. Il canale è lungo 60 miglia ed è largo circa 200 metri. Navigandolo incontriamo cigni, anatre, aironi, e un'infinità di vari volatili che non sembrano affatto spaventarsi al nostro passaggio. Andiamo a 25 nodi, ma alla chiusa di Kiel la polizia ci contesta la velocità eccessiva e ci consiglia di andare ad 8 nodi. Usciti dalla chiusa iniziamo a navigare con le luci accese, non c'è più visibilità. Dopo mezzora raggiungiamo il porto di Strande. Consideriamo questa la nostra pri-





Partiti da Amburgo, i gommonauti hanno percorso 25 miglia di fiume Elb e il canale navigabile fino a Kiel nel mar Baltico. La prima tappa è stata nel tranquillo porto di Strande.

ma tappa, quella fluviale, quella tranquilla.

Il mattino dopo ci aspetta una fitta nebbia. A fatica troviamo il distributore per fare carburante. La visibilità è circa 50 metri ma speriamo che con il passare delle ore la situazione migliori. Dopo circa mezzora trascorsa a controllare la taratura delle bussole installate a bordo, iniziamo a navigare verso un potente segnale acustico da nebbia che la carta nautica segnala a circa 3 miglia dalla costa al largo delle insenature di Kiel. La nebbia non si dirada e così decidiamo di accorciare le distanze tra un gommone e l'altro. I collegamenti radio comunque danno una certa tranquillità.

Finalmente ci avviciniamo al faro con il segnale acustico. Si tratta di una grossa costruzione in cemento a forma di "L" sovrastata da un faro di 15 metri. Il tutto nella nebbia assume una conformazione irreale e l'assordante suono cadenzato fa vibrare tutte le nostre sensazioni. Ma l'avventura prosegue. Navigare mari sconosciuti, famosi per i bassi fondali e per i forti venti con scarsa visibilità è sicuramente da sconsigliare a chiunque e anche per noi che abbiamo molto spesso navigato in notturna, tra un'isola e l'altra nel Mediterraneo, scegliere di navigare nonostante la nebbia è senz'altro un po' folle. La differenza sostanziale sta nel fatto che di notte le altre imbarcazioni sono visibili dalle luci di via, con la nebbia, invece, si naviga come avvolti nel nulla. Proseguiamo veloci per 30 minuti, poi un suono da nebbia si fa sempre più forte ed improvvisamente sulla mia destra sbucca una grande nave. Sono proprio sulla rotta di questa grande, bianca, veloce nave e accelero al massimo. Così fa il Tenda che gli





passa a non più di 10 metri dalla prua. I Fiorentini, invece, con il terzo gommone non possono fare altro che virare a destra e lasciarla passare. Forse sono stati i secondi più lunghi della mia vita.

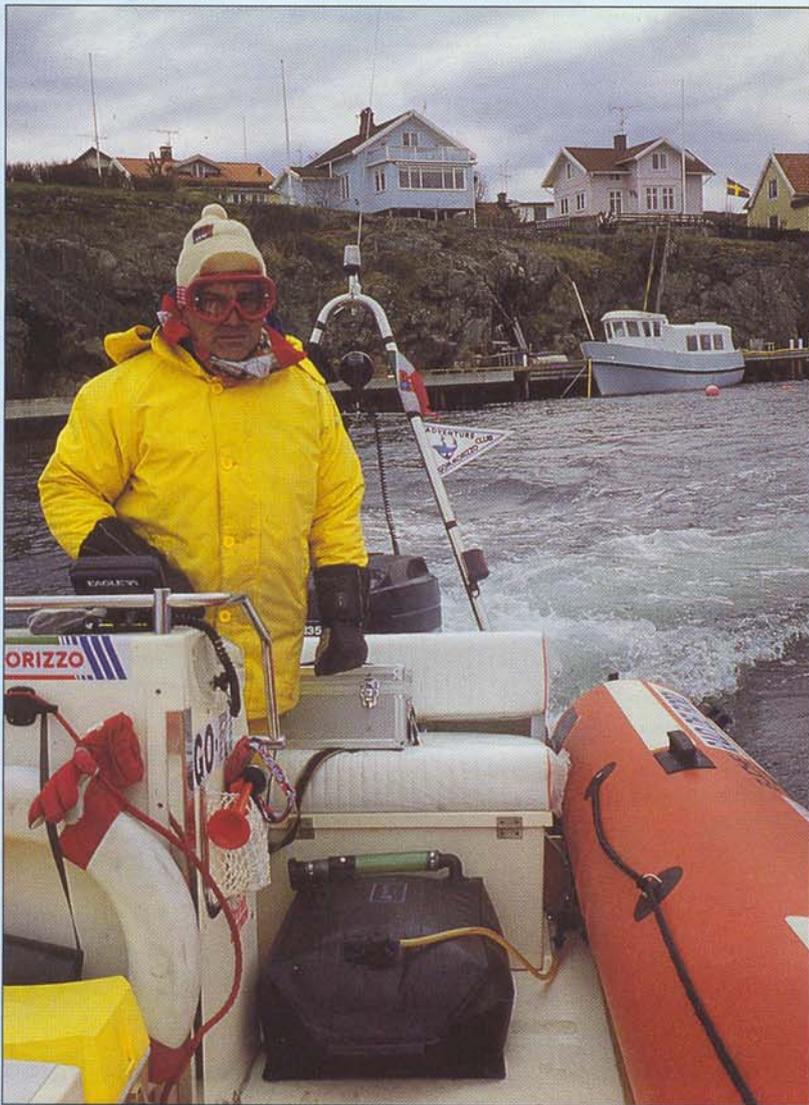
Poi si sente la radio gracchiare: «Tutto ok però ce la siamo vista brutta».

L'avvistamento di un'isola della Danimarca è stato improvviso e ci ha costretti a rallentare. Ma quella linea sassosa non ha rappresentato la fine della navigazione nella nebbia, che ci ha accompagnato per altre 30 miglia.

Tutto il raid si è svolto in piena perturbazione e per circa tre ore abbiamo navigato sotto una fitta nevicata. Per fortuna abbiamo avuto qualche ora di tregua, qualche squarcio di sereno e perfino due mezze giornate di sole che ci hanno permesso di ammirare i paesaggi incomparabili dei fiordi, paesini e città insolite, isolotti disabitati e nidi di gabbiani e di ana-

Durante tutto il percorso gli inconvenienti non sono mancati: la nebbia fitta ha accompagnato i partecipanti per gran parte del raid e i bassi fondali hanno causato la rottura del piede di un motore.





Partecipanti

- Claudio Rizzo
- Stefano Adelchino
- Walter Sartore
- Paolo Cappelli
- Daniele Cappelli
- Ivano Scarpini
- Giancarlo Rosa
- Francesco Tralongo

Imbarcazioni e motori

- Mod. 570 Gommorizzo - 90 Hp Force
- Mod. 670 Gommorizzo - 120 Hp Force
- Mod. 670 Gommorizzo - 135 Hp Mercury

Sponsor

Philips

Sponsor tecnici

- Renco Marine
- Stilnautica
- Baruffaldi
- Aqua
- Eliche Radice
- Sea Diving

tre: un vero paradiso.

I motori si sono dimostrati eccezionali e i gommoni sempre all'altezza della situazione. Anche il vecchio 570 ha superato incoltamente tutte le avversità, nonostante la rottura del piede del motore causato da un urto in piena velocità contro un basso fondale roccioso non segnalato dalle carte. Abbiamo trainato il 570 con un 670 per circa 140 miglia fino a Copenaghen, e dopo aver sostituito il piede del motore abbiamo proseguito con navigazione notturna per guadagnare il tempo perduto. Servirebbe lo spazio di un libro per descrivere tutto il raid: dal cibo, buono, ma spesso condito con sughetti alla marmellata, allo stupore della gente, specialmente nei paesini dei fiordi svedesi, che ci chiedeva dove fosse la nostra nave, incredula che i



tre gommoni fossero le nostre navi. In ogni caso è difficile spiegare le motivazioni e le sensazioni di ognuno di noi. Chissà cosa ci ha spinto a navigare da Amburgo ai confini della Norvegia e ritorno, facendo dieci, dodici ore di navigazione, affrontando gli im-

previsti dei bassi fondali, il freddo, le incognite della navigazione notturna?

Forse è molto semplice, forse cerchiamo momenti di vita con emozioni e sensazioni che ormai l'uomo moderno ha smesso di cercare. Forse cerchiamo noi stessi.*

nautica

mensile internazionale di navigazione

ottobre 1991

Dinamica vele • L'alluminio • Radiocomunicazioni • L'Equipe • Motori domani • Big game • Admiral's Cup • Course Europe • Venezia-Montecarlo
Altura 58 • Camuffo M 18 • Baia 1430 • Marchi 42 • Sealine 365 • Gianetti 38FB • E380 Excalibur • Sportbridge 3300 • Pilot 28 • Searacer 19 • Giò 162
Mostri marini • Ombone • Mar Baltico • Gianuzzi

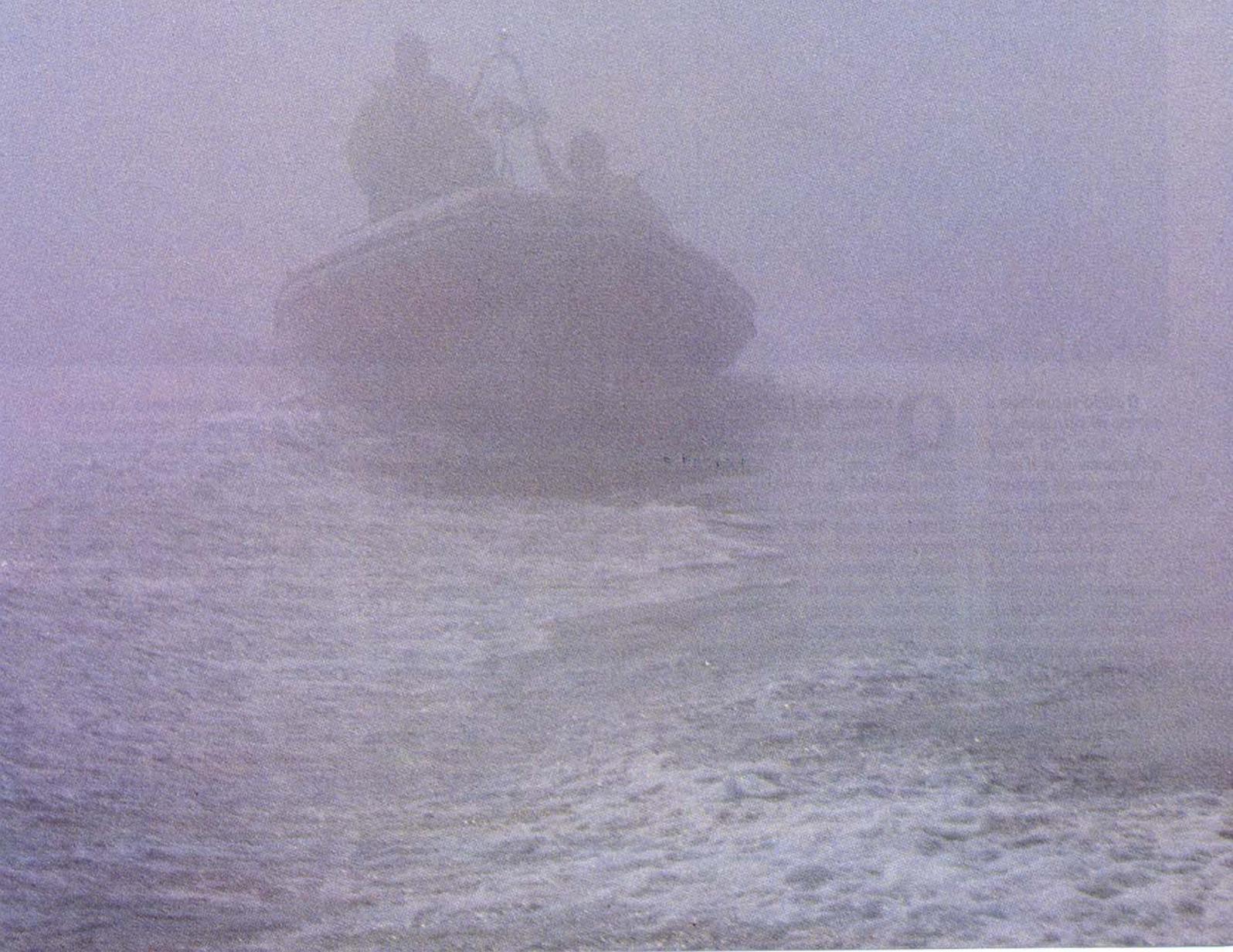


 RAID NEL MAR BALTICO E NEL MARE DEL NORD

IN TRE, NELLA NEBBIA

Testo e foto di Claudio Rizzo

Da Amburgo ai confini della Norvegia, tre gommoni hanno sperimentato la primavera nordica su un mare difficile, in condizioni meteorologiche ben diverse da quelle mediterranee, toccando città importanti e paesetti di fiaba, isole minuscole e porti celebri, su una rotta che mostra il rispetto dei popoli nordici per il mare e per la natura .





Il cielo nuvoloso e carico di minaccia, il mare che tende all'ardesia con il solo bianco degli spruzzi dei gommoni: un momento del raid svoltosi in una primavera che assomiglia a certi nostri momenti di tardo autunno. Nella pagina accanto, in alto, i battelli fermi a Strande, in prossimità di Kiel, dopo aver percorso un lungo canale interno. Sotto, la Sirenetta è triste nel grigiore di Copenaghen.

Questa volta l'abbiamo fatta grossa....Dopo aver sfidato Nettuno nei precedenti raid mediterranei, Venezia-Istanbul, Montecarlo-Palermo-Venezia ecc. abbiamo progettato la nostra follia primaverile nel Mar Baltico; senza considerare che nell'epoca dell'informatica Nettuno, alias Poseidone, avrebbe inviato un fax al suo corrispondente nordico per prepararci una calda accoglienza, anzi, una fredda accoglienza. Venti giorni prima della partenza, un paio di soci del Club si sono recati ad Amburgo per acquistare alcune carte nautiche dettagliate e predisporre il varo dei gommoni. Le notizie meteo locali sono: tempo buono, mare calmo, assenza di vento, temperatura mite. Il Baltico allora non è così terribile! Almeno le famiglie degli equipaggi si tranquilliz-

zeranno. La preparazione dei tre Gommorizzo, motorizzati uno con Mercury e due con motori Force, procede senza intoppi. Purtroppo una settimana prima della partenza uno dei tre comandanti ha dei problemi familiari, per cui non può partecipare al raid. Peccato, sarebbe stato un insolito varo per il nuovissimo 570 con carena in vinilestere kevlar. In fretta e furia smontiamo il vecchio motore del gommone di Giancarlo Rosa, detto Tenda, e montiamo un fiammante 90 HP Force sul suo 570 di tre anni. Giusto il tempo di fare prova di assetto al lago e il 24 sera, dopo aver caricato le attrezzature di bordo, i bagagli personali degli equipaggi, l'olio e i kit di emergenza, partiamo alla volta di Amburgo. I componenti degli equipaggi, eccetto un paio di novizi, sono tutti vetera-

ni di altri raids, pertanto i bagagli sono giustamente razionalizzati, ognuno ha riposto ordinatamente nelle sue due sacche tutta la biancheria in vari sacchetti di plastica, oltre alle cerate, stivali, guanti per le varie esigenze, occhiali scuri e gli indispensabili occhiali trasparenti per la navigazione notturna. Ormai le esperienze acquisite nei vari raids ci consentono di ottimizzare la quantità e la qualità del materiale necessario per ogni evenienza; ben fornito e protetto in un sacco stagno il kit di pronto soccorso, per fortuna mai utilizzato. Dopo aver guidato tutta la notte, trainando i tre battelli, arriviamo nel pomeriggio del 25 ad Amburgo. Quindi proseguiamo per Wedel, che si trova nella periferia nord occidentale della città, dove troviamo un fantastico Marina, con degli enormi scivoli,



enormi hangar, enormi gru: tutto molto germanico, pulito, efficiente. Piove, fa freddo, l'alta pressione ha lasciato il posto ad un'enorme area di bassa pressione e le notizie che riceviamo per telefono dall'Italia non ci lasciano presagire nulla di buono. Chiediamo alla direzione del porto di utilizzare un hangar dove preparare i gommoni per la navigazione. Stupiti per l'impresa che stiamo per compiere, ci concedono l'uso dell'hangar, delle attrezzature e dello scivolo pretendendo, per tutto compenso, solo alcuni adesivi e un tagliando del Club. Finiti i preparativi ci rifugiamo in un accogliente albergo e consumiamo un pasto caldo molto gradito, nonostante gli insoliti gusti delle portate.

Il 26 aprile ci svegliamo un po' storditi, ma carichi di entusiasmo, varia-

mo i gommoni, facciamo carburante in banchina: 860 litri di super! La teutonica benzinaia non crede ai suoi occhi (del resto, qui vanno tutti a vela) e, felice per l'inaspettato bottino, ci offre del caffè (acqua calda color marrone al vago sapore di caffè) che, data la bassa temperatura, accettiamo di buon grado.

Inizia l'avventura. Dopo 25 miglia di fiume Elba entriamo nel canale che ci porta fino a Kiel, nel Mar Baltico. Alla Direzione della chiusa sono molto gentili, non ci fanno pagare il pedaggio e ci spiegano che nessuna tabella prevede i gommoni (probabilmente non vogliono farci pagare come una nave e chiudono un occhio).

Il canale è lungo 60 miglia ed è largo circa 200 metri. Navigandolo incontriamo cigni, anatre, aironi e un'inf-

mità di altri volatili che si dimostrano poco spaventati al nostro passaggio. Incrociamo una decina di navi e ne superiamo alcune a circa 25 nodi. Alla chiusa ci hanno raccomandato di andare piano ma andar piano per noi è 25 nodi. Poi arrivati alla fine del canale, dopo un'attesa di circa due ore fuori dalla chiusa, con un freddo pungente, la polizia ci ha contestato la velocità eccessiva e ci ha spiegato che andar piano voleva dire 8 nodi. Ci scusiamo e promettiamo di non farlo più. Sono comprensivi e ci lasciano ripartire.

Usciti dalla chiusa iniziamo a navigare con le luci di via accese perché non c'è più visibilità. Dopo mezz'ora raggiungiamo il porto di Strande, ormeggiamo vicino all'albergo e ce ne andiamo subito a letto, considerando che questa è solo la prima tap-

Quando intorno non
si vede niente più
è essere necessario
rimontare il congegno
coste anche in parte
operto (ora in stato
occorrenza sulla riva
Sogni l'attesa
sulla costa mediana
nel momento
incontrare dove
parlati il Mare del
Nord per l'Europa
e Svezia è adatta
governi donati ad
un processo dalle cose
affacciate sul mare in
prossimità dell'isola
di Tjörn, sia più
Nord di Göteborg

pa, quella fluviale... quella tranquilla... Il Baltico ci riserva la prima sorpresa. Una fitta nebbia avvolge il nostro risveglio. Ottimisti come sempre, troviamo a fatica il distributore di benzina. La visibilità è di circa 50 metri ma speriamo che con il passare delle ore migliori.

Dopo circa mezz'ora, trascorsa a controllare la taratura delle bussole installate a bordo, iniziamo a navigare verso un potente segnale acustico da nebbia. La carta nautica ce lo indica a circa 3 miglia dalla costa. Speriamo che al largo la nebbia si diradi: purtroppo non è così, anzi in alcuni tratti la visibilità si riduce al punto che ci perdiamo di vista. Decidiamo di accorciare le distanze tra un gommone e l'altro; comunque, i nostri collegamenti radio danno una certa tranquillità e proseguiamo. Finalmente ci avviciniamo al faro con il segnale acustico. E' una costruzione in cemento a forma di elle, alta circa 7 metri e lunga 20 per ogni lato, sovrastata da un imponente faro provvisto di una torretta di avvistamento circolare con ampi finestroni su 360 gradi. La banchina serve da riparo a due rimorchiatori contrassegnati dalla croce rossa del mare, sempre pronti a qualunque evenienza. L'insolita costruzione, nella fitta nebbia, sembra sospesa nel vuoto e l'assordante suono cadenzato fa vibrare tutte le nostre sensazioni, forse anche le nostre certezze. Chiediamo le previsioni del tempo al comandante di un rimorchiatore e purtroppo sono previsioni stazionarie. Ci allontaniamo da quel suono insistente per fare il punto della situazione e dopo qualche riflessione siamo tutti d'accordo nel convenire che, con questo tempo, sarebbe logico rientrare in porto. Per cui... proseguiamo, "tanto abbiamo solo una traversata di 25 miglia, poi di là vedremo".

L'avventura continua. Andiamo avanti veloci per circa 30 minuti, poi sentiamo un suono da nebbia che si



Quando intorno non si vede niente può essere necessario fermarsi a consultare carte anche in mare aperto (foto in alto) e accordarsi sulla rotta.

Sopra, Halmstad sulla costa svedese nella profonda insenatura dove penetra il Mare del Nord fra Danimarca e Svezia. A destra, i gommoni davanti ad un paesino dalle case affacciate sul mare in prossimità dell'isola di Tjorn, già più a Nord di Goteborg,





fa sempre più forte.

Improvvisamente, sbuca una grande nave sulla mia destra. La visione è quasi irrealista: grande, bianca, veloce. Sono sulla sua rotta, accelero al massimo e via; così fa il Tenda, che gli passa a non più di 10 metri dalla prua; quelli del terzo gommone invece non possono fare altro che virare a destra e lasciarla passare. Forse quei pochi secondi di tempo sono stati i più lunghi della mia vita. Poi si sente la radio gracchiare: "tutto ok, però ce la siamo vista brutta" e dopo un po' li vediamo sbucare dalla nebbia. Seguono alcuni attimi di "scherzose riflessioni", poi ripartiamo. Solo dopo che abbiamo raggiunto e seguito la costa danese per altre 30 miglia la nebbia finalmente ci lascia. In pratica, tutto il raid si è svolto in piena perturbazione. Per circa tre ore abbiamo navigato sotto un'insolita nevicata primaverile. Per fortuna abbiamo avuto di tanto in tanto qualche ora di tregua, qualche squarcio di sereno e persino due mezze giornate di sole che ci hanno permesso di ammirare i paesaggi incomparabili dei fiordi, paesi e città insolite, e di perlustrare alcuni isolotti disabitati, riscontrando un profondo rispetto per la natura e l'assenza di tracce di inquinamento, almeno di quello visibile. Innumerevoli nidi di gabbiani e di anatre sono dappertutto, persino in prossimità dei centri abitati: un vero paradiso. Peccato che il freddo intenso e il maltempo ci abbiano reso molto dure queste bellissime esperienze. I motori si sono dimostrati eccezionali e i gommoni sempre all'altezza della situazione. Anche il vissuto 570 ha superato incolume tutte le avversità, nonostante la rottura del piede del motore, causata da un urto in piena velocità contro un basso fondale roc-



cioso non segnalato dalle carte. Abbiamo trainato il 570 con un 670 per circa 140 miglia, fino a Copenaghen, navigando a 22/24 nodi. Dopo aver sostituito il piede del motore, abbiamo proseguito in navigazione notturna per guadagnare il tempo perduto. Servirebbe lo spazio di un libro per descrivere tutto il raid: dal cibo, buono, ma spesso condito con sugheretti alla marmellata, allo stupore della gente, specialmente nei paesini dei fiordi svedesi, che ci chiedeva dove fosse la nostra nave, incredula che i tre gommoni fossero le nostre "navi". E' difficile spiegare le sensazioni che vivono in ognuno di noi, e così le motivazioni: la voglia di avventura, la ricerca del nuovo, la sperimentazione

di soluzioni tecniche e di abbigliamento, e dei vari materiali forniti dagli sponsor, tutto può essere buona motivazione. Ma cosa ha spinto il filmato per la Rai, a soffrire per ore, con le mani prive di guanti, con la telecamera sempre pronta a filmare? Cosa ha spinto ognuno di noi ad andare da Amburgo ai confini della Norvegia e ritorno, navigando dieci, dodici ore al giorno, affrontando gli imprevisti dei bassi fondali, il freddo, le incognite della navigazione notturna? E' molto semplice. Forse cerchiamo momenti di vita, conditi da emozioni e sensazioni che ormai l'uomo moderno ha smesso di cercare. Forse cerchiamo noi stessi. 

In alto, l'ancoraggio al molo di Ellos, in una delle zone disseminate di isole anche molto piccole, all'interno di un fiordo a Nord dell'isola di Tjorn. Le rocce che si affacciano sul mare sono il regno di ogni tipo di uccelli. Sopra, su un isolotto a Nord-Ovest di Goteborg, quasi al confine con la Norvegia, alcuni dei gommonauti si sono fermati ad osservare un nido con le uova.

GIORNALE *di* BORDO

24



RAID

NAVIGANDO NEI FIORDI

Testo di Andrea Vallone e foto di Claudio Rizzo

A bordo di tre gommoni gli equipaggi del dinamico club milanese "Gommorizzo" hanno realizzato un'affascinante ed impegnativo Raid, navigando in condizioni non sempre favorevoli le fredde acque del Mar Baltico.







Nella foto in alto uno dei momenti che precedono la partenza del Raid: particolare attenzione va riservata allo stivaggio del materiale ed alle attrezzature di bordo.

Sopra, i gommoni sostano nelle immediate vicinanze della Sirenetta di Copenaghen

Limitato a poche imbarcazioni e ad un ristrettissimo numero di partecipanti, il Club Gommorizzo di Milano organizza annualmente un Raid a largo raggio, che oltre all'aspetto agonistico sportivo, ha anche lo scopo di sperimentare materiali e prodotti.

Quella che stiamo per raccontarvi è appunto la cronaca di una di queste imprese.

Dopo aver sfidato il Mediterraneo nei precedenti Raids, abbiamo programmato la nostra annuale avventura primaverile nel Mar Baltico.

Venti giorni prima della partenza,

un paio di soci del Club, si sono recati ad Amburgo per predisporre il varo dei gommoni ed acquistare carte nautiche dettagliate. Le notizie sulle condizioni metereologiche locali sono buone.

La preparazione dei tre gommoni motorizzati uno con Mercury e due con Force procede intanto senza intoppi ed il 24 aprile sera dopo aver caricato imbarcazioni ed attrezzature partiamo alla volta di Amburgo.

I componenti degli equipaggi, eccetto un paio di novizi, sono tutti veterani di altri Raids.

Dopo aver guidato tutta la notte, arriviamo nel pomeriggio del 25 ad Amburgo. Quindi proseguiamo per Wedel, dove troviamo un fantastico marina, con degli enormi scivoli, enormi hangar, enormi gru, tutto germanico, pulito, efficiente.

Piove, fa freddo, l'alta pressione ha lasciato il posto ad un enorme area di bassa pressione.

Chiediamo alla direzione del porto di utilizzare un hangar dove preparare i gommoni per la navigazione. Stupiti per l'impresa che stiamo per compiere, ci concedono l'uso dell'hangar, delle attrezzature e dello scivolo, chiedendoci solo, alcuni adesivi ed un gagliardetto del Club. Finiti i preparativi ci rifugiamo in un accogliente albergo e consumiamo la cena.

Il 26 aprile ci svegliamo pieni di entusiasmo, variamo i gommoni, facciamo carburante in banchina e via!

Inizia l'avventura e dopo 25 miglia di fiume Elba, entriamo nel canale che ci porta fino a Kiel, nel Mar Baltico.

Alla direzione della chiusa, sono molto gentili, non ci fanno pagare il pedaggio e ci spiegano che nessuna tabella prevede i gommoni!

Il canale è lungo 60 miglia ed è largo circa 200 metri. Navigandolo, incontriamo cigni, anatre, aironi e un'infinità di altri volatili.

Incrociamo una decina di navi e ne superiamo alcune. Alla chiusa ci hanno raccomandato di andare piano.

Procediamo a 25 nodi, che per noi è andare piano. Ma arrivati alla fine del canale, dopo un'attesa di circa due ore fuori dalla chiusa con un freddo pungente, la polizia ci contesta la velocità eccessiva e ci spiega, che andar piano, vuole dire 8 nodi. Ci scusiamo. Promettiamo di non ripetere "l'impresa", sono comprensivi-



vi e ci fanno ripartire.

Usciti dalla chiusa iniziamo a navigare con le luci di via accese, non c'è più visibilità.

Dopo mezz'ora, raggiungiamo il porto di Strande; ormeggiamo vicino all'albergo e ci incamminiamo verso l'agognato riposo, pensando che questa è stata solo la prima tappa, quella fluviale, quella tranquilla....

Il Baltico ci riserva la prima sorpresa. Una fitta nebbia avvolge il nostro risveglio. Ottimisti come sempre, troviamo a fatica il distributore di benzina.

La visibilità è di circa 50 metri, speriamo che, con il passare del tempo, migliori.

Dopo la taratura delle bussole, iniziamo a navigare verso un potente segnale acustico da nebbia, che la carta nautica indica a circa 3 miglia dalla costa.

Al largo la nebbia non si dirada, anzi, in alcuni tratti, la visibilità si riduce al punto, che ci perdiamo di vista.

Decidiamo di accorciare le distanze tra un gommone e l'altro; i nostri collegamenti radio ci danno una

certa tranquillità e proseguiamo.

Finalmente ci avviciniamo al faro con il segnale acustico. E' una costruzione in cemento a forma di elle, alta circa 7 metri e lunga 20 per lato, sovrastata da un imponente faro, provvisto di una torretta di avvistamento circolare, con ampi finestroni su 360 gradi.

La banchina serve da riparo a due rimorchiatori della Croce Rossa del mare, sempre pronti a qualunque evenienza. Chiediamo le previsioni del tempo al comandante di un rimorchiatore, purtroppo sono stazionarie. Dopo qualche riflessione, siamo tutti d'accordo: proseguiamo!

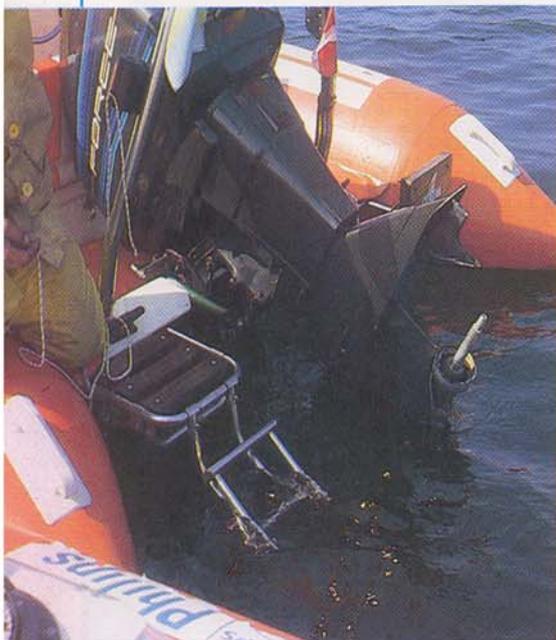
Ripartiamo veloci per circa 30 minuti, verso la costa danese distante 20 miglia circa quando un nuovo segnale da nebbia si fa udire sempre più forte; improvvisamente sbucca una nave sulla destra. La visione è quasi irreale, grande, bianca, veloce; il primo gommone è sulla sua rotta, accelera al massimo e via; così pure il secondo che le passa a non più di 10 metri dalla prua; il terzo gommone invece non può fare altro che virare a destra e lasciarla passare.

Una suggestiva foto di uno dei gommoni partecipanti. Ansia, tensione si leggono sui volti di questo equipaggio impegnato in un Raid anomalo in acque gelide cariche di incognite.

Il maltempo caratterizzato da pioggia, freddo e nebbia ha accompagnato gran parte della navigazione sottoponendo gli equipaggi ad una stressante, quanto esaltante avventura.



In questa pagina alcune immagini che documentano diversi momenti del Raid, come l'ormeggio e la copertura della consolle di guida per la protezione della strumentazione di bordo da eventuali gelate. Si notano le particolari cerate utilizzate per sopportare le basse temperature. Nella foto in basso si guarda sconsolati il piede di uno dei motori, rotti a causa di un urto in piena velocità contro una roccia su di un basso fondale.



Forse, sono stati i secondi più lunghi della nostra vita. La nebbia ci lascia solo dopo aver raggiunto e costeggiato la Danimarca per altre 30 miglia.

Quasi tutto il Raid si è svolto con il tempo perturbato. Per fortuna abbiamo avuto di tanto in tanto qualche squarcio di sereno e persino due mezze giornate di sole, che ci hanno permesso di ammirare l'incomparabile bellezza dei Fiordi.

I motori si sono dimostrati eccezionali ed i gommoni sempre all'altezza della situazione.

Servirebbe lo spazio di un libro per descrivere tutto il Raid; dal cibo buono, ma spesso condito con

sughetti alla marmellata; allo stupore della gente, specialmente nei paesini dei Fiordi Svedesi, che ci chiedeva dove fosse la nostra nave, incredula che con tre gommoni, fossimo arrivati fino lì! E' difficile spiegare le nostre sensazioni e ciò che ci ha spinto a navigare da Amburgo ai confini della Norvegia per dodici ore al giorno, affrontando gli imprevisti dei bassi fondali, il freddo, le incognite della navigazione notturna.

Forse la ricerca di momenti di vita, conditi da emozioni e sensazioni che ormai l'uomo moderno ha smesso di cercare.

Forse la ricerca di noi stessi.