

MEMBRANE®



tecnologiche
vincenti
italiane

- products*
- Cruise D*
 - Cruise Q*
 - Cruise S*
 - Cruise K***
 - Cruise B*



Italia

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

Europa

Croatia
Germany
Greece
Malta
Spain
Turkey
UK

www.bankssails.it



Banks Sails

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

MEMBRANE e Banks Sails sono marchi di Vercia Esmorini S.p.A.



lavela d'altura

magazine

- Editoriale dal campo di regata
- Regate a non finire
- Armatori: Nicolò Zanelli
Vittorio Urbinati
- People: Daniele De Tullio
- Settembre alla Marina di Scarlino
- Il progettista: Massimo Paperini
- Lega Navale di Milano
- News
- La posta dell'Uvai

Foto Fabio Taccola



UNIONE VELA ALTURA ITALIANA
00198 Roma - Via Lutezia, 2
tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293
uvairoma@tin.it - www.uvai.it

lavela d'altura
PERIODICO D'INFORMAZIONE DELLA
UNIONE VELA ALTURA ITALIANA
ANNO XV - N. 51 - LUGLIO 2010

Idea e realizzazione ARTEGRAFICA PLS info@artefraticaps.it
Direttore Responsabile Laura Jelmini
Redazione Clyde Carter, Aurelio Magnini, Costanza
Clarke, Emanuel Richelmy, Fabio Taccola
d.boccalto@artefraticaps.it
Publicità SPEDIM
Stampa

SPECIALISTI ONE DESIGN VINCITORI NELL'ALTURA

Campioni Europei ORC



Francesco Siculiana

Appena rientrati da Cagliari e da un bellissimo e avvincente campionato Europeo Orc International, approfitto di questo spazio che mi è stato gentilmente concesso da Guido Leone per raccontare qualche impressione sulle regate appena concluse, anche se cercherò di parlare il meno possibile di noi, noi di *Alvarosky* intendo, per non annoiarvi troppo.

Non posso però esimermi dal fare i complimenti pubblici - quelli privati sono arrivati già da tempo - al mio equipaggio e allo spirito che incarna, direi alla perfezione. I "miei" ragazzi, per l'ennesima volta, hanno dimostrato che passione, serietà e applicazione hanno ancora un senso, e che non è necessario essere dei professionisti, o dei grandi talenti della vela, per raggiungere determinati obiettivi. E' la filosofia del gruppo, che noi, ormai da parecchi anni, portiamo avanti senza fare alcuna distinzione, e di cui andiamo fieri, perché a prescindere dalle vittorie, o dalle sconfitte, per noi le regate sono un impegno serio con cui divertirsi. Sembra un ossimoro - divertirsi seriamente - ma sono certo che molti amici armatori, la maggior parte direi, sappiano perfettamente di cosa sto parlando. E visto che con il tempo i risultati sono arrivati, mi piace pensare che l'equipaggio di *Alvarosky*, lo scrivo senza alcuna presunzione ma peccerei di falsa modestia se rimanessi in silenzio, possa esser preso ad esempio da tutti coloro che,

pur non essendo dei professionisti delle regate, dedicano tempo, impegno e risorse a questo splendido sport che è la vela d'altura. Noi siamo un equipaggio, lo dico con fierezza, che crede in quello che fa. Certo, ogni tanto perdiamo qualcuno per strada, e quando avviene ne siamo in qualche modo felici perché normalmente si tratta di amici che entrano meritatamente nell'ambito del professionismo, ma il team, il gruppo, è sempre lo stesso. E credo sia la nostra forza.

A Cagliari, oltretutto, nel nostro Gruppo B (le barche più piccole della flotta) abbiamo assistito a regate molto belle, equilibrate e tirate. Una competizione sana, tra armatori appassionati. Certo, ci sono stati dei problemi di stazza e non è certo la prima volta che questo avviene, ma non credo (e non sono solo io e pensarlo) che ci sia stato dolo da parte dell'armatore e dell'equipaggio coinvolti, ma che l'errore, veniale, sia a monte, motivo per cui gli stessi giudici non hanno ritenuto necessario infliggere punizioni troppo severe alla barca coinvolta. L'importante è che agli Italiani di Livorno sia tutto in regola e che chi partecipa alle regate, possa sempre contare su controlli puntuali e precisi, che, lo ricordo, sono a tutela di tutti gli armatori.

Nella speranza di non avervi tediato troppo, passo ad altro, ampliando gli orizzonti del discorso. La stagione non è ancora finita, ma possiamo iniziare a tirare le somme di questo 2010. I numeri delle nostre regate non hanno subito quel tracollo a cui abbiamo assistito in altre classi, anche se qualcosa è andato perduto, ma ciò non toglie che si possa fare meglio. Innanzitutto, per aumentare la partecipazione bisognerebbe evitare

l'affollamento di regate a cui abbiamo assistito quest'anno e come Uvai cercheremo di evitare che questo accada, anche se purtroppo la stessa Fiv può fare ben poco, visto che sono i circoli a definire il proprio calendario. Forse basterebbe un po' di buon senso, elemento raro di questi tempi, ma non impossibile da trovare. Che ne dite, vogliamo impegnarci nel cercarlo?

Se la presenza italiana è comunque di alto livello, come quantità e qualità, mancano all'appello spagnoli e francesi, che negli anni passati erano spesso in acqua al nostro fianco. Bisogna fare qualcosa e forse l'Orc, da questo punto di vista, può iniziare a pensare come cercare di coinvolgere nelle nostre regate questi paesi che, in quanto a tradizione velica, sono ai massimi livelli.

Concludo con un impegno personale, frutto di chiacchiere e pensieri elaborati assieme ad altri amici armatori. Come consigliere dell'Uvai, presenterò una submission affinché il format dei vari campionati venga modificato e uniformato. Credo ci sia bisogno di regate a bastone più tecniche, e di lunghe, appunto, più lunghe, visto che spesso, con il coefficiente doppio, sono determinanti ai fini del risultato finale. Forse c'è bisogno di ottimizzare meglio i tempi di un evento, onde evitare spese inutili e tempi morti. Insomma, credo che sia opportuno rivedere certi aspetti della nostra attività, per attirare un maggior numero di armatori ed evitare che quelli attualmente presenti si allontanino. A Livorno avremo occasione di parlarne. E a chi non sarà presente, suggerisco di proporre le proprie idee scrivendo ai responsabili di questa rivista. Sono certo che ne faranno buon uso.

WINNER LIST 2009

- MAN** Campione italiano classe 1-2 overall
2° classificato campionato mondiale classe A
Campione del Mediterraneo classe 1-2
- ALVAROSKY** Campione italiano classe 2 crociera
3 classificato campionato mondiale classe B
- REVE DE VIE** Vincitore trofeo Lombardini classe 1-2
- REWIND** Vincitore trofeo Lombardini overall
Campione del Mediterraneo classe 3
Vincitore Trofeo Stecconi overall
- MOONSHINE** Vincitore Brindisi Corfù classe Maxi
- FIRST FLY** Vincitore Brindisi Corfù classe 1-2
- RED MULLET** Vincitore Brindisi Corfù classe 3-4
- IDRUSA** Vincitore regata del Conero classe Maxi

WINNER LIST 2010

- MAN** Campione europeo ORC division A
- ALVAROSKY** Campione europeo ORC division B
Campione europeo ORC owner drive division B
Campione nazionale del tirreno ORC 1-2
Vincitore overall Gavitello d'Argento
- ALTAIR** Vincitore Gavitello d'Argento Platu 25
- BRERA HOTEL** Vincitore Antigua Sailing Week Perf. Cruise
- TYKE** Campione nazionale minialtura adriatico
- EXTRAVAGANCE** Campione nazionale del tirreno ORC 3
- REWIND** Vincitore TAN Livorno classe crociera
Vincitore overall Pasquavela Argentario
- STILO** Vincitore tappa circuito nazionale H 22
- MODUS VIVENDI** Vincitore tappa circuito nazionale Platu 25
- PERBACCO** Vincitore overall internazionale EST 105



Foto Fabio Taccolla

CCVT-2010
CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO ORC
 Livorno, 22/28 agosto 2010

La tua regata!

E adesso tutti a Livorno!

Archiviato l'Europeo Orc International di Cagliari, il prossimo appuntamento della stagione per i nostri cari amici armatori è il Campionato Italiano Assoluto di vela d'altura, in programma a Livorno dal 22 al 28 agosto.

Il lavoro dei circoli impegnati nell'organizzazione, il Circolo Nautico di Livorno, il Club Nautico Versilia, la Lega Navale Italiana di Viareggio, la Lega Navale Italiana Pisa, lo Yacht Club Livorno e lo Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa, riuniti nel **Comitato Circoli Velici Toscani**, prosegue incessantemente e la città labronica è pronta a ospitare le centinaia di velisti che prenderanno parte a questo evento di assoluto rilievo.

Molto, ovviamente, dipende dalla vostra partecipazione. Vi aspettiamo dunque numerosi e competitivi per dare lustro a questo atto finale della stagione, che assegnerà gli ambiti titoli italiani dopo un'annata estremamente positiva per la vela d'altura a rating. Un 2010 contrassegnato da una crescita complessiva dell'attività, merito di tutti gli armatori che sempre numerosi danno grande soddisfazione agli sforzi organizzativi dei circoli.

Potete trovare tutte le procedure per perfezionare l'iscrizione al Campionato di Livorno al link www.ccv.it/italiano/index.php

Buon vento. E arrivederci a Livorno.



IL SEGRETO DI MIDVA, LA PICCOLA BARCA CHE VINSE LA GRANDE REGATA

DAVIDE BESANA



E FINALMENTE, DOPO CINQUANTA ORE DI DURA REGATA LA VECCHIA CASSAPANCA SI PRESENTA SUL TRAGUARDO DELLA MITICA REGATA NATA PER RICOMPORRE IL RAPPORTO CON I CUGINI D'OLTRALTE DOPO I TRISTI EVENTI BELLICI...



Regate a non finire. Per barche stazzate Orc, Irc, classe libera, diporto. Per velocissimi monoscafi oceanici, o piccoli e tecnologici racer per la navigazione in solitario. Tra le boe, o in mezzo alle isole del Mediterraneo.

Regate da una parte all'altra dell'Italia, tante, tantissime, con centinaia di barche e migliaia di velisti coinvolti, alla faccia di una crisi che pur essendo maledettamente concreta e visibile a ogni livello, ha soltanto sfiorato un mondo, quello dell'altura, che imperterrito continua a macinare grandi numeri.

Motivo per cui, in totale contro tendenza, abbiamo deciso di dedicare un'ampia sezione all'agonismo, con immagini e reportage dagli eventi di punta del calendario nazionale, giusto omaggio a tutti coloro, e sono tanti, dai circoli organizzatori agli armatori, che continuano a credere e a investire nella vela d'altura a rating. La loro passione, è la nostra gioia nel poterla raccontare.

Nazionale del Basso Tirreno e Ionio

di Francesco Siculiana - Foto Fabio Taccola

Guardare l'incantato scenario di Stromboli, Panarea e Lipari illuminate dal sole del tramonto, con un bicchiere di Malvasia ghiaggiata in mano, seduti su uno splendido patio, fa passare in secondo piano le regate.

Alla Settimana velica di Salina (6-9 maggio) e al fascino dell'isola hanno risposto in 56 barche, che concorrevano anche per il titolo siciliano oltre che per il nazionale del Basso Tirreno e Ionio. Come detto, la location e la sistemazione a mare "splendida", ogni sera al rientro fiumi di birra e pizze eoliane, per poi sabato sera finire con una cena tipica eoliana e scatenarsi nella danze, quindi equipaggi ed accompagnatori al settimo cielo.

Non altrettanto felice il comitato di regata, alle prese con fondali oceanici e venti troppo ballerini, comunque la loro grande abilità ed esperienza consentiva a Ricetto e soci di portare a termine le 5 prove previste dal programma. Soltanto un bastone disputato, le altre delle costiere molto tecniche oltre che paesagisticamente memorabili. Andando con ordine, si inizia con una Salina-Panarea-Salina con traguardo volante a Panarea, alla partenza sono diversi a farsi trovare fuori, ne fanno le spese *Alvarosky* e *Kuka* che pur rientrando risulteranno attardati, mentre *Acchiappasogni*, *Grand Soleil 40* di Polizzotti, non se ne avvede e prosegue compromettendo un campionato che per i risultati delle prove successive avrebbe avuto esito diverso. Al traguardo di Salina è *Nerina*, il *Rodman 42* di Saraceno, ad imporsi, seguito da *Athamor* di Russo e dal *First 40 Squalo Bianco* di Costa. Al traguardo di Salina è ancora *Nerina* a bissare il successo seguito da *Squalo Bianco* e dai siracusani di *Ottovolante* di Santoro. Nel Gruppo B, *Volverine* il *First 34* di Del-





◀ L'Aria inizia con una doppietta, seguito dal sorprendente *Capitani Coraggiosi*, Grand Soleil 341 di Arcucci, e dal gemello *Ricomincio da tre*.

Sabato ancora giornata di venti instabili, dopo vari tentativi il comitato opta per una costiera da Salina a Lipari che si rivela molto tecnica. Alla fine della giornata è ancora *Nerina* in testa alla classifica seguita da *Ottovolante* e da *Squalo Bianco*, mentre torna sotto *Alvarosky*, vincitore della prima prova. Nel Gruppo B, *Volverine* con un primo e secondo tiene lontano gli inseguitori fra cui guadagna terreno l'altro First *Goodfellas* di Morace, grande battaglia anche per il titolo siciliano di crociera dove la lotta è circoscritta a tre imbarcazioni *Sif* del messinese Fiannaca, *Blue moon* di Cascino e *Cristallina*, che conta a bordo i due bravissimi organizzatori della manifestazione, Alessandro Flaccomio e Daniela Bertorotta. Domenica ultima prova, dopo vari tentativi si posizionano le boe per un bastone e si parte, *Nerina* controlla gli avversari e si riconferma con un terzo posto leader, *Ottovolante* pur con una pessima prova usufruisce di uno scarto e mantiene la piazza d'onore, completa un podio tutto siracusano il terzo posto di *Velado* di Fava. Il Gruppo B vede il trionfo di *Volverine* seguito da *Goodfellas* e da *Ricomincio da tre* che completa un podio tutto di First 34.7. Il titolo dei crociera va a *Sif* di Fiannaca, piazza d'onore a *Blue moon* e terzo *Cristallina*. Alla fine, festosa premiazione e ci si lascia con la promessa e l'augurio che questa manifestazione possa diventare una classica del circuito d'altura italiano.

www.sswc.it





timonato da Paolo Cian, che ha vinto in tempo reale la storica regata conquistando il challenge perpetuo Coppa Gustavo d'Andrea. Grande mattatore della regata il team di *Wolverine*, l'imbarcazione dell'armatore catanese Giacomo dell'Aria, che ha vinto in tempo compensato sia Orc che Irc, conquistando la Coppa Senatore Andrea Matarazzo, il Trofeo Vela d'Oro e la Coppa Mariano Venerusio.

Nella combinata tra regate tra le boe e prova lunga, il Trofeo Marina Yachting è andato nella Classe 1 a *Saphira*, in Classe 2 a *L'irascibile*, la barca del Crv Italia con a bordo otto armatori del circolo e con al timone il socio Giampiero Martuscelli, e in Classe 3 a *Wolverine*. Sempre per la combinata, ma in Irc, vittoria nella Classe 1-2 per l'equipaggio delle *Stelle Olimpiche* e in Classe 3 per *Vlag* di Salvatore Casolaro. L'appuntamento per il 2011, sempre a Lacco Ameno di Ischia, è fissato dal 19 al 22 maggio per la Settimana dei Tre Golfi e il 27 per la Regata dei Tre Golfi. www.crvitalia.it

adesso che hai finito
di correre e vincere...

[e non solo in regata]



...regalati il più bello dei nostri mari.

Ci fidiamo solo delle nostre barche extra-selezionate e dei professionisti che le gestiscono. Così, dove gli altri non possono offrirti barche conosciute, noi possiamo garantirti la barca migliore, adatta alla tua vacanza. Ti stupirai di quanto possiamo coccolarti!

Visita il nostro sito e scoprirai che, i nostri, non sono i soliti orizzonti.

Naviga con noi in Mediterraneo e negli altri mari del mondo

Barca attrezzata: Zephus, Pindaro, Fava, Minerva, Pirena, Valeriano, Lullaby, Lagoon, Sora

H₂O Sailing Team

Tel. +39 02 32561822

www.h2osailingteam.it

Mob. +39 333.3377008

info@h2osailingteam.it



guarda oltre i soliti orizzonti...

• Besana, Crispiatico, Pozzi e Sirena

Per una barca d'altura, vincere la Giraglia Rolex Cup significa entrare nella leggenda, e per la banda di marinai che ha preparato e portato il vecchio *Midva* sul primo gradino del podio, questa vittoria è la più grande soddisfazione della loro carriera agonistica.

La nostra barca ha vinto al terzo tentativo, dopo i buoni risultati del 2007 e del 2008, grazie a una buona messa a punto, a una preparazione metodica, ma senza alcun allenamento, alla forte coesione di un equipaggio che stramba e sbezza assieme da molti anni e che ha sempre creduto che fosse possibile farcela. E grazie alla perfetta conoscenza del mezzo, ormai da ben 26 anni tra le mani di chi la timona con amore e riconoscenza. Chi partecipa alle regate d'altura sa che il vecchio disegno di Ron Holland va spesso sul podio e non va mai sottovalutato. In questa occasione, abbiamo avuto la fortuna di non essere sfortunati, non abbiamo avuto il buco di vento che ci aveva bloccati nel 2008, ma non ci è stato regalato nulla; nella lunga abbiamo perso un minuto in un cambio di spi fatto sotto il diluvio, di notte, da soli in quattro equipiers, e dieci secondi in una strambata. Non ricordiamo altre defaillances. E questo ci ha consentito di ottenere una doppia vittoria: nella regata lunga (quella mitica) e nella combinata con le costiere, in classe Orc. Dopo il quinto posto nella regata da Sanremo a Saint Tropez, per una navigazione poco coraggiosa e per la mancanza d'aria, nelle costiere un quarto e un sesto posto ci lasciano quarti in classifica generale, un buon risultato visto il livello dei 42 scafi Orc presenti. Poi arriva un uragano che ci blocca in porto il giorno prima della lunga e noi ne approfittiamo per prepararci alla navigazione d'altura.

La Giraglia vera e propria parte bene, approfittiamo di un gran buco in barca giuria e arriviamo fra i primi al disimpegno anche se con Papini appeso alle draglie per una virata un po' violenta. Appena fuori dal golfo di St Tropez, genoa 3 e poi genoa 4 con tutta la randa, cinque ore a bordi con bella onda, problemi a non finire per molte barche, mentre la vecchia cassapanca va da sola. Alla fine della bolina, pur essendo sulla barca più piccola delle 42 in gara, siamo quinti. Su lo spi e una bottiglia di San Fereolo, zuppa di pesce fredda e via verso la Giraglia, nella notte fredda e nera, tranne quando i fulmini ci fanno la radiografia. Per restare in rotta mettiamo uno spinnaker da tempesta del 1982, che lavora egregiamente fino alle due di mattina, quando il vento cala e noi ci siamo spostati verso la Corsica, a Sud della rotta. Giornata noiosa, con continue manovre per tenere la prua verso la Giraglia, con lo staysail, il leggero e lo spi da bonaccia. Alla sera grazie al tracking sappiamo di essere ben messi e ci rincoriamo. Passata l'isola alle 23, non abbiamo particolari scelte da fare, è bolina verso Savona, fino a quando il vento ci da buono (lo aspettavamo) e mettiamo il naso sotto Aregai, quindici nodi con barca bella sbandata, turni

di due sottocoperta per dormire nelle sole cuccette sopravvento. Altra bottiglia di rosso Valdibà e un bel passo rispetto a barche lunghe tre metri più di noi.

Alla mattina ci chiama Mauro Pelaschier, uno del team, e ci dice che andiamo a vincere. Vediamo una balena che ci mostra il sedere, segno di buon auspicio, e ci stappiamo un altro bianco di Guccione per arrivare benzinati all'arrivo. Fra Aregai e l'arrivo, con cinque nodi d'aria riusciamo a tenere dietro un Dufour 34, *Duffy*, che ci aveva battuti nelle inshore di Sanremo, e a dargli due minuti. Per poter passare meglio l'onda di prua, l'equipaggio deve stare sottocoperta rischiando di non vedere l'arrivo, ma non siamo qui a pettinare le bambole. Pum! Colpo di cannone, baci e abbracci, inno di Mameli sotto la Vespucci e noi subito a pulire la barca e a pensare al domani.

Una volta a terra, arriva la soddisfazione per aver fatto bene quello che si ama fare, lo stupore per le prestazioni di una barca così anziana, la grande riconoscenza per chi ci ha aiutato, dalle mogli agli elettricisti, e un senso di vuoto per il bisogno di qualcosa di nuovo da sognare.

Midva, lo ricordiamo, è un progetto di Ron Holland costruito in lamellare di mogano nel 1982 da Petronio e Pecarich. Il nome in sloveno significa "noi due". Corre per il circolo Erix di Lerici con vele Olympic, attrezzatura Harken, abbigliamento Slam e cime Gottifredi Maffioli.

A bordo, per la Giraglia, c'erano il tattico Sandro Mulas, il timoniere Davide Besana, i tailers Lorenzo Papini ed Edo Crispiatico, il drizzista Fabrizio Sirena e i prodieri Giovanni Querci e Vincenzo Baratta. Non c'erano fisicamente, ma con il loro spirito, Mauro Pelaschier e Anne-Soizic Bertin, fondamentali nel mettere a punto barca ed equipaggio.

La cantina è rifornita dalla azienda San Fereolo di Dogliani e per il bianco dall'Azienda Agricola Guccione di Monreale. Lo sponsor High Fun, accessori per I-Phone, oltre ad aiutare il team lo rifornisce di meraviglie della tecnologia che suscitano l'invidia di amici e concorrenti.



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.

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

COMAR
Handmade Yachting Technology

La festa della Brindisi-Corfù

di Clyde Carter - Foto Andrea Carloni



Che ci fosse da festeggiare era evidente, vista l'importanza dell'anniversario in oggetto, ma che alla celebrazione per i 25 anni della Brindisi-Corfù arrivassero in 107 barche, era difficile da ipotizzare anche per il più ottimista degli organizzatori di questa grande classica d'altura dell'Adriatico, a partire dal Presidente del Circolo Vela Brindisi Livio Georgevic, anima infaticabile della splendida regata e di tutta l'attività velica di Brindisi e dintorni. Peccato però che l'invitato numero 1, quello che tutte le regate sognano di aver sempre in prima fila, si sia fatto prima attendere a lungo e poi, dopo aver dato qualche cenno di vita, sia sparito dalla circolazione, lasciando gli altri invitati a mollo, dicasi bonaccia, e costringendone la maggior parte al ritiro, con il risultato che su 107 partenti, soltanto in 28 sono riusciti a concludere le oltre 1000 miglia del percorso e a tagliare il traguardo di Gouvia, a Corfù. Ovviamente parliamo del vento, il grande assente della Brindisi-Corfù 2010, partita il 9 giugno dopo due giorni di feste brindisine che hanno trasformato la città pugliese in una kermesse permanente dedicata alla vela. Una regata lunga, estenuante, una sfida alla dinamica, che ha premiato i più pazienti e fortunati, a partire dall'equipaggio del First 36.7 *B-Side* dell'armatore Alberto Notaristefano. *B-Side* si è infatti aggiudicato la classifica Orc overall di questa Brindisi-Corfù precedendo *Luduan* di Giovanni Sylos Labini, *Perbacco* di Arcangelo Rinaldi, *Fisrt Flight* di Carriero-Valente-Gazzabin-De Giorgi e *Doride* di Paolo Bevilacqua. Tra i Maxi, invece, il successo è andato al Reichel/Pugh 78 *Idea* di Pirato-Schippa, primo in tempo reale a Corfù, mentre *Luduan* si è imposto in Classe 1-2, *Costa del Salento* di Totisco-Fioravante in Classe 3-4-5, lo stesso *B-Side* in Classe Holiday Sprint, *Vento di Puglia* di Emanuele Vecchio in Classe Holiday e *Iside 1* di All Sails Srl in Classe Multiscafi. Una volta arrivati in porto, i (pochi) equipaggi che hanno portato a termine la regata hanno proseguito nei festeggiamenti, a partire dai ragazzi di *B-Side*, stoici come pochi e meritatamente sul gradino più alto del podio.

www.circolovelabrindisi.it



• Livio Georgevic

Venticinque anni! Eppure sembra ieri quando per la prima volta, in cinque, prendemmo il largo alla volta di Corfù. Nata senza molte pretese come regata di circolo, la Brindisi-Corfù con il passare degli anni si è trasformata in un appuntamento al quale una "famiglia" sempre più allargata di appassionati di mare e di vela non intende rinunciare. Considerato il parco barche della Puglia che non è paragonabile, per numero, a quelli di Tirreno e alto Adriatico, avere un numero di partecipanti superare alle 100 unità, ormai dal 2005, è un grosso motivo di soddisfazione. Ancor più se si considera che nel 2010, con i suoi 114 iscritti, in aumento rispetto alle ultime due edizioni, è in controtendenza rispetto a numero se altre regate.

Non credo ci siano particolari segreti che abbiano determinato la riuscita di questa manifestazione, se non l'esperienza accumulata negli anni e le scelte fatte per cercare di adeguarsi sempre alle esigenze e alle aspettative dei regatanti, specialmente a quelli con barche di serie ed equipaggi gentleman. Con l'approdo, quest'anno, delle barche nel cuore della città, si è aggiunta grande spettacolarità all'evento. Vedere lo storico lungomare, dal quale tanti anni addietro salpava la mitica "Valigia delle Indie" che collegava Londra all'estremo oriente, animato da centinaia di regatanti allietati dal suono del jazz, ha portato una ventata di freschezza. Anche la cerimonia di presentazione fatta sulla scalinata virgiliana all'ombra delle colonne romane ha rappresentato un momento emotivamente intenso. Nota un po' amara, ma indispensabile, è arrivata dai controlli di stazza che hanno portato alla squalifica di alcuni equipaggi che, un po' per distrazione e un po' per furbizia, sono stati trovati fuori norma. Obiettivo del 2011 sarà integrare le Giornate Veliche di Bocche di Puglia con la Brindisi-Corfù, da ospitare sempre in città, e migliorare la cerimonia di premiazione a Corfù.

• 500 Thiénot Cup

XXXVI edizione per la 500 Thiénot Cup, organizzata dal Circolo Nautico Porto Santa Margherita di Caorle in collaborazione con Marina 4, con 31 barche al via sul percorso Caorle, Isole Tremiti via Sansego, in Croazia, e ritorno. Nella regata in coppia, successo in Irc Overall (e in Classe 3) per *Foggy Dew* di Altieri/Tosi, mentre *Marinariello* di Bruss/Gruden si è imposto in Classe 1 e *Black Angel* di Striuli/Colla in Classe 2. Per quanto riguarda la prova in equipaggio, *Capricciricci* di Gianluigi Dubbini si è aggiudicato il trofeo in Overall Irc e Classe 1, con *X-Sea* di Mario Mantegazza vincitore in Classe 2. All'edizione 2010 della 500 Thiénot Cup hanno collaborato attivamente il Comune di Caorle, la Guardia Costiera, la Guardia di Finanza, i Carabinieri, la Polizia Locale, i Vigili del Fuoco, la Protezione Civile e l'associazione Veladriatico.it. La Regione Veneto e la Provincia di Venezia hanno patrocinato l'evento.

www.lacinquecento.com



• Sanremo Mini Solo

Vittoria per Andrea Caracci sul prototipo *Marina di Loano* nella terza edizione della Sanremo Mini Solo, 141 miglia in solitario sul percorso Sanremo-Portofino-Sanremo. A seguire, lo svizzero Nicolas Groux su *Couvac*, il viareggino Andrea Pendibene su *Intermatica* e il francese Chavarria a bordo di *Atichiki 2*, rispettivamente primo, secondo e terzo tra le barche di serie. La Sanremo Mini Solo ha concluso la serie delle regate del Circuito Italiano di Classe e, la sua classifica, insieme a quella dell'Arcipelago Mini 6.50 e a quella del Gran Premio d'Italia, ha determinato l'assegnazione del titolo di Campione Italiano Mini 6.50 ad Andrea Caracci per la classe prototipi e ad Andrea Pendibene tra i serie.



• Europeo Orc a Cagliari

Dopo cinque giornate di vela, con un totale di nove prove portate a termine in condizioni di vento mediamente leggero, il Campionato Europeo Orc International 2010, disputato a Cagliari nella prima settimana di luglio con la presenza di 32 barche, ha dato i suoi responsi, assegnando i titoli continentali in palio.

Nel Gruppo A, primo posto più che meritato per il Grand Soleil 42 *Race Man* di Riccardo Di Bartolomeo, campione Italiano d'altura in carica, con un equipaggio di altissimo livello di cui facevano parte, tra gli altri, Enrico Zennaro al timone, Tommaso Chieffi alla tattica, Paolo Montefusco alla randa e Ugo Grande come navigatore.

Al secondo posto, l'ottimo First 50 *Saphira* di Raffaele Archivolti (Paolo Cian al timone e Gabriele Benussi alla tattica) e l'Nm 43 *Nautilus Wave* di Valente/Stillitano/Bernardo, con a bordo Alberto Leghissa e Mauro Pelaschier. Successo, anche questo ampiamente meritato, per il sempre presente Grand Soleil 40 *Alvaroski* di Francesco Siculiana (Michele Valenti alla tattica) nel Gruppo B, seguito in classifica dal nuovo Comet 38 *Scricca* di Gianfranco Cioce (tattico Daniele De Tullio) e dall'M37 *Escandalo* di Manuel Costantin, come sempre velocissimo e portato alla perfezione dal campione veneziano Dodo Gorla.

Ad Alessandro Nespega (*Fral2*) e Siculiana i titoli di armatore-timoniere.

www.orceuropeans2010.com



• Millevale a Genova

431 gli iscritti a Millevale, la festa della vela e del mare organizzata a Genova dallo Yacht Club Italiano. Primo a tagliare la linea di arrivo è stata *Itacentodue* di Adriano Calvini che si è aggiudicato il Trofeo Millevale. 585 di Paolo Brescia si è aggiudicato invece la Coppa Yacht Club Italiano, assegnata alla prima imbarcazione arrivata in tempo reale delle categorie V, VI, VII, VIII e IX.

Queste i vincitori. Maxi: *Itacentodue* di Adriano Calvini; categoria 0: *X-Blues* di Roberto Iorio; categoria 1: *Kora 4* di Enrico Scerni; categoria 2: *Flying Cloud Zona Cesarini* di Davide Noli; categoria 3: *Minus Quam X* di Walter Pizzoli; categoria 4: *Manida* di Damonte/Patrone; categoria 5: *Aia de Ma* di Luca Olivari; categoria 6: *Yenki* di Carlo Calori; categoria 7: *585* di Paolo Brescia; categoria 8: *Marina di Loano* di Andrea Caracci; categoria 9: *Antares* di Angelo Messina.

www.yci.it



• Asteria Irc Trophy

In archivio l'Asteria Irc Trophy, organizzato dal Circolo della Vela di Roma in collaborazione con Circeo Yacht Vela Club, Half Ton Class Italia e Vele al Vento Sailing Team. La manifestazione si è svolta nell'arco di cinque prove, una lunga di 116 miglia Anzio-Ventotene-Ponza-Palmarola-Anzio e quattro regate a bastone nel golfo di Anzio. Dopo il successo nella lunga (Coppa Asteria Challenge), il Comet 45s *Pifferaio Magico* di Piero Mortari si è aggiudicato anche l'Asteria Irc Trophy, vincendo tre delle quattro regate disputate ad Anzio. La barca di Mortari si è imposta in overall sul J122 *Cristina III* di Alessandro Brighenti e sul Gs 43 *Volmer* di Fabio Dominici (al quarto posto l'inossidabile One Tonner *Nat* di Nicola Borsò) e in Classe 1 (14 barche) sugli stessi *Cristina III* e *Volmer*. In Classe 2 (12 barche) successo per il Condor 39 *Sesto Senso* di Roberto Cimini sul Carter 37 *Madifra* di Maurizio Brunori e sul Maletto 36 *Diabolika* di Stefano Pennacchini. Nell'ambito dell'Asteria Irc Trophy si sono svolti anche il secondo Campionato Nazionale Half Ton Classic e il Trofeo Ior Classic. Il primo ha visto il successo di *Elena Celeste* di Massimo Morasca, prototipo in lamellare di mogano del 1976, che ha preceduto *Flama*, *Balanzone* di Giacomo e Luigi Miraglia, e *Prydwen*, Ziggurat 916 di Davide e Marina Castiglia. A imporsi nel Trofeo Ior Classic è stato invece *Nat* di Borsò su *Sesto Senso* e *Diabolika*.

www.cvroma.com

• Centro Europeo Orc

L'M37 *Escandalo* di Manuel Costantin ha vinto per il terzo anno consecutivo il Campionato Centro Europeo in Classe Orc B. Le regate si sono svolte dal 19 al 26 giugno a Cherso, in Croazia, in occasione della Cres Sailing Week 2010. Cinque le prove tra le boe disputate, più una lunga valevole come due prove. L'M37 triestino ha conquistato quattro vittorie, un terzo e, nella regata costiera, un ottavo e un sesto posto. La classifica Orc B ha visto al secondo posto *Sagola Gs* di Fausto Pierobon, seguito da *Three Sisters* di Milan Hajek. Nella categoria Orc A la vittoria è andata ad *All 4 One* di Karlo Kuret, secondo è arrivato *Reve de Vie 2* di Ermanno Galeatti e terzo *Teuta* di Igor Grgièviæ.

www.orc.org



• Rolex Capri Sailing Week

Sesta edizione per la Rolex Capri Sailing Week, organizzata dallo Yacht Club Capri e aperta Mini Maxi, Comet, X-41 e Mylius. Belle regate e il solito spettacolo offerto dall'isola partenopea, con vittorie per *Raffica* di Pasquale Orofino tra gli X-41, *Fral2* di Alessandro Nespega tra i Comet, *Alegre* tra i Mini Maxi e *Fra Diavolo* di Vincenzo Addressi tra i Mylius 14E55. In chiusura dell'evento, Massimo Massaccesi, presidente dello Yacht Club Capri, ha annunciato la nascita della nuova Rolex Volcano's Maxi Race, prevista dal 24 al 28 maggio con protagonisti i Maxi Yacht sulla rotta Gaeta-Ponza-Capri-Stromboli-Vulcano-Alicudi-Capri, per un totale di 400 miglia circa. Durante questa lunga si terrà a Capri la tradizionale Rolex Capri Sailing Week.

www.regattanews.com



• Minialtura in Tirreno

Erano 21 le barche scese in acqua a Santa Marinella per il Campionato Nazionale del Tirreno Minialtura-Trofeo Bricofier, organizzato dal Circolo Nautico Guglielmo Marconi di Santa Marinella, in collaborazione col Cc Aniene, la Fiv e l'Uvai. Dopo 4 prove disputate, si è imposto il Melges 24 *Eurosia XM* dell'armatore-timoniere Michele Vaccari, seguito dall'Este 24 *Vento dell'Este* di Luca Etiopi e dal Meteor *Smit* di Antonio Ravioli. Classifica a parte invece per la classe Comet 21, il nuovo monotipo del cantiere Comar, con vittoria per *Flochette* di Stefano Ferri, con Fabio Nocera al timone, su *Raf 3* di Mauro Serappo e *Media Ship* di Alessandro Guardigli. Ricordiamo che l'intensa attività agonistica del Circolo Nautico Guglielmo Marconi proseguirà con la Coppa Vasari Este 24 (4-5 settembre) e con il Trofeo Incarbona (18-19 settembre) dove, per la prima volta, regaterà nel Tirreno Centrale la Classe Laser Sb3, uno dei monotipi ormai più affermati a livello internazionale.

www.cngm.it



• Audi Sardinia Cup

Vittoria per la Germania nella Sardinia Cup, mondiale di vela d'altura a squadre per nazioni riconosciuto ufficialmente dall'Isaf e organizzato dallo Yacht Club Costa Smeralda con la sponsorizzazione di Audi.

Le splendide regate, che si sono disputate a Porto Cervo dal 28 giugno al 3 luglio, hanno riunito in Costa Smeralda otto squadre formate ciascuna da un Melges 32 e da un Farr 40, per una settimana di vela di altissimo livello tecnico. Il team teutonico, che era formato dal Farr *Struntje Light* di Wolfgang Schaefer e da *Teasing Machine* di Jean Francois Cruette, ha avuto la meglio sul team *Italy 2*, rappresentato dal Farr 40 *Joe Fly* di Giovanni Maspero e dal Melges 32 *B Lin Sailing* di Luca Lalli, mentre il terzo posto è andato agli americani di *Barking Mad*, il pluridecorato Farr 40 di James Richardson, e di *Bliksem* di Pieter Taselaar. Podio sfiorato, per un solo punto, per l'altra squadra di casa nostra, il team Italy che schierava *Nerone* e *Fantastica*.

• La Lunga Bolina dell'Aniene

Disputata il 15 e 16 maggio a Santa Marinella con organizzazione del Circolo Canottieri Aniene, la prima edizione della Lunga Bolina si è svolta su un percorso di 70 miglia, rispetto alle 170 previste, causa maltempo. Al primo posto ha concluso il First 40.7 *Alba Blu*, armatori Alessandro Gucci e Paolo Vetere e skipper il titolato Beppe Barone (vincitore del recente campionato invernale di Nettuno e della Middle Sea Race), seguito da *Roma*, il Farr 86 di Filippo Faruffini che ha trionfato alla scorsa edizione della Maxi Yacht Rolex Cup a Porto Cervo, e da *Farewell*, il Southern Wind 100 di Alessandro Maria Rinaldi.

Ad *Alba Blu* anche l'ambita Coppa Challenger Sergio Recchi, dedicata alla prima barca di un armatore del Circolo Canottieri Aniene con un equipaggio composto da almeno il 30 per cento di soci. La premiazione si è tenuta nel nuovo polo sportivo Aquaniene durante una cena di gala a cui hanno partecipato tutti gli equipaggi.

www.ccaniene.com

• Nazionale dell'Adriatico

Tre giornate splendide dal punto di vista meteo hanno contraddistinto il Campionato Nazionale Adriatico di vela d'altura, anche se l'assenza di vento nella giornata di venerdì ha indotto la giuria a interrompere le prove in programma. Sabato e domenica, invece, il vento ha raggiunto la velocità di 7/8 nodi e gli equipaggi, particolarmente impegnati, hanno dato vita a prove molto interessanti che hanno messo a dura prova la loro abilità. Il meeting pescarese era valido anche quale prova finale dell'Adriatic Challenge Trophy, il circuito internazionale iniziato a Hvar (Croazia) e che nell'arco delle 15 prove ha visto la partecipazione di 357 imbarcazioni in rappresentanza di 13 Paesi. Questi i vincitori del Campionato Nazionale Adriatico: *Fantasia* di Antonio Sputore (Gran Crociera), *Giro di Barra* della Società Velica Marina Militare (Minialtura), *MP 30+10* di Luca Pierdomenico (Classe 1), *Vahine 5* di Francesco Montanari (Classe 2), *Asterix IV* di Roberto Cervesi (Classe 3). I vincitori dell'Adriatic Challenge Trophy sono invece *MP 30+10* (Classe 1), *Aria* di Moreno Grottini (Classe 2) e *Machiael* di Renato Pesaresi (Classe 3).



La vela? Una splendida scuola di vita

di Emanuel Richelmy

Giovanissimo, ma già con le idee chiare, Nicolò Zanelli è il prototipo dell'armatore perfetto: entusiasta, umile, appassionato, capace di scendere dalla "sua" barca, il magnifico Adria Sail 49 *Neera*, e di salire sulla prua di un Melges 24 con la stessa nonchalance con cui ci si cambia d'abito. Nato e cresciuto a Torino 26 anni fa, Nicolò scopre la vela da ragazzo, quando, a 14 anni, passa un'estate in Francia presso la celebre scuola dei Glènans, dove quello che inizialmente era un gioco diventa subito una passione smisurata, talmente forte da trasformarlo in brevissimo tempo da allievo a istruttore, sempre ai Glènans. Un percorso che Nicolò affronta con entusiasmo fino a quando, complice l'interesse anche per altri sport, non abbandona la vela per un breve lasso di tempo. «Avevo la testa altrove ed era giusto così. Poi», racconta, «sei anni fa mio padre e la sua compagna decidono di comprare una barca a vela, e la scelta cade prima su un vecchio Sangermani da ristrutturare, poi su *Neera*, questo bellissimo Adria Sail 49 progettato da

Umberto Felci che ancora oggi riesce a darci tante soddisfazioni». Con la barca in Adriatico, arrivano le prime crociere in Croazia e la partecipazione, siamo alla fine dell'estate 2005, alla Regata del Conero, affrontata con un gruppo di amici. «Un'esperienza bellissima, che ancora oggi ricordo con grande piacere. Quello poi è stato un momento cruciale, perché è da lì che è nato tutto». Overo due stagioni, con Pietro Collina come skipper, in cui *Neera* partecipa al campionato Invernale di Ravenna, alla Barcolana, alla Rimini-Tremi-Rimini e ad altre manifestazioni prima, verso la fine del 2007, di navigare verso l'altra sponda della penisola, dove arriva subito la partecipazione alla Palermo-Montecarlo, prima di una lunga serie di regate, perfetta alternanza tra prove lunghe e a bastone, in cui arrivano i primi risultati, come la vittoria ad Alassio nel raggruppamento Irc. «Una stagione utile soprattutto per capire meglio i meccanismi della barca e della gestione di un equipaggio, grazie all'aiuto di persone valide e capaci che fanno ancora parte del

team», ricorda con piacere Nicolò, attratto sia dalle regate tra le boe («Mi piacciono perché mi caricano di adrenalina») che dalle navigazioni d'altomare («Adoro timonare di notte, è una sensazione magnifica»). Il 2009 è un anno di pausa, che Nicolò passa in Australia per completare gli studi, ma al ritorno in Italia la voglia di regate è ancora più forte, e viaggia in parallelo con ambizioni maggiori. Nel frattempo Alberto Scapolo, ottimo velista con un passato anche nelle classi olimpiche, è entrato nel team e in virtù della sua esperienza affianca Nicolò nella gestione della barca e dell'equipaggio, con l'obiettivo di affrontare una stagione al vertice. Anche *Neera* ha subito un restyling, sia estetico che tecnico, con una serie di modifiche curate personalmente da Umberto Felci e vele nuove firmate dalla North Sails Nord Est di Daniele Cassinari, ottimizzazione che dà subito i suoi frutti, con ottime performances al Trofeo Pirelli e soprattutto alla Giraglia Rolex Cup, con la splendida vittoria del Trofeo Challenge Bellon assegnato al primo classificato nel rag-



Foto Regattanews



Foto Taccola

gruppamento più numeroso tra le classi Irc e Orc nella classifica supercombinata che comprende la regata Sanremo-Saint Tropez, le costiere di Saint Tropez e la Giraglia vera

e propria. Al timone non c'è più Pietro Collina («Persona fondamentale per la mia crescita e grandissimo professionista»), ma lo stesso Nicolò, con Scapolo alla tattica e un

equipaggio di amici che fila d'amore e d'accordo. «E non potrebbe essere altrimenti», sorride Nicolò, che tra una regata e l'altra con *Neera* si diverte a fare il prodiere del Melges 24 *Lampogas*. «Se non fosse così, non saremmo qui a parlarne. Per me il gruppo è importantissimo e su *Neera* sono tutti ottimi amici, oltre che bravi velisti. A bordo si ride, si scherza, si parla, si discute, poi si va tutti insieme a prendere una birra. Le tensioni cerchiamo di lasciarle altrove, noi andiamo in barca per divertirci». E per continuare a imparare, come sottolinea ancora una volta Nicolò. «Sono giovane e inesperto, per cui ogni regata, visto che ho accanto persone valide ed esperte, è un modo per apprendere cose nuove, sia dal punto di vista tecnico che umano. E' una scuola di vita in un ambiente privilegiato, con persone che hanno molto da raccontare. Difficile chiedere di meglio».

E così, tra un paio di sogni prossimi alla realizzazione («A ottobre parteciperemo alla Middle Sea Race, una regata spettacolare, e forse, a seguire, attraverseremo l'Atlantico con l'Aro») e l'incontro con un personaggio come Guido Maisto, che ha dato un contributo d'esperienza al team, Nicolò ci saluta, raccomandandosi, sempre con estrema cortesia, di citare con il giusto rilievo chi in questi anni gli ha consentito di poter coltivare il suo amore per la vela al timone di *Neera*. «Voglio ringraziare, e di cuore, mio padre Alberto e sua moglie Luisa, che sono i miei primi tifosi e che mi hanno dato la possibilità di realizzare i miei sogni».



A bordo di *Neera*

L'equipaggio di *Neera* è formato, oltre che dall'armatore-timoniere Nicolò Zanelli e dal tattico e team manager Alberto Scapolo, da Emanuele Cecchini, Giacomo Fiora, Carlo Castellaneta, Chicco Toma, Michelangelo Casadei, Luca Morigi, Reto Foresch, Valter Dominelli, Francesco Vallicelli, Pierre Mulot, Corrado Bianco, Pino Scapolo, Giovanni Tognacca e Morena Sabatti. Dopo il Trofeo Pirelli e la Giraglia Rolex Cup, *Neera* parteciperà alla Copa del Rey di Palma di Maiorca (dove la famiglia Zanelli conta anche di passare qualche meritato giorno in crociera), alla Rolex Middle Sea Race e forse anche all'Atlantic Rally for Cruisers, la famosa traversata atlantica.

E io mi faccio la barca

di Clyde Carter

Armatore a tutto tondo, impegnato sia nel circuito Orc che nelle Gp Class, Vittorio Urbinati è titolare della Marine Composite, cantiere all'avanguardia nella lavorazione



dei materiali compositi, che ha realizzato gli Mc 42 e 46 e i due Classe Coppa America *Mascalzone Latino Ita 90* e *Ita 99*. Nato a Genova, dove ha vissuto fino alla laurea in

Economia e commercio, Urbinati si trasferisce a Torino per motivi professionali, anche se il mare, da buon genovese, gli rimane nel sangue. «Già a 13 anni volevo iscrivermi all'Istituto Nautico per diventare capitano di lungo corso», ricorda. «Spesso andavo ai vari di navi importanti come la famosa e sfortunata *Andrea Doria*. E poi mio nonno paterno lavorava nel settore dell'armamento navale».

La vela lo raggiunge tardi, verso i 35 anni, quando si appassiona di windsurf, che pratica per puro divertimento insieme ai figli e che gli consente di conoscere molti posti famosi per il vento sia in Italia che all'estero. Poi, nel 2003, arriva la prima barca a vela, l'Mc 46 *Seawonder*, un progetto di Giovanni Ceccarelli che Urbinati, dopo aver visitato numerosi cantieri, decide di costruire in proprio, fondando, con un socio appassionato ed esperto di vela, il cantiere Marine Composite ad Andora. «Dalla realizzazione del modello agli interni, la costruzione è stata seguita ottimamente dall'esperto Sebastiano Rech Morassutti e la barca è stata varata dopo circa 9 mesi, quin-

di come un figlio. All'inizio pensavo di utilizzarla solo per crociera, poi per varie ragioni ho iniziato a regatare e ad avvicinarmi a questo mondo affascinante della regata d'altura, che mi ha coinvolto anche come costruttore». Dopo il 46, attualmente in cantiere per una completa rivisitazione per un uso facilitato in crociera, arriva l'Mc 42 *Seawonder 007*, un Gp 42 progettato da Reichel-Pugh che viene varato nell'estate del 2007 e che per quest'anno ha subito una serie di modifiche, come l'applicazione di un bompreso in carbonio smontabile, per regatare sia nei bastoni che nelle lunghe come la Giraglia. E la passione esplose definitivamente. «Mi piace l'ambiente sportivo della vela perché tranne sporadiche eccezioni, gli armatori sono appassionati e "gentlemen". A terra, aggressività e adrenalina spariscono e si condivide insieme la comune passione». Ovviamente non sono solo rose e fiori, soprattutto quando si parla di regolamenti. «Nel sistema Orc ci sono state delle modifiche interessanti, ma ritengo che ci siano ancora margini di miglioramento e semplificazione. Cito ad esempio la difficile comprensione del "vento implicito" o precalcolato sul tempo impiegato dal primo arrivato. Inoltre darei maggior importanza alla lunghezza immersa delle barche, specie nei bastoni, dove l'andatura di bolina è determinante, e sulle imbarcazioni di serie da crociera non dovrebbero essere permesse esagerate modifiche che le snaturano dal loro impiego e danno adito a modifiche in parte sapientemente celate.



Spesso barche di serie identiche hanno rating differente e questo non è ammissibile. Per quanto riguarda l'Irc», prosegue, «ne approvo la maggior semplicità, ma per le regate importanti andrebbero fatti dei controlli. Mi auguro che si arrivi a un unico sistema semplificato tipo Irc e controllato e si possano disputare dei campionati Italiani, Europeo e Mondiale con la stessa formula». Idee, proposte, suggerimenti che spiegano bene quale sia la passione di Urbinati per la vela. Passione che trasferisce in toto nel suo cantiere, attualmente impegnato nella realizzazione dell'Mc 60, un fast cruiser disegnato da Reichel-Pugh e costruito in carbonio pre-preg e Nomex, con attrezzature di coperta in parte elettriche e idrauliche, interni spaziosi, eleganti e altamente funzionali. «Una barca bellissima», si emoziona, «ma non è la sola novità. Verso fine anno dovremmo trasferirci nel nuovo porto d'Imperia, in un struttura con 1.800 mq. coperti e circa 1.500 scoperti. E sempre a Imperia, e in collaborazione con il Politecnico di Torino, realizzeremo le strutture dinamiche, chiamate la "Hall del Mare", 8 alberi di 34 metri completamente invelati e automatizzati, sistemati lungo le banchine della darsena centrale. Poi ci sono altre idee, come completare le nostre attrezzature di autoclave e una camera bianca per realizzare componenti in composito ad alto modulo». Un'effervescenza che quasi stride con l'attuale situazione economica e con la crisi del sistema, sulla quale il titolare della Marine Composite è comunque fiducioso. «Credo che tranne alcune situazioni particolari, fra qualche anno ci sarà un miglioramento.

La competizione estera non può essere fermata e soltanto con una forte qualità, meglio se certificata da enti internazionali, si potrà far rivivere la bellezza del Made in Italy. Al primo posto nella costruzione delle nostre barche c'è la sicurezza e la solidità nel tempo. Garantiamo per almeno 5 anni le strutture dei nostri scafi e sino ad oggi non abbiamo mai riscontrato cedimenti o delaminazioni. Questo, per fortuna, conta ancora qualcosa». E la Coppa America? Un discorso chiuso dopo l'esperienza con *Mascalzone*? «Se non ci fossero state le

note vicissitudini, avremmo avuto delle possibilità di relizzazione. Ora non saprei. Certamente mi piacerebbe costruire un'imbarcazione per la Volvo Ocean Race, una bellissima sfida non solo velica ma anche tecnica. Sognare è permesso e mi piacerebbe anche viverla a bordo per almeno una tappa». La vera vela, quella dove l'uomo conta ancora più della macchina, dove la tecnologia è imperante, certo, ma se non sei un marinaio, beh, non vai da nessuna parte. Più che un sogno, una dichiarazione d'amore.

A bordo di *Seawonder*

Dopo gli Invernali di Sanremo, il campionato di Alassio, il Trofeo Pirelli e la Giraglia Rolex Cup, Vittorio Urbinati e il suo equipaggio dell'Mc 42 *Seawonder 007* parteciperanno a inizio ottobre alle regate di Saint Tropez in Irc. Per il 2011, invece, il programma prevede la presenza nei principali eventi d'altura in Mediterraneo, con qualche novità che dovrebbe essere svelata a fine anno. A bordo, oltre a Urbinati, troviamo Vittorio Zaoli, Marco Carpinello, Giacomo Pogetti, Michele Gregorato, Michele Orlando, Simon Alltree, Francesco Nex, Marco Cilli, Nicolo Bianchi, Juan La Fuente e Beppe Zaoli.



Una crescita costante

di Aurelio Magnini

Impegnatissimo su più fronti, da quello professionale a quello, decisamente più importante, familiare, Daniele De Tullio vive giornate di un'intensità fuori dal comune. A breve, infatti, la sua compagna gli darà una figlia, momento di fondamentale importan-



za che coincide con un cambiamento altrettanto basilare, il passaggio dalla veleria Banks, con cui ha lavorato la bellezza di 6 anni, alla North Sails, per cui quest'anno ha aperto un loft a Bari. Una sfida stimolante e impegnativa, che questo talento nato a Bari nel 1981 e cresciuto velisticamente al locale e rinomato Circolo della Vela, sta affrontando nel migliore dei modi. «Sì, le cose vanno bene, molto bene», ci spiega, «è un investimento importante, ma siamo già andati oltre gli obiettivi che ci eravamo prefissati a inizio stagione, per cui sono davvero molto soddisfatto».

La storia di Daniele è simile a quella di molti coetanei. Un papà appassionatissimo di vela che lo spinge, quasi a forza, su un Optimist a soli 5 anni di età e una serie di uscite in mare senza troppa convinzione, giusto per non deludere le aspettative del genitore. Poi, dopo qualche anno e soprattutto dopo le prime vittorie, la passione che nasce da dentro, si espande, fino ad esplodere in tutta la sua forza dirompente. Arriva il sodalizio con il prodiere Sergio Santoro, i successi nella classe 420, frutto di un lavoro

di squadra, e il successivo passaggio nel 470 con il gruppo sportivo della Marina Militare, che però non regala le stesse soddisfazioni. «Una mezza delusione. Il mio prodiere storico aveva scelto l'Università, per cui mi sono ritrovato da solo e dopo un anno e mezzo ho mollato. Non faceva più per me». Legatissimo al suo circolo («Mi hanno sempre sostenuto, gli devo molto»), Daniele scopre i piccoli monotipi e dopo un intenso anno di regate tra J 24, Surprise e Platu, in cui si fa largo la voglia di studiare e capire i meccanismi che ruotano attorno a una barca vela, arriva l'incontro con Paolo Semeraro, stella del firmamento velico e titolare della Banks Sails, che lo prende sotto la sua ala protettiva. «Un incontro importantissimo, sia Paolo che Roberto Ferrarese sono stati i miei mentori, gli devo molto, ma il massimo della riconoscenza va a due persone che hanno sempre creduto in me, mio padre Geremia e Max Procopio. A entrambi, che sono i miei primi tifosi, devo davvero tanto, se non tutto», sottolinea Daniele, che nel 2004 entra nel team Banks, occupandosi dello sviluppo nel settore one design. «Il lavoro in veleria, poi, è fondamentale, capisci molte cose e dunque ti aiuta a crescere. A me, poi, ha scatenato una passione smisurata che non credevo di avere, quella per la messa a punto e il set up di una barca, l'aspetto che preferisco e in cui mi trovo più a mio agio». È l'inizio di un percorso che porterà Daniele a navigare

su numerosi scafi d'altura, spesso nel ruolo di tattico e ovviamente di velaio, e a vincere una miriade di regate, tra cui titoli Italiani, Europei e Mondiali, in ambito Maxi, Orc e Irc. Fino all'anno scorso, quando lascia la veleria di Semeraro per entrare nel team North Sails e aprire una struttura a Bari che si sviluppa su due piani, con 300 mq di spazio dedicato alla riparazione e un piano superiore dedicato all'ufficio commerciale. «Non è stato facile lasciare la Banks, ma non avevo più stimoli e volevo fare qualcosa di mio. North Sails mi ha dato questa possibilità, io l'ho presa al volo. Ho sempre creduto nel lavoro di squadra e qui siamo un gruppo di amici, Giuseppe Filippis, Alberto Grippo e Fabrizio Lisco, partner in questa operazione, con cui mi trovo molto bene». Tanto da ottenere subito importanti lavori come la gestione di una serie di scafi in ambito Orc, tra cui il primo Comet 38 Race progettato da Alessandro Nazareth dello Studio Vallicelli, barca di cui Daniele è molto soddisfatto, di un paio di grossi Swan e la collaborazione con il progettista Maurizio Cossutti nella messa a punto dei nuovi Nm 38 ed Nm 50. Esperienze che sono l'ennesima tappa di un percorso che ha un scopo preciso, obiettivo che Daniele non fa nulla per nascondere. «Voglio la Coppa America e prima o poi ci arriverò», ci racconta prima di lasciarci. «Ho già avuto la possibilità di entrare in un team, ma non nel ruolo a cui punto. Per questo ho rinunciato, ma non ho alcuna fretta. Voglio crescere ancora, migliorare, poi le cose arriveranno da sole».

Con pazienza, tenacia e perseveranza. Non è il caso che il suo idolo si chiami Oscar Pistorius. Uno che se ne intende.



NAVIGARE PER PASSIONE - ORMEGGIARE PER PIACERE

www.marinadiloano.it



MARINA DI LOANO
Il nuovo modo di dire
PORTO.
Vieni a trovarci quando vuoi

CONSEGNA
2010

CAMPAGNA VENDITE 2010

Marina di Loano S.p.A.

Banchina Porto - 17025 LOANO (SV)

Tel. 019 67.54.45 - Fax 019 66.92.64 - info@marinadiloano.it



GRUPPO
FONDIARISAI

Settembre alla Marina di Scarlino

Riprenderà a pieno ritmo, dopo la pausa estiva, l'attività sportiva alla Marina di Scarlino, da tempo punto di riferimento nel medio Tirreno anche per i regatanti oltre che per il diporto nautico. Dal 29 agosto al 5 settembre, infatti, Scarlino ospiterà l'attesa e

infatti, equivalgono a non meno di 2.000 presenze a terra, che per 10 giorni "invaderanno" tutta la zona. Alberghi, ristoranti e le numerose realtà commerciali locali beneficeranno dunque di questa pacifica invasione di velisti, molti dei quali saranno anche

Ancora una volta la Maremma potrà dunque sfoggiare tutto il suo fascino per sedurre gli ospiti nazionali e internazionali che parteciperanno all'evento. Ovviamente la Marina di Scarlino, insieme ai suoi partner, si sta preparando nel migliore dei modi per accogliere i suoi ospiti, offrendo servizi a 360° in grado di soddisfare le esigenze dei "marinai", ma anche quelle degli armatori, delle relative mogli e delle famiglie al seguito. Il successo di un evento così importante anche in termini di partecipazione, è determinato da una serie di fattori di diversa natura che devono confluire insieme per offrire ai partecipanti la massima soddisfazione a terra come in mare. «Per questa ragione tutto è stato pensato e organizzato in modo da offrire agli ospiti quelli standard di eccellenza che fanno parte della filosofia della Marina di Scarlino», ha dichiarato l'Ingegnere Enrico Bertacchi, Amministratore Delegato della Marina. Il Club Nautico, grazie alla quale la Marina di Scarlino ha conquistato prestigio e notorietà in campo internazionale, vanta un'esperienza di alto livello nell'organizzazione di regate di spicco del panorama internazionale e sarà responsabile insieme allo Yacht Italiano di Genova dell'organizzazione a mare della manifestazione. Le eccezionali condizioni meteo che caratterizzano la zona, inoltre, consentono di organizzare e gestire eventi durante tutto l'arco dell'anno, un vantaggio non da poco per chi dipende, volente o nolente, da Eolo.



affollata X-Yachts Gold Cup, manifestazione dal respiro internazionale organizzata dallo Yacht Club Italiano in collaborazione con il Club Nautico di Scarlino, X-Yachts Italia e Marina di Scarlino, a cui parteciperanno oltre 100 imbarcazioni, di lunghezza compresa tra i 12 e i 25 metri, realizzate dal noto cantiere danese. Nell'ambito dell'evento si svolgerà inoltre il campionato del Mondo X-35 e il campionato Europeo X-41, mentre la X-Yachts Gold Cup sarà suddivisa tra Divisione Sport, Divisione Family (per le barche con vocazione più crocieristica) e Over 50', riservata agli yacht di oltre 15 metri.

La X-Yachts Gold Cup è una delle manifestazioni più importanti a livello internazionale e con le sue oltre 100 barche, avrà un impatto notevole anche su tutta l'area della Maremma, da un punto di vista turistico ed economico. 100 barche che scendono in acqua,

accompagnati dalle famiglie. Bisogna considerare anche che almeno il 30 per cento dei partecipanti proviene da fuori l'Italia, per cui si tratta di un traino turistico non da poco.



INFORMAZIONI

Posizione
42°53',29 N-10°46',97 E
Posti barca 800
Lunghezza massima 36 metri
Pescaggio 4,5 metri
Canale vhf 72
Tel 0566 866302
e-mail: info@lamds.it
www.lamarinadiscarlino.it

Un punto di riferimento

La Marina di Scarlino è dotata di 800 posti per imbarcazioni, a vela e a motore, di lunghezza compresa tra i 6 e i 36 metri ed è il primo progetto in Italia per la nautica da diporto che integra abitazioni di assoluto prestigio, yacht club e servizi di alta qualità in un complesso architettonico di alto profilo, che ha avuto riscontri eccellenti da chiunque abbia avuto il piacere di visitarlo. Dopo un lavoro intenso, gli appartamenti del primo complesso immobiliare sono stati ultimati e ospitano già sia i legittimi proprietari, che coloro che hanno scelto la formula dell'affitto. Le tipologie attualmente disponibili sono i monocali e i bilocali con superfici tra gli 80 e i 120 metri quadrati. La loro caratteristica, davvero notevole, è rappresentata da gigantesche terrazze che affacciano direttamente sulla Marina.

Gli appartamenti vengono venduti e affittati completamente arredati, in stile marinaro, con eleganti finiture di alto livello. La gestione è affidata Marina Management, società del gruppo Nautor, nata appositamente per la gestione di marine turistiche come Scarlino. La gestione centralizzata offre quindi fluidità e qualità omogenea in ogni servizio. Infine il cantiere navale di questa bellissima Marina rappresenta per il mercato della nautica da diporto un preciso punto di riferimento in termini di qualità ed efficienza. Interventi e assistenza tecnica sono garantite da personale altamente qualificato e specializzato, che opera in una struttura moderna e dotata di attrezzature all'avanguardia.



HAI NOTATO QUESTA PAGINA?



graphic design

sponsoring

branding

E' 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 - potremmo occuparci anche di te.

via melzo 6 Milano
www.besanopoli.it

Besanopoli
BRANDING &
COMMUNICATION

Besanopoli ha vinto Red Dot Award, Premio Assorel, Grand Prix Brand Identity, Targa d'oro della Comunicazione, Mediastars...
Davide Besana ha vinto Barcolana, Millevela, Trofeo Zegna, Roma per tutti, Alassio, Coppa Italia Formula 18, Armatore dell'anno...

Una sfrenata passione da trasmettere

di Emanuel Richelmy

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

Rispondo con una mia foto a pochi anni sul beccaccino di mio padre.



A quando risale il primo progetto e quali sono state le barche che ti hanno dato più soddisfazioni in questi anni?

Il mio primo progetto è stato il Duck 31, da cui poi è nato il nome del mio studio. Papero era il soprannome con cui mi chiamavano e mi chiamano gli amici, da lì a duck, visto che nello yacht design si parla inglese, il passo è stato breve. Le barche a cui devo tutto sono stati i primi half tonners lor che mi hanno dato la notorietà e i primi successi: *Amaranta*, *Duffy*, *Robadappazzi*. Naturalmente anche il mini tonner *Bunny* per Lello Magnini vincitore morale di una grande Mini Ton Cup al Lago di Garda. Non posso dimenticare il Grand Soleil 40 che ha vinto tutto e che continua ancora a vincere



sui modelli che lo hanno sostituito nella produzione del Pardo. Con oltre 400 esemplari realizzati forse è la barca più venduta dal cantiere. Infine *Aurora* e *Tsunami*, realizzate dalla Canard Yachts, la parte commerciale e produttiva del mio studio. Aurora barca dell'anno è stata sulla copertina del regolamento Ims e continua a vincere in reale e in compensato, *Tsunami* è diventata campione del Mondo Ims Corinthian a Capri appena varata. Infine l'Ocean runner 111, un fast cruiser realizzato per un ricchissimo armatore di Taipei che mi ha consacrato a livello internazionale. Ma la barca che mi dà e mi darà sempre più soddisfazione è quella che sto progettando, un 60' cruiser racer che spero possa essere prodotta a breve da un cantiere europeo in grande crescita.

Come giudichi l'evoluzione dell'Ims, attuale Orc International, in questi ultimi anni?

Benissimo. Non dobbiamo dimenticare che io nasco in questo mondo e che dal 1985 al '90 sono stato consulente Fiv presso l'Orc di Londra per i regolamenti di stazza e team manager per la Commissione Altomare ai Campionati del Mondo di Vela d'Altura e all'Admiral's Cup. Questo è un sistema che si basa sui principi fondamentali dell'architettura navale e quindi non può non essere che ben accetto da un progettista. Piuttosto il problema di questo regolamento, come di quasi tutti i regolamenti, è l'applicazione pratica. Fermo restando che se si usasse il Gph come valore fisso nel calcolo dei compensi si farebbe sicuramente qualcosa di molto più scientifico rispetto a sistemi come

l'Irc che produce un handicap del cui calcolo non si conoscono gli algoritmi matematici che lo controllano. A questo proposito ci tengo a dire che ho appena terminato un importante lavoro di ricerca sul disegno delle forme degli scafi impostato su di una analisi comparativa dei

migliori scafi da me progettati ad oggi usando i Vpp dell'Orc e quello del Wolfson Unit dal quale sono scaturite indicazioni importanti per trovare il giusto equilibrio tra prestazioni e rating per imbarcazioni stazate sia in Orc che in Irc.

La mia ferma convinzione è che oggi, grazie alle tecniche costruttive, i materiali e gli strumenti di progettazioni si può disegnare una confortevole ed elegante imbarcazione in grado di vincere anche importanti regate, obiettivo che in parte ho raggiunto con *Tsunami*. In questo momento sto proponendo di nuovo questa mia teoria su un 62' con interessanti soluzioni estetiche e funzionali sia nell'interno che all'esterno ma con uno scafo da racer puro.

Pensi che l'Orc International sia il sistema di stazza più valido o ritieni che ce ne siano altri migliori?

A mio parere è il migliore, anche se forse il



Massimo Paperini è uno dei più apprezzati e affermati progettisti nell'ambito della nautica, sia a vela che a motore. Titolare dello Studio Duck Design, ha al suo attivo una miriade di progetti vincenti, nonché una notevole esperienza nell'ambito della didattica. Conseguenza diretta dell'esperienza di insegnamento fatta con l'Istituto Europeo di Design nel Master in Interior Yacht Design, è la pubblicazione di un libro sul design nautico insieme a Domitilla Dardi.



trovano nella Volvo Ocean Race e nella Coppa America.

Come vedi le nuove classi a box rule, tipo Tp 52, Stp 65 e Volvo Ocean 70?

Sono interessanti sia per l'alto contenuto tecnologico che di idee progettuali innovative in particolare nella Volvo Ocean 70, che sta condizionando e condizionerà la

progettazione delle imbarcazioni fast cruiser del prossimo futuro.

In questi anni sei stato molto impegnato anche nel campo dell'insegnamento e nel design: puoi parlarcene?

Mi annoio a fare sempre le stesse attività, pertanto sono sempre in cerca di nuove esperienze e di nuove sfide specialmente in periodi in cui l'economia mondiale condiziona settori come il nostro, limitando quella libertà progettuale e realizzativa che ci ha permesso di fare negli Anni '80 e '90 numeri, impensabili oggi, di imbarcazioni esclusivamente racer che spesso nell'anno successivo alla realizzazione venivano abbandonate per nuove costruzioni. Mi sono fatto affascinare dall'insegnamento, ma in particolare dal fantastico rapporto che si instaura con quegli studenti che hanno voglia di crescere e di imparare,

con i quali si crea come un magnetismo che spinge docente e studente a cercare di trovare soluzioni sempre nuove verificando il presente per progettare il futuro. Questa esperienza che inizialmente ho preso con molto scetticismo, si è trasformata in una passione irrefrenabile sempre alla ricerca di giovani studenti pronti a recepire gli insegnamenti, per metà teorici e per metà pratici e di sperimentazione, che noi dobbiamo trasferire loro totalmente senza tenerci nulla per noi per formare i professionisti del domani che ci permetteranno ancora di tracciare le linee guida del design e della progettazione mantenendo il predominio su paesi emergenti che non hanno la nostra cultura, la nostra storia e la nostra libertà sia personale che intellettuale.

Sempre nell'ambito universitario, sappiamo che ti sei dedicato a un'intensa attività di ricerca e sperimentazione: in cosa nello specifico?

Nella mia collaborazione con la facoltà di Architettura di Roma Tre e il Politecnico di Milano ho indirizzato la ricerca in due direzioni diverse ma complementari. Con Roma Tre sono riuscito ad ottenere una convenzione con l'Insean, la vasca navale di Roma, dove grazie all'aiuto competente e entusiasta dell'Ing. Daniele Peri sono ormai alcuni anni che stiamo facendo ricerca su carene di derive

più costoso, da qui il successo di alcuni sistemi più economici che però non garantiscono la qualità e spesso la verità del risultato. Sicuramente i regolamenti Box rule se ben implementati posso essere una valida alternativa all'Orc, specialmente per quanto riguarda la ricerca più avanzata e in particolare la libertà di innovazione sia progettuale che costruttiva.

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

I tempi sono cambiati, è salito il livello di barche ed equipaggi, e questo ha fatto lievitare di molto i costi in un periodo in cui la crisi mondiale ha ridimensionato tutti i tipi di competizioni agonistiche top level. L'unica speranza sono gli sponsor, che in questo momento cercano maggiore visibilità e la



plananti che sono il tema del mio corso sperimentale di Architettura Navale. Al Politecnico di Milano invece, nell'ambito del mio workshop sulla vela, insieme al Prof. Andrea Ratti, attivo e competente velista, stiamo portando avanti un lavoro di ricerca su materiali ecologici e sistemi di propulsione ad energia alternativa.

Quando ti viene commissionato un progetto, da dove e come inizi? E quali programmi utilizzi?

Bisogna fare dei distinguo. Se l'imbarcazione è un racer, procedo autonomamente e sviluppo il progetto a partire dalle mie idee e dal consistente data base del mio archivio. Se è un cruiser custom, uso il sistema del foglio bianco nel quale chiedo al cliente di scrivere liberamente i suoi "desiderata". Dalla lettura

attenta di quanto scritto e dall'analisi di alcuni aspetti psicologici e comportamentali scaturisce il concept che se correttamente sviluppato raggiunge il doppio obiettivo, in primis quello di soddisfare a pieno l'armatore e fargli dire "questa è la mia barca", in secundis permettere a me di riportare nel progetto la mia filosofia e coerenza progettuale che, senza essere elemento dominante della realizzazione, risulti evidente e riconoscibile. Se invece è un cruiser da produrre in serie, gli aspetti fondamentali dei quali è doveroso tener conto sono molti. A parte comunque disegnare delle buone linee d'acqua che tengano conto delle tecniche di costruzione e dei materiali usati dal cantiere, è importantissimo instaurare un buon feeling con l'ufficio tecni-

co di cantiere facendo sentire tutti partecipi del progetto e pur mantenendo la propria identità progettuale rispettare e valorizzare il family line della produzione esistente pur aggiungendo soluzioni dettagli e prestazioni che diano un valore aggiunto sul mercato.

Per quanto riguarda gli strumenti, usiamo Max Surf e Mac Hydro per le linee d'acqua e i calcoli idrostatici, il Vpp di Wolfson Unit e il Vpp dell'Orc per le previsioni di velocità e per l'ottimizzazione del rating, Autocad per i disegni tecnici e meccanici bidimensionali, Rhinoceros per la modellazione 3D dell'intero progetto dall'arredo agli impianti, 3D Studio Max per realizzare render fotorealistici, Fluent e Ansys per le analisi fluidodinamiche e il calcolo agli elementi finiti.

Quale credi che sia il futuro prossimo nell'ambito della progettazione? Ci saranno grossi cambiamenti?

Dal punto di vista del design ci sarà un ritorno alla sobrietà e all'eleganza evitando gli eccessi e le stranezze, da quello della tecnologia ci saranno grandi passi in avanti sia per quanto riguarda le prestazioni che le tecniche costruttive con grande attenzione ai materiali ecologici e alle emissioni ridotte. Tutto questo porterà a quel fenomeno che ho chiamato "osmosi stilistica" tra vela e motore, per cui a partire dalle grandi imbarcazioni le due tipologie si avvicineranno molto dal punto di vista del design esterno, del comfort interno e delle prestazioni. Le barche a vela diventeranno sempre più veloci e facili da portare, quelle a motore sempre più dislocanti. I disegni quindi delle carene, la posizione dei baricentri e i rapporti lunghezza larghezza diventeranno sempre più simili, perché simili saranno le richieste di prestazioni e comfort da parte dell'utenza.



Una comunità di velisti Doc

di Paolo Martano



Ancora una volta mi muovo con gesti abituali e mi preparo a rientrare alla banchina. Per la prima volta, nella mente, si fa strada una semplice, quasi ingenua, considerazione: di tutte le attività che svolgo, costantemente e in modo



ripetitivo, prepararmi all'ormeggio è forse l'unica che non mi costa. In realtà, continuando a far correre il pensiero mentre assicuro con un parlato l'ultimo parabordo alla draglia, molti altri gesti, in barca, sono costanti e ripetitivi, potrebbero sembrare automatismi vuoti, ma certamente non mi pesano. Si tratta, forse, dell'abitudine della cultura del mare che da anni mi è entrata dentro senza violenze, una crescita naturale. Quella stessa cultura che mi rende cittadino di

una comunità, forse troppo piccola per una nazione-penisola come la nostra. E pensare che sono nato a Torino e milanese d'adozione. Ho scoperto il mare a Milano. Circa 4000 iscritti, di cui un migliaio di tesserati FIV, 2 basi nautiche, una flotta di derivate, piccoli cabinati e barche da crociera: la più grande realtà associativa locale rivolta al mondo della nautica e, più in generale, ai principali temi della vita in mare, trova sede a Milano nella Sezione milanese della Lega Navale Italiana. A volte mi chiedo se i milanesi, in realtà, non abbiano atavicamente sofferto la mancanza del mare. Pensare che 111 anni fa un gruppo di nobiluomini meneghini decidessero di inaugurare a Milano la prima sezione della Lni (fondata, non a caso, a La Spezia solo due anni prima, nel 1897), potrebbe essere la classica eccezione che conferma la regola. Padri, che desiderano "abilitarsi alla condotta di imbarcazioni da diporto" o figli, che si avvicinano allo sport trainati dai campioni di Coppa America, trovano spazio in una associazione con storia e cultura, ma vicina alle iniziative contemporanee che la tecnologia



stupenda base di Dervio, sul lago di Como. Acqua dolce che corre e sfocia in Mediterraneo. Acqua salata che mi ha portato, in

o, molto più semplicemente, la vita di oggi richiedono. Mentre 500/600 adulti si impegnano nei corsi per il conseguimento della patente nautica o in quelli pratici su derivate o cabinati, i giovanissimi cominciano da subito a giocare con gli Optimist presso la base nautica "cittadina" dell'Idroscalo: in media, ogni anno, 200 ragazzini seguono i corsi settimanali estivi e, se capaci, vengono selezionati per un ulteriore sviluppo nella squadra agonistica della Sezione. Insomma, quando mi sono ritrovato in Lni, al mio primo corso di vela (su derivate), non più ragazzino, il primo mare che mi è entrato dentro con forza e con passione era quello della



Numeri e obiettivi della Lega Navale Italiana

La Lega Navale Italiana riunisce in Associazione cittadini che volontariamente operano per diffondere, in particolare tra i giovani, l'amore per il mare. Promuove e sostiene anche la pratica del diporto e delle altre attività nautiche e sviluppa corsi di formazione professionale, di concerto con le Amministrazioni pubbliche e le Federazioni sportive del Coni. Fondata a La Spezia nel 1897, oggi è un Ente Pubblico preposto a servizi di pubblico interesse operante sotto la vigilanza dei Ministeri della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti, che conta circa 60.000 soci iscritti, su un complesso di 80 basi nautiche e oltre 230 strutture periferiche fra sezioni e delegazioni presenti su tutto il territorio nazionale, che rappresentano lo strumento attraverso il quale persegue le sue finalità.

seguito, verso nuovi orizzonti e verso eccitanti regate. Molti colleghi armatori che in questo momento mi leggono, probabilmente hanno in tasca la tessera della Lni Milano. Molti, forse, ce l'hanno per abitudine. Molti, probabilmente, non conoscono in dettaglio le attività della propria Sezione. Vale la pena, ogni tanto, tornare alle origini, ricordarsi del proprio mare, quello che si è lasciato avvicinare e si è fatto conoscere, quello che ci ha permesso di conoscere altri mari e altra gente di mare. Mentre la mia barca si avvicina alla banchina, le cime e la trappa sono in forza e un'altra navigazione si è conclusa, ricordo che il primo, vero, mare che ho conosciuto è ancora lì, alla Lni, a Milano, dove il mare proprio non c'è.





la barca che state aspettando

in acqua dal 31 agosto 2010



■ NM 38

■ NM 43

■ NM 52

release October 2010

Progetto
Cosutti Yacht Design
marzio@cosuttiyachtdesign.com
Costruita, distribuita e garantita da
Nautilus Marina Group
tel. +39 06 6581221 - Fax +39 06 6582288
info@nautilusmarina.com



• **Helly Hansen Hydro Power**

La nuova collezione Hydro Power raccoglie l'eredità di 133 anni di esperienza di Helly Hansen, con una linea di prodotti ampia, che spazia dalle cerate più tecniche per la navigazione inshore fino allo sportswear, per indossare la propria passione anche a terra nella vita di ogni giorno. Giacche, pantaloni, felpe, t-shirt e bermuda, sia in cotone sia in materiali più tecnici, completano una collezione tutta da scoprire. www.hellyhansen.com

• **Timberland Earthkeepers**

La linea Earthkeepers punta a ridurre l'impatto ambientale sia nella scelta dei materiali (organici e riciclati) che attraverso l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili per la fase di produzione. Earthkeepers 2.0 Boat Shoe ha lacci in cotone, pelle extra-soft e suola in gomma Green Rubber, ottenuta per il 42% da pneumatici usati. www.timberland.it



• **Vitalonga, una tenuta da sogno**

Non solo vino. Vitalonga, famosa tra gli appassionati di vela per i suoi strepitosi vini, è anche una tenuta, a pochi chilometri dall'uscita Fabro dell'Autostrada del sole, dove vivere giornate di pace nei boschi e intorno ai vigneti, con degustazione dei vini nel loro habitat naturale e la cucina della locanda che privilegia le primizie locali e in particolare il frutto degli allevamenti e degli ortaggi della tenuta. In sintesi: il paradiso. www.vitalonga.it



• **IsatPhone Pro da Intermatica**

Intermatica amplia la propria gamma di telefoni satellitari, affiancando ai noti Thuraya e Iridium, l'IsatPhone Pro, forte di un prezzo concorrenziale e di caratteristiche tecniche di prim'ordine. Robusto, facile, è resistente alla polvere e impermeabile agli spruzzi d'acqua, ha un'autonomia fino a 8 ore in conversazione e 100 ore in stand-by, e un menù semplice e intuitivo. Display a colori, Bluetooth e Gps integrato completano le caratteristiche del terminale. www.isatphone.it



• **Borsa Carryall di Musto**

Semplice, funzionale e di moda, Carryall è la borsa pieghevole che Musto® commercializza dagli Anni '80. Prodotta in tre versioni impermeabili di differente capienza, Small, Medium e XL, presenta una comoda tracolla removibile e una tasca laterale con chiusura in velcro ed è richiudibile in una comoda custodia. Il materiale di costruzione è il Nylon, i colori Blu Navy, Rosso, Bianco e Silver/Grey. www.pivoli.it



• **Tender Deluxe**

Prende vita con due modelli, il 320 e il 520, la nuova linea di tender Deluxe presentata da S&T e dedicata a tutti gli armatori che vogliono regalare al proprio yacht un tender fuori dagli schemi. Grande eleganza, design innovativo, ottime prestazioni e un gran numero di optional, le caratteristiche di questi bellissimi e moderni tender.



• **Radio Alpine Marine**

Alpine arricchisce la gamma della Linea Marine presentando il nuovo sinto Cd, iPod e Usb controller CDA-118M, che permette di utilizzare le nuove funzioni Works with iPhone e Made for iPod. La scelta dell'intrattenimento si completa con la riproduzione dei file audio memorizzati nelle chiavette Usb, con trasferimento dei dati high speed. www.alpine-europe.com

Visto il contenuto della lettera indirizzata al "Giornale della Vela", di indubbio interesse per i nostri Armatori, ravvisiamo l'opportunità di pubblicarla sul "Magazine", nella Rubrica dedicata alla "Posta", rendendo "cartaceo" il testo da qualcuno di voi già visionato sul sito uvai.it.

GUIDO LEONE



UNIONE VELA D'ALTURA ITALIANA

Gent.mo Signor Direttore de
Il Giornale della Vela
Suo indirizzo E Mail
oriani@panamaeditore.it

e p.c.

Gent.mo Signor Alessandro Mei
Caporedattore GdV
Suo indirizzo E Mail
mei@panameditore.it

Caro Direttore,

il numero 5/010 del Giornale della Vela pubblica due articoli, entrambi a firma di Andrea Falcon, che chiamano in causa l'UVAI. Il primo - alle pagine 42 e 43, nella rubrica "ingaggi" - è un'intervista all'Arch. Spadolini, Presidente dello Yacht Club Livorno; il secondo - a pagina 44, nella rubrica "prima della boa" - è intitolato "Le regate di Vela d'Altura sono sempre seguite dalle polemiche".

Cercando di essere, quanto più possibile, conciso, le esporrò le mie osservazioni sui due citati "pezzi".

1. L'intervista all'Arch. Spadolini.

In apertura della sua intervista il Presidente Spadolini illustra i lati positivi della programmata organizzazione, quali la prevista atmosfera legata alla massima organizzazione velica italiana, gli sforzi intesi a creare, per i partecipanti, la migliore accoglienza che la Città è in grado di offrire, le indicazioni sulle aree marine scelte per posizionare i campi di regata ed, infine, le previsioni meteo marine per il periodo del Campionato, altrettanto positive.

Gli illustrati lati positivi sono corroborati dall'esposizione dei "Tanti buoni motivi per andare a Livorno" riportati nel fondo delle due citate pagine. Io che conosco ed apprezzo Livorno mi trovo pienamente d'accordo con il Presidente Spadolini e mi dico convinto che gli Armatori che decideranno di andare a Livorno per disputare gli "Assoluti di Vela d'Altura 2010", faranno un'ottima scelta.

Nel prosieguo dell'intervista il Presidente Spadolini, esponendo rispettabilissime opinioni personali, esprime alcune critiche, che concernono aspetti particolari, che non inficiano la validità della formula dei Campionati Italiani di Vela d'Altura, che risponde ai desiderata degli Armatori così come espresse nel corso delle 16 edizioni che hanno preceduto quella "assegnata" a Livorno.

Chi scrive ha discusso con il Presidente Spadolini, nel corso di un proficuo colloquio telefonico, i punti della sua intervista che si riferiscono all'essenza del formato dei Campionati Italiani, chiarendosi i reciproci punti di vista; talché non sono residue divergenze d'intendimenti circa l'imminente importantissima manifestazione della Vela d'Altura. Accomuna, l'Associazione di Classe UVAI ed il C.C.V.T., l'aspettativa che gli Armatori che si sono selezionati per partecipare al Campionato Italiano 2010, e coloro che, comunque, avranno maturato ed ottenuto un titolo per concorrervi, trovino nella "marinara" città di Livorno la sede ideale per onorare la massima manifestazione velica nazionale 2010.

Resta da dire, circa il ragguaglio numerico dei partecipanti al Campionato Invernale organizzato dal C.C.V.T., come fatto dal Presidente Spadolini, che nel Lazio, regione che confina con la Toscana, i due Campionati Invernali organizzati, rispettivamente, dai Circoli di Riva di Traiano e di Fiumicino, hanno ospitato, sempre rispettivamente, 76 e 149 imbarcazioni in possesso di regolare certificato di stazza (ORC e/o IRC).

Infine ritengo di poter fare un breve cenno sull'argomento "regate lunghe". Confermo al Presidente Spadolini che le richieste di coloro che amano dette regate, tra i quali si annovera anche chi scrive, sono state accolte da FIV ed UVAI; tant'è che, a partire dal corrente anno 2010, al termine delle prove d'altura che sono elencate nella citata Normativa Federale (vedi siti FIV e/o UVAI), sarà assegnato, per la prima volta, anche il titolo di Campione Italiano Offshore.

2. La Rubrica "Prima della boa":

Nella rubrica "prima della boa" il mio vecchio amico Andrea Falcon, generalizzando alquanto, dipinge un quadro che, riferito alle regate d'altura, è quantomeno sconsolante. Le critiche che Andrea esprime necessiterebbero, a mio modo di vedere, di sufficienti precisazioni e riferimenti. Mettendo insieme le manifestazioni di Alassio, Porto S. Stefano e Santa Margherita Ligure, affiancando alle stesse non precisate critiche, tutto fa, a mio modo di vedere, meno che l'interesse di chi regata; per non dire di chi organizza. L'unico riferimento intellegibile (per me) è quello delle, presunte, "classifiche modificate con l'inserimento di raggruppamenti non previsti dal bando di regata" che riguardano, mi sembra di capire, Pasquavela. L'affermazione dell'articolista è del tutto erronea. La classifica alla quale quest'ultimo si riferisce è la classifica ORC che, unica per tutte le classi, prevedeva un unico vincitore "over all". La classifica, **che chiunque può consultare sul sito dello Yacht Club Santo Stefano**, riporta, infatti, un unico vincitore. Prima della premiazione alcuni Armatori, che regatavano in classe 1, fecero richiesta al Circolo di voler premiare, estrapolando i dati dall'unica classifica, anche le barche di classe 1. Cosa che il Circolo fece; ovviamente con il consenso del vincitore over all, che era una barca di classe 3. Non quindi la creazione di un raggruppamento non previsto dal Bando ma solo un premio "aggiunto" dal Circolo a sua discrezione, accogliendo la richiesta di alcuni Armatori.

Il rilievo degli asseriti "controlli di stazza inesistenti" non rispecchia, neppure minimamente, la realtà. Io, al posto dell'articolista, invece di ascoltare le "voci di banchina", mi rivolgerei agli Organi ufficiali che potrebbero fornirgli i dati effettivi che dimostrano l'esatto contrario di quanto afferma.

La lettera dell'Armatore Riccardo Bergamasco, citata dall'articolista, non è nota all'UVAI ed a chi scrive. Se Andrea vorrà trasmettermi copia della lettera che cita, potrò rispondergli compiutamente anche sugli argomenti che, in merito, espone.

Infine, in relazione alla lettera che l'Armatore Marco Paolucci ha indirizzato al Presidente della FIV e dello YCI, Carlo Croce (e per conoscenza anche all'UVAI) rilevo che l'articolista non conosce gli antecedenti ed i successivi sviluppi che la riguardano. Prima che Paolucci scrivesse al Presidente Croce, l'UVAI, che aveva notato che nel Bando della Giraglia non era prevista la classifica ORC delle barche più grandi, prese l'iniziativa di sottoporre la questione al Presidente Croce che acconsentì di ricevere, a Genova, il sottoscritto, il Presidente dell'ORC ed il Consigliere FIV Fabrizio Gagliardi. Il Presidente Croce accolse, con favore, la richiesta degli "astanti" e diede disposizione di inserire nel Bando della Giraglia un "addendum" che prevedesse la richiesta classifica ORC. Marco Paolucci, purtroppo, non aveva trovato, nel sito dello YCI, l'addendum.

Quanto alla notazione finale di Andrea Falcon, che trovo, nella sua essenza, di pessimo gusto, dimostrando un'ingiustificabile mancanza di rispetto per chi presta la propria opera alle dipendenze dell'UVAI, debbo chiarire che l'UVAI non emette i certificati di stazza - che sono emessi dai rispettivi "Rating Office" - ma li consegna agli Armatori per conto della FIV. Per completezza d'informazione è d'uopo evidenziare che l'UVAI produce l'ingentissimo lavoro che è alla base dell'elaborazione dei certificati, impiegando cospicue energie lavorative e sostenendo, a fronte dei corrispettivi che incassa (o che dovrebbe incassare) i relativi, ragguardevoli, costi, ivi comprese le "generose" royalties, che sono dovute agli Enti titolari dei sistemi di stazza.

Approfitto dell'occasione per porgere i miei migliori saluti.

Li 7 Giugno 2010

Guido Leone - Presidente



HEXAGON

IL NUOVO MATERIALE DA SPINNAKER HIGH-TECH DALLE PRESTAZIONI ECCEZIONALI.

PER TUTTI, SOPRA QUALUNQUE MARE, DENTRO QUALUNQUE VENTO.

Hexagon e Spidertech insieme con Andrea Caracci alla MiniTransat 2809

Hexagon e Spidertech sono marchi registrati FMG

www.spidertechseil.eu - www.florenzi-marine-group.eu