



GOMMORIZZO

RAID MOTONAUTICO

GENOVA - LONDRA
VENEZIA - ISTANBUL
GENOVA - CASABLANCA

ADVENTURE CLUB
MONTECARLO - SAN FRANCISCO - (Baleari)

MILANO - TEL. (02) 277615



CAFFÈ
HAUSBRANDT
TRIESTE

* Milano, venerdì 13 aprile 1990

Il Giornale

Quotidiano del mattino

Sped. in abb.
post. gr. 1/70

«Adventure club», raid Montecarlo-S.Francisco



I tre gommone e gli equipaggi che affrontano il raid marino

Sono partiti ieri dal porto di Genova, alla volta di Montecarlo, tre equipaggi dell'«Adventure club Gommorizzo» che, su altrettanti gommone Gommorizzo motorizzati con motori Mercury da 135 cavalli, realizzeranno il raid motonautico internazionale: Montecarlo-San Francisco (Baleari)-Montecarlo di 1800 miglia che verranno percorse in circa 8/10 giorni.

L'impresa, patrocinata e seguita direttamente da Telemontecarlo, si propone come finalità, oltre la voglia di vivere il mare e l'avventura, il collaudio di prodotti, materiali e soluzioni tecniche, sperimentali e di serie, al fine di ottenere delle indicazioni utili per migliorare gli stessi.

Per chi non la conoscesse va ricordato che l'«Adventure club Gommorizzo», una

società sportiva nata nel 1980, conta ormai più di 200 soci e trova le sue finalità nell'organizzazione di raduni e raids motonautici, oltre a fornire esperti equipaggi per l'assistenza e la sicurezza in mare, in importanti regate e gare internazionali. Fornisce l'assistenza tra l'altro al campionato del mondo di F.40, sia a Torbole che a Montecarlo; nella «1000» chilometri in Wuind surf, organizzata dalla Bic Sport (da Barcellona a Genova); alla partenza di Gatorade da Portofino.

Alcune manifestazioni sono ormai una consuetudine, come la Pavia-Venezia, ormai alla settima edizione; inoltre, sempre con la numerosa partecipazione dei soci, sono state studiate e realizzate durante gli anni scorsi i raids Sanremo-Saint Tropez, Livorno-Bastia, Bocca

di Magra-Capraia, periplo della Sicilia, ed altre.

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 tests di materiali e prodotti. Molte soluzioni di allestimento e di armamento dei gommone Gommorizzo sono il frutto delle migliaia di miglia percorse in navigazione diurne e notturne.

Tra le molte imprese che hanno avuto come protagonista l'«Adventure club» genovese da segnalare, nell'86, il raid Venezia-Istanbul con 13 partecipanti e 12 giorni di navigazione; nell'87, il raid Genova-Casablanca compiuto con 9 partecipanti e 18 giorni di navigazione.

*Raid Motonautico: Montecarlo - S. Francisco (Baleari) - Montecarlo - 1800miglia
L'ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO ringrazia tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione di
questa impresa, patrocinata da TeleMontecarlo.*

SPONSOR: PHILIPS Telecomunicazioni

**SPONSOR TECNICI: RENCO MARINE - NAUTICARD - STILNAUTICA -
MERCURY - AQUA - NAUTA**



Noi della Gommorizzo non ci limitiamo a realizzare delle vacanze in mare per poi chiamarli raids!! Le nostre tecnologie di allestimento e i nostri gommoni, nascono dalle esperienze di lunghe e dure navigazioni.

**GOMMORIZZO E':
ESPERIENZA
SICUREZZA
QUALITA'**

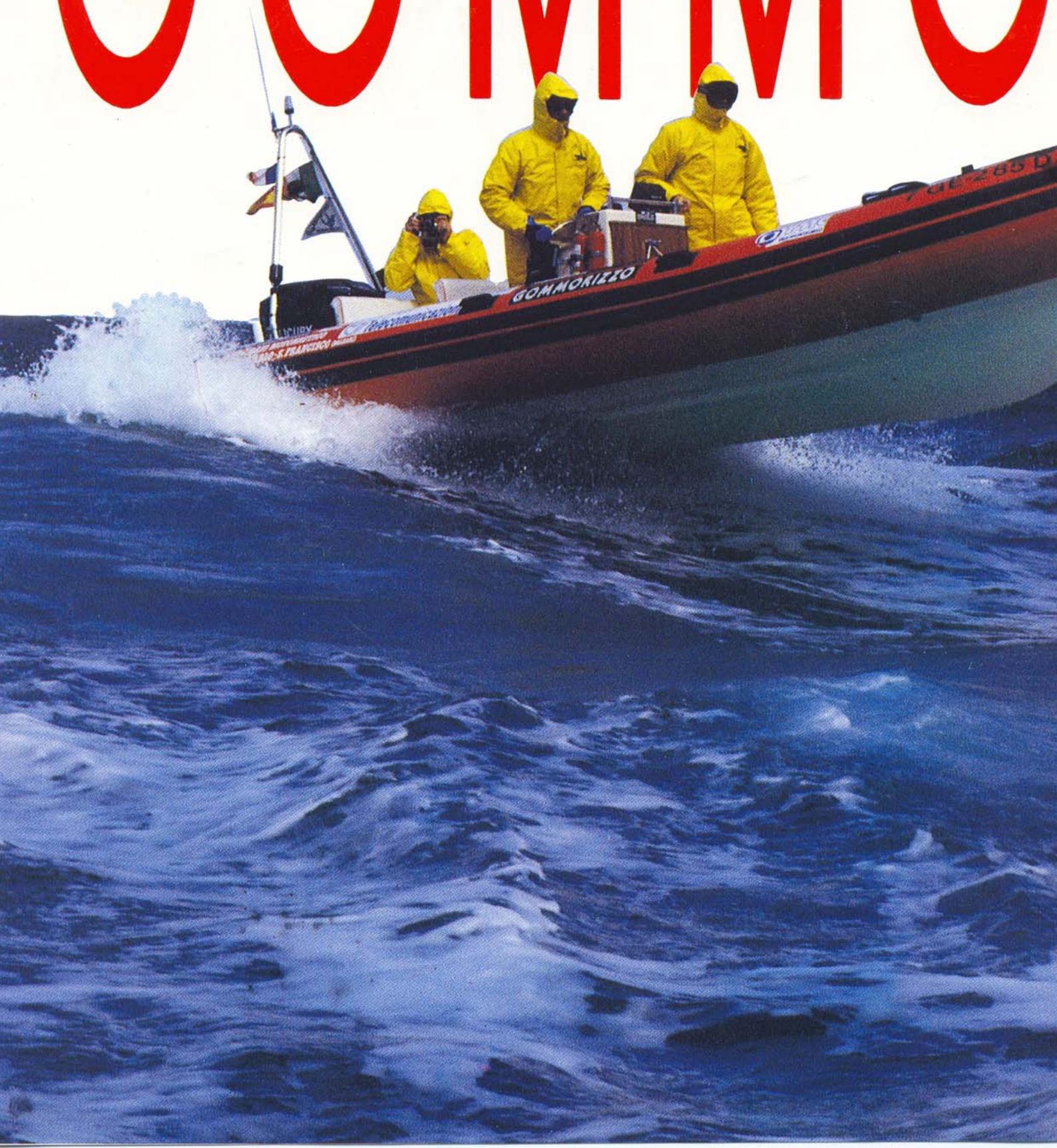
Chiedi i prodotti Gommorizzo al tuo rivenditore di fiducia; se non li trovi, rivolgiti direttamente a noi, faremo in modo di risolvere ed appagare qualunque tua esigenza con indicazioni precise ed esaurienti.

GOMMORIZZO

Via Varè, 9 - 20158 milano - 02 / 37 46 15 - 37 05 09

SE VIUOI PARTECIPARE AL PROSSIMO RAID INTERNAZIONALE PARIAMONE

GOMMO



RIZZO

RAID INTERNACIONAL



MONTECARLO
FORMENTERA
GENOVA
**1800 millas
de aventura
en neumáticas**

Por PEDRO EGEA.

Realizar casi 3.000 km de navegación con embarcaciones neumáticas, puede ser un emocionante viaje que nos quedará profundamente grabado en nuestros recuerdos.

Pero una aventura de estas dimensiones no se debe improvisar y la organización de un Raid como éste de Montecarlo-Formentera y regreso a Génova, debe estar a cargo de un especialista en este tipo de grandes recorridos, con suficiente experiencia como para tenerlo todo o casi todo previsto a fin de llevar la expedición a buen fin.

Claudio Rizzo es el nombre del creador de este Raid, organizador de esta aventura.

NUESTRA PRIMERA GRAN TRAVEZIA

Pasando frente a Marsella se puso rumbo a 270° lo que nos alejaría de la costa unas treinta millas durante varias horas. El Golfo de León es conocido por su violento viento de Mistral y sus repentinos cambios de tiempo, pero tuvimos la gran suerte de navegar con un tiempo relativamente bueno lo que nos permitió mantener promedios de treinta y ocho nudos. Después de varias horas de navegación, nos detuvimos delante de una inmensa aleta totalmente desconocida, que no pertenecía a una ballena ni a ningún pez que yo pudiera reconocer. La aleta presentaba una herida en la extremidad, pero debajo de ella se movía una sombra negra de unos ocho metros. También se oía un canto tipo ballena muy suave, como si el animal estuviera sufriendo o llorando.. Fue muy emocionante. A poca distancia otras aletas del mismo tipo pero más puntiagudas aparecían y se sumergían. Más tarde, una de ellas se mostró acompañada de un tiburón al que todos reconocimos rápidamente por la forma y manera de nadar. Pero el tiempo pasaba y todavía faltaba para llegar a la costa y proseguimos nuestro rumbo hasta que por fin, en medio de la bruma, avistamos tierra. Siempre hace ilusión cuando llevas varias horas de navegación, ver tierra. Te sientes más protegido y sabes que has trazado la buena ruta. Una vez cerca del litoral fuimos costeando hasta Port Leucate, donde pasamos la noche en hotel porque la aventura es la aventura pero dormir en hotel, es dormir en hotel. Por la noche nos reuní-

mos para cenar la primera paella, plato que volveríamos a repetir durante las cuatro noches siguientes, ya que los italianos querían comer una bien buena e iban degustando una tras otra.

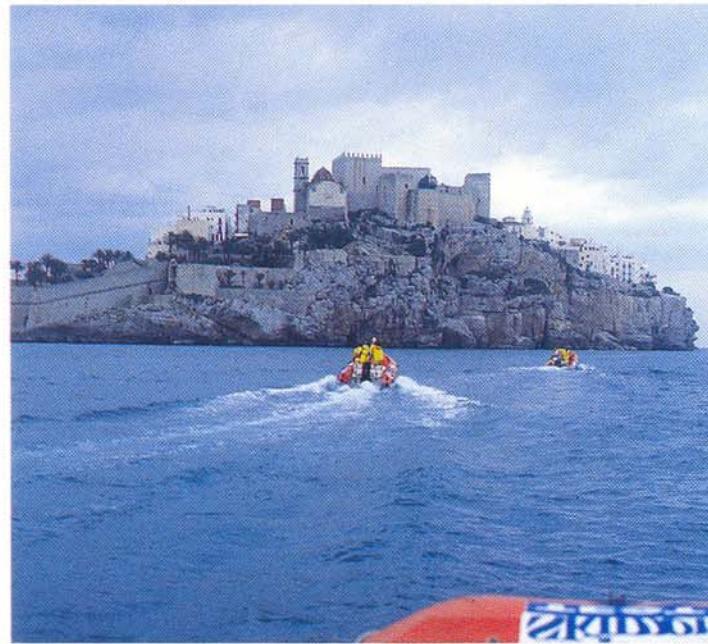
Cosas de los turistas...

Al día siguiente salimos hacia Barcelona, próxima etapa prevista, pero las condiciones meteorológicas no parecían buenas. Un día cubierto y un fuerte viento aseguraban una navegación mas bien movida. Las olas eran gruesas y soplaba F4 a 5. Nos avisaron por radio que venía hacia no-

mos para pasar la noche. Fue cuando Rizzo dijo de ir al puerto más cercano. Estos son momentos de grandes decisiones ya que a veces es difícil variar algo previsto, saber decir no y dar media vuelta. Estos son momentos en los que una aventura puede convertirse en tragedia. Por eso Rizzo supo escoger la mejor salida para todos. Bajo el asombro de algunas personas que contemplaban el oleaje llegamos a Port de la Selva. Durante cuarenta y ocho horas no pudimos salir del puerto debido al temporal que azo-

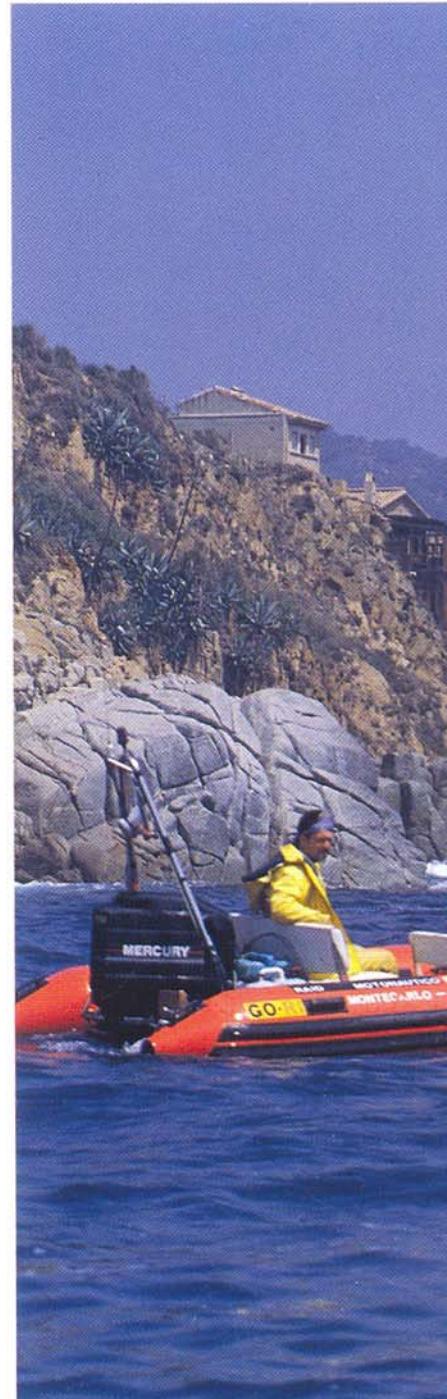
La GOMMORIZZO de 5,70 metros con Mercury 100 CV seguía perfectamente la velocidad de las otras dos embarcaciones, a pesar de llevar éstos motores de 135 CV.

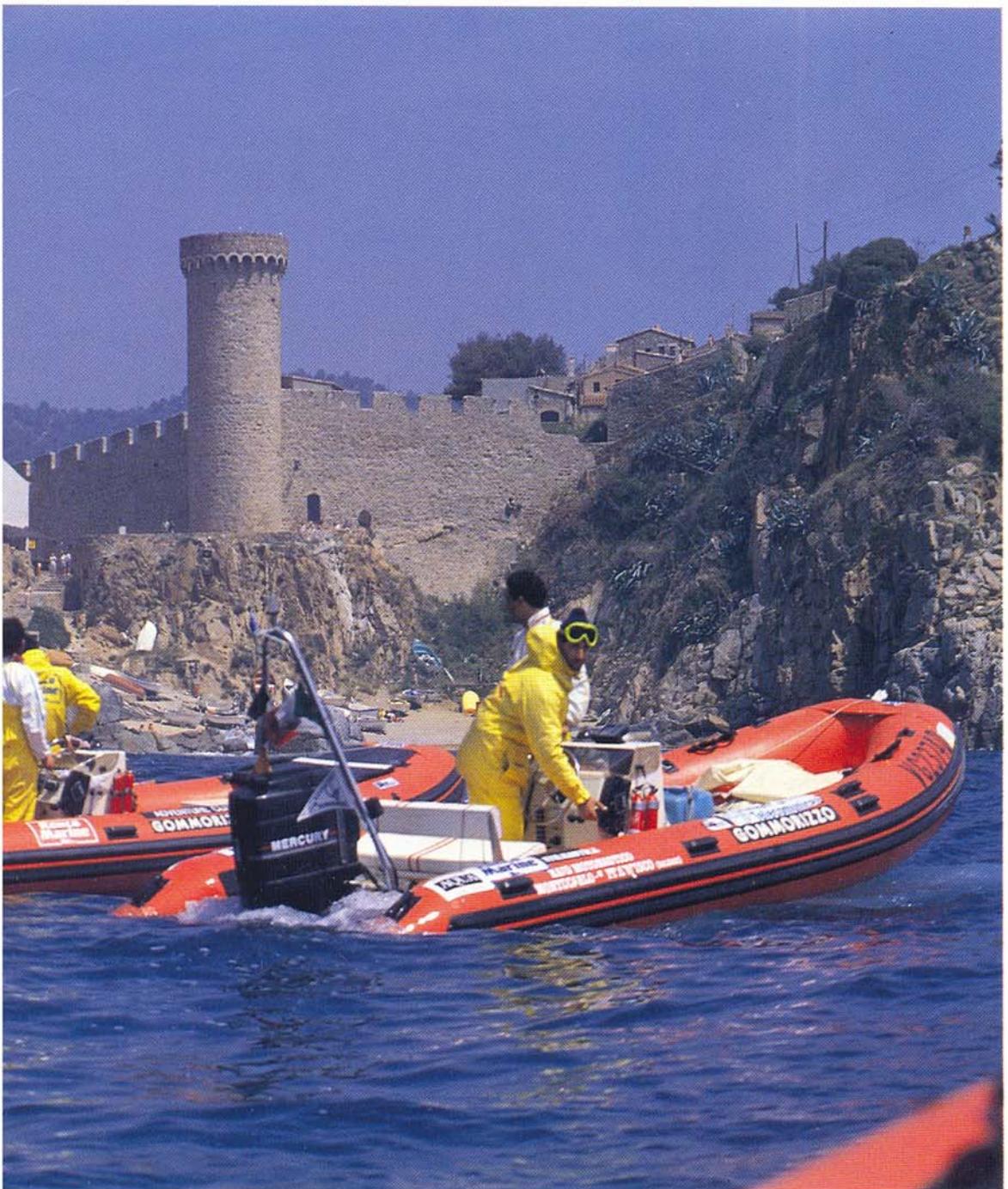
Peníscola y su castillo del Papa Luna



sotros un fuerte temporal del Golfo de León con vientos de cien kilómetros por hora. Intentamos adelantarnos al temporal pero, llegando a Port-Bou, era muy difícil la navegación y el viento seguía aumentando, con mar de popa. Cada vez que bajábamos una ola alcanzábamos velocidades vertiginosas y sobre todo teníamos que controlar el timón para no estrellarnos contra la siguiente ola. Teníamos que surfear, con un riesgo considerable a causa del viento y de la fuerza de las rompientes. Preguntamos cómo estaba el Cabo Creus y nos respondieron que era

taba la zona, alcanzando ráfagas de ciento diez kilómetros por hora. El lunes salimos rumbo a Barcelona, el viento había calmado dejando un mar de fondo considerable. Un pescador, que se interesó por nuestro Raid, nos dijo la mejor forma de pasar el Cabo Creus en aquellas condiciones y, siguiendo los consejos de aquel lobo de mar, paramos al Golfo de Rosas sin demasiados problemas. Comimos y repostamos en Palamós y navegamos en plan turista contemplando la belleza de la Costa Brava hasta llegar a Barcelona. En el Real Club Marítimo de Barcelona





nos esperaba el Presidente de la Federación Catalana de Motonáutica Sr. Angel Font y el nº 1 de los mecánicos de motonáutica Sr. Julio Danso. Fue un gran detalle por parte de la F.C.M. la de darnos la bienvenida ya que este Raid estaba apoyado por la Federación Italiana y Francesa de Motonáutica, puesto que sirve para divulgar y fomentar la motonáutica. El martes, a las 08.00 h, todos estábamos dispuestos para seguir este largo Raid. El mar estaba como una balsa de aceite y con gas a fondo seguimos hasta Valencia, pilotando nuestra fémina Françoise, quien hasta ahora no se había quejado de nada, ni siquiera en los momentos más difíciles. Nuestra embarcación, con un tripulante menos ya que un compañero tuvo que regresar en avión por asuntos personales, alcanzaba cuarenta y siete nudos a 6.200 r.p.m. Pero lo más asombroso es que la más pequeña de las embarcaciones, con su Mercury de 100 CV, nos seguía alegramente. En menos de treinta minutos estábamos en Sitges y las ciudades fueron pasando a gran velocidad. El Delta del Ebro fue superado en línea recta, tomando rumbo desde Tarragona sin oleaje ni viento. Unas horas antes de llegar a Valencia se situó sobre nosotros una nube negra que descargaba su agua sin contemplaciones, lo curioso es que sólo había esta nube en todo el cielo y nos seguía sin que hubiese forma de sacárnosla de encima. Con lluvia y oleaje corto, que picaba contra los cascos, llegamos a Valencia. Se decidió seguir hasta Gandía, ya que nos habíamos adelantado al horario previsto. Algunos amigos me dijeron que desde Gandía, al amanecer, se avistaba la isla blanca en

el horizonte. Efectivamente, vale la pena el espectáculo aunque te privas de algunas horas de sueño. A las 07 h salimos hacia Ibiza con un parte meteo de inestabilidad para toda la región. Las olas nos venían de travé y fueron aumentando durante nuestra travesía. A unas quince millas de Ibiza, el oleaje fue pasando a muy grueso, lo que nos hizo reducir la velocidad y aumentar el control en los mandos para evitar un posible vuelco. Una vez pasada Ibiza, Formentera estaba ya a nuestro alcance y en poco tiempo concluimos el Raid previsto. Cansados pero contentos, se descorchó una botella de cava para celebrar nuestra llegada. Poco tiempo tuvimos para festejar nuestra meta ya que al día siguiente preparábamos el regreso. La ruta prevista era Mallorca-Barcelona, pero el tiempo seguía inestable y querer cruzar cien millas con la meteo en contra, no era posible, tal como nos explicó Rizzo. Para confirmar su decisión, a la que nadie se opuso a pesar de algunas malas caras, nos explicó que un día en Cerdeña, para navegar veinticinco millas tardó cinco horas con una embarcación de 5.7 metros y 100 CV por causa del mal tiempo. Con estas palabras nos demostró que, aunque teníamos una autonomía de unos trescientos kilómetros, con mala mar los 185 km que separan Mallorca de Barcelona podían hacer que nos quedáramos sin gasolina. Nuevamente la experiencia controla el entusiasmo de la aventura. De todos modos, una pequeña grieta en un casco, debido, seguramente a la colisión con algún objeto flotante, nos iba a retrasar dos días más para una repa-

ración en condiciones. El viernes por la tarde regresamos a Ibiza y al día siguiente salimos hacia Gandia. El cielo estaba cubierto y el viento soplaban fuerte. Una vez contorneada la isla, pusimos rumbo a 280° y nos alejamos unas quince millas. De repente, se formó sobre nosotros un conjunto de nubes negras imponentes y en menos de dos minutos, el viento se levantó con rabia y todo nos indicaba que estábamos en el centro de la tempestad que se había formado. Rizzo nos ordenó por radio regresar inme-

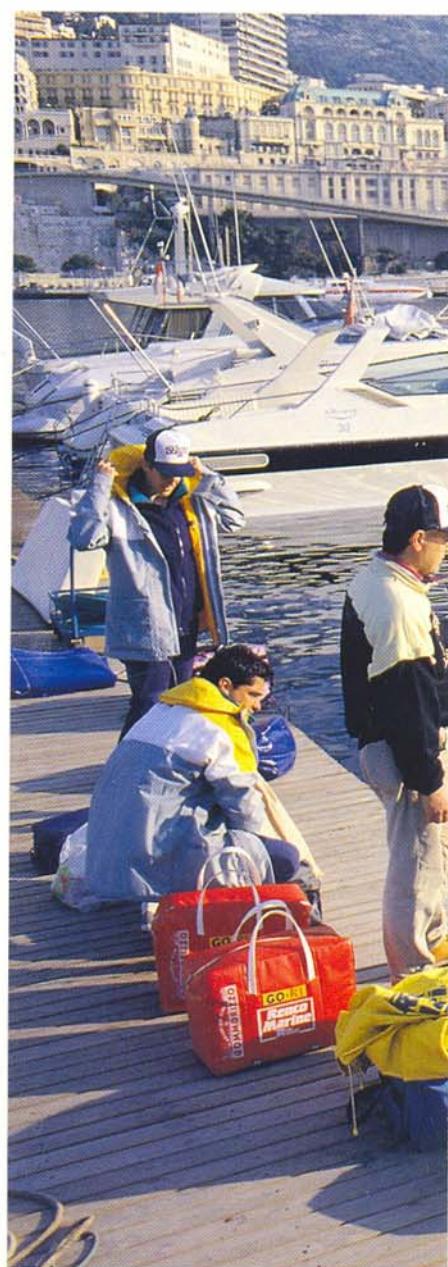
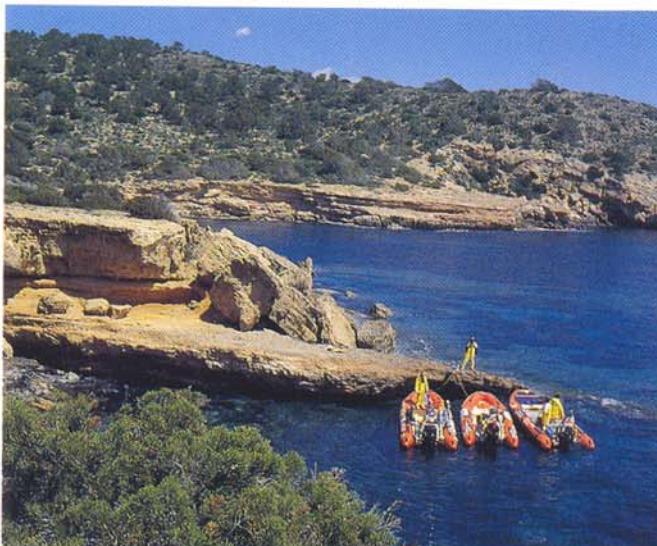
decidimos dejar unos días las embarcaciones y regresar en avión a nuestras respectivas ciudades, ya que la mayoría de nosotros teníamos que trabajar el lunes.

RETORNO A LA AVENTURA

I día 10 de mayo nos reunimos de nuevo en el aeropuerto de Barcelona para volar a Ibiza. Tuvimos que perder toda la mañana limpiando los cascos de las embarcaciones repletas de

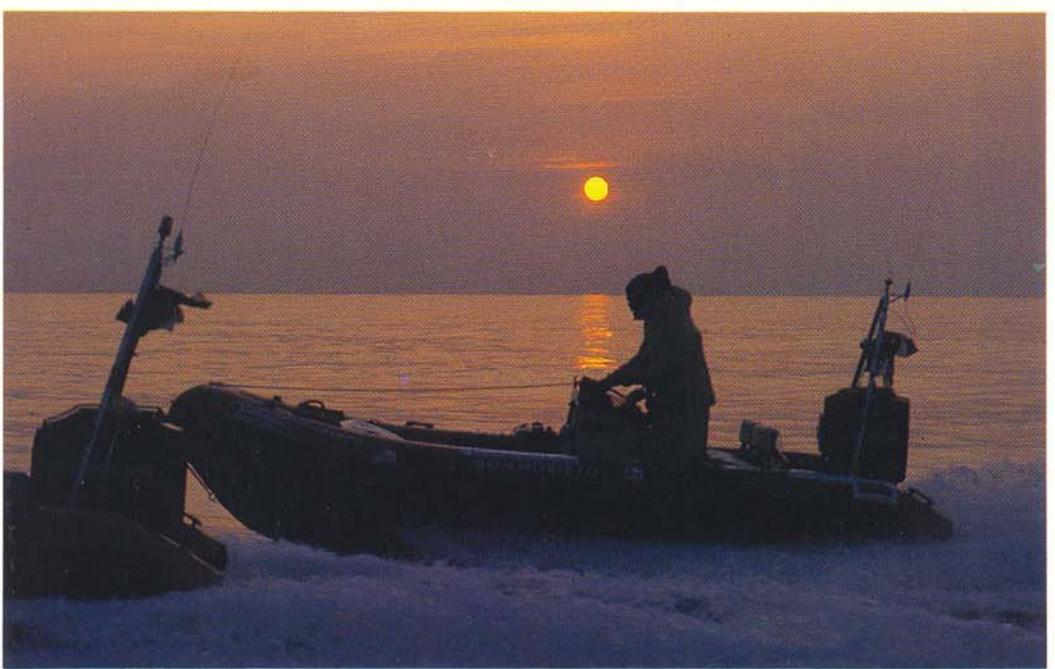
Los pic-nics sobre las embarcaciones con salami y gorgonzola tenían un ambiente muy italiano.

A pesar del sol los prendas contra el frío son imprescindibles si uno quiere mantenerse a buena temperatura.



diatamente a Ibiza. Los relámpagos empezaron a caer y los truenos a resonar mientras la oscuridad iba en aumento. El mar se puso a hervir como si fuese una olla a presión y, bajo una lluvia torrencial, regresamos a la isla intentando escapar de la tormenta. Tardamos casi una hora en llegar a tierra pero la potencia de nuestras embarcaciones nos abrió camino en este mar que, en pocos minutos, se convirtió en nuestro enemigo. Entre asustados y orgullosos por nuestro buen navegar, aunque frustrado por no haber podido cruzar, nos reunimos en Ibiza la Nueva, donde

algas que, en tan sólo veinte días de amarre, nos reducía un 30% de nuestra velocidad punta. Por fin, a las 17.00 h, salimos hacia Gandia, a pesar de que el tiempo seguía inestable, pero la compañía de un grupo de delfines nos alegró la vista. En Valencia repostamos, cenamos y se decidió navegar durante la noche para recuperar el día perdido. Nos fuimos turnando en los mandos y el amanecer fue un espectáculo bello a contemplar a pesar de la fatiga. Port Ginesta y Palamós fueron puntos de reposo y avituallamiento, pero nuestro non-Stop seguiría hasta Fran-



cia. El Cabo Creus se pasó con mar calma pero tras Port Bou, el mal tiempo volvió ya a hacer acto de presencia y las olas de dos metros, con vientos fuertes, nos acompañaron hasta Port Leucate donde, después de más de veinticuatro horas de navegación sin dormir, nos desplomamos en las camas del hotel. A media mañana salimos dirección Marsella, pero esta vez tuvimos que contornear el Golfo de León por el mal tiempo. Nos paramos en Palavas Les Flots, debido a una pérdida en el depósito de inox. Dentro de nuestra completa caja de herramientas sacamos el kit de reparación (Rizzo lo tenía todo previsto) y, después de una rápida soldadura, seguimos bajo una lluvia torrencial que nos hizo desembarcar en Port de Bouc. Aprovechamos para cenar esperando que el tiempo amainase. Sobre las tres de la madrugada llegamos a Marsella. El último tramo se efectuó casi de una tirada, haciendo una breve escala en Montecarlo y finalizamos nuestro Raid en Génova, donde una multitud de amigos y familiares nos acompañaron en nuestras últimas millas con sus embarcaciones para darnos la bienvenida como en las mejores regatas.

Tristemente nos despedíamos de nuestros compañeros, pero Rizzo ya me anunció que estaba preparando, para el año que viene, Montecarlo-Barcelona pero esta vez en velocidad punta, una carrera infernal para neumáticas GOMORIZZO.

Montecarlo, Viernes 13 de abril. Nos reunimos los nueve componentes del grupo, siete italianos, un español y una francesa, única participante femenina, Françoise Mangin.

Por fin, después de las cordiales presentaciones, pude ver las embarcaciones, equipos y motores que nos esperaban para esta aventura: tres semirrígidas GOMMORIZZO, equipadas con motores Mercury, serían las tres caravelas que nos iban a hacer descubrir Formentera. Pero estas tres GOMMORIZZO no tenían nada en común con las carabelas de Colón, quizás sólo el espíritu de la aventura y la pasión hacia el mar.

EMBARCACIONES, EQUIPOS, MOTORES

Dos semirrígidas GOMMORIZZO de 6,79 metros de eslora equipadas con motores Mercury de 135 CV y una semirrígida de la misma marca de 5,70 m con motor de 100 CV.

La 6,70 metros GOMMORIZZO se diferencia de las otras marcas italianas por su carena. La mayoría de los constructores de semirrígidas han adoptado el sistema de emplazar los tubulares de la neumática muy por encima de la línea de flotación, convirtiendo la embarcación en un barco de fibra cuando navega, con la ligereza y seguridad de la neumática. Pero el Sr. Claudio Rizzo, padre de la criatura, no lo ve igual y esta embarcación es muy diferente a todas las demás, ya que los flotadores se encuentran a nivel de la línea de flotación, lo que reduce considerablemente toda la estructura de la em-

barcación. La cubierta se encuentra prácticamente a nivel de línea de flotación, por lo cual, cuando nos subimos, tenemos la impresión de encontrarnos en una pequeña neumática por lo cerca que nos encontramos del agua, pero sus 6,79 m de eslora nos confirman que se trata de una gran semirrígida. Cuatro son los elementos claves para permitir llevar equipajes y mandos. La experiencia de más de diez mil kilómetros en Raid, navegando por todo tipo de mares, han ayudado a Rizzo para que estos comple-

de inox permita la debida sujeción de los tripulantes. En el interior de la consola se encuentra un depósito de inox de 110 litros de combustible. Para nuestros asientos se instaló un gran banco de fibra con respaldo y cofre incorporado, también estanco, todo muy sencillo, ocupando el mínimo espacio, pero muy eficaz.

Como buena embarcación italiana un sintín de relojes, sonda, radioemisor, foco de largo alcance, luces de navegación, claxon... un equipo digno de un yate.

El fuerte oleaje hacia que las embarcaciones desaparecieran totalmente en el seno de la ola.

La carena GOMORIZZO permite navegar con una gran estabilidad.



mentos sean lo más sólidos y adecuados. Un gran compartimento triangular en proa contendrá el equipaje de cuatro personas y otros materiales sin que una gota de agua penetre y moje el contenido, a prueba de lluvias y fuerte mar. Un pequeño compartimento en el lateral contendrá las máquinas de foto, video y complementos de mano siendo totalmente estanco. Para los mandos, una consola con parabrisas abatible que, en caso de fuerte mar, protege relojes-indicadores, radioemisor y cartas de navegación. Alrededor de la consola una pequeña barra

La autonomía en combustible está asegurada por el depósito en inox de ciento diez litros anteriormente mencionado, depósitos flexibles Nauta de setenta litros cada uno y algún bidón de cincuenta litros ubicado detrás del asiento de popa. Un total de más de trescientos litros por embarcación que nos aseguran más de trescientos kilómetros con mar en calma. De los motores poca cosa os voy a descubrir: Mercury 135 y 100 CV totalmente standard con hélices de acero (no me pidan el paso de la misma por que no lo medi) y arrancaban a la primera. El ruido



del motor me recordaba al de los relojes suizos, tanto al ralentí como a 6.500 vueltas. Una maravilla.

AL AGUA PATOS

Por fin navegamos. Son las 9.30 h y salimos del puerto de Montecarlo dirección Marsella. Es un día espléndido, el sol luce y el mar está llano. Con el trim al máximo la corredera indica cuarenta y dos nudos, una cifra muy elevada ya que somos cuatro a bordo con nuestro equipaje, 300 litros de gasolina, sesenta litros de aceite. Este aceite era el preciso para todo el trayecto, no es que nuestros Mercury consumiesen más aceite de lo normal, más bien al contrario pues ninguno de los tres motores nos ocasionó ningún tipo de problema durante el Raid. La mayoría de los italianos ya habían participado en otro Raid de GOMMORIZZO y, sin que nadie les dijese nada, las tres embarcaciones se seguían una tras otra formando un convoy muy bonito de ver ya que las semirrígidas eran casi iguales en color y equipamiento. Rizzo me muestra el rumbo a seguir, una hoja me indica millas y puntos de abastecimiento. Al mediodía nos paramos antes de Marsella para nuestro picnic, aprovechando para repostar gasolina. Estas comidas sobre las neumáticas eran muy divertidas ya que a veces tenías que saltar de barco en barco para obtener un poco de sal, o estar al tanto de no recibir las continuas latas de cerveza que pasaban por encima de tu cabeza para llegar a quien las había pedido, todo esto a ritmo de un ambiente muy italiano.



ADVENTURE CLUB



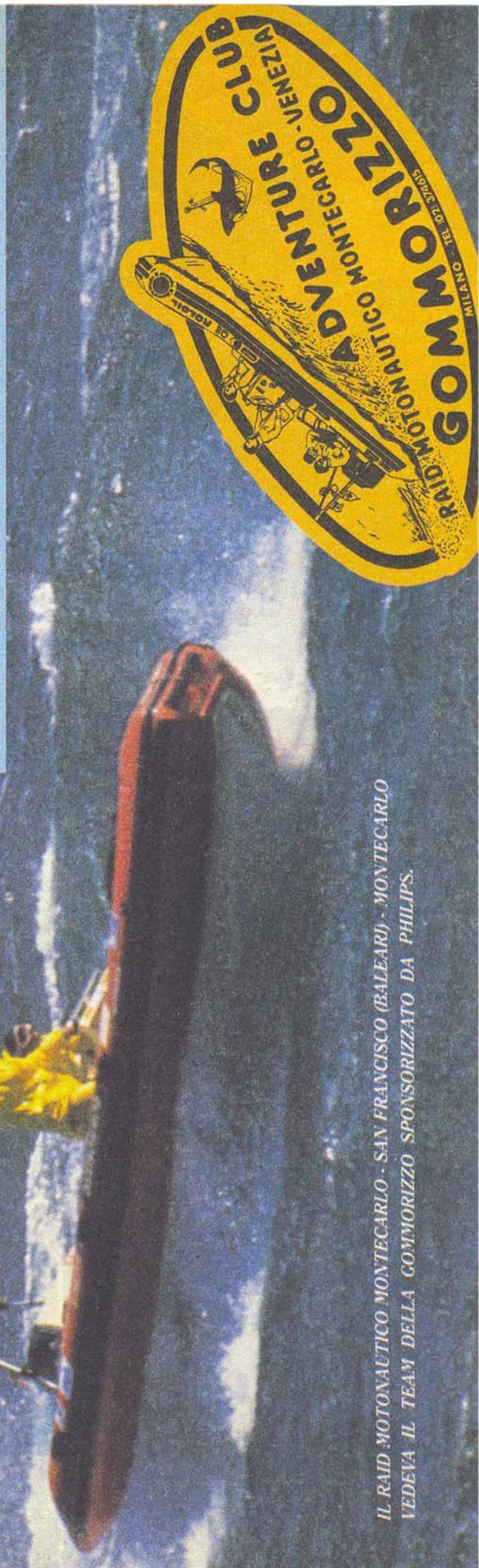
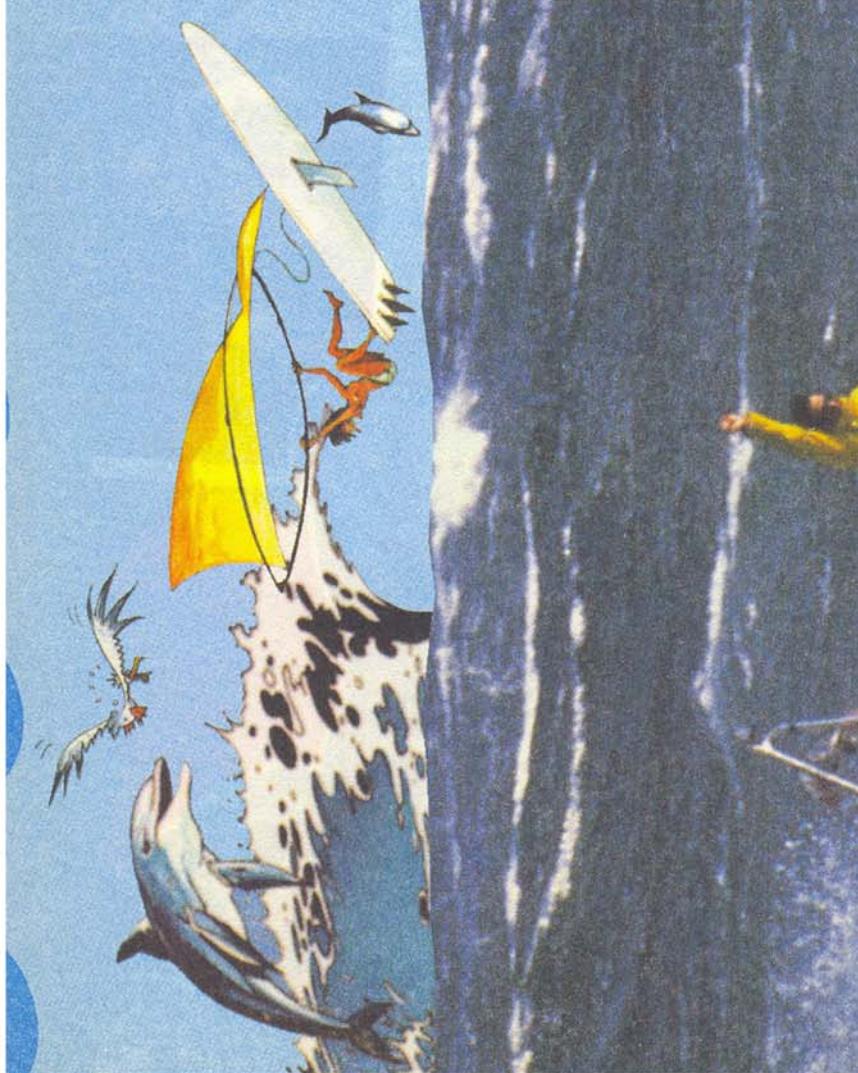
GOMMORIZZO

MILANO - VIA VARESE, 6 - TEL. 02/3744015

C'è una maniera particolare di amare il mare, che supera il semplice recarsi in spiaggia ed abbandonarsi al piacere per il sole e la natura. A qualcuno non basta farsi il bagnetto con gli amici ed il mare lo prende di petto, affrontandolo e vivendolo in maniera del tutto attiva. Attiva perché forte è il desiderio di sentirsi parte integrante dell'ambiente che ci circonda e le grandi distese marine riportano a quel senso di immenso che difficilmente si può provare altrove. Proprio a questa esigenza di rapporto diretto con la natura si propone di andare incontro la GOMMORIZZO, ditta leader del settore che produce da diversi anni i suoi formidabili gommoni sia per tranquilloni che per gli amanti della velocità e della competizione. Ottima iniziativa è poi quella dell'ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO, che, nato nel 1980, conta ormai diverse centinaia di iscritti, il club organizza raduni e raids motonautici, oltre a fornire esperti equipaggi che garantiscono l'assistenza e la sicurezza in mare in importanti regate e gare internazionali. E prestigiosissime sono le prove che il team GOMMORIZZO ha affrontato a livello mondiale, quali ad esempio il campionato del mondo di F40, sia a TORBOLE che a



MONTECARLO, la 1000 Km in windsurf da BARCELLONA a GENOVA e la partenza di GATORADE da PORTOFINO. Ma l'importanza di queste prestazioni è dovuta al fatto che la GOMMORIZZO desidera sempre maggiormente raggiungere i giovani, di ogni età e religione, sesso e colore. Perché l'amore per gli sport acquatici non venga diminuendo, ci si deve impegnare a valorizzare quegli aspetti dell'esistenza che da sempre caratterizzano un bagaglio emozionale che tutti abbiamo avuto modo di provare almeno una volta. Chi non ha mai sentito uno strano senso di vertigine, salendo per la prima volta su una barca? Quando poi si tratta di un gommone, altre sono le sensazioni, e sicuramente più avvincenti. La velocità, le correnti ed il vento, il manto marino che si apre e si richiude al nostro passaggio, e quella pioggerella leggera che investe i presenti, frutto della azione dello scafo che taglia le onde. E non è tutto, perché con un gommone si ha soprattutto modo di apprezzare gli aspetti della misteriosa vita delle creature marine. Infatti solo via mare si può accedere a grotte ed anfratti frutto dell'erosione millenaria degli agenti atmosferici, ed è solo in in certe occasioni che ci si rende conto di quanto impotente sia l'uomo. Quindi una maniera di affascinare gli amici e di offrire qualcosa di differente alla ragazza, godendosi "fino all'ultimo respiro" le straordinarie bellezze che abbiamo a disposizione. Ai non amanti del banale abbiamo così avuto modo di suggerire un hobby tra i più antichi del mondo, quello di Ulisse o del vicino di casa che al week end molla tutto e va a rilassarsi cimentandosi ogni volta in una nuova avventura. Quando poi si hanno a disposizione addirittura uno o due mesi... non c'è neppure bisogno di parlarne. E ricordiamo che il gommone, GOMMORIZZO che sia, si smonta e rimonta in maniera poco difficile. E potremo anche suggerire un nuovo modo di dire, andando contro certi fenomeni musicali da fine stagione, ovvero: molla la moto, becca la gomma!



IL RAID MOTORNAUTICO MONTECARLO - SAN FRANCISCO (BALEARES) - MONTECARLO
VEDEVA IL TEAM DELLA GOMMORIZZO SPONSORIZZATO DA PHILIPS.

GOMMORIZZO

Via Varè, 9 - 20158 MILANO - 02 / 37 46 15 - 37 05 09

GOMMORIZZO È: ESPERIENZA, SICUREZZA, QUALITÀ.

DEL LUNEDI

GENOVA - Anno XLV - N. 22

Lunedì 11 Giugno 1990 - L. 1.000

SETTIMO NUMERO DEL "CORRIERE MERCANTILE"

Tre equipaggi in gommone da Montecarlo alle Baleari e ritorno

Tra gli squali e i delfini un "raid" di 1800 miglia

Si è felicemente concluso il Raid Motonautico Internazionale (Montecarlo - San Francisco - Baleari - Montecarlo) organizzato e realizzato da tre equipaggi dell'«Adventure Club Gommorizzo». Dieci persone hanno affrontato l'impresa con tre gommoni: due di mt. 6,70 con motori Mercury di 135 Hp e uno di mt. 5,70 con motore Mercury da 100 Hp. I tre equipaggi hanno percorso 1800 miglia, affrontando le avversità del mare insidioso e duro a causa dei forti venti tipici di questa stagione, specialmente in Francia nel Golfo del Leone.

L'impresa, patrocinata e seguita da Telemontecarlo e dalla rivista "Sub", ha avuto quali finalità, oltre il desiderio di vivere il mare e l'avventura, il collaudo di prodotti, materiali, nuove soluzioni tecniche e immersioni in scenari ancora vergini. Infatti, grazie alla "Philips", "Renco Marine",

"Nauticard", "Stilnautica" e "Acqua", si è resa possibile la sperimentazione di prodotti e tecnologie inerenti la sicurezza in mare.

Altre imprese verranno realizzate dal Club, ma certamente verrà ricordata la performance compiuta in questa occasione: una tappa record di ben 420 miglia in 24 ore di navigazione no stop con mare formato, che ha messo a dura prova sia i mezzi che gli uomini e che nel contempo ha favorito notevoli indicazioni tecniche. Sicuramente la più lunga navigazione effettuata con mezzi di questo tipo.

Francoise Mangin, una splendida giornalista francese, ha partecipato al Raid dimostrando notevoli doti di adattamento e collaborando attivamente alla realizzazione dell'impresa. Particolari momenti di "pathos" sono stati vissuti nell'incontro con i delfini nel "Golfo del Leone".



Uno dei gommoni partecipanti al raid



RAID

ESPERIENZA INSEGNA CHE...

Quattro chiacchiere con Claudio Rizzo, reduce da uno dei suoi raid internazionali, nati per spirito d'avventura, ma soprattutto come banco di prova per uomini e mezzi.



Un'ultima occhiata alla carta, gli ultimi preparativi in banchina e, poi, via verso l'avventura.

Asuo modo è certamente un personaggio e di sicuro con idee ben chiare in testa. Lo si può reputare simpatico o meno, ma questo sta al giudizio critico di ciascuno; resta il fatto che i suoi raid li ha fatti davvero e si è costruito un'esperienza di sicuro valore nel campo. Gli abbiamo quindi chiesto di spiegarci perché e con quale finalità organizza i raid col suo club.

«Alla base di tutto c'è lo spirito d'avventura, la ricerca di cose e di emozioni nuove, com'è nella natura dell'uomo. In più per me, che sono progettista e costruttore di gommoni, si tratta di un banco di prova fondamentale sia per i materiali che per le idee innovative. Infatti, solo dopo migliaia di miglia di dura navigazione si riescono ad ottenere dei risultati, positivi o negativi che siano. Questo ci consente di mettere in commercio dei prodotti di serie che sono gli stessi che utilizziamo nel corso dei raid: non esisterebbe, infatti, sperimentazione se poi si proponessero al pubblico gommoni diversi da quelli duramente provati nel corso di questa sorta di "rally" del mare che facciamo».

Qualche esempio di problemi risolti da queste dure prove.

«Soprattutto i primi che ho organizzato — dice Claudio Rizzo — sono stati importanti ai fini della valutazione delle

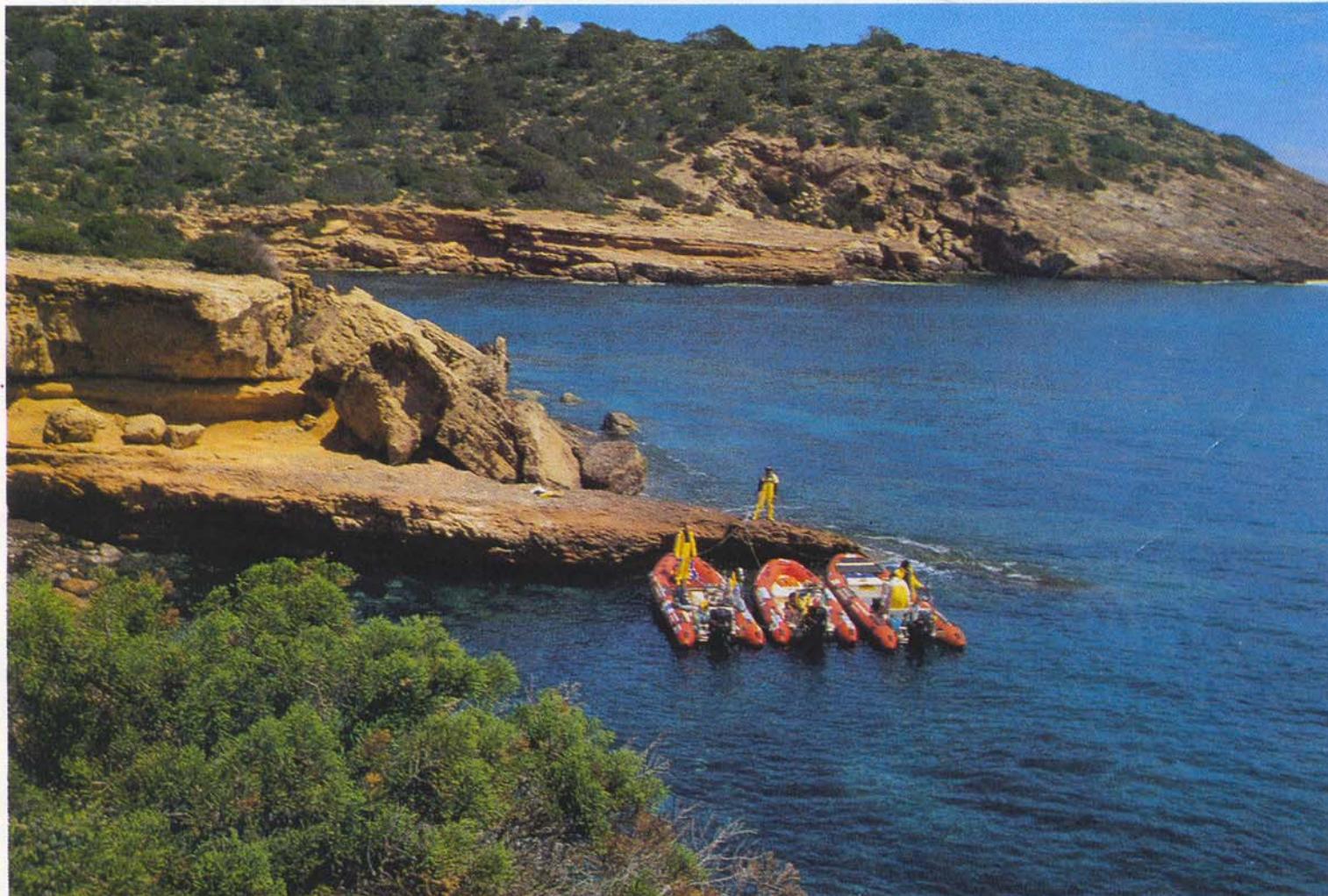


In navigazione, in pieno assetto «da maltempo» anche quando splende il sole!

strutture costruttive dei mezzi, tant'è che oggi questo problema è definitivamente risolto, mentre è continua la sperimentazione degli allestimenti, delle strumentazioni di bordo, dell'abbigliamento. La distribuzione dei pesi a bordo risulta ottimale in base ai precedenti test sia a livello di allestimento che di gestione degli spazi a

bordo. Infatti, mettiamo la massima cura anche nel riporre gli oggetti di pronto uso, tanto che per noi è importantissimo che anche il corredo di ogni membro dell'equipaggio abbia una sua collocazione ed una giusta "confezione" a prova di umidità. Problema che si risolve con l'uso di sacche impermeabili e a tenuta stagna, già sperimentate dai canoisti, e nella chiusura in buste sigillate dei singoli capi. A questo proposito — continua Rizzo — voglio sottolineare l'importanza di un corretto abbigliamento e suggerisco l'uso della cerata anche in piena estate, per evitare l'elevata dispersione di calore che una prolungata navigazione causa. Allo stesso modo, ritengo indispensabile avere a bordo i guanti (che si rivelano molto utili a basse temperature ma anche sotto la pioggia), gli occhiali da sole e gli occhiali bianchi per la navigazione notturna; può sempre capitare infatti di prolungare una tappa ben oltre il tramonto e — come gli occhiali da sole proteggono dal riverbero del sole — così è impensabile non proteggersi durante la notte dai rischi di arrossamenti o congiuntiviti provocati dall'aria, che finirebbero col precludere una buona navigazione il giorno successivo. Può sembrare,

Qualche sosta, tecnica o semituristica, si può sempre contemplare... con un occhio alla tabella di marcia.



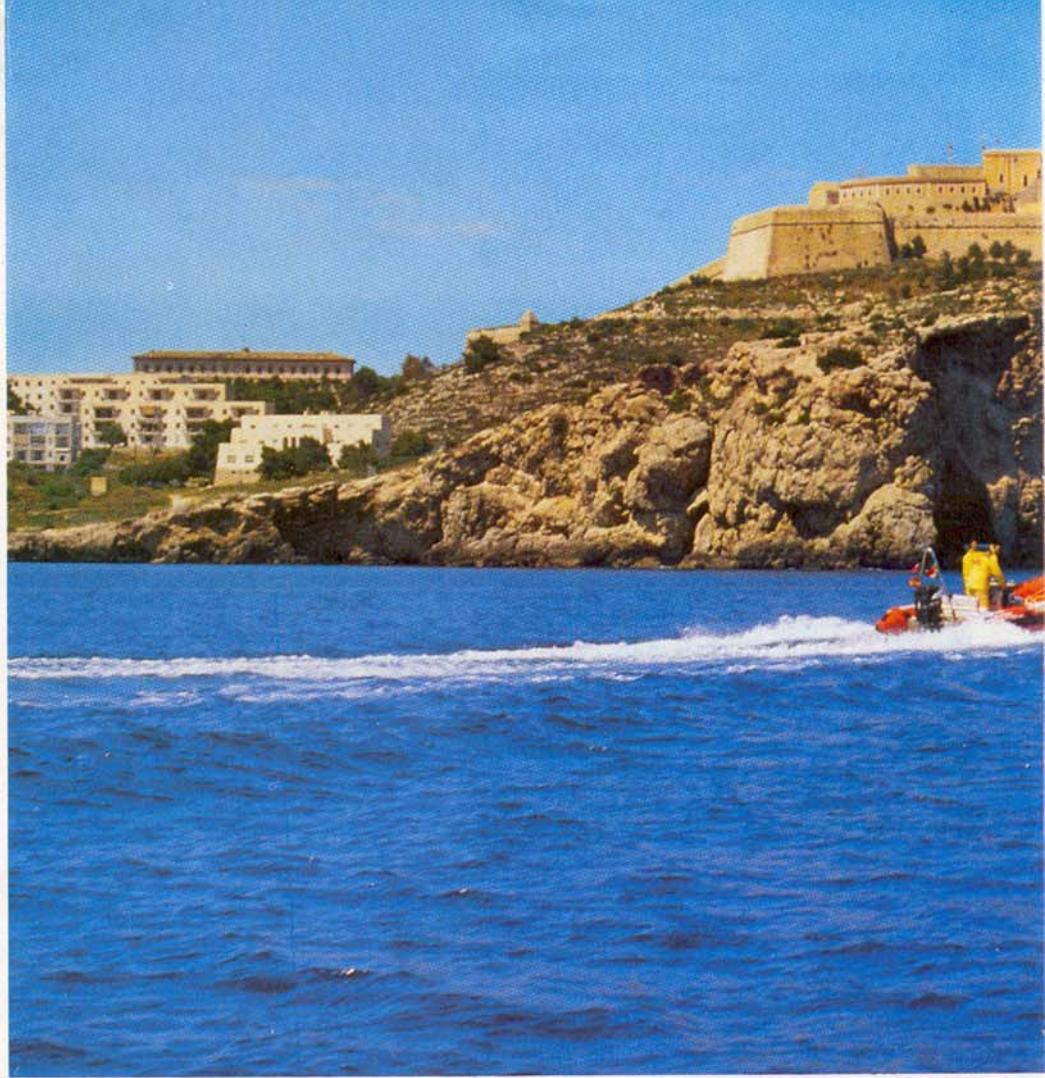


poi, eccessivo — afferma Rizzo — avere a bordo dei caschi da moto con ampia visiera, ma le esperienze passate ci confermano che con pioggia battente e grandine la protezione del capo è indispensabile e il casco è la formula migliore».

E per quanto riguarda l'organizzazione del raid, come ci si comporta?

«Per i raid internazionali ci siamo sempre avvalse di appoggi di tipo politico, che ci hanno consentito di snellire le problematiche burocratiche, informando al contempo le autorità dei vari paesi da noi toccati della sostanza sportiva delle nostre performance. Abbiamo dovuto sottostare ai controlli — seguita Rizzo — ma le credenziali che avevamo a disposizione ci hanno sempre permesso di accorciare i tempi. Nella pratica, poi, è necessario predisporre una tabella di marcia abbastanza precisa, che preveda distanze e consumi, ma che sia sempre possibile di variazioni. Così, oltre a prevedere la rotta di massima, vanno preparati percorsi alternativi e tappe di sosta sufficienti a garantire — in caso di necessità — la massima sicurezza a uomini e mezzi. I ritardi nelle tabelle di marcia previste vanno sempre recuperati, per quanto possibile, poiché è quasi sempre necessario fare il conto con le giornate a disposizione per l'effettuazione dell'intero percorso, in quanto molto spesso per i più si tratta di giorni di ferie che non possono essere prolungati oltre un certo limite. Naturalmente l'organizzazione prevede anche un buon approvvigionamento di carburante, che dev'essere sufficiente per coprire una volta e mezzo la distanza di tappa; dalle esperienze del Genova-

Maltempo in vista, mare formato: meglio controllare che tutto sia in ordine.



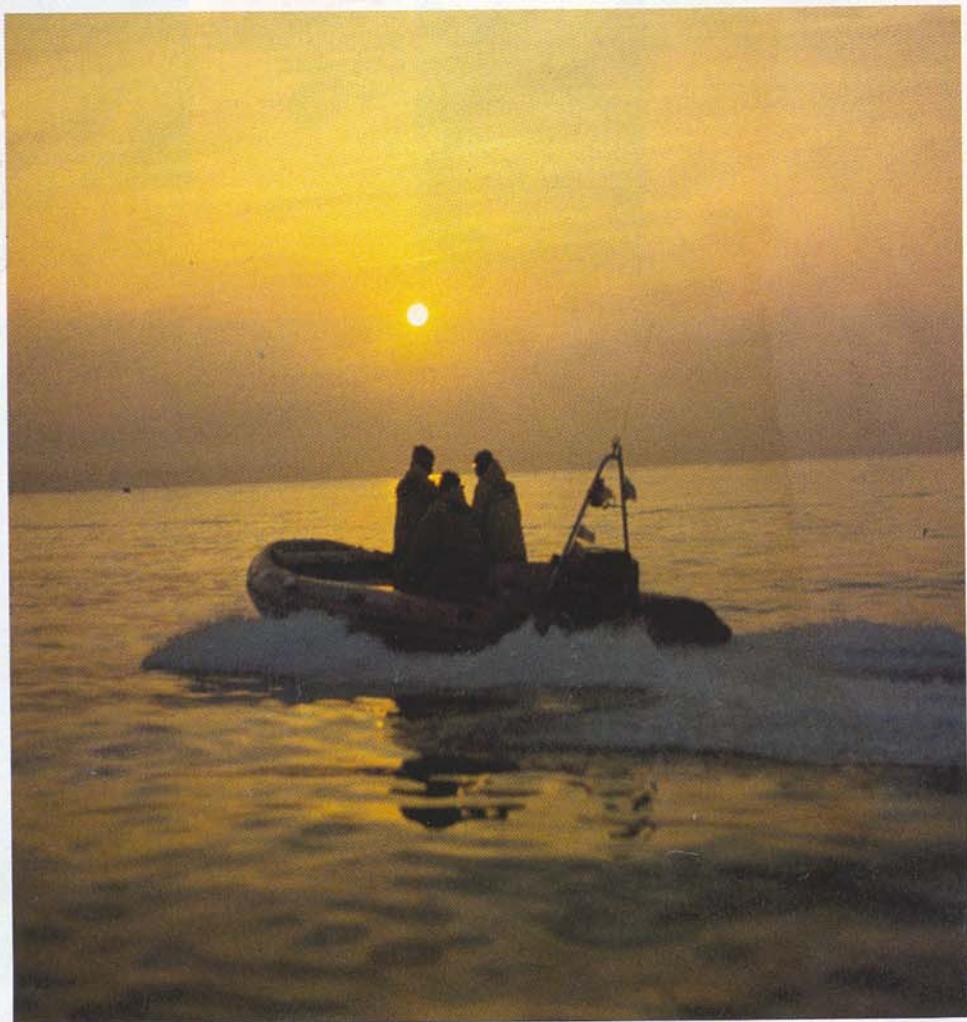
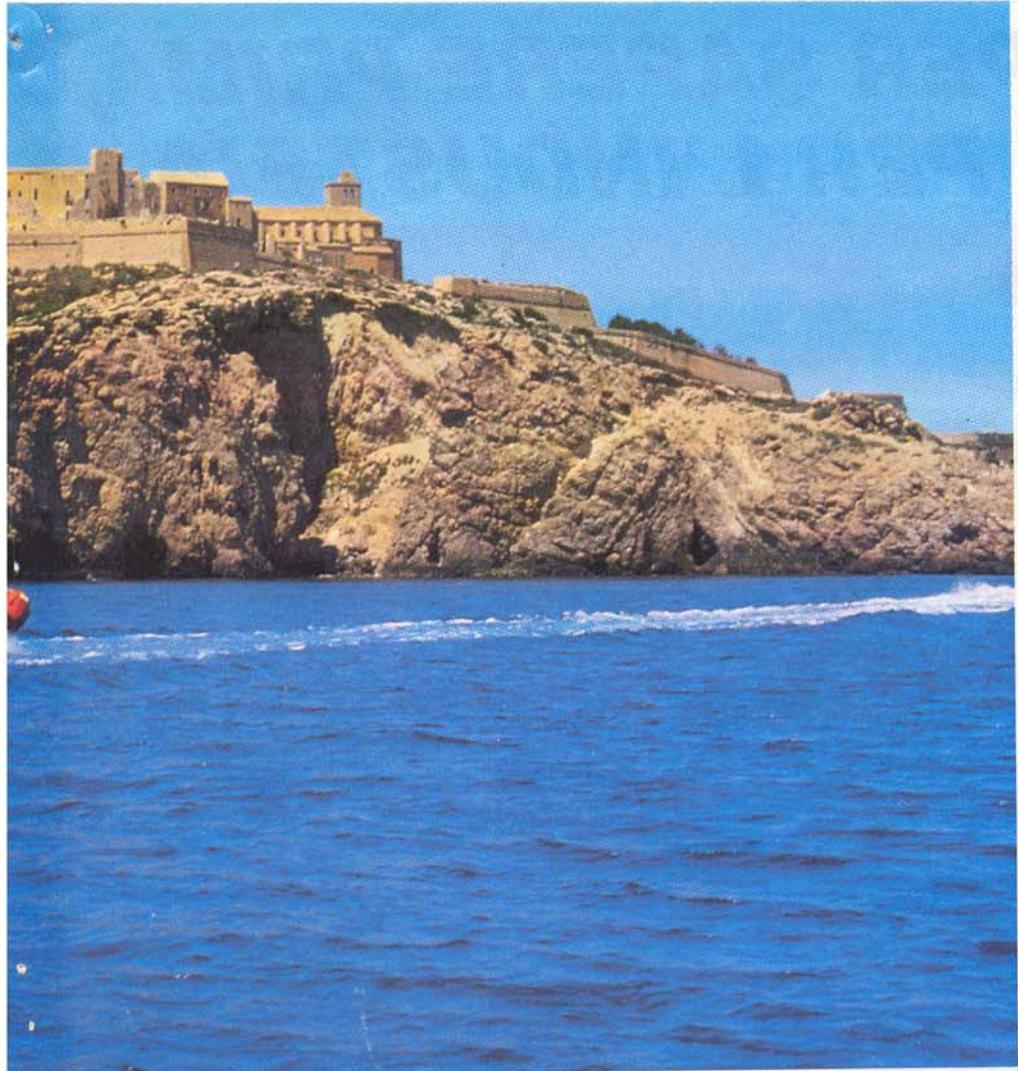
Navigando sottocosta: maggior sicurezza e un po' di tempo per il paesaggio.

Londra e dai problemi creati da motori di 25 HP, ci siamo accorti che la soluzione migliore è portarsi dietro l'olio per la miscela, in modo da utilizzare un prodotto fidato, e tralasciare le basse potenze per utilizzare invece propulsori da 100/135 HP. Per quanto riguarda le riparazioni è sempre consigliabile che ci sia più di un membro degli equipaggi in grado di effettuare gli interventi del caso, avendo cura di provvedersi in anticipo delle parti di ricambio, anche in eccesso. Per quanto concerne le scorte, è bene avere a bordo riserve di cibo non deperibile e di acqua, oltre a quella d'uso, superiori alle necessità di un solo giorno di navigazione. Una cassetta di pronto soccorso per ogni imbarcazione, più una molto attrezzata per uso comune, sono indispensabili».

Quali sono, inoltre, gli strumenti da tenere a bordo?

«Ci siamo prefissi, attraverso i raid, di verificare la qualità e l'affidabilità di tutto quanto portiamo a bordo — risponde Rizzo — e abbiamo fatto delle scelte abbastanza precise. Ad esempio, tutte le bussole di qualità medio-alta disponibili sul mercato italiano sono inadatte all'uso sul gommone. Infatti, questo tipo di imbarcazione subisce continue sollecitazioni e piccoli urti che mettono fuori uso lo stru-

mento: in questo senso è molto meglio utilizzare una normale bussola da rilevamento o affidarsi a prodotti di altissima qualità. L'ecoscandaglio si rivela molto importante, specialmente nel doppiare i capi, così da valutare l'opportunità di allargare la rotta in base ai fondali; inoltre può essere di grande ausilio nel verificare il punto-barca, rifacendosi alle carte nautiche, e nella navigazione costiera. Abbiamo tralasciato il Loran, per alcuni motivi di praticità, ma anche per non perdere completamente il gusto della navigazione "umana" e quel po' di avventura che ancora ci rimane. Sono poi indispensabili il VHF (a questo proposito, va ricordato che su imbarcazioni basse come i gommoni, la portata dell'apparecchio radio non supera le 40 mg. e quindi — soprattutto nelle traversate — può capitare di non avere un collegamento con le stazioni d'ascolto di terra, il contagiri e il contamiglia; tutti gli indicatori della pressione dell'olio, della temperatura dell'acqua e del trim, strumenti che aiutano gli equipaggi nel controllo costante della situazione dei motori. Gli allestimenti sono ridotti all'indispensabile, sono stati eliminati tutti i punti pericolosi come le viti sporgenti e gli spigoli, in modo da ridurre al minimo il rischio di incidenti. Vorrei poi consigliare di tenere sempre a portata di mano il coltello, che si rivela utilissimo in tante situazioni».



Come avviene la scelta degli equipaggi? «Premettiamo che nessuno di noi è un rambo — afferma Rizzo —; i partecipanti ai raid sono persone normali con un buon equilibrio psicofisico, in grado quindi di sopportare gli inevitabili disagi di viaggi prolungati in condizioni non sempre ideali. Per scelta e per disponibilità economica abbiamo sempre cercato di ovviare alle fatiche delle giornate di navigazione con pernottamenti in albergo e cibo di ottima qualità. Ma questo dipende troppo spesso dagli sponsor, per cui non tutti possono garantirsi un comfort adeguato. I nostri equipaggi sono formati da tre o quattro persone, di cui uno è il comandante e gli altri i secondi, che hanno una funzione di controllo del carico, della situazione dei motori e delle apparecchiature di bordo e aiuto al capitano nella gestione delle problematiche di navigazione. I partecipanti al raid vengono scelti sulla base di prove di navigazione dura e prolungata, ma le defezioni sono autonome, nessuno viene eliminato perché inadatto. Si sono rivelate, ad esempio, molto brave le donne».

Vi sono problemi di sicurezza?

«Finché anche uno solo dei motori funziona non ci sono problemi — continua Rizzo — perché ogni gommone è in grado di trainare gli altri tre o quattro oppure può trasportare gli equipaggi abbandonando le imbarcazioni in avaria. Un problema grosso è senz'altro quello del maltempo, che può aumentare i consumi e i disagi. Di norma noi preferiamo costeggiare, piuttosto che affrontare traversate impegnative. A volte questo sistema è più redditizio ed economico: si pensi infatti che nella traversata al largo di un golfo ci si può trovare ad affrontare un mare confuso con problemi di navigazione per i gommoni e gli equipaggi; se si decide invece di costeggiare, si avrà un mare che tende ad allinearsi alla riva e ad ordinarsi, il gommone potrà navigare con onde al traverso, che sono ideali per questo tipo di imbarcazione. Il consiglio migliore è comunque: avere il coraggio di fermarsi in caso di condizioni difficili».

Che ci racconta dell'ultimo raid da Montecarlo a S. Francisco nelle Baleari e ritorno?

Risponde Rizzo: «Il raid si è svolto in primavera ed è stato caratterizzato da un costante maltempo, cosa che ha portato alle stelle i consumi di carburante, ma nel complesso possiamo giudicarla un'esperienza positiva. Abbiamo percorso circa 1800 miglia in otto giorni, con una tappa record di 420 miglia percorsa in venti ore di navigazione piuttosto impegnativa con mare formato. Nel raid sono stati impegnati due gommoni da 6,70 mt. con motorizzazione di 135 HP e un 5,70 con un 100 HP; i risultati sono stati molto confortanti sia per i materiali testati che per le dure condizioni del mare». G

Il sole sta calando ma la meta è ancora lontana, ci si prepara alla navigazione notturna.