

®

MEMBRANE
BRANZANI
MEMBRANE

MEMBRANE e Banks Sails sono marchi di Veleria Semeraro Srl.



CRUISE Q

Solaris One 60'

SOLUZIONI VINCENTI



RACE Q

VERVE DAHLIA TV Comet 50 Carbon

Banks Sails

tel. 080 5313830 - fax 080 5383021
info@banksails.eu - www.banksails.eu

ITALIAN POINTS

Ancona
Bari
Catania
Genova
Lavagna
Lignano
Livorno
Napoli
Palermo
Ravenna
Riva di Traiano
Varazze

EUROPEAN POINTS

Croatia
Germany
Greece
Malta
Spain
Turkey
UKlavela d'altura
magazine

PERIODICO D'INFORMAZIONE DELLA UNIONE VELA ALTA ITALIANA - ANNO XV - N. 52 - OTTOBRE 2010

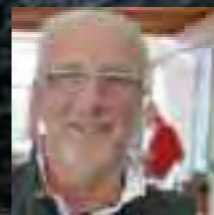
AL SALONE DI GENOVA SI ASSEGNANO
I TITOLI DELL'ARMATORE DELL'ANNO 2010
TROFEO SERGIO MASSEROTTIA CLAUDIO PAESANI
IL SUCCESSO OVERALL

FOTO FABIO TACCOLA

SPECIALE FIV
I vantaggi del tesseramento
alla Federazione Italiana VelaUNIONE VELA ALTA ITALIANA
00198 Roma - Via Lutezia, 2 - tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293 - uvairoma@tin.it - www.uvai.it
Realizzazione ARTEGRAFICA PLS info@artegraficapls.it

Tariffa Regime Libero - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB Roma - Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 38/97

CONTIENE I.P.

SPECIALISTI ONE DESIGN VINCITORI NELL'ALTURA

2010 *Campioni del Mondo Platu 25*
Campioni Europei Orc
Campioni Italiani Orc



WINNER LIST 2010

MAN	Campione europeo ORC division A Campione Italiano Orc Classe 1
ALVAROSKY	Campione europeo ORC division B Campione europeo ORC owner drive division B Campione nazionale del tirreno ORC 1-2 Campione Italiano Orc Classe 2
ALTAIR	Vincitore overall Gavitello d'Argento ViceCampione Italiano Offshore
BRERA HOTEL	Vincitore Gavitello d'Argento Platu 25
TYKE	Vincitore Antigua Sailing Week Perf. Cruise
EXTRAVAGANCE	Campione nazionale minialtura adriatico

REWIND	Campione nazionale del tirreno ORC 3 Vincitore TAN Livorno classe crociera Vincitore overall Pasquavela Argentario
STILO	Vincitore tappa circuito nazionale H 22
MODUS VIVENDI	Vincitore tappa circuito nazionale Platu 25 Campione del mondo Platu' 25
PERBACCO	Vincitore overall internazionale EST 105
Claudio Paesani	Armatore dell'Anno 2010 over-all e classe 3 con REWIND Energy Resources X37
Francesco Siculiana	Armatore dell'Anno 2010 classe 2 con ALVAROSKY GS 40R



Idea e realizzazione
ARTEGRAFICA PLS
info@artegraficpls.it

Direttore Responsabile
Laura Jelmini

Redazione
Clyde Carter,
Aurelio Magnini,
Costanza Clarke,
Emanuel Richelmy,
Fabio Taccola (foto)

Pubblicità
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficpls.it

Stampa
SPEDIM

Hanno collaborato a questo numero
Lapo Ancillotti
Davide Besana
Raffaella Bullo
Francesco Coari
Andrea Carloni (foto)
Giovanni Iannucci
Alessandro Mei
Roberto Neglia
Riccardo Provini
Nicola Sironi

s o m m a r i o

Editoriale	2
La vignetta di Besana	5
Italiani assoluti d'altura	7
Palermo-Montecarlo	12
Maxi Yacht Rolex Cup	16
Dal mondo delle regate	19
Armatore dell'anno	27
Fiv: perché tesserarsi	30
Ucina: i numeri della vela	35
L'armatore: Manuel Costantin	38
People: Ugo Grande	40
Il progettista: Umberto Felci	42
L'intervista: Paolo Semeraro	46
Il tempo? È compensato	50
Barche: il primo M 45	54
Barche: Kiwi 40Fc	56
Cucina: panino? No grazie	58
News	62





Una stagione da interpretare

Il "contributo" che seguirà guarnisce il numero che andrà in stampa in occasione del Salone

Nautico di Genova e che sarà composto, mi dice l'impagabile Lello Magnini, di ben 64 pagine. È un traguardo che potrebbe farci "montare la testa", ma che non consideriamo come tale, bensì una tappa verso più ambiziosi obiettivi.

La finestra dalla quale mi sporgo per scrutare verso un avanzato pre-consuntivo della stagione che sta per concludersi, è quella, gradevolissima, del Club Nautico di Roma, organizzatore della XXVI Coppa Italia, storica manifestazione creata un quarto di secolo fa dall'Associazione di Classe che ha preceduto l'Uvai, l'Aici, che parecchi degli amici che ho incontrato nel Club ricordano perfettamente; alcuni, come Piero Mortari, Direttore Sportivo del nominato Club, per avervi operato nella dirigenza insieme a chi scrive.

Sono qui ad Ostia per assistere, ospitato cortesemente dal Presidente del Comitato di Regata Ermanno Basile, altro amico di vecchia data, alle regate della citata Coppa Italia che, secondo praticamente tutti i più accreditati "meteo", si sarebbe dovuta disputare con la vigorosa assistenza di 20 nodi e oltre di Maestrale; con l'aggravante logistica della cospicua onda che avrebbe dovuto rendere critico "frequentare" l'ingresso del Porto di Roma e della Fiumara di Fiumicino. La sorte ha voluto che, perlomeno la prima giornata, abbia consentito la disputa di una prova per l'altura e di due per i minialtura. A domani il resto.

È "domani" ed un robusto vento da 240° ha consentito all'altura la disputa di una bella prova; ma solo di una, al termine della quale il Comitato ha saggiamente invitato i concorrenti a rientrare in porto onde evitare i rischi che sono ben noti a chi è del luogo. Come ogni navigante sa, di ingressi difficili sono costellati i famosi 8.000 chilometri di coste che circondano il "Bel Paese". Per ciò che concerne Ostia, sede del bel circolo che ci ha ospitati, si pone il problema di poter garantire ai

concorrenti, nostri armatori, la regolarità delle regate che lì si svolgono. È il caso dunque di pensarci con responsabile determinazione.

Le due prove che il validissimo Comitato è riuscito a far svolgere hanno posto "la parola fine" all'edizione 2010 del Trofeo Armatore dell'Anno Uvai, laureando vincitore assoluto (e in terza classe) Claudio Paesani, armatore di *Rewind Energy Resources*, che ha battuto "sul filo di lana" Francesco Siculiana ed il suo *Alvarosky*, vittima di un malaugurato Ocs nella prima prova. Francesco potrà consolarsi con la vittoria in Classe 2 nel nominato Trofeo e con la messe di titoli che, anche quest'anno, è riuscito a raccogliere. Vincitori del Trofeo nelle altre Classi - prima, quarta e minialtura - rispettivamente: *Fra Diavolo* di Vincenzo Addressi, *Midva* di Davide Besana e compagni ed *Eurosia* di Michele Vaccari. A tutti, appuntamento a Genova per la premiazione prevista per il giorno 9 ottobre, alle ore 12, presso il Teatro del mare del Salone Nautico di Genova.

In attesa della citata premiazione, che chiude, praticamente, la stagione 2010, quantomeno quella "estiva", avviandoci velocemente verso i numerosi Campionati Invernali, diamo uno sguardo ai numeri dell'Uvai che ci consentiranno di delineare un quadro del "com'è andata la stagione".

A dispetto della micidiale crisi che ha così pesantemente travagliato anche l'anno di grazia 2010, le cifre dell'Uvai mostrano una ripresa in confronto ai dati 2009 e, addirittura, un riavvicinamento ai dati 2008, anno "record" per la nostra associazione. I grafici che seguono vi renderanno agevole, nella loro pratica utilità, una verifica "a vista". Personalmente considero interessante, soprattutto, la crescita dei soci effettivi che coincide con l'aumento dei certificati standard, ovvero "full measurement". L'incremento dei certificati Irc è fisiologico, come peraltro quello dei certificati Orc Club.

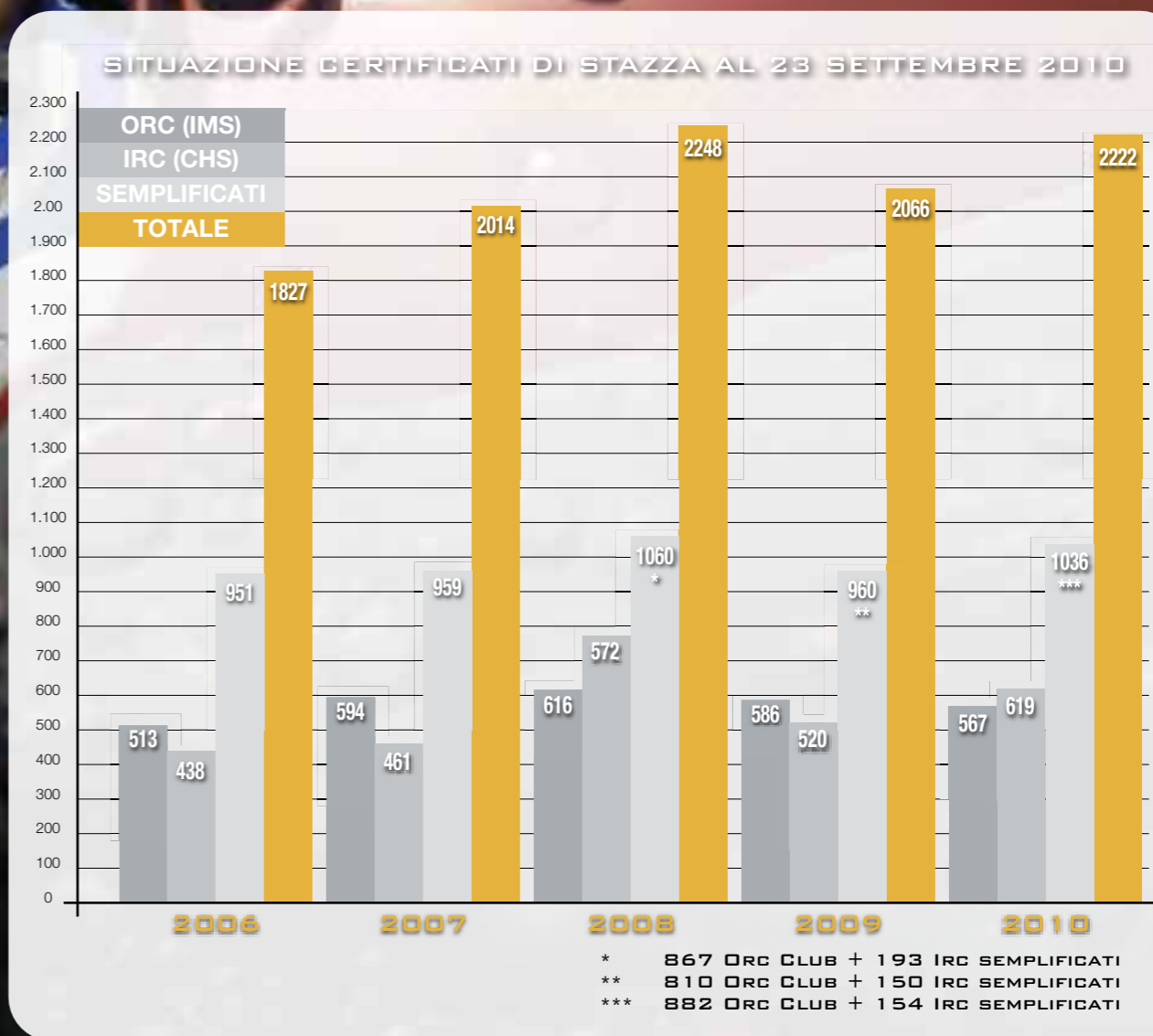
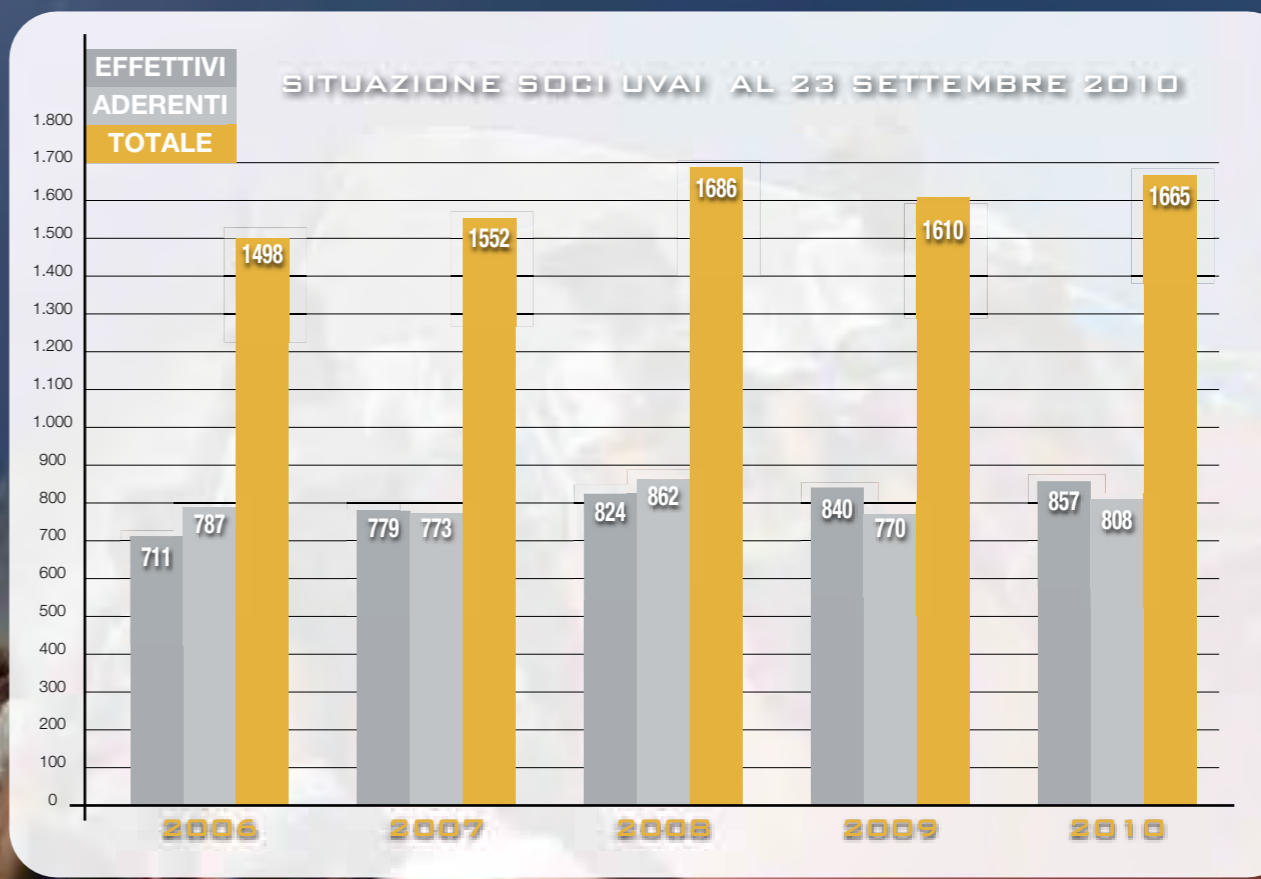
La constatazione del positivo andamento dei nostri numeri è motivo di soddisfazione per la nostra associazione evidenziando che la passione per la vela è "impermeabile" anche alle difficoltà di

natura generale e di portata tutt'altro che trascurabile.

Seguendo le regate un po' dappertutto ho potuto constatare, ancora una volta, che la coincidenza "territoriale" di una manifestazione internazionale e di una nazionale finisce, fatalmente, per condizionare la manifestazione nazionale. Vedi, ad esempio: Mondiale Orc 2009 a Brindisi ed Assoluti dello stesso anno a Gaeta. Nel corso del 2010 la constatazione interessa l'Europeo Orc di Cagliari e l'Assoluto di Livorno. A Livorno non sono venuti alcuni armatori che, soddisfatti, hanno deciso di "accontentarsi" dei risultati ottenuti nella manifestazione internazionale disertando quella nazionale.

Nell'affascinante mondo della vela un dato fortemente contraddittorio, di netta ed evidente controtendenza, è costituito dal numero di barche convenute, quest'anno, a Porto Cervo in occasione della Maxi Yacht Rolex Cup e della Rolex Swan Cup, che ha visto la presenza di ben 49 Maxi e di 92 Swan. Chi conosce gli "oggettini" dei quali parliamo si renderà conto di quanto qui affermo, in tema di contraddizioni, considerando che dei 92 Swan solo 2 erano di 38 piedi, mentre quelli lunghi oltre 50' erano ben 54! Any way, come dicono gli amici della pallida albione, di contraddizioni è saturo il nostro mondo, sia presente che passato; l'analisi delle stesse quasi mai conduce a conclusioni univoche ma costituiscono, comunque, utile occasione per analizzare i fenomeni che più ci interessano da vicino.

Chiudo questo mio contributo informandovi che, giusta accordi intercorsi con i componenti il Consiglio Direttivo dell'Uvai, la lunga stagione di Leone, Presidente del Consiglio Direttivo, volge al termine. Infatti cesserò, volontariamente, il mio mandato con decorrenza 31 dicembre 2010 e rassegherò le mie dimissioni formali in occasione della prima riunione del Consiglio Direttivo 2011, che abbiamo fissato per il giorno 14 gennaio 2011. In tale occasione il Consiglio designerà la persona che sarà chiamata a sostituirmi "al timone" dell'Organo Direttivo. Per un più completo consuntivo della mia gestione, vi rimando alla "prossima puntata".





SOLO IL MARE VI SEPARA.

2-3-4 GIUGNO 2011 **TROFEO CHALLENGE 151 MIGLIA**

VIENI A CONQUISTARLO.

151 Miglia. È la distanza che ti separa dalla vittoria, è la rotta di una regata fatta di agonismo da vivere, spinti dal vento fino al trionfo finale. L'appuntamento con la seconda edizione di 151 Miglia è il 2 giugno 2011; per celebrare la Festa della Repubblica con tre giorni di navigazione, di passione, di mare.



SPONSOR UFFICIALE
Celadrin



BELLE BARCHE,
COSA SONO?

X 35!

E QUELLA
D'AVANTI UN
CHILOMETRO?

DEV'ESSERE UN
X 36 o UN X 37

Davide Besana

COMET 50. PURE POWER



Potenza pura come concept del nuovo Comet 50 carbon, il primo racer - cruiser firmato Comar Yachts. Stile e design inconfondibili, solidità e cura dei dettagli come eccellenza dell'artigianalità applicata alla tecnologia più avanzata. Naturale proseguimento di un'azienda italiana leader nel mondo che affonda le sue radici nella storia dello yachting a vela.



Verve - Dahlia TV
Un equipaggio d'eccezione per scoprire che ogni barca ha la sua storia. Comunque di mare.

Italiani assoluti d'altura. Assegnati i titoli a Livorno



Foto Taccola

In una settimana calda e senza vento, se si esclude la meravigliosa libeccata dell'ultimo giorno, è andato in scena a Livorno il campionato Italiano assoluto di vela d'altura, organizzato dal Comitato Circoli Velici Toscani con il supporto dell'Uvai e della Fiv. Quattro i titoli nazionali assegnati: al Gs 42 *Race Man* di Riccardo Di Bartolomeo, timonato da Enrico Zennaro e con Branko Brncic alla tattica, in Classe 0 Regata, al Mylius 14E55 *Fra Diavolo* di Vincenzo Addressi (tattico Paolo Scutellaro) in Classe 1 Crociera, al Gs 40 *Alvarosky* di Francesco Siculiana (tattico Michele Valenti) in Classe 2 Crociera e al Comet 38 *Scricca* di Gianfranco Cioce (Daniele De Tullio alla tattica) in Classe 3 Crociera. Il Trofeo dei Tre Mari è stato assegnato a *Man* e a *Scricca*, mentre il Trofeo armatore-timoniere a *Fra Diavolo* e ancora a *Scricca*.

COMET : 21 · 26 · 33 · 35 · 38 0 · 41 0 · 45 0 · 50 0 · 51 0 · 52 · 62 · 100

COMAR
Handmade Yachting Technology

Foto Taccola

di Nicola Sironi

Il campionato Italiano assoluto di vela d'altura è arrivato ormai alla sua diciassettesima edizione. Sarebbe la diciottesima, contando anche il campionato del 1992 disputato a Punta Ala, dove ci furono più concorrenti di quest'anno a Livorno, pur certamente inferiori quanto a qualità e preparazione degli equipaggi rispetto ad oggi.

Il Trofeo Carlo de Zerbi, voluto dall'ingegner Andrea Damiani quando fu Presidente della Commissione Altomare della Fiv, per sancire nei fatti la rifondazione della vela d'altura in Italia, ha mantenuto negli anni il ruolo di regata di riferimento dell'attività nazionale, anche se la sua formula si è evoluta nel tempo, riducendosi a una sequenza di bastoni piuttosto lunghi, con tre giri per i grossi e due per i piccoli, e con le divisioni Crociera e Regata stabilite in base ai punteggi degli equipaggi, mantenuti con scrupolo e attenzione dal compianto Sergio Masserotti per tre lustri, che proprio di questi giorni ci ha lasciato due anni orsono.

Le assenze al campionato, specie nella Classe 1 Crociera, sono state vistose. Le ragioni addotte per la mancata partecipazione sono state varie: chi l'esaurimento del budget, chi il fatto che la moglie non voleva venire a Livorno per la prosecuzione delle vacanze, chi perchè la considera troppo "rossa"...

Nel gruppo Regata, *Man*, già campione l'anno scorso nelle acque di Gaeta, ha bissato il successo senza faticare troppo, davanti a una barca gemella, *Cronos 2* di Valerio Battista, che però ha sempre tagliato il traguardo parecchi minuti dopo i campioni, benchè Paolo Semeraro, visto che portava la barca comunque in Divisione Regata, si è messo spesso al timone facendo grandi recuperi. L'ormai vecchio disegno di Marcelino Botin, con le ariette che si sono viste a Livorno a fine agosto ha dato il meglio di se stesso, in particolar modo scivolando in poppa con uno spinnaker decisamente piccolo rispetto agli altri, ma facendo sempre gli angoli giusti, e con le vele sempre in forma perfetta. I regatanti della barche più veloci hanno confermato che in bolina se la giocavano, ma in poppa *Man* non perdeva un metro, anzi ogni tanto guadagnava pure, con l'equipaggio ben allenato da Enrico Zennaro tutto a prua sottovento. Dopo aver dimostrato l'assoluta superiorità vincendo anche la penultima prova con vento forte, *Man* ha annunciato il ritiro, da vincitore del campionato.

Nei prima Crociera *Fra Diavolo* ha bissato il successo dell'anno scorso, e ha sempre regatato a ridosso dei 50', nel vento libero, battendo il Professor Diana e il suo equipaggio familiare a bordo dell'*X-50 Jonathan Livingstone*. Nei seconda classe, Francesco Siculiana,

dopo aver dominato agli Europei di Cagliari con *Alvarosky*, il Grand Soleil 40 progettato da Massimo Paperini, ha dovuto cedere il passo ai cechi di *Three Sisters*, un First 40.7 portato al meglio. Comunque il titolo italiano della classe va all'armatore e consigliere Uvai siciliano, non solo di nome, che vince sempre col suo equipaggio di dilettanti. Nel gruppo dei piccoli, abbiamo vissuto una lotta all'ultimo sangue e l'*X-37 Rewind Energy Resources*, perdendo l'ultima prova per un solo secondo, ha dovuto cedere il passo a *Scricca*, il Comet 38 tutto barese che in queste stagioni è emerso ai vertici di tutte le regate a cui ha partecipato. Ottima anche la prova dell'*M 37 Escandalo*. In generale, la formula Orc International sembra funzionare, ci sono stati alcuni parimeriti (tempi compensati identici) e classifiche con parecchie barche in un fazzoletto di pochi secondi dopo bordi di bolina e di poppa lunghi e inanellati di strambate e virate. Quindi è lecito cominciare a predisporre le basi per l'anno a venire. Essendo stato confermato il campionato Mondiale a Cres, in Croazia, si è già parlato molto a Livorno di un campionato Italiano sinergico col Mondiale, quindi in Adriatico, e in una data anticipata di circa un mese rispetto alla tradizione ormai quasi "maggiorenne". Sono state fatte diverse proposte, e c'è ancora un po' di tempo per decidere.



Foto Taccola

DA SINISTRA, GLI ARMATORI FRANCESCO SICULIANA, RICCARDO DI BARTOLOMEO, VINCENZO ADDESSI E GIANFRANCO GIOCE. SOTTO, IN SENSO ORARIO, LE RISPETTIVE BARCHE VINCITRICI A LIVORNO DEL TITOLO ITALIANO D'ALTURA: IL GS 40 ALVAROSKY, IL GS 42 RACE MAN, IL MYLIUS 14E55 FRA DIAVOLO E IL COMET 38S SCRICCA



Foto Taccola



Foto Taccola



Foto Taccola



Foto Taccola



Foto Taccola



Foto Taccola



Foto Taccola

DALL'ALTO:
L'M 37 ESCANDALO DI MANUEL
COSTANTIN, IL GS 42 RACE
CRONOS 2 DI VALERIO BATTI-
STA, L'X-37 REWIND ENERGY
RESOURCES DI CLAUDIO PAE-
SANI E IL COMET 50 VERVE
DAHLIA TV DI MAURIZIO BISCARDI



Foto Taccola



Foto Taccola



Anteprima
Salone Nautico
di Genova 2010
Padiglione Mare - Banchina V

IRENTO
YACHTS

Il corriere della regata

Notizie fresche di banchina, immagini e reportage della regata, curiosità, interviste. Il tutto, fresco di stampa, da sfogliare la mattina in attesa del vento (attesa vana, purtroppo). Parliamo del quotidiano delle regate, idea già sperimentata con successo da qualche anno a Cres, o allo scorso Mondiale Orc di Brindisi, che il comitato organizzatore di Livorno ha pensato bene di riprendere e riproporre con qualche piccola, ma sostanziale modifica. Il risultato, è un foglio in formato A3 diventato subito un appuntamento irrinunciabile della mattina. Foglio che è ancora scaricabile in formato pdf all'indirizzo www.ccvv.it/italiano



Dalla Sicilia alla Francia. Per vincere. E per divertirsi

Foto Carlomi (Cv Sicilia)

I DUE VINCITORI DELLA PALERMO-MONTECARLO: IL MAXI ESIMIT EUROPA 2 (REALE E GRUPPO IRC) E IL GRAND SOLEIL 42 RACE MAN (GRUPPO ORC)

Una regata bellissima, destinata a diventare un classico della grande altura in Mediterraneo. Merito di dell'organizzazione impeccabile del Circolo della Vela Sicilia e di un percorso affascinante quanto impegnativo, le 500 miglia che separano Palermo da Montecarlo. Quest'anno, alla sesta edizione, sono state 24 le barche che a metà agosto hanno risalito la penisola. Tra queste, il maxi *Esimit Europa 2* dell'armatore sloveno Igor Simcic, vincitore in reale (2 giorni e 52 minuti) e in Irc, il sempre presente (e vincente) *Man* di Riccardo Di Bartolomeo, primo in Orc, e il leggendario maxi *Rolly Go* che lo skipper Davide Besana ha condotto fino a Montecarlo con l'obiettivo di portare in Costa Azzurra il meglio della produzione vinicola siciliana. Missione compiuta, che abbiamo il piacere di raccontarvi.



dal diario di bordo di Rolly Go

MERCOLEDÌ 18 AGOSTO

Una dozzina di nodi, con raffiche a 14, per la partenza dal golfo di Mondello. Andiamo solo in Francia, ma l'atmosfera è da regata oceanica, con abbracci in banchina, telecamere ed elicotteri. Noi abbiamo la barca pronta da ieri, siamo rilassati e felici per i giorni passati nel



Foto Sander

trasferimento da La Spezia e per quelli che ci attendono in mare, che potrebbero essere molti, secondo le previsioni meteo della mattina. Dobbiamo stare attenti a una piccola alta pressione che ci sbarra il passo verso le Bocche di Bonifacio e a non finire in terra nella parte meridionale della Sardegna, dove regna una gran bolla di calma piatta. Siamo anche preoccupati di fare una figura da cioccolatai, ammettiamolo, si corre per correre e anche se la nostra è una missione enologica, non ci spiacerebbe lasciar dietro qualche barca, pur con le vele vecchie e la cantina piena. La partenza è da manuale, siamo verso la boa, decisamente alta ma non troppo per poter virare verso terra, a manetta al colpo di cannone. Alla prima virata però il genoa medio si apre sul fanale dell'albero. Porca paletta. È l'unico genoa che abbiamo, ed eravamo pure messi bene. Siamo costretti a mollare di scotta, speriamo di poterlo tenere fino alla boa di disimpegno che è a meno di un miglio, ma per raggiungerla bisogna fare un bordo e mettersi in lay line. Proviamo con tutte le precauzioni

del caso ma c'è troppo vento e lo strappo si allarga pericolosamente. Che giornata orrenda, sembrava tutto così piacevole e solo dieci minuti fa! Dobbiamo tirar giù il genoa rotto, tirare in coperta lo yankee, issarlo ed è già ora di dare spi, poveri prodieri. Ci presentiamo quindi in boa con un genoa strappato in coperta, uno yankee a riva e lo spi, mai successo, che si incastra fra le draglie e non sale nonostante i nostri incoraggiamenti e rimproveri. Oddio, proprio oggi che ci sono tutte queste telecamere! Alla fine lo spi si gonfia e la giornata riprende come prima: innanzitutto la barca vola, fa un ottimo angolo e va veloce, molto più del previsto. In pochi minuti passiamo le prime barche e torniamo a sorridere. Daniela e Thomas si chiudono in quadrato a cucire il genoa con quel poco che abbiamo e in poche ore annunciano un risultato decente, consigliando però di andare a trovare un velaio prima di fare altre regate. Pranziamo con un gran pinzimonio misto e bruschette annaffiate da un ottimo bianco di Planeta.

Tutto il pomeriggio fra 7 e 9 nodi, sempre a Sud della flotta, a parte *Esimit* che è il solo a strambare e portarsi una decina di miglia sotto rotta, anche se poi scompare e addirittura mandano una nave della marina a cercarlo che pare abbia azionato l'Epirb. Il tramonto sarebbe fantastico se non cedesse la drizza di spi, uno spectra un po' vecchiotto che si meriterebbe di chiudere un cancello sugli Appennini. Dobbiamo stare attenti



Foto Gallone



Foto Gallone

a non rompere altro, potremmo anche non arrivare. Notte calma, il vento cala fino a zero, ma anche l'onda di ponente che ci ha sbatocchiato. Gemma serve una pasta con melanzane, pomodorini e menta, eccezionale sotto la luna con un eccellente rosso di Guccione per cui ci sentiamo obbligati a tirar fuori i calici.

GIOVEDÌ 19 AGOSTO

A metà traversata prendiamo per qualche ora vento da Nord Est e sale il genoa. All'alba torna su lo spi. Mare piatto, cielo terso, siamo sereni perché tutto coincide con le previsioni, e se siamo stati a sinistra della flotta dovremmo avere maggiore pressione. Abbiamo alla nostra dritta una barca con cui ci confrontiamo da ieri, chi sarà? Breakfast con tartine con tacchino e uova strapazzate. Nella mattinata il vento cala fino a zero, diventa una fatica far avanzare questo barcone che però ci sorprende ancora, grazie a Marco Pomi, autore di un bellissimo spi nuovo, uno 0.5 con un range d'utilizzo piuttosto largo. Siamo decisamente davanti al nostro avversario che verso sera tira una strambata più lunga di noi in terra: sarà interessante vedere se trova pressione. I delfini danzano intorno a noi ma non vogliono dirci da dove entrerà il vento.

Approfittiamo della piatta per mettere in ordine la cantina, avendo il comandante paura che il carico venga consumato (sarebbe una brutta figura con gli sponsor) e per fare manutenzione ai winch di randa. Da notare che abbiamo cinque

Da un piccolo cat, a una leggenda degli oceani

di Alessandro Poretti

Palermo-Montecarlo, 550 miglia, 4 giorni e mezzo di navigazione, 4 notti in mare, 10 persone a bordo... un solo scafo. Caspita, è troppo tempo che sono abituato ai 2 scafi, al Formula 18 e ai catamarani in generale. Da 10 anni ormai regato su quei "giocattoli" in grado di spingersi ad oltre 20 nodi di velocità con 15 nodi di reale... e qui, a bordo della storica *Rolly Go*, è tutto un po' diverso.

L'amico Davide Besana, di fronte a un fresco Gin Tonic, mi propone di partecipare a quella che viene riconosciuta da molti come una delle regate più belle del Mediterraneo. Credo di aver titubato tra i due e i quattro secondi prima del fatidico "sì, ci sono": la regata e l'idea bizzarra quanto esaltante del progetto "vino a vela", frutto della creatività di Davide, sono un invito al quale è impossibile dire di no. Si parte, inizia l'avventura. Cazzo tutta la randa: il paranco 2:1 e il winch rendono tutto molto facile (e pensare che sono abituato a un 12:1, ma lì il winch sono le mie mani). L'albero pompa un po', e allora subito a cazzare le volanti. Guardo la randa: l'entrata, l'uscita, il grasso, la forma... Dio quanto mi manca la mia vela in Pentex, il cunnigham 16:1 e quell'albero rotante. La barca cammina veloce sui 6 nodi (argh!!). La nostra *Rolly Go* procede come un grosso Suv, dove le asperità della strada non si fanno sentire, le curve sono dolci e con un po' di rollio, la velocità si percepisce appena. E per chi è abituato a viaggiare su un Go-Kart, questa è già una bella sensazione. La regolazione dello spi è continua, precisa, maniacale. Quadra, stralla, calza, lasca, alza campana, abbassa punta tangone, abbassa campana. La velocità è buona, lo spi nuovo fa il suo lavoro, l'equipaggio è attento e la soddisfazione è palpabile.

Quanta esperienza si respira a bordo, c'è tanto da imparare. Ogni situazione, complicata o straordinaria che sia, trova sempre una soluzione concreta, efficace, a volte improvvisata, ma mai lasciata al caso. Lo scafo di *Rolly Go*, come un imponente cetaceo un po' attempato ma ancora vitale, ci segue sempre in ogni manovra, in ogni andatura, mostrando un comportamento virtuoso, fiero. La risposta al timone si fa sempre attendere un pochino, ma bastano pochi minuti per entrarci in sintonia. E subito ti senti onorato di poter mettere le mani, anche se per pochi istanti, su quella magica ruota che ha girato il mondo nelle mani di Giorgio Falck, Pierre Sicouri, Enrico Sala e Paolo Martinoni.



Foto Gallone

timonieri, che si scambiano liberamente la ruota, e abbiamo tutto il tempo per riposare. Intanto Claudio Gallone sta poco bene, è diventato verdino e passa il tempo fra la cuccetta e il bagno. Michele Manacorda (medico di bordo) sentenza che la nostra cassetta dei medicinali non basta a curargli una probabile infezione intestinale, per la quale ci vuole un antibiotico specifico che comincerebbe a fare effetto una volta arrivati.

VENERDÌ 20 AGOSTO

All'alba sale il genoa, poi di nuovo lo spi leggero. Il mare è piatto, il barometro alto, dobbiamo essere troppo a Est, nella bolla di alta pressione, dalla quale riusciamo a scollarci piano piano, agganciando un flusso di vento da Sud Est che sale piano piano. In vista della Gallura chiediamo il permesso al comitato di regata di sbarcare Claudio che è sempre più verde e nonostante un ammirevole self control, decisamente sofferente. Accordato, basta che non usiamo il motore. Intanto il vento sale e passiamo allo spi pesante, col quale navighiamo verso le Bocche a più di 10 nodi. Chiamiamo quindi la Guardia Costiera per proporre uno sbarco al passaggio delle Bisce, su acqua piatta, ma senza fare i conti con la burocrazia italiana. Avendo chiamato dalla zona a Est di Olbia deve essere Olbia a intervenire, e non riusciamo a fargli cambiare idea in nessun modo. Ci troviamo quindi obbligati ad aspettarli davanti a Golfo Aranci, una seccatura visto che siamo belli veloci e vediamo un sacco di concorrenti. Il destino ci aiuta a rallentare: il vecchio spi pesante esplose lasciando in testa

d'albero solo la penna. Mettiamo la prua su Olbia, issiamo Piombino a recuperare drizza e quel che resta della vela e ci prepariamo a sbarcare il "malcapitato", come lo chiama la Guardia Costiera. Ci sono 20, 25 nodi da scirocco, e onda conseguente. Le comunicazioni via radio gettano l'intero equipaggio nella totale ilarità per via della erre moscia dello skipper che deve ripetere dodici volte il numero velico (9333) di "Olly Go", ma alla fine arriva uno di quei gommoni giganti con i sedili Recaro che possono saltare a 30 nodi fra le onde di ogni tempesta. Claudio saluta tutti, si infila un salvagente che non si sa mai cosa può capitare oggi e si prepara a scendere. Facciamo un dial up di prova, col motore in folle, per far vedere alla motovedetta CP 802 come funziona, loro ci danno l'ok e ne facciamo un altro per farli affiancare. In pochi secondi sbarca il Gallone seguito dalla sua borsa e da un valigione di macchine fotografiche che speravamo di non riuscire a trasbordare, il gommo ne saluta e plana via, noi ci rimettiamo in poppa. Ci siamo fischiati un'ora e mezza che non possiamo farci restituire da nessuno, ma stiamo tutti bene e il carico è



Foto Besana D.

salvo: genoa pesante tangonato e via per le Bocche.

Il tramonto fra le Bisce e Santa Maria, l'equipaggio di *Rolly Go* lo ricorderà per sempre: un pezzo sotto spi, un'ammainata al filo dello strappo, 10 nodi di media con un calice in mano e una fantastica pennetta con scorza di limone, tonno, bresaola e zucchine accompagnate da un eccezionale rosso di Guccione che ha lasciato tutti sbalorditi. Cala la notte e si accendono le luci della Corsica. Ora sappiamo di dover passare il confine fra vento di Sud e di Nord, e che sarà una notte movimentata. Puntuale il *Rolly Go* rallenta, si pianta e poi ricomincia a marciare in salita, bordo dopo bordo, combattendo contro altre barche delle quali si vedono solo le luci. Torna a riva il genoa leggero e la sua grande toppa fatta con tutto quanto fosse adesivo a bordo sembra tenere, bravi i velai! Siamo rimasti in nove ma per adesso ce la si fa, anche se siamo alla terza notte, le barbe sono cresciute e cominciano a far male le mani.

SABATO 21 AGOSTO

La costa corsa non è il massimo per bordeggiare: nel punto più occidentale, il vento deve dividersi fra le molecole che vanno a Nord e quelle che scendono a

Sud, e si crea un cuscino di calma che intrappola le barche in regata. Bisogna quindi scegliere fra un logico ma rischioso passaggio a terra alla ricerca di termiche spesso latitanti e un bordo fuori rotta che porta verso le correnti bariche a Ovest dell'isola.

Noi andiamo a cercare delle belle molecole al largo e sembra funzionare. Quando il sole è alto passiamo dal leggero al pesante e poi al genoa tre, con un vento che ora soffia da Nord oltre i 25 nodi. Gemma scopre con stupore e meraviglia che la cucina è basculante e ci serve un polpettone di pesce accompagnato da un paio di bottiglie di bianco Spadafora che rischiano di inquinarsi con gli spruzzi salati. Prendiamo una mano di terzaroli rientrando verso il golfo di Porto. Nicolò sta male e si chiude sottocoperta, ora siamo in otto.

Una vecchia scotta del genoa si strappa e la sostituiamo con il braccio dello spi, che fino all'altro ieri era la drizza spi, bel turnover. Purtroppo fra rotture e genoa vecchio andiamo piano, non si riesce a sfruttare la potenza dello scafo, non possiamo stare dove c'è più aria ma passare a un piano B, allontanarci da costa qualche grado sotto rotta rispetto al traguardo e cercare di camminare al meglio. Se darà buono saremo in rotta, se sarà scarso vireremo per il traguardo sopravvento ai nostri avversari.

Il vento cala mentre ci allontaniamo e si ripete all'inverso la sequenza delle vele, mentre il fondo sale e compagno centinaia di delfini e le prime due balene che vengono salutate con brindisi di rosso della Tenuta delle Terre Nere. Questa faccenda del vino mette di buon umore l'equipaggio. Non solo beviamo come in

un gran ristorante, ma i diversi sapori diventano motivo di discussione, ci aiutano a passare i turni più in fretta, e ci allontanano dalle troppe porcherie che si bevono spesso in regata.

DOMENICA 22 AGOSTO

È il giorno delle balene. Le sentiamo respirare nella notte, all'alba avvistiamo le prime due, che ci passano a pochi metri, lentamente, con quell'aria da cetacei che solo le balene riescono ad avere. Vanno in giro a coppie, e ne contiamo ben otto, una delle quali venendo da destra ci obbliga a orzare per evitare una botta. Il vento cala e stiamo fermi un paio d'ore ad aspettare che rientri da Sud. Strambiamo sui buoni per avvicinarci alla costa, della quale si comincia a sentire in lontananza il ronzo... incredi-



Foto Besana D.

bile quanto la civiltà si agiti, siamo a più di 50 chilometri. Nell'ultima giornata abbiamo perso diverse posizioni, un po' per la bolina con il genoa vecchio, un po' per essere stati ad Ovest, per non rompere il suddetto. Ma comunque abbiamo ancora degli avversari in vista, e mentre il vento sale fino a una decina di nodi, ci misuriamo con altre barche, e arriviamo al traguardo a poche lunghezze da uno di loro. Tagliamo il traguardo dopo 4 giorni e 4 notti in mare, non stanchi ma molto felici. Ci è piaciuto navigare con questo brontosauo un po' acciaccato, ci siamo dati da fare per quanto possibile, non abbiamo avuto discussioni nonostante molti non si conoscessero fra di loro.

Il risultato è stato modesto, ma abbiamo portato il vino in porto, oltre 70 persone sono venute sul *Rolly Go* per assaggiarlo e contestualmente tesserne le lodi, e l'equipaggio si è detto pronto a ripetere l'avventura il prossimo anno. Sicuramente, possiamo ben dirlo, questa volta non abbiamo buttato via il nostro tempo.



Foto Besana E.

I giganti in acqua a Porto Cervo. E lo spettacolo è assicurato



Foto Borlmgli (Rolex)

L'appuntamento è di quelli imperdibili. Ogni anno, a settembre, Porto Cervo ospita i Maxi per la consueta Rolex Cup e ogni anno, puntualmente, agonismo e spettacolo si uniscono per un cocktail straordinario. Con ben 49 barche in acqua, i vincitori di questa edizione sono *Esimit Europa 2* nei Maxi da regata, *Y3K* nei Wally, *Ranger* nei J-Class, *Hetairos* nei Supermaxi, *Ran* nei Mini Maxi (che assegnavano il titolo Mondiale) ed *Aegir* nei Mini Maxi Regata/Crociera. Ma, successi a parte, a vincere è la vela dei giganti. Tutta da vedere, a partire da queste immagini.



Foto Borlmgli (Rolex)



Foto Borlmgli (Rolex)



Foto Borlmgli (Rolex)

LA PRUA DI OPS 5, IL BALTIC DI MASSIMO VIOLATI. PAGINA A FIANCO, DALL'ALTO: ALEGRE DI ANDRES SORIANO, CHARIS DI FABIO MANGIFESTA, Y3K DI CLAUS PETER OFFEN E RAN DI NIKLAS ZENNSTROM



ANTEPRIMA NUOVI MATERIALI 2011 PER
REGATA, CROCIERA, ONEDESIGN, CUSTOM
OFFERTE FIERA E WINTER CHECK-UP

Campionato Mondiale Orc International

Dopo il successo nella recente Sardinia Cup, valida come campionato Mondiale



Mandiale Isaf d'altura a squadre, la vela tedesca continua a mietere vittorie e si impone al campionato Mondiale Orc International, che si è disputato nella prima settimana di settembre a Flensburg, in Germania. A vincere la rassegna iridata, a cui non hanno partecipato scafi italiani, il Rodman 42 *Beluga* Sailing Team di Christian Plump (Divisione A) e l'X-332 *Sport Patent 3* di Jurgen Klinghardt (Divisione B), mentre i titoli Corinthian sono andati allo scafo olandese *Daikin Airco* e allo stesso *Patent 3*. Nove le regate disputate nell'arco di 6 giorni dalle 49 barche partecipanti, a conferma del successo che la vela d'altura Orc International sta riscuotendo anche nel Nord dell'Europa. www.orc.org

Copa del Rey Audi Mapfre

Ottima prova di barche e velisti italiani alla XXIX Copa del Rey Audi Mapfre, la classica regata organizzata dal Reale Club Nautico di Palma di Maiorca che ogni anno riunisce nella prima settimana di agosto un gran numero di scafi d'altura alle Baleari. *Lelagain* di Alessandro Solerio si è infatti imposto nella classe X-35, mentre la coppia Francesco Bruni e Vasco Vascotto, in pozzetto al fianco del timoniere Guillermo Parada, ha portato lo scafo argentino *Matador* di Alberto Roemmers al successo tra i Tp 52. Gli altri vincitori della Copa del Rey sono *Ran* (Irc A), *Rats on fire* (Ri 1), *Tanit* (Ri 2) e *Iberostar* (X-41). www.regatacopadelrey.com



Nespresso Cup a Portofino

Organizzata dallo Yacht Club Italiano a Portofino e riservata alla classe Wally, la Nespresso Cup si è svolta dal 7 al 9 maggio su due regate a bastone disputate con vento costante da Sud tra i 10 e i 15 nodi. La prima prova è stata vinta da *Magic Carpet Squared* di Lindsay Owen Jones, seguito da *J One* di Jean Charles Decaux e da *Y3K* di Claus Peter Offen, podio che si è ripetuto anche nella seconda regata. La classifica generale è stata dunque vinta da *Magic Carpet Squared*, che si è aggiudicato il Nespresso Cup Trophy.

Questi inoltre i vincitori dei quattro raggruppamenti in cui è stata suddivisa la flotta dei Wally in acqua: *Kenora* vince nella Cruising Division; *Ryokan II* nella Performance Division; *J One* vince nel raggruppamento 80' e *Y3K* in quello di oltre 100'. www.yci.it



Ad Alibi il Trofeo Formenton

Andato di scena il 20 agosto e organizzato dallo Sporting Club Sardinia e dal Comune di Palau, in collaborazione con Yc Punta Sardegna, Yc Costa Smeralda, Il Saggiatore e il Consorzio di Porto Rafael, il Trofeo Formenton anche quest'anno ha attirato un gran numero di barche, in acqua per divertirsi e passare una bella giornata di vela tra le isole dell'Arcipelago della Maddalena. Il trofeo, che viene assegnato all'imbarcazione della Classe Crociera, è stato vinto dal piccolo First 21.7 *Alibi* di Marco Di Blasio, che è riuscito a battere il First 31.7 *Robeljo* di Edoardo Vivarelli e *Moorea* di Rinaldo Vecchi, che ha vinto tra le Vele bianche. In quest'ultima categoria, secondo posto per *Guastafeste*, l'Este 24 di Marco Gallo, e terzo per il Grand Soleil 50 *Thule Kermesse* di Fausto Rubbini. In classe Regata ha vinto il J 24 *Paco* di Angelo Corrias, seguito dal Comet 45 *S.I.Nova* di Franchella e da *Ama Jana* di Giovanni Lutz. L'appuntamento per il Trofeo Formenton 2011 è sempre per il 20 agosto a Porto Rafael, Palau.

www.trofeoformenton.it

Vele d'epoca all'Elba

Dopo le regate di Aethalia Epoca Race a Marciana Marina, concluse il 20 giugno, sono stati assegnati i trofei del Challenge Luigi Durand de La Penne 2010, organizzato da Aive, Associazione Italiana Vele d'Epoca. A vincere i titoli le imbarcazioni *Naif* (categoria classici), *Kipawa* (categoria epoca bermudiani) e *Lona II* (categoria epoca aurici).

www.aive-yachts.org



X-Gold Cup a Scarlino

Grande vela in Maremma a inizio settembre con la Steiner X-Yachts Gold Cup, organizzata dallo Yacht Club Italiano e dal Club Nautico Scarlino in collaborazione con X-Yachts Italia e con la partnership di Steiner. Nel contesto dell'evento riservato alle barche del cantiere danese X-Yachts, è stato assegnato il titolo Mondiale della Classe X-35, andato ancora una volta a *Lelagain* di Franco Solerio con Branco Brcin alla tattica, e quello Europeo della classe X-41, conquistato da *Sideracordis* di Pier Vettor Grimani con Daniele Cassinari alla tattica. Per quanto riguarda la X-Yachts Gold Cup, nella flotta della Divisione Family ha primeggiato *Abitudine*, Xc 42 di Stefano Pecchioli, mentre nella Divisione Sport vittoria l'X-342 *Scamperix* di Ferruccio Scalari. www.steinerx-yachtsgoldcup.com

Segui la stella polare

Da San Foca a Bar, in Montenegro: questa la rotta della VI Regata Internazionale Salento-Montenegro "Segui la stella polare", organizzata dall'Associazione Il Gabbiera con il patrocinio della Regione Puglia, della Repubblica del Montenegro e di Bar. Al via una ventina di imbarcazioni, che hanno affrontato un maestrale forza 6 e mare formato, condizioni ideali per *Nana* (un progetto S&S modello Freya realizzato nel 1973 e timonato da Renato Paoli), vincitrice in tempo compensato davanti allo scafo romano *Igarape*, all'imbarcazione pugliese *Great Exepation* e alla tarantina *Blu di Moro*, prima classificata in reale. Alla montenegrina *Masunia* e alla salentina *Zitto* le vittorie nelle categorie 8/10 metri e 11/13 metri.



La grande flotta del Conero

È il Cookson 50 *Calipso 4* il vincitore assoluto dell'undicesima edizione della Regata del Conero, l'evento più numeroso, con quasi 200 iscritti, del circuito Lombardini Cup 2010, che si è svolto ad Ancona il 12 settembre con organizzazione del Marinadorica. Lo scafo dell'armatore Piero Paniccia ha avuto la meglio sul velocissimo Tp 52 *Orlanda* di Filiberto Sammarini e sullo Scuderia 50 *Altair 3* di Sandro Paniccia, fratello del vincitore. Questi tutti i vincitori di classe: *Calipso 4* (1 crociera-regata), *Altair 3* (2 crociera-regata), *Mp 30+10* (3 crociera-regata), *Vola vola* (4 crociera-regata), *Wild dog* (5 crociera-regata), *Armonia* (6 crociera-regata), *Candida... mente* (7 crociera-regata), *Combo* (8 crociera-regata), *Rewind Energy Resources* (9 crociera-regata), *Qukal* (Maxi), *Tagora* (2 vele bianche), *Coux cous* (3 vele bianche), *Aegir* (4 vele bianche), *Tata 3* (5 vele bianche), *Nina* (6 vele bianche), *Maea* (7 vele bianche), *Marlisa* (8 vele bianche) ed *Ermi II* (9 vele bianche). www.regatadelconero.it



Pescara-Tremiti-Pescara

Sesta edizione per la Pescara-Tremiti-Pescara, regata d'altura organizzata dal Club Nautico Pescara che si è conclusa il 16 giugno con la vittoria del Cookson 50 *Calipso IV* di Piero Paniccia, autore anche del nuovo record della corsa con il tempo di 16 ore, 31 minuti e 29 secondi. A seguire, in overall, *Piacere 2* di Luciano Leone e *Mistel* di Michele Capone, mentre in Classe 3 successo per *Fantasia* di Antonio Sputore su *Cecilia* di Massimo Cerimele e *Strega II* di Alessandro Simionato. Tra i Gran Crociera, infine, affermazione di *Josephine* di Francesco Rossi, seguito da *Sophie* di Alessandra Di Gregorio e da *Diomedea* di Alessandro Marroni.

www.clubnauticopescara.it

Irc dell'Adriatico

Tre giorni di regata al Porto San Rocco di Muggia, dal 10 al 13 giugno, per la terza edizione del campionato Irc dell'Adriatico, 4 bastoni e un triangolo in un fine settimana dominato dal caldo, con ben 31 imbarcazioni in acqua. Netti i risultati di classe, confermati anche dalla classifica generale. Roberto Bertocchi con il Millennium 40 *Sayonara* è risultato il dominatore indiscusso nella classe sport boat (e nell'overall) con quattro primi, stesso risultato ottenuto da Roberto Reccanello con il Bénéteau First 40 2 *R nel Vento*, che si è imposto alla grande nel Gruppo A, e da Nicola Stedile con il First 34.7 *Yume II*, timonato dal grande Dodo Gorla, che ha sbaragliato tutta la concorrenza nel Gruppo B.

www.portosanrocco.it

Trofeo Città di Caorle

Un cielo leggermente coperto con venti di Nord-Est intorno ai 10 nodi ha accolto le imbarcazioni partecipanti alla seconda edizione del Trofeo Città di Caorle Irc, organizzato il 5 settembre dal Circolo Nautico Santa Margherita in collaborazione con Yacht Club e Darsena dell'Orologio, Cantina Sociale Colli del Soligo, Bluest e il patrocinio del Comune di Caorle-Città dello Sport. Nel Gruppo A successo per il Comet 41 *Zoom* dei fratelli Rigoni e nel Gruppo B netta vittoria per *First of All* di De Favari, protagonista di un'ottima partenza. Tra i Minialtura, l'equipaggio di casa *Vizio di Ravenna* ha avuto la meglio sugli avversari, mentre nella classe



Meteor la vittoria è andata a *Panita* di Pappagallo e tra i Libera, in Classe 1 al First 45 *Jolie* di Tenderini e in Classe 2 si è imposto il Grand Soleil 37 *Andreora* di Mattiuzzi. Al termine delle prove, le premiazioni e il rinfresco si sono svolte in un clima festoso nella terrazza della Darsena dell'Orologio.

www.cnsm.org

Chestress 2 campione offshore

È stato assegnato il titolo di Campione Italiano Offshore 2010, attesa prima edizione di un circuito ideato dal gruppo di lavoro Altomare della Federazione Italiana Vela presieduto da Fabrizio Gagliardi. Articolato su otto prove (classifica al meglio di tre) selezionate tra le più impegnative e prestigiose regate d'altura svolte nelle nostre acque, ha impegnato 199 imbarcazioni. Vincitore del titolo italiano il J 133 *Chestress 2* di Giancarlo Ghislanzoni, che ha conquistato la vittoria grazie ai brillanti piazzamenti ottenuti nella 151 Miglia, nella Regata dei 3 Golfi e nella Giraglia Rolex Cup Al secondo posto *Altair 3*, lo Scuderia 50 di Sandro Paniccia, e al terzo il Latini 52 .G di Gabriele Guerzoni. La premiazione si svolgerà il 9 ottobre alle ore 12 allo stand della Fiv al Salone Nautico di Genova.



Roma Giraglia e ritorno

In archivio anche la sesta Roma-Giraglia, regata d'altura di 255 miglia sul percorso di Riva di Traiano-Giraglia-Riva di Traiano, sponsorizzata da Audi Autocentri Balduina. La classifica overall in tempo compensato ha visto la vittoria di *Diabolika*, Maletto 36 di Stefano Pennacchini, che ha preceduto *Christina III*, J 122 di Alessandro Brighenti, e *Scheggia*, Sunfast 3200 di Nino Mero-la. *Christina III* ha vinto anche la classifica del primo raggruppamento, mentre *Diabolika* si è imposta nel secondo raggruppamento.

Nella versione per equipaggio in doppio, la Giraglia per 2, successo overall di *Ammuina*, First 40.7 di Carlo Scopola, che ha conquista il Trofeo Audi Autocentri Balduina e il Trofeo Armando Bordoni, come primo in Irc (Roma-Giraglia per 2). *Aki Sports Three*, l'Akilaria 40 di Andrea Bonini, affidato per l'occasione ai comandi di Natale Marcallini, ha invece tagliato il traguardo al primo posto in tempo reale, davanti all'Este 40 di Matteo Miceli, solo quarto in compensato.

www.cnrt.it



Sailing for the Children

Grande successo e soddisfazione per la prima edizione di Sailing for Children, manifestazione velica di beneficenza dedicata ai bambini diversamente abili, che si è svolta sabato 3 luglio presso il Golfo di Trieste. 27 le imbarcazioni partecipanti, oltre 9 mila euro il ricavato della regata organizzata da Lloyd's Register, Calicanto, Società Triestina della Vela e Fablab, che sarà devoluto alle tre associazioni triestine che da anni aiutano i bambini meno fortunati: Azzurra, Calicanto e Luchetta Ota D'Angelo Hrovatin. Al termine della regata, presso la Società Triestina della Vela, si sono tenute le premiazioni della regata, che ha visto la vittoria di *Silver Age*, seguito da *Xpresso* e *Chardonnyay*.

www.sailingforchildren.it



Trofeo Città di Salerno

Diciannovesima edizione per la regata velica notturna sul percorso Salerno-Agropoli-Salerno, disputata il 6 settembre e valida per l'assegnazione del Trofeo Velico Città di Salerno. Al termine di una regata condotta in maniera ineccepibile, *Stupefacente* ha tagliato per prima il traguardo con circa un'ora di vantaggio su un gruppo di 5 barche. In tempo compensato la vittoria è andata a proprio alla barca di Antonello Stanzone, seguita da *Selvaggia* di Marcello Boscaino e da *X-Tension* di Roberto Guerrasio. Al quarto posto *Micciariello* di Marcello Spagnuolo e al quinto *Taz* di Maurizio Grandone. Lo speciale Trofeo Challenge a squadre è stato vinto dalla Lega Navale di Salerno che ha piazzato tre barche ai primi tre posti. La regata è stata organizzata dalla stessa Lega Navale di Salerno, con la preziosa collaborazione della sezione di Agropoli.



Trieste-San Giovanni in Pelago-Trieste

È successo di tutto alla 49ma edizione della Trieste-S. Giovanni in Pelago-Trieste, la regata lunga inserita nel circuito 2010 delle regate d'altura della Federazione Italiana Vela e prova iniziale della Settimana Velica dello Yacht Club Adriaco. Alla partenza, il 17 settembre, si sono presentati poco più di 50 scafi degli oltre



70 iscritti, causa una pioggia fitta e un forte vento da Sud, leit motiv di tutta la regata, davvero molto faticosa. A farne le spese, il Cookson 40 Marinariello di Carlo De Bona con Berti Bruss al timone, che mentre si trovava nelle posizioni di testa e poco dopo aver doppiato Punta Salvore ha perso la chiglia, rovesciandosi a circa un miglio al largo tra Salvore e Pirano, al confine tra le acque territoriali slovene e croate. Tutti salvi, fortunatamente, i membri dell'equipaggio. Per quanto riguarda i risultati, in Irc successo per *White Goose* di Roberto Vianello, su *2R...nel vento* di Roberto Reccanello e *Sayonara* di Roberto Bertocchi, mentre in Orc *Escandalo* di Manuel Costantin si è aggiudicato la prova davanti ad *Athiris & C.* di Sergio Taccheo e *Boé* di Ugo Campaner.



www.ycadriaco.it

Adriatic Trophy 2010

Risultati finali per l'Adriatic Trophy 2010, graduatoria stilata dopo una serie di regate organizzate in Adriatico, che ha coinvolto la bellezza di 358 imbarcazioni d'altura, un vero e proprio record di partecipazione che ha confermato quanto sia vivo il movimento dell'altura sul versante orientale dell'Italia.

Al primo posto assoluto, *Selene* di Massimo De Campo, seguito da *Vahiné 5* di Francesco Montanari e da *Reve de Vie 2* di Ermanno Galeati, Vincitori di classe, invece, gli stessi *Selene* (Classe 1) e *Vahiné* (Classe 2), mentre in Classe 3 il successo è andato a *Morgan* di Nicola De Gemmis, quarto nella classifica overall.

San Pellegrino Cooking Cup

La decima edizione della celebre regata tra le boe e i fornelli, si è disputata il 27 giugno in una bella giornata di sole e con una leggera brezza che non è sempre facile incontrare a Venezia. Il vento dapprima sui 4 nodi da scirocco è andato via via a incrementando fino a raggiungere gli 8 nodi e permettere alle oltre 40 imbarcazioni di raggiungere il traguardo e affidare il piatto cucinato sottocoperta alla giuria gastronomica, ospitata a bordo del burchio Timoteo di Vittorio Missoni.

Line honour per *Take Five* di Ruggero Tammeo, che si è aggiudicato anche il Trofeo Compagnia della Vela riservato all'imbarcazione prima in tempo compensato della classifica regata. Ma la Cooking Cup non è una regata fatta solo di strambate e virate. La prestazione sportiva va infatti coniugata con l'abilità gastronomica e a vincere il Trofeo challenge San Pellegrino Cooking Cup 2010 è stato *Minox*, l'X-37 di Giulio Altieri, affidato al timoniere Andrea Tedesco e allo chef Alvisè Dorigo, che ha proposto una ricetta dal titolo orientalizzante "La notte persiana di Ali Baba e i 40 beoni", accompagnata da un look adeguato (vedi la foto in alto a sinistra). Nella classifica combinata regata-cucina, vittorie per la spettacolare *Moya* di Gaetano Terrin, per *Hong Kong*, timonata da Stefano Longhi, per il già citato *Minox* e per *La Dolce Vita* di Domenico Bristot.

www.compvela.com



Dalla Mini Transat 2009 a Les Sables-Acores-Les Sables 2010
Hexagon e Andrea Caracci sempre insieme, oggi sul podio.

HEXAGON

IL NUOVO MATERIALE DA SPINNAKER HIGH-TECH DALLE PRESTAZIONI ECCEZIONALI.
PER TUTTI, SOPRA QUALUNQUE MARE, DENTRO QUALUNQUE VENTO.

www.sailmakerint.com

Rolex Swan Cup a Porto Cervo

Una riunione come sempre affollatissima, questa sedicesima edizione della Rolex Swan Cup ospitata, come di consueto, a metà settembre dallo Yacht Club Costa Smeralda. Le 93 imbarcazioni del cantiere finlandese Nautor's Swan giunte in forze a Porto Cervo hanno regatato sempre con un bel vento forte e mare formato, che ha visto il suo culmine nel corso dell'ultimo giorno previsto per le regate, poi annullate visto che il Maestrale era arrivato a toccare i 35 nodi di intensità. Ottima, come sempre, l'organizzazione della manifestazione, sia in acqua che a terra, operazione non facile tra l'altro visto il gran numero di velisti coinvolti in questo super evento dallo spirito fortemente agonistico. Evento che ha premiato la presenza in forze delle barche e degli armatori italiani dei "cigni", a partire dallo Swan 90 *Dsk Pioneer Investment* di Danilo Salsi, che ha vinto nella classe A Maxi davanti al nuovo Swan 60 *Emma* e al 112 *Mystery*. «Questo è il risultato di due anni di lavoro condotto su questa barca per trovare l'assetto perfetto, il giusto livello di conoscenza e la capacità di migliorarne le performance», ha dichiarato Salsi, vincitore, con il suo fidato equipaggio, di numerose regate tra cui la Maxi Yacht Rolex Cup, la Rolex Middle Sea Race, l'Antigua Sailing Week e il RORC 600. Nella classe B Grand Prix, lo Swan 53 *Silveren Swaen* di Piet Hein Baker ha chiuso primo in classifica davanti al 56 *Clem* e al 53 *Criha*. Nella classe C Sparkman & Stephens, invece, lo Swan 65 *Monsoon Jaguar* di Peter Simon ha battuto a pari punti l'ottimo *Shirlaf* di Giuseppe Puttini, Swan 65 armato a ketch che si è piazzato secondo davanti a un altro scafo italiano, lo Swan 47 *Dream* di Francesco Persio. Tra i ClubSwan 42, *Kora 4* di Enrico Scerni ha ripetuto il successo del 2008, precedendo *Cuor di Leone* di Leonardo Ferragamo, patron del cantiere con a bordo Paul Cayard, e *Natalia*, il primo Swan battente bandiera rumena, da ammirare per l'entusiasmo e la bravura della skipper Natalia Brailoiu. Infine, la Swan 45 *Gold Cup* è andata allo scafo tedesco *Earlybird* di Hendrik Brandis, con *Blue Nights* e *Samantaga Duvel* al secondo e terzo posto. Da segnalare, l'esordio agonistico del nuovo, spettacolare Swan 80 *Berenice*, armato da Marco Rodolfi, veterano delle regate d'altura con il precedente Swan 62 e nella classe Farr 40. www.yccs.it



Foto Bortolighi (Rolex)

Con due giorni di regate e due prove portate a termine, si è svolta ad Ostia il 25 e 26 settembre la 26ma edizione della Coppa Italia di vela, organizzata dal Club Nautico di Roma, il Challenger of Record della prossima edizione della Coppa America, e dall'Unione Vela d'Altura Italiana con la Federazione Italiana Vela, con la presenza di oltre 35 imbarcazioni e di alcuni tra gli equipaggi di punta del circuito d'altura in Mediterraneo. Il mare formato e il forte vento, che ha toccato i 18 nodi d'intensità, hanno messo alla prova i numerosi equipaggi scesi in acqua la domenica, dopo che il sabato condizioni abbastanza simili avevano dato il via alla giornata di vela, poi conclusasi con la quasi totale assenza del vento. La vittoria in Classe Orc andata al Mylius 14E55 *Fra Diavolo* di Vincenzo Addressi (Orc), campione Italiano in carica, che si è aggiudicato il premio Enel e il Trofeo Air Mauritius, precedendo in classifica *Il Pifferaio Magico* di Piero Mortari e *Cronos 2* di Valerio Battista, mentre in Classe Irc successo per il Comet 41 *Prospettica* di Giacomo Gonzi (Irc), al quale è stato assegnato il Trofeo Lombardini, che ha avuto la meglio su *Fra Diavolo* e su *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani, che grazie a questo piazzamento si è aggiudicato il titolo di Armatore dell'Anno Uvai 2010 overall e il relativo Trofeo Sergio Masserotti. La classifica combinata ha premiato ancora *Fra Diavolo*, che in virtù di questi risultati ha conquistato la Coppa Italia 2010 e l'ambito viaggio alle Mauritius offerto da Sun Resorts e Air Mauritius. Nel corso dello stesso week end, si è disputata anche la Coppa Italia Minialtura, che era stata rimandata a causa delle avverse condizioni meteo. La vittoria è quindi andata al Melges 24 *Eurosia XM* di Michele Vaccari, sul Fat 26 *Energy Solution* di Randazzo-Zentilini e sul J 24 *Sparviero* dell'Aeronautica Militare. www.clubnauticoroma.it

Coppa Italia d'altura a Ostia

Con due giorni di regate e due prove portate a termine, si è svolta ad Ostia il 25 e 26 settembre la 26ma edizione della Coppa Italia di vela, organizzata dal Club Nautico di Roma, il Challenger of Record della prossima edizione della Coppa America, e dall'Unione Vela d'Altura Italiana con la Federazione Italiana Vela, con la presenza di oltre 35 imbarcazioni e di alcuni tra gli equipaggi di punta del circuito d'altura in Mediterraneo.

Il mare formato e il forte vento, che ha toccato i 18 nodi d'intensità, hanno messo alla prova i numerosi equipaggi scesi in acqua la domenica, dopo che il sabato condizioni abbastanza simili avevano dato il via alla giornata di vela, poi conclusasi con la quasi totale assenza del vento. La vittoria in Classe Orc andata al Mylius 14E55 *Fra Diavolo* di Vincenzo Addressi (Orc), campione Italiano in carica, che si è aggiudicato il premio Enel e il Trofeo Air Mauritius, precedendo in classifica *Il Pifferaio Magico* di Piero Mortari e *Cronos 2* di Valerio Battista, mentre in Classe Irc successo per il Comet 41 *Prospettica* di Giacomo Gonzi (Irc), al quale è stato assegnato il Trofeo Lombardini, che ha avuto la meglio su *Fra Diavolo* e su *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani, che grazie a questo piazzamento si è aggiudicato il titolo di Armatore dell'Anno Uvai 2010 overall e il relativo Trofeo Sergio Masserotti. La classifica combinata ha premiato ancora *Fra Diavolo*, che in virtù di questi risultati ha conquistato la Coppa Italia 2010 e l'ambito viaggio alle Mauritius offerto da Sun Resorts e Air Mauritius. Nel corso dello stesso week end, si è disputata anche la Coppa Italia Minialtura, che era stata rimandata a causa delle avverse condizioni meteo. La vittoria è quindi andata al Melges 24 *Eurosia XM* di Michele Vaccari, sul Fat 26 *Energy Solution* di Randazzo-Zentilini e sul J 24 *Sparviero* dell'Aeronautica Militare. www.clubnauticoroma.it



Foto Bortolighi (Rolex)



NAVIGARE PER PASSIONE - ORMEGGIARE PER PIACERE

www.marinadiloano.it



MARINA DI LOANO
Il nuovo modo di dire
PORTO.

Vieni a trovarci quando vuoi

AL SALONE NAUTICO DI GENOVA
2 - 10 OTTOBRE 2010

1^a Galleria
Pad. S - Stand E20



CONSEGNA
2010

CAMPAGNA VENDITE 2010

Marina di Loano S.p.A.

Banchina Porto - 17025 LDANO (SV) - Tel. 019 67.54.45 - Fax 019 66.92.64

Ufficio vendite: Tel. 019 67.99.127

info@marinadiloano.it





La tua barca, la tua regata, la tua stagione
diventano un libro personalizzato
con immagini e contenuti realizzati appositamente
da professionisti del settore.
Si chiama Seabook.
Vieni a conoscerlo



Il team di Seabook sarà presente alle principali regate dei monotipi Melges 24, Melges 32, X-35, X-41 e del circuito di vela d'altura per Orc e Irc come la Settimana di Alassio, Pasquavela, Trofeo Accademia, Trofeo Pirelli, Settimana dei Tre Golfi, Trofeo Gavittello d'Argento, Campionato Europeo Orc di Cagliari, Campionato Italiano assoluto di Livorno, Maxi Yacht Rolex Cup e Rolex Swan Cup.



www.sea-book.com - fabiotac@tin.it - tel. 335 377605

ARMATORE DELL'ANNO 2010 TROFEO SERGIO MASSEROTTI

- 1522 PRESENZE INDIVIDUALI
- 701 ARMATORI IN CLASSIFICA
- 114 PROVE DISPUTATE
- 30 MANIFESTAZIONI (7 DI LUNGA ALTURA)
- 5 5 VINCITORI DI CLASSE
- 1 1 VINCITORE ASSOLUTO



OVERALL E CLASSE TERZA
CLAUDIO PAESANI, REWIND ENERGY RESOURCES, X-37



Foto Taccola

CLASSE PRIMA
VINCENZO ADDESSI
FRA DIAVOLO, MYLIUS 14E55



Foto Taccola

CLASSE SECONDA
FRANCESCO SICULIANA
ALVAROSKY, GS 40 R



Foto Borlenghi

CLASSE QUARTA E QUINTA
DAVIDE BESANA
MIDVA, PROTOTIPO HOLLAND



Foto Palermi

CLASSE MINIATURA
MICHELE VACCARI
EUROSIA XM, MELGES 24

CLASSIFICA	ARMATORE	NUMERO VELICO	IMBARCAZIONE	MODELLO	C. Europa ORC Cagliari	Settimana Velica Allassio	C. Nazion. Jonio Salina	Trofeo 2 Golfi Lipano	Accademia Navale Livorno	C.N.B. Tirreno/Ionio Miniatura Palermo	C.N. Adriatico Miniatura Bari	Tr. Punta Stendardo Gaeta	T. Stecconi Ad. Cup Ancona	Trofeo Rossetti Ravenna	Camp. Naz. Tirreno Ischia	Giornate Veliche Bocche di Puglia	Tr. Gavialo D'Argento Punta Ala	Selezione C. It. Italian Cup Civitanova	C. It. Tirreno Miniatura Santa Marinella	Camp. Naz. Adriatico Pescara	Camp. Ital. Miniatura Salò	C. i. Assoluto d'Alture Livorno	Comp. Italia Miniatura Ostia/Fiumicino	Coppa Italia Ostia	Pesquavela Porto S. Stefano	Roma per tutti Riva di Tralano	Trofeo Pirale Santa Margherita	151 media Punta Ala	Tre Golfi Napoli	Brindisi-Corfu Brindisi	Giraglia Saint Tropez	Moby Roma Giraglia Riva di Tralano	Cartago D.E. Fiumano Monastir	Palermo Montecarlo	Camp. Inv. Miniatura Santa Marinella	T O T A L E		
1	PAESANI CLAUDIO	ITA 14897	Rewind	X 37	34,00			14,40						23,40								26,00	28,66	14,00														140,46
2	Siciliana Francesco	ITA 16131	Alvarosky	GRAND SOLEIL 40	40,00	21,84								19,50								29,58	14,67															125,59
3	AddeSSI Vincenzo	ITA 1717	Fra Diavolo	MYLIUS 14E55								20,40		18,20								34,80	30,00															103,40
4	Casolaro Salvatore	ITA 14224	Vrag	VISMARA 34				15,60						20,80								16,00	22,00														93,86	
5	Battista Valerio	ITA 18203	Cronos 2	GRAND SOLEIL 42	2,00									10,80								38,28	27,69			12,78		19,46									91,55	
6	Costantin Manuel	ITA 137	Escandalo	M 37	36,00			13,20					16,80									24,00															90,00	
7	Montanari Francesco	ITA 14140	Vahine 5	GRAND SOLEIL 40				16,80					19,20	13,20																							82,70	
8	Valente Sergio - Stillitano P.	ITA 16417	Nautilus Wave	NM 43	18,00				9,60								12,00					27,84		12,00													79,44	
9	Cioce Gianfranco	ITA 31041	Scricca	COMET 38 S	38,00												12,00					28,00															78,00	
10	Di Bartolomeo Riccardo	ITA 14942	Man	GRAND SOLEIL 42	22,00																	40,00															76,54	
11	Sodini Francesco	ITA 16106	Coconut	M 37	28,00			15,60									10,80					22,00												14,54			76,40	
12	Archivolti Raffaele	ITA 5050	Saphira	FIRST 50	20,00							19,20		15,60													18,94										73,74	
13	Biscardi Maurizio	ITA 50501	Verve	COMET 50	16,00																	36,54															72,54	
14	Giuffrè Giuseppe	ITA 15911	Low Noise	M 37	32,00	16,80		12,00									9,60																				70,40	
15	Ghislanzoni Giancarlo	ITA 133	Che Stress 2	J 133																																	69,34	
16	Burzi Alessandro	ITA 13069	Globulo Rosso	ESTE 31								16,80		11,70								8,00	25,33			20,02	17,60	19,14									69,19	
17	Ranucci Matteo	ITA 14500	Tsunami	CANARD 41								14,40		7,80								22,62	22,66														67,48	
18	Trusendi Flavio	ITA 14814	Giumat	DUFOUR 44 MOD.	8,40			15,60														24,36															66,76	
19	Fiordiponti Alessandro	ITA 15773	Saudade	HANSE 370								14,40		22,10										21,33	8,00												66,70	
20	Merola Nino	ITA 3200	Scheggia	SUN FAST 3200																				8,67		15,00		12,00	17,40									66,07
21	Dell'Aria Giacomo	ITA 16070	Wolverine	FIRST 34.7			26,01							19,50																							65,51	
22	De Leuse Giancarlo	ITA 14340	Tany e Tasky	FIRST 40.7 MOD.	12,00																				9,00	17,50		9,60	16,31								64,41	
23	Vaccari Michele	ITA 584M24	Eurosia Xm	MELGES 24																																	64,20	
24	Soldaini Sandro	ITA 16010	Cattiva Compagnia	RIMAR 41.3				14,40						6,50																							61,96	
25	Bonomo Paolo	ITA 333	Aurora	CANARD 41 MOD.		19,20																				11,00	17,89										61,56	
26	Maffini Roberto	ITA 149	Q Q 7	FARR 53	8,00			6,00									9,60					31,32					6,39										61,31	
27	De Campo Massimo	ITA 15504	Selene	DEHLER 44 MOD.				15,60					15,60	14,40																							58,60	
28	Guerzoni Gabriele	ITA 16203	.G	LATINI 52					8,40																												56,82	
29	Campera Giancarlo	ITA 15020	Kryos	GRAND SOLEIL 37		15,60		13,20									9,60																				56,40	
30	Faerber Andreas	ITA 16221	Nikita	J 122		8,40																															56,16	
31	Paniccia Sandro	ITA 16300	Altair 3	FY 50													14,40																				55,88	
32	Vianello Roberto	ITA 4150	Give Me Five	ARYA 415										10,40																							55,84	
33	Grottini Moreno	ITA 15644	Aria	ELAN 410									16,80	12,00																							54,70	
34	Casanova Ciro	ITA 12808	Brancaleone	X 382		18,00																															54,18	
35	Santoni Nicola	ITA 23108	Brigantia 2	COMET 41 S		12,00		3,60									8,40																				53,63	
36	Di Cosimo Giovanni	ITA 1953	Wanax	X 37																																	53,63	
37	Pierdomenico Luca	ITA 40102	MP30+10	FARR 40									24,00																								52,90	
38	Grade Sales Jose	ITA 66666	Justina II	GRAND SOLEIL 37	24,00				10,80																												52,80	
39	Hamon Pierre	ITA 14593	Canapiglia	X 46				7,20									8,40																				51,54	
40	Calvi Enrico	ITA 16134	Duffy	DUFOUR 34																																	50,86	
41	De Gemmis Nicola	ITA 3701	Morgan	GRAND SOLEIL 37				10,80					20,40	4,80																							50,30	
42	Pesaresi Renato	ITA 15881	Machiael	DUFOUR 34										21,60	10,80																						48,00	
43	Galeati Ermanno	ITA 15244	Reve De Vie 2	GRAND SOLEIL 43																																	48,00	
44	Fava Stefano	ITA 15242	Gis Stella	SYDNEY 46		9,60																															47,73	
45	Randazzo Roberto	ITA 14313	Energy Solution	ILC 26																																	46,90	
46	Bifulco Saverio	ITA 15865	One	COMET 45 S	14,00								18,00	14,30																							46,30	
47	Urbinati Vittorio	ITA 42007	Sea Wonder 007	GP 42		10,80																															45,59	
48	Grottesi Renzo	ITA 15449	Pitamaha	X 40									18,00																								45,00	
49	Focosi Francesco	ITA 347	Faster 2	FIRST 34.7																																	44,20	
50	Biscarini Vittorio	ITA 15001	Ars Una	ADRYA 49																																	44,03	
51	Etiopi Luca	ITA 24035	Vento Dell'Este	ESTE 24																																	43,44	
52	Pitruzzella Giovanni	ITA 17350	Weltanshavunc	FIRST 35	18,00		20,36																														43,16	
53	Bergamasco Riccardo	ITA 1491	Melania	ELAN 333		9,60																															41,86	
54	Besana Davide	ITA 9830	Midva	PROTO				7,20																													41,48	
55	Olivo Orazio	ITA 16038	Betta Splendens	COMET 38 S																																	41,30	
56	Barzan Claudio	ITA 14613	Spin One Offshore																																			

I vantaggi del tesseramento alla Federazione Italiana Vela



Foto FIV

di **Alessandro Mei**

Diventare tesserati della Federazione Italiana Vela, oltre ad essere un obbligo per chi desidera prendere parte ad una manifestazione velica, può rappresentare un vantaggio per tutti quelli che amano il mare e la navigazione. Sono infatti diverse le aziende che hanno deciso di venire incontro alle esigenze dei tesserati Fiv proponendo loro sconti e promozioni che gli consentono, da subito, di rientrare del costo di tesseramento alla Fiv e di usufruire di numerose agevolazioni.

Innanzitutto, è bene ricordare che per chi va per mare, la tessera Fiv, completa per la parte relativa alla visita medica, permette di godere di una copertura

assicurativa che poche altre associazioni sportive riconosciute dal Coni sono in grado di fornire. E questo, di per sé, è un bel vantaggio e una tranquillità per noi che andiamo in barca a vela.

A questo, si vanno ad aggiungere le particolari condizioni riservate ai tesserati Fiv che desiderano abbonarsi alle più importanti riviste del settore nautico, con sconti che in alcuni casi raggiungono anche il 50 per cento.

Si potranno poi acquistare con uno sconto del 20 per cento i libri editi dal Gruppo Giunti, richiedendo gratuitamente la tessera GiuntiCard che permetterà inoltre ai tesserati di ottenere uno sconto del 10 per cento su tutti i libri in vendita presso le oltre 130 librerie Giunti al Punto. L'elenco completo è

disponibile sul sito www.federvela.it

Potrete inoltre navigare sicuri a bordo con il manuale Pan-Pan, il prontuario per le emergenze mediche in barca realizzato da Umberto Verna. Il volume viene proposto ai tesserati Fiv con uno sconto del 15 per cento se acquistato online all'indirizzo www.panpan.it.

Per i tesserati che devono rinnovare il proprio abbigliamento tecnico, la Slam riserva uno sconto del 20 per cento presso tutti i negozi monomarca Slam e i rivenditori che aderiscono all'iniziativa. Presentando la tessera Fiv si potrà avere poi lo sconto del 10 per cento sulla collezione sportswear Slam. Gli sconti non sono validi nei negozi outlet e non



Foto FIV

A gonfie vele con Microsoft

Tra le novità della Fiv per il 2010, c'è un accordo di partnership con Microsoft Italia, legata al tema della navigazione sicura, in mare come nel web. Al centro dell'accordo, Internet Explorer 8, l'ultima versione del browser di Microsoft. L'obiettivo del sodalizio che porta Microsoft Italia nel mondo della vela, è sensibilizzare i giovani e le famiglie sull'importanza di una navigazione sicura e sul tema della sicurezza informatica. Da qui la scelta di affiancarsi alla Fiv, trasmettendo agli allievi delle 450 scuole distribuite sul territorio italiano gli insegnamenti necessari per navigare in sicurezza e per diventare non solo dei velisti, ma dei veri e propri marinai. Corsi tenuti da esperti di sicurezza informatica per bambini e genitori, materiale informativo sulla navigazione sicura in rete e mare, attività mirate nelle principali scuole di vela e durante le regate per promuovere, nel nome della sicurezza, l'avvicinamento a uno sport che trasmette valori di vita oltre che sportivi. La collaborazione si focalizzerà anche sul mondo online, con iniziative che coinvolgono il network Microsoft Msn Windows Live, che conta ogni mese su oltre 16 milioni di utenti in Italia.

sono cumulabili ad altre iniziative promozionali. Per gli armatori di imbarcazioni d'altura e per gli appassionati del mondo delle derive tesserati alla Fiv, invece, la Harken riserva uno sconto del 10 per cento su winch, avvolgifiocco, sistemi Battcar Harken e una riduzione del 5 per cento su bozzelli e attrezzature Harken presso i negozi indicati sul sito della Federvela.

La tessera Fiv va incontro anche alle esigenze di chi ama la crociera pura. Con la tessera Fiv, infatti, si potrà ottenere uno sconto del 10 per cento sul prezzo di listino per l'affitto temporaneo di un posto barca nei porti della rete Italia Navigando di Marina di Procida (Napoli), Portisco (Olbia), Villa Igia e Cala dei Normanni (Palermo). Lo sconto verrà applicato salvo disponibilità di posti barca per la categoria richiesta e alla presenza sull'imbarcazione del tesserato Fiv. Informazioni su www.italianavigando.it

Se, invece, è vostra intenzione acquistare un gommone nuovo per muovervi liberamente in mare alla scoperta di rade e calette, Narwhal propone delle condizioni particolari a tesserati Fiv e affiliati Fiv per l'acquisto di gommoni da 4,00 a 5,50 metri (per informazioni: Sea Time di Vincenzo Graciotti - Tel. 071 9331005 - seatime@tin.it), mentre per chi vuole prendersi un momento di pausa dalla vela e vuole godersi un

periodo di relax in una delle destinazioni Valtur in Italia o all'estero, con la tessera Fiv si potranno ottenere sconti dal 7 al 10 per cento e si potrà accedere a particolari offerte che di volta in volta verranno comunicate preventivamente sul sito internet della Valtur. Per ulteriori dettagli su questa offerta e su tutti i vantaggi per i tesserati Fiv, suggeriamo di consultare il sito www.federvela.it/tesserati.



Foto FIV



Foto FIV

DALLE KERMESSE DELLA NAUTICA COME IL SALONE NAUTICO DI GENOVA O IL BIG BLU ORGANIZZATO A ROMA, ALLE SCUOLE DI VELA E LE NUMEROSE REGATE, L'ATTIVITÀ DELLA FIV PER PROMUOVERE LA VELA SI PRESENTA SOTTO MOLTE FORME



Foto FIV



Foto FIV

Conoscere le regole alla perfezione

Se è vero che la più bella vittoria per un velista è quella che si ottiene in acqua, è altrettanto vero che a parità di tecnica ed esperienza, chi meglio conosce le regole del gioco arriva prima. Conoscere il regolamento di regata a menadito può, in alcune occasioni, fare la vera differenza: si potranno conoscere meglio le norme che regolano l'attività in mare per poter assumere un comportamento quanto più corretto e sportivo nei confronti dei nostri avversari. Sergio Gaibisso - regatante sin dagli Anni '50, ufficiale di regata nazionale e internazionale dell'Isaf dal 1981 al 2009, presidente della Fiv dal 1989 al 2008 e dal 2009 presidente della Giuria di Appello federale - ha realizzato per la Federazione Italiana Vela un volume in cui analizza e commenta, avvalendosi di disegni esplicativi e delle decisioni della Giuria d'Appello, quelle che sono le regole che ogni velista deve conoscere nel momento in cui si presenta sulla linea di partenza di una regata, prendendo come riferimento le ultime modifiche al Regolamento di Regata effettuate dall'Isaf, la Federazione internazionale della vela, per il qua-

driennio 2009-2012.

Già in passato Bruno Bianchi e Gabrio de Szombathely, due indimenticabili ufficiali di regata e apprezzati membri di giurie internazionali dei massimi eventi velici, realizzarono una pubblicazione per spiegare in ogni dettaglio il regolamento di regata. Il loro lavoro, che per anni ha rappresentato un punto di riferimento per molti velisti e ufficiali di regata, tanto da essere stato tradotto anche in lingua inglese, oggi risulta non più in linea con le diverse riedizioni e riscritture del regolamento di regata, ma ha rappresentato una base di partenza per il lavoro svolto da Sergio Gaibisso nella stesura di questo nuovo testo.

Il "Regolamento di Regata commentato e illustrato" è suddiviso in una sezione introduttiva a cui seguono le definizioni e sette parti: 1.regole fondamentali;



consultato ogni volta che si desidera approfondire le proprie conoscenze su una determinata regola di regata, alcune di queste arricchite da illustrazioni o legate a casi discussi dalla Giuria di Appello. Se da un lato questo libro rappresenta un utile strumento per il velista regatante, può altresì rappresentare un valido aiuto per gli ufficiali di regata che in queste pagine potranno trovare una conferma sulle proprie conoscenze di Regolamento di Regata e sulla loro corretta applicazione.

Come già anticipato nelle pagine precedenti, i tesserati Fiv in possesso della GiuntiCard potranno acquistare il volume presso una delle oltre 130 librerie Giunti al Punto, dove sarà possibile comprare tutti i libri del gruppo Giunti Editore con uno sconto del 20 per cento e i libri di altri editori con uno sconto del 10 per cento. Per ottenere lo sconto basterà presentare la propria tessera Fiv valida per l'anno in corso e richiedere gratuitamente la tessera GiuntiCard, compilando l'apposito modulo. L'elenco completo delle librerie Giunti al Punto è disponibile sul sito www.federvela.it



Il Regolamento commentato e illustrato
AUTORE Sergio Gaibisso
COLLANA Tempo libero Sport e benessere
MARCHIO De Vecchi
FORMATO 17 x 24
LEGATURA cartonato olandese
STAMPA 4 colori
PAGINE 416
PREZZO 34 euro

HAI LETTO QUI SOTTO?



graphic design

sponsoring

branding

È un esempio classico del nostro mestiere, la comunicazione. Da quindici anni spieghiamo cosa fanno i nostri clienti a chi deve saperlo, usando pr, eventi, internet, libri, giornali, filmati, campagne stampa. E tante regate, perchè ci piacciono il mare e la vela.

Ci siamo occupati di regate in solitario, regate attorno al mondo, match race fra miliardari, regate gastronomiche, cantieri grandi e piccoli, circoli nautici, associazioni di classe, velisti e team di velisti.

Quindi - molto probabilmente - siamo l'agenzia giusta per te.

Via melzo 6 Milano
www.besanopoli.it
02.76013315



Besanopoli ha vinto Red Dot Award, Premio Assorel, Grand Prix Brand Identity, Targa d'oro della Comunicazione, Mediastars...
Davide Besana ha vinto Barcolana, Millevole, Trofeo Zegna, Roma per tutti, Settimana internazionale di Alassio, IOR Revival, Coppa Italia Formula 18, Trofeo Masserodotti - armatore dell'anno nel 2009 e 2010, Giraglia Rolex Cup...

Ucina: i numeri della vela. E a Genova, il punto sul mercato

di Roberto Neglia

Chi dice vela dice passione. Lo certificava anche una ricerca del prof. Renato Mannheim presentata da Ucina Confindustria Nautica nel 2009. Forse per questo in un momento certamente non facile, tutto sommato il settore prova a tenere botta. Realtà fotografata anche dal Salone Nautico Internazionale di Genova, che vede gli spazi dedicati a monoscafi e catamarani totalmente occupati. Anzi, questi ultimi registrano un incremento che ha portato a ridisegnare la loro collocazione. Tutto bene dunque? Ovviamente no. La crisi finanziaria globale scoppiata a fine 2008 ha colpito tutte le categorie in cui è scomposto il fatturato dell'industria nautica: produzione nazionale per il mercato nazionale, produzione nazionale esportata e importazioni. La produzione di unità a vela costituisce

il secondo sottocomparto in termini di produzione nazionale, con un valore economico che si attesterà certamente al di sotto dei 150 milioni di euro, con un calo intorno al 35 per cento rispetto al 2008. Il trend degli ultimi anni, produzione nazionale destinata al mercato interno, mostra i segni di sofferenza più evidenti; va decisamente meglio il fatturato derivante dalle esportazioni (decisamente cresciuta dal 2006), mentre il saldo della bilancia commerciale resta positivo in quanto le esportazioni superano le importazioni. La pubblicazione Nautica in Cifre che Ucina presenterà domenica 3 ottobre al Salone ci darà i numeri della produzione aggiornati al 2009, ma certamente il valore percentuale della vela rispetto al totale della cantieristica sarà ben lontana dai valori di circa il 10 per cento raggiunti nel 2005. Guardando il trend dei quattro anni precedenti, possiamo attenderci

un calo maggiore nella produzione per il mercato nazionale. Il tema resta allora quello della cultura della vela nel nostro Paese. Il Rapporto annuale del turismo nautico curato dall'Osservatorio Nautico Nazionale (anche questo in presentazione a Genova l'8 ottobre), quest'anno fotografa per la prima volta anche il settore dei circoli affiliati alla Fiv. Una base solida, che per il 20 per cento ha gli edifici della sede in proprietà e per il 40 per cento in concessione demaniale, che per il 70 per cento collabora con gli enti locali nell'esercizio delle proprie attività. Dobbiamo ripartire da qui, con uno sforzo che veda industria, servizi, Federvela e circoli nautici uniti per portare la cultura del mare stabilmente nelle scuole dello stato. Basta ricordare che i ragazzi in aula oggi possono prendere il patentino per il ciclomotore; sarebbe auspicabile che potessero acquisire anche la patente nautica.



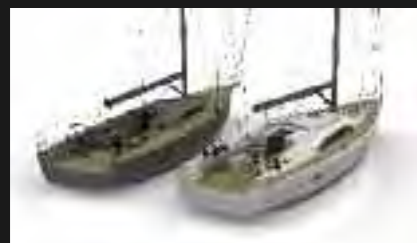
Dati Nautica in Cifre - Ucina Confindustria Nautica

Le unità a vela Valori in Euro	Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export Import	Fatturato globale (a+b+c)
	2005	108.000.000	36.000.000	144.000.000	90.000.000	-54.000.000	234.000.000
	2006	67.840.000	104.650.000	172.490.000	84.280.000	20.370.000	256.770.000
	2007	69.300.000	107.960.000	177.260.000	61.090.000	46.870.000	238.350.000
	2008	75.590.000	93.160.000	168.750.000	43.710.000	49.450.000	212.460.000

Salone Nautico: qualche novità da vedere

Sly 48C (Sly Marine)

Il cantiere di Cesenatico presenta il capostipite della seconda generazione, lo Sly 48C progettato da Marco Lostuzzi, una versione da crociera easy sailing con fiocco autovirante e ogni tipo di confort. Partendo dalla stessa carena è stata ipotizzata una versione più corsaiola ottimizzata per la regata. Il segno particolare è una delfiniera fissa per murare code zero o gennaker. www.sly-yachts.it



Nm 38 (Nm Yachts)

Seconda partecipazione al Salone per il cantiere di Fiumicino di Nico Stillitano, presente con un secondo modello, l'Nm 38 progettato, come il 43', da Maurizio Cossutti. Il primo esemplare esposto corrisponde alla versione crociera. La costruzione non fa uso di fibre di carbonio, quindi, ma il peso è comunque contenuto nonostante gli interni completi e la carena disegnata per essere competitiva in regata. www.nmyachts.com

zione è full carbon.
www.comaryachts.it

First 30 (Bénéteau)

Diventato famoso dopo i trionfi nella Volvo Ocean Race (ma si era già fatto notare nel "lontano" - si fa per dire - 1999 per lo scandaloso Krazy K Yote), il progettista di origine franco argentina Juan Kouyoumdjian firma con Bénéteau la sua prima barca di serie, il First 30, che presenta molti aspetti tipici degli ultimi progetti per l'oceano (Vo 70, Open 60 o il maxi Virgin Money): poppa larga e verticale con doppia pala del timone, lungo spigolo e piano velico arretrato.

www.beneteau.com



Salona 41 (Ad Boats)

Il nuovo 12 metri del cantiere croato è firmato dallo studio J&J Design, con la collaborazione di Maurizio Cossutti per l'ottimizzazione delle versioni regata in Irc o Orc. La barca è un cruiser racer attuale nei contenuti (costruzione in infusione, pozzetto aperto, interni completi e ben rifiniti), con un interessante rapporto qualità prezzo.

www.salona.it



Elan 350 (Elan Marine)

Nella gamma più performante del cantiere sloveno, l'Elan 350 è un nuovo modello che si aggiunge al 340. Il progettista Rob Humphreys conferma le scelte effettuate sul 310: carena larga e con spigoli, baglio arretrato che richiede la presenza di 2 timoni e chiglia con bulbo. Per le portanti, c'è un bompreso retrattile.

www.elan-marine.com



Grand Soleil 50 (Cantiere Del Pardo)

Dopo il 46 dell'anno scorso, il cantiere di Forlì presenta un secondo modello progettato da Botin&Carkeek. E ne riprende la filosofia dual purpose crociera/regata, il design interno ed esterno e le soluzioni tecniche, mentre, sul piano costruttivo, le strutture sono realizzate con fibre di carbonio.

www.grandsoleil.net

Dufour 40E (Dufour)

La novità 2010 del cantiere Dufour è il 375 per la gamma Grand Large da crociera, ma il cantiere francese espone anche il Dufour 40E, progettato da Umberto Felci. Rispetto al precedente 40, che aveva dominato la stagione 2005, la carena e le appendici sono state aggiornate. La barca ovviamente può essere ottimizzata per la regata.

www.dufour-yachts.com



Comet 50 (Comar Yachts)

La Comar di Fiumicino rinnova la gamma sportiva con un modello destinato a sostituire il Comet 51. L'evoluzione tra i due modelli è notevole, in particolare le linee della carena, più aggressive con bordo libero alto e fiancate quasi verticali. Nella versione da regata, la costru-

Non serve spiegare
perché conviene
fare *pubblicità*
sul magazine
la vela d'altura
È evidente

ART DIRECTION
Aurelio Magnini
a.magnini@artefraticapls.it

PUBBLICITÀ
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artefraticapls.it

SERVIZI GIORNALISTICI
Emanuel Richelmy
comunicazione@artefraticapls.it

SERVIZI FOTOGRAFICI
Fabio Taccola
fabiotac@tin.it
335 377605

ARTEGRAFICA pls
Comunicazione e grafica per la vela d'altura
06 99702801 - artefraticapls.it



Foto Taccola

Una forza della natura

di Emanuel Richelmy

Avrà pure perso un titolo italiano d'altura che sembrava alla sua portata, dopo una lotta all'ultimo bordo con *Scricca* e *Rewind*, ma in quanto a simpatia occupa regolarmente il gradino più alto del podio. Triestino, classe 1957, armatore dell'M 37 *Escandalo* e protagonista da qualche anno del circuito di vela d'altura Orc e Irc, Manuel Costantin, oltre ad essere un allegro, estroso e chiassoso personaggio, è il prototipo del velista ideale. Incontenibile nella sua gioia dopo una vittoria, e ultimamente, campionati Italiani di Livorno a parte, è avvenuto parecchio, ma altrettanto sportivo nella sconfitta, quando riconoscere il merito degli avversari non è un'operazione di facciata venata di ipocrisia, ma un sentimento vero, da esternare pubblicamente proprio perché spontaneo.

La vela di Costantin, proprietario del bellissimo *Hurban Hotel* di Trieste, punto di riferimento per qualsiasi velista di passaggio nella città giuliana (come Russell Coutts, vedi foto a destra), ha radici lontane nel tempo, quando il giovane Manuel, da buon triestino, passa giornate intere a bordo di piccole e grandi derive, dal *Flying Junior* al 470. La scoperta del mare e del vento diventa presto una malattia, fino a quando non arriva l'adolescenza e con lei la passione che normalmente accomuna qualsiasi ragazzo di quell'età. «Fino a 14, 15 anni non vedevo che le barche. Poi ho iniziato a guardare oltre, ho scoperto che esistevano le ragazze e che la poppa non era solo quella di una barca, così ho mollato tutto», ci racconta mentre tentiamo, inutilmente, di dare un taglio alle risate che ci stanno letteralmente facendo venire le convulsioni. Anche quando si racconta, Manuel è un fiume in piena, una miriade di date, aneddoti, ricordi talmente vivi che sembrano risalire al giorno prima. E così, pur non avendo mai abbandonato "l'altra passione", e dopo aver snobbato, intorno ai 18 anni, un bellissimo ketch di Scima-

chen appartenente alla famiglia che a pensarci adesso, ci dice, «c'è da mangiarsi le mani per come non l'ho considerato», dopo un bel po' di tempo riscopre la vela e le regate, per innamorarsene, subito perdutamente. E visto come stanno le cose oggi giorno, in maniera definitiva. «La voglia per le regate mi è tornata con un *Comet 9.10*, il prototipo che apparteneva a Cino Ricci. Avevo decine di vele, ma erano tutte da buttare, così mi diedi da fare per sistemarlo al meglio e scoprii che la passione non era mai andata via, era solo andata in letargo per un periodo».

Nel 2002, quindi, insieme agli amici Diego Toffanin, Gaetano Delle Vedove e Ottavio Persico acquista, su consiglio del noto timoniere e skipper Bruno Fezzardi, un *Bénéteau First 31.7*, la prima barca del neonato *Indigo Sailing Team*, con cui il gruppo di amici vince fin da subito numerose regate in Adriatico. Peccato però che gli eventi più importanti e tutta l'attenzione sia ad appannaggio delle barche più grandi, motivo per cui dopo solo un anno le ambizioni crescono di cinque piedi e dal 31.7 si passa a un *First 36.7*, scafo, preparato dal progettista Maurizio Cossutti, che era appartenuto al campione olimpico di scherma e appassionato velista Sandro Cuomo. Cambia la barca, dunque, ma non solo, visto che nel team inizia a entrare qualche velista di alto livello, tra cui Alberto Scapolo, Filippi Scipioni e Marco Tapetto, in un contesto generale di crescita che trova il suo sbocco definitivo nel 2004, quando, pur avendo vinto il titolo Italiano d'altura a Trieste l'anno prima con il 36.7, Costantin decide di cambiare nuovamente barca e mette le mani su un velocissimo *Vrolijk 37*, vero e proprio racer con cui puntare decisamente in alto. «L'obiettivo era vincere tutto e in effetti ci siamo andati molto ma molto vicini. Il primo anno con il *Vrolijk* siamo arrivati sempre primi, tranne che in un'occasione, ma non solo per merito della barca. Il mezzo è sempre importante, ma gli uomini lo sono di



più e noi abbiamo iniziato ad essere un gruppo veramente affiatato, che tra l'altro proprio quell'anno ha potuto contare sul grandissimo *Dodo Gorla*. Nel 2005, poi, siamo andati altrettanto bene, vincendo regate a destra e a manca, ma fallendo l'obiettivo principale che ci eravamo posti, ovvero il campionato Italiano di Sanremo, chiuso al quinto posto». Una "bastonata" dura da digerire, come ricorda Costantin con un pizzico di amarezza, preludio ad un periodo di pausa che dura due anni. «Era uno stop necessario, un periodo tra l'altro molto utile perché mi ha fatto capire che l'armatore non deve timonare, a meno che non sia molto bravo, ma lavorare dietro le quinte per fare andare avanti al meglio la squadra». Una filosofia che si concretizza a inizio del 2008, quando Costantin torna in acqua con un M 37 fresco di varo, battezzato *Escandalo*, barca con la vittoria nel sangue, un diverso guidone a poppa, quello dello *Yacht*

Club Adriaco, e un equipaggio in parte rinnovato con l'arrivo di innesti di valore che danno nuova linfa al team. «Peccato che quell'anno, all'esordio, ci sia sfuggito il campionato Mondiale disputato di Atene, titolo vinto dal mio amico Fausto Pierobon con *Sagola*». Amico? Un attimo: è lo stesso Pierobon di cui due mesi fa abbiamo parlato su queste pagine e con cui non sono mancati gli screzi e i litigi? Manuel sorride. «Guarda che io a Fausto gli voglio bene, anni fa abbiamo anche varato insieme le nostre barche... Sai, il problema è che a volte non ci capiamo, ma tra di noi c'è una competizione leale. Certo, gli scoccia molto quando arriviamo davanti, perché tra noi è lui il "vero velista", ma questa è la vela e credo che a parte tutto, a unirci ci sia un sano spirito sportivo». Un dualismo tutto Adriatico, quello tra Costantin e Pierobon, che sicuramente continuerà anche l'anno prossimo, visto che i principali eventi del circuito Orc International,

a partire dall'Italiano e dal Mondiale, sono in programma nel mare che i veneziani della *Serenissima* chiamavano "il nostro canal", tra Trieste e la Croazia. Eventi che Costantin - quest'anno vittorioso al campionato Centro Europeo Orc e alla Duecento Lombardini Cup (disputata in coppia con Marco Tapetto: un'esperienza faticosa quanto indimenticabile), con un terzo sia agli Europei di Cagliari che agli Italiani di Livorno, risultati ottenuti con vele nuove firmate *North Sails Nord Est* - affronterà con una barca nuova di zecca, un 40' da regata su cui al momento vuole mantenere il riserbo. «Il progetto è di Cossutti, ma non voglio aggiungere altro. Sarà una sorpresa e soprattutto spero ci faccia vincere il Mondiale». Obiettivo non da poco, nuova tappa di un cammino che negli ultimi anni ha consentito all'*Indigo Sailing Team* di affermarsi nel mondo della vela d'altura. E non solo per la contagiosa simpatia del suo leader indiscusso.

TRIESTINO, CLASSE 1957, COSTANTIN È IL LEADER DELL'INDIGO SAILING TEAM, PRONTO A TORNARE IN ACQUA PER IL 2011 CON UN NUOVO 40' DA REGATA



Foto Taccola

A bordo di *Escandalo*

Per il 2010, l'equipaggio dell'M 37 armato da Manuel Costantin è stato formato, oltre che dallo stesso Costantin, da Andrea Micalli (timone), Dodo Gorla (tattica), Aleš Omari, Marco Tapetto, Stefano Lagi, Michele Franceschini, Filippo "Pippo" Scipioni, Ottavio Persico, Alberto Piz e Marco Steffe. *Escandalo* si è aggiudicato la Duecento Lombardini Cup (a bordo Costantin e Tapetto) e il campionato Centro-Europeo Orc.





NATO A ROMA NEL 1974, NAVIGATORE DEL GRAND SOLEIL 42 RACE MAN E DEL FARR 40 FIAMMA, GRANDE È TITOLARE DELLA DIVERSE YACHTS ITALIA



Tra le boe con il palmare

di Clyde Carter

Fa parte della nuova leva dei navigatori, inteso come ruolo specifico, coloro che a bordo si occupano di raccogliere tutte le informazioni meteorologiche e di tracciare la rotta su un palmare, anche se ormai sono più di 25 anni che frequenta i campi di regata. Motivo per cui, a 36 anni compiuti, il romano Ugo Grande può essere considerato a ragione un giovane veterano, uno di quelli che hanno iniziato da piccoli, 6 anni per la precisione, a girare intorno alle boe e non hanno mai più smesso, alternando un'intensa attività sia sulle derive - singoli soprattutto, a partire da Optimist, Europa e Finn, quest'ultimo il suo grande amore - che sui cabinati d'altura, che siano monotipi o barche a rating.

Una passione che, come avviene spesso in questi casi, è un'eredità di famiglia, senza forzature, imposizioni o tutto ciò che invece di avvicinare un bambino alla vela, spesso tende inevitabilmente ad allontanarlo. «E per questo, non smetterò mai di ringraziare mio padre Riccardo. Mi ha dato l'opportunità di conoscere la vela nel modo più giusto e di praticare in parallelo, fin da piccolo, sia le derive che le barche d'altura», ci spiega appena rientrato da Porto Cervo per la Swan Cup, ennesimo appuntamento di una stagione che lo ha visto dividersi principalmente tra le regate in Farr 40 con *Fiamma*, la barca armata dal suo amico Alessandro Barnaba, per cui Ugo è anche Team Manager oltre che navigatore, e i principali appuntamenti del circuito d'altura con il Grand Soleil 40 *Man* di Riccardo Di Bartolomeo, quest'anno vincitore a Livorno del titolo Italiano d'altura e a Cagliari dell'Europeo Orc International. Due impegni che questo tranquillo ragazzo dal sostanzioso palmares - due vittorie all'Italiano e un quarto all'Europeo da juniores nel Finn, un titolo nazionale in Lightning con il conterraneo Emanuele Vaccari, quattro successi agli Italiani Ims/Orc e il già citato Europeo, oltre a un terzo posto al Mondiale Ilc 25 del 1997 con *Fiamma* e una vittoria alla Maxi Yacht Rolex Cup dell'anno scorso con lo scafo inglese *Whisper*, giusto per restare in superficie - ha affrontato con la consueta calma e professionalità, da navigatore professionista della vela impegnato su più fronti.

«Sì, parecchi fronti. Tra una regata e l'altra mi sono laureato in ingegneria meccanica e sono stato il project manager di lavori che vanno dall'alta velocità ai progetti di oil and gas. La mia passione per la vela invece mi ha portato a impegnarmi, due anni fa, nella creazione della filiale italiana di Diverse Yachts, la società inglese fondata da Lou Varney specializzata in componenti custom specifici relativi all'elettronica di bordo e all'attrezzatura di coperta per barche da regata. Ma questo è un altro discorso». Risultato, ovviamente, del suo attuale ruolo di navigatore, una scoperta relativamente recente che si deve in gran parte allo stesso Varney, velista inglese molto noto e stimato a livello internazionale. «Nel 2003 Alessandro ha acquistato in Inghilterra un Farr 40 che era stato seguito in tutto e per tutto proprio da Lou e che a bordo aveva il top dell'elettronica, un'attrezzatura praticamente alla pari di un moderno Classe Coppa America. Con tutte quelle meraviglie non potevo certo starmene con le mani in mano, e così ho deciso di lanciarmi in questa nuova esperienza, sintesi della mia attitudine mentale "da ingegnere" e dell'esperienza nella tattica di regata maturata in tutti questi anni come timoniere e tattico».

Un ruolo che gli regala molte soddisfazioni e che in qualche modo rafforza la sua propensione per le regate tra le boe, maturata fin da piccolo a suon di "cinghiate" sull'inseparabile Finn, «ora e sempre la barca più bella sulla quale abbia mai navigato». Non parlategli di grande altura, infatti, tanto meno di crociera. Ugo, che scambierebbe il suo lago di Bracciano e l'amato Circolo Velico Tiberino solo con la Baia di Sydney, non è un navigatore da giri del mondo tipo Volvo Ocean Race, semmai da Coppa America. «Sono un navigatore decisamente inshore, senza dubbio. Che si tratti di un Farr 40 o di una barca d'altura a rating, l'importante, per quanto mi riguarda, è che si resti tra le boe, al limite ci può giusto stare una lunga ogni tanto. Il percorso breve mi stimola molto di più e poi dopo una regata mi piace tornare a casa e rilassarmi, motivo per cui non vado neanche mai in crociera». Certo, questo perché una crociera con il Finn è impossibile, altrimenti il nostro amico Ugo Grande la penserebbe in modo diverso.



design&graphic Paolo Martinig

solo per passione



sailongue

Fibra di carbonio, alluminio e vele da regata usate, sono gli ingredienti che compongono **sailongue**. Dedicata agli amanti della vela, a quelli che vogliono portarsi a casa un pezzo della loro passione o un pezzo di storia, come le edizioni limitate realizzate con vele usate in Coppa America. Comoda, estremamente leggera, impilabile, è perfetta per uso esterno. La puoi trovare nelle migliori velerie (anche nella versione con struttura in acciaio inox)

informazioni posta@paolomartinig.it



Nato a Milano nel 1964, laureato in Architettura, Umberto Felci è fondatore e titolare, assieme a Lorenzo Giovannozzi, della Felci Yachts, studio di progettazione molto affermato a livello internazionale fondato nel 2001. Tanti i progetti firmati dalla Felci Yachts tra prototipi e barche di serie: monotipi, scafi d'altura da regata e da crociera, open, classe Libera, derivate, open oceanici. Fondamentale, per il successo dello studio di cui fanno parte anche Elda Cortinovis, Guillaume Petit e Gabriel Treddenti, la grande esperienza e il talento da velista di Umberto, che ha fatto parte per molti anni della squadra azzurra del 470.

La barca? È funzionale

di Clyde Carter

Come è nata la passione per la vela e in particolare per la progettazione?

Ho iniziato presto, da bambino, innamorandomi della navigazione, che per me voleva dire spirito di libertà e autonomia. Le regate sono arrivate intorno ai 14 anni, prima andavo in barca solo per stare tutto il giorno in acqua, dalla mattina alla sera, e godermi l'avventura, un aspetto che è sempre più sconosciuto ai bambini di oggi, che sono seguiti, controllati, marcati stretti da tutti: genitori, istruttori, osservatori.

E poi, in molti casi, smettono presto.

Esatto. Prima delle regate dovrebbero appassionarsi alle barche, alla navigazione, all'avventura... Dovrebbero dormire su un 420, come succedeva a noi quando andavamo dall'altra parte del lago (il Garda, Ndr), finiva il vento e se era troppo tardi non ci venivano a prendere. Più avanti, in modo del tutto naturale, sono arrivate le regate. Tante regate, fino ad arrivare alle selezioni olimpiche in 470. Peccato che in quel periodo il livello fosse mostruoso, riuscire ad arrivare alle Olimpiadi era già un risultato straordinario.

Nel frattempo nasceva il Felci progettista. Quando è scattata la scintilla?

Ho sempre coltivato la passione per la progettazione e la costruzione di barche. Mio papà aveva l'hobby dei modellini, poi

sul Garda c'erano i Baldini che costruivano gli Ior di Sciomachen e la domenica andavo da loro per curiosare e dargli una mano. E c'era la cultura dei Classe Libera, che mi faceva sognare. Ho ancora i progetti di quando avevo 14 anni... Insomma, la libidine c'era fin da piccolo, poi l'ho sviluppata. Al Politecnico di Milano ho avuto la fortuna di avere professori come Guido Nardi e Silvia Piardi, che hanno creduto in questo mio interesse e mi hanno spinto a portarlo avanti. Quindi ho realizzato una tesi correlata ai materiali compositi nel settore nautico, lavoro che ha aperto la strada a una serie di tesi dello stesso dipartimento che poi sono sfociate negli attuali master in yacht design.

Dopo la laurea, il Moro di Venezia.

Il mio consulente esterno era Luca Olivari, che si occupava delle chiglie per il Moro: presentò la tesi a Tencara, loro mi presero e lavorai lì per due anni, sulle ultime tre barche della serie. Il fatto di trovarmi da Tencara appena laureato è stata una grande fortuna, ero lì a imparare da chi in quel momento era al top del top. Chiaramente nel frattempo stavo già lavorando su qualche mio progetto e finita la Coppa America presi un piccolo capannone e realizzai una barca in lamellare, aiutato da mio padre e un amico.

In legno? Non si parlava di carbonio?

Beh, dopo mesi a lavorare sui materiali compositi, avevo voglia di affrontare il



tema del legno. Anche per aumentare le mie competenze.

Messe subito in pratica nella realizzazione del Mini 6.50 Tè Salt.

Sì, il Tè Salt è stato un mix tra le tecnologie apprese lavorando sul Moro e sulla barca in lamellare. La Montedison mi aveva dato dei materiali per vedere se era possibile usarli in modo più artigianale. Era il 1993 e, trovato uno sponsor, con Marco Zancopè costruiamo una barca in pre-impregnato, che per quei tempi era davvero all'avanguardia. Un'esperienza bellissima.

E anche fondamentale, visto che grazie al Tè Salt è iniziata a tutti gli effetti la carriera di progettista. Giusto?

Arrivarono altri progetti e mentre l'attività costruttiva andava via via scemando, parallelamente cresceva quella di progettista. La svolta è avvenuta poi nel 1998, quando ho conosciuto Lorenzo Giovannozzi, con cui mi sono trovato molto bene fin da subito tanto che nel 2001 abbiamo fondato assieme la Felci Yachts. Lorenzo è un partner molto competente

LO SCUDERIA 50 ALTAIR 3 E (A SINISTRA) IL GP 42 AIRIS, PROGETTATI DALLO STUDIO FELCI. SOPRA: UMBERTO CON IL SOGIO LORENZO GIOVANNOZZI

e appassionato, in grado di dare una grande continuità al lavoro. Poi con lui, avendo competenze specifiche diverse, è un continuo scambio di idee, un confronto perenne. Scambio che tra l'altro è molto costruttivo e intenso anche con l'ingegner Guillaume Petit e l'architetto Gabriel Treddenti, entrambi con noi ormai da molti anni.

Cosa vi caratterizza in particolare?

Credo, e spero, che Felci Yachts sia sinonimo di serietà. Sicuramente abbiamo avuto la fortuna di trovare armatori validi, che hanno riconosciuto il nostro lavoro. Ma credo che la cosa determinante, senza la

quale non sarei andato da nessuna parte, è la mia esperienza di velista. È fondamentale. Ancora oggi, nonostante la tecnologia, la base dell'architettura navale di un progetto nasce dalla tua esperienza specifica. E se non sei un velista vero, in grado di provare le cose e capire dove hai sbagliato, non puoi progettare una barca a vela. Puoi copiare, certo, ma sarai sempre un passo indietro agli altri. La tecnologia è uno strumento, nient'altro. Oggi è pieno di lavori apparentemente molto belli, ma privi di sostanza, di creatività. Quello del progettista è un mestiere molto faticoso e tanta gente lo affronta con superficialità.

Quali sono le barche che ricordi con maggior piacere o che senti più tue?

Nel momento in cui realizzo una barca, mi appassiono a quella che sto facendo e

la reputo la migliore. Adesso stiamo lavorando su un 80' racer-cruiser, una barca veloce, progettata per le regate, ma allo stesso tempo vivibile. È il massimo della tecnologia, tutta in carbonio, molto leggera, con chiglia canting e lifting per avere un pescaggio ridotto, visto che è un armatore dell'Adriatico, canard, albero in carbonio ad alto modulo, stampi a controllo numerico e interni fantastici, realizzati in composito leggero, con uno stile molto pulito, un mix tra lo stile italiano e la marinità neozelandese.

Una tappa per avvicinarsi alla barca perfetta?

L'obiettivo è quello. Un progetto con niente di superfluo, con un'eleganza che sia il frutto di scelte coerenti con il concetto di barca a vela. L'eleganza e il lusso finì a sé stessi, che non hanno niente a che fare con l'oggetto velico, non mi piacciono. La barca a vela dev'essere tale, le strutture, se servono, le devo vedere, gli impianti devono essere accessibili. Non c'è eleganza che giustifichi questi errori, che anch'io ho commesso in passato. La barca deve essere funzionale, coerente con la sua funzione.

Hai mai pensato a come sarà il futuro della progettazione?

Credo che le barche più futuri abbiano poco futuro e questo riguarda soprattutto le barche a motore. L'ostentazione del lusso, le performance e i consumi esagerati, sono destinati al tramonto. Nel contesto della vela siamo più fortunati, è già un oggetto ibrido. L'obiettivo dunque è fare barche più semplici da gestire, per avvicinarsi alla vela i non velisti, anche perché il velista ha una visione distorta del mezzo, spesso è un regatante e vuole barche aggressive, con mille regolazioni. La vela invece può essere vissuta in modo più semplice, a contatto con la natura, per spostarsi e vivere. In tutti gli sport l'obiettivo è semplificare, creare prodotti





nuovi per aumentare l'utenza. **Quando ti viene commissionato un progetto, da dove e come inizi?**

Mi baso molto sull'aspetto verbale, devo capire cosa ha in mente l'armatore. Ho bisogno di avere degli input iniziali, devo capire cosa ha in mente. Poi comincio a fargli vedere cose già fatte, che rispecchino quello che mi sembra lui voglia e infine, in base ai suoi commenti, nasce il progetto, che rispecchia le sue esigenze e la mia voglia di fare qualcosa di nuovo. Se non riesco a trovare questa sinergia diventa tutto molto difficile. Devo essere convinto di quello che sto facendo, anche perché se un progetto non emoziona il suo autore, non emoziona neanche l'armatore.

Parliamo di sistemi di stazza: come credi che l'ims, attuale Orc Interna-

FELCI AL TIMONE DI UN 470 NEL 1989. SOPRA: L'ESSE 990 NORDICA



tional, si sia evoluto in questi anni? Pensi che in questo momento sia il sistema di stazza più valido o ritieni che ce ne siano altri migliori?

Argomento spinoso. Posso essere brutalmente sincero?

Certo.

Diciamo che non ne sono entusiasta. Ci sono due regolamenti, e due impostazioni molto diverse, che vorrebbero fare la stessa cosa, con il risultato di spezzettare un mondo già piccolo. Ed è l'opposto di ciò che servirebbe. Tecnicamente entrambi cercano di fare il loro meglio, ma non sempre ci riescono. Anche perché l'obiettivo è difficilissimo.

Preferenze?

L'Orc mi piace di più, perché è pubblico, puoi lavorarci sopra, cosa che non avviene con l'Irc. Poi l'Orc ha una impostazione più scientifica. L'Irc tende a valutare di meno la carena, mentre l'Orc legge con più attenzione scafo, appendici, stabilità, è più completo. Secondo me dovrebbe essercene solo uno. Poi è chiaro che data la loro moltitudine e la loro eterogeneità, le barche andrebbero suddivise per tipologie simili, altrimenti, appunto, l'obiettivo diventa irraggiungibile. Resta il fatto che una regata con due classifiche Orc e Irc non ha logica.

Le nuove classi Gp. Per quale motivo non hanno ancora riscosso lo stesso successo che avevano, a suo tempo, le Level Class Ior?

Fatico a rispondere. Quando ci abbiamo lavorato sopra, pensavo che la Gp 33 avrebbe avuto più successo delle altre, mentre è avvenuto il contrario. Non credo sia una questione di costi, è che la gente ci mette i soldi solo se li trova dallo

sponsor e lo sponsor investe sulle barche più grandi. Chi non ne ha, invece, preferisce i monotipi perché poi è più facile rivenderli. È un peccato, perché sarebbe una competizione pura, completa.

E la Coppa America?

L'ultima edizione ha dimostrato che alla stupidità umana non c'è fine e che con il denaro puoi fare qualsiasi cosa. Un gran peccato. Per il futuro non saprei cosa dire, mi sembra tutto così surreale... sicuramente la nuova classe multiscafo mi lascia perplesso. Non so se dal punto di vista della competizione ci sarà più spettacolo, ma ho i miei dubbi. Certamente avrei fatto scelte molto diverse, avrei privilegiato il gesto atletico e la parte spettacolare legata al velista atleta. Credo che un mezzo più estremo e difficile da condurre avrebbe aiutato la spettacolarità e messo in evidenza l'atletismo dei velisti, se vuoi anche il rischio del gesto, più che l'aspetto scientifico e tecnologico. Mi sarei ispirato più alla Moto Gp che alla Formula 1, insomma.

Riesci ancora ad andare in barca spesso?

Sempre di meno. Quest'anno ho partecipato alla settimana di Antigua e mi sono divertito molto, ma ho rallentato molto, la mia presenza è meno richiesta, c'è un approccio diverso rispetto al passato. Ecco, magari tornerei a fare qualcosa sulle classi olimpiche, se all'Isaf, decidessero per un bel singolo nuovo. Fortunatamente mi consolo con la crociera, in famiglia, con barche di amici, o charterizzate, cosa che fa anche Lorenzo. Tra l'altro è molto utile per il nostro lavoro, perché, oltre a goderci il mare, cerchiamo sempre di capire quelle che sono le esigenze dei nostri clienti. Unisco l'utile al dilettevole.



UNIONE VELA ALTURA ITALIANA

00198 Roma - Via Lutezia, 2

tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293

uvairoma@tin.it - www.uvai.it

TABELLA RELATIVA AI SERVIZI TECNICI 2010

1) CERTIFICATI DI STAZZA	LOA min. 10,00	LOA 10.00 - 13.00	LOA magg. 13,00
1.1) CERTIFICATI ORC INT. (IMS)	euro 100,00	euro 140,00	euro 150,00
1.2) CERTIFICATI IRC	euro 100,00	euro 160,00	euro 14,00 per mt.
1.3) DUE CERTIFICATI	euro 170,00	euro 270,00	sconto euro 30,00
2) ORC CLUB	LOA min. 10,00	LOA 10.00 - 13.00	LOA magg. 13,00
2.1) NUOVO	euro 75,00	euro 90,00	euro 130,00
2.2) RINNOVO	euro 100,00	euro 120,00	euro 11,00 per mt.
3) CERTIFICATI SEMPLIFICATI IRC	LOA min. 10,00	LOA 10.00 - 13.00	LOA magg. 13,00
3.1) NUOVO	euro 85,00	euro 105,00	euro 160,00
3.2) RINNOVO	euro 100,00	euro 120,00	euro 14,00 per mt.
4) ASSEGNAZIONE NUMERO VELICO		euro 100,00	
4.1) Assegnazione numero velico (ORC CLUB, SEMPL.)		euro 50,00	
4.2) Assegnazione numero velico personalizzato		euro 250,00	
5) COPIE CERTIFICATI DI STAZZA		euro 15,00	
6) CERTIFICATI ORC INT. (IMS) DI PROVA		euro 55,00	
6.1) RATING IRC DI PROVA		Stesso costo del certificato	
7) CERTIFICATO DI CONFORMITA'		euro 120,00	

Nota: i mt. sono quelli risultanti dalla lunghezza f.t. (LOA) del certificato di stazza. Nei costi per mt. la LOA è arrotondata al mt più vicino.

Quote associative 2010 (C.D. 9/3/94)	Imbarcazioni di lunghezza (LOA)	magg. 12.99 mt	euro 155,00
	12.99 - 10.40 mt		euro 104,00
	10.39 - 9.80 mt		euro 78,00
	min. 9.80 mt		euro 52,00
	Associazioni Sportive		euro 258,00

Gli importi possono essere trasmessi tramite assegno bancario NON TRASFERIBILE intestato UVAI o bonifico:

Unicredit Banca - Viale Liegi, Roma - C/C n. 6457583, CAB 03002, ABI 05283, CIN K, (IBAN: IT 30 K 03002 05283 000006457583).

Nella CAUSALE necessario numero velico o nome yacht.

Oppure tramite carte di credito indicando: tipo, **Eurocard/Mastercard** o **Visa** (escl. Electron),

numero e data di scadenza della carta.

Intestata a:

N° Carta:

N° CV2: visibile nel retro della carta.

Data di scadenza: Importo autorizzato:

Data:

Firma:



Campione, velaio, ingegnere idraulico, ma soprattutto punto di riferimento per generazioni di velisti, Paolo Semeraro, barese, è il titolare della Banks Sails Italy, proprietaria dei marchi Banks Sails e Membrane. Tra i velisti italiani più forti e stimati in circolazione, Semeraro ha al suo attivo due Olimpiadi (Los Angeles 1984 e Seoul 1988) nella classe Finn, una Coppa America a Perth nel 1987 con *Italia*, diverse partecipazioni all'Admiral's Cup e alla Sardinia Cup al timone di scafi come *Brava* e *Almagores*, e numerosi titoli nazionali, Europei e Mondiali tra Laser, Finn, Fd, J 24, Bénétteau 25, Melges 24, Surprise, Ior, Ims, X-35 e Maxi Yachts.

L'ispirazione del vento

di Emanuel Richelmy

Se dico vela, qual è la prima cosa che ti viene in mente?

Un'ala ad elevato rapporto di allungamento in natura, come un albatros, o un gabbiano... insomma, il vento apparente.

Quando hai iniziato con la vela e perché?

A dieci anni, perché i miei genitori, ambedue medici, dovevano parcheggiarmi full time finite le scuole. Avevo precocemente finito di praticare nuoto agonistico giovanile per problemi di asma, per cui ho virato verso la vela.

Sei soddisfatto di ciò che hai realizzato come velista? Hai qualche rimpianto?

I miei rimpianti, per lo più in età giovanile, sono sempre durati molto poco. Poi è cresciuta la consapevolezza che ognuno è il prodotto del luogo da cui proviene e del tempo in cui è vissuto, e che c'è ancora tanto da fare e da vincere. Bari, 35 anni fa, non era certo Auckland! Ma Russel Coutts veniva comunque ad allenarsi con me nel 1984. In generale mi allenavo sempre da solo, ma riuscivo ad essere fra i più veloci al mondo in Finn. Allora ero talento e aggressività puri, adesso ho unito un bagaglio tecnico frutto di anni di studi universitari e di pratica nella progettazione. Ogni tanto, quando timono o faccio il tattico, vinco ancora e mi sorprendo di me stesso, ma l'approccio sportivo è cer-

tamente molto più low profile di una volta. **Qual è, se c'è, la barca a vela perfetta?**

La più veloce possibile come velocità media in tutte le andature e in tutte le condizioni, per un lungo periodo di percorrenza. Inoltre deve essere manovrabile in poche persone e abitabile.

E qual è, invece, l'essenza della vela, ovvero la sua rappresentazione ideale? Una deriva? Una barca nata per affrontare gli oceani? Un windsurf?

Ho praticato derive di ogni tipo e pratico tutt'ora kitesurf e windsurf, che sono di grande ispirazione per i miei progetti di vele. Spesso questi esempi mi servono per spiegare ai trimmer di non fossiliz-



zarsi su poche regolazioni tramandate di generazione in generazione.

L'essenza della vela non è una barca nello specifico, ma è nel muoversi senza motore più veloci del vento, quindi, senza alcun dubbio, è nel vento apparente.



Come giudichi l'ambiente delle regate?

Confuso, non riesce ad esprimere i veri valori in campo. Troppe classi, regole, giudici, troppi addetti ai lavori, pochi veri velisti e troppi pseudo-professionisti. Per poche barche.

Hai qualche vero amico tra i tuoi colleghi?

Che domande, sono nato finnista e a Bari... Diciamo che credo ci sia ancora stima reciproca con qualche mio ex prodiere di Star e con qualche grinder di maxi.

Che tipo di sensazioni provi quando navighi? Tendi a essere più razionale

o a farti guidare dalle sensazioni?

Sono certamente un istintivo, ma analizzo, sintetizzo e razionalizzo ogni regolazione di barca, ogni azione, dandone un immediato significato fisico. Raramente guardo le vele mentre le regolo o sto al timone. Se cala la raffica, automaticamente sparo il back, mollo la scotta e tiro su il carrello, e nello stesso momento, senza guardare la vela, la immagino più grassa e aperta in alto. E poi ordino immediatamente di mollare il barber fiocco più esterno per aprire il canale e dare potenza alla randa. Se mi sento a

disagio su un bordo, mi guardo velocemente intorno e capisco il perché, poi aspetto il momento oggettivamente più propizio nel breve per virare.

Come vedi il futuro della vela e delle regate, magari fra una ventina d'anni?

Regate medio lunghe disputate con ogni condizione meteorologica, con passaggi spettacolari sotto costa e barche velocissime. Netta divisione fra professionismo e vela amatoriale, sponsor che investono nelle aziende

PAOLO SEMERARO AL TIMONE DEL FIRST 50 SAPHIRA E (PAGINA A FIANCO) DEL MAXI DI 80' ROMA E DELLA SUA STAR

per l'innovazione e la ricerca, pochi cocktails e pochi premi, come numero, ma veramente di valore. Poi un vincitore chiaro, molto pubblico, fra cui i bambini, e televisione on board.

Una domanda sulle regate a rating, Orc International e Irc. I numeri dicono che la formula funziona e che gli armatori sono in aumento: cosa ne pensi? E, nel caso, in cosa ritieni che si possa migliorare?

Vista la varietà della flotta da crociera/regata, una regola che permetta nell'ambito della vela amatoriale di far correre barche fra loro dissimili è una necessità inevitabile. Trovo ridicolo che le regole siano due. E trovo assurdo che spesso le differenze di compenso fra due stesse barche siano svariati secondi/miglio nei due sistemi. Le barche, le condizioni e la regata sono le stesse, ma in Irc vince una e in Orc vince l'altra, e di molto anche. Riguardo al migliorare la situazione, bisognerebbe scegliere una regola valida per tutta l'Europa e poi applicarla correttamente a tutti i livelli, zonale e nazionale, da comitati bene addestrati. Poi si dovrebbero semplificare





le procedure di stazza ed evitare i buchi dei regolamenti: ad oggi spesso vince la barca più lenta e vecchia, a parità di lunghezza, il che è anacronistico.

Diventare un velaio di successo era il tuo obiettivo oppure, quando hai iniziato, immaginavi un futuro diverso?

Dai 10 ai 20 anni non pensavo: cinghiao e studiavo 16 ore al giorno. Poi ho iniziato a modificare vele di Finn in garage. Dopo le prime Olimpiadi, nel 1985 ho iniziato a frequentare la Uk e la Veleria Montefusco, e mi divertivo molto. Dopo la laurea nel 1989, ho scelto di fare il velaio semplicemente per poter continuare ad andare in barca. Ho provato a lavorare e fare Star ad alto livello, ma era impossibile. Poi la veleria è diventata la mia vera regata.

Quali sono le caratteristiche e le qualità necessarie per costruire una realtà che funziona come la Banks?

Talento sia progettuale che come velista,

un minimo di capacità imprenditoriale, tantissima dedizione personale, capacità di creare dei team sia progettuali che di velisti. Tutto qui.

Quando ti viene commissionata una vela in qualche modo sperimentale, come e da dove inizi?

Ci sono domande a cui rispondere. Quale regata vuole vincere il cliente? Con quale barca? Dopo essermi poste, proseguo con un approfondito confronto con il sailing team, il progettista della barca e l'alberaio. Faccio il primo disegno così come penso debba essere e poi ne verifico forma e struttura con i nostri softwares.

Quanto è cambiata negli ultimi 20 anni la progettazione delle vele?

Più facile fare un prodotto di discreto livello, più difficile fare un prodotto di altissimo livello. Gli strumenti sono molteplici e apparentemente a disposizione di tutti, ma in realtà difficilissimi da usa-

re. Tutti sappiamo usare word per una lettera, ma il programma ha tale e tante funzioni che forse solo un editor professionale arriva ad usarne l'80 per cento. E' come usare excel per fare le addizioni e le moltiplicazioni o autocad per tirare due linee. Infine nessun software ti dice come fare la vela. Al più verifica ciò che hai creato. Senza idee, niente vela.

E per quanto riguarda i tessuti?

Oggi i tessuti non esistono più, o quasi. Ogni designer crea la sua "fibratura", ovvero la sua struttura all'interno della

PER SEMERARO UN PRESENTE DI SUCCESSO, SIA COME TIMONIERE CHE COME VELAIO, E UN PASSATO CON BEN DUE PARTECIPAZIONI AI GIOCHI OLIMPICI NEL FINN (FOTO SOTTO E PAGINA FIANCO)



membrana. Sposti o aggiungi un filo e la vela cambia.

Il fattore umano, nella realizzazione di una vela, è ancora preponderante?

Se si tende ad un risultato alto, è essenziale il sail designer, oltre ogni altro fattore tecnologico. Per un prodotto onesto, ma standard, oggi, nell'ambito di certe multinazionali che producono nell'Est asiatico, si può anche solo premere un bottone.

Cosa diresti a un giovane velista che vuole diventare anche velaio?

Studia, fai un bel po' di classi olimpiche, laureati, impara a realizzare una vela a mano, e poi fai il sail designer. Se invece vuole lavorare sul pianale, gli direi di bussare a una qualunque veleria ed avere voglia di fare tanta fatica.

Hai mai pensato al tuo dopo, ovvero a quando passerai il testimone a qualcun altro?

Ho la netta sensazione che morirò in mare con una vela da me disegnata o facendo ancora il cretino col kitesurf durante una mareggiata. Nel frattempo sto organizzando le cose perchè l'azienda vada avanti sia tecnicamente che commercialmente anche senza di me. Non so se uno dei miei tre maschietti, ancora troppo piccoli, vorranno fare questo mestiere: spesso amo pensare che prenderanno ognuno una diversa laurea, che diventeranno armatori e che si faranno disegnare le vele da me!

Visto che questa rivista è dedicata agli armatori, hai qualche consiglio da

dare soprattutto a chi ha appena iniziato con le regate?

Cercare sempre di divertirsi e coinvolgere nell'equipaggio figli e familiari. Quindi capire cosa si vuole fare: se le regate e a che livello. Farsi sempre un budget adeguato. Pur senza prendersi troppo sul serio, cercare di essere professionali e organizzati, per divertirsi di più. Volendo ricorrere a professionisti a scopo didattico, non affidarsi mai al primo esperto locale di turno. Farsi una cultura generale prima di fare scelte tecniche, ma senza la presunzione di essere subito dei super tecnici. Scegliere un prodotto, ma anche e soprattutto un servizio e le persone dietro questo prodotto, e avere pazienza per i risultati. Infine, avere la consapevolezza che non è necessario timonare le proprie barche ad ogni costo per divertirsi: Pasquale Landolfi docet.



DAL THAMES MEASUREMENT AGLI ATTUALI ORC INTERNATIONAL E IRC

Il tempo? È compensato



Foto Taccola

Sistemi di stazza, box rule, monotipia... Passato, presente e futuro dell'altomare

di Giovanni Iannucci

I lettori di questo periodico sono tutti regatanti, la maggior parte dei quali veterani esperti che conoscono bene il problema dell'attribuzione del tempo compensato. Quanto segue ha quindi il solo scopo di fare il punto della situazione, chiarire possibili dubbi e forse sfatare qualche leggenda.

È noto che il problema della stragrande maggioranza dei velisti d'altura è quello di regatare insieme su imbarcazioni diverse fra di loro per caratteristiche e dimensioni, anche in misura considerevole, e di disporre di un sistema di compenso del tempo reale impiegato da ciascuna di esse a compiere il percorso, che

tenga conto dei loro "ratings" che dovrebbero rispecchiare le loro velocità potenziali. Si tratta di un problema, affrontato per la prima volta più di un secolo e mezzo fa con il "Thames Measurement" in Gran Bretagna, le cui soluzioni più recenti sono state il Rorc, il Cca, lo Ior, il Chs e infine l'ImS e l'Irc, i due sistemi di stazza internazionale dei giorni nostri.

Tutti questi sistemi, ad eccezione dell'ImS, si sono basati e si basano su un handicap costituito da un unico coefficiente che corregge il tempo reale in funzione della distanza percorsa o del tempo impiegato a percorrerla, indipendentemente dalle condizioni, quali forza del vento e andature,

nelle quali si è svolta la regata. Ne consegue che se si considerano due imbarcazioni molto diverse fra di loro, la prima pesante e poco involata, la seconda leggera e dotata di una generosa superficie velica, ma dotate dello stesso rating e quindi dello stesso compenso per le loro dimensioni o altre caratteristiche, è ovvio che la prima può anche rinunciare alla regata e rimanere all'ormeggio in una giornata di venticelli leggeri, cosa che può fare l'altra se fuori soffiava a 30 nodi.

Il primo tentativo di ovviare a questo inconveniente è rappresentato dal sistema ImS, nelle sue due applicazioni, Orc International e Orc Club che, vale la pena

di ricordare, sono totalmente compatibili fra di loro, anche quando si impiega la soluzione più complessa del calcolo del tempo compensato. Tralasciando i principi innovativi su cui si basa il sistema e limitandoci al problema che stiamo trattando, la novità dell'ImS è costituita dalle numerose opzioni che il sistema offre, ciascuna di esse adatta a diverse condizioni di andatura o di forza del vento, fino ad arrivare al percorso costruito, al vento implicito ed alla curva di prestazioni (performance curve), che è l'unica opzione "complicata" che esige percorsi ben determinati, mezzi e personale per il monitoraggio della direzione del vento su tutto il campo di regata, la disponibilità di un computer e del programma di calcolo. Il tutto deve essere poi gestito da persone che sappiano bene cosa fare.



Foto Carlioni



Foto Arrigo (Rolex)

Soprattutto nei primi anni dell'Ims, è stato proprio il voler applicare questa opzione ad ogni costo, spesso in condizioni non ideali, senza i mezzi necessari e da parte di comitati di regata di dubbia esperienza che, anche a causa dell'assenza di una versione più semplice come l'Orc Club, varato solo nel 1998, ha indotto molti armatori a ricercare altri sistemi più semplici, accettando la superficialità di sistemi empirici o la segretezza dei sistemi di elaborazione del rating.

Prescindendo quindi dal percorso costruito, si può sfatare a questo punto la "leggenda" sulla complicazione del calcolo del tempo compensato nel sistema Ims in quanto tutte le altre opzioni, pur offrendo la possibilità di tener conto delle andature e della forza del vento, sono semplici, a singolo coefficiente, e sono riportate chia-

ramente sul certificato di stazza in due riquadri, uno per le regate d'altura o costiere, l'altro per quelle sulle boe con percorso bolina-poppa, il "bastone" ormai universalmente adottato. La stessa curva di prestazioni è offerta anche in versione semplificata, come retta di prestazioni (performance line), applicabile sia nelle regate sulle boe che in quelle d'altura e costiere, che tiene conto di due fattori, lunghezza del percorso (PI) e tempo impiegato a percorrerlo (PIt). Si tratta, in pratica, di una porzione della curva di prestazioni rettificata che, richiedendo solo operazioni elementari, consente l'elaborazione dei tempi compensati senza la necessità di disporre di un computer e del programma di calcolo, naturalmente a scapito di un po' di precisione, soprattutto per venti molto forti o molto leggeri.

Il problema ora è come gestire questa ricca gamma di opzioni, traendone tutti i vantaggi che essa offre senza rischiare di creare confusione e incomprensioni. L'ideale sarebbe disporre di un comitato di regata molto competente e assolutamente imparziale al quale lasciare la decisione a regata conclusa, quando le condizioni nelle quali si è svolta sono note e quindi vi sono gli elementi per stabilire quale sia l'opzione più giusta. Tuttavia questa è una soluzione poco gradita dalla maggior parte dei regatanti che preferisce conoscere prima di andare in mare come sarà corretto il suo tempo reale e quale compenso dovrà dare o ricevere. Ammettiamo quindi di decidere prima della regata. Anche in questo caso è possibile tener conto del percorso (bastone o costiera/altura) o della forza del ven-

to, qualora si disponga di previsioni meteo sufficientemente attendibili. Per completare il quadro della situazione è opportuno ricordare che esistono vie di scampo dal problema del tempo compensato anche per la vela d'altura, ma per provare la soddisfazione di competere in tempo reale è necessario accettare tutti gli inconvenienti che queste soluzioni comportano.

Fra le principali, la prima è rappresentata dalle numerose classi one design. Tuttavia, se si escludono quasi del tutto i monotipi d'altura di piccole dimensioni, quali Farr 30, J 24, Melges 24, Melges 30, etc, bisogna ammettere che, a parte i costi, la monotipia, già di per sé comunque difficile da realizzare e controllare, lo diventa sempre di più con il crescere delle dimensioni dell'imbarcazione e, soprattutto, che la vita delle classi è limitata nel tempo. I meno giovani ricorderanno il successo del Mumm 36 nella seconda metà degli Anni '90. Scelto per ben tre edizioni dell'Admiral's Cup, protagonista di campionati mondiali con decine e decine di concorrenti, oggi è praticamente scomparso dal campo agonistico ed è difficile utilizzarlo diversamente. Del resto, classi monotipo più recenti e di successo quali il Farr 40 e lo Swan 45 cominciano a presentare un certo logoramento ed è facile prevedere il loro tramonto nel prossimo futuro.

La seconda possibilità è quella offerta da classi conformi ad una box rule, quali i Tp 52, belle barche che godono di un apprezzabile successo, e le Orc Grand Prix Classes, ovvero i Gp 42, Gp 33 e Gp 26. Queste

ultime sono barche moderne e veloci, ma le classi stentano a decollare e solo i Gp 42 dispongono di un circuito di regate, generalmente insieme ai Tp 52, che tuttavia quest'anno ha visto la presenza di cinque soli concorrenti di tre diverse nazionalità. L'ultima opzione, attualmente inesistente, potrebbe essere quella di imbarcazioni di uguale rating quali quelle delle Ton Cups che ebbero tanto successo per un ventennio. Purtroppo, qualche problema di applicazione con l'Ims, che portò al fallimento delle classi Ilc, ma soprattutto l'assenza di un unico sistema internazionale di stazza escludono la possibilità di una soluzione del genere nel prossimo futuro.

Non resta che augurarsi che un certo numero di personaggi, autorevoli e competenti nel settore, ma soprattutto di buon senso e fermamente convinti del loro compito, si siedano intorno ad un tavolo e cerchino di trovare una soluzione a questo dualismo che non fa bene a nessuno. La prima ed ultima volta che ciò avvenne ci vollero nove anni e ci si riuscì solo grazie alla carismatica personalità ed alla straordinaria competenza di Olin Stephens. C'è qualcuno oggi che potrebbe prendere il suo posto?

PAGINE PRECEDENTI: DUE IMMAGINI DEL TROFEO GAVITELLO D'ARGENTO E DELLA PALERMO-MONTECARLO. A SINISTRA: LA FLOTTA DELLA GIRAGLIA ROLEX CUP E (SOTTO) IN REGATA A PUNTA ALA



Foto Taccola

IL CRUISER-RACER PROGETTATO DA MAURIZIO COSSUTTI E MATTEO POLLI



Foto Taccola

Si chiama *Horus* ed è il primo esemplare dell'M 45. Sceso in acqua a Livorno per l'Italiano d'altura

di Clyde Carter

Ha esordito in regata al recente campionato Italiano assoluto di vela d'altura di Livorno, dove, vuoi per la mancanza di un adeguato settaggio, vuoi per un vento debole e instabile che non ne ha certamente favorito la messa a punto durante l'evento e soprattutto non ha fornito indicazioni precise e veritiere sulle sue prestazioni, non ha ripetuto quanto fatto dal precedente M 37, che, anni fa, vinse il titolo nazionale fresco di varo. Pur tuttavia, l'M 45, il nuovo scafo da crociera-regata del cantiere friulano 2 emme marine, è stata la barca che più di ogni altra ha destato l'attenzione in banchina degli addetti ai lavori, sia perché era la grande, annunciata novità del campionato, e sia perché, ed è facile verificarlo attraverso le immagini che vi proponiamo, è una barca davvero bella.

Concepito a tutti gli effetti come il fratello maggiore dell'M 37, la barca più vincente degli ultimi anni nel contesto delle regate Orc International, e progettato da Maurizio Cossutti e Matteo Polli, l'M 45 è disponibile in due versioni, una più tira-

ta, la "corsa", come è il caso di *Horus*, il primo modello prodotto dal cantiere di Massimo Breggion per l'armatrice Nadia Canalaz, e una seconda, battezzata "stile", più votata alla crociera. «Sì, l'idea di base è la stessa dell'M 37», spiega il giovane Matteo Polli, «per il 45 però abbiamo utilizzato dei sistemi di simulazione di calcolo ancora più evoluti, per essere sicuri di ottenere una barca dalle prestazioni elevate e con una geometria di scafo, appendici e piano velico che consentisse crociere comode e veloci». Anche perché, è bene sottolinearlo, l'M 45 è principalmente una barca da crociera "prestata" anche alle regate, una differenza, rispetto ad altri progetti, che al cantiere 2 emme marine vogliono evidenziare con forza, visto l'investimento enorme nel campo del design, nell'ergonomia e nella fruibilità degli spazi. «Ci teniamo a fare barche a vela veloci, che siano comode e gradevoli per la crociera, semplici da manovrare e condurre, tenendo sempre ben saldo il concetto della sicurezza in navigazione. Insomma, non

devono essere dei cavalli imbizzarriti, anche perché nel circuito Orc International non ci sono solo professionisti, ma anche persone "normali". Ovviamente il difficile è trovare il giusto compromesso e soddisfare tutti i requisiti», aggiunge Polli. Per progettare l'M 45 è stato utilizzato un software di ottimizzazione, proveniente dalla Coppa America, che ha permesso di valutare più di 100 scafi diversi generati dal computer. Per quanto riguarda la costruzione, invece, materiali e tecniche sono quelli utilizzati per il 37, con resine epossidiche, fibre di vetro e carbonio unidirezionali e biassiali, che permettono una rigidità elevata per una barca di serie. Scafo, coperta, paratie, strutture interne e numerosi particolari sono stati realizzati sottovuoto e tutta la barca in sandwich, ottenendo il massimo della rigidità e il minimo del peso utilizzando un misto di vetro e carbonio. Marchio di fabbrica del cantiere, il cuore della struttura realizzato in acciaio ad alto grado, per avere i punti di sollecitazione più importanti (pinna, albero e sartie)

che scaricano tutti gli sforzi su questa struttura, che permette inoltre di concentrare tutto il peso al centro della barca e in basso. Il piano di coperta è molto curato nei dettagli, le manovre sono incassate e la fruibilità è ottima, con il winch della randa molto vicino al timoniere per una perfetta gestione in crociera. A prua, oltre al gavone ancora, si trova un'ampia calavale, mentre il pozzetto è caratterizzato da panche molto larghe, perfette anche per essere utilizzate come prendisole. Gli interni sono veramente luminosi, con un



lay out che prevede, una volta scesi dalla scaletta, la dinette a sinistra, la cucina, molto grande, a destra, proprio di fronte, e il carteggio spostato a prua. Le cabine, classiche come disposizione ma molto ampie, sono tre, i bagni due, con quello a prua, il più grande, dotato anche di box doccia. «Il progetto», conclude Matteo Polli, «è stato rispettato in tutto e per tutto, la barca si comporta molto bene al

timone, è centrata e manovra perfettamente. E' grintosa, accelera rapidamente, anche grazie alla randa a testa quadra, ma è molto facile da portare. Personalmente sono molto soddisfatto del comportamento e dei numeri che siamo riusciti a raggiungere a Livorno, anche se le condizioni erano pessime per fare queste valutazioni e la barca era appena scesa in acqua». Per chiunque voglia conoscerlo

da vicino, l'M 45, come il più piccolo 37, sarà esposto al Salone di Genova, Stand M, Banchina M, Darsena 2, ormeggi 101 e 103.



Foto Taccola



STUDIO FARR E COOKSON BOATS LE GRANDI FIRME DIETRO AL PROGETTO



Foto Ancillotti

Varato ad Auckland il Class 40 della Bt Boats. Ingegno neozelandese e intuito tutto italiano

di Francesco Coari

Lunedì 20 settembre, dopo un'attesa spasmodica, è stato varato ad Auckland il primo esemplare del Kiwi 40 Fc, il nuovo Class 40 tutto neozelandese disegnato da Farr Yacht Design, costruito da Cookson Boats e distribuito in esclusiva da BTBoats (www.btboats.co.nz), la nuova struttura, anch'essa neozelandese, creata su misura per questo ambizioso programma. Considerando i nomi che stanno dietro a questo progetto, è quasi superfluo

dire che il Kiwi 40 Fc è forse il Class 40 di terza generazione più "evoluto" oggi presente sul mercato.

Da parecchio tempo lo Studio Farr valutava la possibilità di realizzare un Class 40, dedicando tempo e risorse Cfd allo studio preliminare dei vari modelli di carena e appendici, delle geometrie e del piano velico. Ma ad Annapolis aspettavano l'opportunità giusta per realizzare un progetto di qualità.

L'occasione si è presentata con BTBoats i cui ideatori, gli italiani Lapo Ancillotti e Francesco Piva, hanno coinvolto Cookson Boats, celebre cantiere con cui lavora da quasi 20 anni. Il Kiwi 40 Fc è stato dunque disegnato e costruito da due delle firme più prestigiose del mondo che normalmente realizzano barche di Coppa America, Volvo 70, Open 60 e Tp 52. È quindi naturale che sia il lavoro di progettazione che di costruzione, abbia



seguito le stesse dinamiche e metodologie. Il Kiwi 40 Fc è dunque il primo Class 40 progettato in modo integrato e seguendo un approccio scientifico e specializzato. Il risultato è una barca "all-round", dove l'innovazione è stata messa al servizio del dettaglio, dell'ergonomia, della facilità d'uso, del controllo della distribuzione dei pesi, del posizionamento del centro di gravità e, molto importante, dell'efficienza nei processi costruttivi che hanno consentito di produrre la barca ad un costo competitivo, nonostante il livello di qualità. Le prove in mare e gli "speed-test" sono in corso ad Auckland in Nuova Zelanda, dove il primo Kiwi 40 Fc si fermerà fino alla fine dell'anno. Ulteriori foto e informazioni su caratteristiche e prestazioni di questa barca, sul prossimo numero della rivista.

A SINISTRA: LE PRIME IMMAGINI DEL NUOVO CLASS 40 (A DESTRA I RENDERING) PROGETTATO DA BRUCE FARR E COSTRUITO DA COOKSON



FIRST30
Evoluzione della specie

Lunghezza fuori tutto: 9,81m
Larghezza max: 3,20 m
Pescaggio GTE: 1,90 m
Dislocamento a vuoto: 3750 kg
Superficie velica: 59,5 mq



Novità 2010

★ Top Yachts ★

Dream Boats & Brokerage

Marina Cala Galera 25 - 58018 Porto Ercole (GR)
Tel. +39 0564 830234 fax +39 0564 830235
Riva di Traiano uff. B sud 36 tel. 347 5101559

ty@top-yachts.com www.top-yachts.com

Talamone - Marina di Grosseto - Castiglione della Pescaia

DEALER
BENÉTEAU



Gamma First:
21.7 - 25.7 - 27.7 - 30
35 - 40CR - 45 - 50



"Colazione con mare agitato", stampa popolare inglese del XIX secolo (da "Mio figlio sulla galea" di J. Wallenberg) a sua volta trovata in "Il pane e la chiglia" di Giancarlo Ligabue, Ed. Erizzo

Trucchi ed accorgimenti per alimentarsi in barca in maniera varia e sana

di Raffaella Bullo

"Cucinare, mangiare vuol dire questo: accogliere. Gli amori, gli amici, i figli, i nipoti. Intorno alla tavola, nessuno escluso, si sgusciano fave, fagioli bianchi o rossi, si tagliano melanzane, zucchine, peperoni verdi, rossi, gialli, si puliscono i pesci, si lavano i polpi, calamari e seppie, si disossano conigli, si mettono a marinare carni rosse... Orate al finocchio, aioli, civet di ratatouille, bouillabaisse, zuppa al basilico, paella, carciofi in tegame, merluzzo con cipolla e salsa alle erbe... I piatti nascono in amicizia, nel piacere di stare insieme, fra risate e parole senza freno. E la casa (ndr anche la barca) si scopre piena di profumi intensi".

Jean Claude Izzo

Quante volte è capitato in navigazione, lunga per un trasferimento o per una regata, o in crociera durante le vacanze, di pranzare o cenare con un panino perché è veloce e comodo?

Porre fine a questa usanza non è solo un dovere ma assume anche una forma di pensiero per chi naviga, soprattutto nel Mar Mediterraneo.

I motivi sono tanti: primo perché non è sano e perché in fondo durante una navigazione curare l'alimentazione può far

piacere sia alla salute che al palato, secondo perché esistono alternative veloci con un minimo di sforzo, e cucinare in navigazione può essere un momento divertente, conviviale e filosofico.

Il Mar Mediterraneo, culla della nostra civiltà, è anche la culla dei sensi. Navigarlo significa onorare la sua storia, la storia dei suoi popoli, che proprio solcandolo hanno unito il profumo delle onde al profumo dei suoi frutti. L'aglio, il prezzemolo, l'olio, il basilico, il mirto, il rosmarino,

il pesce, i formaggi, il pane riempiono i nostri nasi quanto il maestrale, il levante, lo scirocco riempiono le nostre vele. Prendersi cura di una buona cambusa non è altro che celebrare i marinai del passato che hanno reso il nostro mare quello che oggi noi vediamo. Il Mediterraneo è anche questo: un percorso storico e gastronomico che ci porta indietro di 10.000 anni di storia. Ed un veloce panino non è il miglior modo per onorarlo.

Lo sforzo maggiore risiede tutto nell'organizzazione e compilare un'adeguata lista della spesa per la cambusa diventa un'arte al pari di una buona virata al momento giusto in una regata.

In procinto di mollare qualsiasi navigatore fa la lista delle dotazioni di bordo, delle vele a disposizione, delle cime di rispetto, del percorso da seguire sulla carta e quant'altro per una corretta navigazione e, perché no, compilare un menù di massima per i pasti che si affronteranno in barca tra un porto ed un altro, per le varie situazioni di mare e di vento che si potranno incontrare lungo il viaggio oltre

alle allergie ed intolleranze. Altra considerazione da fare saranno i luoghi che si visiteranno e i prodotti gastronomici che i porti ed i mercati offriranno di volta in volta: fermarsi a comprare il formaggio in Sardegna, il vino in Sicilia, l'olio in Toscana, il basilico in Liguria e così via come facevano i popoli del mare ben oltre 20 secoli fa!

La prima cosa da fare è quindi decidere cosa voler mangiare in funzione del numero di persone imbarcate e dei gusti (un esempio nel box che trovate nella doppia pagina successiva). Una volta compilata la lista inserire tutto il necessario dando spazio alla fantasia (dalle spezie agli ortaggi, dalla frutta alla farina) nell'elenco della spesa. Con la giusta attenzione i pasti saranno vari con un notevole risparmio in denaro, spazio e scoprirete che con piccoli accorgimenti in barca si può anche cucinare un'ottima lasagna o cimentarsi in una pasta frolla da leccarsi i baffi. Qualcuno potrà controbattere che la barca potrà essere sbandata, che cucinare sottocoperta potrà far venire il mal di mare, che il frigo potrà non bastare. Per mia esperienza personale le ho trovate più delle scuse che delle realtà. Come riporta Armand Hayet in "Vita e costumi a bordo dei grandi velieri" (ed. Magenes) il cuoco "Aveva il cuore solido di un marinaio. Gli spettava un compito pesante che con cattivo tempo, nella tarantella dei suoi calda straripanti, delle casseruole capovolte, di tutto un armamentario sbalzato dalle mensole, diventava veramente infernale". Durante le traversate oceaniche, in ogni condizione di mare, si poteva anche ammainare tutto ma dalla cucina dovevano uscire ad ogni ora le pietanze per tutto l'equipaggio. Le nostre traversate diventano quindi delle passeggiate in confronto e quindi spazio all'immaginazione e via libera a qualsiasi leccornia. Non spaventatevi della barca sbandata, non è né una novità né

un impedimento. L'immagine "Colazione con mare agitato" del XIX secolo con i camerieri e i piatti al suolo ci fa solo capire che fa parte del gioco. Per traversate più lunghe consiglio sempre di imbarcare una buona quantità di carboidrati: quindi pane fresco, pane in cassetta (che sostituisce la vecchia galletta secca, importantissima nelle cambuse del passato), pasta, farro, orzo ma anche i rotoli di pasta sfoglia o brisè freschi (li trovate di varie marche in tutti i supermercati e durano a lungo). Questi ultimi torneranno utili per mille usi: dalle torte rustiche con verdure, con companatico e formaggio, ai dolci come strudel di mele.

Non fate mai mancare nella lista verdure come melanzane, zucchine, finocchi, peperoni, carote. Durano a lungo e quando saranno terminate le insalate fresche vi verranno in aiuto in piatti simili a caponate o ratatouille (lo scorbutto non fa più danni, ma ricordarlo non fa male). Potete tagliare delle zucchine sottili, formaggio stagionato, sale, pepe, olio limone ed ecco un'insalata di zuccina marinata da far invidia ai migliori chef. Oppure prendete a caso verdure come melanzane, zucchine, carote ed uniteci delle cipolle. Una volta stufate con olio e un po' di acqua, le scolate, unite un po' di

"... lo stesso vale per tutte le ricette marsigliesi, e più in generale per i piatti del Mediterraneo: cuscus, tajine oppure paella, o anche solo pasta al pomodoro con polpette e uccelletti. E così ritroviamo tutta la convivialità del sud: mangiare è festa".

Jean Claude Izzo

formaggio morbido o prosciutto a dadini, riempite ed avvolgetevi la pasta sfoglia o pasta brisè e avrete un ottimo strudel di verdure da presentare come contorno. Avanzano delle mele? Tritatele, fatele cuocere con zucchero, acqua e un liquore tipo rum o cognac. Aggiungeteci dell'uva passa, pinoli, noci o qualsiasi frutta secca a vostra disposizione, arrotolatelo con la pasta sfoglia ed ecco lo strudel di mele per la colazione. Se la verdura latita o ci sono degli avanzi da finire ci si può destreggiare con delle insalate di farro od orzo: farro, pomodorini avanzati o secchi, pesto o basilico, un po' di formaggio ed ecco una bella insalata di farro dal profumo intenso.



Foto Bullo

Bibliografia di massima per ricette e consigli

Le librerie offrono numerosi libri dedicati alla cucina in navigazione. Potete anche provare con l'Artusi.

- A cura di Cesare Peruzzi "La cambusa di Mauro Mancini. Ricette facili per chi naviga". Classeditori.
- Achille D'Amelia "Sei per Gamella. Il manuale classico della cucina di bordo". Mursia.
- Franco Bertozzi "La cucina a bordo". Nutrimenti.
- Massimo Carnevali, Laura Strommer "In barca senza frigo (manuale di cucina sportiva)". Mursia.

Bibliografia di approfondimento per la storia della cambusa

- Paolo Dell'Oro "Nel segno della galletta. La cambusa nei millenni". Seneca Edizioni.
- Giancarlo Ligabue "Il pane e la chiglia". Erizzo.
- AA.VV. "Il Rancio di Bordo. Storia dell'Alimentazione sul Mare dall'Antichità ai Giorni Nostri". Il Geroglifico.
- Armand Hayet "Vita e costumi a bordo dei grandi velieri". Megenes.

E perché no un casatiello a Pasqua?

Se proprio non ci si vuole adoperare a preparare la pasta, prima di mollare per il fine settimana pasquale si passa da un fornaio a comprare della pasta da pizza già lievitata. Una volta a bordo tagliate a quadratini del salame e dei formaggi misti come pecorino o provolone o grana o fontina o quello che trovate nel frigo, spianate la pasta, coprirete con tutto quello che avete tagliato, arrotolata e mettetela in forno mentre cambiate la vela di prua. La ricetta non sarà quella canonica ma il risultato è assicurato. Potrete consumarlo anche nei giorni successivi al primo (ammesso che ne avanzi un po'). E per finire il piatto re di ogni barca che si rispetti...

Spesso mi capita negli ultimi giorni in barca di trovare nel gavone delle patate. Si possono fare in tanti modi ma quello più apprezzato è sicuramente quello da me soprannominato "gateau de pomme de terre avec le reste du réfrigérateur": nient'altro che un timballo di patate con quello che è avanzato tra frigo e stipetti vari. Allora: una volta bollite e schiacciate, le patate vanno unite con quello che trovate che può essere un misto di formaggi e companatico, verdure sott'olio come pomodorini e melanzane con il formaggio, tonno e prezzemolo e così via. Versatelo in una teglia, spruzzatina di pangrattato se lo

avete oppure grattate del pane secco, un goccio d'olio e al forno.

In barca si può cucinare tutto anche non seguendo i ricettari lettera per lettera. Dove mancheranno gli ingredienti, vi troveremo inventiva e magari qualche buona idea per nuove ricette al ritorno sulla terra ferma.

Serve solo fantasia, una buona organizzazione e non sottovalutare e sminuire il ruolo della cambusa. Sapersi destreggiare in cucina durante una navigazione ha lo stesso valore della capacità di decidere il momento giusto per prendere una mano di terziari. Paolo dell'Oro nel libro "Nel segno della galletta. La cambusa nei millenni" sottolinea che preparare le dispenze per una qualsiasi nave o veliero, da guerra o da commercio, richiedeva mesi e mesi di lavoro. C'erano panifici dedicati solo al rifornimento delle gallette intorno ai porti. Per noi il lavoro è più facile ed il Mar Mediterraneo ci permette di poter fare scalo più volte e visitare i mercati, il cuore degli scambi commerciali. Come dice Jean Claude Izzo "mettersi a tavola, in casa come al ristorante, in famiglia, tra amici, vuol dire far rivivere la memoria, i ricordi". E quando navigo e cucino a bordo adoro ricordare e venerare i marinai ed i popoli che hanno reso il nostro mare ricco di profumi e di storia. E così un semplice panino diventa oltraggioso in mare.



Foto Bullo

Panis nauticus

Nell'antica Roma ogni classe sociale aveva il proprio pane, dai plebei ai senatori. Ovviamente le classi più abbienti avevano il pane da farine di prima qualità, mentre gli schiavi e i plebei lo ricavano da farine di seconda scelta, per lo più scure (Panis plebeus). Successivamente si introdusse il Panis civilis, gratuito, ed il Panis gradilis, durante i giochi. Nelle cambuse romane c'era poi anche il pane dedicato specificatamente alla navigazione: il Panis nauticus o buccellatum (biscottato) era un pane particolare che si cuoceva per due volte al forno. Tale trattamento ne riduceva l'umidità per una migliore conservazione nel tempo. I secoli hanno visto il Panis nauticus trasformarsi in galletta. Oggi ne mangiamo l'erede sottoforma di fette biscottate o anche nelle varianti regionali, come le friselle in Puglia dove sono anche note anche col nome di "pane dei Crociati" proprio per l'utilizzo che ne veniva fatto durante le guerre delle truppe cristiane, imbarcate a Venezia, in Terra Santa.

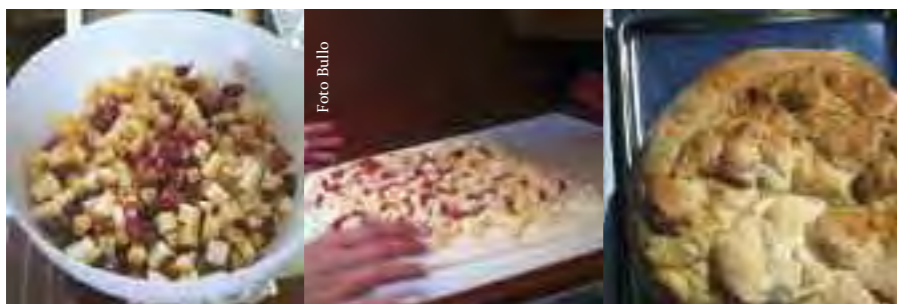


Foto Bullo

UN ESEMPIO DI CAMBUSA PER UN FINE SETTIMANA (2 PRANZI, 2 CENE E 2 COLAZIONI)**CENA VENERDÌ**

GNOCCHI ALLA BOTTARGA
INSALATA DI ZUCCHINE CRUDE E FORMAGGIO

COLAZIONE SABATO

CAFFÈ, THE, LATTE, PANE, FETTE BISCOTTATE, BISCOTTI, SUCCO, MARMELLATA, NUTELLA, MIELE E FRUTTA

PRANZO SABATO

INSALATA DI FARRO
PEPERONI IN PADELLA AI CAPPERI CON FORMAGGIO E MIELE

CENA SABATO

SPIGOLE AL ROSMARINO (COMPRATE AL MERCATO DEL PESCE AL PORTO)
PATATE AL FORNO
FRUTTA

COLAZIONE DOMENICA

CAFFÈ, THE, LATTE, PANE, FETTE BISCOTTATE, BISCOTTI, SUCCO DI FRUTTA, MARMELLATA, NUTELLA, MIELE, FRUTTA E CIAMBELLA DI RICOTTA FATTA LA SERA PRIMA

PRANZO DOMENICA

RISOTTO AL RADICCHIO
INSALATA DI BRESAOLA E RUGHETTA
INSALATA MISTA

PER VARI APERITIVI

OLIVE, FORMAGGIO CREMOSO, TONNO, QUALCHE POMODORINO, CAROTE, PANE DA TRAMEZZINO, TARALLI, SALSA SPALMABILE E CRACKERS



Foto Bullo

LA LISTA DELLA SPESA**COLAZIONE:**

LATTE
CAFFÈ
THE
ZUCCHERO
MARMELLATA
MIELE
NUTELLA
BISCOTTI
FETTE BISCOTTATE

BEVANDE:

ACQUA NATURALE E FRIZZANTE
SUCCHI DI FRUTTA
COCA COLA
VINO SIA PER APERITIVO CHE PER I PASTI (BIANCHI, ROSSI)
BIRRA
DIGESTIVO

FRUTTA E VERDURA:

RUGHETTA
INSALATA MISTA
PATATE

PEPERONI

POMODORINI
ZUCCHINE
RADICCHIO
PREZZEMOLO
MELE
PESCHE
PERE
BANANE
LIMONI
ROSMARINO

MAIS

CAROTE
PESCE
SPIGOLE

COMPANATICO:

BRESAOLA
FORMAGGI:
FORMAGGIO SEMI-STAGIONATO
FORMAGGIO MORBIDO
FORMAGGIO CREMOSO
PARMIGIANO GRATTATO/INTERO

RICOTTA**PANE VARIO:**

PANE FRESCO
TARALLI E CRACKERS
PANE IN CASSETTA

CONDIMENTI:

UN VASETTO DI PESTO
BOTTARGA DI MUGGINE GRATTATA
OLIO DI OLIVA
ACETO
SALE
SPEZIE VARIE (PEPERONCINO, PEPE)
CAPPERI
TONNO
OLIVE NERE

PASTA E CEREALI:

GNOCCHI
RISO
FARRO
FARINA
LIEVITO

Chi è Raffaella Bullo

La tutela ambientale è passione di vita per Raffaella. 35 anni, nata in Brasile, cresciuta in Italia e nel mondo, laureata in Scienze Ambientali con indirizzo marino e specializzata in comunicazione ambientale, Raffaella lavora nel campo del cinema e della televisione dove cerca di esprimere la sua cultura legata all'ambiente. Anche nella sua passione per la cucina, esprime in modo rispettoso e garbato la devozione per la salute del mare e della terra. Le sue ricette sono una ricerca di tradizione e di amore per i prodotti sani e naturali. Nel mare trova spazi che ai più sono sconosciuti.



Rivoluzione Coppa America

Una virata netta, a suo modo storica, e la Coppa America cambia decisamente rotta. Certo, le avvisaglie c'erano tutte, visto che l'ultima sfida si era risolta in un duello tra multiscafi, ma l'annuncio che la prossima edizione del celebre trofeo, la 34ma, in programma nel 2013, si disputerà a bordo di catamarani di 72' forniti di ala rigida, è comunque un passo fondamentale nella pluricentenaria storia della vecchia brocca d'argento. L'ufficializzazione del nuovo Protocollo presentato dal defender Bmw Oracle si è consumata a Valencia, l'8 settembre, alla presenza dei rappresentanti del Challenger of record Mascalzone Latino Audi Team, il patron Vincenzo Onorato e il Presidente del Club Nautico di Roma Claudio Gorelli. Numere-



rose le novità, oltre all'abbandono

dei monoscafi: Russel Coutts, vertice della grande piramide Bmw Oracle che detiene la Coppa America, ha parlato dell'istituzione di un'America's Cup World Series, con tre eventi già nel 2011, da giugno, da disputarsi con i più piccoli, ma concettualmente molto simili AC45, cat in scala ridotta che in seguito, dal 2012, quando i fratelli maggiori AC72 saranno pronti, verranno utilizzati dalle giovani promesse della vela per disputare l'America's Cup Youth. Ancora nulla invece per la località scelta per ospitare l'evento principale, che verrà svelata prima della fine dell'anno. Tre le candidate: Roma, Valencia

e San Francisco, con la capitale italiana che sembra avere un buon vantaggio.

www.americascup.com

Gli italiani alla Route du Rhum

Marco Nannini e Davide Consorte tra i Class 40 e Andrea Mura nella classe Rhum, riservata ai monoscafi tra i 39 e i 59', sono i tre navigatori italiani che parteciperanno alla prossima Route du Rhum, la leggendaria transatlantica in solitario che partirà da Saint Malo il 31 ottobre e arrivo Pointe a Pitre dopo oltre 3500 miglia marine. Nannini sarà al timone dell'Akilaria Class 40 *Uni-Credit*, mentre Consorte guiderà il Pogo 2 *Adriatech* e Mura l'Open 50 *Vento di Sardegna*, il progetto di Umberto Felci con cui Pasquale De Gregorio ha portato a termine un leggendario Vendée Globe nel 2001. Per tutti e tre, ottimi protagonisti di questa nuova febbre italiana per la vela oceanica, la possibilità di partecipare a una regata che non ha



eguali in quanto a fascino e storia, puntando magari a un buon piazzamento, anche se il livello degli avversari, soprattutto tra i Class 40, che può contare su ben 44 iscritti, è altissimo. Da seguire anche la competizione tra gli Imoca 60, con i vari Desjoyeaux, Jourdain, Dick, Riou, De Pavant e Le Cléac'h a giocarsi la vittoria, e tra i maxi multiscafi della classe Ultim, che ovviamente si giocheranno anche la vittoria assoluta della Route du Rhum. Tra i favoriti, Franck Cammas, Francis Joyon e Thomas Coville.

www.routedurhum-labanquepostale.com



Tra Lignano e Caorle

Quarta edizione per la Coppa delle due Lagune, kermesse che consentirà ai migliori equipaggi veneti e friulani di regatare prima Lignano e poi a Caorle. L'avvio, in acque friulane, il 23 ottobre, con regate per tre week end, poi, il 13 novembre, si disputerà una regata costiera di circa quindici miglia per trasferire gli equipaggi a Caorle, dove avranno inizio le prove del Campionato Autunnale Cnsm, in programma per il 14, 20, 21 e 28 novembre.

Il campionato è aperto a imbarcazioni dai 7,50 ai 20 metri, ai Meteor e ai Minialtura. Il circolo i cui iscritti avranno ottenuto le migliori prove assolute in Irc si aggiudicherà inoltre il challenge Trofeo Panathlon, assegnato lo scorso anno al Circolo Nautico Santa Margherita, grazie alle performance delle imbarcazioni del club.

I bandi di regata e i moduli di iscrizione sono disponibili nel sito internet

www.cnsm.org



Lo sport di Pharmanutra

Un ingresso dalla porta principale, quello di Pharmanutra nel mondo della vela. E dopo aver sponsorizzato la 151 Miglia, il Gavitello d'Argento di Punta Ala e il campionato Italiano Assoluto di vela d'Altura di Livorno con il suo brand Celadrin, l'azienda farmaceutica



toscana si prepara a raddoppiare il suo impegno per il 2011. A confermarcelo è Andrea La Corte, fondatore e proprietario di Pharmanutra assieme al fratello Roberto, armatore e presidente dello Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa. Entrambi, uniti dall'amore per il mare, l'ambiente e la vela. «Sì, abbiamo deciso di investire ancora di più nella vela e soprattutto nella 151 Miglia, perché crediamo che sia una regata dalle enormi potenzialità. Siamo rimasti molto soddisfatti della prima edizione, ma è solo un punto di partenza. Abbiamo infatti molte sorprese in serbo per la seconda, partendo dal presupposto che l'investimento sarà doppio. Ma ovviamente non ci limiteremo solo all'aspetto economico». Oltre alla vela, l'anno prossimo Pharmanutra sarà presente anche nella maratona, nel golf (è sponsor degli Open d'Italia) e negli sport invernali, in partnership con alcune delle migliori scuole di sci italiane. «E non solo con Celadrin», spiega La Corte, «ma anche con tutti gli altri nostri innovativi prodotti dedicati allo sport outdoor. Sicuramente sarà una stagione molto importante per noi e in questo periodo a investire nello sport non sono in tanti, è una sfida, ma le sfide fanno parte del nostro dna».

www.pharmanutra.it

Gp 42 class: le novità per il 2011

Grandi cambiamenti in vista per la stagione 2011 dei Gp 42, introdotte principalmente per ridurre i costi di gestione. I cambiamenti includono alcune modifiche strutturali alla barca e nuovi limiti per equipaggio, vele e assistenza esterna. Le modifiche per il 2011 sono le seguenti: 1. Bompreso di una lunghezza massima di 1,5-1,7 metri; 2. Il limite di peso dell'equipaggio sarà ridotto da 800 kg a 720 kg. Sarà comunque obbligatorio avere un ospite a bordo al di fuori di questo peso limite. Questa soluzione di fatto riduce il numero da 10 a 9 membri riducendo i costi di gestione; 3. Il numero delle vele sarà limitato a sette per anno,



dall'attuale nove. Sarà possibile avere 1 randa, 3 fiocchi, 2 gennaker e 1 staysail, più una vela a scelta per ogni team; 4. Nessun aiuto esterno sarà consentito durante la giornata se non per trasferire gli ospiti tra una prova e l'altra.

Naturalmente tutte le modifiche saranno incluse nella nuova Gp 42 Class Rule. In aggiunta a queste modifiche approvate, le randa a testa quadra potranno anche essere adattate in considerazione della possibile partecipazione

dei team che hanno già fatto questa modifica per i Gp 42 attualmente al di fuori della Audi MedCup. Una volta finalizzati, questi cambiamenti sono destinati a rimanere invariati fino al 2014, dando stabilità alla classe per la tutela del valore dei progetti esistenti. www.gp42.org

151 Miglia, atto secondo

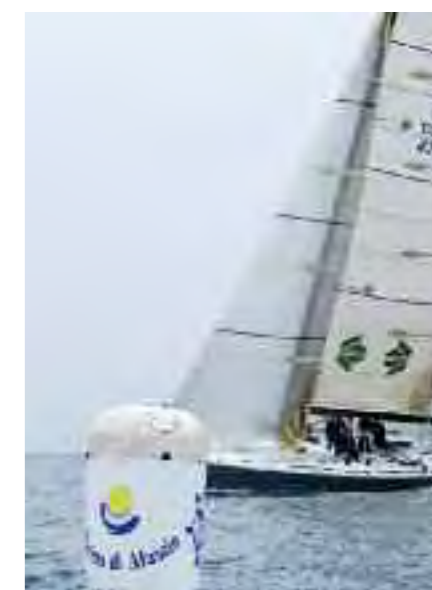
Da Livorno a Punta Ala, per 151 miglia di mar Tirreno dopo aver sfiorato la Giraglia, l'Elba, le Formiche di Grosseto e l'isolotto dello Sparviero: è il percorso della regata, 151 Miglia appunto, organizzata dallo Yacht Club Punta Ala e dallo Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa, che l'anno scorso, alla sua prima edizione, ha riunito sulla linea del via oltre 50 imbarcazioni. La seconda edizione della manifestazione sponsorizzata dall'azienda Pharmanutra, partirà il prossimo 2 giugno 2011, il giorno della Festa della Repubblica, con numerose novità e sorprese riservate agli equipaggi partecipanti. www.151miglia.it.



Settimana d'Altura di Alassio

La stagione del Circolo Nautico al Mare di Alassio si avvia alla conclusione con l'ultimo, classico appuntamento riservato alle imbarcazioni d'altura stazzate Orc International e Irc, il campionato Invernale delle 2 Isole che scatterà il week end del 16-17 ottobre. Nel frattempo, la direzione del circolo ha già comunicato che la Settimana Internazionale di vela d'altura 2011 si disputerà dal 18 al 20 marzo prossimi.

www.cnamalassio.it



Il Marina di Rodi Garganico

Inaugurato con un soft opening nel luglio del 2009 e completato definitivamente a maggio 2010, il Marina di Rodi Garganico nasce nella splendida cornice di Rodi Garganico, nella costa settentrionale della Penisola del Gargano, in Puglia, in un'oasi marina protetta, più volte insignita della Bandiera Blu d'Europa e delle 4 Vele assegnate da Legambiente. È stato realizzato dall'Impresa Pietro Cidonio di Roma ed è la base ideale per navigare lungo le meravigliose coste pugliesi nonché porta di accesso privilegiata verso mete amatissime quali l'arcipelago delle Tremiti (18 miglia), la Croazia (32 miglia dal porto di Pelagosa, 60 miglia dal porto di Lastovo, 90 miglia dal porto di Dubrovnik) e la Grecia (a sole 60 miglia). Il Marina di Rodi Garganico dispone di 316 posti barca con dimensioni da 8 a 40 mt, di 241 posti auto, di un eliporto, di un impianto di rifornimento carburante, di security H24 con video-sorveglianza, di wi-fi gratuito e del servizio ormeggiatori di giorno e, su richiesta, anche di notte. Tra i numerosi servizi offerti c'è l'IBS Yachting Point (International Boat Service) che ha scelto il Marina di Rodi per la sua base logistica in Adriatico, garan-



tando ai diportisti, durante tutto l'anno, l'assistenza cantieristica, tecnica ed elettronica per la manutenzione di barche a vela e a motore.

Il nucleo del porto turistico è il marina village che ripropone le tradizionali costruzioni del borgo marinaro di Rodi Garganico a un piano, in chiave contemporanea. Cuore del 'village' è l'esclusivo Yachting Club con un lounge bar affacciato sulla piazza principale e un ristorante gourmet la cui splendida terrazza offre una vista panoramica a 360° sul mare e la marina. Numerosi i negozi, tra cui uno ship-chandler, le boutiques, i ristoranti, i bar e i servizi offerti ai diportisti come la possibilità di accedere ai servizi di acqua ed elettricità a consumo tramite smart card e, su richiesta, la consegna dei quotidiani e della prima colazione a bordo.

www.marinadirodigarganico.it

In acqua il primo Nm 38

È stato varato il primo esemplare dell'Nm 38, ultima creatura di Nm Yachts, il nuovo brand del Nautilus Marina Group di Fiumicino. Progettato da Maurizio Cossutti, il primo Nm 38, battezzato *Darth Milla*, dopo aver toccato l'acqua è stato preparato per essere immediatamente trasportato a Genova, dove farà la sua apparizione ufficiale al Salone Nautico. L'Nm 38, una veloce e moderna



imbarcazione da crociera, caratterizzata da un design innovativo, è disponibile in due allestimenti: "class", la versione base meno spinta, e "sport", destinata a chi, oltre alla crociera, punta a primeggiare anche in regata. Ampia e completa la lista degli accessori, che permette all'armatore di personalizzare la barca secondo le proprie esigenze specifiche. Per Nico Stillitano, titolare di Nm Yachts, "il varo del primo Nm 38 ci ripaga degli sforzi intrapresi e il fatto

che ci siano già altre due barche in costruzione, è un risultato straordinario, che va oltre le più rosee aspettative. L'Nm 38 è una piccola rivoluzione: è stato progettato per vincere in regata, senza dubbio, con soluzioni progettuali innovative ed esclusive, ma è soprattutto, voglio sottolinearlo, una vera, bellissima, elegante e comoda barca da crociera, dal forte impatto visivo".

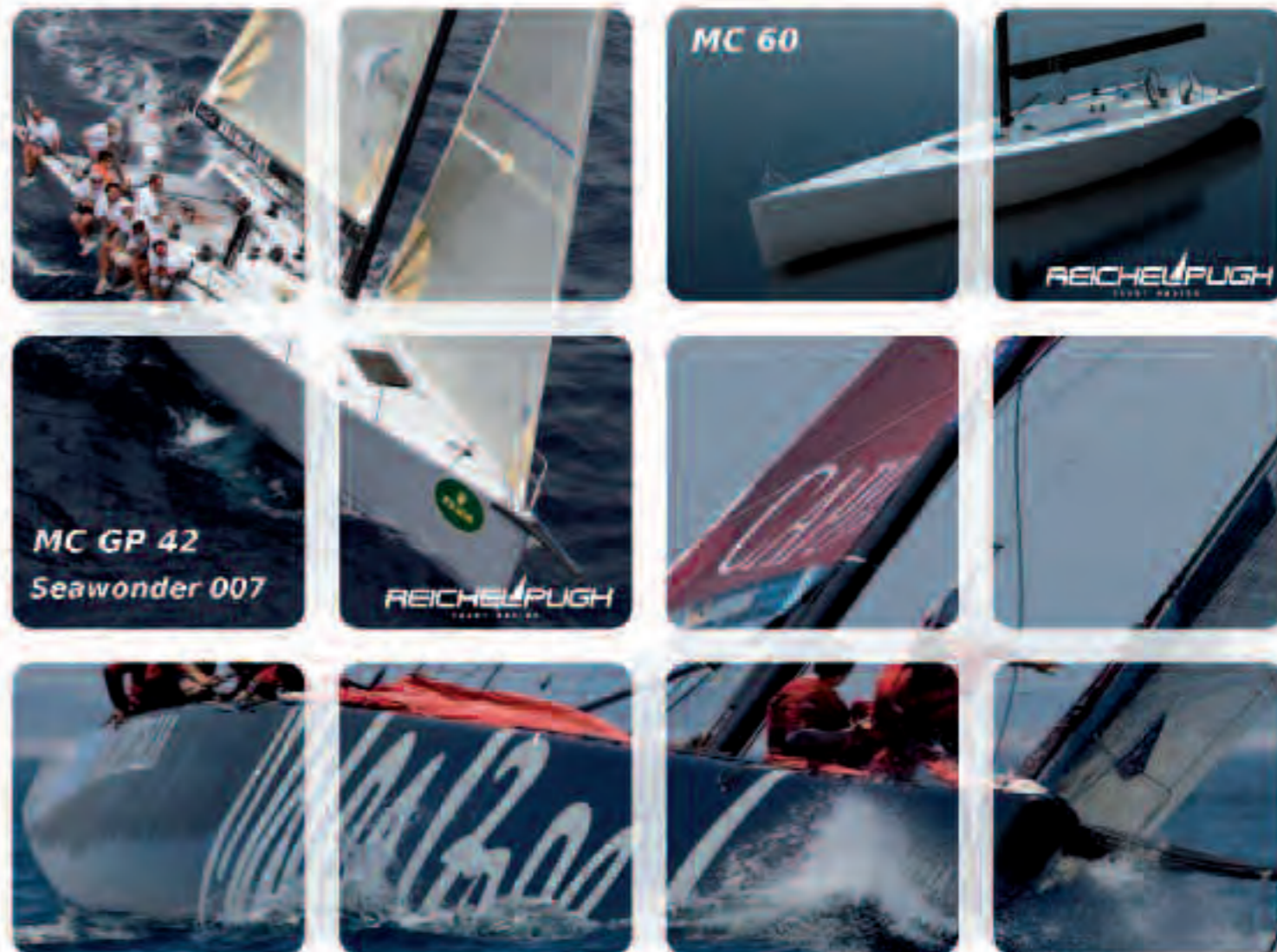
www.nmyachts.com

Barche a motore con stile

Per la serie "le barche a motore che piacciono ai velisti", a Portofino, questa estate, nel corso di un evento organizzato da Niky Mosca, sono state presentate le bellissime imbarcazioni della Benetti Sail Division, marchio storico della cantieristica italiana attualmente in fase di rilancio.

Barche a motore, appunto, ma con un'impronta particolare, a partire dalle linee Rounded Stern e World Traveller, navette splendide dedicate a chi ama godersi il mare in tutti i suoi aspetti più profondi. Grande novità per il 2010, è la serie Logica, che rappresenta l'esordio assoluto nel settore dei motoryacht dell'Architetto Luca Brenta, progettista molto noto nell'ambito della vela che proprio a Portofino, per l'occasione, ha tenuto un'interessante e seguita lezione sul tema dello yacht design.

www.benettisaildivision.com



Performance - sempre!

Marine Composite : unica per l'estrema cura di ogni dettaglio e la continua ricerca delle migliori performance, dal Fast Cruiser all' America's Cup...

- > Imbarcazioni in materiali compositi all'avanguardia
- > Lavorazioni in forno e in autoclave
- > Ottimizzazioni e modifiche
- > Alaggi e movimentazioni
- > Refitting



Sedi: Via Divizia, 5 - 17051 Andora [SV] - Italia, Porto d'Imperia - 18100 Imperia [IM] - Italia
Tel +39 0182 682014 / +39 011 9682195 Email: info@marinecomposite.com

www.marinecomposite.it