

club del gommone



Programma Nautico 2022



BF40E IL MARE ALLA PORTATA DI TUTTI

PERFORMANCE, AFFIDABILITÀ, TECNOLOGIA.

€ 5.459*

IVA INCLUSA

CON FINANZIAMENTO TASSO ZERO
TAN 0,01 % TAEG 0,01 %
36 RATE DA € **151,64** AL MESE



Promozione valida fino al 31 dicembre 2021, presso i concessionari aderenti all'iniziativa.




* 5.459 € iva inclusa comprensivo di fuoribordo, elica, monoleva laterale e singolo strumento contagiri con indicatore di assetto. Disponibile come optional strumentazione digitale Raymarine PR70.

BLAST
BOOSTED LOW SPEED TORQUE

ECOMo™
ECONOMY CONTROLLED MOTOR

NM
EA 2000



honda.it/marine   

Info Contact Center: 848.846.632

In collaborazione con

Agos

FINANZIAMENTO TASSO ZERO

Fino a 36 mesi - prima rata a 30 giorni - importo finanziabile da € 1.000 a € 5.459. Esempio riferito a modello motore BF40E € 5.459 in 36 rate da € 151,64 - TAN 0,01% TAEG 0,01%. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua - importo totale dovuto € 5.459,04. Tan e Taeg sono diversi da zero esclusivamente per effetto di arrotondamento decimale. Offerta valida dal 16/09/2021 al 31/12/2021. 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.



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, 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, Redaelli Alberto, Clipper Telò, Nicolò Armiento, Alberto Meraldi, Gaetano Spadaccino, Maurizio Beltrami, Enzo Carcano.

Il massimo è migliorato ancora.

NSS EVO3S™



Il nuovo NSSevo3S™ - funzionalità e controllo a bordo senza precedenti per pesca sportiva e yachting.

Dal ricevitore GPS incorporato all'ecoscandaglio high performance, passando per la predisposizione per radar dome come HALO o radar open array, fino alla gamma Simrad di sistemi autopilota leader di mercato, *in navigazione non ci saranno limiti.*



Display SolarMAX™ IPS ad alta risoluzione e massima luminosità con angoli di visualizzazione incredibilmente ampi.



Ecoscandaglio high performance incorporato con CHIRP da 1kW.



Moduli di connettività premium per garantirti il massimo in fatto di prestazioni offshore – radar Halo dome e radar open array e ecoscandaglio per la pesca sportiva S5100.



Connessione e controllo diretto di sistema audio, autopilota e motore.



Programma 2022

20 Febbraio

Invernale sul Lago

Marzo

Mare di Sabbia

Il Grande Erg

27 Marzo

Una domenica al Museo

Genova Galata

9/10 Aprile

Lago Maggiore

7 Maggio

Londra 2022

(Roma, Genova, Marsiglia,
Bordeaux, Parigi, Londra,

Amsterdam, Strasburgo)

Partecipazione ad invito

17/18/19/20 Giugno

Magica Elba 2022

Agosto

Mare Nostrum

2/3/4 Settembre

46° Gommonata Europea

15/20 Settembre

62° Salone Nautico Internazionale
di Genova

6 Novembre

Winners 2022

Entra nell'avventura! Diventa socio
club del gommone
...in navigazione dal 1970

Milano - Via Dei Ciclamini 23 - info@clubdelgommone.it
Tutte le info su www.clubdelgommone.it

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

SUZUKI LEAN BURN

Il Lean Burn è il sistema a combustione magra, progettato da Suzuki, presente sui fuoribordo a partire dal 9.9 cv. Misurando diversi parametri del motore istante per istante, il sistema è in grado di calcolare con straordinaria precisione quanta benzina deve essere immessa rispetto alla quantità di aria necessaria, affinché la combustione risulti più efficiente.

IN DUE PAROLE: + ARIA - BENZINA

Ciò garantisce un risparmio di carburante che, a velocità di crociera, può raggiungere valori interessanti, fino al 14% in meno, diminuendo la quantità di CO prodotta, con notevoli benefici per l'ambiente.

2

CONSUMI MENO INQUINI MENO

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
16-21 settembre 2021

S[n]

61° SALONE
NAUTICO

salonenautico.com

FAI DI PIÙ DI QUANTO PENSI A MENO DI QUANTO CREDI



 **SUZUKI**

Segui Suzuki Italia Marine su     [marine.suzuki.it](https://www.marine.suzuki.it)

ULTIMATE
SUSPENSION SYSTEM

MOTUL

800-557025



Sea Best

ASSISTENZA - RIMESSAGGIO E RICAMBI
motori fuoribordo di tutte le marche

Il tuo PUNTO
di RIFERIMENTO
a Milano

Concessionario
ufficiale



MERCURY
Diesel



MERCURY
MerCruiser

QUICKSILVER

BLACK
FIN

SUZUKI

SEVA
Marine



YANMAR PARSON

Officina autorizzata

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

Da oggi la rivista è anche su PC, TABLET e SMARTPHONE

Vi piacerebbe leggere la rivista sul vostro **smartphone**, sul **tablet** o sul **Pc** di casa?
Da oggi è possibile: c'è Il Gommone in **edizione digitale**. Prima di acquistare un numero potrete anche sfogliarlo in anteprima.
Scoprite come ordinare la vostra copia su:
www.ilgommone.net - www.koster.it

I fascicoli sono disponibili a partire dal n. 325, in formato PDF ottimizzato per smartphone e tablet Android e iOS (Apple). Per ulteriori informazioni: diffusione@koster.it - Tel. 02/55305067

IL GOMMONE
E LA NAUTICA PER TUTTI

Koster Publishing S.p.A. - Via Liberazione, 1 - 20068 Peschiera Borromeo (Milano)

Novità



Consiglio Direttivo 2021



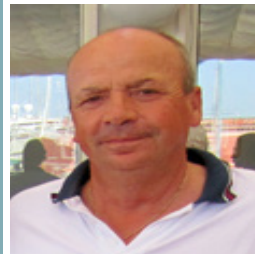
Virginio Gandini
Presidente
Socio dal 1976
Naviga con Master 730
Honda 200 CV



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



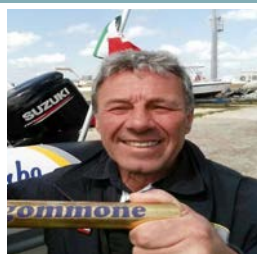
Alberto de Riso
Tesoriere
Socio dal 1986
Naviga con Asso 64
Honda 200 CV



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
Mer cruiser 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



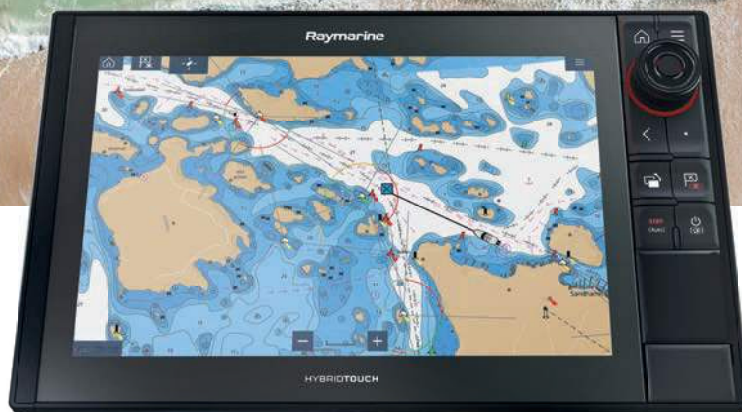
Danilo Redaelli
Revisore dei Conti
Socio dal 2000
Naviga con Mar.co
Mercury 250 CV



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

ESPLORA

SENZA LIMITI



Nuove Carte LightHouse

Le Carte LightHouse aggiungono un nuovo livello di definizione alla navigazione marittima. Realizzate a partire da fonti idrografiche ufficiali, le Carte LightHouse offrono il massimo dettaglio, navigazione intuitiva e qualità superiore. Abbonati a LightHouse Charts Premium per avere sempre accesso agli aggiornamenti delle carte, a un'ampia libreria di punti di interesse (POI) e ad immagini satellitari avanzate, così da ottenere una mappa ancora più completa e particolareggiata.

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
16-21 settembre 2021
S[n]
61° SALONE
NAUTICO
salonenautico.com

**PAGINE
AZZURRE**

Raymarine®

raymarine.it



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
1982 Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Franco De Gradi Consiglieri: Giuseppe Ferrari, Giuseppe Ladisa, Emanuele Pastori, Pier Giuseppe Cavallino, Roberto Battigello.	1983 Presidente: Presidente: Giovanni Borghetti Vicepresidente: Franco De Gradi Consiglieri: Emanuele Pastori, Pier Giuseppe Cavallino, Roberto Battigello, Brognara Giuseppe, Gardini Francesco.	1984 Presidente: Giuseppe Ferrari Vicepresidente: Ester Milani Consiglieri: Ivan Boato, Vincenzo Cantatore, Giovanni Borghetti, Maurizio Gusmeri, Emanuele Pastori
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, Doriano Grigoletto, Roberto Gorla, Mario Camosi, Mario Lanfranchi</p>
<p>2000 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Mario Camosi Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Doriano Grigoletto, Roberto Gorla, Mario Lanfranchi, Giuseppe Manzatto</p>	<p>2001 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Roberto Gorla Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Doriano Grigoletto, Vincenzo Cantatore, Giuseppe Manzatto, Mario Lanfranchi</p>	<p>2002 Presidente: Virginio Gandini Vicepresidente: Roberto Gorla Tesoriere: Alberto de Riso Consiglieri: Franco De Gradi, Doriano 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>2020/2021 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>

775

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
16-21 settembre 2021

S[n]

61° SALONE
NAUTICO
salonenautico.com



Nuovo Showroom

Via Celia 2/A - Romagnano (Massa Carrara) | (+39) 0585.044154 | showroom@mastergommoni.it



INFO@MASTERGOMMONI.IT

WWW.MASTERGOMMONI.IT



Vi aspettiamo al 61° Salone Nautico, Genova 16 - 21 settembre 2021
PAD B / STAND BA10 - Marina A287 A285 A283

“l'insostenibile forza dell'immaginazione”





Raid Mediterraneo 2021



Così abbiamo voluto chiamare la nuova missione dedicata a “Mediterraneo”, l’indimenticabile film di Gabriele Salvatores di cui ricorre il trentennale dall’uscita nelle sale cinematografiche italiane, girato a Kastellorizo (Meghisti) l’ultima isola del Dodecaneso di fronte alle coste della Turchia.

Genova, Palermo, Corfù, Atene, Rodi, Kastellorizo e ritorno. Una rotta spettacolare per la bellezza delle località e mari attraversati sia in Italia sia in Grecia. Unico dubbio: il meteo ci avrebbe consentito di rispettare le date per i cambi staffetta?

Quando qualche anno fa, fra gli altri raid a staffetta, avevamo programmato “Mediterraneo”, il dubbio principale era se il Meltemi ci avrebbe permesso di rispettare le tempistiche dei cambi equipaggi comprese prenotazioni, voli, hotel, treni, impegni lavorativi e famigliari dei singoli partecipanti. Non ci sfiorava neppure il pensiero che forse, sua maestà il Mel, fosse il problema minore.

Ci si è messa di mezzo la seconda ondata Covid, costringendo tutti gli equipaggi a sottoporsi a tamponi, test, documentazioni varie, soprattutto per le tappe in Grecia. E non sempre le indicazioni delle ambasciate sono state esaustive. Per non parlare della chiusura a tempo indeterminato del Canale di Corinto costringendoci a circumnavigare, ancora una volta, il Peloponneso sia all’andata sia al ritorno portando le 3.100 miglia programmate a oltre le 3.800. E se a tutto questo aggiungiamo la penuria dei componenti elettronici e meccanici che ha caratterizzato il 2020/2021, devo dire che Suzuki, Nuova Jolly, Navico Simrad e SHD-elettronica hanno fatto miracoli per metterci in condizione di rispettare la data di partenza.

Partita la prima staffetta da Varazze il 22 maggio sotto un cielo minaccioso di pioggia è stato poi un susseguirsi di eventi coalizzando sempre più gli equipaggi partecipanti contribuendo alla riuscita della “missione”, a dimostrazione che con una buona preparazione, intelligenza, attenzione

alla sicurezza e non ultima affidabilità dei mezzi impegnati, alcuni obiettivi a volte impensabili si possono raggiungere.

Affidabilità:

Nuova Jolly ci ha messo a disposizione il nuovo 650XL, un gommone da 6 metri dove non abbiamo voluto accessori inutili per la missione tipo salpancora elettrico, roll-bar, ecc. Un ottimo battello assolutamente asciutto anche con forti venti al traverso.

Suzuki Marine Italia ci ha affidato il nuovo DF 140 BG anch’esso, nonostante il vero stress a cui lo abbiamo sottoposto, indistruttibile e soprattutto parco nei consumi, un litro miglio, la tabella allegata ne è la testimonianza.

Sicurezza:

Non si può parlare di sicurezza in mare senza parlare di condizioni meteorologiche. Nessuno degli equipaggi partiva senza prima aver avvisato gli organizzatori ed essersi confrontati sulle condizioni meteo. Anche l’accensione dello Spot (il tracciatore satellitare) doveva essere confermata.

Gli equipaggi:

Ognuno ha vissuto la propria avventura, ognuno era ben consapevole di quanto contribuiva alla riuscita della missione sia che fossero i primi a partire sia che fossero gli ultimi. Insomma, tutti siamo arrivati a Kastellorizo con Alberto e Fabio, tutti siamo arrivati a Genova con Carla, Eugenio e Davide.

Una menzione particolare anche all’equipaggio della terza staffetta, Gaetano e Maurizio, che partiti da Palermo con rotta su Roccella Ionica, a dieci miglia da Milazzo hanno avvistato e recuperato una tartaruga Caretta Caretta in gravi condizioni perché probabilmente arrotata da qualche imbarcazione e non hanno esitato, dopo aver avvisato la Guardia Costiera, a far rotta su Milazzo per consegnarla ai responsabili dello istituto zooprofilattico. I nostri si sono poi rimessi in rotta per Roccella totalizzando in quella giornata ben 200 miglia.

Come dimenticare l’emozione dell’equipaggio, Alberto e Fabio, arrivati al giro di boa a Kastellorizo, l’incontro con il sindaco, la visita ai luoghi dove hanno girato il film.

Dopo Kastellorizo il vero traguardo è stato l’arrivo di Riptide a Genova ai pontili dei Saloni Nautici, grazie agli altri quattro equipaggi che hanno ripercorso le circa 1.700 miglia di ritorno.

Traguardo raggiunto sabato 10 luglio dal nono equipaggio.



Marina di Varazze. Buffet offerto dal Gruppo Hotel Mokinba

Erano a bordo con noi:

Ringraziamo della fiducia Suzuki Marine Italia per averci affidato il nuovo DF 140 BG, Nuova Jolly per l'ottimo 650 XL, Navico Simrad per l'elettronica di bordo, ASN2 tracciatore -antifurto, Veleria San Giorgio, Mokinba Hotel, Lodi Rappresentanze, Hertel Teli, Ma-Fra, Rigomma e soprattutto la rivista Il Gommone puntuale giorno dopo giorno con i comunicati Live Raid

Gli Amici

Dopo i partner tecnici, un doveroso ringraziamento agli amici incontrati sulla nostra rotta: Augusto D'Albora di Lipari, il presidente Pietro Urso e tutti i soci del Tecnomare di Palermo per l'accoglienza e l'amicizia dimostrata, il presidente Stefanis Stavros e tutti i soci dell'OFSE di Atene soprattutto il loro presidente onorario Anastasios Portokaloglou per la graditissima ospitalità e l'assistenza "sul posto", il sindaco e le autorità di Kastellorizo, Sergio Davi che nonostante la programmazione per la sua prossima avventura ha trovato tempo e modo per essere con noi a Palermo. Infine, il Circolo Canottieri Napoli, Lega Navale Napoli, Marina Arenella Palermo, Nautica Giada di Fiumicino, Blu Marine di Nettuno, Centro Nautico di Genova Prà. Tutta la compagine sociale del Club del Gommone per la tifoseria, la Federazione Italiana Motonautica e Confindustria Nautica per il patrocinio concesso.

Non son mancati gli amici sui social con i quali mi sono permesso di condividere giornalmente il diario di bordo pubblicato dai team: Gommonauta-Il mio Gommone, OFSE, Amici della Grecia, Belgian Pneumaticclub, Maverick NautiClub, Gommone Club Milano, Club del Gommone, Nuova Jolly Marine, ecc...

Infine loro, gli equipaggi:

Angelo Villani, Clipper Telò, Stefano Rocca da Varazze a Napoli 385 miglia

Enzo Carcano, Franco Bodini da Napoli a Palermo 370 miglia

Maurizio Beltrami, Gaetano Spadaccino da Palermo a Otranto 390 miglia

Pino Cella, Ottavio Comotti, Ambrogio Fumagalli da Otranto a Kalamata 434 miglia

Alessandro di Lelio, Danilo Redaelli da Kalamata a Rodi 422 miglia

Alberto Bagagli, Fabio Peschiera, Rodi, Kastellorizo, Lavrio 500 miglia

Virginio Gandini, Michele Armiento, Giuseppe Cervo da Lavrio, Capo Malea, Otranto 512 miglia

Virginio Gandini, Alberto Meraldi, Alberto Redaelli da Otranto a Cetraro 326 miglia

Carla Gnemmi, Eugenio Severgnini, Davide Cella da Cetraro a Genova 498 miglia

Nelle prossime pagine il loro diario.

Grazie a tutti.

VG

Primo equipaggio - Angelo Villani, Clipper Telò, Stefano Rocca. Varazze-Napoli



Partiamo da Varazze in quanto i pontili di Fiera Genova erano occupati dai lavori di ampliamento dei padiglioni e delle strutture a mare. Magnifico buffet offerto dal Gruppo Mokinba Hotel, foto di rito e via, partiti. Il mare per i primi due giorni di navigazione ha fatto subito la "voce grossa" ma avevamo intenzione di non mollare e così è stato. Ottime le doti di navigabilità del connubio gommone/motore. Il Suzuki 140 non ha deluso nessuna delle aspettative, da evidenziare la comodità e la precisione della manetta elettronica.



Clipper, Angelo e Stefano ricevono il testimone



In navigazione vista dal drone



Marina di Pozzuoli foto di gruppo con Sergio Davi

I consumi alquanto ridotti si sono assestati sul miglio/litro e il primo tagliando effettuato a Roma Fiumicino, affidato all'esperienza del cantiere Giada 96 è filato liscio come l'olio (giusto per restare in tema). Le tappe, si sono susseguite in completa sintonia grazie anche all'esperienza dell'equipaggio; ma giova ricordare un curioso dettaglio per far capire quanto il mare imponesse la propria volontà: l'asta porta bandiera non ha retto agli "scossoni" e si è inabissata al largo dell'isola del Giglio.

Napoli ha segnato troppo presto la fine del raid.

Secondo equipaggio – Franco Bodini – Enzo Carcano. Napoli Palermo



Il treno che da Milano centrale va verso Napoli centrale corre veloce.

Discutiamo di tutto previsioni del tempo, strumentazione, sicurezze, imprevisti ecc.

Arriviamo a Napoli in meno di 4 ore. Nemmeno il tempo di completare i molti argomenti in atto

Sbarchiamo con i nostri bagagli: 2 borse stagne con quello che serve per i 4 giorni di navigazione.

In tutto circa 35 kg. di bagaglio...sempre più di quello che serve ...un problema che non trova soluzione. Siamo abituati troppo bene. In mare bisogna essere parchi.

Appuntamento alla Canottieri Napoli presso il "Molosiglio" di fronte al palazzo reale. Un punto di riferimento importante per la Napoli dello sport.

Troviamo l'equipaggio della prima staffetta piuttosto affaticati...ma con grande spirito, proprio bravi questi ragazzi! Veri lupi di mare.

Veloce scambio di informazioni su gommone, motore, strumentazione, comportamento in mare; un veloce pranzo offerto dalla Canottieri Napoli e poi via.

I tre della prima staffetta partono per Milano, noi della seconda, verso un B&B sito nella Napoli vecchia.

Il mattino successivo 26 maggio partenza con obiettivo Marina di Camerota.

Salpiano in direzione Capri, la voglia di scavallare i faraglioni in gommone è troppo forte.

Traversiamo il golfo senza problemi, mare tranquillo, una leggera brezza che fa solo piacere... siamo fortunati, Nettuno è con noi.

Lo spettacolo dei faraglioni merita un viaggio... le ville da sogno dei fortunati possessori ci incantano; Capri è pur sempre l'isola dei nababbi.

Lasciamo l'isola diretti verso la costiera Amalfitana, punta Campanella è di fronte a noi. Il mare non è più così tranquillo...un'onda fastidiosa, che tuttavia non ci impensierisce ci ricorda che in mare non si scherza...Procediamo spediti verso una costiera tra le più belle del mediterraneo: Positano Praiano Maiori Minori e finalmente Amalfi.

Decidiamo di sostare di fronte al porto per un panino. Troppo bella Amalfi soprattutto vista dal mare, senza il problema del parcheggio, vero incubo del viaggiatore di strada.



Arrivo a Palermo



Riprendiamo il mare verso Salerno e quindi verso il Cilento con i suoi monti verdeggianti e le sue coste tortuose. Troppo forte per chi ama la storia della Magna Grecia non poter sostare per un attimo a Paestum prima ed a Velia poi, ma il rispetto dei programmi è più forte delle tentazioni.

Le condizioni del mare fin qui favorevoli potrebbero cambiare, non sono ammesse deroghe.

In mare la disciplina è d'obbligo.

Miglio dopo miglio arriviamo senza problemi a Marina di Camerota.

In porto non c'è nessuno. Sembra una città fantasma. Forse a causa del Covid non ancora debellato.

Come da regolamento del nostro club, ad ogni arrivo nel porto di destino, prima di tutto si procede con il rifornimento di benzina per il giorno successivo, si continua quindi con il calcolo dei consumi della giornata di navigazione, si effettua poi l'attracco al molo, messa in sicurezza per il gommone; quindi, sbarco e ricerca dell'albergo per la notte.

Abbiamo viaggiato con peso imbarcato di 2 persone più bagaglio, benzina conteggiata al 50%, in circa 300 Kg.; viaggiato a 22/25 nodi medi, con un consumo medio leggermente inferiore al miglio per litro di benzina.

La mattina del 27 sole splendente e mare calmo, ci imbarchiamo con destinazione Vibo Marina.

Decidiamo per il percorso breve tagliando i golfi senza però superare le 5-6 miglia dalla costa;

Il meteo sembra, non essere più a nostro favore.

Nubi nere compaiono a dritta e a poppa del gommone. Vediamo distintamente le colonne di acqua scendere dal cielo.

Decidiamo di indossare le cerate...troppo tardi. La pioggia ci investe in pieno. Il mare tende al peggio, ma ancora una volta non ci impensierisce...ci vuole altro per scoraggiarci!

Navighiamo sotto un cielo nero, carico di pioggia, con onda non superiore ai 50/70 cm. Inaspettatamente però, arriviamo a Vibo con sole caldo e cielo azzurro.

Sbrighiamo le formalità di rito; il calcolo dei consumi conferma quelli del giorno precedente.

Ci appartiamo per la notte con l'aggiunto di un terzo compo-

nente, Gaetano, socio del nostro club che, nativo di Vibo, con un fuori programma, si aggrega alla nostra staffetta. Proseguiremo il viaggio verso Palermo con tre imbarcati invece di due.

Abbiamo calcolato il nuovo peso imbarcato, tre persone, bagagli, pieno di carburante, in circa 535 Kg. I consumi di carburante necessariamente dovranno aumentare.

Le previsioni del tempo e del mare sono buone, ed il giorno 28 decidiamo di salpare alla volta di Lipari, la terza meta del nostro viaggio, passando per l'isola di Stromboli, sede di uno dei vulcani attivi più noti.

Ora siamo veramente in mare, la linea di costa non si intravede più, ci affidiamo agli strumenti ed in caso di avaria alla bussola.

Tempo e mare senza problemi, coronati da una grande soddisfazione nel vedere Stromboli all'orizzonte.

Grande spettacolo lo Stromboli! Un cono verde con pennacchio di fumo piantato in un mare azzurro.

Viriamo quindi alla volta di Panarea, altra isola splendida, tra la più belle del gruppo delle Eolie che decidiamo perciò di circumnavigare.

Miglio dopo miglio, in un mare di incanti, entriamo nel porto di Lipari, terza meta del nostro viaggio, dove incontriamo Sergio Davi, il navigatore oceanico, che alla guida di un gommone N.J. specificatamente attrezzato, si prepara per un viaggio che a novembre lo porterà in California.

Per la notte ci siamo accomodati all'albergo Augustus, felicemente posizionato tra il porto di Lipari e la via del passeggio che alla sera si riempie di vita.

Lipari la sera è festaiola ma senza sbavature. Una situazione veramente piacevole che abbiamo apprezzato molto.

Il calcolo dei consumi conferma le previsioni. Il maggior peso incrementa i consumi che passano da 0,95 circa a poco meno di 1,1 litri per miglio, a parità di nodi e di stato del mare.

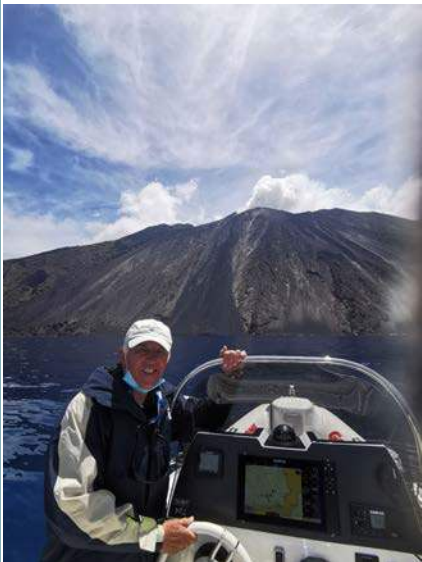
IL 29 maggio, penultimo giorno di viaggio, siamo invitati a modificare il nostro programma di rotta.

Nostra intenzione era di raggiungere Palermo passando per le isole: Filicudi, Alicudi e quindi il molo dell' Arenella a Palermo.

Da Alicudi viriamo alla volta di Cefalù, una delle più amene località della costa nord della Sicilia dove decidiamo di sostare per la notte.

Quella di Cefalù è una sosta aggiuntiva non prevista, prima della nostra meta di Palermo, in quanto siamo in anticipo di un giorno sul programma.

Il 30 salpiamo alla volta di Palermo verso Mondello dove ci attendono gli amici del Tecnomare.



Franco Bodini davanti a Stromboli Enzo Carcano e Gaetano Spadaccino



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



Raymarine®



GARMIN™



COSTRUTTORI DAL 1973





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@associazione.lorenzoperrone.org

*Dati aggiornati al 31 maggio 2020



www.augustusflymarine.com

info@augustusflymarine.com

Tel. 3356529150



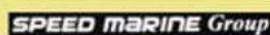
CONSULENZA ED ASSISTENZA, COSTRUZIONE E VENDITA BATELLI PNEUMATICI



Sconto socio "Card del Gommone" 10%

Esplora il fascino delle Eolie...

Exclusive Group



Excellent Rib



Scambio di gagliardetti in sede del club Tecnomare di Palermo

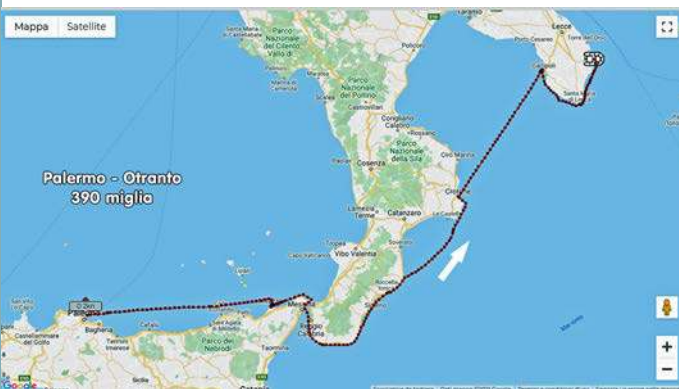
Bellissimo incontro nel golfo tra gommonauti convinti, con scambio di informazioni di complimenti e non ultimo di tentazioni marine.

La sera, organizzato nella sede della Tecnomare altro bellissimo incontro con i soci del club, ed ancora una volta con Sergio Davi, dove abbiamo cenato con un gran finale: una portata di deliziosi cannoli, quale documento formale di benvenuto in terra di Sicilia.

Intanto ci raggiunge Maurizio, componente della terza staffetta, proveniente da Zurigo.

Il passaggio del testimone dalla seconda alla terza staffetta conclude la serata e anche il nostro viaggio.

Terzo equipaggio. Gaetano Spadaccino e Maurizio Beltrami. Palermo – Otranto.



Gaetano collauda un nuovo casco



Porto di Milazzo Pontile Guardia Costiera

Mai navigato insieme prima, ci siamo trovati subito a nostro agio. Da Palermo a Otranto in 3 tappe, 388 miglia totali. Soste intermedie a Milazzo (rifornimento) Roccella Jonica (200 miglia) Crotona (rifornimento) Gallipoli (130 miglia) Santa Maria di Leuca (rifornimento) Otranto fine tappa e primo bagno.

Pronti a navigare tra le bellezze della natura attenti ad immondizie ed avvistamenti di delfini, davanti a Milazzo avvistiamo una tartaruga Caretta Caretta in evidente difficoltà. Lì a pelo d'acqua che muove a fatica testa e zampe con il carapace tagliato in due punti, molto probabilmente da un'elica, ma ancora viva. Tra la preoccupazione e tutta una serie di emozioni, la issiamo a bordo, avvisiamo la guardia costiera e partiamo a razzo per il porto di Milazzo dove ci aspettano per portarla all'istituto zooprofilattico di Palermo.

Il sangue riversato a bordo ci ha impressionato ed affievolito le speranze per la sua sopravvivenza. Unico conforto l'aver fatto tutto il possibile per salvarla.

Il dottor Dara, nostro riferimento presso l'istituto, molto disponibile, ci ha tenuti informati telefonicamente sulle condizioni di Sprint (così l'avevamo battezzata dopo un "referendum" sulla chat del Club) e sulla necessità di operare in quanto aveva anche ingoiato due ami e un'intera lenza e riparare il carapace con della vetroresina. Purtroppo, Sprint dopo due settimane, non ce l'ha fatta ma per una che muore, diverse sono quelle che guarir-



Tartaruga ferita a bordo di Riptide



Passaggio del testimone da Maurizio e Gaetano all'equipaggio quattro



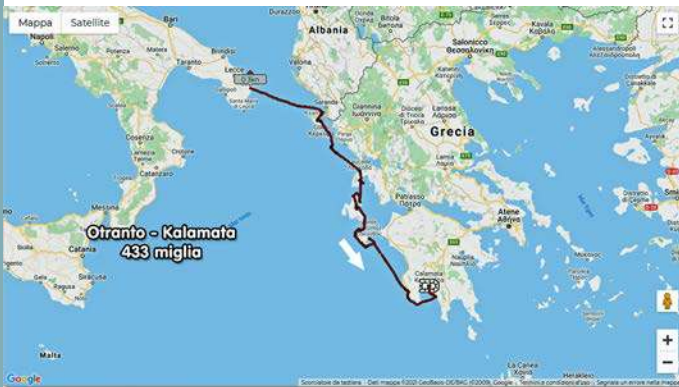
Ambrogio, Ottavio e Pino passaggio Canale di Lefkas

scono e tornano in mare, come ha potuto documentare il dottor Dara con foto e filmati l'attività dell'istituto. Sprint è stata presente nelle nostre conversazioni per tutto il viaggio ed anche tornati a casa. Dopo la sua morte è rimasto un piacevole ricordo, sostenuto dal sapere che a seguito dell'eventuale soccorso di questi animali c'è un'organizzazione che si attiva e funziona. Il tutto però comincia da Noi.

Quarto equipaggio – Pino Cella; Ottavio Comotti, Ambrogio Fumagalli. Otranto – Kalamata.



Equipaggio quattro con gli amici di Kalamata



Rifornimento benzina

Sabato mattina atterriamo a Brindisi e dopo un'ora di taxi arriviamo a Otranto dove incontriamo l'equipaggio uscente e prendiamo in consegna il testimone. La mattina dopo partenza per Corfù e dopo 85 miglia di traversata giungiamo a Gouvia. Con qualche difficoltà sbrighiamo le pra-



Passaggio del testimone da Maurizio e Gaetano all'equipaggio quattro

tiche burocratiche, tampone e ormeggio, e dopo un pasto frugale effettuiamo il cambio dell'elica, sostituendo la 21 con una 23. Il giorno successivo la tappa prevede di raggiungere Lefkada è più precisamente Nydri, circa 93 miglia passando per le stupende Paxos e Antipaxos. Il giorno successivo raggiungiamo Zante, circa 80 miglia di mare leggermente mosso, arriviamo a Agios Nikolas dove ci riceve Dimitri un vecchio amico di Pino che oltre rifornirci di benzina ci ospita nel suo ristorante per una cena tipica greca. Il quarto giorno prevede un tappone di 114 miglia, percorriamo tutta la costa esterna di Zante



Sullo sfondo il Bourzi turco e la fortezza veneziana a Methoni

con le sue splendide scogliere, raggiungiamo la città di Zante dopo una breve visita alla splendida cattedrale e un rabbocco di benzina ci dirigiamo verso Pilos, lungo il percorso incontriamo un cetaceo che non riusciamo a identificare. Arrivati a Pilos ci sistemiamo al Galaxi Hotel. L'ultimo giorno facciamo rotta su Kalamata nel primo golfo a sud del Peloponneso, da percorrere circa 55 miglia passando davanti al bourzi di Methoni e alla fortezza veneziana che lo sovrasta. Raggiunta Kalamata festeggiamo l'arrivo del quinto equipaggio, Alessandro e Danilo, L'indomani rientriamo ad Atene e da lì a Milano.

Quinto equipaggio- Alessandro Di Lelio, Danilo Redaelli – Kalamata Rodi



Il quinto equipaggio scambia il testimone con il quarto in una calda serata Mediterranea, a Kalamata famosa per le sue olive. Il tempo di scambiarsi i saluti passare le consegne e mentre loro se ne vanno ad Atene con la macchina che ci ha portato qui noi cominciamo la nostra avventura che inizia la mattina presto del giorno dopo. Il punto critico della nostra tappa è l'attraversamento dell'Egeo occidentale con un salto di 70 miglia senza terra o isole su cui riparare in caso di problemi e noi abbiamo deciso di affrontarlo subito così se il meteo si fosse imbrogliato avremmo avuto tempo per recuperare eventuali ritardi. Le previsioni erano favorevoli, ma non pensavamo così favorevoli e così l'ipotizzato arrivo finale a Milos si al-



Danilo e Alessandro

lunga in corso d'opera fino a Ios dove arriviamo dopo 190 mn di mare quasi piatto. Quel giorno Nettuno, o piuttosto Poseidone visto che siamo in Grecia, deve averci tenuto in grande simpatia, l'ottimo motore Suzuki 140 hp, il comodo Nuova Jolly 650 e non ultimo il leggerissimo giubbetto salvagente di Veleria San Marco hanno fatto il resto. È in questa occasione che facciamo più stretta conoscenza con il nostro migliore compagno di viaggio e cioè il plotter SIMRAD che ci ha tenuto in ogni momento aggiornati sulla situazione in modo da poter gestire con la massima tranquillità la lunga tappa e siccome era pure grande (12") non abbiamo neanche fatto fatica a leggere i dati perché il nostro era un gommone con 6,50 metri di lunghezza, 140 hp di potenza, ma anche 150 anni complessivi a bordo.

Sgravatici dell'elemento più critico della nostra tappa abbiamo cominciato a rilassarci e mal ce ne incolse, perché il giorno dopo c'era molto meno da stare tranquilli, il mare più mosso e le 87 miglia fatte molto più faticose. Prima di Rodi le nostre tappe sono state Leros e Simi entrambe isole deliziose anche se



ingresso porto di Rodi



Ormeggio a Simi



Rodi: Alessandro e Danilo ricevono la bandiera del club gommonautico Rota

per stili diversi. L'entrata a Rodi è stata emotivamente intensa e nel passaggio delle due colonne con la coppia di cervi poste all'entrata riecheggiava lo spirito del famoso Colosso. Carino, a Rodi l'incontro con Theoulakis presidente del Rota club di Rodi attivato dal generosissimo ormai quasi nostro socio onorario per meriti Anastasios, e dal quale abbiamo ricevuto il loro gagliardetto.

Ultima botta di vita prima della fine, il bagnetto alla Anthony Quinn Bay a poche miglia da Rodi Città poi l'incontro, notturno, con il sesto equipaggio e...fine dell'avventura. Come si dice, alla prossima.

Foto:5-team1 – 5-team2 – 5-team3 – 5-team4

Sesto equipaggio -Alberto Bagagli, Fabio Peschiera – Rodi, Kastellorizo, Atene



Sono le 21.20 ora locale, quando atterriamo ad Atene per la sesta staffetta che darà il cambio alla precedente e che da Rodi porterà il NJ 650 XL, spinto dall'esuberante Suzuki 140 HP, da Rodi a Kastellorizo.

Dopo la prima cena in terra Ellenica, una notte di trepidazione ed il passaggio del testimone al porto turistico di Rodi, salpiamo facendo rotta a sud, con l'attenzione di non sconfinare le acque territoriali Turche. Dopo 4 ore circa di tranquilla navigazione, entriamo nel mitico porto di Kastellorizo (Meghisti in greco) che ci accoglie in tutta la sua bellezza, ricordandoci in ogni dettaglio il famoso film di Salvatores, che 30 anni fa vinse l'oscar: MEDITERRANEO.



Baia di Kastellorizo

Il Vicesindaco ci attende al molo con un certo entusiasmo in quanto la bandiera Europea issata sul gommone, sventola imponente. Siamo ancora in EUROPA e ne siamo orgogliosi!!!

L'isola è accogliente, come tutta la sua gente, e le escursioni che ci ritagliamo per scoprirne qualche angolino dell'isola, ci deliziano gli occhi ci fanno riflettere sul passato dell'isola e le controversie politiche attuali, ma ci riportano anche indietro al ricordo del Sergente Lo Russo (Nicola) Vassilissa e ad film meraviglioso, che accumuna Italiani e Greci (Mia faza mia raza – una faccia una razza) Il giro di boa del raid Mediterraneo 2021 è fatto, ed il giorno dopo, di buon mattino, indirizziamo la prua a nord, puntando Rodi con un mare che a tratti ci prova un tantino, ma una volta ridossati ci godiamo la meraviglio-



Vicesindaco di Kastellorizo consegna i gagliardetti ad Alberto e Fabio

sa costa sud, frastagliata e piena di angolini mozzafiato. Tuttavia, dopo Prasonisi, il punto più ad Ovest di Rodi, il "soffio caldo del Meltemi" si fa sentire con onde di prua di almeno un paio di metri, costringendoci a navigare a 12/13 nodi per alcune miglia, per poi allentare leggermente e permetterci di raggiungere, oramai all'imbrunire, la piccola isola di Chalki che ci accoglie nella sua baia con un brusio di alcuni turisti, intenti a gustarsi dell'ottimo pesce nei ristoranti a ridosso del porticciolo. Il



ANTIFURTO

TRACCIATORE SATELLITARE

PROTEZIONE MOTORE FUORIBORDO

ASN 2

IMPERMEABILE IP67

NESSUN COSTO DI SERVIZIO

- ❗ FURTO Motore Fuoribordo
- ❗ Satellitare
- ❗ Taglio cavi
- ❗ Sollevamento
- ❗ USCITE
(es. sirena ecc.)
- ❗ ANCORA
(es. allarme se l'ancora ara)
- ❗ INGRESSI
(es. gavoni, sentina, volumetrico ecc.)
- ❗ TRACCIATORE SATELLITARE
- ❗ ORE di MOTO
controllo remoto ore di motore



NEW **SENSORI RADIO**

ACQUA FUMO PORTA MOVIMENTO

☎️ SMS 📍



In caso di allarme ASN invia **SMS** dettagliato con la **geolocalizzazione** su Google Maps; ed effettua **chiamate vocali** a tutti i numeri in rubrica



☎️ TEL +39 0171-348019

✉️ INFO@SHD-ELETTRONICA.IT

🌐 WWW.SHD-ELETTRONICA.IT



UNLIMITED BORDERS



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
16-21 settembre 2021

S[n]

61° SALONE
NAUTICO
salonenautico.com

NUOVAJOLLYMARINE.COM

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



Fabio



Alberto e Fabio con gli amici dell'OFSE a Kofunissi

gomme si è comportato molto bene sulle onde ed il motore non ha battuto ciglio, quando gli abbiamo chiesto di darci l'affidabilità che agognavamo in quei momenti. Il vento teso del giorno dopo ci accompagna quasi ad Astypalea, l'ultima isola del Dodecaneso, e ci costringe a scarrocciare e a fare una sosta a Syrna. Il tempo di un panino ed il pieno di benzina, e via verso Amorgos ed il suo monastero incastonato nella roccia, per poi infilarsi nelle Microcicliadi, dove una flotta di decine di gommoni del club OFSE di Atene ci attende a Koufunissa, per il loro benvenuto.



Kastellorizo: Riptide e la tartaruga

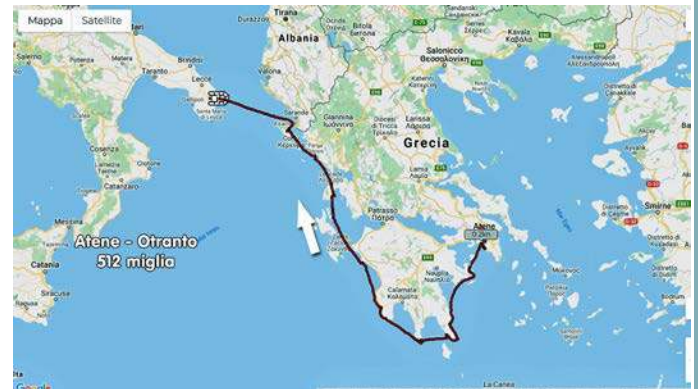
Le foto e gli abbracci (virtuali ovviamente visto il periodo) si sprecano, così come le chiacchiere a colazione del mattino seguente. Ripartiamo con una certa calma greca, e decidiamo di "Incastonarci" tra le isolette che compongono l'arcipelago, per poi puntare la costa sud di Paros, ridossati dal leggero Meltemi di

prua, che nulla fa al NJ 650, ma oramai nel canale di Antiparos, il mare è una tavola. Ultime miglia direzione Serifos, dove ormeggiamo davanti ad un restaurantino che non possiamo non provare per cena. Il pesce fresco esposto è decisamente invitante e noi celebriamo ancora una volta il nostro raid – ogni occasione è buona per un ottimo Ouzo!

Ultima tappa per raggiungere Atene, prima però ci ritagliamo qualche istante di riposo, ed una birretta a Kythnos, per poi puntare Capo Sunio sotto il tempio di Poseidone, in un mare stranamente calmo per questo tratto, ed approdare appunto ad Atene dove l'Amico Anastasios ci attende in banchina con un sorriso enorme e la soddisfazione di aver contribuito ad un successo senza precedenti.

La settimana staffetta ci raggiunge in Hotel per una cena in ottima compagnia. Il passaggio del testimone al mattino seguente segue il rituale di sempre. Salutiamo ed auguriamo buon mare ai "ragazzi" che continueranno il raid, mentre il volo di ritorno in Italia ci attende lasciandoci negli occhi, immagini meravigliose e tanto entusiasmo per l'avventura e l'ebbrezza della navigazione con un gommone ed un motore davvero eccezionali per doti di navigazione, stabilità, potenza ed affidabilità, che in mare non è mai abbastanza!

Settimo equipaggio –Michele Armiento, Giuseppe Cervo, Virginio Gandini. Atene - Otranto



Ebbene sì, devo confessarlo: ero emozionato all'idea di navigare in acque non nazionali. L'equipaggio, oltre me, era composto da due grandi esperti navigatori e profondi conoscitori del Peloponneso: Michele e Virginio (in ordine alfabetico).

Arrivati ad Atene, conosciuto Anastasios di persona, ho cominciato a constatare la proverbiale ospitalità dei Greci, che ho riscontrato in tutti i porticcioli dove abbiamo approdato. Quando siamo partiti da Atene, dopo un bel po' di miglia mi sono trovato circondato solo da mare. Una sensazione particolare di libertà ed allo stesso tempo di solitudine. Inoltre, avendo fatto gli studi classici, mi sentivo immerso nella storia.



Equipaggio sette Virginio e Giuseppe

Nei vari giorni di navigazione vivo uno spettacolo indescrivibile con i colori del mare pulito e delle onde, di casette arroccate su una collina che scende verso la spiaggia, porticcioli quasi nascosti ma incantevoli. Ma quella che mi ha colpito più di tutte è stata l'isoletta al largo della costa sudoccidentale del Peloponneso, caratterizzata da acque basse e cristalline: Elafonissos che le regalano atmosfere tropicali. Non vedo l'ora di ritornare per una bella vacanza!"

Giuseppe Cervo



Michele, Beppe e Virginio

Mediterraneo, dopo aver visto e rivisto svariate volte quel bellissimo film che ha alimentato in molti di noi il sogno di raggiungere quella piccola e sperduta isola nell'Egeo non potevo non accettare di partecipare a questa nuova avventura del CDG. equipaggio n°7 Atene-Otranto con circumnavigazione del Peloponneso, a parte Erikoussa sono tutti luoghi già visti, ma navigare in quelle acque è sempre una grande emozione. I miei compagni di viaggio sono una garanzia assoluta, Virginio, il nostro Ammiraglio e Giuseppe il nostro grande cardiocirurgo (con certe emozioni non si sa mai...), un grande battello, un gran motore, elettronica di bordo sofisticatissima, con Poseidone sfacciatamente dalla nostra parte (una piattonata oleosa così, da queste parti non si è mai vista). Ad Atene ho finalmente conosciuto Anastasios, membro del Club Ellenico OFSE che si è prodigato tantissimo per la nostra accoglienza (da queste parti tutta questa gentilezza è una consuetudine). Abbiamo avuto solo un piccolo problema di batteria servizi subito risolto...secondo voi l'Ammiraglio elettricista cosa ce lo siamo portato a fare? per il resto, tutto alla perfezione, ottima complicità a bordo è in un battiballeno ci siamo ritrovati ad Otranto con due individui sulla banchina che reclamavano il cambio del testimone, unica seccatura di questo bellissimo viaggio in mare.

Michele Armiento



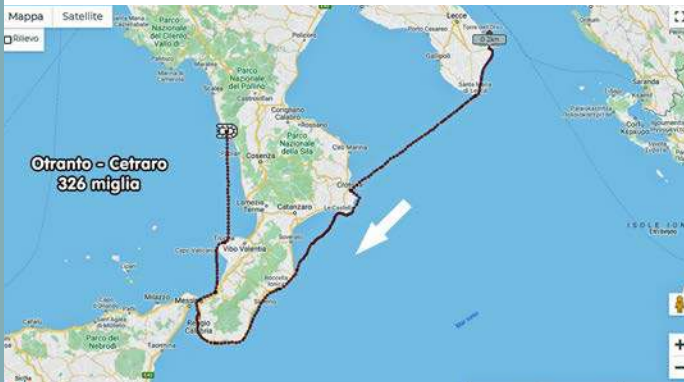
Capo Malea



Rifornimento carburante a Glifada, a bordo Anastasios Portokaloglu, Michele e Virginio



Ottavo equipaggio: Virginio Gandini, Alberto Meraldi, Alberto Redaelli. Otranto – Cetraro.



Effettuato il passaggio del testimone con gli amici Michele Armiento e Beppe Cervo il mattino del 30 giugno lasciamo la marina della bella città di Otranto alla volta di Crotona. Breve sosta a S.M. di Leuca per fare rifornimento di carburante (non indispensabile ma è sempre meglio avere il serbatoio pieno) e per procurarci qualche cosa da mettere sotto i denti. Attraversiamo il golfo di Taranto con un mare leggermente formato ma non preoccupante. La sola nota stonata è quella dei consumi che risultano superiori al dovuto. Urge effettuare una buona pulizia della carena. Arrivati nel porto di Crotona ci giunge all'orecchio il rumore di un'idropulitrice che evidentemente sta pulendo qualche carena. Ci affrettiamo a far alare il gommone e constatiamo che la carena assomiglia a un bel praticello verde. Il personale del porto cortesemente si rende disponibile ad effettuare la necessaria pulizia chiedendo un compenso francamente molto onesto.



Equipaggio otto Alberto, Virginio, Alberto

Il primo luglio si riparte alla volta di Roccella Jonica. Il lavoro fatto di pulizia della carena si dimostra subito molto utile. I consumi rientrano immediatamente e si attestano su 1,2 miglia per litro. Nell'attraversamento del golfo di Squillace il mare "alza la voce" e ci costringe ad indossare la cerata. La navigazione si fa abbastanza impegnativa ma tanto il gommone quanto il motore ci rendono una sensazione di assoluta sicurezza e affidabilità. Il due luglio prendiamo il mare alla volta di Reggio Calabria. L'ingresso nello stretto di Messina ci riserva un repentino e, tutto sommato, gradevole abbassamento della temperatura dell'aria. Entriamo nel porto di Reggio con l'intenzione di fare benzina ma il personale del distributore "non si accorge" della nostra presenza. È un'altra invece la presenza nello specchio d'acqua fra Scilla e Cariddi che ci attrae e ci entusiasma: si tratta di cinque spadare che incrociano in quelle acque in caccia del pesc spada. Altro conto è aver visto queste barche in qualche foto o in qualche filmato, altro conto trovarsele così davanti agli occhi. Emozionante non c'è dubbio. Comunque rinunciamo a fare tappa a Reggio e considerando che le condizioni del mare si annunciano buone decidiamo di portarci avanti per approdare a Tropea. La benzina la faremo a Bagnara Calabria. Un mezzo miglio prima del porto di Bagnara navigando, per fortuna, ad andatura molto lenta ci troviamo appresso un tronco d'albero di almeno 4 o 5 metri di lunghezza e di 25 o 30 centimetri di diametro. Ci facciamo carico di trainarlo in porto per affidarlo a qualcuno che provveda a togliere questo pericolo per la navigazione. Nel porticciolo di Bagnara l'atmosfera è spettrale. Un po' di barche ormeggiate, le colonnine del distributore fasciate con teli di plastica, apparentemente nessuna presenza umana. Finalmente si fa vivo un uomo a braccia levate che ci intima di uscire immediatamente dall'area portuale perché... "il porto è sotto sequestro". Sganciamo il tronco in spiaggia fuori dal porto e procediamo per Tropea. Una marina a onor del vero molto bella, molto ben attrezzata e molto cara. Tropea "by night" sembra essere nuovamente animata da una consistente presenza turistica. Meglio così. Se il turismo comincia a riprendere è un bene per tutti.



Tropea



Al timone Alberto

E siamo al tre luglio. Con un mare gradevolmente quasi calmo salpiamo alla volta di Cetraro: il paese dei cedri e dei limoni.

L'attraversata non riserva altra emozione se non quella di sentire la sferza dell'aria sul volto. Ci piace ricordare che la proprietaria dell'albergo che ci ospita per una notte si appassiona con entusiasmo alla nostra impresa. È bello sentire che qualcuno partecipa alla nostra passione.

L'indomani passiamo il testimone a Carla Gnemmi, Eugenio Severgnini e Davide Cella che porteranno Riptide a Genova mentre noi rientriamo a Milano in aereo



Simrad 12"

Nono equipaggio – Carla Gnemmi, Eugenio Severgnini, Davide Cella – Cetraro Genova



Partiamo da Milano la domenica 4 luglio destinazione Cetraro dove ci incontriamo con l'equipaggio numero otto per il passaggio del testimone. Il giorno dopo alle 8.00 del mattino motore in moto, controlli eseguiti e giubbotti salvagente indossati (comfort impeccabile e sicurezza massima) stacco di sicurezza allacciato e rotta impostata destinazione Napoli. Sin da subito il mare ci accoglie mosso con circa un metro d'onda al mascone di sinistra, così per tutte le 6 ore di navigazione fino a Napoli.

Terzo giorno sempre sveglia presto. Destinazione Nettuno. Sei ore di navigazione con mare sempre mosso e arriviamo in porto a Nettuno dove ci attende il concessionario Suzuki Blumarine per effettuare il tagliando delle 200 ore.

Quarto giorno rotta per Talamone passando da Giannutri e dal Giglio.

Quinto giorno partenza mattino presto, al mare mosso si aggiunge una pioggia battente. Rotta su San Vincenzo dove ci aspettano alcuni soci del club. L'indomani causa



Equipaggio nove: Carla ed Eugenio di poppa



Consolle Nuova Jolly 650XL



Carla e Davide esultano all'arrivo a Genova



Davide e il giubbotto Veleria S. Giorgio



Finita missione Eugenio, Carla e Davide consegnano il testimone al presidente

le condizioni meteo solo alle 13.30 abbiamo potuto lasciare San Vincenzo con rotta su Viareggio dove arriviamo dopo quattro ore di navigazione difficile.

Il gommone e il motore si sono dimostrati un'ottima accoppiata

Ultimo giorno rotta su Genova. Partiti alle 9.00 arrivati alle 12.30, nelle ultime miglia prima dell'arrivo siamo stati accompagnati da un giocoso gruppo di delfini.

Arrivati ai pontili di Genova Prà (i pontili della Fiera erano ancora inagibili), siamo accolti dal caloroso saluto dei soci del Club del Gommone giunti per festeggiare la conclusione di questo bellissimo e impegnatissimo Raid. Ringraziamo tutto il club per averci dato l'opportunità di partecipare e siamo già pronti per la prossima avventura.



Brindisi finale

RIGOMMA

ISPIRA TUTTI / SERVI TUTTI

Pneumatici e Revisioni!

I nostri consulenti sapranno consigliarti i modelli delle migliori marche più adatti al tuo veicolo. **Lasciaci la tua auto, e faremo anche la revisione!**

...ed inoltre, 10% di sconto su tutti gli interventi di meccanica e controllo impianto clima a 30€!



Hai un'attività? Scrivici a marketing@rigomma.it per scoprire i servizi esclusivi dedicati alle aziende!



Raid a staffetta, l'idea

Dopo aver navigato in lungo e in largo buona parte del Mediterraneo, avevamo esigenza di nuove avventure, di trovare nuove emozioni nell'elemento che amiamo di più: il mare! Non ultimo soddisfare quell'articolo del nostro statuto che recita: Il "club del gommone" ha lo scopo di promuovere, attraverso l'impiego del gommone, l'attività di natura turistica, diportistica, organizzativa di Raduni, Raids, studi e ricerche... e negli ultimi 50 anni mi pare ci siamo riusciti anche benino. L'idea dell'organizzazione di raid a staffetta è nata nel 2016 il giorno di chiusura del Salone Nautico Internazionale di Genova, quando passando nello stand Zar formenti, sono rimasto entusiasta del piccolo Zar Mini 16. "Se ce lo presti ci facciamo il giro d'Italia" dico a bruciapelo al patron Zar, Piero Formenti. "E' da qualche anno che ci pensavo" dice lui. È fatta! Sento Suzuki per il motore. Non c'è problema! Abbiamo in comodato d'uso un 40 hp. Poi arriva il sostegno di altri amici. In Consiglio Direttivo l'idea piace moltissimo. Diamo anche il nome al battello: Italo! Sviluppiamo il percorso, "selezioniamo" gli equipaggi. Federazione Italiana Motonautica, Ucina Confindustria Nautica danno il loro patrocinio (non oneroso). Invece oneroso (solo quella volta) lo dà

Regione Lombardia del Presidente Maroni. Pier Paolo Bellina editore della rivista "Il Gommone" ci seguirà per tutto il tempo con comunicati giornalieri. Dopo la riuscita di quel primo "raid a staffetta", l'entusiasmo trasmesso dagli equipaggi che ne avevano preso parte ha contagiato molti altri soci tanto da dover programmare altri itinerari e rinunciare alla regola della navigazione in solitario organizzando team di due/tre componenti.

Sul nostro sito www.clubdelgommone.it trovate la descrizione completa, consumi, miglia percorse, diario di bordo, foto e notizie utili di tutte le "staffette". 1.767 miglia lungo le coste italiane e risalendo il Po fino a Pavia.

Circumnavigazione d'Italia 2017

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 i soci fedelissimi che ci hanno incoraggiato e sostenuto





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

Gibilterra 2018

11 Equipaggi
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.

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

Partner tecnici: Suzuki Marine Italia, 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

Atene 2019

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.

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

Partner tecnici: Suzuki Marine 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

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

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

Mediterraneo 2021

Genova – Palermo – Otranto – Corfù – Kalamata – Kithira – Ios – Leros – Kos – Kastellorizo e ritorno a Genova.

Quarantadue giorni di effettiva navigazione, quasi due mesi di impegno, una media di 90 miglia giornaliera, 250 ore di navigazione, 23 componenti gli equipaggi suddivisi in nove team, un gruppo di

partner tecnici di altissima affidabilità, tantissimi amici in Italia e in Grecia che hanno fornito la loro collaborazione...insomma tutto questo ci ha permesso di portare a termine “MEDITERRANEO 2021”, oltre 3.800 miglia da Genova a Kastellorizo e ritorno passando a sud del Peloponneso. Su questa brochure da pagina 14 il diario scritto a caldo dai protagonisti.



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



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



Supersoci

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 avviene a fine stagione a Winners la serata di gala dedicata ai soci e agli amici del club.

Nella stagione 2020 il titolo non si è potuto assegnare causa pandemia che ci ha costretto ad annullare tutti i programmi e anche la serata Winners.



Il club dei Supersoci

1995 Augusto Gandini	2008 Alberto de Riso
1996 Ernesto Della Torre	2009 Luciano Parolini
1997 Luigi Pozzi	2010 Carla Gnemmi, Eugenio Severgnini
1998 Dorian Grigoletto	2011 Fabio Ravelli
1999 Edoardo "Mefisto" Noris	2012 Clipper Telò
2000 Claudio Candutti	2013 Alessandro Di Lelio
2001 Lucio De Leo	2014 Giuseppe Cella
2002 Mario Camosi	2015 Davide Cella
2003 Carla Conti	2016 Michele Armiento
2004 Roberto Gorla	2017 Angelo Tadolti
2005 Franco De Gradi (Barbarossa)	2018 Danilo Redaelli
2006 Virginio Gandini	2019 Giuseppe Cervo
2007 Emilio Galli, Barbara Gulesu	



Raid Europeo 2022

Il Raid delle città europee era in calendario già nella stagione 2020 (Londra 2020), poi allo scoppio del disastro Covid l'abbiamo dovuto posticipare al 2021. Purtroppo, a inizio 2021 la situazione epidemica si è ripresentata più virulenta soprattutto in quei paesi toccati dal "raid" e ci ha costretto a rimandare al 2022 speranzosi che in qualche modo le misure approntate dai singoli governi ci consenta di realizzare quanto programmato in sicurezza.

Partenza da Roma Fiumicino ai primi di maggio, nove equipaggi si alterneranno in staffetta per circa 2.800 miglia di cui 600 miglia in Mediterraneo, 1.100 miglia su canali e fiumi e 1.100 miglia in Atlantico.

Da Roma Fiumicino, navigheremo verso Genova, Marsiglia da dove dopo 100 miglia nel Golfo del Leone arriveremo 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 Biscaglia. 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 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.





Come diventare Socio del Club del Gommone

Quote Associative per l'anno 2022

Socio Comandante € 100,00 residente in Lombardia.

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
- Presentando la tessera dell'anno corrente sconto agevolato (23%) presso Osculati Via Masolino da Panicale Milano

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 2022

La rivista il Gommone viene spedita direttamente ai soci via posta dall'editore.

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 (causa covid l'apertura della sede avviene saltuariamente, fino alla fine dell'emergenza tutti i mercoledì verrà attivata una riunione virtuale sulla piattaforma Zoom)

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 2022. 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

VELERIA SAN GIORGIO®

SPINNAKER LIFEJACKETS



www.veleriasangiorgio.com

61° SALONE NAUTICO GENOVA
Padiglione B Superiore - TL 21 - TM 22



Canale di Corinto, la storia



Ingresso dal Golfo Saronico (Atene)

Una parte importante nella recente avventura “Mediterraneo 2021” portata a termine dagli equipaggi del Club, l’ha avuta il Canale di Corinto... importante in senso negativo. Infatti, a inizio anno a progetto avvenuto una frana ne ha bloccata la navigazione e visto che nel recente passato era già successo, tutta la struttura del canale andrà rivista e messa in sicurezza. Lavori che allo stato attuale non fanno ipotizzare una riapertura a breve. Un danno economico notevole per il governo greco e per la società che gestisce il canale. Intanto, nel nostro piccolo ci ha messo in condizione di dover circumnavigare andata e ritorno il Peloponneso allungando il percorso di altre 400 miglia. In queste pagine vi vogliamo riproporre la storia del canale così come pubblicata anni fa sul nostro sito con l’aggiunta di immagini inedite e una spettacolare fotografia della frana.

La storia

Nell’antichità, la città di Corinto era fra le più importanti del mondo conosciuto. La sua posizione geografica la rese famosa come importante centro navale, commerciale e culturale. A quei tempi le navi che provenivano da e per le isole dell’Egeo verso il Mediterraneo Occidentale avevano una sola possibilità di rotta: circumnavigare il Peloponneso doppiando i temuti Capo Maleas e Capo Matapan.

Le difficoltà di navigazione e dei trasporti mercantili via terra spinse nel 602 a.C. il Tiranno di Corinto Periandros, uno dei sette Saggi dell’Antichità, a costruire il famoso diolko, la pista lastricata ricoperta di tavole di legno, unte di grasso, sulla quale le navi venivano trainate per attraversare l’istmo da una costa all’altra, mentre le merci venivano trasportate con animali da soma. Per



questo “passaggio” le navi pagavano un pedaggio che costituiva una fonte di finanziamento molto importante per la città di Corinto.

Fu lo stesso Periandros il primo a progettare l’apertura di un canale che congiungesse i due mari. Idea che abbandonò, per paura di provocare la collera degli Dei, in seguito alla profezia della sacerdotessa di Delphi, Pythia, che diceva “Istmon de mi pîrgoute mid’ oryssete. Zeus gar etike nisson i evuleto”, cioè: Non costruire e non scavare l’Istmo. Giove pose l’isola dove voleva”. Probabilmente il motivo principale che ha obbligato Periandros ad abbandonare il progetto non fu la collera Divina di per se, ma le difficoltà enormi di esecuzione e gli interessi finanziari di Corinto, che desi-

derava mantenere la posizione privilegiata del “portachiavi” del transito commerciale del Mediterraneo. Inoltre, il “passaggio” delle navi via “diolko” non presentava problemi particolari, giacché le navi erano piccole e la forza muscolare degli schiavi e degli animali in quell’epoca erano sufficienti e a buon mercato. Tre secoli dopo, nel 307 a.C. il Re di Macedonia, Dimitrios Poliorkitis, tentò di nuovo la realizzazione dello scavo dell’istmo, ma quando gli ingegneri Egiziani chiamati a progettarlo gli prospettarono che



La pista lastricata dove venivano trainate le navi.



la differenza fra il livello del Mare di Corinto e quello del Golfo Saronico era tale da far sì che, con l'apertura del canale, le acque del mare di Corinto avrebbero inondato l'Isola di Egina e le coste del Golfo, lasciò perdere.

Quasi tre secoli dopo, durante l'epoca romana anche Giulio Cesare e Caligola progettaron l'apertura dell'istmo senza però dar luogo alla realizzazione.

Su quei progetti si basò Nerone, quando nel 66 D.C. decise di intraprenderne l'esecuzione.

I lavori iniziarono nel 67 DC da entrambi i lati dell'istmo (Corintiacos-Saronicos), e vi furono impiegati circa seimila schiavi.

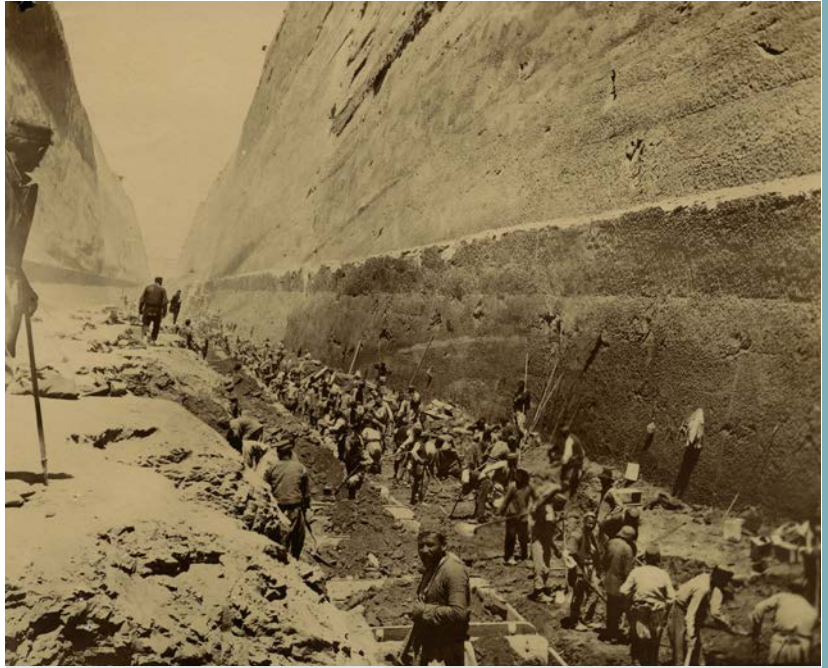
L'inizio dei lavori fu inaugurato dall'imperatore stesso dando il primo colpo nella terra dell'Istmo, con un'accetta d'oro. Nerone, dopo aver promesso l'autonomia a tutta la Grecia, dovette ritornare a Roma per affrontare l'insurrezione del Generale Servio Sulpicio Galba. Con la morte di Nerone – avvenuta poco dopo il suo rientro – il progetto fu di nuovo abbandonato, gli scavi erano arrivati a 3.300 metri di lunghezza per 40 di larghezza. Leggende e superstizione narrano che scavando l'istmo sia emerso sangue umano. Il sangue della madre di Nerone, Agrippina, da lui assassinata.

Fenomeno dovuto alle acque sotterranee che passando attraverso diversi strati di terreno e roccia rossastri, ne acquisivano il colore rosso, giacché anche quando secoli più tardi, i Veneziani tentarono di tagliare l'istmo, si ripeté lo stesso fenomeno.

La conferma del tentativo di Nerone è testimoniata dal fatto che durante l'apertura definitiva del canale, nel 1882, furono trovati 26 pozzi sperimentali di 10 metri ciascuno.

Dopo Nerone, Erode Attico cercò di continuare il canale ma i suoi tentativi, come quelli dei Bizantini in seguito, si fermarono subito.

Dicevamo, anche i Veneziani tentarono di aprire l'istmo, cominciando gli scavi



Lavori per il taglio dell'istmo



dalla parte del mare di Corinto. Le grandi difficoltà incontrate portarono all'interruzione quasi immediata dei lavori.

Secoli dopo, la fine dell'occupazione Ottomana trovò la Grecia alla soglia dell'epoca industriale.

Le condizioni dell'apertura dell'istmo erano molto più favorevoli e l'allora capo di Governo, Ioannis Capodistrias, prevedendone una grande importanza per lo sviluppo del paese, cercò di reperire sul mercato monetario internazionale la somma di quaranta milioni di Franchi d'oro, giudicati necessari per la realizzazione dei lavori, senza riuscirvi e fu ancor meno possibile pensare che la somma fosse messa a disposizione dal magro Bilancio dello Stato greco. Così, il tentativo del Primo Ministro Capodistrias fu abbandonato.

Con la Rivoluzione Industriale del 19° secolo e 2400 anni dopo l'epoca del Tiranno di Corinto Periandros, il progresso tecnologico permise di ritornare sull'antica idea di apertura del canale. L'attraversamento dell'istmo offriva ancora due vantaggi importantissimi alla marina commerciale: Sicurezza e Economia. Evitare la circumnavigazione del Peloponneso e il passaggio dei temuti Capo Malea e Capo Matapan non solo avrebbe ridotto i rischi di incidenti maritti-

mi, ma anche il costo del trasporto (premi assicurativi, combustibile, tempo).

Dopo l'apertura del Canale di Suez (1869), il governo di Thr. Zaïmis, nel novembre del 1869, approvò una legge apposita "per l'apertura dell'Istmo di Corinto". Con questa legge, il governo concedeva ai privati la possibilità di costruire e sfruttare il canale di Corinto. Nel 1881, il governo greco aggiudicò l'appalto per la costruzione al Generale Ungherese Stefano Tyrr emérito aiutante di campo di Vittorio Emanuele Re d'Italia, con il privilegio di sfruttamento del Canale per 99 anni. Un anno dopo, Tyrr costituì una società con denominazione "Diethnis eteria Thalassiou Diorigas tis Corintou" (Società Internazionale del Canale Marittimo di Corinto).

Lo studio del progetto fu eseguito dall'Ungherese B. Gerfer, Capo Ingegnere del Canale Francesco in Ungheria e dall'Ingegnere Daujats, Capo Ingegnere del Canale di Suez. Fra i vari tracciati proposti, si decise di adottare lo stesso iniziato dall'Imperatore Nerone risultato il più corretto ed economico.

Furono stabilite anche le dimensioni del canale: 22 metri di larghezza sul fondo, 24 metri a livello del mare e 8 metri di profondità.



Stefano in navigazione



Traghetto al treno

Alla presenza di Re Giorgio 1° di Grecia, i lavori ebbero inizio ufficialmente il 23 Aprile 1882.

Otto anni dopo nel 1890, purtroppo, la società di Tyrr interruppe i lavori per difficoltà economiche, fallì e fu dissolta.

I lavori continuarono con la denominazione “Società del Canale di Corinto”, di Andreas Syngros, che completò l’opera.

L’impresa titanica per quei tempi impiegò 2.500 lavoratori ed i più avanzati mezzi tecnici dell’epoca, durò 11 anni, con l’estrazione di 12 milioni di metri cubi di terra e roccia.

L’istmo fu tagliato in linea retta su una lunghezza di 6.346 metri per una larghezza a livello del mare di 24,6 metri e sul fondo di 21,3 metri, mentre la profondità oscilla tra 7,50 a 8 metri.

Il 25 luglio 1893 avvenne l’inaugurazione con particolare solennità.

La composizione geologica delle pareti del canale è diversa ed è attraversata da una serie di fratture nella roccia molto verticali con direzione Est Ovest, che formano un angolo acuto con l’asse del Canale. Questa particolare composizione del

terreno ebbe come conseguenza la caduta, negli anni, di grandi volumi di roccia, causandone la chiusura per lunghi periodi. In tutto, dall’inizio fino al 1940, diverse frane hanno causato la chiusura del Canale per circa quattro anni. La frana di maggiore rilevanza fu quella del 1923, di oltre 41.000 metri cubi di roccia, il Canale restò chiuso per due anni.

Verso la fine della Seconda Guerra Mondiale nel 1944, i tedeschi in ritirata minarono il canale causando una frana di 60.000 metri cubi di terreno. A completare il sabotaggio, prima dell’esplosione, vi affondarono numerosi veicoli ferroviari per rendere ancora più difficile l’opera di riapertura che durò cinque anni (1944 - 1949).

La “Società del Canale di Corinto” sfruttò il canale fino al 1906, quando, per via di problemi finanziari, fu liquidata. Dopo la vendita all’asta, la Banca Nazionale acquisì la società e costituì la “Nuova Società per Azioni del Canale di Corinto”

Il 1° Novembre 1980, il governo greco riprese in proprio lo sfruttamento del Canale, costituendo la “Società per Azioni del Canale di Corinto”.



Agosto 2021, situazione frana

Nel Gennaio del 2001, il Ministero dell'Economia Nazionale ha organizzato un concorso internazionale per la selezione di un Concessionario per i Diritti del Canale di Corinto per un periodo di trent'anni. La Società Sea Containers Services L.t.d. ha firmato il 18 Maggio 2001, insieme alla società Periandros S.p.A., il Contratto di Concessione per lo sfruttamento dei diritti del Canale di Corinto. Il Contratto di Concessione è entrato in vigore il 10 Settembre 2001.

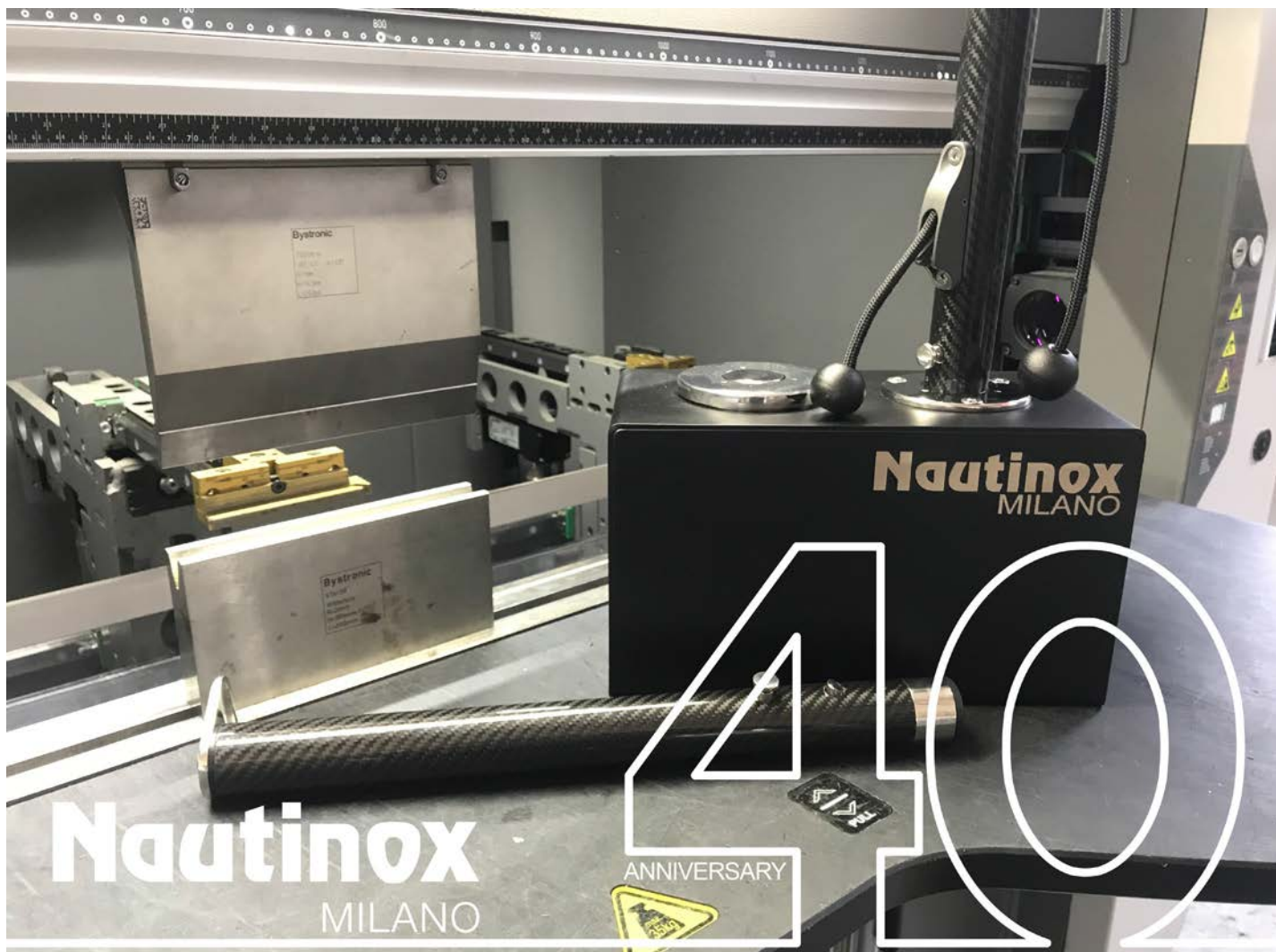
Il Canale oggi

- Il Canale di Corinto costituisce un nodo internazionale di comunicazioni marittimi e agevola navi di ogni nazionalità.
- Ogni anno più di 12.000 navi di oltre 50 nazionalità attraversano il canale.

- Nel canale il livello di marea ha un'escursione intorno ai 60 centimetri. La corrente che vi si crea cambia direzione ogni sei ore e ha una velocità di 2 nodi e mezzo e in alcuni casi supera anche i tre.
- Il canale è largo 22 metri sul fondo e 24 metri a livello del mare. Profondo circa 8 metri
- Il canale è operativo 24 ore su 24 per tutta la settimana escluso il martedì quando rimane chiuso dalle 6 alle 18 per manutenzione, inoltre nei festivi il pedaggio è soggetto ad un supplemento di circa il 30%, anche il porto di provenienza e di arrivo influiscono sul costo del pedaggio, ma in questo caso dipende anche dal tonnellaggio. Nell'ultimo nostro passaggio dell'Agosto 2020 per un gommone di 7 metri e mezzo abbiamo pagato 90,00 euro tasse comprese.
- La velocità massima consentita è di sei nodi, pertanto bisogna mettersi l'animo in pace e godersi, visto il costo del pedaggio, per una buona mezz'ora lo spettacolo che offre questa imponente opera dell'uomo.
- Il traffico si svolge a senso unico alternato, a seconda delle unità in attesa e a volte può succedere di aspettare anche parecchie ore.
- Il via libera viene dato con semafori verde e rosso. Ma, forse per tradizione, anche con delle bandiere su delle aste collocate agli ingressi: bandiera blu ingresso consentito; bandiera rossa ingresso vietato.
- Le comunicazioni con il posto di controllo avvengono con il VHF canale 11 e al di là delle luci e delle bandiere saranno loro, via radio, a indicarvi il momento per passare.
- Sia all'ingresso Est, sia all'ingresso Ovest a livello del mare, vi è un ponte stradale che in prossimità dell'arrivo delle imbarcazioni viene ... affondato.
- Tutto il traffico nel canale viene monitorato con telecamere 24 ore su 24.
- Il pedaggio si paga ormeggiando al posto di controllo che è situato all'ingresso Est, dalla parte di Atene. La banchina per l'ormeggio è una gettata di cemento su pilastri a circa 80 cm dall'acqua e con bassa marea, per un gommone, c'è il pericolo di bucare il tubolare infilandosi sotto.
- Per il rifornimento carburante bisogna chiamare, dal posto di controllo, la vicina stazione di servizio e... aspettare.

V.G.

Le fotografie d'epoca e parte del testo sono tratte dal sito ufficiale del Canale di Corinto: www.periandros.com.
La foto della frana è di Emilio Galli.



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

NS

NAUTYSPORT.COM



CONCESSIONARIO UFFICIALE:

ZAR

by **FORMENTI**



IDEA MARINE



SUZUKI

MANUTENZIONE CHIARA SUZUKI

PROVA IL PROGRAMMA ONLINE
CHE TI MOSTRA IN ANTICIPO IL PREZZO
DEL TAGLIANDO DEL TUO FUORIBORDO,
COMPENSIVO DEL COSTO DELL'OLIO E
DELLA MANODOPERA.

IL TUO TAGLIANDO IN UN CLICK



VI ASPETTIAMO
A GENOVA
16-21 settembre 2021

S[n]

61° SALONE
NAUTICO

salonenautico.com

 **SUZUKI**

Segui Suzuki Italia Marine su     marine.suzuki.it

ULTIMATE
MULTIGRAPH MOTOR OIL

MOTUL

800-452825

