

# GIL GOMMONE

**E LA NAUTICA PER TUTTI**

335

## LE NOSTRE PROVE

ZARFORMENTI ZAR 49 SPORT LUXURY  
BRIG NAVIGATOR 610HL

## NORMATIVA

PATENTE A QUIZ  
I TRANELLI DI UN ESAME  
ALLA «RISCHIATUTTO»



## ITINERARI

GRECIA, PELOPONNESO  
ALLA SCOPERTA DELLE COSTE  
DELLA «GRANDE MANO»

## TECNICA

VECCHI FUORIBORDO  
I RISCHI CHE SI CORRONO  
CON LA BENZINA VERDE



**GUIDA  
AL MERCATO**  
TUTTI I PREZZI AGGIORNATI  
DEL NUOVO E DELL'USATO  
DI GOMMONI, MOTORI  
E CARRELLI

di Umberto Trapani

Un'idea buttata lì, il giorno del varo, quella di ritornare dal Salone via mare con il nuovo Noah 36. Una galoppata di 500 miglia che aveva subito entusiasmato Sergio Abbate, artefice - con Piero Mannino - della nuova ammiraglia del Cantiere palermitano e che, neanche a dirsi, aveva trovato la massima disponibilità a farmi coinvolgere in quella che si prospettava come una bella passeggiata su questo lussuoso *maxi-rib*.

Dopo questa *boutade*, però, non se n'era più parlato, fin quando è accaduta una cosa molto spiacevole: durante il trasferimento del battello via nave, per l'esposizione al Salone nautico di Genova, sono stati rubati da bordo il microonde e il televisore presenti in cabina. Comprensibile, dunque, il disappunto dei responsabili del Cantiere che, piuttosto che reimbarcare il gommone, hanno preferito riportarlo a casa via mare, affidandolo a mani sicure.

Ecco, dunque, che arriva una telefonata e, nel giro di 48 ore, sono pronto a volare a Genova per imbarcarmi sul Noah 36 per una «passeggiata» di circa 500 miglia. Come compagni di viaggio avrò Sergio Abbate e Daniele Rizzo, ovvero il responsabile della produzione e l'ingegnere progettista del gommone.

La prevista «passeggiata», però, si è subito

rivelata piuttosto turbolenta, contro ogni aspettativa. A dispetto, infatti, del clima praticamente estivo che ha accompagnato tutte le giornate della fiera, la settimana successiva il meteo è bruscamente cambiato, scatenando le esondazioni di cui certamente ricorderete a Genova città e in altre parti d'Italia.

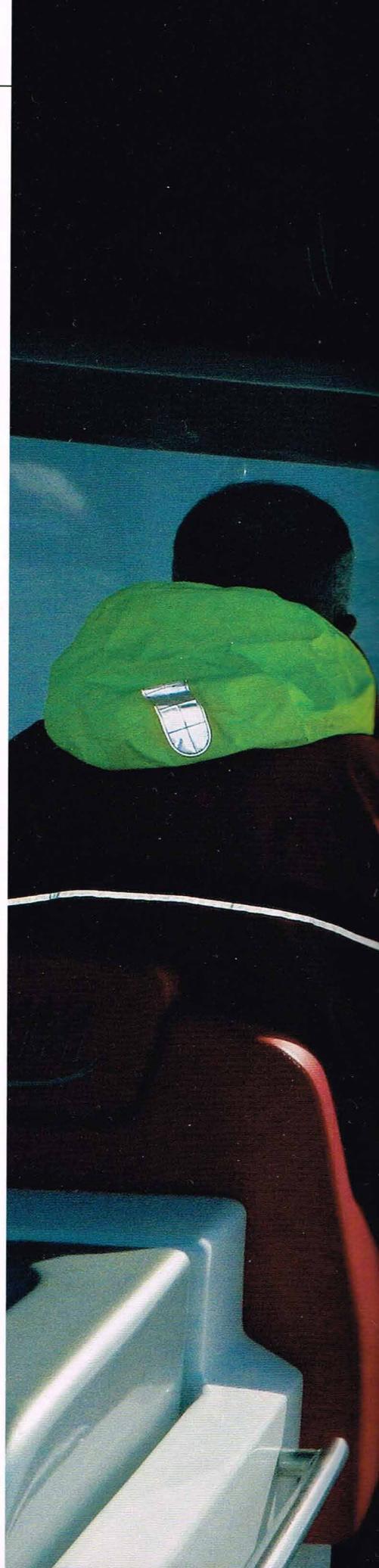
«L'aperitivo», per così dire, mi è stato subito servito al momento dell'atterraggio: il volo è stato dirottato su Pisa a causa del forte vento e la pioggia torrenziale. Non potrò, dunque, imbarcarmi presso la darsena del Salone, ma verrò «raccolto» a Livorno.

7 ottobre

Dopo l'atterraggio all'aeroporto di Pisa, noleggio un'automobile e raggiungo Livorno (sono appena una ventina di chilometri) dove resto in attesa dei miei compagni, che hanno molato gli ormeggi alle 11. Calcolo che in quattro ore potranno facilmente arrivare, perché in fondo devono coprire poco meno di 80 miglia... A mezzogiorno ricevo una telefonata; come sottofondo c'è il rumore della pioggia torrenziale sotto cui Sergio e Daniele stanno navigando (benedicendo il vistoso *T-Top* del gommone): in un'ora sono riusciti a raggiungere appena Portofino!

Finalmente, alle cinque in punto vedo la sagoma inconfondibile del Noah che sbuca tra le navi da crociera ormeggiate in porto e tiro

**Protagonisti di questo raid non «premeditato» da Genova a Palermo, dettato più dalla necessità che dalla voglia di misurarsi con gli elementi (come solitamente succede), sono stati (nella foto in basso, da sinistra a destra): Daniele Rizzo, ingegnere progettista, Sergio Abbate, contitolare della Noah Battelli, Umberto Trapani, giornalista e fotografo, autore di questo diario di bordo.**



A photograph showing the interior of a boat, likely a maxi-rib, with a view of the sea through a large window. The sea is blue with white foam from the boat's wake. The boat's interior is dark, with a red jacket visible on the left. The title is printed in large, bold letters over the top right of the image.

# L'AVVENTURA *all'improvviso*

Tutto è cominciato con il furto di alcuni oggetti dalla cabina del Noah 36 durante il trasporto in nave da Palermo al Salone di Genova, per l'esposizione in fiera. In seguito a ciò, i responsabili del Cantiere siciliano hanno deciso di far rientrare il maxi-rib via mare: mezzo migliaio di miglia, certo non proprio dietro l'angolo, ma neanche impossibili per un battello del genere.

Quella che sulla carta avrebbe dovuto essere poco più che una «passeggiata», però, si è trasformata in una travagliata lotta contro condizioni meteomarine molto severe.

Vi raccontiamo com'è andata.



## IL RAID IN GOCCE

### Gommone

Noah 36 Efb  
(11,50 x 3,82 m ft)

### Motore

2 x Hyundai SeaSall S250S turbodiesel,  
accoppiati con piedi poppieri  
Mercruiser Bravo 3

### Eliche

Solas 4/3 pale in acciaio da 22"  
(2 x piede)

### Miglia percorse

480 (889 km)

### Giorni di navigazione effettiva

4

### Ore di navigazione effettiva

31

### Velocità media

15,48 nodi (28,66 km/h)

### Consumo totale gasolio

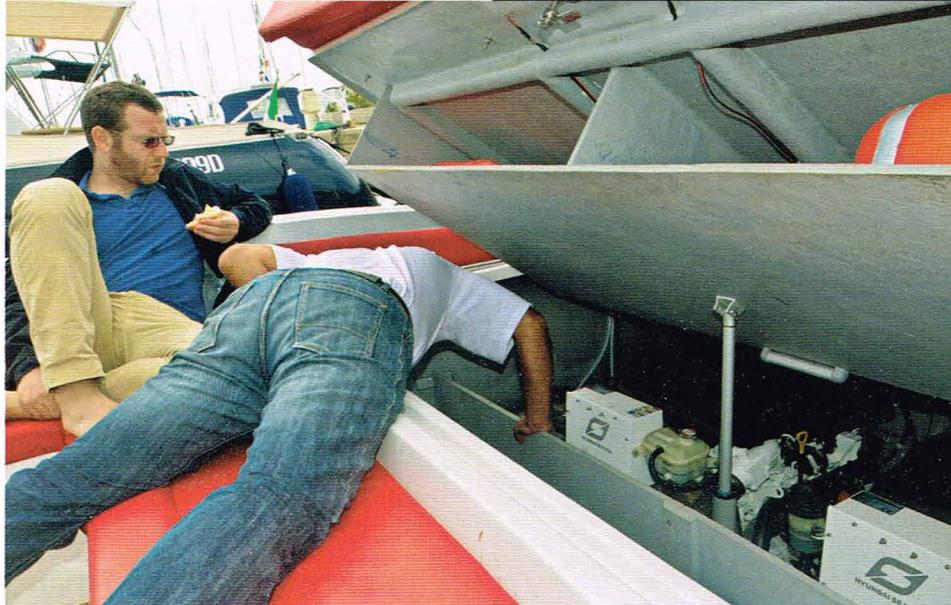
1.098 litri

### Consumo orario

17,7 litri/ora (x 2)

### Consumo per miglio

1,1 litri (x 2)



*Il Noah 36, un maxi da 11,50 x 3,82 metri f.t. (omologato, però, come natante) ha debuttato al Salone nautico di Genova (sul n. 334 de Il Gommone c'è la prova completa). Elegantemente rifinito, il battello presenta un imponente T-Top, che incorpora il parabrezza e protegge la postazione di guida, ed è motorizzato con due unità Hyundai a gasolio da 250 hp l'una, rivelatesi molto parche durante il raid.*



un sospiro di sollievo perché, nonostante il maltempo, c'è ancora luce.

Salutati i compagni di viaggio, insieme decidiamo di proseguire la navigazione, nonostante l'offerta di una sistemazione gratuita alle banchine del Vela Club. Facciamo rotta per Marina di San Vincenzo, 30 miglia circa più a Sud, per recuperare almeno parte di quel programma che realisticamente, in condizioni migliori, ci avrebbe permesso di chiudere il primo giorno già sulle coste laziali.

Le successive due ore di mare duro di prua mettono a seria prova sia le nostre abilità di guida sia il lussuoso battello, del quale apprezziamo le prerogative di abitabilità quando, la sera, comodamente sistemati nel porticciolo, ci ritiriamo per la notte e chiudiamo la porta della cabina.

### 8 ottobre

Alle 6,30 siamo già con *tablet* e *smartphone* in mano, ma non c'è mappa o bollettino meteo che smentisca il perdurare di una situazione depressionaria nell'area centrale del Tirreno con venti da Sud-Est a 14/18 nodi per almeno due

o tre giorni. Una volta raggiunta l'area del basso Tirreno, però, troveremo condizioni di decisa stabilità meteorologica, ma bisogna arrivarci... Ci mettiamo in mare e ci ridossiamo quanto più possibile, ma il promontorio di Piombino non ci ripara abbastanza dalle onde che sfiorano i due metri, costringendoci a dislocare e a gestire con attenzione il gas per evitare al Noah - che aggredisce ogni cresta - di ricadere pesantemente. Cerchiamo, infatti, di prevenire potenziali situazioni di devastamento per quel che riguarda il prezioso contenuto degli arredi e delle suppellettili sottocoperta.

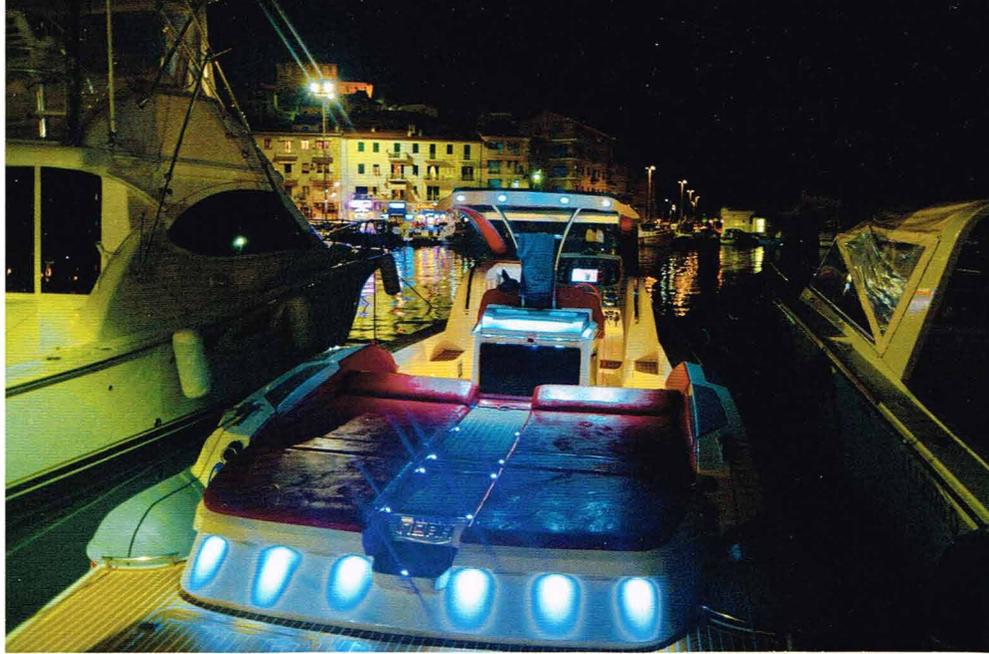
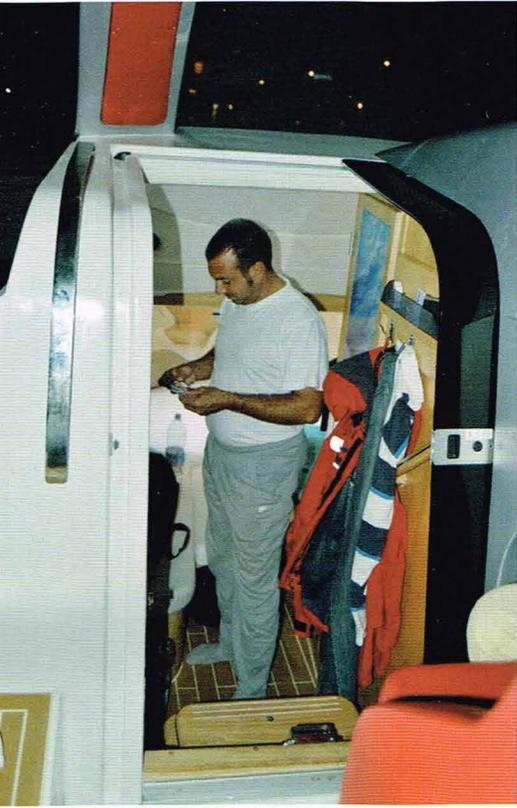
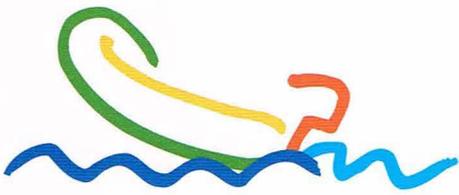
Sostiamo al Marina di Salivoli (Piombino) per fare rifornimento e qui commettiamo l'errore di fermarci qualche ora, supponendo che le condizioni del mare possano migliorare. Facciamo un primo *check-up* del battello constatando che, tranne qualche borsa finita sul pavimento - tutto è *ok*. Dopo pranzo, senza or-

mai isole o promontori che ci proteggano, facciamo rotta sull'Argentario. La navigazione non è più spavalda e frizzante - quella dei salti sulle onde, cui il mare ci ha abituati finora - ma comunque non è il caso di rilassarsi visto che il vento continua a spingere forte sulla prua. Il Noah non soffre e noi, che ci alterniamo alla guida, riusciamo ad allentare la tensione grazie anche alla risposta immediata dei due Hyundai SeaSall che, quando serve, spingono velocemente le oltre 4 tonnellate di gommone. Alle 18,30 siamo a Porto Santo Stefano (Argentario); dopo pochi minuti, con il Noah illuminato a giorno, attorno al battello si raduna una piccola folla di curiosi.

### 9 ottobre

Vorremmo tanto che i bollettini avessero sbagliato le previsioni, ma appena doppiato





## LE TAPPE DEL RAID

Percorso	Miglia
Genova - Marina di S.Vincenzo	107
Marina di S.Vincenzo - Porto S.Stefano	53
Porto S.Stefano - Marina di Nettuno	106
Marina di Nettuno - Palermo	214
<b>Totale miglia</b>	<b>480</b>

il promontorio dell'Argentario constatiamo che il mare contrasta pesantemente ogni nostro desiderio di raggiungere il buon tempo che ci aspetta più a Sud.

Ci rassegnamo a procedere sotto i 15 nodi, frenati dal vento che ancora soffia impetuoso contro di noi e facciamo affidamento sul sole che finalmente ci riscalda, per sfruttare senza altre soste tutte le ore di luce.

Via via che scorrono le miglia, tra accelerazioni e rallentamenti continui, torniamo a sorprenderci dei consumi dei due Hyundai (250 hp) che segnalano stabilmente una media di 2 litri a miglio, nonostante le condizioni sfavorevoli, assicurando a 20 nodi un'autonomia di circa 350 miglia. Verificheremo poi che solo oltre i 28 nodi la richiesta di carburante sale (a 30 nodi è di 34 litri/ora a motore), ma il risultato può - in ogni caso - reputarsi soddisfacente. Finalmente, dopo oltre dieci ore di navigazione (piuttosto comoda, in verità, nonostante tutto), alle 17,30 sbarchiamo nell'attrezzato Marina di Nettuno dove gli omaggiatori stentano a credere che stiamo arrivando da Genova.

### 10 ottobre

L'ottimismo ci si legge in viso mentre facciamo rifornimento. Siamo ai margini di quell'area di alta pressione tanto anelata, ma per scrupolo deviamo inizialmente su Sabaudia e poi verso Ventotene prima di puntare dritto su Ustica, questa volta felici che le previsioni meteo vengano rispettate. A 28 nodi diventa quasi monotona la guida del Noah che sfiora il mare insensibile a qualsiasi piccolo cambiamento di umore e quando l'isola sul Gps si «confonde» con la sagoma del battello scatta il selfie dei tre compagni d'avventura per suggellare degnamente la felice conclusione del raid. Ce la siamo vista brutta più di una volta, ma sia la perizia dei timonieri sia l'affidabilità del mezzo su cui abbiamo viaggiato ci hanno condotti sani e salvi a casa. È un'esperienza che ricorderemo a lungo. ©

**Scene di vita di bordo per i tre protagonisti del raid. Nella quiete dei porticcioli non traspare la dura «lotta» ingaggiata con il mare. Fuori alle coste del Tirreno centrale l'andatura è stata di poco superiore al dislocamento, ben al di sotto delle possibilità del mezzo, e il vento sempre di prua.**