



club del gommone



Programma Nautico 2021



HONDA

BF150

SPORTY WHITE

IL MARE È ANCHE UNA
QUESTIONE DI STILE

NOVITÀ



Tecnologia all'avanguardia, affidabilità massima, prestazioni sorprendenti, stile unico. Honda BF150 Sporty White, la formula perfetta per distinguersi nel blu. Approfitta del prezzo promozionale di lancio di € 12.999* anche con finanziamento Agos a tasso zero** fino al 31 dicembre 2020. Scopri tutti i dettagli dell'offerta rivolgendoti alla tua Concessionaria Ufficiale Honda Marine di fiducia o consultando il sito honda.it.

* Il prezzo include comando remoto a chiesuola, strumento digitale ed elica in acciaio.

** **FINANZIAMENTO TASSO ZERO.** Fino a 36 mesi - prima rata a 30 giorni - importo finanziabile da € 750,00 a € 15.000.

Esempio: € 12.999 (importo totale del credito) in 36 rate da € 361,08 - TAN fisso 0% TAEG 0%. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e non include alcun costo a carico del cliente - importo totale dovuto €12.998,88. Tan e Taeg sono diversi da zero esclusivamente per effetto di arrotondamento decimale. Offerta valida dal 07/09/2020 al 31/12/2020. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato S.p.A. Honda Marine opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.

HONDA
MARINE



in collaborazione con

Agos



Chi siamo

Il Club del Gommone, fondato a Milano nel 1970, è un'Associazione fra proprietari di imbarcazioni pneumatiche nata con lo scopo di radunare tutti gli sportivi appassionati del diporto nautico e in particolare della soluzione pneumatica, i quali troveranno nell'ambito del Club, amici con cui condividere tutte le soddisfazioni e gli entusiasmi che il turismo nautico può dare.

Finalità prima del Club è la programmazione e la realizzazione di raduni, raid e campeggio nautico sui laghi, lungo i fiumi ed in mare. Raduni che

avranno sempre una spiccata impostazione turistica senza richiedere nessuna particolare dote o preparazione da parte degli equipaggi partecipanti, salvo il normale scrupolo dell'efficienza dei propri mezzi. Inoltre per soddisfare le esigenze dei più sportivi, il Club organizza e promuove gare e prove di abilità.

Senza scopo di lucro, apolitico, il Club poggia la sua forza solo sul numero e sulla passione dei propri Soci. Queste e numerose altre iniziative fanno del Club del Gommone uno dei più organizzati e educativi Club Nautici.



Dove siamo

Via dei Ciclamini, 23 - 20147 Milano
45° 27' 18" N – 09° 07' 42" E

Telefoni: 02 90000354 - 3356838545
Ci riuniamo tutti i Mercoledì sera
dalle 21,30 alle 24,00

Sul web:

www.clubdelgommone.it
www.clubdelgommone.com/forum
info@clubdelgommone.it
clubdelgommone@tin.it

Coordinamento Redazionale

Virginio Gandini

Grafica e impaginazione

DTM Mornago (VA)
dtmservizi@icloud.com

Stampa

A. Scotti Srl Cornate d'Adda (MB)

Un ringraziamento particolare a tutti gli amici inserzionisti presenti su queste pagine, ricordando che molti di loro ci sostengono fin dall'inizio.

Hanno scritto, fotografato, navigato...

Alberto Bagagli, Emilio Galli, Michele Armiento, Carla Conti, Eugenio Severgnini, Carla Gnemmi, Marco Mosca, Luigi Pozzi, Alessandro Di Lelio, Franco De Gradi, Angelo Villani, Alberto de Riso, Davide Cella, Adriano Villa, Ottavio Comotti, Danilo Redaelli, Ketty Colturi, Franco Bodini, Ambrogio Fumagalli, Pino Cella, Angelo Tadolti, Giuseppe Cervo, Lorenzo Fenini, Alessandro Mariani, Giuseppe Marinaro, Redaelli Alberto, Clipper Telò, Nicolò Armiento.

SIMRAD®

Go With Confidence

Lo standard si fa brillante.



Naviga lungo la costa, un lago o semplicemente trascorri una giornata in acqua insieme ai tuoi amici. Simrad Cruise ti regala un'esperienza di navigazione unica e in massima sicurezza.

Un plotter cartografico facile da usare che ti consente di sapere dove sei e cosa ti circonda, oltre a fornirti informazioni importanti come velocità e profondità per navigare in massima sicurezza. Potrai godere anche di un sonar integrato per i giorni in cui desideri uscire a pescare.

CRUISESIMRAD-YACHTING.COM/CRUISE



Programma 2021

21 Febbraio

Invernale sul Lago

Marzo

Mare di Sabbia – Tunisia

10/11 Aprile

Lago Maggiore

24 Aprile (da Genova)

Londra 2021

15/16 Maggio

Raduno Nazionale

18/21 Giugno

Istria Blu 2021

27 Giugno

Magica Cleme

Agosto

Mare Nostrum

4 Settembre

Nuoto di Fondo

Naviglio Grande

4/5 Settembre

Lago Iseo – Memorial

Stoppani

17/18/19 Settembre

45° Gommonata Europea

Ottobre

61° Salone Nautico

Internazionale di Genova

6 Novembre

Winners 2021



Agosto 1980 Giro della Corsica – Tappa a Bonifacio

Il programma potrà subire variazioni in ogni sua parte a discrezione del Consiglio Direttivo del Club del Gommone. Eventuali aggiornamenti e modifiche saranno comunicati sulle pagine News del sito www.clubdelgommone.it



1970 - 2020

In queste pagine...

Cinquant'anni, il Club del Gommone compie cinquant'anni! Mezzo secolo, l'altro secolo! Era il 1970, da allora migliaia di miglia sono passate sotto le nostre carene. Già, le carene! Com'erano! Un sottile telo in neoprene e hypalon con un'anima in poliestere. A dar profondità al tagliamare, un paramezzale di legno o pneumatico. Con un quattro metri facevi la figura dell'esagerato. Il massimo per un gommonauta (neologismo nato al club) era il battello di produzione francese lo Zodiac Mark 2, ma poi arrivarono anche gli italiani: Domar, Nautilatex, Lombardo e Coruzzi (Bat), Pirelli, Callegari e Chigi, Pennati e altri. Molti di loro oggi sono scomparsi, per fortuna hanno lasciato tutta una maestranza che negli anni si è costruita da sé diventando veri leader fra i costruttori in Italia e nel mondo.

Arrivarono poi le carene in vetroresina, primi i gommoni inglesi della Avon con una stellatura talmente pronunciata che da fermo, per dargli stabilità, avevano fatto in modo si allagasse la sentina. Molti anni dopo, stesso sistema, lo ha

adottato la Marlin. Naturalmente serviva anche molta cavalleria per mandarlo in planata svuotandolo da due grossi fori di scarico dall'acqua imbarcata. Nella seconda metà degli anni Settanta il geniale Ingegnere Franco Donno, lasciata la collaborazione con la Bat fondata con Riccardo Ieri la Asso. Ricordo i titoli dei giornali: nasce al Rolls Royce del mare...titolo poi aggiudicato giustamente ai motoscafi Riva. Grazie alla genialità dell'Ingegnere sulla fine di quel decennio la Asso debuttava con la prima carena in vetroresina, Asso 54, subito seguito dalla Bat con il BAT 9 Mustang (5 mt) disegno Tullio Abbate. Grandi rivali a quei tempi Asso e Bat si contendevano i soci del Club. Serate e serate a discutere...poi arrivarono i flap...ma quella è un'altra storia... che continua.

Nei motori fuoribordo invece dominavano gli americani, Mercury, Evinrude-Johnson e Chrysler, a contrastarli gli italiani, Selva e Carniti e gli ottimi svedesi Volvo Penta-Crescent. Tutti a due tempi.

Poi arrivarono i giapponesi, Suzuki, Honda, Yamaha, Tohatsu, e tutti, costruttori e utenti, si con-



1 Giorgio Mistrangelo – 2 Lionello Bogginovi – 3 Giancarlo Anselmi – 4 Mauro Seguso
5 Daniela Borghetti – 6 Pindaro Coruzzi – 7 Antonio Landi – 8 Emilio Bottinelli – 9 Giacinto Lauti.



vertirono al più affidabile ed ecologico quattro tempi.

Anche il modo di navigare del gommonauta è cambiato. Sono aumentate le dimensioni dei gommoni e di pari passo sono aumentate le comodità. Per alcuni è aumentata la voglia di navigazioni a lungo raggio, di esplorare. Voglia di vivere il mare giorno e notte! Voglia di campeggio nautico! Voglia di Raid!

Si navigava con la sola bussola, a dire il vero su fiumi e laghi non è che servisse a molto e anche in mare quando si navigava in flottiglia nessuna era d'accordo con l'altra. Poi i più tecnologici passarono al Loran e subito dopo al GPS e al Chartplotter GPS. Oggi a bordo l'elettronica la fa da padrone ed ha aumentato tantissimo l'affidabilità del motore e di conseguenza la sicurezza dell'equipaggio. Insomma, tante miglia, ma anche tantissime esperienze che tratteremo in un progetto editoriale dedicato.

Da pagina 15 a pagina 27, vi vogliamo riproporre alcuni di quei pionieri intervistati nel 1970 in occasione del 10° Salone Nautico Internazionale di Genova da un giovanissimo Angelo Viscardi primo presidente e socio fondatore del nostro sodalizio. Intervista pubblicata sull'allora nostro "organo ufficiale" Motonautica e Ciclismo Illustrato di cui troverete la copertina.

Poi, nel 1977 quando Girolamo Bellina, papà del Pier, già editore di alcune riviste specializzate, preso dall'entusiasmo per la partecipazione a una

nostra Pavia Venezia fondò "Il Gommone" cambiammo riferimento e ancora adesso ai soci omaggiamo l'abbonamento alla rivista. Pubblichiamo la storica copertina di quel primo numero, e due copertine a noi dedicate, la numero 100 Luglio 1991, (la foto è del 1985) con un gruppo di nostri equipaggi in campeggio nautico sull'isola di Cefalonia e la numero 329 Luglio 2014 (la foto è del 2009) quando con quaranta gommoni ormeggiammo nel Rio dell'Arsenale a Venezia.

Questioni di spazio ci hanno costretto ad un salto temporale, tralasciando gli anni pionieristici, abbiamo però voluto ricordare le recenti "Missioni": Circumnavigazione d'Italia del 2017, Genova Gibilterra Genova 2018, Atene 2019 e la prossima Londra 2021 ...Covid permettendo.

Infine, vi segnalo due pagine di cui andiamo particolarmente orgogliosi: l'elenco degli Organi Direttivi dalla fondazione ad oggi. Quanti amici! Molti li ho conosciuti, altri ne ho solo sentito parlare! Di tutti però siamo certi dell'impegno e della passione che hanno dedicato al nostro sodalizio.

Grazie a tutti!

Virginio Gandini

www.clubdelgommone.it

#italiaingommone, #gibilterraingommone, #ateneingommone, #londraingommone





ANTIFURTO TRACCIATORE SATELLITARE PROTEZIONE FUORIBORDO

SEMPLICE
ROBUSTO
SICURO

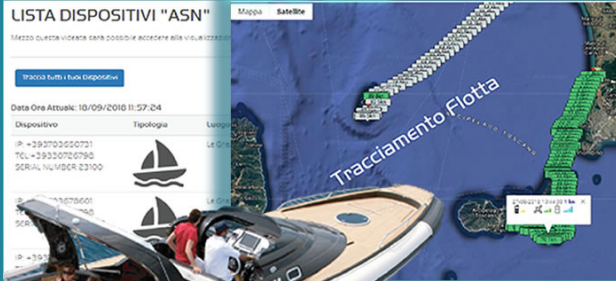
IP67
(STAGNO)

A partire da **210€** +iva

ASN 2



APP IOS & Android



WWW.SHD-ELETTRONICA.IT

CONTROLLI

- Satellitare
- Taglio cavi
- Tentato sollevamento
- USCITE (es. comando sirena ecc.)
- INGRESSI (es. gavoni, sentina, volumetrico ecc.)

S.H.D. SAS

INFO@SHD-ELETTRONICA.IT

Sea Best

**ASSISTENZA - RIMESSAGGIO E RICAMBI
motori fuoribordo di tutte le marche**

Il tuo **PUNTO**
di **RIFERIMENTO**
a **Milano**

Concessionario
ufficiale



Officina autorizzata



Cologno Monzese (MI) - Via Giacosa, 6 - Tel. 02/25391134 - www.seabestsrl.com



Stagione nautica 2020

Mercoledì 22 gennaio

Interessante serata con Navimeteo relatore Carla Marcella Sacchi, si parlava di correnti e maree in Mediterraneo e in Atlantico. L'argomento era rivolto in particolare agli equipaggi iscritti alla Londra 2020.



Mercoledì 29 gennaio

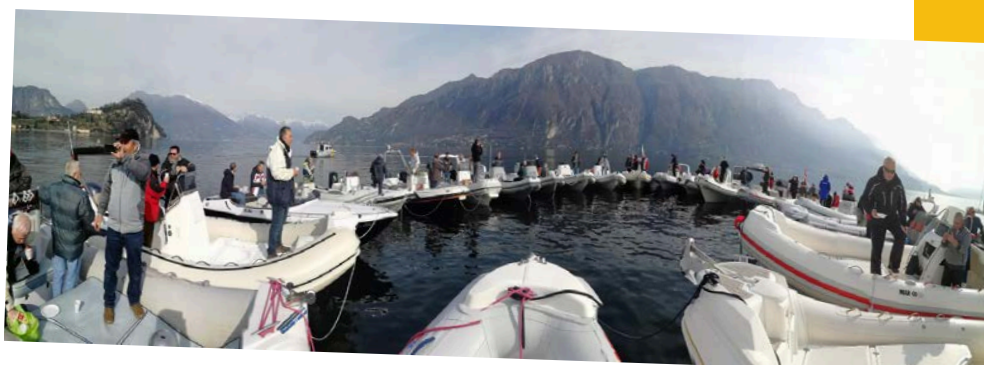
50 anni al Club! serata in sede – alla presenza dei Soci Fondatori, con la proiezione di immagini d'epoca fino ai nostri giorni, abbiamo brindato per festeggiare la firma dell'atto costitutivo del Club del Gommone avvenuta 50 anni fa, il 27 gennaio del 1970. Doveva essere il primo degli avvenimenti previsti durante l'anno, uno a giugno e l'altro a Winners in novembre. Il Covid sembrava lontano...



Invernale 16 febbraio

Baciati dalla fortuna anzi dal sole! come già successo in altre edizioni, dopo una settimana grigia finalmente sabato sole splendido. Da Bolis per il varo dei gommoni eravamo in maniche corte e occhiali da sole: un anticipo di primavera! Domenica mattina ci contiamo in 24 gommoni e un centinaio di persone, che dire: il lago uno spettacolo, calmissimo e "sole a catinelle".

Un abbondante e beneaugurante aperitivo a Punta Spartivento di Bellagio a base di formaggi, salumi e prosecco galvanizza i partecipanti, mentre a Varenna siamo attesi ai pontili dai soci arrivati in macchina.





Poi è arrivato il Covid

La chiusura della sede e l'interruzione di tutte le attività.

Tutte le manifestazioni in programma le abbiamo dovute annullare compreso la Londra 2020. Quest'ultima, prima l'abbiamo posticipata a settembre con partenza dal Salone di Genova, poi visto l'aumento dei contagi in tutta Europa, l'abbiamo rimandata a primavera 2021. A metà giugno, la diminuzione drastica dei contagi e l'allentamento delle restrizioni ci ha permesso di organizzare con una buona partecipazione l'uscita all'Argentario in sostituzione della programmata Istria Blu 2020.

Riunione settimanale in sede

L'impossibilità di frequentare la sede di Via Dei Ciclamini ha fatto sì che ci siamo "evoluti" e ci siamo cimentati in teleconferenze sia per le riunioni di consiglio che le serate del mercoledì. E' stata anche un'occasione per restare in contatto con i soci all'estero e fuori regione

Argentario dal 26 al 29 giugno

"Mitico Argentario" per il club del gommone, un classico che dura da decenni!

Dunque, i numeri:

40 persone distribuite su 14 gommone e 1 barca. La maggior parte degli equipaggi sono arrivati il 25, anzi un paio di famiglie si erano portate avanti fin dal sabato precedente. Altri invece hanno prolungato la vacanza di qualche giorno fino a inizio luglio.

Il meteo è stato più che ottimo e ci ha permesso di navigare in tutta tranquillità circumnavigando sia l'Isola del Giglio che Giannutri. Abbiamo trascorso una giornata anche a Cala Forno ai Monti dell'Uccellina, acqua stupenda e bagno "caldo". Il bel tempo e l'allentamento delle restrizioni ha fatto sì che le baie intorno alle isole fossero strapiene di barche. Giornate piene di mare fino a sera, ma ogni famiglia sul proprio gommone i distanziamenti sono stati più che osservati.

Il sabato sera, come avviene da diversi anni, dopo un'esibizione di "doma" con i butteri, abbiamo cenato all'Agriturismo Buratta di Talamone, sempre abbondante e ineccepibile.

Superfluo dire che siamo stati benissimo, rivedendoci dopo tutti questi mesi di chiusura ha fatto un gran bene a tutti.



15 luglio- serata in birreria a La Corte del Luppolo – Osnago

Seconda uscita in compagnia, anche qui saluti con il gomito e mascherina, distanziati ai tavoli ma aria di libertà e di vacanze ha accompagnato tutta la serata.

60° Salone Nautico Internazionale di Genova 1/6 Ottobre

Come da 24 anni a questa parte saremo presenti con nostro spazio espositivo.



Consiglio Direttivo 2020-2021



Virginio Gandini
Presidente
Socio dal 1976
Naviga con Master 730
Honda 200 CV



Angelo Villani
Vice Presidente
Socio dal 2012
Naviga con Nautica Led 6



Alberto de Riso
Tesoriere
Socio dal 1986
Naviga con Asso 64
Honda 200 CV



Eugenio Severgnini
Consigliere
Socio dal 2010
Naviga con MVesuviana
770
Suzuki 300 CV



Adriano Villa
Consigliere
Segretario in sede
Socio dal 1998
Naviga con Asso 72
Honda 200 CV



Michele Armiento
Consigliere
Socio dal 2000
Naviga con Asso 62
Suzuki 175 CV



Franco De Gradi
Consigliere
Socio dal 1972
Naviga con Asso 57
Yamaha 4T 100 CV



Davide Cella
Consigliere
Socio dal 2009
Naviga con Nuova Jolly King
670
Suzuki DF 200 CV



Alfredo Di Lella
Consigliere
Rappresentante Piloti
Socio dal 2011
Naviga con BAT Artik 745
Mercruiser 8.2

Collegio dei probiviri



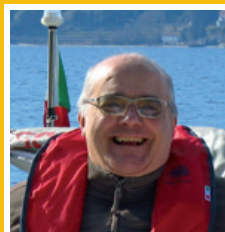
Edoardo "Mefisto"
Noris
Probiviro
Socio dal 1972
Naviga con Asso 57
Suzuki 100 CV



Mauro Seguso
Probiviro
Socio Fondatore



Claudio Candutti
Probiviro
Socio dal 1992.



Gianfranco Malaterra
Revisore dei Conti
Socio dal 2012
Naviga con ZAR 61
Evinrude 200 CV



Danilo Redaelli
Revisore dei Conti
Socio dal 2000
Naviga con Mar.co
Mercury 250 CV



Marco Galli
Revisore dei Conti
Socio dal 2001.
Naviga con Nuova Jolly
750 Cabin
Suzuki 225 CV



I Presidenti

Il Consiglio Direttivo 1970 - 2020

In cinquant'anni di attività, undici Presidenti e oltre sessanta Consiglieri si sono avvicendati nella conduzione del Club, a tutti loro dedichiamo queste pagine.

Soci Fondatori

Mauro Seguso, Angelo Viscardi, Giuseppe Pennati,
Mario Paciotti, Renato Fasciolo, Giuseppe Boccuti, Desiderio Prinetti

1970 Presidente: Angelo Viscardi Vicepresidente: Mauro Seguso Consiglieri: Prinetti Desiderio, Paciotti Mario	1971 Presidente: Angelo Viscardi Vicepresidente: Renato Fasciolo Consiglieri: Prinetti Desiderio, Paciotti Mario	1972 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giancarlo Anselmi Consiglieri: Giacinto Lautà, Emilio Bottinelli.
1973 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giancarlo Anselmi Consiglieri: Giacinto Lautà, Emilio Bottinelli, Marco Ciusa, Antonio Landi, Amleto Ruggeri	1974 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Antonio Landi Consiglieri: Giacinto Lautà, Marco Ciusa, Amleto Ruggeri	1975 Presidente: Giovanni Borghetti Consiglieri: Alain De Garidel, Primo Cantù, Giacinto Lautà, Giorgio Pagliarini, Giancarlo Anselmi, Antonio Landi
1976 Presidente: Emanuele Pastori Consiglieri: Giacinto Lautà, Alain De Garidel, Vittorio Balconi, Giorgio Pagliarini	1977 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente Angelo Viscardi Consiglieri: Primo Cantù, Alain De Garidel, Giuseppe Ferrari, Giacinto Lautà, Giorgio Mistrangelo, Luigi Scotti	1978 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giorgio Mistrangelo Consiglieri: Primo Cantù, Alain De Garidel, Giuseppe Ferrari, Giacinto Lautà, Luigi Scotti
1979 Presidente: Ruggero Ravagnan Vicepresidente: Giancarlo Anselmi Consiglieri: Vittorio Balconi, Franco De Gradi, Giuseppe Ferrari, Giuseppe Ladisa, Antonio Landi.	1980 Presidente: Ruggero Ravagnan Vicepresidente: Giancarlo Anselmi Consiglieri: Vittorio Balconi, Franco De Gradi, Giuseppe Ferrari, Giuseppe Ladisa, Antonio Landi.	1981 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Vittorio Balconi, Giorgio Mistrangelo, Giuseppe Ladisa, Franco De Gradi, Augusto Gandini, Antonio Landi
1985 Presidente: Emanuele Pastori Vicepresidente: Ester Milani Consiglieri: Ivan Boato, Vincenzo Cantatore, Roberto Corelli, Maurizio Gusmeri	1986 Presidente: Carlo Baccalin Vicepresidente: Ester Milani Consiglieri: Roberto Battigello Corelli, Loredana Ferri Giunta, Edoardo Noris, Elda Uggetti Corelli, Sergio Waiss	1987 Presidente: Ester Milani (facente funzione). Consiglieri: Loredana Ferri Giunta, Edoardo Noris, Elda Uggetti Corelli, Sergio Waiss
1988 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giuseppe Ferrari Tesoriere: Franco De Gradi Consiglieri: Elda Corelli, Augusto Gandini, Edoardo Noris, Nunzio Spartà	1989 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Elda Uggetti Corelli, Nunzio Spartà, Edoardo Noris, Franco De Gradi, Mariano Romeo	1990 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Elda Uggetti Corelli, Nunzio Spartà, Edoardo Noris, Franco De Gradi, Mariano Romeo
1991 Presidente: Sergio Waiss Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Paolo Malacarne, Giuseppe Ferrari. Consiglieri: Giorgio Mistrangelo, Marco Ciusa, Edoardo Noris	1992 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Paolo Malacarne, Marco Ciusa, Edoardo Noris	1993 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Silvano Bergamaschi, Marco Ciusa, Franco De Gradi, Edoardo Noris
1994 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Silvano Bergamaschi, Marco Ciusa, Franco De Gradi, Edoardo Noris	1995 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Silvano Bergamaschi, Alberto de Riso, Franco De Gradi, Edoardo Noris, Claudio Corti	1996 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Giuseppe Ferrari Consiglieri: Silvano Bergamaschi, Alberto de Riso, Franco De Gradi, Edoardo Noris, Claudio Corti



<p>1997 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Alberto de Riso Consigliere: Franco De Gradi, Mario Camosi, Ernesto della Torre, Silvano Bergamaschi</p>	<p>1998 Presidente: Giorgio Mistrangelo Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Alberto de Riso Consigliere: Franco De Gradi, Mario Camosi, Ernesto della Torre, Roberto Gorla</p>	<p>1999 Presidente: Antonio Orio Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco de Gradi, Dorianò Grigoletto, Roberto Gorla, Mario Camosi, Mario Lanfranchi</p>
<p>2000 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Mario Camosi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Dorianò Grigoletto, Roberto Gorla, Mario Lanfranchi, Giuseppe Manzatto</p>	<p>2001 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Roberto Gorla Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Dorianò Grigoletto, Vincenzo Cantatore, Giuseppe Manzatto, Mario Lanfranchi</p>	<p>2002 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Roberto Gorla Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Dorianò Grigoletto, Vincenzo Cantatore, Giuseppe Manzatto, Mario Lanfranchi</p>
<p>2003 Presidente: Emilio Bottinelli Vicepresidente: Mario Camosi Tesoriere: Antonio Orio Consiglieri: Luigi Pozzi, Mefisto Noris, Enzo Moroni, Lucio De Leo</p>	<p>2004 Presidente: Emilio Bottinelli Vicepresidente: Mario Camosi Tesoriere: Antonio Orio Consiglieri: Luigi Pozzi, Mefisto Noris, Enzo Moroni, Lucio De Leo</p>	<p>2005 Presidente: Emilio Bottinelli Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Umberto Sala Consiglieri: Lucio de Leo, Lelio Lupi, Michele Armiento, Adriano Villa, Franco de Gradi, Roberto Gorla</p>
<p>2006 Presidente: Emilio Bottinelli Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Umberto Sala Consiglieri: Lucio de Leo, Lelio Lupi, Michele Armiento, Adriano Villa, Franco de Gradi, Roberto Gorla</p>	<p>2007 Presidente: Emilio Bottinelli Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Umberto Sala Consiglieri: Lucio De Leo, Lelio Lupi, Michele Armiento, Adriano Villa, Franco de Gradi, Roberto Gorla</p>	<p>2008 Presidente: Emilio Bottinelli Vicepresidente: Virginio Gandini Tesoriere: Umberto Sala Consiglieri: Lucio De Leo, Lelio Lupi, Michele Armiento, Adriano Villa, Franco de Gradi, Roberto Gorla</p>
<p>2009 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Lelio Lupi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Michele Armiento, Adriano Villa, Emilio Galli, Franco De Gradi, Emilio Bottinelli. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>	<p>2010 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Lelio Lupi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Michele Armiento, Adriano Villa, Emilio Galli, Franco De Gradi, Emilio Bottinelli. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>	<p>2011 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Lelio Lupi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Michele Armiento, Adriano Villa, Emilio Galli, Franco De Gradi. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>
<p>2012 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Lelio Lupi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Michele Armiento, Adriano Villa, Emilio Galli, Franco De Gradi. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>	<p>2013 Presidente: Virginio Gandini Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Michele Armiento, Adriano Villa, Emilio Galli, Franco De Gradi, Clipper Telò. Rapp. Piloti: Umberto Sala Vicepresidente: Lelio Lupi</p>	<p>2014 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Lelio Lupi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Michele Armiento, Adriano Villa, Emilio Galli, Franco De Gradi, Clipper Telò. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>
<p>2015 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Emilio Galli Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Marco Mosca, Adriano Villa, Eugenio Severgnini, Franco De Gradi, Alessandro Di Lelio. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>	<p>2016 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Emilio Galli Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Lucio De Leo, Marco Mosca, Adriano Villa, Eugenio Severgnini, Franco De Gradi, Alessandro Di Lelio. Rapp. Piloti: Umberto Sala</p>	<p>2017 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Alessandro Di Lelio Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Adriano Villa, Emilio Galli, Marco Mosca, Davide Cella, Angelo Villani. Rapp. Piloti: Alfredo Di Lella</p>
<p>2018 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Alessandro Di Lelio Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Adriano Villa, Emilio Galli, Marco Mosca, Davide Cella, Angelo Villani. Rapp. Piloti: Alfredo Di Lella</p>	<p>2019 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Angelo Villani Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Adriano Villa, Eugenio Severgnini, Michele Armiento, Davide Cella. Rapp. Piloti: Alfredo Di Lella</p>	<p>2020 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Angelo Villani Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Adriano Villa, Eugenio Severgnini, Michele Armiento, Davide Cella. Rapp. Piloti: Alfredo Di Lella</p>

Raymarine



IN CROCIERA SENZA LIMITI

Con il nuovo Axiom+. Più rapido, più luminoso e più robusto che mai

La nuova generazione dei display multifunzione Axiom è ancora migliore. Axiom+ è ottimizzato con un display IPS ad alta risoluzione trattato con un rivestimento nano-tecnologico HydroTough™ per un controllo accurato del touchscreen anche in presenza di acqua ed una visione ottimale in tutte le condizioni.

Velocità quad-core, GPS ottimizzato e le nuove carte LightHouse semplificano la navigazione e ti garantiscono il massimo controllo.

Scopri la potenza e la semplicità di Axiom+ su
raymarine.it/display-multifunzione/axiom-plus

MASTER

Vivere liberi...assaporando il profumo del mare

Novità 2020

699 Gp



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
1-6 ottobre 2020

60 | S[n]
SALONE NAUTICO
salonenautico.com

*Vieni a vederlo dal 31-10-2020 nel nostro
nuovo Show room Via Celia 2 a Massa Carrara (MS)*

Italian Performance Ribs



www.mastergommoni.it

ZARFORMENTI

COSTRUITO IN ITALIA. DISEGNATO CON PASSIONE

"La straordinaria leggerezza dell'essere"



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
1 - 6 ottobre 2020
60 | S[n]
SALONE NAUTICO
salonenautico.com

ZAR TENDER



ZARFORMENTI

Milan - Italy | Tel +39 02 90000788 | www.zar-formenti.com



Correva l'anno...

MOTONAUTICA

RIVISTA DI SPORT E TURISMO

organo ufficiale del club del gommone

CICLISMO
Illustrati

ANNO XXIV

APRILE 1970

Sped. Abb. Post. Gr. IV L. 20

... con grinta



NAUTYSTAR

**CANOTTI
PNEUMATICI**

HOLIDAY

Holiday

**UNO STILE GIOVANE
PER SENTIRSI GIOVANE**

Partecipate con il Vostro canotto ai Raids organizzati dal Club del gommone

ALL'INTERNO IL CALENDARIO





club del gommone

FINALITA' DEL CLUB

Il CLUB DEL GOMMONE è una associazione unica in Italia fra i proprietari di canotti pneumatici nata dalla sentita esigenza di poter radunare in un unico sodalizio tutti gli sportivi appassionati del diporto nautico e della soluzione pneumatica in particolare, i quali potranno ora trovare nell'ambito del club, quelle amicizie « nautiche dotate » con le quali poter condividere tutte le soddisfazioni e gli entusiasmi che il turismo nautico può dare.

Finalità prima del Club è la programmazione e la realizzazione di raduni, gite e raids nautici sui laghi, lungo i fiumi ed al mare. Raids che avranno sempre una spiccata impostazione turistica, che non richiede nessuna particolare dote o preparazione da parte degli equipaggi partecipanti, salvo il normale scrupolo dell'efficienza dei propri mezzi, (canotto e motore) anche se il Club provvederà a garantire la presenza in ogni raid, di uno o più meccanici e tecnici specializzati in riparazioni di motori f/b e canotti pneumatici.

Desideriamo dare ad ogni appassionato sportivo gommomane la possibilità di poter fare con il proprio gommone e per mezzo di esso ciò che egli da solo non sarebbe materialmente in grado di poter fare.

Per iscrizioni od informazioni, rivolgersi presso:

il Presidente del Club Sig. Angelo Viscardi
via Matteotti, 155 - Binasco (Milano) - tel. 90.55.207;

il vice Presidente Sig. Mauro Seguso
via Padova, 324 - Milano - tel. 25.90.250

MANIFESTAZIONI IN CALENDARIO PER IL 1970

- 5 Aprile** MILANO - VERMEZZO E RITORNO. Gita di apertura sul Naviglio Grande con partenza dalla darsena di Porta Genova.
- 1-2 Maggio** GIRO DEL LAGO MAGGIORE. Partenza da Sesto Calende per Angera, Laveno, Luino, Bellinzona e ritorno via Locarno, Cannero, Verbania (visita ai giardini di Villa Taranto), Stresa, Sesto Calende.
- 30-31 Maggio
1-2 Giugno** PAVIA - PADOVA. Partenza da Pavia indi, lungo il Ticino ed il Po, Piacenza, Cremona, Casalmaggiore (1° pernottamento), Guastalla, Ficarolo (2° pernottamento), Polesella e per canali interni, dal delta del Po a Chioggia attraverso l'Adige e il Brenta (3° pernottamento) indi sempre per canali interni Padova.
- 14 Giugno** LAGO D'ORTA (Loc. Orta). Caccia nautica al tesoro con ricchi premi in palio.
- Agosto** GIRO DI 6 GIORNI DELLE ISOLE DALMATE (Jugoslavia). La data verrà precisata successivamente. Partenza da Lussingrande (isola di Lusino) toccando le località di Zara, Sebenico, Spalato e ritorno.
- 12-13 Settembre** GIRO DEL LAGO DI GARDA. Partenza da Moniga, indi Salò, Riva, Malcesine (pernottamento). Garda, Peschiera, Sirmione, Desenzano, Moniga.
- 27 Settembre** GIRO DEL LAGO D'ISEO. Raduno di fine stagione, con partenza da Iseo per Monte Isola, Pisogne, Lovere, Riva di Solto, Predore, Sarnico, Iseo.

ISCRIVETEVI

Il giorno 27 gennaio 1970 i signori: Viscardi Angelo; Seguso Mauro; Paciotti dr. Mario; Fasciolo Renato; Pennati Giuseppe; Boccuti Giuseppe e Prinetti Desiderio, comparendo di persona avanti il Notaio dr. Antonio Rezia, iscritto presso il Collegio Notarile di Milano; hanno proceduto alla legale costituzione della nostra associazione, la quale risulta così pubblicata per atti predetto Notaio dr. Antonio Rezia, n. 15343 rep. e n. 4564 racc. registrato a Milano Atti Pubblici il 10 febbraio 1970 al n. 2779/71 M. Serie D.

Sono stati riconfermati nelle cariche sociali: a Presidente Viscardi Angelo; a Vice Presidente Seguso Mauro; a consiglieri Prinetti Desiderio e Paciotti dr. Mario. Nella prima assemblea, da effettuarsi entro il 31 ottobre 1970, saranno nominati il Tesoriere, i Revisori dei Conti ed il Collegio dei Provirvi.

In allegato all'atto costitutivo è stato pubblicato il nuovo statuto del Club, che entra quindi in vigore con effetto immediato, abrogando ed annullando ogni e qualsiasi scritto precedente.

ECCOLO:

STATUTO

1) Fra tutti i partecipanti al Raid Pavia-Venezia si è costituito, con sede in Milano, un Club denominato

« CLUB DEL GOMMONE »

2) Il Club del Gommone ha lo scopo di promuovere manifestazioni comunque connesse all'uso del canotto pneumatico e di diffondere la conoscenza delle prerogative esclusive di questo mezzo come espressione del diporto nautico.

In particolare il Club si propone di agevolare il contatto fra i proprietari di canotti pneumatici per l'organizzazione e l'effettuazione di gite, viaggi e raids degli aderenti al Club.

3) Il Club non ha alcuno scopo di lucro e non assume alcuna responsabilità per eventuali danni a persone o cose che potessero verificarsi in occasione delle manifestazioni da esso organizzate.

4) I soci si dividono in:

a) **Soci sostenitori:** che possono anche non essere proprietari di canotto;



GENOVA 1970

FLASH... FLASH... FLASH!!

sui Gommoni

di Angelo Viscardi

Sono andato a Genova con l'intenzione di sentire dalla viva voce degli espositori dei canotti pneumatici le loro impressioni, non tanto su questo salone, e ciò nell'intento di evitare il ripetersi dei soliti luoghi comuni, ma su come il pubblico, questo pubblico così eterogeneo, composto da curiosi, perditempo domenicali, intere famiglie con relativa figliolanza soddisfatte per aver trovato l'alternativa al consueto rituale del cinema pomeridiano, ma anche di clientela altamente qualificata, sofisticata ed appassionata, aveva saputo e potuto rispondere all'esplicito, e direi sollecito, richiamo che il mare, questa terza dimensione del mondo, lanciava loro con la complicità delle mille luci, dei colori e dei suoni di questo suo salone.

Ne è uscita un'immagine reale, viva e palpitante di queste persone che vivono l'esposizione nautica in ogni sua ora, in ogni suo minuto.

Sono scaturite le loro sensazioni più immediate, non addomesticate da nessuna agenzia, forse le più vere.

Non ho potuto andare da tutti, e mi scuso; ma la mia non è stata una volontà discriminatoria ma una necessità contingente dettata e creata dal tempo.

Farò ammenda alla Fiera di Milano.

STAND VASSNAUTICA DI MILANO VIALE FORLANINI 65



AL TERMINE DI UN CORDIALE colloquio con Mr. VASSENA simpatico Titolare della Ditta VASSNAUTICA di Milano

Importa in Italia gli ZEPHIR nei seguenti modelli

ZEPHIR 104 da mt. 3
ZEPHIR 204 da mt. 3,45
ZEPHIR 304 da mt. 3,90
ZEPHIR 404 da mt. 4,10
ZEPHIR 504 da mt. 4,65

MOTONAUTICA - CICLISMO illustrato 9



Il sig. Vassena, titolare della Vassnautica, importa in Italia i prestigiosi ZEPHIR, canotti dalla linea filante, che si sono meritati più volte l'appellativo di « Spyder del mare ».

E' il fratello di quell'Angelo Vassena più volte campione d'Europa e d'Italia pneumatici.

Viscardi: Sig. Vassena ha trovato che il suo pubblico si sia particolarmente interessato al Club del Gommone?

Vassena: Senz'altro, perché è un'iniziativa molto sentita da tutti i proprietari dei « gommoni » che consente loro di poter partecipare a delle simpatiche escursioni e a delle piacevoli gite, usufruendo di un certo appoggio e dell'indispensabile assistenza tecnica.

Viscardi: Quindi considera la nostra un'ottima iniziativa destinata a sicuro successo?

Vassena: Fuori dubbio. Anzi arriverei al punto di suggerire di combinare proprio delle gite domenicali anche in più parti d'Italia. Puntare su delle iniziative locali che si esauriscano nell'arco della giornata oltre a delle piccole crociere.

Viscardi: Sì, questo appunto è quello che abbiamo intenzione di fare. Lei avrà visto il nostro calendario con le manifestazioni in programma, quale primo anno di vita della nostra associazione.

Viscardi: Trova che il pubblico di quest'anno abbia superato le prevenzioni che nutrive nei confronti del canotto pneumatico cessando di considerarlo come mezzo nautico minore, ma invece prendendo coscienza come questo sia l'unico mezzo, accessibile a tutte le borse, che possa permettergli, in tutta sicurezza, eccezionali exploit?

Vassena: Da parte della nostra clientela abbiamo notato che c'è questa tendenza ad orientarsi sul canotto pneumatico in quanto meno impegnativo di un mezzo tradizionale, però c'è qualche prevenzione per quanto consiste la manutenzione e il suo impiego; la gente è ancora un po' prevenuta, quindi ha bisogno di fare un po' di vita collegiale, nel senso di poter navigare di conserva con altri canotti e apprendere il miglior modo per ottenere le massime prestazioni dalla propria imbarcazione pneumatica.

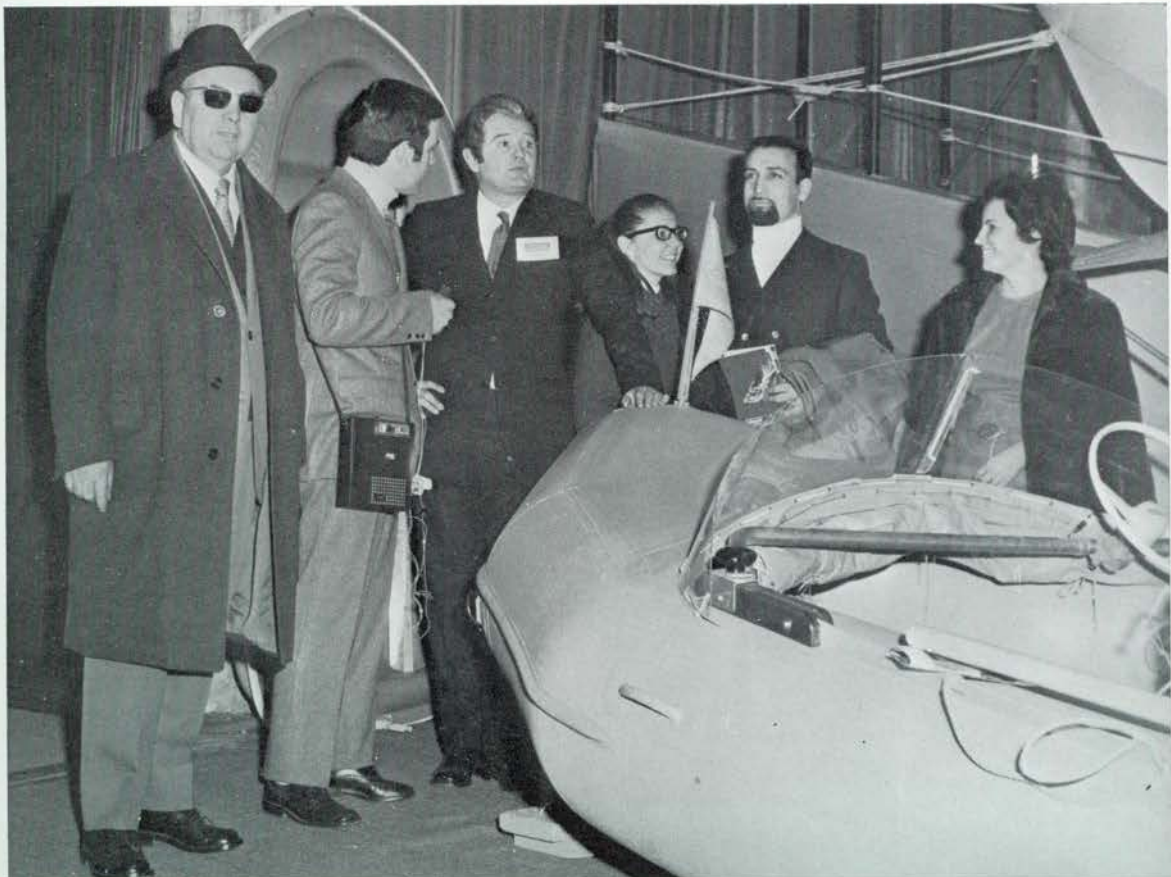
Viscardi: Pensa che il Club potrà portare il suo valido contributo nella formazione di questa nuova mentalità?

Vassena: Senz'altro, anzi aggiungerei che bisognerebbe proprio istruire tutti questi proprietari di gommoni sul come conservarlo, sul come usarlo od impiegarlo e soprattutto su cosa si può fare col gommone, perché gran parte della gente pensa che su un piccolo canotto possano solamente allontanarsi da riva per qualche miglio per fare il solito bagnetto al largo, mentre il gommone può anche essere impiegato per lunghe escursioni, come si è visto con l'exploit compiuto dal comandante Valli a bordo del « Celeusta », che ha proprio dimostrato la massima sicurezza del canotto pneumatico rispetto ad altri mezzi tradizionali.



Questo modello può montare motori fino a 35 HP ed una velatura di 8 mq, presenta un minimo ingombro tale da permettere il trasporto nel baule di una vettura di media cilindrata. L'ampiezza dello ZEPHYR 304 ha promosso questo canotto quale ideale imbarcazione per la famiglia. Lunghezza f.t. 3,95 - larghezza 1,50 - potenza applicabile 10-35 HP - peso Kg. 63 - L. 470.000.

STAND GENERAL BOATS - MILANO - VIA STRESA N. 6



Nella roccaforte della General Boats, tutti i flash sono per Mr. Albert Ritzel... sì... sì... gli Zodiac!



Siamo nello stand della GENERALBOATS di Milano, che importa in Italia gli Zodiac... avviciniamo Mr. Albert Ritzel:

Mr. Ritzel, Lei rappresenta una delle marche più prestigiose nel settore delle imbarcazioni pneumatiche: la ZODIAC che può vantare la prerogativa di aver aperto in Italia l'era dei pneumatici, tanto che solo qualche anno fa « ZODIAC » era il battello pneumatico per antonomasia.

Pensa che il Suo pubblico si presenti oggi a Lei con un bagaglio tecnico più ampio, facendo delle domande più circostanziate, ed è insomma più maturo di quello che Le si avvicinava negli anni scorsi?

Ritzel: Oggi la nautica interessa più larghi strati di pubblico di quanto non accadeva alcuni anni or sono, e lo interessa in quella maniera acuta, viva, tipica di tutte le cose nuove, di tutte le cose che rimangono, o meglio, che ancora sono rimaste da scoprire e che stanno per essere scoperte; quello che una volta era il linguaggio di pochi eletti, di pochi privilegiati, oggi è diventato motivo comune di conversazione, e le argomentazioni, le notizie ancora necessariamente frammentarie, insicure o soggette a valutazioni del tutto soggettive, appunto perché trattasi di argomenti nuovi, fanno sì che il pubblico si rivolga verso fonti di informazioni specializzate, siano queste pubblicazioni settoriali o fonti dirette che possano parlare con cognizione di causa, ricavandone sempre rinnovati motivi d'interesse.

Tutto questo contribuisce a far sì che il pubblico abbia un bagaglio tecnico più ampio, di quanto accadeva una volta, benché, debbo dire, che il mio pubblico, cioè il pubblico degli Zodiac, è sempre stato molto, molto qualificato, al corrente delle prerogative e delle qualità che il battello poteva offrire loro e soprattutto sicuro che queste caratteristiche sarebbero state mantenute in pratica, voglio dire che chi, oggi come allora, acquista uno dei miei battelli, sa perfettamente

te quello che acquista e che non va incontro a sorprese di nessun genere; compra uno Zodiac e basta!

Viscardi: Crede che il canotto pneumatico venga considerato dai più come il mezzo migliore per iniziarsi al diporto nautico prima di passare ad una imbarcazione tradizionale, o pensa piuttosto che il pubblico dei gommoni rappresenti una categoria a parte di appassionati che hanno scoperto in questo mezzo la loro definitiva soluzione al problema nautico?

Ritzel: Mi riferisco sempre agli Zodiac perché io tratto questi battelli ed è quindi logico che le mie risposte scaturiscano dalle impressioni e dalle valutazioni che ricavo dalla loro vendita.

Dico che lo Zodiac non costituisce affatto un surrogato del motoscafo. Anzi è valutato presso il pubblico che, come abbiamo detto prima, è ormai qualificato, qualcosa in più del solito fuoribordo in plastica; lo Zodiac è un mezzo che non si presta a critiche estetiche, di colore, di linea o altro. È un mezzo particolare, molto marino e sportivo. O piace o non piace. Una volta accettato, può essere usato indifferentemente sia dal professionista che dall'industriale, i quali si qualificano e si distinguono proprio perché si servono di uno Zodiac e non di un'anonimo fuoribordo, che si assomigliano un po' tutti.

Quindi, per rispondere alla Sua domanda, senz'altro chi acquista uno Zodiac non è uno sprovveduto che cerca di iniziarsi alla nautica, ma è un'appassionato, un competente che ha scelto questo mezzo come il più idoneo alle sue necessità presenti e future.

Viscardi: Quale è stata la risposta del pubblico all'idea del Club del Gommone?

Ritzel: Tutte le persone con le quali ne ho parlato si sono dimostrate molto interessate ed entusiaste.

Dal canto mio desidero complimentarmi con Lei per la brillante iniziativa, che sono sicuro avrà un grande avvenire.

Mille grazie Mr. Ritzel!

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLO ZODIAC MARK III

lunghezza fuori tutto	cm. 470
larghezza fuori tutto	cm. 175
larghezza interna	cm. 78
numero dei compartimenti	5 (+ 1)
carico utile	kg. 1000
peso totale	kg. 100
pot. mass. consigliata	HP 60 o 25+25
velocità con due passeggeri	km/h. 65

Misure d'ingombro:

borsa battello	125 x 65 x 35
borsapaglioli	115 x 65 x 25

L'imbarcazione viene fornita completa di gonfiatore - manometro per controllo pressione - valvole di comunicazione a rubinetto, tre vie - pagliolo con longaroni - chiglia pneumatica - placca di protezione in metallo sullo specchio di poppa - attacchi per l'applicazione delle ruote sulla poppa - due supporti vulcanizzati per scalmi - due remi divisibili con canotti in acciaio inox a scatto, completi di scalmi - paraspruzzi laterali con tientibene e fermo-remi - paraspruzzi a poppa - parabordo intorno alla prua - attacchi per cuscino con spalliera - maniglia metallica a prua per traino ed ormeggio - capote di prua con attacchi per copriscafo e parabrezza - asta bandiera completa di supporto e bandiera - quattro maniglie - plancia con anelli sotto capote di prua per applicazione della borsa porta oggetti - cima di attracco - borsa riparazioni - borsa impermeabile per trasporto involucri - borsa impermeabile per trasporto paglioli - due boccole con tappi sulla poppa per auto-svuotamento.

L. 690.000

STAND DELLA NAUTYSTAR DI MILANO - VIA APELLE N. 20

A colloquio con il sig. Walter Breventani fondatore e titolare della Nautystar.



Viscardi: Sig. Breventani, i suoi canotti, gli Holiday, si presentano con colori vivaci e molto indovinati, negli accostamenti (neri con bande arancione) colori che conferiscono all'imbarcazione, un'aspetto elegante e civettuolo.

Questa scelta è frutto di studi particolari sui materiali, od è stata determinata dal desiderio di rompere la tradizionalità dei grigi e degli azzurri?

Breventani: Esatto. Per i miei canotti ho scelto il nero e l'arancio sia perché la bontà dei materiali usati me lo consentivano, sia perché considero questi due colori come i più adatti per un'imbarcazione giovane e destinata ad un pubblico giovane come il Battello pneumatico.

Il canotto è destinato ad accompagnare, anzi, ad essere l'artefice delle nostre ore più belle di vacanza, di svago, di sport sull'acqua, al mare od al lago, e sempre in una cornice naturale ricca di colori forti e suggestivi che colpiscono la nostra fantasia; ed è giusto, penso, che anche l'imbarcazione si inserisca degnamente in questa ribalta cromatica, con i suoi colori gai e vivaci come la natura che ci circonda.

Viscardi: Quali novità sono in programma per il futuro?

Breventani: E' allo studio un nuovo tipo di carena per venire incontro alle necessità degli sportivi più esigenti.

Viscardi: Anche a Lei avevamo dato i nostri manifestini propagandistici da distribuire al Suo pubblico; ha avuto l'impressione che la lettura della fondazione del Club del Gommone sia stata determinante nel decidere l'acquisto anche di una sola imbarcazione, da parte di clienti indecisi?



Breventani: È una domanda alla quale è molto difficile rispondere in termini precisi. Indubbiamente il poter dire, da parte nostra, ad un potenziale cliente, che acquistando un gommone si può entrare, volendolo, a far parte di un club che organizza raduni, raid e tutte queste simpatiche e belle manifestazioni, costituisce un'incentivo che può decidere dell'acquisto della imbarcazione; ma in quale misura questo incentivo possa essere determinante nell'acquisto, è molto difficile valutare.

Viscardi: Crede che il Club del Gommone diventerà un'organismo molto dinamico ed efficiente?

Breventani: È un'organizzazione molto interessante, alla quale nessuno aveva pensato prima e della quale se ne sentiva la necessità, specialmente qui in Lombardia, regione che pullula di autentici appassionati ad oltranza di questo mezzo per il diporto nautico. È nata, è sorta e credo fermamente che avrà in brevissimo tempo un grande successo e potrà godere di larga risonanza, anche a livello nazionale.

Grazie Signor Breventani, e arriverci a Milano.

Il modello Holiday 40 della Nautistar, per il quale è prevista un'interessante attrezzatura per pesca alla traina tipo Fisherman ha le seguenti caratteristiche:

Lunghezza	mt. 4,20
Larghezza	mt. 1,71
Abitacolo	mt. 2,80 x 0,75
Peso a vuoto	kg. 80 circa
Compartimenti stagni	n. 3
Diametro tubolari	cm. 48
Pressione gonfiaggio	gr./cmq. 200
Contenitori di tessuto	n. 3
Potenza applicabile	da 3 HP a 40 HP
Possibilità di sci nautico	con 18 HP

prezzo lire 360.000



STAND CALLEGARI & GHIGI DI RAVENNA



Al centro si riconosce il Dr. Gaudini nella sede di Milano.

Viscardi: Il suo stand ha avuto il privilegio di esporre un manifesto propagandistico del Club del Gommone. Il pubblico ne è stato colpito?

Gandini: Sì è stato abbastanza colpito ed è rimasto soddisfatto di aver trovato finalmente un'organizzazione che possa radunare gli utenti del Gommone e metterli nelle condizioni di poter effettuare Raid e compiere manifestazioni di carattere turistico che da soli non penserebbero mai di fare.

Viscardi: Come ha risposto mediamente, il pubblico al messaggio propagandistico del Club, espresso sia attraverso il cartello che dai manifestini che Lei gentilmente si è pre-stato a distribuire?

Gandini: Il manifesto ha avuto un'attrazione spiccata, abbiamo distribuito i vostri depliant, che hanno suscitato notevole interesse.

Viscardi: Ha notato, nel suo pubblico, dubbi o perplessità in merito alla necessità di immatricolare i pneumatici?

Gandini: Dubbi ce ne sono e ce ne sono tutt'ora, in questo momento hanno comunicato che gli uffici competenti hanno emanato un'altro telegramma complicando ancora di più le cose.

Viscardi: Un'ultima domanda, dr. Gandini: può dirci se quest'anno avremo un canotto C.G. off-shore?

Gandini: Ancora non possiamo dire niente, qualcosa bolle in pentola però non possiamo pronunciarsi ufficialmente!



CARATTERISTICHE TECNICHE

tipo tessuto	nailon Rhodiatoce pesante
tipo gommatura	neoprene-hypalon
colore	giallo o grigio
numero compartimenti stagni	3
portata utile	3 persone (q.li 3,50)
potenza massima	PH 12
potenza minima per la planata	HP 4
peso totale nella custodia di tela	kg. 36 (1 collo)
dimensioni custodia	0,95 x 0,50 x 0,22
pagliolo e poppa	comp. marino collaud.
chiglia	rigida di legno,
	rinfor. scompon. in 2 pezzi
	no
copriprua	no
tientibene	si
velocità alla potenza	
massima indicata	km. 42 (1 persona)
possibilità di sci nautico	si
piastra supporto motore	si
asta e bandiera	no
tasca portaoggetti	no
diametro massimo dei tubi	
di galleggiamento	38
materiale per	
riparazioni d'emergenza	si
lunghezza fuori tutto m.	2,80
larghezza fuori tutto m.	1,38
larghezza interna m.	0,61
prezzo	lire 175.000

MODELLO CONDOR



STAND DELLA

MOTONAUTICA RIZZI

MILANO - VIA TEODOSIO, 70



La Motonautica Rizzi esponeva il cartello propagandistico del Club del Gommone ... argomentazioni convincenti!

Ci troviamo ora in uno dei tre stand che la Motonautica Rizzi di Milano, Via Teodosio 70, ha allestito qui a Genova per presentare al pubblico l'intera produzione dei Cantieri Granchi, del quale è esclusivista per la Lombardia, e per esporre, quale novità assoluta per l'Italia, i meravigliosi cruiser da 23 e da 30 piedi della SELCO, la più grande fabbrica europea di cabinati in vetroresina, della quale il signor Rizzi è l'agente unico per l'Italia.

Siamo circondati dalla mole imponente, anche se snella e filante, di queste barche, motorizzate da uno o due gruppi poppieri, permettono l'effettuazione di veloci crociere in tutto il Mediterraneo, potendo ospitare, secondo i modelli, da 4 a 6 persone a bordo.

Due di queste barche espongono, ben in vista sulla poppa, il cartellino annunciante la loro avvenuta vendita, ed a giudicare dal movimento di pubblico in questo stand, pubblico che non è difficile valutare come qualificato ed interessato, possiamo concludere che questi cruiser hanno riscosso un notevole successo.

Avviciniamo l'impegnatissimo signor Rizzi. Abbiamo imparato a conoscerlo e ad apprezzarlo come persona aperta e cordiale, dalle iniziative brillanti e personali che lo identificano come un vero appassionato della nautica da diporto, pronto ad entusiasmarci per tutte quelle iniziative che possano contribuire alla sua sempre maggiore diffusione.

Viscardi: Egregio signor Rizzi, debbo ringraziarLa, a nome di tutti i soci del Club del Gommone, di aver voluto contribuire all'allestimento ed alla sua esposizione, in una sede così prestigiosa, del nostro cartello propagandistico.

Rizzi: È il minimo che abbia potuto fare per dimostrarvi come io apprezzi questa vostra iniziativa, che credo destinata ad un grande successo, e come sia pronto ad appoggiarla dove e quando vorrete.

A Milano, in Fiera, vorrò fare, trovandovi d'accordo, molto di più di quanto non mi sia stato possibile qui al Salone di Genova.

Viscardi: Vedo che ha venduto alcune barche della Selco, il cantiere scandinavo che Lei rappresenta in Italia; si considera soddisfatto dell'andamento generale degli affari?

Rizzi: Sì, molto soddisfatto, soprattutto se considero che è il primo anno che importo queste barche e, a giudicare dal successo ottenuto, credo di potermi validamente inserire, per il futuro, anche in questo settore particolarmente qualificato del diporto nautico.



NAUTYLATEX DI INTRA - Nota al pubblico per la sua serie di Mirage



Si riconoscono da sinistra a destra i Sigg. Migliavacca - Pennati - Bugginovi - Prinetti - Viscardi, il Dr. Colombo direttore Commerciale della Nautylatex e Seguso.

MIRAGE DUE
CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunghezza esterna	cm. 405	Diametro tubolare a prua	cm. 42
Larghezza esterna	cm. 165	Portata	Kg. 600
Lunghezza utile interna	cm. 265	Peso	Kg. 50
Larghezza utile interna	cm. 75	Potenza di collaudo	HP 40
Altezza di prora	cm. 60	Pressione di esercizio	Atm. 0.22
Diametro tubolare a poppa	cm. 48	Tempo di montaggio + gonfiaggio	min. 12

Compartimenti stagni: Due, ciascuno munito di valvole di carico a grande sezione e di scarico rapido, in ottone cromato.

Corredo: Anelli di traino sci, gonfiatore a pedale ad alto volume di mandata, 2 pagaie canadesi, kit riparazioni e tre sacche custodia.

Ingombro: Tre contenitori in tessuto, da:
cm 25 x 50 x 110 canotto; 12 x 70 x 97 paglioli; 8 x 20 x 136 chiglia + pagaie.

L. 335.000



Viscardi: In quale anno la NAUTYLATEX ha iniziato la costruzione delle imbarcazioni pneumatiche?

Colombo: I primi modelli di canotti pneumatici sono stati costruiti nel 1961.

Viscardi: Quindi possiamo considerarla una veterana in questo settore.

Negli anni passati avrete sicuramente goduto di un costante incremento delle vendite. Pensa che tale incremento possa subire una qualche flessione alla luce della nuova legislazione per le imbarcazioni pneumatiche?

Colombo: Direi di no perché la situazione è comune a tutte le imbarcazioni, per quanto riguarda misure, limiti di sicurezza. Quindi o si blocca completamente il mercato nautico al di sotto dei 5 metri o se il mercato della nautica esiste ancora esistiamo anche noi, direi sotto un certo aspetto con più vantaggi per il fatto che il canotto pneumatico, con le nuove norme è più sicuro dal punto di vista della navigazione di quanto non lo sia un'imbarcazione tradizionale.

Viscardi: Trova che il pubblico sia allarmato ed infastidito da tale nuova necessità, tanto da esserne dirottato verso scali rigidi?

Colombo: L'immatricolazione stando alle leggi nuove, dovrebbe essere fatta solo al di sopra dei 5 metri, cioè la legge è stata emanata in questi termini. Il pubblico può essere allarmato per il fatto che non si sa esattamente in quali termini sia posta la legge, quindi non sa quali misure adottare, in quanto la cosa non è chiara, vi è di più la paura di non sapere che piuttosto la certezza di conoscere norme precise alle quali adattarsi.

Viscardi: Quale è stata la prima impressione suscitata in Lei alla notizia della fondazione del Club del Gomnone?

Colombo: Voi dovrete saperlo in quanto penso da parte nostra ci sia stato molto entusiasmo, abbiamo avuto un scambio di cor-



rispondenza immediata un'appoggio, per lo meno dal punto di vista dell'entusiasmo, assai notevole.

Quindi un'interesse molto vivo — molto vivo perché, come abbiamo qui discusso, se riusciamo ad arrivare al livello di Club di opinione... — possiamo avere un certo peso sull'opinione pubblica e portare avanti quelle motivazioni o riforme che più ci premono. Esatto.

Viscardi: Il vostro modello più richiesto?
Colombo: Qui in fiera direi il Mirage 2 a livello di massa, cioè l'interesse della maggior parte delle persone è sul Mirage 2, però dal punto di vista qualitativo e per un'infinità di persone che fanno Raid e che fanno sport subacquei, indubbiamente il Mirage 3, cioè ritengono che il Mirage 3 attualmente sia il canotto pneumatico che in rapporto alle prestazioni, al prezzo ed alla qualità del prodotto sia praticamente insuperabile.

STAND DELLA NAUTICA

PENNATI MILANO C.so LODI 29

Pennati è stato la nostra efficiente e validissima assistenza tecnica nel corso del nostro raid Pavia-Venezia 1969. Non dimentichiamoci che dobbiamo a lui, alla sua indiscussa solerzia, competenza e capacità tecnica negli interventi sui numerosi motori in panne, che rischiarono di mettere in pericolo, per buona parte dei partecipanti, il raggiungimento della meta prefissata, la buona e brillante riuscita di quella nostra prima impresa, così determinante per gli eventi che la seguirono e per l'entusiasmo che suscitò; entusiasmo che portò alla fondazione del Club del Gommone ed al suo successo.

Viscardi: Caro Pennati, anche tu avevi i nostri depliant che ti sei gentilmente prestato a distribuire al tuo pubblico ed ai tuoi clienti, sia qui a Genova che a Milano. Hai potuto notare, in queste persone, un'interessamento reale a quelle che sono le finalità del Club ed al suo calendario, ed in misura superiore a Genova od a Milano?

Pennati: Le persone con le quali ho parlato del Club del Gommone si sono dimostrate molto interessate a questa iniziativa; è piaciuto molto il nostro calendario di manifestazioni e penso senz'altro che entreranno presto a far parte del nostro simpatico sodalizio.

A Genova, durante la manifestazione fieristica, ho distribuito in notevole misura i nostri depliant, e soprattutto a quelle persone che si interessavano all'acquisto di un gommone, quasi tutti hanno avuto parole di plauso e di interessamento per il nostro Club.

Sia a Genova che a Milano, quando parlavo del Club del Gommone, riscuotevo la medesima simpatia ed il medesimo interessamento, pertanto non ritengo sia questione di latitudine e di località, in quanto alla passione non si comanda, ed il gommone è un appassionato purosangue.

Viscardi: Vedo che esponi un congegno ingegnoso, mediante il quale una sola persona può provvedere al caricamento della propria imbarcazione, sia questa canotto o scafo in plastica, sul tetto della propria automobile ed al suo successivo alaggio in acqua.

Ce lo puoi descrivere succintamente?

Pennati: Si tratta di un portabarche studiato per facilitare il carico e lo scarico di canotti o barche (sino a kg. 150) in maniera individuale.

L'imbarcazione viene ancorata ad un carrello, il quale scivolando sopra un piano inclinato, consente ad una sola persona, con un leggerissimo sforzo, le manovre di carico e scarico.

Questo carrello è dotato anche di due ruote che consentono l'alaggio degli scafi direttamente in acqua.

Inoltre può essere impiegato per il trasporto di merce sul tetto dell'auto come un normale portapacchi.

Grazie Pennati, ed arrivederci alla prossima riunione!

DO. MAR.

di S. MARIA HOÈ - (Como)

Viscardi: Signor Dorati, crede che il grande successo ottenuto in così poco tempo dai suoi canotti, successo non solo agonistico ma anche commerciale, sia stato massimamente dovuto alle sue affermazioni in campo agonistico unitamente alla bontà dei materiali e delle soluzioni tecniche adottate nella costruzione dei « Corsair »? In breve, considera le corse come mezzo indispensabile per la rapida affermazione in campo internazionale dei suoi canotti?

Dorati: Sì, senz'altro, tutto ciò che riguarda le corse serve per una ditta; una ditta si può qualificare con una propaganda e si può qualificare con le gare, noi usiamo sia l'uno che l'altro. Ad un certo punto se i risultati delle gare possano dare delle indicazioni su soluzioni da adottare sulle imbarcazioni da turismo, è chiaro che noi lo facciamo, tutto a vantaggio del cliente e per nostra qualificazione.

Viscardi: Signor Dorati, sappiamo che lassù, a S. Maria Hoè, si sta lavorando attorno ad una grossa novità, ad una specie di bomba nel settore pneumatico. Ce lo può confer-

mare?

Dorati: Sono tutti esperimenti che noi facciamo, tendenti a creare sempre qualcosa di nuovo; noi non dormiamo mai, cerchiamo di migliorare sempre la nostra produzione, quindi è chiaro che ci sarà qualcosa di nuovo, senza specificare che cosa.

Viscardi: Qual'è il modello che ha suscitato più interesse ed è stato più richiesto dal suo pubblico?

Dorati: La novità, il grosso, il « Corsair 5 », ha trovato molti acquirenti, mentre pensavo che fosse un canotto difficile da vendere, invece si è dimostrato vendibilissimo, e poi i soliti 2-3, cioè il canotto da 3 metri e mezzo e da 4 metri, che è un canotto medio che suscita sempre notevole interesse, rispetto a tutti gli altri. Stranamente non c'è molto interesse per i battelli piccoli, non so perché. Ogni anno c'è sempre qualche variazione da parte della clientela, questo per quanto riguarda il salone. Può darsi poi che attraverso i rivenditori si torni alla normalità, cioè che il canotto piccolo sia sempre il più richiesto.

E' dagli ameni colli della verde Brianza che il Signor Dario Dorati, titolare della Ditta Do.Mar invade il mondo con i suoi Corsair, razziatori di titoli nazionali ed internazionali.





CORSAIR 3

CARATTERISTICHE TECNICHE

lunghezza	mt.	4
larghezza	mt.	1,75
larghezza interna	mt.	0,80
diametro tubolari	mt.	0,475
peso	kg.	70
compartimenti gonfiabili		3
portata massima	kg.	650
per motori fino a	Hp.	55
tessuto in trevira, neoprene, hypalon		
sacche trasporto 3		
ingombro	120 x 50 x 30	
	160 x 15 Ø	
	95 x 65 x 10	

Prezzo L. 375.000

Questo modello vinse l'ultimo campionato italiano per battelli da turismo. Ma non è solo un canotto veloce, è anche molto capiente. Abbastanza leggero per essere trasportato, solidissimo in tutti i suoi componenti eseguiti con materiali di primissima scelta. Nessuna attività nautica è preclusa al CORSAIR 3.

STAND PIRELLI



La lunga intervista con il dr. Petrosino, animatore tecnico ed appassionato dell'Azienda Seregno.



Viscardi: Sig. Petrosino, sappiamo che Lei, oltre a rappresentare la più grande fabbrica di imbarcazioni pneumatiche, è l'animatore di imprese sportive eccezionali, che fanno del « gommone » l'insolito protagonista sull'immenso palcoscenico del mare.

Abbiamo alle spalle il « Celeusta », e non aggiungo altro.

Quali altre imprese ci farà assistere nel corso della imminente stagione nautica?

Petrosino: Abbiamo in preparazione una grossa impresa; però, le anticipo subito che non sappiamo sino a qual punto potrà riuscire perché abbiamo bisogno di diversi permessi da vari paesi orientali per poter arrivare al termine dell'impresa stessa. Con il giornalista Antonio Fulvi della Nazione, il Comandante Valli, noto navigatore sul Celeusta, ed altri amici, vorremmo arrivare sino a Togliattigrad partendo da Roma, unendo spiritualmente e simbolicamente le due città in questo saluto che noi potremo portare, attraversando il Mar Nero, risalendo il Don e il Volta fino a Togliattigrad dove si sta preparando la catena di montaggio della Fiat 124. È un'impresa molto lunga, soprattutto per l'itinerario che copre oltre 4.000 miglia e, se avremo il benestare dei paesi che attraverseremo, pensiamo di poterla portare a termine come le altre che l'hanno preceduta.

Viscardi: Perché la Pirelli, che per prima ha dato e darà vita a queste imprese non ha ancora pensato all'Off-Shore pneumatico?

Petrosino: Vede, la Pirelli non è che, ufficialmente, ha dato vita a queste iniziative. La Pirelli, che io ho il piacere e l'onore di rappresentare in questo momento, ha appoggiato queste imprese, dando però a dei privati che sono venuti a chiederlo, il battello in

prestito, per compiere queste imprese, come la casa motoristica ha dato in uso il motore ecc. Non si tratta di un'iniziativa che parte direttamente dalla Pirelli, ma è un'iniziativa che è sempre partita da appassionati sportivi che hanno voluto compiere questi exploit.

Questo vale, anche per la questione dell'off-shore, che è sentita da molti sportivi. Io ritengo però che il battello pneumatico, nell'off-shore, sia più una questione di presenza che una questione di effettivi risultati finali, perché il battello pneumatico anche se opportunamente preparato, non potrà mai competere con barche rigide di categoria e di prestazioni prestabilite per queste gare.

Il battello pneumatico è un mezzo che si presta a grandi imprese, ma più sulle distanze o come difficoltà di percorsi; sia per la sua tenuta di mare, sia per la facilità di inserirsi lungo itinerari preclusi alle imbarcazioni tradizionali. Però non può competere, sul piano « velocità pura » in una gara off-shore.

Viscardi: Crede comunque che vi possano essere delle novità in questo campo, se non quest'anno, nei prossimi? Crede che, anche in Italia, l'off-shore pneumatico sia alle porte, come già in altri paesi, vedi Inghilterra?

Petrosino: In Inghilterra, direi che è stato un prototipo ad essere preparato per l'off-shore, ma un prototipo non preparato da una casa, ma da due appassionati che hanno voluto partecipare con un battello pneumatico all'off-shore.

Potremo arrivarci anche in Italia, anzi, posso dire che anche da noi, nel nostro paese, ci sono degli appassionati che pensano all'off-shore fatto con il battello pneumatico.

Viscardi: Pensa che gli acquirenti dei gom-

moni siano tutti dei neofiti che considerano il canotto un buon mezzo per l'indispensabile rodaggio nautico prima di passare ad una imbarcazione tradizionale, oppure li considera un pubblico particolare di appassionati che tornano anche per sostituire il loro battello con un altro, sempre pneumatico, dalle diverse caratteristiche?

Petrosino: Indubbiamente il battello pneumatico è il primo mezzo per arrivare alla nautica, e questo ce lo conferma la vendita anche di battelli di dimensioni minori, diremmo quasi di giocattoli per spiaggia, tipo Nautilus a remi; oppure di battelli adatti per l'applicazione di piccoli motori fuoribordo.

Ciò non toglie che dopo che questi utenti siano passati a battelli pneumatici di dimensioni maggiori, restano legati al pneumatico, perché permette loro di scoprire posti impensati e permette di navigare in determinate condizioni che barche rigide non consentirebbero. Una prova evidente di questo è data dal fatto che diversi possessori di imbarcazioni rigide, sui 4-5 metri, sono passati, o ritornati, per meglio dire, al battello pneumatico, dalle stesse dimensioni.

Viscardi: Le sue impressioni particolari, e quelle del suo pubblico, sul Club del Gommone.

Petrosino: Il Club del Gommone è un club simpatico, che riunisce un po' tutti gli appassionati del settore, ma proprio quegli appassionati che del gommone ne fanno la loro bandiera, e preferiscono navigare col gommone, anziché come dicevo prima, con barche rigide, le cui comodità a parità di misure, sono sempre relative.

Grazie, Sig. Petrosino!

LAROS 50

per motori fino a 55 HP
Omologato R.I.N.A.



Colore grigio-acciaio con particolari azzurri.

5 camere con valvole di gonfiaggio incorporanti i morsetti separatori. I battelli vengono forniti, pronti per la navigazione, completi di: tendalino a prua e relativo montante, paramezzale smontabile, pagliolato a 4 elementi, correnti di irrigidimento fondo (sistema brevettato) in materia plastica ad alta resistenza, scalmi girevoli innestabili a doppio bloccaggio, maniglie per il sollevamento, corda tientibene, anello prodiero di traino, placche per attacco timoneria monocavo, lista paraspruzzi, tasca portadocumenti, asta porta bandiera con guidone, placchette passacorda per l'eventuale applicazione di una paratia per lo stivaggio a prua di oggetti vari. Corredati di: 3 sacchi-custodia per il trasporto, 2 remi scomponibili, soffiato a pedale, corredo materiale per riparazioni manometro BP per controllo pressione, in apposita borsa, istruzioni per il montaggio e la manutenzione, tessera di garanzia.

Lire 610.000

L'ESCURSIONE A GENOVA È STATA CURATA DAL SIG. GIANCARLO CEVENINI, TITOLARE DELL'AGENZIA VIAGGI 5 GIORNATE - Milano - Piazza 5 giornate - tel. 795.177 - 708.727 - 781.990 - 781.992.



Dal sogno ...

Dopo quattro mesi di preparativi, di contatti, di elaborazione di tutto il programma, nell'utopistica speranza che tutto possa risultare perfetto, siamo giunti finalmente alla vigilia della partenza di questo nostro tanto desiderato e voluto raid.

Ora guardo il cielo che si è messo a fare le bizze. E' il 4 giugno, domani partiamo e da stamane si stanno rovesciando su Milano e Lombardia diluvi di acqua e grandine. Penso che altri 35 paia di occhi sono rivolti dove sono rivolti i miei, ma ciò non riesce a rincuorarmi. Temo che il brutto tempo possa far volgere alla rinuncia gli ultimi equipaggi «tubanti» che sono rimasti. Mi corico ricordando come altre volte, nelle settimane passate, dopo una giornata di acqua a catinelle ci si svegliava accolti da un sole splendente in un cielo terso, ma non ci spero del tutto, sarebbe troppo cinematograficamente bello poter partire in un tripudio di sole e di azzurro.

... alla realtà

Alba del 5 giugno. Piove in una maniera cordialmente antipatica, una pioggerellina minuta, sottile, novembrina. Il cielo tutto coperto e nero, senza uno spiraglio. Fa decisamente freddo. Alla rinfusa e frettolosamente mettiamo nei sacchi da viaggio ancora qualche indumento invernale, qualche pultover di quelli pesanti; lasciamo a casa, a malincuore, tutto il guardaroba di costumi da bagno. Saltiamo sul pullmino che ci porterà a Pavia, all'Associazione Motonautica dove ci aspettano le nostre barche e gli altri «gommonauti». Qui ho una gradita sorpresa, ci siamo tutti o quasi, un solo equipaggio manca all'appello, su dieci partecipanti. Qualcuno esita ancora ad uscire dal calduccio delle macchine ma la vista dei più decisi, che sono già all'operazione di montaggio dei canotti e degli altri col canotto già in acqua, li convince e li decide ad unirsi alla compagnia che intanto si è fatta chiassosa e vivace; si intrecciano battute scherzose, moti conati per l'occasione, tutti hanno il sorriso sulle labbra.

Nel frattempo la pioggia è cessata e questo rincuora un po' tutti. Salta il tappo di una bottiglia di spumante per l'immane foto ricordo. Sento che il grande momento è dunque arrivato, si parte per davvero!

I caroselli che i primi più impazienti avevano iniziato davanti alla banchina di partenza si fanno più numerosi ed insistenti in un accavallarsi di scie e di saluti; anche l'ultimo battello è finalmente in acqua e posso dare il tanto atteso segnale di partenza in un crepitio di otturatori fotografici e nel ronzio delle cineprese, tutti vogliono immortalare il fatidico momento. Un ultimo cenno di saluto agli amici rimasti in banchina e siamo partiti!

Navighiamo in gruppo. Lo spettacolo che offriamo a noi stessi ed agli altri, pochi sparuti pescatori che ci guardano passare attenti dalle rive fradice di pioggia, è davvero entusiasmante. Riempiamo il fiume di noi, lo stordiamo con il rombo dei nostri motori, scompigliamo le sue fredde acque in un turbine di spruzzi e di scie bianche, diamo alla cinerea natura che ci circonda una nota di pittoresco colore con i nostri impermeabili gialli, crociati, i giubbotti rossi, i canotti grigi, neri o gialli. Una festa per gli occhi.

L'ordine di navigazione è stato disposto in modo che davanti debbano sempre trovarsi i canotti equipaggiati con motori più piccoli, i 9 CV, e gli altri seguano incolonnati su un'ideale scia ad un centinaio di metri l'uno dall'altro. Chiude la colonna lo scafo di Pennati, la nostra assistenza tecnica gommonautata, la cui funzione predominante per il regolare proseguimento del nostro raid doveva evidenziarsi di lì a non molto.

Poco dopo il Ponte della Becca, vistosissimo riferimento che segnala il nostro passaggio dal Ticino al Po, siamo fermi; sono rimasti inspiegabilmente indietro, dato il poco percorso fatto, tre scafi e Pennati. Ci agganciamo, canotto con canotto, spegniamo i motori

Il raid Ticino - Po -

UNA PAVIA VENEZIA

e l'occasione sembra propizia per scambiarsi le prime impressioni di viaggio, le parole belle, freddo, pioggia, rimbalzano di bocca in bocca. Qualcuno estrae l'immane panino.

Ma gli altri non arrivano. Vanno avanti i «piccoli» mentre noi ci apprestiamo a guadagnare qualche chilometro trasportati da questo limaccioso Po, mentre una nuvolaglia sempre più nera si addensa sulle nostre teste. Perdiamo così quasi un'ora. Finalmente un baffo bianco di spuma ci preannuncia che qualcuno sta arrivando, ma i baffi sono due, tre... e quattro; ci siamo tutti, a grandi cenni li faccio proseguire, non c'è tempo per spiegazioni. Pennati ha già avuto il suo da fare, ma non ce ne rendiamo ancora conto. Do tutto gas mentre la nuvolaglia di sopra si appresta a scaricare il suo umido contenuto.

Non siamo ancora a Piacenza che scorgiamo alcune barche del nostro gruppo ridossate ad un compiacente moletto galeggiante, di quelli fatti con tavole di legno e bidoni di benzina vuoti. Accostiamo. Il nostro Pennati è già all'opera; si è piantato il motore dell'equipaggio Prinetti-Paleari, noie alla bobina pare; è mezzogiorno e l'imperturbabile Prinetti ne approfitta per un rapido ma succulento spuntino.

Intanto apprendiamo che la nostra Assistenza Tecnica ha dovuto intervenire poco prima per uno spinotto tranciato netto da un ostacolo galeggiante, un'imbarcazione finita in secca con conseguente lesione alla chiglia ed un'altra, dela quale si è dovuto effettuare lo smontaggio ed il rimontaggio completo in quanto piena d'acqua imbarcata in seguito ad un imperfetto montaggio del motore sullo specchio di poppa. Ci congratuliamo mentalmente con Pennati e con il suo valido secondo.

Intanto la riparazione al motore di Prinetti-Paleari va per le lunghe. Pare che la bobina non voglia dare assolutamente corrente e non ve ne sono di scorta. «Niente da fare» è il laconico annuncio, proseguiranno fino a Piacenza con il piccolo tre cavalli ausiliario e lì si vedrà. Un'altra ora è così persa. Mi stacco dal moletto a tutto gas, la prima tappa, Pavia-Casalmaggiore è la più lunga, 160 Km. e, continuando così finiremo per arrivare col buio, se pure arriveremo; il dubbio si insinua fra me e la mia bella sicurezza. Presto ascolto al rombo del mio motore, lo sento possente e regolare, ma non ho ancora iniziato a rallegrarmene che scorgo, dietro un'ansa, un'altro canotto dei nostri fermo, in maniera inequivocabile; ci avviciniamo, sono i signori Chiusoli, di Bologna, marito e moglie accorsi al richiamo dell'avventuroso viaggio, meritano tutta la nostra attenzione. — «Il motore non vuol saperne di partire o si ferma fatti pochi chilometri» — alcuni colpi d'avviamento non sortiscono alcun risultato se non quello di liberare dense nuvolette violacee. Completamente sbagliata la miscela, troppo ricca, è la diagnosi. Riusciamo con l'aiuto di altri, che nel frattempo ci hanno raggiunti, a travasare della miscela meno ricca nella tanica di Chiusoli. Tormentiamo ancora l'avviamento ma questi rimane muto. Penso con sollievo che raggiungerà. Qui si è tutto ingolfato. Arriva di lì a poco il nostro onnipotente Pennati armato della sua magica bomboletta spray di etere, una spruzzatina nel carburatore e il diabolico motore si rimette in moto. Ci stacciamo da S. Nazaro, dove raggiungiamo gli altri, che ci hanno preceduti ed aspettati. Il guardiano della chiusa è subito recuperato e si iniziano le operazioni di riempimento e svuotamento. Dopo mezz'ora filiamo a buona andatura verso Cremona, dove arriviamo verso le 17. Quasi tutti devono rifornirsi di carburante e sostiamo in banchina per circa



Una maestosa visita

40 minuti, suscitando molto interesse e curiosità fra i cittadini che passeggiano sul lungofiume, i più si dimostrano molto ammirati per l'impresa che stiamo facendo (gli striscioni PAVIA-VENEZIA bene in vista su ogni canotto sono di per sé molto equolenti) e questo, naturalmente, ci lusinga non poco.

Terminato il carico di benzina ripartiamo un po' alla spicciolata alla volta di Casalmaggiore, nostra prima tappa. Noto con rammarico che il fiume ci porta verso il cattivo tempo; infatti uno scroscio violento di pioggia ci coglie mentre proprio mentre stiamo orneggiando presso la locale sede della canottieri, ma ormai ci siamo, ben felici di esserci ed appena in tempo, copriamo rapidamente le barche e con una corsa siamo in albergo. Qui abbiamo la sorpresa di trovare l'equipaggio Prinetti-Paleari che aveva raggiunto Casalmaggiore via terra dopo essersi procurato un nuovo motore. Concludiamo la prima giornata dal nostro raid davanti ad una buona tavola imbandita, dove festeggiamo calorosamente Pennati ed il suo Secondo, perchè dobbiamo a loro se siamo di nuovo tutti insieme, anche dopo una giornata nella quale buona parte dei motori avevano deciso di piantarci. La nostra assistenza tecnica si è dimostrata concretamente efficace ed all'altezza della situazione.

Acqua sorella e sorellastra

Venerdì 6 giugno. La prima impressione che ognuno di noi cerca, alzandosi, è relativa al tempo, ed ognuno di noi ha la sua bella delusione: il cielo è sempre coperto di nuvole dense di pioggia e fa sempre molto freddo, per essere giugno. Leggiamo con piacere sul quotidiano «La Provincia» un articolo di benvenuto nel quale si loda con belle



(5-8 giugo 1969)

TUTTA DI GOMMONI



Gommone sul Po

e sensibili parole il raid degli «Esploratori del Po» (saremmo noi). Ringraziamo l'ignoto articolista.

Ci lasciamo alle spalle il bell'approdo di Casalmaggiore salutati dal solito gruppetto di curiosi. Puntiamo su Borgoforte dove ci fermiamo per colazione. Sembra che tutto, stamattina, proceda per il meglio. La corrente del fiume è sempre molto forte ed a tratti anche vorticoso, trascina rami, erbe e tronchi falciati dal violento temporale di questa notte, che si impigliano e si attorcigliano sull'albero dell'elica costringendoci a continue, rapide fermate per liberarcene. Arriviamo tutti in gruppo all'approdo di Borgoforte, sotto il ponte ferroviario. Qui l'equipaggio dei signori Migliavacca di Binasco denuncia un imperfetto funzionamento del proprio motore verificatosi qualche chilometro più a monte. Pennati ed il Secondo saltano sul battello e in un attimo quattro sapienti mani armeggiano su candele, carburatore, pistoni e aggeggi vari dell'illustre inferno. Andiamo a mangiare con la convinzione che il guasto sarà, presto e bene, riparato. Siamo a tavola nel locale «Da Bigio» cucina Bigiolla, tipica trattoria del fiume che fa colore per le stravaganze insolite del suo proprietario, che contribuisce a portare al massimo l'allegria ed il buon umore, prerogative che, debbo dire, non ci hanno mai abbandonati per tutto il viaggio. Terminiamo di mangiare ma Pennati ancora non si vede; lascio gli altri e lo raggiungo all'ormeggio. Il guasto è più grave di quello che si pensava al principio; non arriva miscela ad un cilindro ed in questa condizione è impensabile poter proseguire.

Decidiamo di portare il motore nella vicina Mantova, in un'officina specializzata per tentare una riparazione urgente o, nella peggiore delle ipotesi, per noleggiarne un'altro che permetta il proseguimento del viaggio. Vanno Pennati e Migliavacca mentre la signora prende posto su un altro canotto; partiamo un po' a malincuore alla volta di Ficarolo. Ci coglie un violento temporale, per fortuna breve; sono dieci minuti di pioggia tambu-

reggiante da riuscire a malapena a tenere gli occhi aperti. Il Po è sempre limaccioso e pieno di detriti boschivi. Nella vicinanza dei ponti di barche bisogna prestare molta attenzione perché lì la corrente incanalata trascina via.

Verso il tardo pomeriggio finalmente un sole pallido ed anemico viene a mitigare un poco tutto il freddo accumulato in questi giorni. Basta questo perché il fiume cessi di apparirci ostile e riveli il suo volto amico e compiacente aprendosi tutta la maestosa grandiosità dei suoi scenari, del verde ombroso delle rive fitte di alberi. E' tutta la natura che risplende nei suoi semplici colori.

Siamo a Ficarolo abbastanza presto. Sono le 18. Abbiamo tutto il tempo per riassetarci, persone e cose. Facciamo un accurato ormeggio prestando ben orecchio alle previsioni dei locali che preannunciano il fiume in aumento. Poi siamo tutti all'argine ad aspettarli. L'attesa non è lunga.

Alle 21 circa un baffo bianco appare dietro la grande curva che chiude l'orizzonte. Gli sguardi di tutti sono rivolti in quella direzione, viene puntato anche l'unico camocchiale esistente nella compagnia. Sì, sono loro! Un brivido di commossa emozione ci percorre tutti. Hanno dovuto lasciare il motore a Mantova e sono arrivati spremendo tutta la potenza di un piccolo 9 HP preso a nolo. Ma ora importa solo essere tutti uniti, perché tutti capiscono che qualsiasi avventura possano incontrare nella grande avventura che stiamo vivendo, non saranno mai lasciati soli.

La vince il sole

Sabato 7 giugno. Le previsioni dei pescatori locali si sono puntualmente avverate. Il Po è cresciuto e la lingua di sabbia sulla quale avevamo lasciate le barche si è trasformata in uno schifoso acquitrino; saliamo sui canotti portati a spalla dagli amici con stivaloni lunghi da pesca. Partiamo in un mattino nebbioso e umido. Superiamo subito il ponte di barche già aperto per una bettolina che risale.

Poco dopo sulla riva sinistra vediamo un grosso accampamento militare brulicante di vita, forse stanno gettando un ponte di barche, se ne vede già un moncone aggrappato all'argine, salutiamo con ampi gesti ai quali rispondono tutti, dall'ultima recluta ai compunti graduati.

Finalmente fa capolino il sole e il cielo si libera, ne approfittiamo per cercare di arraffare un po' di tintarella, lasciandoci andare con la corrente intanto che aspettiamo alcuni che si sono fermati per rifornirsi di carburante. Ci fermiamo per mezzogiorno a Villanova Marchesana accolti da quasi tutto il paese e da un simpaticissimo parroco che vuole sapere tutto di noi e che ci promette grandi festeggiamenti qualora ritornassimo ancora il prossimo anno; alla nostra partenza ci vuole benedire uno per uno unitamente alle nostre imbarcazioni. L'episodio ci ha messi di buon umore — diciamo meglio ancor più di buon umore — e filiamo di conserva verso la chiusa di Volta Grimana che ci immetterà nei canali navigabili che portano a Chioggia. Il bel tempo finalmente favorisce gli appassionati della fotografia che si cimentano con le loro macchine alla ricerca di effetti sempre più personali.

Facciamo la chiusa unitamente ad una grossa bettolina che ci precede; scambiamo notizie ed informazioni. Poco dopo siamo fuori e

diamo tutto gas, entusiasti dal paesaggio che ci circonda, sfilano davanti a noi case, alberi, donne e ragazzi in bicicletta che ci additano, ci sembra d'essere dei grandi protagonisti di questo soboto veneziano. Arriviamo così al Brenta e di qui al mare, che troviamo fortunatamente calmo come una tavola. Sfiliamo davanti a Sottomarina facendo accorrere sul bagnasciuga i già numerosi bagnanti ed eccoci a Chioggia, dove siamo accolti dal locale circolo Nautico con tutti gli onori e con molta gentilezza ed attenzione per i nostri piccoli problemi.

La sera stiamo alzati sino a tardi, è l'ultima serata del nostro raid e tutti ci sentiamo di fare un po' bisboccia, l'allegria ed il buon umore non ci fanno difetto.

Azzurro di cielo e di mare

Domenica 8 giugno: Ci saluta finalmente uno splendido sole. Lasciamo il circolo nautico, al quale vanno tutti i nostri ringraziamenti per il trattamento veramente signorile riservatoci, e ci sentiamo euforici mentre in perfetta e diligente colonna ci avviamo alla volta di Venezia seguendo il tracciato lagunare. Dobbiamo rispondere ai cenni di saluto continuamente rivolteci dalle numerose imbarcazioni che incrociamo, lance, motoscafi, battelli. Abbiamo la sensazione di essere degne comparse in questo meraviglioso scenario naturale. Poco prima delle 11 siamo in S. Marco ed entriamo nel Canal Grande. Sfiliamo per Venezia, recitando la nostra parte di incalliti navigatori, e rotti a tutte le avversità del destino; la giornata è splendida, Venezia è splendida, insomma tutto non può essere che splendido.

Ora che è finita sento in me un senso di vuoto, un profondo rammarico per dover lasciare i compagni d'avventura e per questi giorni, questi momenti che abbiamo vissuto sino a poco fa e che ora sono solo dei ricordi in noi.

Tuttavia voglio considerare questo raid non come un'esperienza indimenticabile e irripetibile, ma piuttosto come l'inizio di un ciclo di avventurose e sempre nuove esperienze che potranno portarci su itinerari insoliti ed entusiasmanti, a completo appagamento delle nostre velleità sportive.

Salutiamo ad uno ad uno gli amici protagonisti di questo raid PAVIA-VENEZIA 1969, leggo nei loro occhi questa sincera determinazione.

ANGELO VISCARDI



L'approdo

Un particolare ringraziamento alla ditta «Motonautica Pennati» di Milano, che con la sua intelligente ed efficace assistenza ha permesso lo svolgimento pratico di questo Raid, mettendo in grado tutte le imbarcazioni ed i motori avariati di raggiungere con i propri mezzi la meta prefissata.



MOTONAUTICA

SUB

ATTIVITA' F.I.A.S. - FEDERAZIONE ITALIANA ATTIVITA' SUBACQUEE

organo ufficiale del club del gommone

CICLISMO

Illustrato

ANNO XXIV - N° 4

NOVEMBRE 1970

Sped. Abb. Post. Gr. IV - L. 400

●●●●●●●●
SUB
Un viaggio
nel
Mar Rosso
●●●●●●●●





FONDAZIONE
MAGICA CLEME
www.magicacleme.org onlus

**Per destinare il 5X100
a Magica Cleme
CF 945 946 201 58**



Gli angioletti di SVEVA



BIGLIETTI IDEA VILLAGE



AVGVSTVS
FLY **MARINE**



HOTEL VILLA
AVGVSTVS
★★★ S. DAL 1950



Esplora il fascino delle Eolie...



Exclusive Group



Sconto card "Socio Club del Gommone" 10%

Vico Ausonia, 16 - 98055 Lipari (ME) - Isole Eolie - Sicily - Italy

Tel 090/9811232, cell. 335/6529150





www.hertelteli.it

Teli Nautici

TEL 02.90.72.47.21

Lavorazioni per le Aziende

- Teli per container e pick up, capottine e carrelli elevatori
- Teli per coperture macchinari
- Teli divisori scorrevoli per separare ienti in capannoni
- Teli per strutture con laterali scorrevoli o per tettoie
- Chiusure per ambienti esterni di bar e ristoranti
- Reti in pvc e polietilene per trasporti rifiuti
- Tubi in pvc per irrigazio, Striscioni pubblicitari
- Lavorazione conto terzi di striscioni pubblicitari (saldatura e occhiellatura)

Lavorazioni per la Nautica

- Teli in tessuto e pvc per barche e gommoni
- Tende per campeggio nautico
- Copri gambali
- Copri consolle
- Copri motore
- Cuscineria nautica
- Riparazioni

Lavorazioni per Scuole e Palestre

- Materassine in gomma piuma rivestite di materiale plastico lavabile
- Confezione di articoli ludici, in gomma piuma rivestiti di materiale plastico lavabile, per attivita' motorie
- Riparazioni

Lavorazioni per il tempo libero

- Teli per copertura piscine
- Teli per copertura mobili da giardino
- Teli per gazebo
- Teli impermeabili per strutture in legno
- Reti ombreggianti
- Teli copri moto e Rifacimento selle da moto
- Teli per camper
- Cuscineria per camper e roulotte
- Riparazioni verande roulotte e pre-ingressi invernali
- Riparazioni in genere



GM JEWEL MARINE



Via della Cava, 70 - 23852 Garlate (LC) - Tel./Fax 0341/682592 - info@jewelmarine.com - www.jewelmarine.com

CONCESSIONARIO UFFICIALE **HONDA**

MARINE



4XC



JAVER Raymarine®



GARMIN™



1977 Nasce la rivista "Il Gommone"

Il Gommone e la Nautica per Tutti è dal 1977 la rivista di riferimento per i diportisti appassionati del «mezzo pneumatico». Unica nel suo genere in Europa rappresenta un comparto che è un'eccezione del «made in Italy». Quando nacque, nella primavera del 1977 fu definita un periodico di «nautica alternativa» in contrapposizione con i luoghi comuni di allora (in parte ancora attuali, purtroppo) che la nautica fosse solamente una passione per ricchi. Grazie anche al contributo editoriale della Rivista Il Gommone gli italiani scoprirono che tutti potevano andare per mare. La Rivista Il Gommone nacque dopo alcune uscite gommonautiche in compagnia degli amici dello storico Club del Gommone di Milano. In particolare, tutto nacque dopo un raduno sul fiume Po, da Pavia al Venezia. Allora i marchi di battelli

pneumatici erano pochissimi e le potenze dei fuoribordo raramente superavano i 20 hp, tutti guidati rigorosamente a barra. Poi i diportisti italiani impararono ad apprezzare le straordinarie doti di questo mezzo nautico e l'offerta, nel corso degli anni, si moltiplicò fino ad arrivare ai giorni nostri con una varietà di misure, versioni e allestimenti che non ha praticamente eguali nel panorama mondiale. La Rivista Il Gommone la trovate tutti i mesi in edicola, oppure in abbonamento postale o in edizione digitale scaricabile dal sito www.ilgommone.net

Pier Paolo Bellina

Editore - Direttore Responsabile
Il Gommone

il gommone

HANNO PARLATO DI NOI

Il Messaggero
di Roma
di Gastone De Marchis

l'Unità

Uscito un bimestrale per chi usa i gommoni

il campeggio italiano

Una nuova rivista per la nautica

Il gruppo Editoriale Stammer di Milano ha realizzato il primo bimestrale di nautica alternativa: «Il Gommone». Tale rivista, curata da esperti e appassionati di nautica, vuole essere un semplice e valido mezzo d'informazione per chi s'imbatte, per la prima volta, nel turismo nautico.

Gruppo Editoriale Stammer S.p.A. - Centro Commerciale S. Felice - 20090 Segrate (MI).

staff

Per una nautica alternativa. Un mercato di alcune decine di miliardi e una risposta molto interessante al problema del tempo libero: queste le premesse che hanno stimolato il gruppo editoriale Stammer, di Milano San Felice, a studiare una nuova iniziativa. È nato così **il gommone**, primo bimestrale di nautica alternativa. Curata da un cast di esperti, la rivista costituisce un valido mezzo di informazione per gli appassionati, con largo spazio riservato al turismo nautico ed agli itinerari di semp-

■ Normalmente il parlare o lo scrivere di nautica è materia per soli iniziati o, se si preferisce, per «addetti ai lavori». Proprio per favorire gli inepti e in relazione ad un mercato di alcune decine di miliardi, in continua evoluzione, il Gruppo Editoriale Stammer ha studiato con estrema attenzione una nuova iniziativa editoriale. Il **GOMMONE**, primo bimestrale di nautica alternativa che costituisce un mezzo di informazione vero e semplice per chi intende andare per acqua.

■ **ANDARE IN ACQUA** è un mezzo di divertimento non solo per i «addetti ai lavori» ma per tutti. Fortunatamente, il tempo libero si può passare in un modo diverso da quello abituato. È un modo di andare in barca che non è solo «addetti ai lavori» e non è solo «addetti ai lavori».

■ **IL GOMMONE** è il primo bimestrale di nautica alternativa, nato dalla iniziativa del Gruppo Editoriale Stammer.

Gruppo Stammer

IL GOMMONE

Editoriale TAC

Il gruppo Editoriale Stammer di Milano ha realizzato il primo bimestrale di nautica alternativa: «Il Gommone». Tale rivista, curata da esperti e appassionati di nautica, vuole essere un semplice e valido mezzo d'informazione per chi s'imbatte, per la prima volta, nel turismo nautico.

Gruppo Editoriale Stammer S.p.A. - Centro Commerciale S. Felice - 20090 Segrate (MI).

Il bimestrale di nautica alternativa «Il Gommone» è uno strumento per «addetti ai lavori», ma costituisce un mezzo di informazione vero e semplice per chi intende andare per acqua. Fornisce, insomma, strumenti di scelta e non vuole pre-confezionare.

Uno spazio è riservato al turismo nautico, al camping marino, agli itinerari, ai raid di semplice e non pericolosa realizzazione, dove gommone, uomo e natura diventano insieme i protagonisti.

Il bimestrale di nautica alternativa «Il Gommone» è uno strumento per «addetti ai lavori», ma costituisce un mezzo di informazione vero e semplice per chi intende andare per acqua. Fornisce, insomma, strumenti di scelta e non vuole pre-confezionare.

Curata da un cast di esperti e di veri appassionati, «Il Gommone» non è uno strumento per «addetti ai lavori», ma costituisce un mezzo di informazione vero e semplice per chi intende andare per acqua. Fornisce, insomma, strumenti di scelta e non vuole pre-confezionare.

Larghissimo spazio è riservato al turismo nautico, agli itinerari, ai raid di semplice e non pericolosa realizzazione, dove gommone, natura e l'uomo sono insieme i veri protagonisti.



IL PRIMO BIMESTRALE DI NAUTICA ALTERNATIVA - ANNO I - N. 1 - MAR./APR. 1977 - L. 1.200

il gomnone





PANTELLERIA: VULCANO DA FAVOLA

GIL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

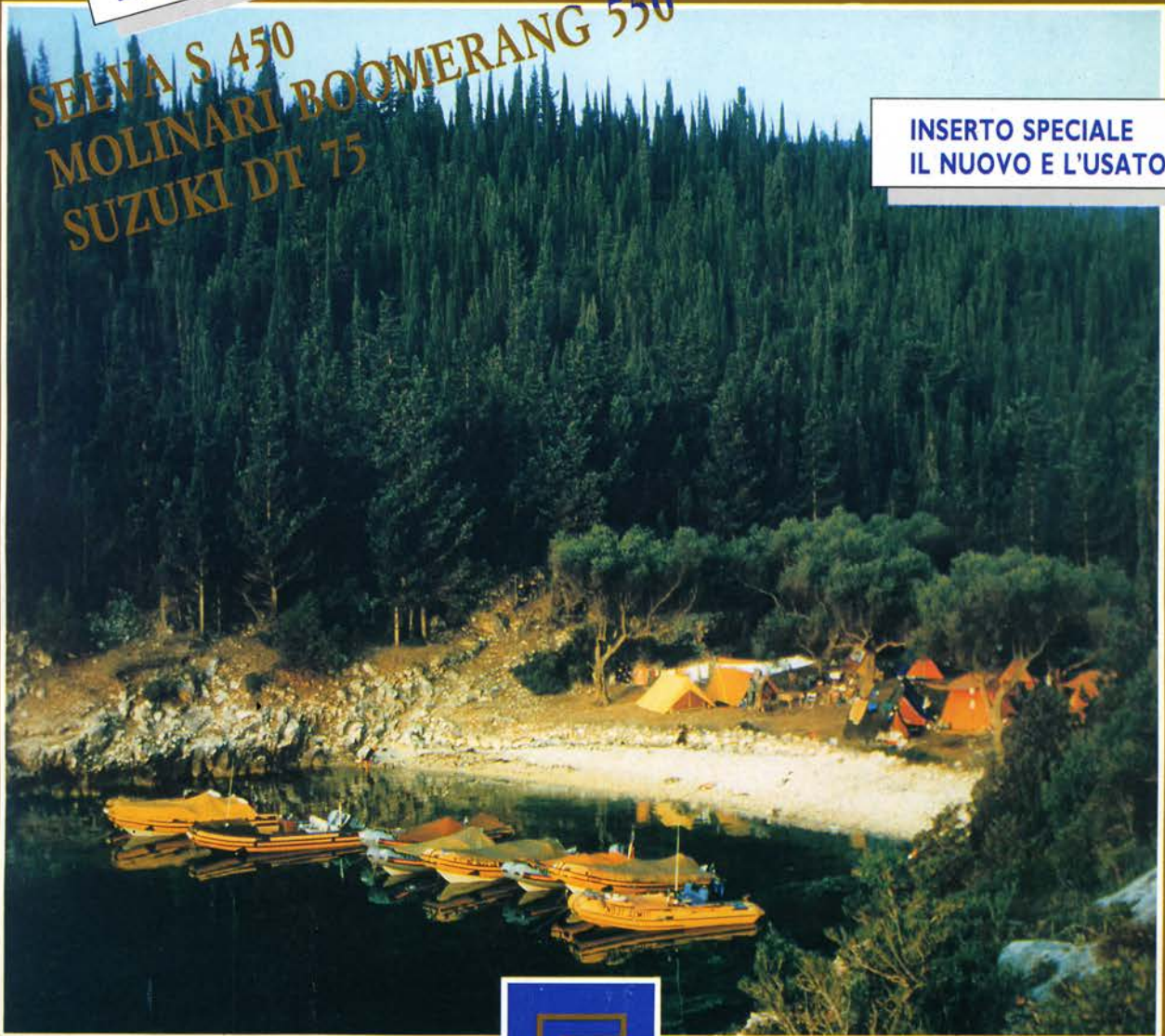
NUMERO
100

LE NOSTRE
PROVE

PONTINE, SEPARATE IN CASA
LE ISOLE DELLA CALABRIA
DJERBA E I LOTOFAGI

SELVA S 450
MOLINARI BOOMERANG 550
SUZUKI DT 75

INSERTO SPECIALE
IL NUOVO E L'USATO



ISSN 1120-2262

N. 100 L. 6.000

Sped. Abb. Post. Gr. III/70 - Mensile - Anno XV - Luglio 1991



ITINERARI: LE ISOLE «PROIBITE» DELL'ARCIPELAGO TOSCANO

Giugno 2014 - € 5,00

GIL GOMMONE

E LA NAUTICA PER TUTTI

329

LE NOSTRE PROVE

BLACK FIN ELEGANCE 7

ZODIAC CLASSIC E FUTURA

VITA DI BORDO

BAMBINI & GOMMONI

**TRUCCHI E CONSIGLI
PER NON AVERE PROBLEMI**

TECNICA

SET-UP DEL FUORIBORDO

**QUANTO CONTANO L'ELICA
E LA POSIZIONE DEL MOTORE**

DIPORTO

VACANZE IN LIBERTÀ

**ALLESTIRE IL GOMMONE
PER IL CAMPEGGIO NAUTICO**

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - DL 333/2003 - con. L. 46/2004, art. 1, c. 1, LO MI - Mensile - Anno XXXVIII



**GUIDA
AL MERCATO**

TUTTI I PREZZI AGGIORNATI
DEL NUOVO E DELL'USATO
DI GOMMONI, MOTORI
E CARRELLI



UNLIMITED BORDERS



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
1 - 6 ottobre 2020

60 | **S[n]**
SALONE NAUTICO
salonenautico.com

NUOVAJOLLYMARINE.COM

Nuova Jolly Marine Via Bologna, 3/5 - Bussero (MI) ITALIA
+39 0295334031 - infojolly@nuovajolly.it



Come diventare Socio del Club del Gommone

Quote associative per l'anno 2021

Socio Comandante € 100,00 residente in Lombardia (eccezionalmente per il 2021).

Socio Comandante alla prima iscrizione € 100,00

Socio Comandante fuori regione € 100,00 (socio con gommone fuori Lombardia)

Socio Simpatizzante € 100,00 (socio senza gommone)

Le quote di iscrizione comprendono:

- Abbonamento alla rivista “Il Gommone” con inizio da Gennaio fino Dicembre 2021 (10 numeri) e comunque per il solo periodo di iscrizione. Il diritto alla rivista terminerà in ogni caso a Dicembre 2021.
- Abbonamento Base Emergensea “ La rete di carroattrezzi nautici” attiva in Italia, Slovenia, Francia, Croazia e Grecia. www.emergensea.it

Tutti hanno diritto:

- alle nostre circolari on line “Notiziando”
 - alla tessera di appartenenza al club
 - alla tessera FIM per chi si impegnerà a prendere parte alle gare di Motonautica
 - al guidone
 - ai gadget e alle agevolazioni annualmente proposte al Club
 - a sconti particolari presso rivenditori e centri commerciali convenzionati
 - all'accesso in sede in occasione delle serate a tema indette durante l'anno
 - alla partecipazione a costi agevolati alle nostre manifestazioni inserite nel programma nautico 2021
- Per chi non ha richiesto la spedizione in abbonamento, la rivista Il Gommone è reperibile in sede fino al mese successivo l'uscita nelle edicole, dopo non se ne assicura la disponibilità.

Come Associarsi:

Lo si può fare in sede in Via dei Ciclamini 23 Milano. Il club è aperto, salvo festività, tutti Mercoledì sera dalle ore 21.30 alle 24:00.

Come Associarsi on line:

Scarica la scheda di iscrizione alla pagina “Iscrizioni” sul sito www.clubdelgommone.it, compilala e inviala a mezzo e-mail congiuntamente agli estremi del Bonifico Bancario – causale: Quota Associativa 2021.

Coordinate bancarie alla stessa pagina

E-mail: info@clubdelgommone.it

Importante:

Prima prendi visione dello Statuto e del Regolamento sul sito

L'iscrizione è valida solo dopo aver inviato copia della scheda di iscrizione e estremi del bonifico via E-mail



Circumnavigazione d'Italia 2017



Settembre 2016, ultima giornata al Salone Nautico di Genova, finalmente trovo il tempo per lasciare lo stand del Club e farmi un giro fra i gommoni esposti. Cerco la novità. E ce ne sono, i cantieri presenti esibiscono le loro creazioni migliori. Tutti cercano di recuperare il mercato italiano, molti vendono all'estero ma da noi sono fermi. Sull'onda di questa esigenza espongono, insieme ai maxi rib, gommoni sotto i cinque metri. Chi in veste di tender di lusso chi in veste di battelli dedicati all'utenza più giovane, con motorizzazione senza patente. Ecco, questi ultimi mi interessano particolarmente. Anche perché i maxi rib vanno all'estero, i tender di lusso vanno in un altro mondo. I senza patente, vuoi per le dimensioni vuoi per il costo relativamente alla portata di molti mi sono più simpatici e rimangono in Italia. E poi, che diamine, con gommoni anche più piccoli qualche decina di anni fa, abbiamo fatto cose egregie: Corsica, Sardegna, Croazia, Grecia Ionica, Grecia Egea, Turchia...per non parlare del Po e del Danubio. Mi domando: perché non ripercorrere quelle rotte e con gommoni di quelle dimensioni? E poi, perché non dimostrare ancora una volta quanto è affidabile un gommone, ad esempio in un "giro" d'Italia? Magari in una sorta di staffetta così da coinvolgere alcuni dei nostri soci? Detto fatto. Lo propongo a Piero Formenti, visto che esponeva una gamma di battelli con carena in alluminio dai quattro ai cinque metri ad un prezzo particolarmente contenuto. Accetta subito! "Era da un

po' che ci pensavo" dice! Mette a disposizione uno Zar Mini 16, cinque metri giusti. Perfetto! Ho sfondato una porta aperta!

Passo direttamente alla Suzuki partner tecnico in molte iniziative con Zar Formenti. L'idea piace, ci sono anche loro. Da Il Gommone, nostra rivista di riferimento, il Pier ci seguirà per tutto il tempo coinvolgendo web, social e pagine della stessa rivista. Modestamente siamo organizzati pure noi con pagine sui social e sul sito www.clubdelgommone.it. Alla fine, grazie al lavoro di tutti conteremo almeno sei/settemila contatti al giorno... e per tutto il mese di Aprile.

Il lunedì successivo espongo l'iniziativa in Consiglio Direttivo, piace a tutti ... o quasi. Dalle pagine del Forum coinvolgiamo i Soci facendo appello a chi se la sentiva di navigare in solitario per almeno 200 miglia. Rispondono in parecchi, alcuni decisi altri con riserva causa lavoro. Impossibilitati ad allungare il "percorso" ci fermiamo a dieci staffettisti. Quasi tutte "pellacce". Molti di loro hanno un curriculum niente male. Ci sono anche le riserve che alla fine coinvolgeremo comunque. L'ultima tappa la concluderà Mauro socio fondatore del Club.

Otteniamo il patrocinio di Regione Lombardia, della Federazione Italiana Motonautica, di Ucina Confindustria Nautica. Coinvolgiamo Navime-teo per le previsioni meteo, Sportoutdoor.tv per i passaggi in tivù, Garmin Italia, Nautica Report,





Nautysport e Mokinba Hotel. Il tracciatore satellitare Spot ci seguirà tappa per tappa. Passiamo l'Inverno a progettare, contattare, organizzare. Come ogni evento servirà un logo, all'unanimità viene approvato il progetto presentato dalla vulcanica Noemi. Il percorso definitivo sarà Genova Messina Venezia con risalita del Po fino a Pavia. La parte più difficile è la logistica per il cambio delle staffette. Poi a Febbraio arriva lo Zar Mini, arriva anche il motore, un affidabilissimo Suzuki DF 40A. Nautysport inizia l'allestimento. A Marzo le prove in acqua. Fine Marzo l'annuncio sulle reti Sportoutdoor.tv. Sui social, grazie ai nostri partner, da molti giorni se ne sta già parlando. Qualche riunione in più per puntualizzare come saranno le comunicazioni giornaliere con i media e siamo pronti. Partenza 1° Aprile. Sulla data una miriade di battute, qualcuno fino all'ultimo pensava fosse il classico pesce d'Aprile. Invece no!

Il Primo Aprile lo Zar Mini è in acqua ai pontili dei Saloni Nautici di Genova. Ci sono anche tutti gli equipaggi del giro e i rappresentanti dei partner tecnici e istituzionali. Tivù locali e molti amici. Alza bandiera e stappo dello spumante. La giornata è magnifica, così anche per i giorni a venire. Tutti a salutare Emilio, il primo equipaggio. Ma vi lascio ai loro diari di bordo, sicuro che vi contagheranno con il loro entusiasmo.

Grazie a tutti.

Virginio Gandini

Il Giro

1.767 miglia lungo le coste italiane e risalendo il Po fino a Pavia.

Dodici equipaggi in navigazione e uno alla tastiera. Oltre seimila visualizzazioni giornaliere sui social. Decine di associazioni, amici e appassionati incontrati nel corso di questa nuova avventura. Molti soci fedelissimi che ci hanno incoraggiato e sostenuto. Un gruppo di "sponsor" tecnici di eccellenza. Con il patrocinio di Regione Lombardia, Ucina Confindustria Nautica e Federazione Italiana Motonautica.

Gli equipaggi

- Emilio Galli: Genova - Porto Ercole
186,9 miglia
- Alessandro Di Lelio: Porto Ercole – Napoli
190,1 miglia
- Marco Galli: Napoli – Cetraro
166,7 miglia
- Alberto Bagagli: Cetraro - Messina - Roccella Ionica
178,9 miglia
- Virginio Gandini: Roccella Ionica – Taranto
185,8 miglia
- Michele Armiento: Taranto - Mola di Bari
200 miglia
- Marco Mosca: Mola di Bari - Tremiti – Pescara
206 miglia
- Angelo Villani: Pescara – Riccione - 128,5 miglia
- Franco De Gradi, Fabio Peschiera: Riccione
Venezia - Porto Viro
131,5 miglia
- Mauro e Marina Seguso: Porto Viro – Pavia
187,7 miglia



Gli staffettisti e i sostenitori della Circumnavigazione d'Italia giustamente celebrati a Winners, la serata

dedicata al Club del Gommone e a tutti i protagonisti della gommonautica italiana e internazionale.



In piedi da sinistra: Virginio Gandini, Pier Paolo Bellina (il Gommone), Paolo Ilariuzzi (Suzuki Marine), Piero Formenti (Zar Formenti), Mauro Seguso, Angelo Villani, Marco Mosca, Michele Armiento, Marco Galli,

Alberto Bagagli, Alessandro Di Lelio.

In basso da sinistra: Franco De Gradi, Marina Seguso, Fabio Peschiera, Paolo Onidi (Gruppo Mokinba Hotel), Lorenzo Piazzolla (Nautysport)

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

MA FRA®

i cosmetici per la vostra barca

VIENI A TROVARCI AL

6 | S[n]

SALONE NAUTICO

Genova, 1-6 ottobre 2020

PAD. B SUPERIORE
STAND U2



VIDEO

PUNTA IL TUO SMARTPHONE VERSO IL RIQUADRO QR CODE E SCOPRI I PRODOTTI MAFRA IN AZIONE!

PRODOTTI UTILIZZATI E RACCOMANDATI DAI MIGLIORI CANTIERI NAVALI



ACQUISTALI ORA SU **MAFRA.SHOP**

f You Tube t p i • mafra.it

OPPURE SCOPRI I MAFRA MARINE POINT:
I NOSTRI NEGOZI PROPRIO VICINO A TE!





Gibilterra 2018



Sabato 2 Giugno 2018 eravamo in molti, prima ai pontili del Marina di Varazze poi alle banchine di Genova Fiera, ad aspettare Italo, il piccolo Mini Rib 16 della Zar motorizzato con l'affidabile Suzuki DF 40 A, di ritorno da Gibilterra. Iniziato dalle banchine del Porto Genova Fiera Sabato 21 Aprile, il Genova Gibilterra Genova organizzato dal Club del Gommone, ha visto un alternarsi di equipaggi staffetta fino al giro di boa a Gibilterra di Martedì 8 Maggio e poi di ritorno con una puntata a Formentera e a Ibiza ripassando per Barcellona, il Golfo del Leone, Costa Azzurra e Liguria di Ponente. Particolarmente impegnative, causa mare grosso o piog-

gia, le tratte Valencia Barcellona e i due passaggi andata e ritorno del Golfo del Leone.

In complesso, gli equipaggi impegnati nell'impresa, alcuni di loro avevano già preso parte con lo stesso mezzo alla Circumnavigazione d'Italia dell'anno scorso, si sono saputi gestire al meglio le tratte a loro affidate valutando condizioni meteo e approdi.

Insomma, mai come in questo caso l'esperienza conta, così come conta l'affidabilità: eravamo sicuri del gommone già collaudato l'anno scorso quando risalendo l'Adriatico aveva dovuto affrontare un mare particolarmente agitato e soprattutto del Suzuki DF40A, anche lui veterano della Circumnavigazione d'Italia, che per intere giornate con il suo costante ronzare infondeva sicurezza e tranquillità. A bordo, oltre al tracciatore satellitare Spot che permetteva all'organizzazione da Milano di seguire ogni singola tappa, era stato installato il Chartplotter GPS Simrad GO7 completo di trasduttore TotalScan, quest'ultimo utilissimo per monitorare i fondali davanti alle foci del Rodano.

Tornando ai festeggiamenti dell'arrivo e purtroppo della fine dell'avventura, non potevo non notare fra





chi vi aveva preso parte, una sincera commozione sia per l'imminente separazione da "Italo" sia per l'esperienza fatta. Alla prossima...

Tutto il diario sul sito www.clubdelgommone.it/2018/gibilterra.html

Qualche numero:

11 Equipaggi = 22 Soci del Club del Gommone

Miglia totali percorse: 2.414,2

Giornate di navigazione effettiva: 31

Media delle miglia percorse giornalmente: 77

Giornate di durata dell'evento: 43

Totale litri benzina consumati: 1.437

Tappa giornaliera più lunga: Marsiglia- Port Vendres 141,90 miglia (V. Gandini-A. Parravicini).

Tratta più lunga in tre giorni: Barcellona - Hyeres 319,6 miglia (P. Cella - O. Comotti)

Alle miglia percorse da Italo vanno aggiunte le 1.767 miglia navigate l'anno scorso circumnavigando lo Stivale.





Un esempio di affidabilità per il gommone e il motore che ha davvero pochi eguali e una grande professionalità dei ventidue piloti che si sono alternati alla guida. L'avventura ha avuto il patrocinio di Regione Lombardia, Federazione Italiana Motonautica, Ucina Industria Nautica e non si sarebbe potuta realizzare senza il supporto tecnico di: Suzuki Marine, Zar Formenti, Mokinba Hotel Milano, Navico Simrad, Ma-Fra cosmetici per la Nautica, Extreme Wrap, NautySport, Sportoudoor.tv.

Un ringraziamento particolare a Pier Paolo Bellina Editore e Direttore Responsabile della rivista IL GOMMONE per i comunicati stampa e per il supporto on line all'organizzazione.

Gli equipaggi:

Emilio Galli-Angelo Villani – Genova Marsiglia – 233,2 Miglia

Virginio Gandini – Alain Parravicini – Marsiglia – Castelldefells (E) – 266,1 Miglia

Marco Mosca – Fabio Peschiera – Castelldefells – Denia – 215,7 Miglia

Danilo Redaelli – Franco Bodini – Denia – Almeria – 212,2 Miglia

Michele Armiento – Christopher Piercey: Almeria – Gibilterra – 180,50 Miglia

Alessandro Di Lelio – Ambrogio Fumagalli: Gibilterra – Almeria – 168,4 Miglia

Eugenio Severgnini – Carla Gnemmi: Almeria – Denia – 211,8 Miglia

Alberto Bagagli – Mario Giuliani: Denia – Baleari – Valencia – 243,8 Miglia

Angelo Tadolti – Giuseppe Cervo: Valencia – Barcellona – 199,5 Miglia

Pino Cella – Ottavio Comotti: Barcellona – Hyeres – 319,6 Miglia

Doriano Grigoletto – Franco De Gradi: Hyeres- Genova – 163,4 Miglia



SIMRAD®

Go With Confidence

Lo standard si fa brillante.



Naviga lungo la costa, un lago o semplicemente trascorri una giornata in acqua insieme ai tuoi amici. Simrad Cruise ti regala un'esperienza di navigazione unica e in massima sicurezza.

Un plotter cartografico facile da usare che ti consente di sapere dove sei e cosa ti circonda, oltre a fornirti informazioni importanti come velocità e profondità per navigare in massima sicurezza. Potrai godere anche di un sonar integrato per i giorni in cui desideri uscire a pescare.

CRUISESIMRAD-YACHTING.COM/CRUISE



Atene 2019



Atene 2019. Terzo raid a staffetta organizzato e portato a termine dai soci del Club. Anche per il 2019 il messaggio era di proporre un package economico, gommone e motore cosiddetti “sottopatente”, con il quale dimostrare a tutti gli appassionati del mare l’affidabilità dei mezzi impiegati. Così quando ci è stato proposto da Suzuki Marine il gommone Marshall da loro commercializzato in package, non abbiamo avuto dubbi: del marchio Marshall, le storiche “ombre rosse”, progettate da Franco Donno che in quegli anni annoveravamo fra i nostri soci eravamo a dir poco entusiasti. Mentre del Suzuki DF40 A, nei precedenti raid “Circumnavigazione d’Italia” e “Genova Gibilterra Genova” ne avevamo già apprezzato l’affidabilità e l’economicità dei consumi. Restava solo da individuare una meta che facesse sognare i nostri soci e gli amici che ci seguono da tutta Italia.

Nasce così “Atene 2019”, l’evento che ha praticamente monopolizzato tutte le pagine dei social degli appassionati di navigazione in gommone per quasi due mesi!

Dodici gli equipaggi che si sono alternati alla guida del piccolo “Mythos”, così lo avevamo battezzato alla partenza da Genova.

Con il Marshall M2 (metri 5,40) e il Suzuki DF40 A abbiamo percorso quasi 3.000 miglia - 2.914- in tutte le situazioni e condizioni: freddo, caldo, piog-

gia, sole, mare calmo e mare mosso, di prua e di poppa. Alla fine, abbiamo anche risalito fino a Pavia il Po, pure lui in condizioni difficili. L’alternarsi degli equipaggi di diverse età, di diverse esperienze è stata la migliore occasione per testare, semmai ce ne fosse bisogno, gommone e motore affidatoci! Unanime per tutti, la sensazione di sicurezza e di affidabilità sia del motore sia del gommone. Impeccabile la precisione della elettronica di bordo fornitoci da Navico-Simrad. Due i tagliandi al motore: il primo presso Nautica Giada 96 di Fiumicino e il secondo presso Nautica Service di Trieste. In tutte e due le occasioni si è provveduto anche alla pulizia della carena, cosa che è stata fatta anche all’Arenella di Palermo e in Grecia sull’isola di Meganisi. Non sono mancati gli incidenti: due volte abbiamo “toccato” con l’elica: la prima all’ingresso del porto di Crotona causa vento fortissimo e la seconda sul fiume Po a 15 miglia dall’arrivo a Pavia causa l’enorme quantità di detriti sollevati dalla piena del fiume. Grazie ai report giornalieri della Rivista Il Gommone, ovunque siamo stati accolti con entusiasmo (addirittura con ammiratori ad attenderci in banchina) e ospitati da altri club con tanto di serate dedicate che voglio ringraziare: il Tecnomare di Palermo Presidente Pietro Urso, Umberto Trapani e tutti i soci intervenuti, il Club del Gommone di Trieste Presidente Giampiero D’Agata e tutti i soci intervenuti. Un caloroso ringraziamento va agli amici dell’O.F.S.E. (lo storico club





gommonautico di Atene) in particolare al Presidente Onorario Anastasios Portokaloglou e all'attuale Presidente Stavros Stefanis. Un sentito grazie a Sergio Davi che nonostante l'impegno per la sua Palermo New York ci dato una mano con i responsabili del Marina Arenella. Ultimo ma non ultimo, ringrazio l'amico Augusto D'Albora di Lipari vero appassionato gommonauta per l'assistenza fotografica e non.

Ad assicurare sul Web la visibilità della rotta seguita avevamo a bordo il collaudato Spot e novità di quest'anno il tracciatore- antifurto nautico ASN 2

della SHD Elettronics.

Atene 2019, ha visto i nostri equipaggi navigare sulla rotta: Genova, Napoli, Palermo, Messina, Otranto, Corfù, Peloponneso, Capo Malea, Atene, Corinto, Durazzo, Dubrovnik, Trieste, Venezia, Pavia. Totale 2.900 miglia in 35 giorni di navigazione. Circa 80 miglia giornaliere.

Sul nostro sito www.clubdelgommone.it/2019/atene-2019.html trovate il diario di bordo, il calendario delle tappe e i consumi carburante.

L'avventura ha avuto il patrocinio di Regione Lombardia, Federazione Italiana Motonautica e Ucina Confindustria Nautica.

Partner tecnici:

Suzuki Italia con il fuoribordo DF 40°; Ribitaly il gommone Marshall M2; Navico Simrad con il navigatore satellitare GO9, la rete NEMEA 2000 e la radio VHF Marine; Mokinba Hotel in Milano; Il Gommone per i collegamenti giornalieri sui social; Hertel Teli la tenda nautica; Ma Fra cosmetici per il gommone; Cantiere Nautico Antares rimessaggio e assistenza; Rigomma ricostruzione pneumatici; Shd Elettronica Tracciatore e Antifurto Satellitare.





Gli equipaggi:

Emilio Galli – Angelo Villani; Genova - Fiumicino -242,7 Miglia

Danilo Redaelli – Ketty Colturi; Fiumicino- Sapri -245,4 Miglia

Pino Cella – Ottavio Comotti; Sapri – Lipari – Palermo – 236,4 Miglia

Giuseppe Marinaro – Alessandro Mariani; Palermo – Roccella Ionica – 195,3 Miglia

Alessandro Di Lelio – Franco Bodini; Roccella Ionica – Otranto – 283,9 Miglia

Michele Armiento – Nicolo Armiento; Otranto –

Killini – 265,2 Miglia

Virginio Gandini – Angelo Tadolti; Killini – Capo Malea – Atene – 306,7 Miglia

Alberto Bagagli – Enrica Perego; Atene – Corinto - Corfù – 264,2 Miglia

Marco Mosca – Clipper Telò; Corfù – Albania – Montenegro – Dubrovnik – 264,8 Miglia

Eugenio Severgnini – Carla Gnemmi; Dubrovnik – Pola – 261,6 Miglia

Daide Cella – Ambrogio Fumagalli – Alberto Redaelli; Pola-Trieste-Venezia – 154 Miglia

Franco De Gradi – Dorian Grigoletto – Giuseppe Cervo; Venezia – Pavia – 192 Miglia





T E S L A

DESTINATION
CHARGING

Mokimba[®]
hotels



Mokinba®

hotels



HOTEL MONTEBIANCO – via Monte Rosa, 90 – Milano
Tel. +39 02 48012130 – montebianco@mokinba.it

Situato a pochi metri dalla fermata della metropolitana Lotto Fiera (M1 – linea rossa) e a breve distanza di cammino dallo stadio San Siro, l'hotel è facilmente raggiungibile dal centro della città. Inoltre a soli pochi minuti di metropolitana, è situato il polo fieristico di "Rho Fiera".



HOTEL KING – corso Magenta, 19 – Milano
Tel. +39 02 874432 – king@mokinba.it

Considerato il re del gruppo Mokinba, l'hotel King è situato nel cuore storico della città a pochi passi dai più importanti monumenti, musei e chiese. Grazie alla sua posizione centrale, è vicino alle fermate della metropolitana Cadorna (M1 – linea rossa e M2 – linea verde) e alla stazione ferroviaria Cadorna, punto di collegamento per l'aeroporto di Malpensa.

Baviera

★★★★

HOTEL BAVIERA – via P. Castaldi, 7 – Milano
Tel. +39 02 6590551 – baviera@mokinba.it

Elegante hotel a 4 stelle situato in una posizione ideale tra la stazione ferroviaria e la rinomata zona commerciale, con la famosa Via Montenapoleone a soli cinque minuti di distanza. La zona vanta collegamenti eccellenti ai trasporti pubblici (M1 – linea rossa, M3 – linea gialla e S – passante ferroviario).



HOTEL CRISTALLO – via Domenico Scarlatti, 22 – Milano
Tel. +39 02 29517555 – cristallo@mokinba.it

L'Hotel Cristallo è un rinomato albergo a 3 stelle del centro di Milano. Trovandosi a soli 150 metri di distanza dalla Stazione Centrale, l'Hotel Cristallo offre una comoda posizione centrale e degli ottimi collegamenti con tutti i mezzi pubblici (M2 Linea Verde, M3 Linea Gialla) i nostri ospiti possono scegliere tra ben 104 camere.



mokinba.it



Londra 2021

Anno 2020 nuova missione: Roma Genova Parigi Londra Amsterdam Strasburgo. Per onorare degnamente i cinquant'anni dalla fondazione del club (1970/2020) avevamo programmato una nuova avventura che avrebbe visto i nostri equipaggi in navigazione verso le maggiori capitali europee. Purtroppo, l'arrivo della pandemia dovuta al Covid 19 ci ha messo in condizione di posticipare la partenza prevista a metà aprile ai primi di settembre. Il perdurare dell'epidemia, non solo in Italia, ma soprattutto in Francia, ha reso improbabile anche la nuova data. Giocoforza spostare il tutto a primavera 2021. Partenza da Roma Fiumicino il 20 Aprile 2021. Novità della "Londra 2021" sta nella scelta dei mezzi. Infatti, per questa volta, abbiamo abbandonato la filosofia del gommone motorizzato "sotto patente" scegliendo qualcosa di più grande: gommone del-



la Nuova Jolly, il collaudato 700 XL di sette metri,



Riptide



mentre il motore è il nuovissimo Suzuki DF 300B. Elettronica di bordo ancora una volta Navico Simrad con GPS cartografico e radio VHF.

Nove gli equipaggi iscritti, tutti esperti di lunga navigazione e alcuni già reduci dalle precedenti staffette. Duemila ottocento miglia di cui 570 in mediterraneo, 1.130 su canali e fiumi e 1.100 in Atlantico.

Da Roma Fiumicino, navigheremo verso Genova, Marsiglia da dove dopo 100 miglia nel Golfo del Leone arrivati a Sète si entrerà nel Canal du Midi e nel successivo Canal Lateral de La Garonne per un totale di 260 miglia e 116 chiuse fino a Bordeaux. La quarta staffetta si concluderà a Sables D'Olonne dopo 140 miglia fra la Gironde e il Golfo di Bisaglia. Le altre tappe prevedono Brest, Saint Malò,

Le Havre e circa 190 miglia sulla Senna fino a Parigi. La settima staffetta ripercorrerà la Senna per poi attraversare il Canale della Manica immettersi nel Tamigi e arrivare finalmente a Londra. L'ottava e nona staffetta vedranno i nostri equipaggi riattraversare il Canale della Manica per arrivare a Amsterdam e poi risalendo il Reno finire a Strasburgo.

Partner tecnici dell'avventura: Nuova Jolly, Suzuki Marine, Simrad Navico, MaFra, Hertel Teli, Navimeteo, ASN tracciatore satellitare, Mokinba Hotel.

La Rivista Il Gommone seguirà tutto l'evento con collegamenti giornalieri sui social.

Federazione Italiana Motonautica e Confindustria Nautica hanno concesso il patrocinio.





Supersocio 2019

Dal 1995 il club conferisce il titolo di Super al Socio che si è prodigato nel partecipare o nel collaborare alle attività in programma. Il regolamento non scritto esclude gli organi direttivi (salvo rare eccezioni) e tiene conto anche dell'impegno profuso dai soci in "nomination".

La proclamazione del Supersocio è avvenuta a Novembre in occasione di Winners, la serata di gala dedicata ai soci e agli amici del club, con la seguente motivazione:

Vero terrore di concessionari e produttori di gommoni, pur partecipando a tutte le iniziative proposte dal club, alle riunioni del mercoledì non sempre riesce ad essere presente ma siamo sicuri che con il cuore lo è. Ecco... il cuore! In Italia e in buona parte del mondo molti bambini probabilmente gli devono la vita...insomma per la carica di simpatia e per la grandissima umanità. Il Consiglio Direttivo del Club del Gommone all'unanimità nomina

Giuseppe Cervo Supersocio dell'anno 2019



Il club dei Supersoci

1995 Augusto Gandini – 1996 Ernesto Della Torre – 1997 Luigi Pozzi – 1998 Dorian Grigoletto
1999 Edoardo "Mefisto" Noris – 2000 Claudio Candutti – 2001 Lucio De Leo – 2003 Carla Conti
2004 Roberto Gorla – 2005 Franco De Gradi (Barbarossa) – 2006 Virginio Gandini
2007 Emilio Galli e Barbara Gulesu – 2008 Alberto de Riso – 2009 Luciano Parolini
2010 Carla Gnemmi e Eugenio Severgnini – 2011 Fabio Ravelli – 2012 Clipper Telò
2013 Alessandro Di Lelio – 2014 Giuseppe Cella – 2015 Davide Cella 2016 Michele Armiento
2017 Angelo Tadolti – 2018 Danilo Redaelli – 2019 Giuseppe Cervo

NAUTI-CO

.COM

SERVICES AND CUSTOMIZATION



+39 02 83977805



www.nauti-co.com



info@nauti-co.com

- ASSISTENZA MOTORI (SUZUKI POINT) FB, EFB, EB DI TUTTE LE MARCHE - IMPIANTISTICA ELETTRONICA DI BORDO
- ALLESTIMENTI PERSONALIZZATI E MODIFICHE IN VTR - RIPARAZIONE TUBOLARI IN HYPALON NEOPRENE
- REFITTING (SPECIALIZZATI BOSTON WHALER) - LAVORAZIONE IN SEDE DI TEAK SINTETICI E TAPPETI IN E.V.A
- TAPPEZZERIA E TENDALINI SU MISURA

Partner:



Raymarine



NAUTI-CO DI COSTANTINO PERTOSA | Via Edmondo De Amicis 4 - 20020 Solaro (MI)



Dona un abbraccio ai malati di tumore e ai loro famigliari

Cosa è La Casa di Lorenzo? È un Centro di Ascolto, fondato dall'Associazione Lorenzo Perrone Onlus di Cologno Monzese, che fornisce servizi gratuiti ai malati oncologici e ai loro famigliari.

Cosa ha fatto La Casa di Lorenzo? Dal 2015 ha preso in carico 123 persone, ha effettuato 920 colloqui di supporto psicologico, 702 trasporti sanitari e 104 colloqui di ascolto e consulenza (*).

Perché tutto gratuito? Perché le malattie oncologiche rappresentano una nuova fonte di povertà e molto spesso i malati sono costretti ad affrontare grossi problemi economici.

Perché ti chiediamo aiuto? Perché vorremmo continuare ad "abbracciare" i malati e le loro famiglie, dando risposte concrete, e soprattutto gratuite, ai loro bisogni.

Come puoi aiutarci? Con una donazione, con un contributo periodico, oppure organizzando un evento o una raccolta fondi a favore dell'Associazione Lorenzo Perrone Onlus.

Associazione Lorenzo Perrone Onlus

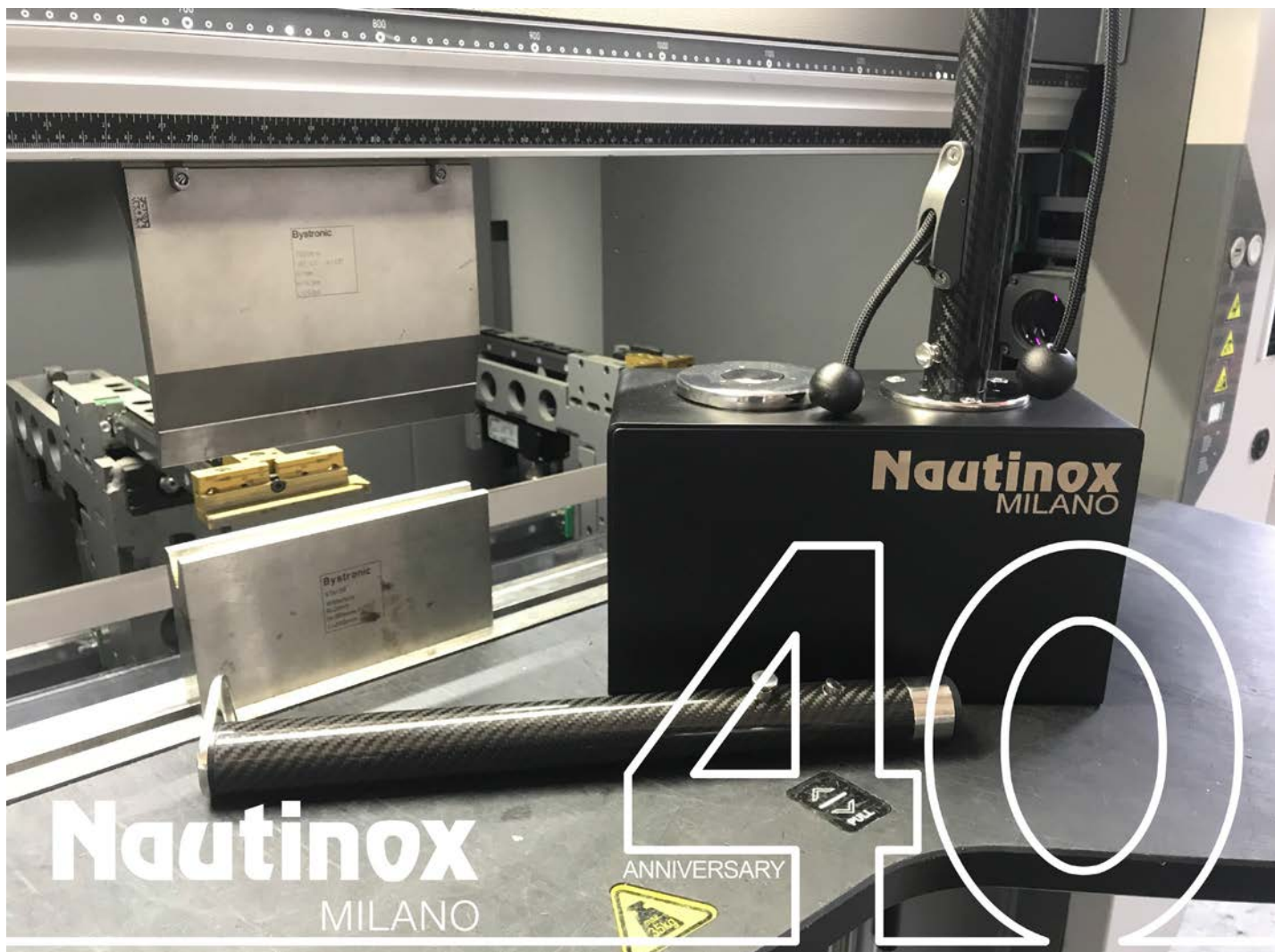
Via Milano, 94 - 20093 Cologno Monzese

IBAN: IT 41 R 05216 32970 000000006129

Per informazioni: tel. 02 2730 7393 (lunedì-venerdì, ore 10-12)

E-mail: segreteria@associazionelorenzoperrone.org

*Dati aggiornati al 31 maggio 2020



Nautinox
MILANO

ANNIVERSARY

Beggio tappezzeria nautica

TAPPEZZERIA NAUTICA BEGGIO
Via Braille, 43/45 - 20851 Lissone (MB)
Tel. 039.480274 - Fax 039.5961766
info@tappezzerianauticabeggio.it
www.tappezzerianauticabeggio.it

Cinquant'anni di esperienza artigiana al vostro servizio per soddisfare ogni vostra esigenza.



www.tappezzerianauticabeggio.it



I nostri campioni

Il Palmares del Club del Gommone dal 1996 al 2016.

Gare di Regolarità

2016

Campionato Italiano Regolarità Lago di Como

2° Class. Marco Mosca, Valerio Ghersini

3° Class. Emilio Galli, Barbara Gulesu

2014

Campionato Italiano Regolarità Napoli

4° Class. Umberto Sala, Alessandro Bortolazzo

2012

Campionato Italiano Regolarità Lago di Como

2° Class. Emilio Galli Barbara Gulesu

3° Class. Clipper Telò Monica Cappuccio

2010

Campionato Italiano Regolarità Lago di Como

1° Class. Emilio Galli Barbara Gulesu

2° Class. Luciano Parolini Maria Schingaro

2007

Campionato Regionale Lombardia

1° Class.: Luciano Parolini e Maria Schingaro

2006

Campionato Italiano Regolarità

3° Classificato: Alberto Meraldi e Mauro Manzato

Campionato Europeo Regolarità

2° Classificato: Luciano Parolini e Maria Schingaro

4° Classificato: Alberto Meraldi e Mauro Manzato

2005

Campionato Italiano Regolarità

1° Classificato: Luciano Parolini e Maria Schingaro

Campionato Europeo Regolarità

2° classificato: Luciano Parolini e Maria Schingaro

3° classificato: Alberto e Marco de Riso

2004

Finale Campionato Italiano

1° Classificato Luciano e Maria Parolini

2° Classificato Alberto e Marco de Riso

Campionato Europeo

3° Classificato Luigi Pozzi e Coluccia Mario

Campionato Regionale Lombardia

1° Classificato Luciano e Maria Parolini

2003

Finale Campionato Italiano

3° classificato Umberto Sala e Luigi Pozzi

Campionato Regionale Lombardia

1° classificati Luciano e Maria Parolini

2° classificati Alberto e Marco de Riso

3° classificati Tiziano e Teresa Ferro

2002

Finale di Campionato Italiano

3° classificato Luigi Pozzi Sabrina Pozzi

Campionato Regionale Lombardia

1° classificati Luciano e Rossella Parolini

2° classificati Luigi e Sabrina Pozzi

2001

Campionato Regionale Lombardia

1° classificato Luciano Parolini Maria Schingaro

3° classificato Luigi Pozzi Sabrina Pozzi

Finale di Campionato Italiano

1° classificato Luigi Pozzi Sabrina Pozzi

6° classificato Luciano Parolini Maria Schingaro

2000

Campionato Regionale Lombardia

1° classificato Luciano Parolini Maria Schingaro

2° classificato Luigi Pozzi Sabrina Pozzi

1999

Finale di Campionato Italiano

5° classificato Luigi Pozzi Sabrina Pozzi

1998

Finale di Campionato Italiano

1° classificato Luigi Pozzi Sabrina Pozzi

5° classificato Luciano Parolini Maria Schingaro.

Gare di Endurance

2012

Badalona Spagna

Classe S1 - 3° Classificato Floriano Omoboni

2010

Cremona Borgoforte

1° Class. Gara di Durata - Sala Umberto – Claudia Zencovich

2009

Pavia Venezia

3° Class. Diporto Agonistico oltre 1000 cc

Sala Umberto - Montemitro Donato.



2008

Campionato Italiano

2° Classificato Boat Prod.

Carlo Pecci – Manfredini Laura

2007

Campionato Italiano

1° Classificato Boat Prod.

Roberto Fossati – Umberto Sala

2005

Campionato del Mondo

1° Classificato Boat Prod.

Massimo Nebbia - Giovanni Micheli

3° Classificato Cat. Unica

Luca Nebbia - Marco Bernuzzi

Trofeo FIM

1° Classificato B3

Massimo Nebbia - Giovanni Micheli

Gran Premio Città di Palermo

1° Classificato B2

Fossati Roberto

2004

Campionato Italiano

1° classificati S2 Massimo Nebbia - Giovanni Micheli

Campionato Europeo

3° classificati Unica Luca Nebbia - Marco Bernuzzi

2003

Campionato Europeo

2° classificati Classe B2 Massimo e Luca Nebbia

Campionato Italiano B2

5° classificati Classe B2 Massimo e Luca Nebbia

2002

Campionato Italiano Classe T2

4° classificati Roberto Fossati Claudia Zencovich

Racing Cup Cat. Gommoni

1° classificati Roberto Fossati Claudia Zencovich

2001

Campionato Italiano Classe T1

3° classificato Roberto Fossati

Campionato Italiano Classe T2

1° classificati Giovanni Micheli Ennio Panzeri

Campionato Europeo Classe T2

3° classificati Giovanni Micheli Ennio Panzeri

Campionato Regionale - Giro del Lario

1° Classificato Giovanni Micheli Ennio Panzeri

2000

Campionato Italiano Classe Unica

2° classificato Roberto Fossati

Campionato Italiano Classe T2

3° classificato Giovanni Micheli Ennio Panzeri

Pavia Venezia - Categoria P750

1° classificato Giuseppe Mazzarol

su Futura Sport Zodiac 4,20 -

Mercury XR 40 hp - media 87 kmh

1999

Campionato Italiano Classe S1

1° classificato Mario Lanfranchi

1998

Campionato Italiano Classe Unica

3° classificato P. Bossini - E. Moroni

Campionato Italiano Classe T2

1° classificato Giuseppe Mazzarol

Campionato Europeo Classe T2

1° classificato Giuseppe Mazzarol

Campionato Italiano Classe S1

1° classificato Mario Lanfranchi

Campionato Italiano Classe S2

2° classificato G. Manzatto A. Manzatto

1997

Campionato Italiano Classe T1

1° classificato Mario Lanfranchi

Campionato Italiano Classe T2

1° classificato Giuseppe Manzatto Alex Manzatto

Campionato Italiano Classe S2

1° classificato Giuseppe Mazzarol

1996

Campionato Italiano Classe T1

2° classificato Mario Lanfranchi Giuseppe Mazzarol



:2000 – Pavia Venezia – Giuseppe Mazzarol

NAUTY SPORT 20TH

WWW.NAUTYSPORT.COM

60 | S[n]
SALONE NAUTICO



TIENI LE DISTANZE DAL COVID,
MA NON DAL DIVERTIMENTO!

CONCESSIONARIO UFFICIALE DI MILANO:

 **SUZUKI**
MARINE
100TH ANNIVERSARY

ZAR
by 

DESIGNED BY @GT__PICTURES

I PRIMI FUORIBORDO
NELLA LORO CATEGORIA
DOTATI DI TECNOLOGIA
DRIVE-BY-WIRE

DF115BG
DF140BG

I NUOVI MOTORI
CON COMANDI ELETTRONICI E
UN NUOVO LOOK
TUTTO DA SCOPRIRE

ENTRA NEL MONDO SUZUKI
DRIVE-BY-WIRE



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
1 - 6 ottobre 2020

60 | S[n]

SALONE NAUTICO

salonenautico.com

 **SUZUKI**

Segui Suzuki Italia Marine su



YouTube

suzuki.it

ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR

MOTUL

029-452