

ADVENTURE CLUB

RAID MOTONAUTICO



GENOVA



CASABLANCA

GOMMORIZZO

MILANO - TEL. 02/7465

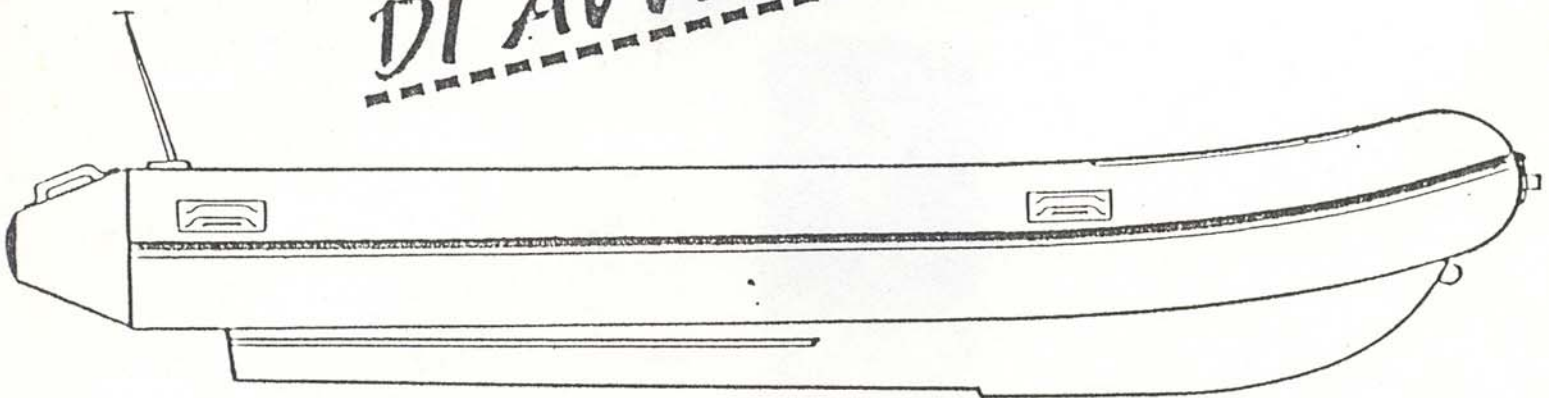
RAID MOTONAUTICO

Genova

Casablanca

18 APRILE • 2 MAGGIO 1987

1660 MIGLIA
DI AVVENTURA!!!



IL RAID È STATO REALIZZATO
CON LA COLLABORAZIONE
DELLE SEGUENTI AZIENDE:

ROLOIL

HAKJTEL

ENERVIT

GO RI



Milano, 23 marzo 1987

Egregio Presidente,
colgo l'occasione di questa missiva, per augurarLe Buona Pasqua,
anche a nome del mio Club.

Mi permetto di disturbarLa, chiedendo l'adesione a una nostra manifestazione sportivo-culturale, denominata GENOVA - CASABLANCA - GENOVA.

L'impresa, essenzialmente sportiva, ha come finalità collaterali, ispirare la fratellanza dei popoli, propagandare e favorire la nautica da diporto Italiana, testimoniare così la validità dei prodotti Italiani all'estero.

Sperando in un suo appoggio, distintamente la salutiamo.

Rizzo Claudio
Presidente dell'Adventure
Club Gommorizzo



Il Presidente

Milano, 1 Aprile 1987

Egr. Signor
Claudio RIZZO
PRESIDENTE
ADVENTURE CLUB GOMMORIZZO
Via Varè, 9
20158 - MILANO

Egregio Signor Rizzo,

ho ricevuto la Sua cortese nota del 23 Marzo c.a. con la quale mi ha trasmesso la documentazione sul raid Venezia - Istanbul per gommoni a motore, svoltosi nel 1986, e la relativa pregevole targa-ricordo a me intestata.

Nel complimentarmi, La ringrazio per la cortesia avuta nei miei confronti.

Su proposta del Capo di Gabinetto ho provveduto a sensibilizzare i Consoli Generali di Francia, Spagna e Marocco perchè facilitino, mediante le rispettive Capitanerie di Porto (o equivalenti), il nuovo raid primaverile del Suo Club che raggiungerà Casablanca via Genova nel prossimo mese.

Con un augurio di successo, accolga cordiali saluti.

(Fabio Semenza)





GENOVA - CASABLANCA - GENOVA

18 Aprile - 8 Maggio 1987

Si è concluso felicemente il Raid motonautico Genova-Casablanca - Genova organizzato dall'Adventure Club GOMMORIZZO.

20 giorni di navigazione pieni di incognite e avventura affrontando le insidie del Mediterraneo e dell'Oceano per un totale di 3000 miglia.

In questo Raid si sono collaudati nuovi materiali e prodotti mettendo a dura prova uomini e imbarcazioni, il tutto per migliorare i prodotti e migliorarsi (nell'esperienza).

E' stato collaudato tra l'altro un gommone prototipo di mt. 5 motorizzato con 75 Hp Mercury. Ha superato brillantemente qualunque prova di velocità e confort; forse si chiamerà MODELLO CASABLANCA.

Sono stati utilizzati per la realizzazione del Raid:

- 2 battelli "GOMMORIZZO in VTR 550" con motori "Mercury Hp 90"
- 1 battello "GOMMORIZZO in VTR 500" con motore "Mercury Hp 75"
- Olio e lubrificanti Rolloil
- Occhiali di vario tipo Baruffaldi
- Prodotti energetici Enervit
- Abbigliamento sportivo GO RI
- Catena alberghiera Spagnola SOL HOTEL.

L'equipaggio era composto da 9 persone:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| - Claudio Rizzo | Costruttore nautico |
| - Daniele Campelli | Commerciante |
| - Giancarlo Arcangioli | Cineoperatore |
| - Viviana Arcangioli | Aiuto operatore |
| - Artile Cometti | Grafico |
| - Giuseppe Zavatta | Dirigente |
| - Gianluca Zavatta | Studiante |
| - Fausto Falaschi | Dirigente |
| - Aldo Turco | Dirigente |

IL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI N. 61 L. 4.500



TECNICA:
Estate e motori
Mercury 25

TURISMO:
Santorini
Isole Sarde

AMBIENTE:
Veneto
protetto

ITINERARI:
Liguria
di Levante

LE NOSTRE PROVE

Marlin 5.30
Gommorizzo 5.50
Bombard B4

Sped. abb. post. Gr. IV/70 - Anno XI - Giugno/Luglio 1987

IL LAVORO

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1903

Sabato 18 aprile 1987

Nautica / Stamane via al raid da Genova

In Marocco col gommone

GENOVA — Oltre 3.300 miglia (più di 6.000 Km.) da percorrere su tre battelli pneumatici con carena in vetroresina, sono la temeraria impresa di otto gommonauti che questa mattina salpano dalla darsena della Fiera del Mare alla volta di Casablanca (Genova-Gibilterra-Casablanca e ritorno, previsto per il 2 maggio).

I partecipanti all'impresa fanno parte di un'attivissima associazione, «Adventure Club Gommorizzo», già impegnata nel 1985 nel raid Genova-Londra attraverso i canali della Francia e la Manica e nel 1986 con la Venezia-Istanbul in 12 giorni. Conosciamoli singolarmente: Claudio Rizzo (costruttore nautico), Daniele Campelli (commerciante), G. Carlo Arcangioli (esploratore cineoperatore), Viviana Arcangioli (cineoperatrice), Artile Cometti (grafico), Giuseppe Zavatta (dirigente), Fausto Falaschi (tecnico) e Aldo Turco (dirigente).

I tre battelli utilizzati, uno di 5 m. Vtr con motore Mercury da 75 Hp e due di 5,50 m. Vtr con Mercury 90 Hp, tutti superaccessoriati, sono messi a disposizione dalla casa milanese Gommorizzo.

I navigatori faranno soste notturne a Marsiglia, Barcellona, Valencia, Alicante, Port de Motril, Tangeri e Casablanca.

r.l.



Prendiamo un itinerario interessante e vario, un percorso inedito e pieno di incognite, un gruppo di persone eterogenee con la passione del mare, tempi ristretti....., misceghiamo il tutto e otteniamo un Raid Motonautico dell'Adventure Club Gommorizzo.

Quest'anno abbiamo realizzato il Raid GENOVA- CASABLANCA- GENOVA, che è sicuramente un itinerario bello ed interessante di una crociera in nave; noi lo abbiamo realizzato invece con gommoni ed è diventato un miscuglio di avventura, follia, e sensazioni incredibilmente forti ed entusiasmanti.

Il 18 Aprile 1987 partiamo da Genova dopo lunghi mesi invernali trascorsi a studiare carte nautiche, calcolare i consumi, costi e a collaudare in mare uomini e mezzi.

In un momento storico ricco di tensioni e problemi politici internazionali, tre imbarcazioni veloci con equipaggio e mezzi in assetto di "guerra", avvistate per il Mediterraneo in navigazione da un punto all'altro spesso anche di notte, creava la concreta possibilità di essere "sequestrati" per accertamenti, da qualche ufficiale zelante, specialmente nel tratto da Gibilterra, dove non esiste navigazione con gommoni a causa delle insidie dell'oceano e dove inoltre è praticata con mezzi veloci, una professione altamente remunerativa, chiamata contrabbando.

Il Dr. Fabio Semenza, Presidente del Consiglio Regionale della Lombardia, nostro patrocinatore, ci ha notevolmente facilitato, avvisando ufficialmente le autorità dei paesi interessati dalla nostra rotta.

Nonostante tutto, abbiamo dovuto metterci in contatto con i vari consolati per chiarire alcuni punti sui nostri intenti, sugli scopi e sui percorsi del nostro Raid, che appariva ai loro occhi come una follia.

Dopo la partenza da Genova con mare calmo, navighiamo tranquilli e veloci per circa 10 ore, il che ci consente di pernottare in prossimità di Marsiglia.

Ma già dal secondo giorno, inizia l'avventura.



Navigando il Golfo del Leone, da La Ciotaç a Cap Leucate, traversata di 120 miglia, ci scontriamo prima con un enorme banco di nebbia.....
.... la visibilità diventa di circa 15 metri, poi, Nettuno forse infastidito dalla nostra audacia, ci contrasta prima con onde brevi e incalzanti, che diventano poi rabbiose e spumeggianti, ed ecco che..... in vista del porto tutto si calma.

L'incontro con i delfini, che hanno interrotto il Raid per regalarci momenti indimenticabili della loro presenza, accompagnandoci, precedendoci e giocando con festosi balzi a pochi centimetri dalle imbarcazioni, facendosi quasi toccare dalle nostre mani, l'esplorazione di una piattaforma per ricerche petrolifere, alta oltre 50 metri, incontrata al largo di Vinaroz (Spagna), le notizie e i racconti scambiati con i pescatori dei piccoli paesini mediterranei e con i pescatori delle tonnare oceaniche, e il contatto quotidiano con uomini sempre diversi, di diverse nazioni, ma così simili a noi, sono ricordi che sicuramente rimarranno incisi nella memoria di ogni partecipante al Raid.

Le imbarcazioni e i motori si sono comportati splendidamente, aggredendo con disinvoltura e sicurezza i problemi derivati dalla lunghezza del percorso e dalle avversità del mare.

Il nuovo gommone di 5 metri con carena in vetroresina, sperimentato per la prima volta in questo Raid, pur motorizzato con un motore di 75 HP Mercury, ha navigato morbido e veloce mantenendo le stesse medie degli altri battelli di M. 5.50 motorizzati con i più potenti 90 HP.

Ottime le prestazioni dell'olio ROLIL, che ci ha stupiti allorchè a Gibilterra abbiamo smontato le candele di tutti i motori per pulierle e abbiamo constatato l'assoluta mancanza di scorie sugli elettrodi dopo 1000 miglia di navigazione continua.

Utilissimo il materiale fornito dalla Also Enervit che ci ha permesso di navigare circa 12 ore al giorno senza mai fare soste per il pranzo, fornendoci una perfetta forma fisica senza appesantirci.

Questo Raid ci ha regalato la splendida visione di parte della costa francese, quasi tutta la costa mediterranea spagnola e tratti della costa marocchina; dove abbiamo ammirato delle insenature, dei paesaggi e dei colori che nessuna agenzia turistica può mai descrivere con i pur sfarzosi dépliants.

Comunque l'oceano fa la parte del leone nei nostri ricordi, navigarlo ci ha dato sensazioni mai provate nelle pur dure navigazioni mediterranee.



Ci ha permesso di giocare fra le sue enormi onde, ci ha dato la sensazione di poterlo contrastare, quando da Tangeri a Rabat ha aggiunto durezza alle sue lunghe onde di traverso, incrociando onde piccole e brevi di prua.

Ma, ci ha dato anche la certezza di non poterlo mai vincere veramente e che l'unico modo di navigarlo è quello di assecondarlo, cercando un buon ridosso, prima che si infuri e si scateni con tutta la sua violenza.

Il Raid è stato duro e irto di difficoltà, ma, al raggiungimento della meta abbiamo avuto la certezza di aver arricchito il nostro bagaglio di conoscenza di altri luoghi, uomini e costumi unitamente ad una consapevolezza più profonda di noi stessi derivata dal confronto giornaliero con gli elementi, pratica ormai non più usuale per l'uomo moderno.

Rizzo Claudio

I tre battelli in partenza stamane da Genova

Otto in gommone fino a Casablanca

Un'avventura lunga seimila chilometri di mare in quindici giorni



Questa mattina, otto gommonauti salperanno su tre battelli pneumatici con carena in vetroresina per un raid di oltre 3300 miglia sulla rotta Genova, Gibilterra, Casablanca e ritorno. Completati i preparativi e dopo aver salutato gli intervenuti, hanno avviato i motori e in poco tempo hanno guadagnato il mare aperto e dando tutto gas hanno puntato decisi verso la lontana meta.

I partecipanti: Claudio Rizzo (costruttore nautico), Daniele Campelli (commerciante), G. Carlo Arcangioli (esploratore - cineoperatore), Viviana Arcangioli (cineoperatrice) Artile Cometti (grafico), Giuseppe Zavatta (dirigente), Fausto Falaschi (tecnico) e Aldo Turco (dirigente), fanno parte di una attivissima associazione, «Adventure Club Gommorizzo» che ha all'attivo, fra l'altro, imprese eclatanti quali il raid Genova - Londra, attraverso i canali della Francia e la Manica nel 1985 e la Venezia Istanbul, in 12 giorni, dello scorso anno.

I gommonauti questa volta intendono percorrere gli oltre 6.000 km. in 15 giorni, sui tre battelli superaccessoriati della casa milanese Gommorizzo, si tratta in particolare di due 5,50 Vtr con motore Mercury da 90 Hp e di un 5,00 Vtr con

Mercury da 75 Hp. Durante le soste notturne previste a Marsiglia, Barcellona, Valencia, Alicante, Port de Motril, Tangeri e Casablanca. I navigatori saranno ospitati presso alberghi della catena Sol Hotel.

Nel corso di alcune soste sono previste brevi immersioni per la realizzazione di servizi fotosub per il mensile

Sub. Il raid è sponsorizzato da Roloil - lubrificanti (gruppo Montedison), Enervit (prodotti energetici), Hakjel (Tecnologie), Go Ri (moda sportiva); fornitori ufficiali: Baruffaldi, Verrini; patrocinio Regione Lombardia.

Nella foto: la flottiglia pronta al via. **g.r.**

BRESCIA

LE AZIENDE INFORMANO

NUOVE AVVENTURE
PER IL «CLUB GOMMORIZZO» DI MILANO

Raid Genova-Casablanca di 6.000 Km.



L'Adventure Club Gommorizzo, nato nel 1980, conta ormai più di 200 soci e si propone, fra le sue maggiori finalità, l'organizzazione di raduni e raid motonautici.

Il «Pavia - Venezia», alla quinta edizione e sempre con una numerosa partecipazione è il percorso più classico, anche se i «Sanremo - S. Tropez», i «Livorno - Bastia» ed il periplo della Sicilia si sono conclusi con altrettanti successi.

Limitati a poche imbarcazioni e ad un numero ristretto di partecipanti, l'Adventure Club Gommorizzo organizza annualmente importanti raid a lungo raggio.

Nell'85 il raid «Genova - Londra», attraverso le vie d'acqua interne della Francia ed il Canale della Manica;

nell'86 il raid «Venezia - Istanbul», costeggiando la Dalmazia, l'Albania e la Grecia; per l'87 è in corso il «Genova - Casablanca», su un percorso di 1660 miglia, da percorrere con due battelli pneumatici Gommorizzo di m. 5,50, con carena in vetroresina, motorizzati con un Mercury da 90 Hp ed un battello Gommorizzo di m. 5,00 con Mercury da 75 Hp.

Gli equipaggi sono formati da: Giuseppe Zavatta, Claudio Rizzo, Daniele Campelli, Giancarlo e Viviana Arcangioli, Artile Cometti, Fausto Falaschi, Aldo Turco. Sponsorizzato dalla Roioli, dalla Hakjtel, dalla Enervit e dalla Go-Ri, il raid «Genova - Casablanca» è iniziato il 18 aprile scorso e terminerà sabato 2 maggio.

IL MATTINO

Anno XCVI - N. 112 - Venerdì 24 Aprile 1987

ADVENTURE CLUB
RAID MOTONAUTICO



GENOVA





CASABLANCA

GOMMORIZZO

MILANO - TEL 02 374615

GENOVA - GIBILTERRA - CASABLANCA - GENOVA
- Km 6000 -
18 APRILE - 2 MAGGIO 1987

N. 2 Battelli Pneumatici con carena in VTR M. 5.50
Marca **GOMMORIZZO** - Motori **MERCURY** Hp 90

N. 1 Battello Pneumatico con carena in VTR M. 5.00
Marca **GOMMORIZZO** - Motore **MERCURY** Hp 75

PARTECIPANTI:

CLAUDIO RIZZO	- costruttore nautico
DANIELE CAMPPELLI	- commerciante
GIANCARLO ARCANGIOLI	- esploratore - cineoperatore
VIVIANA ARCANGIOLI	- cineoperatrice
ARTILE COMETTI	- grafico
GIUSEPPE ZAVATTA	- dirigente
FAUSTO FALASCHI	- tecnico
ALDO TURCO	- dirigente

Prendiamo un itinerario interessante e vario, un percorso inedito e pieno di incognite, un gruppo di persone eterogenee con la passione del mare, tempi ristretti....., misceliamo il tutto e otteniamo un Raid Motonautico dell'Adventure Club Gommorizzo.

Quest'anno è stato realizzato il Raid Genova-Casablanca-Genova, che è sicuramente un itinerario bello ed interessante per una crociera in nave; realizzato invece con gommoni, è diventato un miscuglio di avventura, follia e sensazioni incredibilmente forti ed entusiasmanti. Ecco il racconto dell'avventura, dalla viva voce dell'organizzatore Claudio Rizzo.

“Il 18 Aprile 1987 partiamo da Genova dopo lunghi mesi invernali trascorsi a studiare carte nautiche, calcolare i consumi, costi e a collaudare in mare uomini e mezzi.

In un momento storico ricco di tensioni e problemi politici internazionali, tre imbarcazioni veloci con equipaggio e mezzi in assetto di “guerra”, avvistate nel Mediterraneo, in navigazione, da un punto all'altro, spesso anche di notte, creava la concreta possibilità di essere “sequestrati” per accertamenti, da qualche ufficiale zelante, specialmente nel tratto di Gibilterra, dove non esiste navigazione con gommoni a causa delle insidie dell'oceano e dove inoltre è praticata, con mezzi veloci, una professione altamente remunerativa, chiamata contrabbando.

Il Dr. Fabio Semenza, Presidente del Consiglio Regionale

Incontro con una nave, nello stretto di Gibilterra. Di notte, lo stretto è solcato da velocissime imbarcazioni con a bordo merce particolare (droga, ecc...).

Un motoscafo, tutto nero, aveva addirittura 6 motori FB 200 HP cad.

The meeting with a ship, in the Strait of Gibraltar. During the night, in the waters of this Strait, you see very fast crafts, carrying strange goods (drug, and so on...). One of these, a black one, was powered by six outboard power units, 200 HP each

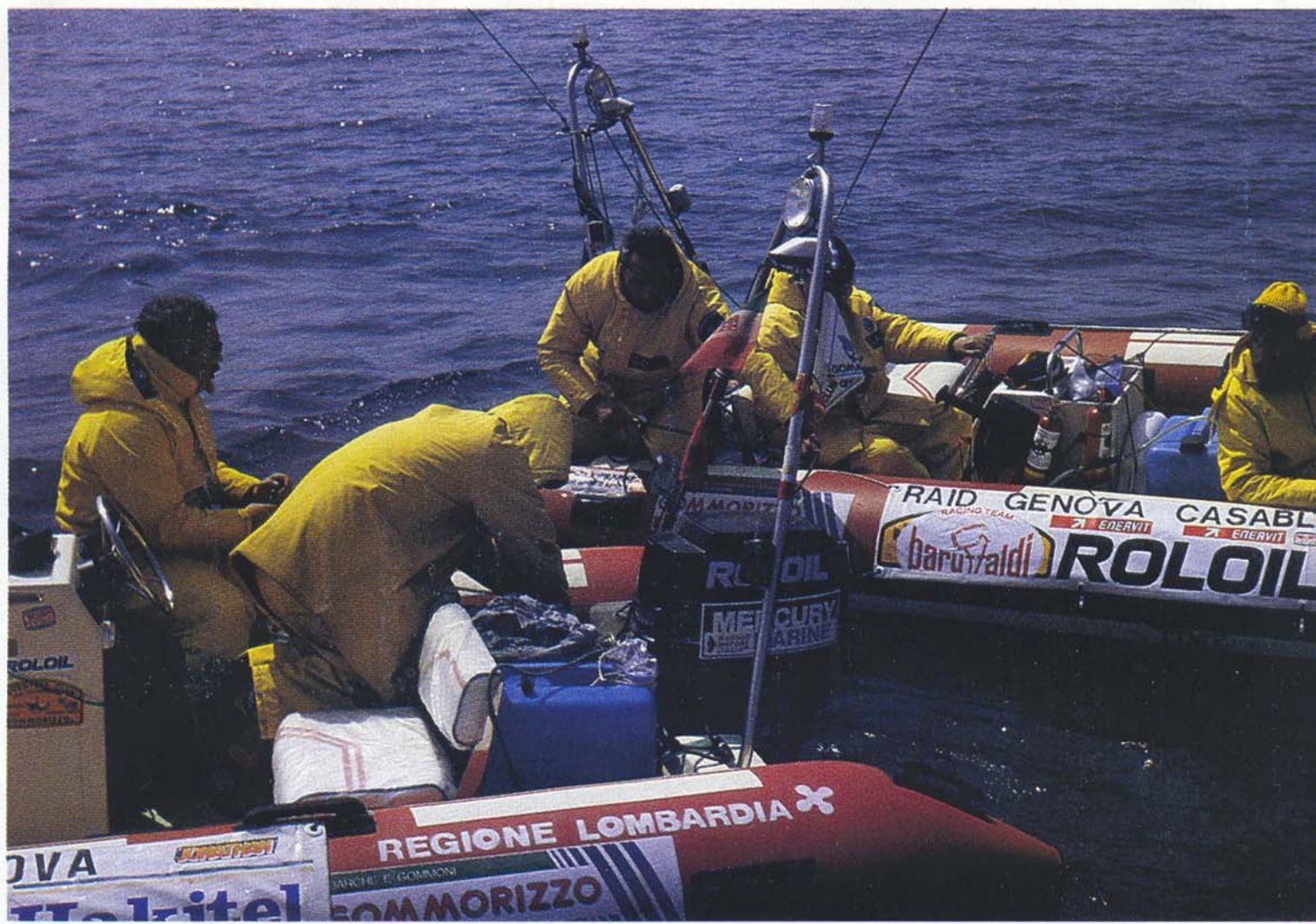


GENOVA CASABLANCA GENOVA

UN'AVVENTURA IN GOMMONE



RAID GENOVA CASABLANCA GENOVA JONATHAN
ENERVITI ENERVITI GO Hakitel
SEMI HOTELS
LOMBARDIA
GOM MORIZZO
RACING TEAM
ha-er-11





della Lombardia, nostro patrocinatore, ci ha notevolmente facilitato, avvisando ufficialmente le autorità dei paesi interessati dalla nostra rotta.

Nonostante tutto, abbiamo dovuto metterci in contatto con i vari consolati per chiarire alcuni punti sui nostri intenti, sugli scopi e sui percorsi del nostro Raid, che appariva ai loro occhi come una follia. Dopo la partenza da Genova con mare calmo, navighiamo tranquilli e veloci per circa 10 ore, il che ci consente di pernottare in prossimità di Marsiglia. Ma già dal secondo giorno, inizia l'avventura.

Navigando il Golfo del Leone, da La Ciotat a Cap Leucate, traversata di 120 miglia, ci scontriamo prima con un

enorme banco di nebbia..... la visibilità diventa di circa 15 metri, poi, Nettuno forse infastidito dalla nostra audacia, ci contrasta prima con onde brevi e incalzanti, che diventano poi rabbiose e spumeggianti, ed ecco che.... in vista del porto tutto si calma. L'incontro con i delfini, che hanno interrotto il Raid per regalarci momenti indimenticabili della loro presenza, accompagnandoci, precedendoci e giocando con festosi balzi a pochi centimetri dalle imbarcazioni, facendosi quasi toccare dalle nostre mani, l'esplorazione di una piattaforma per ricerche petrolifere, alta oltre 50 metri, incontrata al largo di Vinaroz (Spagna), le notizie e i racconti scambiati con i pescatori dei piccoli paesini me-

diterranei e con i pescatori delle tonnare oceaniche, e il contatto quotidiano con uomini sempre diversi, di diverse nazioni, ma così simili a noi, sono ricordi che sicuramente rimarranno incisi nella memoria di ogni partecipante al Raid.

Le imbarcazioni e i motori si sono comportati splendidamente, aggredendo con disinvoltura e sicurezza i problemi derivati dalla lunghezza del percorso e dalle avversità del mare. Il nuovo gommone di 5 metri con carena in vetroresina, sperimentato per la prima volta in questo Raid, pur motorizzato con un motore di 75 HP Mercury, ha navigato morbido e veloce mantenendo le stesse medie degli altri battelli di m. 5.50 motorizzati

Momento delicato del raid: è stato fornito carburante, misto a un liquido acquoso, verdastrò. Si riesce a pulire i carburatori soffiando aria, con un gonfiatore per gommoni, nel foro di aspirazione della vaschetta, espellendo così il liquido malefico e filtrando poi il carburante da un serbatoio all'altro

Claudio Rizzo, organizzatore e responsabile del Raid



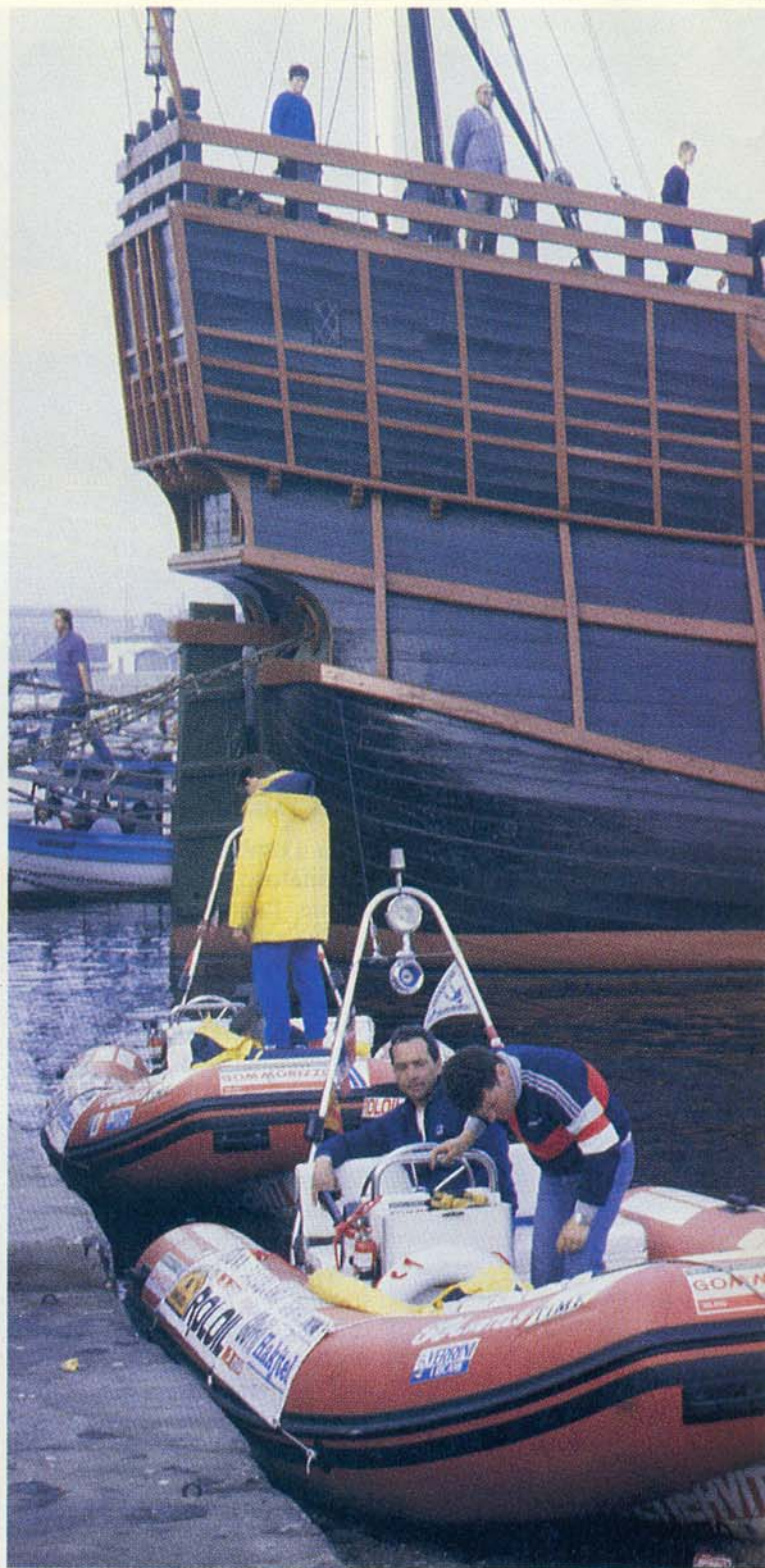
A hard moment of the boating during the fuelling, when some green water mixed with the fuel was in the carburetors: it was necessary to use an inflator to clean them, filtering the fuel in a second time

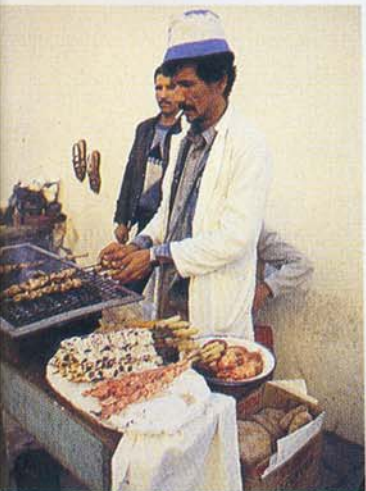
Claudio Rizzo, the organizing manager of the Raid

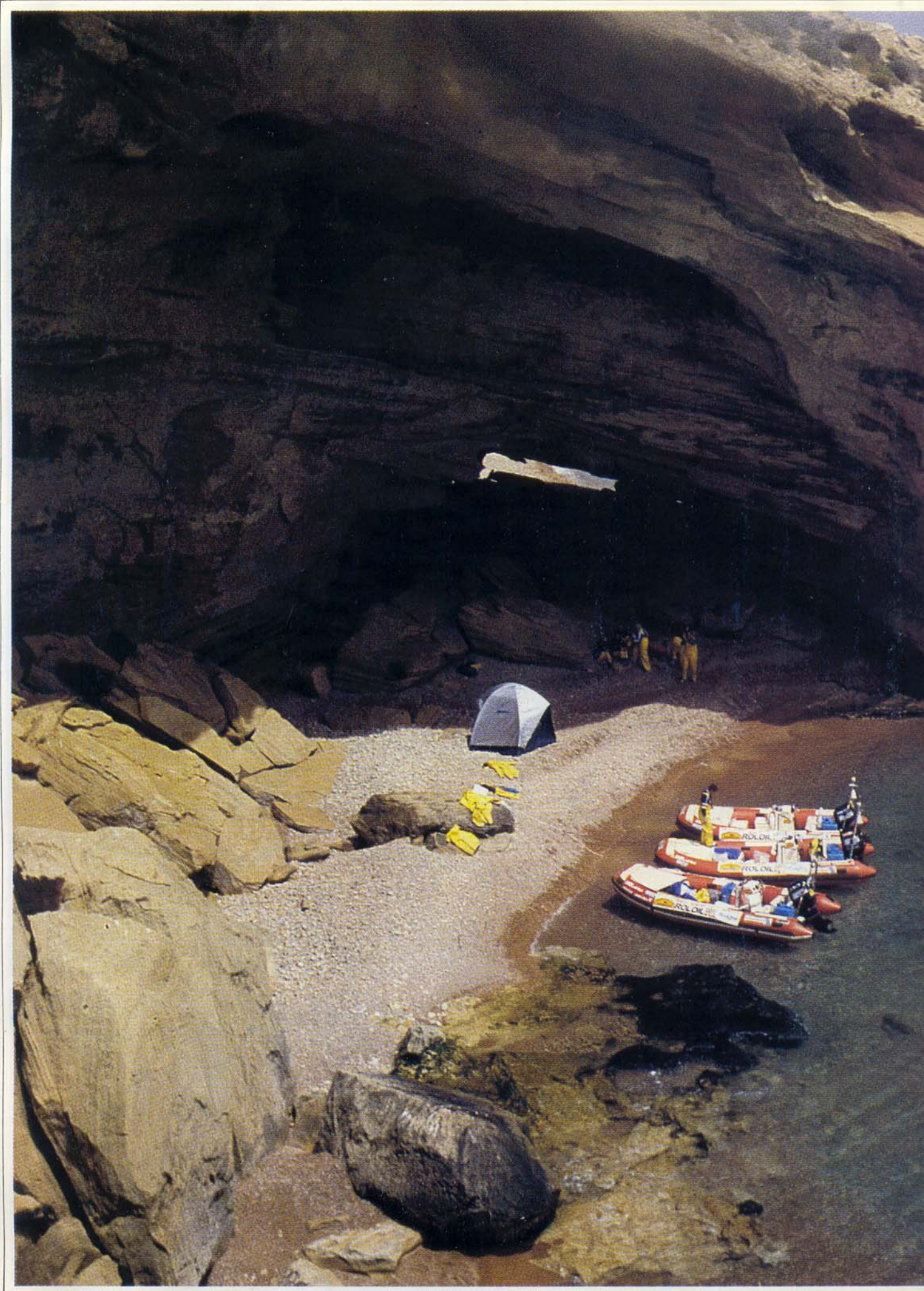


In Marocco. Le testimonianze artistiche e artigianali sono in ogni luogo. Nonostante lo sforzo di occidentalizzare il paese, il popolo rimane attaccato alle proprie tradizioni

Marocco. In any side, there are artistic beauties. Besides the will of the government to occidentalize the country, people don't want to break with traditions









con i più potenti 90 HP. Ottime le prestazioni dell'olio Roloil, che ci ha stupiti allorchè a Gibilterra abbiamo smontato le candele di tutti i motori per pulirle e abbiamo constatato l'assoluta mancanza di scorie sugli elettrodi dopo 1000 miglia di navigazione continua. Utilissimo il materiale fornito dalla Also Enervit che ci ha permesso di navigare circa 12 ore al giorno senza mai fare soste per il pranzo, fornendoci una perfetta forma fisica senza appesantirci. Questo Raid ci ha regalato visione di parte della costa francese, quasi tutta la costa mediterranea spagnola e tratti della costa marocchina, dove abbiamo ammirato delle insenature, dei paesaggi e dei colori che nessuna agenzia turistica può mai descrivere con i più sfarzosi depliants. Comunque l'oceano fa la parte del leone nei nostri ricordi, navigarlo ci ha dato sensazioni mai provate nelle pur dure

navigazioni mediterranee. Ci ha permesso di giocare fra le sue enormi onde, ci ha dato la sensazione di poterlo contrastare, quando da Tangeri a Rabat ha aggiunto durezza alle sue lunghe onde di traverso, incrociando onde piccole e brevi di prua. Ma, ci ha dato anche la certezza di non poterlo mai vincere veramente e che l'unico modo di navigarlo è quello di assecondarlo, cercando un buon ridosso, prima che si infuri e si scateni con tutta la sua violenza.

Il Raid è stato duro e irto di difficoltà, ma, al raggiungimento della meta abbiamo avuto la certezza di aver arricchito il nostro bagaglio di conoscenza di altri luoghi, uomini e costumi unitamente ad una consapevolezza più profonda di noi stessi derivata dal confronto giornaliero con gli elementi, pratica ormai non più usuale per l'uomo moderno."

L.R.

Un meritato campo, dopo 12 ore di navigazione, in un angolo di incredibile bellezza della Costa Brava

A call, after 12 hours of boating, in a wonderful place along the Costa Brava coastline



il Giornale

Anno XIV, N. 1, una copia L. 800 Sped. in abb. post. - gr. 1/70

Quotidiano del mattino

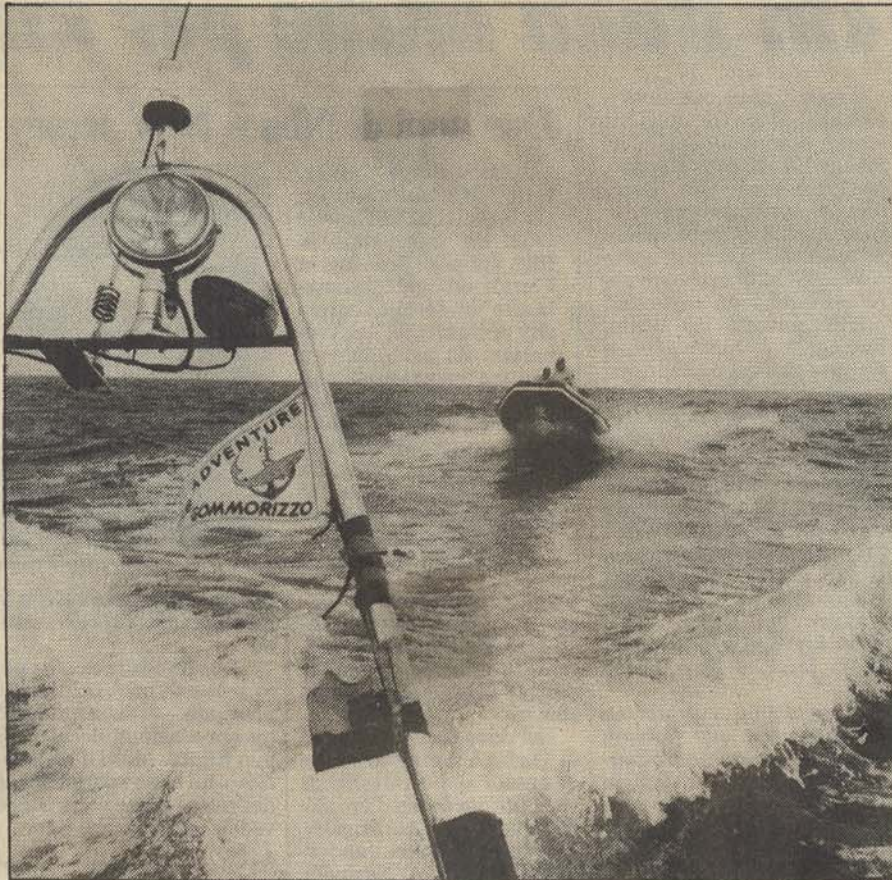
Milano, sabato 25 luglio 1987

C'è anche chi attraversa il Mediterraneo a bordo di un canotto pneumatico

L'avventura naviga in gommone

Prendiamo un itinerario vario e interessante, un percorso inedito e pieno di incognite, un gruppo di persone eterogenee con la passione del mare e tempi, ristretti: misceliamo il tutto e otteniamo un raid in gommone dell'Adventure Club Gommorizzo. Ma cosa sono questi raid? Innanzitutto il presidente del Club, Claudio Rizzo, mette in chiaro la differenza rispetto al rafting: «Quest'ultimo è una discesa fluviale rispetto al rafting: «Quest'ultimo è una discesa fluviale compiuta in gommone con il solo ausilio dei remi, su imbarcazioni di dimensioni ridotte e in cui al senso di responsabilità si affianca una componente di divertimento. Il raid oceanico — e cogliamo qui una sfumatura di campanilismo — è una competizione al limite delle possibilità, una sfida con se stessi che comporta fino a sedici ore di navigazione al giorno, in condizioni non sempre prevedibili».

Considerando che i membri e le attrezzature del Club (via Varè 9, tel. 374615) fanno parte dei gruppi di Protezione Civile in via di costituzione, l'unico supporto che questi uomini si concedano durante le traversate è quello di navigare a gruppi di due, tre gommoni. I possibili rischi sono l'avaria del motore, la collisione con un sommergibile o un relitto, un improvviso banco di nebbia: a



prescindere naturalmente dalle condizioni del mare. Le radiotrasmittenti sono l'unico appiglio in situazioni disperate: ma non esiste la certezza del soccorso, le rotte non sono sempre battute in

un raggio ravvicinato.

Tra le «storiche» imprese compiute dal gruppo vi sono i raid Genova-Londra, Venezia-Istanbul e, quest'anno, Genova-Casablanca-Genova: tutti svoltisi, a detta dei partecipanti, in un'atmosfera di avventura, follia e sensazioni incredibilmente forti ed entusiasmanti.

Gara Nazionale di Survival».

«Si tratterà — dice Rizzo — di una prova di resistenza in condizioni assolutamente primordiali: i partecipanti, privi di acqua e di viveri, si serviranno di vermi per la

pesca e dell'arco per procacciarsi il cibo». L'isola verrà naturalmente pattugliata a dovere per impedire che qualche improbabile astuto riempi una buca di materni surgelati.

A questa impresa, sempre nel ruolo di gruppo d'appoggio, seguiranno la Formula 20-40 per la qualificazione mondiale dei catamarani e le 100 Miglia del Garda: entrambi sono eventi velistici di prim'ordine, che vedranno i nostri tutelare l'incolumità degli equipaggi impegnati nelle manovre più audaci.

Sono in cantiere anche la discesa del Danubio da Vienna alla Jugoslavia, mai effettuata in precedenza perché, sembra, le acque sono insidiate da mine, e una spedizione in Cina.

L'accesso all'onda crescente di iniziative del Club Gommorizzo è possibile tramite le riunioni che si tengono ogni mercoledì nella sede di via Varè.

Quali sono le caratteristiche richieste ai partecipanti? «Abbiamo bisogno di cervelli — precisa Rizzo — e di persone dotate di grande equilibrio. Ognuno troverà una sua mansione, purché sia fornito di una buona resistenza. Non vogliamo dei Rambo, ma persone sportive animate da spirito costruttivo e consapevole».

Raffaella Gazzaniga

Al ritorno dal raid africa-

no Claudio Rizzo confessa:

«L'incontro con i delfini, che hanno interrotto la traversata per regalarci momenti indimenticabili con la loro presenza, accompagnandoci, precedendoci e giocando con festosi balzi a pochi centimetri dalle imbarcazioni, facendoci quasi toccare dalle nostre mani; l'esplorazione di una piattaforma per ricerche petrolifere alta oltre 50 metri, incontrata al largo di Vittori, in Spagna; le notizie e i racconti ascoltati dai pescatori dei piccoli paesi mediterranei e da quelli delle tonnerie oceaniche sono ricordi che sicuramente rimarranno incisi nella memoria di ogni componente dell'equipaggio».

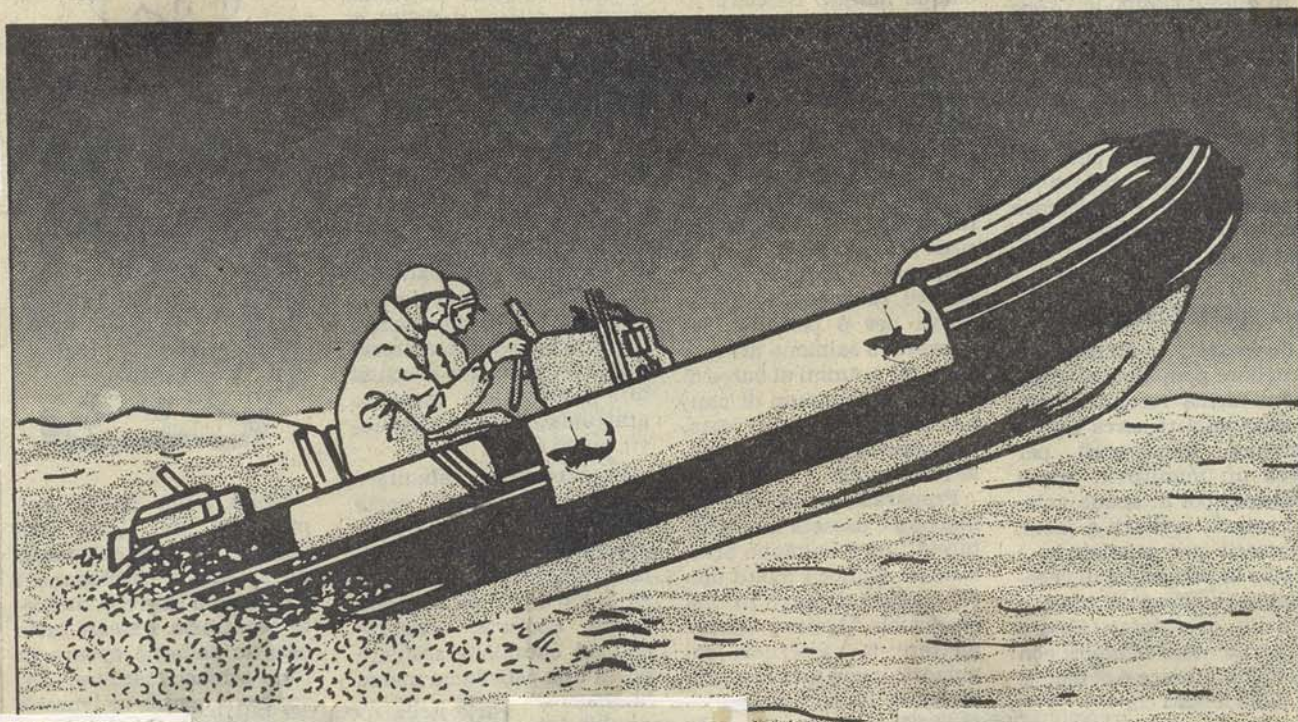
Il Club non è comunque solo nautico, ma comprende attività di trekking, pesca subacquea, paracadutismo ascensionale (quello al traino delle imbarcazioni, per intenderci) e altre ancora.

Le spedizioni in programma per agosto sono una sferrzata allo spiaggiamento il capo sulla libidine gonfiabile dell'estate: una navigazione oceanica fino alla foce del fiume Luro in Portogallo, una spedizione in Jugoslavia alle cascate della Kerk, e una italianissima chieca finale.

Dal 23 al 30 agosto, su un'isoletta ancora segreta nei pressi dell'Elba, i soci del Gommorizzo costituiranno il gruppo d'appoggio per l'assistenza medica e la stampa in occasione della «Prima

LA STAMPA

La gita in gommone diventa «raid»



PRENDIAMO un itinerario marino interessante e vario, un percorso inedito e pieno di incognite ma non troppo distante dalle coste; un gruppo di persone eterogenee con la passione del mare e dell'avventura senza troppi rischi; tempi ristretti per gente che fa i conti col lavoro... misceliamo il tutto e otteniamo una vacanza nuova: il raid motonautico in gommone.

Se ne occupa a livello organizzativo l'Adventure Club Gommorizzo di Milano (tel. 02-374.615) che da alcuni anni ha saggiato alcuni itinerari «estremi» sperimentando mezzi e materiali, costruendo appositamente gommoni speciali ad alta affidabilità con tecnologie d'avanguardia e programmando «gitarelle» che da Genova arrivano fino in Corsica (per i principianti) e in Africa, per gli esperti.

Per ora sono stati tentati con successo da questi prodotti tre grossi raid: Genova-Londra (attraverso i canali francesi), Venezia-Istanbul (lungo la Costa jugoslava

albanese e greca) e Genova-Casablanca-Genova (attraverso lo stretto di Gibilterra, sfidando l'Atlantico).

Quest'ultima esperienza è stata realizzata felicemente nell'aprile di quest'anno, in 18 giorni, da tre imbarcazioni e nove uomini d'equipaggio dopo lunghi mesi invernali trascorsi a studiare carte nautiche, a calcolare i

Sta ottenendo molto successo un nuovo genere di turismo nautico

consumi e i costi, a collaudare gommoni e gommonauti.

Per organizzare un raid anzitutto si devono affrontare e risolvere i problemi politici e internazionali — spiega il presidente e fondatore del club, Claudio Rizzo —, stabilendo contatti con i vari consolati per chiarire intenti e percorsi ed evitare antipatici incontri con le guardie costiere (diffidenti e poco abituate a

queste stravaganze marittime) senza le debite autorizzazioni. Poi il controllo nella nebbia, presente anche nel Golfo del Leone e più pericolosa del Maestrale con le sue onde traditrici, quando la visibilità si riduce a 15 metri.

I mezzi devono essere dotati di tutti i sistemi di sicurezza e segnalazione indispensabili per un natante, anche se sono lunghi solo 5 metri e se la navigazione dura soltanto 12 ore al giorno a meno di 6 miglia dalla costa e a 50 km di velocità.

Quando arriva la sera occorre individuare esattamente la zona in cui ci si trova per poter pernottare (in tenda o in albergo) e sapere dove e come farlo senza improvvisare troppo, rischiando di rovinarsi così una buona dormita, indispensabile per poter proseguire all'alba freschi e riposati.

Dopo 1000 miglia di mare

è necessario cambiare o pulire le candele dei motori, anche se, usando per la miscela olio marino, non si dovrebbero verificare inconvenienti. Se non si hanno due motori accoppiati è meglio ogni tanto provare a mettere in moto quello piccolino di scorta (essenziale) ed evitare di ricordarselo solo quando disgraziatamente ce n'è bisogno.

Non si devono imbarcare cibi voluminosi e impegnativi, la cena al ristorante dopo una giornata di navigazione è ancora più gratificante se durante il giorno si ingeriscono soltanto gli alimenti altamente proteici, vitaminici ed energetici.

Ma veniamo ai gommoni, indispensabili protagonisti di questi raid. Sono ideali scafi di almeno 5 metri con fondo e chiglia rigida in plastica rinforzata con fibre di vetro e con comandi di guida a volante centrale.

Il fondo del battello pneu-

matico deve essere resistentissimo e deve planare facilmente, sicuro nello specchio di poppa al quale si agganciano i motori fuoribordo.

La struttura rigida del fondo permette anche lo stivaggio dei materiali e dei serbatoi d'acqua in comodi gavoni senza aumentare di molto la stazza del battello che si aggira sui 1000 chili. Un gommone del genere con un buon motore costa circa come un'utilitaria di buon livello.

Per un raid di duemila miglia che ci può portare fino in Marocco o Turchia e ritorno si spende circa come in auto. Ma qui ci sono gli incontri quotidiani con i delfini che giocano intorno al battello, le esplorazioni delle isole o delle piattaforme marine, le notizie e i racconti scambiati con i pescatori, le insenature che nessun depliant turistico riporta, l'orgoglio di arrivare in pochi giorni sulle spiagge più remote, dove il gommone può accostare mentre le ricche barche da crociera sono ancorate al largo.

Enzo Maolucci



Vela^e MOTORE

Febbraio 1988 - Anno 65 - Lire 6.000



IN ATLANTICO CON IL CANOTTO

Dieci gommonauti hanno compiuto un impegnativo raid da Genova a Casablanca e ritorno percorrendo 3.000 miglia in 18 giorni. Hanno utilizzato tre battelli con carena di vetroresina spinti da fuoribordo da 90 e 75 cv. Un'impresa affascinante e coraggiosa raccontata dall'organizzatore Claudio Rizzo.

■ In canotto a motore oltre le mitiche Colonne d'Ercole. Nessuno si era mai neppure lontanamente sognato di mettere la prua di un gommone al di là dello Stretto di Gibilterra ed affrontare le temute onde dell'Atlantico. Ci hanno provato e sono riusciti nell'impresa dieci gommonauti appartenenti all'Adventure Club Gommorizzo di Milano, che hanno compiuto un insolito ed impegnativo raid da Genova a Casablanca e ritorno, percorrendo in totale circa 3.000 miglia, di cui oltre 200 in oceano, cioè dove la maggior parte delle ben più grandi imbarcazioni a vela od a motore non osa andare.

Alcuni membri del gruppo, di cui facevano parte anche un ragazzo di 16 anni, una donna di 21 ed un uomo di 60 anni più un cineoperatore professionista, avevano alle spalle l'esperienza di due precedenti raid, uno da Venezia a Istanbul ed un secondo da Genova a Londra, quest'ultimo però attraverso i canali francesi prima di superare la Manica. Tuttavia, come giustamente osserva Claudio Rizzo, mente ed anima del coraggioso viaggio, l'itinerario "bello ed interessante per una crociera è diventato un miscuglio di avventura, di follia, di sensazioni forti ed entusiasmanti".

Tutto è andato per il meglio, il Mediterraneo prima e l'Atlantico poi non sono stati particolarmente "cattivi" con i dieci ardentosi. La parte più difficile, per quanto possa suonare incredibile, è l'aver trovato il coraggio di partire. Infatti, come altre volte ha precisato "Vela e Motore", l'ostacolo maggiore per chi meditasse di mettere il "naso" fuori del Mediterraneo è quello di scrollarsi di dosso tutte le peraltro comprensibili remore (un certo timore, la consapevolezza dell'esperienza parziale, gli impegni professionali, etc.) che preludono al via. Inoltre, altro aspetto piuttosto ostico alla gran parte degli appassionati è rappresentato da una preliminare scrupolosa preparazione del mezzo, da un attento studio della rotta e dal reperimento di quante più informazioni possibili sulle situazioni che verosimilmente si incontreranno.

In questo i gommonauti "oceanici" non hanno certo difettato, avendo trascorso mesi a consultare carte nautiche, calcolare i consumi, collaudare se stessi ed i canotti in lunghe e spesso faticose giornate di mare.

Fedeli al loro club di appartenenza hanno scelto tre canotti Gommorizzo con carena di vetroresina, due lunghi 5,50 metri pesanti 260 kg e uno di 5 metri pesante 220 kg. Tutti e tre costruiti con rigore, impiegando il tessuto di Trevira da 1.200 denari, con pressione di gonfiaggio di 240 millibar. Per la motorizzazione hanno optato per tre fuoribordo Mercury, due da 90 cv per i modelli maggiori ed uno da 75 cv per il più piccolo. A bordo ciascun gommone aveva tre serbatoi da 70 litri, più una tanica da 30 litri, quindi con una autonomia di circa 240 miglia. Una buona scorta di olio Roloil ha permesso di fare miscela di volta in volta.

Accurata preparazione

Importante, per l'alimentazione degli equipaggi, anche la dotazione di alimenti Enervit, che hanno consentito ai membri di navigare fino a 12 ore al giorno senza fare soste per il pasto di mezzogiorno e che hanno dato a tutti una perfetta forma fisica senza appesantimenti e sonnolenze.

- Ma quale è stata la molla che ha fatto scattare il raid?

"Le ragioni sono diverse — risponde Claudio Rizzo — Prima di tutto la volontà di collaudare i mezzi in oceano, cosa mai fatta prima, quanto meno in Italia. Poi lo spirito di gruppo, composto da persone eterogenee ma con la passione per il mare, tutte con la decisione di scoprire un percorso inedito e pieno di incognite".

- Problemi burocratici da affrontare?

"Sì, qui il discorso non è facile. Non potevamo sottovalutare il fatto che, in un momento in cui esistono tensioni e problemi politici internazionali, tre imbarcazioni come le nostre, in assetto che potrei definire "di guerra", avvistate in navigazione e spesso anche di notte, creavano la concreta possibilità di essere intercettate e sequestrate

Due dei tre canotti spinti da fuoribordo Mercury impiegati dai dieci gommonauti dell'Adventure Club Gommorizzo nel raid da Genova a Casablanca, fotografati durante l'impresa. È stata la prima volta che battelli pneumatici a motore hanno navigato in Atlantico.

ATLANTICO IN CANOTTO

te per accertamenti da qualche ufficiale zelante”.

- E allora?

“Prima di tutto ci ha dato una mano concreta la Regione Lombardia, nostro patrocinatore, che attraverso il dottor Fabio Semenza ha messo al corrente le autorità dei Paesi interessati. A Gibilterra, punto nevralgico anche dal punto di vista doganale, eravamo attesi, anche se nonostante tutto abbiamo avuto dei problemi. Comunque, abbiamo dovuto contattare i vari consolati per chiarire percorso e scopi del nostro raid, che appariva inizialmente come pure follia”.

- Quali problemi a Gibilterra?

“C'è una strana legge locale, in evidente stridore con la presenza sul posto di supermotorizzate imbarcazioni di contrabbandieri cui nessuno fa caso o quasi, che impedisce l'entrata a canotti con potenze superiori a 75 cavalli. All'andata non ci hanno ostacolato, mentre al ritorno non volevano permetterci di attraccare, quindi impedendoci il rifornimento. Ho dovuto sudare le proverbiali sette camicie per convincere i gendarmi. Alla fine si sono arresi”.

Il solito Leone

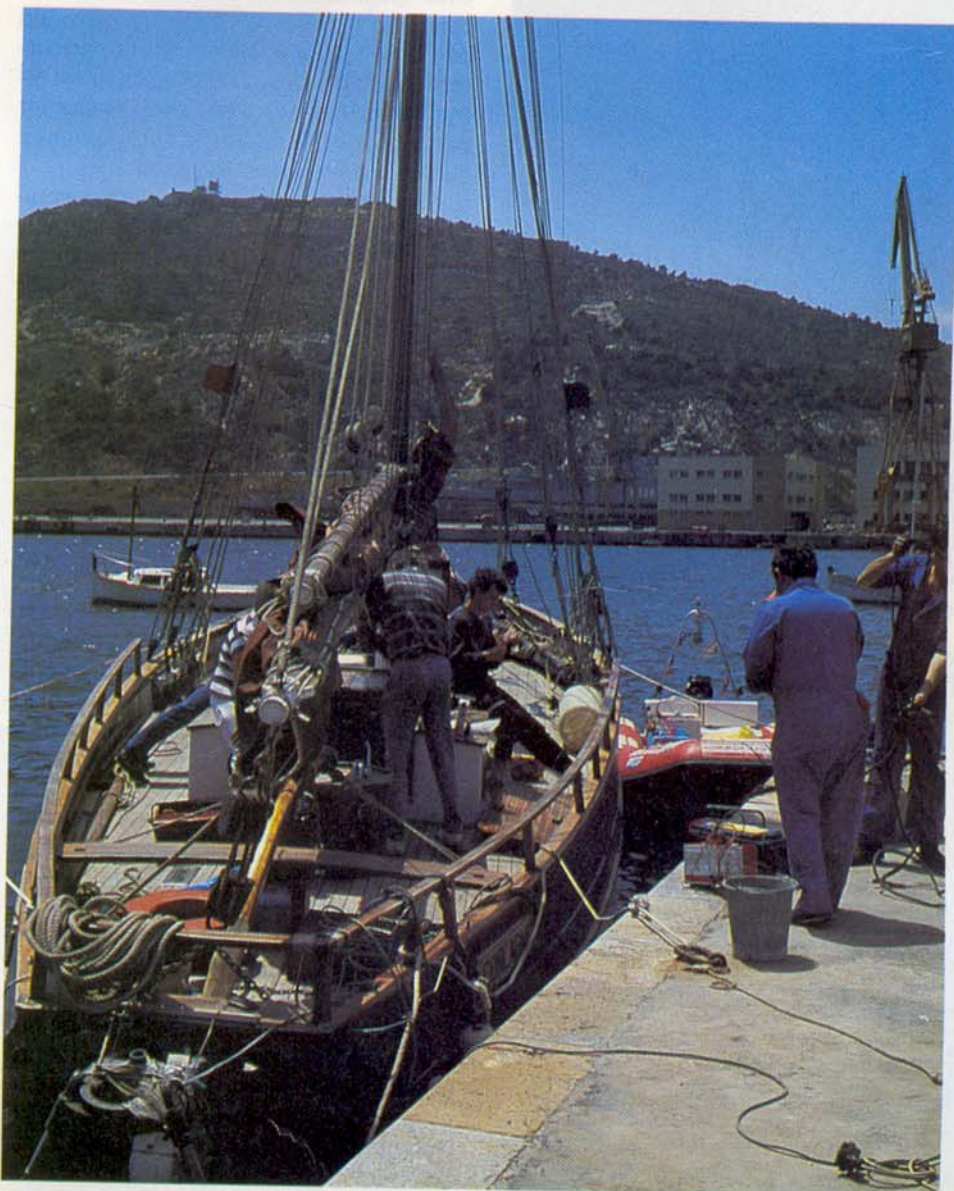
Partiti da Genova con mare calmo i tre gommoni hanno navigato veloci e senza grattacapi per circa 10 ore, permettendo agli equipaggi la prima sosta notturna nelle vicinanze di Marsiglia. Ma già dal secondo giorno, da La Ciotat a Cap Leucate, il solito Golfo del Leone ha mostrato la sua ben nota bizzosità. Dapprima una forte nebbia con visibilità di circa 15 metri, poi — come osserva Rizzo — “Nettuno, forse infastidito dalla nostra audacia, ci contrasta con onde inizialmente brevi ed incalzanti, che diventano sempre più rabbiose”. Dopo cinque ore di “danza”, in vista del porto, il mare si calma come per prodigio ed al termine di 120 miglia durissime gli equipaggi arrivano a Port Leucate. Fatto rifornimento ripartono per Rosas, in Costa Brava, navigando anche con l'oscurità e giungendo a destinazione verso mezzanotte. L'ingresso a Rosas non è agevole con il buio, a causa di una miriade di scogli affioranti e non segnalati. “L'esperienza e una buona dose di fortuna — racconta ancora Claudio Rizzo — ci hanno assistito”.

Senza grosse preoccupazioni il tratto spagnolo, ma con il simpatico diversivo dell'incontro, al largo di Vinaroz, di una piattaforma noleggiata dalle autorità iberiche per perforazioni e carotaggio nel quadro di ricerche petrolifere. Il gruppo dell'Adventure Club è salito a bordo ospite



Il Golfo del Leone è finito, i battelli stanno entrando nel porto di Cap Leucate, provenienti da La Ciotat, dopo 120 miglia di navigazione molto impegnativa. Dopo una sosta per il rifornimento di carburante sono ripartiti per Rosas, in Spagna.

A Cartagena l'incontro con una barca a vela italiana d'epoca. Si tratta di uno sloop di dieci metri, tutto di legno, costruito 90 anni fa a Viareggio ed oggi di proprietà di un milanese e di un parigino che si prodigano personalmente nella manutenzione.



Al largo di Vinaroz la spedizione ha incrociato una piattaforma per le ricerche petrolifere noleggiata dalle autorità spagnole. I gommonauti sono stati invitati a bordo dal comandante inglese per un cordiale scambio di contatti così tipici tra la gente di mare.





All'ingresso in Atlantico, proprio di fronte alle mitiche Colonne d'Ercole, i canotti incrociano alcuni piccoli pescherecci spagnoli, in attesa del passaggio dei branchi di tonni da catturare con la tradizionale "camera della morte".



MARE 2000



DAI RAID ALL'ASSISTENZA

GOMMORIZZO ADVENTURE

Non c'è spirito di competizione, forse neanche con se stessi, nei soci dell'Adventure Club Gommorizzo. Dei raid oceanici Genova-Londra, Venezia-Istanbul e Genova-Casablanca-Genova parlano con entusiasmo, orgoglio sicuramente, molta emozione e tengono a sottolineare la solidità delle loro imbarcazioni: gommoni che hanno una particolare carena in grado di generare lateralmente una forza di sostentamento, e che presentano un allestimento modulare adattabile alle varie esigenze.

Fra le numerose attività del club, vi è la partecipazione ad esercitazioni di protezione civile, che hanno lo scopo di organizzare in *équipe* integrate gruppi già ferrati nel loro settore specifico. Unendo esperienze e mezzi si compie uno sforzo destinato a far fronte ad eventuali emergenze che prevedono l'impiego di sub, natanti, elicotteri e medici.

Analoga funzione è stata svolta dai membri dell'Adventure Club in occasione delle regate dei Formula 40 e della Centomiglia del Garda. La prima delle due re-

I soci gommonauti di questo particolare club sono autentici appassionati del mare, sempre pronti ad affrontare spedizioni faticose e in grado di offrire aiuti efficaci in occasione di manifestazioni nautiche, in appoggio di iniziative del settore della protezione civile e in situazioni di emergenza

gate ricalca in tutto l'idea della Formula Uno automobilistica, ed è un circuito professionale riconosciuto da alcune federazioni veliche europee. Aperta unicamente a una classe di poliscafi e quindi imperniata sulla spettacolarità, Eric Tabarly l'ha definita «la ricerca della velocità intesa come espressione del rapporto fra uomo, barca e mare».

In questo caso si è trattato della estremità nord del Lago di Garda: Torbole è famosa tra i velisti di tutto il mondo per il vento fresco che soffia con regolarità e che ha sempre messo alla prova gli equipaggi. Qui i gommonauti sono stati chiamati a svolgere azione di sorveglianza particolarmente nei pressi delle boe di lasco e di poppa. In collaborazione con le forze dell'ordine, ed animati da uno spirito analogo hanno fatto, oltre che assistenza, da barche-appoggio per giornalisti, cameramen e fotografi.

Pur essendo proibita la navigazione notturna, i gommonauti si sono concessi una perlustrazione agli strapiombi e alle grotte ricche di gigantesche stalattiti. Cir-

DI LUCA PARODI



Sopra, un battello della Gommorizzo in servizio per la stampa alle regate di Torbole di F.40. A sinistra, in visita alla base militare di Oporto, di norma vietata ai civili. Sotto, l'incontro con una portacontainer durante il raid Venezia-Istanbul, nel corso del quale Claudio Rizzo riuscì ad ottenere, caso unico nella storia del diporto, la scorta di vedette armate albanesi. In basso, verso Casablanca.



condati dalle rocche bianchissime, come sospese nell'aria, e dalle vele multicolori della scuola di surf che spiccavano nella luce lunare, hanno aggiunto un'emozione in più a quelle dei raid. L'attrezzatura radio della Gommorizzo è stata uno degli apporti fondamentali allo svolgersi delle regate: l'avaria di un VHF è stata rapidamente ovviata con l'installazione di un nuovo apparecchio, e i gommonauti hanno dato un valido contributo per i contatti radio tra organizzatori e giuria.

È stata fondamentale anche l'opera di assistenza alla Centomiglia del Garda, cui partecipano monoscafi di lunghezza non superiore a 14,20 metri, dalla classe libera alla crociera. Nata nel 1951, rappresenta un banco di prova di certe barche da regata piuttosto innovative. Infatti, fra gli oltre duecento scafi partecipanti numerosi sono ultraleggeri e superinvelati, realizzati cioè in funzione della velocità. Fra le innovazioni, le "terrazze" progettate dal neozelandese Bruce Farr, lo stesso architetto che ha disegnato la barca per la prossima Coppa America, e che consentono la presenza simultanea di nove persone al trapezio: il fascino del brivido è la sensazione che colpisce gli spettatori, e rende indispensabile la presenza di un'assistenza adeguata.

Anche in vacanza i soci del club non vengono meno alla passione che li anima: la scorsa estate hanno organizzato un raid misto, oceanico e fluviale, in Portogallo. Scegliendo come base il fiume Douro, che attraversa Oporto, hanno risalito le quattro chiuse che ne regolano il flusso, una delle quali, con un dislivello di 36 metri, è la più alta del mondo.

La spedizione in oceano è stata piena di incognite, soprattutto per la discesa improvvisa di banchi di nebbia che riducevano la visibilità a pochi metri. Non per nulla la navigazione da diporto è praticamente assente e la navigazione è costituita soltanto da pescherecci e mercantili. Assume così un'importanza determinante il sistema di segnalazioni acustiche, basate sulla bitonalità, che hanno lo scopo di dare, il più precisamente possibile, la direzione d'imbocco. E a questi rischi si aggiungono le turbolenze della foce del Douro, che creano gorgi e un moto onduloso anomalo.

Ogni impresa un successo, tecnico e umano, come sottolinea Claudio Rizzo, presidente del club: «Le imprese sono fatte anche di notevoli difficoltà ma, al raggiungimento della meta, abbiamo la certezza di avere arricchito le nostre conoscenze con un bagaglio di nuovi luoghi, uomini e costumi. Di pari passo si acquisisce consapevolezza più profonda di noi stessi, derivata dal confronto con gli elementi, pratica divenuta poco usuale per l'uomo moderno». □

MARE 2000

MENSILE DI MARE NAUTICA TURISMO ECOLOGIA



I battelli Gommorizzo 550 con i motori Mercury, in Atlantico.

Impresa della Gommorizzo in Africa

MILANO — Quasi tremila miglia in gommone, tra un Mediterraneo non solo casalingo e una bella fetta di costa occidentale dell'Africa, a tu per tu con l'Oceano Atlantico non sempre amichevole: ecco la notevole impresa nautica di Claudio Rizzo, presidente dell'Adventure Club Gommorizzo di Milano, che con un selezionato gruppo di appassionati e tre gommoni di sua costruzione ha mantenuto l'impegno di portare il tricolore da Genova a Casablanca e di far ritorno

nella città della Lanterna.

L'avventura si è svolta a cavallo tra fine aprile e i primi di maggio ed ha visto in mare due battelli Gommorizzo 550 a carena in vetroresina, più un battello sperimentale (prototipo di una nuova serie 1988) 500, anch'esso con carena in vetroresina. La motorizzazione dei tre battelli è stata fornita dalla Marine Motors Italia: rispettivamente due Mercury di 90 HP per i battelli maggiori e un Mercury di 75 HP per il prototipo di 5

metri. Inutile dire che i motori hanno dato piena soddisfazione e in un paio di occasioni almeno sono stati elemento determinante per togliere i battelli da robusti pasticci di maltempo.

Tra gli esperimenti dal vivo, involontari ma a posteriori molto interessanti, c'è stato anche l'urto in piena burrasca di uno dei gommoni contro una roccia semisommersa che ha provocato una falla di oltre 20 centimetri in carena. Malgrado il danno, il battello dell'incidente ha continuato a navigare per oltre trenta miglia, confermando che quando c'è una progettazione accurata ed una costruzione altrettanto seria, le caratteristiche di sicurezza di un semirigido sono eccezionali. Il battello è stato poi velocemente riparato con un kit di vetroresina portatile ed ha continuato felicemente l'avventura rientrando con i propri mezzi a Genova.

All'impresa della Gommorizzo hanno partecipato nove persone: oltre a Claudio Rizzo, costruttore e titolare della Gommorizzo di Milano, Daniele Campelli, Giancarlo Arcangioli con la moglie Viviana, Artile Cometti, Giuseppe e Gianluca Zavatta, Fausto Falaschi e Aldo Turco.

A.F.

GUIDA DELLO SKIPPER PER NAVIGARE SICURI
MALTA - CROCIERA NELL'ISOLA DEI CAVALIERI
STRUMENTAZIONE - LE BUSSOLE ELETTRONICHE
VIAREGGIO - GRANDI BARCHE IN MOSTRA