

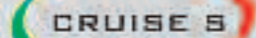
MEMBRANE®

MEMBRANE® Banks Sails sono marchi di Valata Smercato Srl.



AZUREE 33 CON MEMBRANE CRUISE S E 35 NODI

LE VELE DA CROCIERA PIÙ INNOVATIVE, RESISTENTI E DURATURE SUL MERCATO.
UNA GAMMA COMPLETA DI PRODOTTI PER OGNI MISURA DI BARCA.
IL PREZZO? LEGGERMENTE SUPERIORE A QUELLO DI UNA VELA TRADIZIONALE!

CRUISE D CRUISE Q  CRUISE S CRUISE K CRUISE P



Banks Sails

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

- | | | |
|---------|---------------|---------|
| Ancona | Napoli | Croatia |
| Bari | Palermo | Germany |
| Catania | Ravenna | Greece |
| Genova | RivadiTraiano | Malta |
| Lavagna | Varazze | Spain |
| Lignano | | Turkey |
| Livorno | | UK |

la vela d'altura

magazine

PERIODICO D'INFORMAZIONE DELLA UNIONE VELA ALTA ITALIANA - ANNO XV - N. 53 - DICEMBRE 2010



ANDREA MURA PROTAGONISTA ALLA ROUTE DU RHUM



ESIMIT EUROPA 2 PROTAGONISTA DEL 2010

Campionato Offshore e statuto federale: novità per il 2011

SPECIALE FIV



UNIONE 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



SPECIALISTI ONE DESIGN VINCITORI NELL'ALTURA

2010

un anno di successi

2011

30 anni di successi

Paolo Montefusco



Sandro Montefusco



Idea e realizzazione
ARTEGRAFICA PLS
info@artegraficpls.it

Direttore Responsabile
Laura Jelmini

Redazione
Aurelio Magnini
Emanuel Richelmy
Costanza Clarke (grafica)
Fabio Taccola (foto)

Pubblicità
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficpls.it

Stampa
SPEDIM

Hanno collaborato a questo numero
Franco Aquilani
Davide Besana
Clyde Carter
Francesco Coari
Giovanni Iannucci
Antonio Loretano
Guido Leone
Alessandro Mei
Alessandro Nazareth
Eugenio Ruocco

s o m m a r i o

Editoriale	4
La vignetta di Besana	7
L'incredibile Andrea Mura	9
A bordo di un missile	12
Dal mondo delle regate	15
Fiv: Nuova linfa alle lunghe	18
L'armatore: Gianfranco Cioce	22
Il progettista: Maurizio Cossutti	24
Regolamenti: presente e futuro	28
La stazza spiegata ai principianti	34
Barche: Nm 38	38
Barche: X-Performance	40
Barche: Italia 10.98	42
News	44





Un 2010 di successo per l'Uvai

Il primo decennio del terzo millennio è quasi in archivio, praticamente alle nostre spalle.

Le nostre "navicelle" hanno percorso il 2010 - apparso "brevissimo" - come sospinte da un'unica, interminabile, planata. Tanti i fatti, altrettanti i ricordi che ci consentono di archiviare l'ulteriore anno terribilis, marchiato dalla crisi (mondiale?, continentale?, o cos'altro?). Fatto sta che la crisi non ha, neppure sfiorato, i positivi "numeri" della Vostra Associazione che ha "navigato", quindi in perfetta controtendenza. Non ho la minima perplessità ad attribuire a tutti voi, Amici Armatori, l'esclusivo merito dei positivi risultati raggiunti. Né potrebbe essere diversamente, visto che l'Uvai vive degli individuali supporti che hanno i vostri nomi e cognomi.

In estrema sintesi il numero dei Soci è aumentato dai 1.882 del 2009 ai 1.919 registrati al 6 dicembre, numero che può considerarsi quasi definitivo, visto che alla fine dell'anno manca meno di un mese. Il numero dei certificati di stazza consegnati, che nel 2009 erano stati, in totale, 2.528, sono stati, sempre alla data del 6 dicembre, in totale, 2.714. Un rapido raffronto ci consente di constatare che l'incremento nei confronti del 2009 è più che notevole (+ 186). Se consideriamo che nell'anno "record" (2008) i certificati consegnati erano stati 2.724, possiamo affermare che, visto che mancano ancora 24 giorni alla fine dell'anno, dovremmo riuscire a superare il numero massimo di certificati consegnati in un singolo anno. Realtà che ci consente di confermare che la passione e la dedizione di voi Soci è motivo di legittimo orgoglio per tutti noi che rappresentiamo l'Uvai.

Non possedendo statistiche sul vostro grado di soddisfazione e non avendo, neppure, la disponibilità di appropriati sondaggi, non posso che pensare che, vista la vostra dimostrata "fedeltà", tutto considerato l'Uvai ha, anche nel trascorso 2010, fatto un ottimo lavoro.

Nel numero che vi accingete a leggere più argomenti sono da considerarsi degni di

nota e tali da richiedere una citazione, ovvero un opportuno approfondimento.

Dal punto di vista sportivo l'evento più recente e, quindi, "principe" è costituito dalla luminosa vittoria messa a segno dal bravissimo Andrea Mura nell'esclusiva Regata in solitario Route du Rhum, unanimemente considerata come la "regina delle regate oceaniche". Dopo avergli inviato - mentre regatava - tramite email, a nome dell'Uvai, i complimenti e l'auspicio di trovare condizioni favorevoli, approfitto di questo mezzo per rendergli i dovuti onori e porgergli i sentiti ringraziamenti per aver saputo onorare, in un settore di così tanto rilievo, tutta la vela italiana.

Ancora in campo sportivo vedo, con amichevole piacere, gratificato della nostra giornalistica attenzione il mio amico di remota data, Gianfranco Cioce, recente Campione Italiano nella combattutissima Terza Classe. Gianfranco è stato, nel 2002, validissimo avversario del mio *Veletta*, battendoci in un'edizione ventosissima della Nissan Cup. All'indubbio merito della sua vittoria, propiziata dal favore di Eolo, io replicai avvalendomi, (una tantum), dei favori della "dea benedetta" che mi aiutò ad aggiudicarmi, a sorte, l'automobile in palio, all'esito di un'appassionante lotteria alla quale parteciparono gli armatori che avevano portato a termine la regata (non molti vista la buriana da 50 nodi che dovemmo affrontare).

Il segmento politico di questo numero è ricco, come in ogni fine d'anno, di notizie che concernono gli enti titolari dei due sistemi di stazza ufficiali. Nel mese di ottobre si è tenuta, ad Istanbul, l'assise del Rorc/Uncl, titolari dell'Irc. Nel mese di novembre, invece, si è tenuto, ad Atene, l'Annual Meeting dell'Orc.

Da quest'ultimo meeting è sortita la positiva notizia della conferma, alla guida, quale Chairman dell'Offshore Racing Congress, dell'italiano Bruno Finzi. Parimenti italiani restano sia il Presidente dell'Organo tecnico (Itc), che è il progettista Alessandro Nazareth, sia il Presidente del Measurement Committee che è, ancora, il noto Nicola Sironi.

Dagli atti del Congress Meeting dell'Irc emergono, per ciò che concerne la nostra



flotta, alcuni dati positivi. In primis la nostra flotta Irc è al primo posto per ciò che concerne l'incremento di imbarcazioni stazate con questo sistema, nel periodo che va dal 31 agosto 2009 al 31 agosto 2010, che sono state, in totale, 87. Il Giappone si piazza al secondo posto con 44 barche. Al terzo posto la Francia con 29 barche. La Gran Bretagna, incontrastata leader di questo sistema, ha visto la sua flotta diminuire, nell'esaminato periodo, di 26 scafi. È questa l'ulteriore dimostrazione che "gli italici armatori" sono viepiù agguerriti ed appassionati.

Ho, peraltro, notato che l'estensore della nota che commenta il prospetto dal quale ho desunto i dati qui illustrativi, ha concluso, nel puro stile dei rappresentanti della "Perfida Albione", che "it is suspected however that a change to the method of counting in these cases may have influenced this". Come a dire: non "accettiamo" l'onta e... ogni scusa è buona per giustificarla. Nella realtà la ben nota "disciplina" dell'Architetto Riccardo Proveni è la migliore garanzia della costanza del metodo di rilevamento dei dati che informa le nostre statistiche.

Circa le novità tecniche dell'Orc i contributi che troverete in questo numero del "giornalino" potranno soddisfare ogni vostra legittima curiosità. Delle novità che possano interessare più da vicino il rating dell'amata creatura di ogni armatore, sarà d'uopo attendere ancora... qualche giorno.

Della "Bibbia" che regola l'attività maggiore, voglio riferirmi alla Normativa per la Vela d'Altura, si è ben occupato il Consiglio Direttivo - che ha interagito con Fabrizio Gagliardi, Responsabile Fiv per l'Altomare - procedendo alla razionalizzazione di alcuni passi dell'opera che, iniziata da Andrea Damiani e proseguita dall'indimenticabile Amico Sergio Masserotti, è curata oggi dal già citato Fabrizio Gagliardi. Non ravvisandosi alcuna necessità di profonde modifiche si è fatto in modo che alcune norme siano, ora, di più agile ed univoca interpretazione. Chi ha la curiosità di sapere cosa si sia effettivamente modificato non dovrà fare altro che "scaricarsi" dal nostro (e vostro) sito

www.uvai.it il "file" della Normativa 2011 che provvederemo a pubblicare on line subito dopo che sarà intervenuta l'approvazione del Consiglio Federale.

Un argomento che si riferisce, nello stesso tempo, ai due sistemi ufficiali di stazza, è quello, venuto alla luce di recente - ma del quale chi scrive "sente parlare" da più tempo - e che tratta delle possibilità che le due entità, Orc e Rorc/Uncl, possano accordarsi per la creazione di un nuovo sistema unificato. Notevole risalto è stato dato allo stesso argomento dalla stampa specializzata, vedi il Giornale della Vela n. 11 (dicembre/gennaio) che parla di "miracolo" e di un progetto di "fusione Irc-Orc!". Devo dare atto all'amico Andrea Falcon che, dimostrando opportuna prudenza, dice che "Ci vorrà un po' di tempo, ma c'è ottimismo". Manca, da parte di Andrea, qualunque previsione circa i tempi che, a suo modo di vedere, occorreranno perché dalla speranza si passi all'attualità.

Ritengo opportuno evidenziare che negli

atti ufficiali dell'Irc Congress Meeting 2010, tenutosi, ricordo, nella prima decina del mese di ottobre del corrente anno, (come dire, solo ieri!) nulla risulta sul citato argomento.

Le notizie delle quali disponiamo in Uvai sono tali da raffreddare azzardate previsioni ottimistiche, quantomeno per i tempi ipotizzabili in ordine allo sviluppo/conclusione dell'accordo. C'è conferma dell'intenzione di addivenire ad un accordo, ma le previsioni dei tempi di attuazione parlano di "long way" e di "long term goal"!

Lungi da noi esprimere un atteggiamento di chiusura pessimistica, che non ci è proprio, ma l'adozione di una posizione di prudente attesa è, da noi, considerata conseguente e razionale; e se son rose...

È d'obbligo, per chiudere, indirizzare a tutti voi cari amici armatori, anche a nome degli altri Consiglieri e della magnifica struttura dell'Uvai, i miei più sinceri e propizi voti per un radioso e prospero nuovo anno.





SOLO IL MARE VI SEPARA.

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

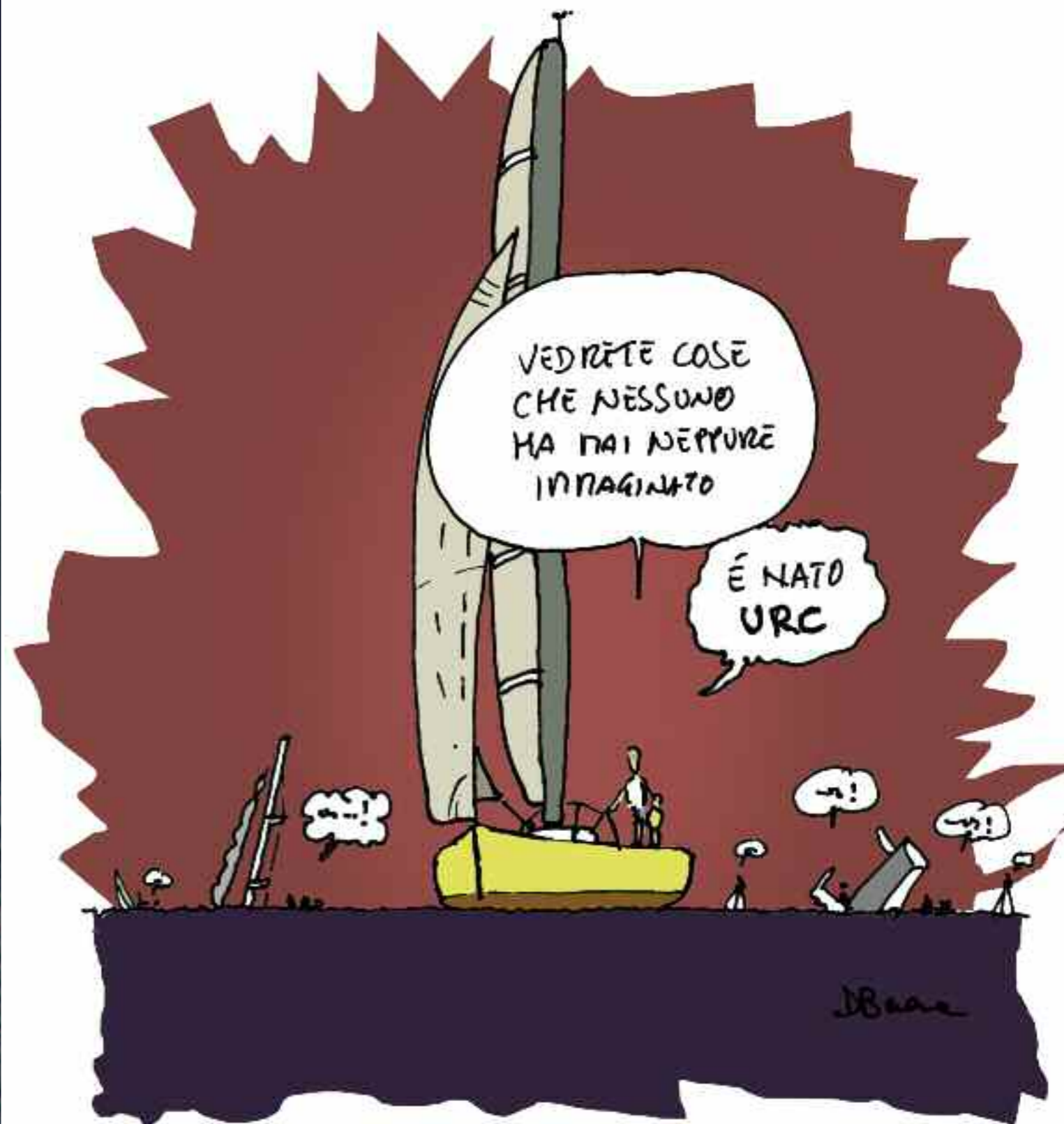
VIENI A CONQUISTARLO.

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



Comet 38. Pensata in grande.



La costruzione dei Comet unisce la tecnologia con la manualità artigianale. Dallo scafo alla falegnameria, dagli osteriggi a filo agli acciai, la maggior parte degli elementi del vostro Comet sono realizzati in casa e su misura.

Lo scafo e la coperta sono in sandwich di Airex, con uso di tessuti unidirezionali e biassiali e resina epoxy-vinilica. L'Airex è incollato alle pelli con la tecnica del vuoto e i rinforzi sono stratificati direttamente sullo scafo,



evitando l'uso di controstampi, per ottenere la massima rigidità strutturale. Le nostre barche si chiamano Comet, ogni Comet è fatto per chi condivide la nostra passione perché, come la passione, mantenga il suo valore

inalterato nel tempo. Il modo migliore per saperne di più è quello di contattarci: 06 6522012, seguirci sul sito www.comaryachts.it o venire a trovarci a Fiumicino, siamo nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Roma.



Campione Italiano ORCi 2010

COMAR
Handmade Yachting Technology

COMET: 2100 · 2600 · 3500 · **3800** · 4100 · 4500 · 5200 · 5200S · 6200 · 6200S · 7300S · 8500S · 10000S

L'incredibile, straordinaria cavalcata in Atlantico di Andrea Mura

di Emanuel Richelmy

Il rhum l'ha bevuto lui, per festeggiare una vittoria straordinaria, ma l'ubriacatura se l'è presa il resto dell'Italia, anche quella che di vela capisce ben poco. Andrea Mura, da Cagliari, un'esperienza pluriennale spaziente tra derive, catamarani, Coppa America (con il *Moro di Venezia*), giri d'Italia, monotipi e tanta vela d'altura, è il primo italiano a vincere la Route du Rhum, la grande classica della vela in solitario con partenza, ogni quattro anni, da Saint Malo, in Francia, e arrivo a Pointe a Pitre, in Guadalupa, dall'altra parte dell'Oceano Atlantico. Mura, al timone di *Vento di Sardegna*, l'Open 50 progettato da Umberto Felci con cui Pasquale De Gregorio portò a termine il Vendée Globe del 2001, ha percorso le oltre 3500 miglia della transatlantica, scattata dalle coste francesi il 31 ottobre, in 19 giorni, 9 ore e 40 minuti, chiudendo al primo posto la classe Rhum, che contava 11 iscritti. La prima volta per un italiano, dicevamo, un risultato talmente straordinario da aver destato l'attenzione dei numerosi appassionati di vela dormienti (mass media compresi), quelli che normalmente si svegliano solo quando si parla di Coppa America o, appunto, di grandi imprese oceaniche. Un clamore che ha sorpreso lo stesso

>



<

Mura, accolto in patria come un eroe, con tanto di telegramma ufficiale di congratulazioni inviato dal Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, ma ancora non del tutto consapevole, una volta rientrato in Italia, del trambusto generato dalla sua vittoria. «Me ne sono accorto con il tempo», sussurra con una voce da cui traspare ancora l'emozione per i tanti complimenti ricevuti, «e solo adesso sto iniziando farci l'abitudine. Più che altro sono molto contento che si parli di vela, è la cosa più importante». Quella di Mura è stata una cavalcata spettacolare, condita da dosi massicce di mal di mare («è stato difficile abituarsi a stare tanti giorni di seguito tra le onde») e da una consapevolezza dei propri mezzi in crescita costante, man mano che il continente europeo si allontanava e il suo Vento di Sardegna guadagnava miglia su miglia rispetto ai suoi avversari diretti. Tanto che a un certo punto, vista la situazione e tenuti sotto stretto controllo i diretti inseguitori, Andrea si è persino risparmiato, tanto da arrivare al traguardo, in Guadalupa, fresco come una rosa (dei venti, nel suo caso). «Ho rallentato, ho capito

che era inutile dare il massimo e mi sono preoccupato soltanto di arrivare in tempo per la premiazione, cosa che sono riuscito a fare per un soffio: era troppa la voglia di salire sul palco accanto a vere e proprie leggende del mare come Franck Cammas e Roland Jourdain. Era un sogno, per me. E i complimenti che mi ha fatto Cammas, guardandomi dritto negli occhi, quando sono arrivato, sono stati il premio più bello che avessi potuto desiderare. Non li scorderò mai».

Complimenti tra gente di mare, che sono un'ulteriore spinta a proseguire in questa nuova esperienza oceanica. Anche perché l'oceano, quando ti entra dentro, è difficile da ignorare. «Certo», conferma Mura, «ormai ho iniziato e non ho alcuna intenzione di fermarmi. L'obiettivo più concreto è la Transat Jacques Vabre, la traversata atlantica in coppia in programma l'anno prossimo, sempre con il Felci 50 *Vento di Sardegna*. Mentre il sogno si chiama Vendée Globe, il giro in solitario senza scalo che partirà nel 2012». Un sogno, certo. Almeno per ora. Proprio come lo era la Route du Rhum un paio d'anni fa. Vero Andrea?

SUGGERIMENTI DALLA ROUTE DU RHUM: ANDREA MURA SU VENTO DI SARDEGNA, ROLAND JOURDAIN FESTEGGIATO SUL PODIO, GROUPAMA 3 DI FRANCK CAMMAS E L'ALTRO ITALIANO MARCO NANNINI SUL SUO CLASS 40 UNICREDIT



Tutti i vincitori della transatlantica in solitario

Una splendida edizione, questa Route du Rhum 2010, che ha visto un numero mostruoso di partecipanti - ben 85 i solitari al via divisi in cinque classi - lanciarsi alla conquista dell'oceano Atlantico. Edizione anche con un meteo abbastanza favorevole, che non ha decimato la flotta come avvenuto spesso in passato, regalando finalmente una navigazione più tranquilla ai numerosi navigatori. Se Andrea Mura con *Vento di Sardegna*, supportato dalla regione sarda e dal Gruppo Intermatica, ha vinto nella categoria Rhum, il grande Franck Cammas, al timone del maxi trimarano *Groupama 3*, si è imposto nella classe Ultime, mentre Roland Jourdain ha trionfato tra gli Imoca 60 con il suo *Veolia Environnement* e Lionel Lemonchois tra i Multi 50 con *Prince de Bretagne*.

Successo infine per Thomas Ruyant con *Destination Dunkerque* tra i Class 40, la flotta più numerosa con i suoi 44 iscritti, che ha visto Marco Nannini, con *Unicredit*, chiudere la regata al 27mo posto, e Davide Consorte ritirarsi con il suo *Adriatech* per problemi tecnici. Il prossimo appuntamento con la transatlantica Route du Rhum è per ottobre del 2014. www.routedurhum-labanquepostale.com

L'incredibile leggerezza dell'essere a bordo di un missile a due scafi

Un circuito di regate per catamarani monotipo con i professionisti del mare. Può sembrare fuori tema, visto che state leggendo una rivista che parla di vela d'altura a rating, ma ci sono eccezioni che confermano le regole. Come questa. Perché quando si ha la fortuna di navigare su barche che volano sull'acqua ad oltre 20 nodi, raccontarlo è d'obbligo. Ecco quindi la nostra esperienza a bordo di un Extreme 40 durante la tappa di Trapani, vinta da *The Wave Muscat*, delle Extreme Sailing Series.



Foto Extreme Sailing Series

Foto Extreme Sailing Series

di Clyde Carter

Ci mettiamo il casco, ma la moto è rimasta a casa. «Potreste farvi male», ci dicono, «meglio prevenire». Siamo d'accordo e il casco, anche se strettino, è al suo posto. Fuori ci sono circa 12 nodi di vento, con tendenza a rinforzare. Gli Extreme 40 in acqua sono sette, le regate in programma per la giornata sei, sprint brevissimi in cui è fondamentale partire bene e avere il sangue freddo per una decina di minuti scarsi. *Groupama* si avvicina nervosamente. Ci fanno cenno di salire a bordo, cosa che facciamo rapidamente salutandoli i ragazzi del tender appoggio. Franck Cammas ha lo stick in mano, guarda la nostra pancia sovradimensionata con un filo di terrore, abituato a imbarcare ospiti che in alcuni casi non hanno mai messo piede su una barca a vela, figuriamoci su un missile a due scafi. Ma si tranquillizza quando gli diciamo che abbiamo in comune (si fa per dire) la militanza sui piccoli catamarani. «Beh, peccato però che tu non possa fare nulla a bordo», ci dice, «perché è vietato. Altrimenti avresti potuto darci una mano». Sincero? Ironico? La seconda che hai detto, Franck. Ma chisseneffrega, anche la più feroce delle battute diventa una carezza in bocca a un campione come Cammas. Il resto, sono una decina di minuti di pura follia adrenalinica, fin dalla partenza, mentre siamo appollaiati sulla traversa anteriore del catamarano. *Groupama* accelera, si alza su uno scafo, accelera di nuovo, incrocia *Red Bull* che ci passa a una manciata di centimetri dalla poppa: una

virata e siamo già in lay line, a dieci, anzi nove lunghezze, cioè otto, sette... Vabbè, siamo in boa. E quando il genaker si gonfia, le accelerazioni diventano violente, il traguardo sempre più vicino, lo sprint sempre più intenso. Qualche attimo, e la regata è finita. Ne vivremo altre 4, una seconda con *Groupama*, una a bordo di *Gitana* e un'altra ancora con il team *Red Bull*. Siamo stanchi, perché anche fare solo la zavorra, su un Extreme 40, è faticoso. Il vento nel frattempo è decisamente aumentato, così come il pubblico a terra, estasiato da questi catamarani che sfrecciano a pochi metri dalla banchina. Un riscontro davvero notevole, quello ottenuto dalla bellissima *Trapani*, che dopo aver ospitato le barche della Coppa America e numerosi match race, ha superato anche questa prova, trasformandosi ormai definitivamente in una città della vela a tutti gli effetti. Accanto a noi, spunta il Presidente della Provincia di Trapani, l'Avvocato Girolamo Turano, artefice di questa tappa siciliana del circuito Extreme Sailing Series. «Questa spettacolare manifestazione», ci spiega Turano, confermando le nostre impressioni e nient' affatto sorpreso dalla presenza dei tanti trapanesi interessati all'esito delle regate, «segue altri grandi eventi organizzati a Trapani e conferma ancora una volta l'importanza della nostra Provincia nel mondo della vela. Speriamo che questi eventi rendano merito alla nostra bellissima terra». Una provincia che merita di essere scoperta a fondo, magari in barca a vela, ma di certo non su un Extreme 40: a certe velocità, vedere il panorama diventa un'impresa.

Con Nautilus Marina Group, il mare non è mai stato così a portata di mano. Vieni a trovarci.



www.nautilusmarina.com



Nautilus Marina Group è una rinomata realtà che opera a 360° nel contesto della nautica, con riconosciuta professionalità, strumenti all'avanguardia e personale altamente qualificato. Fondata dalla famiglia Stillitano e diventato un punto di riferimento per gli appassionati di nautica, Nautilus Marina Group, che ha sede a Fiumicino, fa della serietà e della competenza i capisaldi di un'attività che abbraccia tutti gli aspetti legati al mare. Un vero e proprio polo della nautica che sorge alle porte di Roma.

BROKERAGE

Dalla distribuzione delle imbarcazioni dei cantieri Hanse Yachts, Striper e Larson, delle note eliche Variprop e dei sistemi elettronici di bordo Philippi, alla costruzione e relativa vendita delle celebri barche da crociera/regata della linea Nm Yachts, Nautilus Marina Group offre ai propri clienti un ampio e completo servizio di compravendita di barche nuove e usate, garantendo il massimo del supporto ai propri clienti prima, durante e dopo l'acquisto.

n.stillitano@nautilusmarina.com

CANTIERE

Una moderna struttura che si sviluppa su un'area di 17.000 mq, specializzata nella manutenzione, il rimessaggio, la riparazione e l'ottimizzazione di barche da crociera e da regata (in collaborazione con il noto Studio Cossutti Design) dai 9 ai 25 metri di lunghezza. Il cantiere, che può contare su tecnologie all'avanguardia ed è in grado di soddisfare qualsiasi richiesta specifica, è inoltre centro autorizzato Awlgrip International (verniciatura e nanotecnologia), l'unico in Italia.

marina@nautilusmarina.com

MARINA

Nautilus Marina Group è inoltre un attrezzatissimo e altrettanto sicuro marina da 220 posti barca, di qualsiasi dimensione, immerso in un meraviglioso contesto naturalistico, un esclusivo Yacht Club, un apprezzato ristorante, uno shipchandler, una rinomata scuola di vela e un ufficio che si occupa di mediazione marittima, brokeraggio, assicurazioni, perizie, compravendita, assistenza post vendita e consulenza per l'attività agonistica.

info@nautilusmarina.com

RETE VENDITA

Situati su tutto il territorio nazionale (vedi il sito www.nautilusmarina.com), i nostri collaboratori, esperti professionisti del settore nautico, gestiscono le attività legate alla vendita e consegna delle imbarcazioni distribuite dal Nautilus Marina Group, prima tra le aziende italiane, impegnate nella cantieristica e commercio di imbarcazioni, ad aver sviluppato un sistema di gestione per la qualità conforme alla normativa ISO 9001. L'applicazione quotidiana delle procedure sviluppate ha permesso al comparto vendita di formare e diffondere una rete vendita professionale e affidabile.

commerciale@nautilusmarina.com

NAUTILUS MARINA GROUP - Via Monte Cadria, 127 - 00054 Fiumicino (Roma) - Tel. +39 06 65.81.221 Fax. +39 06 65.82.285



PUBBLICITÀ NAUTICA

Barcolana di Trieste da record

Solita grande festa a Trieste per la 42ma edizione della Barcolana Coppa d'Autunno, la celebre regata che ai primi di ottobre coinvolge ogni anno centinaia di barche e un numero



impressionante di velisti in acqua e di curiosi a terra. La vittoria overall è andata al Maxi *Esimit Europa 2* (foto a destra) di Igor Simcic, con Alberto Bolzan al timone e Flavio Favini alla tattica, che approfittando delle condizioni meteo perfette della giornata (circa 15 nodi di vento) ha stabilito anche il record di percorrenza sul nuovo percorso in vigore dal 2008, chiudendo la regata in 56 minuti e 13 secondi. Mitja Kosmina, timoniere di *Maxi Jena Amori*, ha tagliato l'arrivo seconda, con ben 21 minuti e 6 secondi di svantaggio sul primo. Grande regata di Andrea Nevierov, che con uno scafo di 55 piedi, *Bauxt Vte*, è arrivato terzo, 4 secondi dopo *Jena*. Per consultare le classifiche e tutti i vari vincitori di classe, vi invitiamo a visitare il sito della regata. www.barcolana.it



Campionato Autunnale a Santa Margherita



In archivio l'edizione 2010 del Campionato Autunnale Cnsm, organizzato in collaborazione con Marina 4, Darsena dell'Orologio e la partnership di Quantum Sail Italia.

46 le imbarcazioni partecipanti, delle quali 15 iscritte anche alla Coppa delle due Lagune, organizzata per il quarto anno in collaborazione con Yacht Club Lignano, Nautica San Giorgio e il patrocinio di Panathlon. La vittoria assoluta del Campionato è andata a *Spin One*, l'X-35 di Pietro Saccomani vincitore anche in classe 2, mentre in Irc Overall Crociera si è imposto il First 40.7 *Non Solo Ciarma* (foto sotto) del gruppo Non Solo Vela, vincitore anche in classe 1 Crociera.

In Irc classe 1, netta vittoria per il Felci 45 *Città di Grisolera* di Franco Daniele, seconda piazza per l'Arya 415 *White Goose* (foto sopra) di Giancarlo Zannier e terza per il First 44.7 *Sberessa* di Francesco Pison. In classe 2, dopo *Spin One*, guadagnano il podio l'Imx 38 *Black Angel* di Paolo Striuli e *Creatura*, First 40.7 di Vittorio Anselmi. Nella classe 3 vittoria per l'equipaggio padovano di *Evvi-va*, Elan 340 di Massimo Dainese, seguiti da *First of All* di Manuel De Faveri e dal Bonin 30 *Hello* del bolzanese Zeno Renato Zago, mentre nell'agguerrita Minialtura si impone con uno scarto minimo il Platu 25 *Vizio* di Sandro Ravenna su *El Moro* di Graziano Manfrè e *Arkanòe Aleali* di Claudio Caramel. In Irc Crociera, in classe 1 secondo posto per il First 40.7 *Non Solo Vela*, terza posizione per il G 34 B, portacolori del Circolo Velico Conegliano, mentre in classe 2 vittoria assoluta del Gs 37 *Via col Vento* di Francesco Sponza, seguito dall'Elan 333 *Rosso di Sera* di Vela Nord Est e dall'Hanse 370 *Sciroccata* di Loris Causin. Nella Coppa delle due Lagune, infine, vittoria per *White Goose* della Compagnia del Vento di Pordenone.

www.cnsm.org



Vela in laguna

In archivio il XXII Campionato Autunnale della Laguna, svolto su sei prove con un tempo decisamente autunnale e con l'organizzazione dello Yacht Club Lignano. Una quarantina le barche partecipanti, divise tra Orc, Irc e Libera. Tra i protagonisti, il Grand Soleil 37 *Sagola* (foto sotto) dell'armatore-timoniere Fausto Pierobon, che con il suo equipaggio di amici ha vinto in Classe Orc 3-4, mentre l'X-50 *Victor X* di Vittorio Margherita si è imposto in Orc 1 e l'Elan 380 *Calema* di Lucia Scotti in Orc 2. In Irc, vittorie per *White Goose* (A1), *Sagola 60* (A2) e *Marakesh Express* (A3), mentre nella classe Open successi sempre per *White Goose* (Alfa) e *Sagola 60* (Charlie), oltre che per *Creatura* (Bravo), *Quantum Vigne* (Delta e Trofeo De Faccio Marocchi), *El Moro* (Echo) e *Victor X* (Zero). Ottima l'organizzazione dello Yacht Club Lignano che a fine regata ha riscaldato gli equipaggi con della paella oppure del cinghiale allo spiedo.

www.yclignano.it





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

Ufficio vendite: Tel. 019 67.99.127

info@marinadiloano.it



GRUPPO
FONDIARIA SAI

La Middle Sea Race a Esimit Europa 2

A conclusione di una stagione straordinaria, il Maxi *Esimit Europa 2* di Igor Simcic e dello skipper Flavio Favini, protagonista di un 2010 ricchissimo di successi, si è imposto anche nella Rolex Middle Sea Race, risultando il vincitore in tempo reale dopo aver concluso il percorso in 2 giorni, 6 ore, 52 minuti e 32 secondi.



Esimit ha mantenuto il comando della regata sin dalla partenza di Grand Harbour, a La Valletta, ed è riuscito a consolidare gradualmente il vantaggio su *Leopard*, fino a circa 25 miglia dallo Stretto di Messina, quando è rimasto impantanato in un grosso buco d'aria e *Leopard* si è avvicinato, per poi rimanere anch'esso abbonacciato. Per Flavini, «non è stata un'impresa facile, ma è stata una regata bellissima. Noi abbiamo vinto i Line Honours, *Leopard* aveva anche vinto il Rolex Fastnet, quindi non è una barca facile da battere, ma l'aria leggera ci ha leggermente avvantaggiati. Se fosse stata una regata con vento più forte, non so come sarebbe andata a finire».

Questi i vincitori di classe: *Lucky* (Irc Overall), *Esimit Europa 2* (Irc 1), *Lucky* (Irc 2), *Jaru* (Irc 3) e *Artie* (Irc 4), *Jaru* (Orc Overall), *Ei* (Orc 1), *Varuna* (Orc 2), *Jaru* (Orc 3) e *Three Sisters* (Orc 4). Menzione speciale proprio per il First 40.7 *Three Sisters*, portato perfettamente da un equipaggio della Repubblica Ceca che dopo le ottime prestazioni al campionato Italiano d'altura di Livorno, ha dimostrato ancora una volta il proprio valore in acqua conquistando un'ottima vittoria di classe.
www.regattanews.com



Trofeo Giovanni Paoli

Con lo svolgimento della quinta prova in programma, si è conclusa la prima manche del Campionato Invernale di Punta Ala 2010-2011 Trofeo Giovanni Paoli. Nella classifica Irc, al comando è *Meria Too* seguita da *Faster2* e da *Galatea*, mentre nella classifica Orc guida *Galatea* seguita da *Justina II* e da *Cronos2*. Nella classifica Libera, infine, *Livingston* precede *Big Hell One* e *Vanitas*. Nel corso della premiazione di manche è stato ricordato l'amico e velista Franco Scurpi, recentemente scomparso. L'appuntamento è a febbraio per l'inizio della seconda manche.
www.ycpa.it



Tutta la vela d'inverno

Centinaia di barche e migliaia di velisti, impegnati lunghe le coste dell'Italia, isole comprese. Il fenomeno Invernali è sempre più vivo, con picchi impressionanti di partecipazione, vedi i campionati di Fiumicino e Ravenna, e un livello medio molto alto, a conferma della vitalità del mondo delle regate a rating. Una volta conclusi, daremo un ampio spazio a tutti i campionati in uno speciale invernali che uscirà sul secondo numero del 2011 di questa rivista. A tal proposito, vi invitiamo a mandarci immagini, notizie e storie da raccontare all'email comunicazione@artegraficapl.it

Campionato d'Autunno a La Spezia

Si è concluso il Campionato d'Autunno dei Circoli velici del Golfo di La Spezia. A testimoniare la validità di questa kermesse sono state le 62 imbarcazioni iscritte, con il coinvolgimento di più di 400 velisti. Nel primo raggruppamento (Orc A e B), *Qq7* di Roberto Maffini e Paolo Lazzarini ha preceduto *Gls Stella* di Beppe Cavaliere e Stefano Fava e *Valkiria* di Vincenzo De Falco, mentre nel secondo gruppo, il più numeroso, *Coconut* di Francesco Sodini ha avuto la meglio su *Namasté* delle Vele Rosa e *Blu Magic* di Paolo Masella. Notevole la partecipazione nel raggruppamento Tutti a Vela con 20 imbarcazioni iscritte, a conferma del successo di questa formula.
www.ccvgspezia.it

Campionato Offshore e Statuto federale: le novità Fiv per il 2011



Sono la bellezza di 199 le imbarcazioni d'altura che hanno preso parte al primo campionato Italiano Offshore, con otto manifestazioni in calendario, su percorsi superiori alle 100 miglia, e un vincitore, Chestress 2 (vedi articolo nelle pagine seguenti). La formula, messa a punto dal consigliere nazionale Federazione Italiana Vela responsabile dell'Altomare, Fabrizio Gagliardi, ha senza dubbio dato nuova linfa alle regate lunghe. «È un evento in rapida crescita», ha commentato soddisfatto Gagliardi, «che puntiamo a estendere come numero di regate e come distribuzione territoriale. Nel 2011 gli eventi validi per il campionato Italiano Offshore saranno dieci e l'intento è quello di arrivare ad avere per ciascuna Zona Fiv una manifestazione valida per l'assegnazione del titolo che si aggiudicherà l'imbarcazione che avrà totalizzato il punteggio maggiore, calcolato sui tre migliori piazzamenti acquisiti nelle singole prove». Regata d'esordio per la stagione 2011 è la Moby Roma per tutti, una regata impegnativa di oltre 500 miglia con partenza da Riva di Traiano il 10 aprile. Si prosegue a maggio a Napoli con la Tre Golfi per poi risalire a nord del Lazio con la regata 151 Miglia, che prende il via il 2 giugno. È questo il mese più caldo per la vela d'altura con un ricco calendario di eventi in Adriatico, a cominciare dalla Cinquecento Thiénot Cup, in calendario il 5 giugno, la Brindisi-Corfu con partenza l'8 giugno e la Pescara-Cres in programma il 15 giugno. L'ultimo appuntamento del mese è con la storica Rolex Giraglia, che si snoda su un percorso di 243 miglia. Il 2 luglio si scenderà ancora in acqua in Adriatico con la Ravenna 100 per tutti, mentre in piena estate, il 17 agosto, prende il via la Palermo-Montecarlo, su un percorso di oltre 430 miglia. Ultimo evento valido per l'assegnazione del titolo italiano offshore è la Trieste-san Giovanni in Pelago-Trieste in programma il 16 settembre.

La stagione 2011 si presenta ricca di novità per tutta l'attività agonistica. Con l'approvazione della nuova Normativa per la Vela d'altura, sono stati anche rivisti i raggruppamenti adottati per le Selezioni, i campionati Nazionali d'area e il campionato Italiano Assoluto. Vengono distinte così in Gruppo A (classi Orc A-1-2) con al suo interno le suddivisioni in Regata (classi 1 e 2), classe 1 e classe 2 (crociera/regata); Gruppo B (classi Orc 3-4-5 e LOA minore di 11,40 m) con la distinzione in Regata (classe 3) e classe 3 (crociera/regata). Per il dettaglio delle classi, vi rimandiamo alla Normativa 2011 che verrà pubblicata sul sito della Fiv (www.federvela.it). In tema di novità, segnaliamo inoltre che nel 2011 cresce l'attività della Minialtura con l'incremento dei campionati Nazionali d'Area con l'aggiunta - a quelli già presenti del Tirreno, Adriatico, Ionio e Tirreno Meridionale - di un campionato Nazionale dei Laghi da disputarsi alternativamente sul Garda, sul Lago Maggiore o sul Lago di Como. Prosegue infine anche nella prossima stagione l'applicazione dei criteri di qualifica dell'atleta secondo i criteri e le modalità introdotte nel 2010. «Abbiamo messo a punto», ha aggiunto Gagliardi, «un sistema "certificato" che ci consente di tenere traccia e monitorare costantemente l'attività di chi partecipa costantemente, in qualsiasi ruolo, a competizioni veliche per più di 30 giorni l'anno. Un particolare software sviluppato dalla Federvela ci permette infatti di monitorare costantemente e di tenere traccia dei risultati degli atleti nelle regate di selezione per i campionati italiani assoluti, Minialtura e nazionali dei monotipi riconosciuti, la Coppa Italia, le regate del circuito della Grande Altura, così come le regate a tappe, le manifestazioni internazionali in Italia, i campionati continentali, i mondiali Orc e quelli dei monotipi di altura riconosciuti, anche se disputati all'estero».

Una "macchina federale" più snella, per rendere più efficace e operativa l'attività e, allo stesso tempo, ridurre i costi di gestione degli organi federali. È con questo intento che il presidente della Fiv, Carlo Croce, ha chiesto ad una Commissione appositamente nominata, di mettere a punto una proposta di revisione dello Statuto federale. «Un lavoro che è durato circa dieci mesi», ha detto il presidente Croce, «e non poteva che essere più accurato e trasparente. Nel corso di questi mesi c'è stato un grande scambio di idee fra i membri della Commissione, presieduta dal Presidente Onorario Carlo Rolandi e di cui facevano parte Giorgio Bresich, Glauco Briante, Pier Luigi Ciammaichella, Fabrizio Gagliardi, Guido Martinelli, Raffaele Ricci, Ernesto Russo, Giancarlo Sabbadini e il coordinatore federale Gianni Storti».

Dopo un primo confronto, la Commissione ha recepito i suggerimenti e le considerazioni giunte dai Consiglieri Federali e dalle Zone, definendo dei Principi informativi che lo scorso 27 novembre sono stati approvati dal Consiglio Federale. Ma vediamo più nel dettaglio i Principi proposti e approvati dal Consiglio Federale.

Il primo passo per uno snellimento della struttura e del procedimento decisionale è dato dal numero di consiglieri nazionali che verrebbe ridotto dagli attuali 25 a dieci (oltre il presidente) di cui sette in rappresentanza delle società, due in rappresentanza degli atleti ed uno dei tecnici. Prevista anche una riduzione delle strutture a livello periferico con i consigli di Zona formati da un totale di cinque membri, compreso il presidente. Questa modifica comporterà anche una rivisitazione delle procedure elettorali: le Zone verranno così accorpate in tre Aree (collegi elettorali) i quali esprimeranno ciascuno due Consiglieri nazionali. Il settimo consigliere nazionale sarà individuato come il candidato con maggior numero di preferenze fra i non eletti. La riforma propone anche l'introduzione del limite di eleggibilità a 70 anni per le cariche centrali e per il presidente di Zona, così come è prevista una limitazione del mandato a due quadrienni consecutivi per la stessa carica, considerando già come pri-

mo mandato il quadriennio in corso. Sono stati inclusi negli affiliati con diritto di voto i "Gruppi Sportivi Militari e Corpi dello Stato", organizzati su base nazionale e firmatari di apposite convenzioni, mentre sono stati identificati nel dettaglio i requisiti di attività che gli affiliati dovranno aver soddisfatto annualmente per mantenere il diritto di voto. Ciascun affiliato dovrà infatti aver soddisfatto almeno due dei seguenti requisiti:

1. Adesione della Scuola Vela con almeno 50 partecipanti tesserati Fiv;
 2. Adesione a progetti di formazione sportiva promozionale e giovanile (VelaScuola con Miur o eventuali altri progetti);
 3. Organizzazione di almeno tre regate veliche di qualsiasi livello, iscritte a calendario Fiv o, alternativamente, organizzazione di almeno una regata-campionato di livello nazionale;
 4. Almeno tre partecipazioni con propri tesserati (Juniores o Soci) a regate a calendario nazionale o internazionale;
 5. Partecipazione all'attività paralimpica.
- Prevista anche una riorganizzazione della struttura federale con la sostituzione degli attuali sei settori con due Aree (Amministrazione-funzionamento e Attività Sportiva) e sei Commissioni

Permanenti Consuntive (Medica, Antidoping, Affari giuridici, Atleti, Gruppi Sportivi Militari) e da altre eventuali Commissioni temporanee per specifici progetti.

Con la nuova riforma verrebbe poi rafforzato il ruolo della Consulta dei Presidenti di Zona che, nella nuova veste di "Conferenza Territoriale" dovrà essere convocato almeno tre volte l'anno e fornire un parere obbligatorio, ma non vincolante per il Consiglio Federale, su alcune tematiche riguardanti attività delle classi non olimpiche, calendario, attività promozionale e giovanile, attività formativa, linee di indirizzo del bilancio preventivo e altri eventuali specifici temi.

«Il testo della bozza di nuovo Statuto, contenente le indicazioni dell'ultimo Consiglio», ha concluso il presidente Croce, «sarà consegnato ai presidenti di Zona. L'ultimo passo di questo lungo cammino verrà compiuto la prossima primavera nel corso dell'Assemblea Nazionale, dove i presidenti delle 650 società affiliate, insieme ai delegati degli atleti e dei tecnici, saranno chiamati a esprimersi sulle modifiche proposte che, se approvate, entreranno in vigore dal prossimo quadriennio olimpico».



Foto: Taccola

Questa è vela, altro che stress...

di Eugenio Ruocco

Quando "Il Ghisla" scende in campo con il suo J-133 *Chestress 2*, il gradino più alto del podio, per gli altri poveri armatori, diventa utopia. Giancarlo Ghislanzoni, portacolori dello Yacht Club Italiano, si è rivelato l'asso pigliatutto di questo 2010: il titolo di Campione Italiano Offshore 2010 non è che la ciliegina su una torta di grandi successi. In verità, di lui si era già sentito parlare gli anni scorsi: due vittorie in overall alla Settimana dei Tre Golfi, un



quarto assoluto alla Giraglia, il sorprendente secondo posto alla Rolex Middle

Sea Race del 2008 (primo in IRC), la vittoria al Campionato Invernale del Tigullio 2009. Di quest'anno è invece la vittoria in overall al Trofeo Pirelli.

Ma chi è Ghislanzoni? Un alieno? Un Russell Coutts sotto mentite spoglie? Niente di tutto questo: è un armatore che, con passione e tanta buona lena, ha imparato nel tempo dai propri errori, e siccome nella vela vince chi sbaglia meno, ora si gode i frutti del duro lavoro. Genovese, 50 anni, si è avvicinato al mondo delle regate in età relativamente avanzata: «Molti miei amici erano allievi dello Yacht Club Italiano, ma da ragazzo praticavo altri sport competitivi: lo sci, e il mio grande amore, il rally. Mi sono appassionato alla vela tramite la crociera, poi ho conosciuto l'agonismo e le prime regate tra gli uffici di McKinsey, la mia dit-



L'EQUIPAGGIO DI CHE STRESS 2: IN ALTO, DA SX, ALBERTO BUSÀ, DANIELE RADDAVERO, GIANCARLO GHISLANZONI, ROBERTO DI SALLE, MARIA GHISLANZONI, LORENZO CASALINI, MARCELLO PASINI; IN BASSO, DA SX: FRANCO GARDELLA, GIULIA RAVAIONI, CRISTOFORO GOLLERO, GIUSEPPE LAVAGGI

ta, sulla flotta di Cino Ricci. Nel 2000 sono diventato armatore: un J22 per rompere il ghiaccio. Poi è stata la volta di *Chestress*, un J-109, meravigliosa barca per imparare e fare risultati. *Chestress 2* l'ho presa nel 2005. La considero quasi come una figlia: è cresciuta insieme a me e a tutto l'equipaggio. Tra manovre, velocità e tattica siamo migliorati di 4 o 5 minuti in 10 miglia di bastone». I segreti di Giancarlo non

sono poi così segreti. «Primo: un equipaggio affiatato che è rimasto pressoché lo stesso negli anni. Il nocciolo duro è composto da un gruppo di amici e coetanei, ormai - ahinoi - 50enni, che sono stati ottimi velisti da ragazzi e sono ritornati alla vela con *Chestress* nel tempo libero. Per citarne alcuni, Franco Gardella (Europeo 420) e Roberto Di Salle (campione Mondiale 420 ai tempi della "gloriosa" Unione



Sportiva Quarto). Poi ci sono i ragazzi, tra cui mia figlia Maria, che sono praticamente nati e cresciuti velisticamente con noi, diventando davvero bravi. Alberto Busà, ex-progettista e direttore vendite di Harken, e Daniele Raddavero, ottimo velista e neo-architetto navale, hanno infine portato sia competenza che energie giovanili. Senza dimenticare coloro che lavorano per la barca, come Massimo Borghi a Chiavari, o Dado Castelli di Elvstrom: sono fortissimi e soprattutto vivono *Chestress 2* non solo da fornitori ma da veri membri a terra del team». Segreto numero due: «a bordo», è solito raccontare Ghislanzoni, «siamo degli ingegneri. Alcuni lo sono davvero, ma io intendo dire che siamo tutti seguaci del metodo analitico. Abbiamo raggiunto una buona comprensione delle dinamiche condizioni-assetto-regolazioni-prestazioni: le manovre vengono provate e riprovate, non c'è una cima che sia più lunga del necessario, i pesi sono distribuiti al meglio». Costanza, attenzione alle regolazioni, passione: quella passione che ti fa investire tempo e denaro unicamente per la gloria. «Come armatore la vela d'altura mi ha stregato sia per la parte attiva in mare, sia per quella tecnico/regolatoria e organizzativa a terra: dedicare 15 minuti al giorno alla barca e all'equipaggio è un toccasana per chi rischia di

affogare nel lavoro. Inoltre le regate offrono la possibilità di migliorare come persone: la pressione del team costringe tutti a migliorare gli aspetti meno attraenti del carattere e a sviluppare intelligenza emotiva». Agli armatori neofiti che desiderino buttarsi nel mondo delle regate, Giancarlo vuole dare un solo, saggio consiglio: «ragionate con gradualità ed equilibrio. Inutile investire tanto sulla barca se l'equipaggio (e l'armatore) non è maturo. E viceversa. Sviluppare la squa-

dra è comunque la parte più importante e che richiede più impegno». IRC, ORC, poco importa: in Liguria, e fuori, *Chestress 2* (il 2 sta per "al quadrato", a sottolineare il miglioramento esponenziale del team negli ultimi anni) vince tutto. Ci si può stancare anche di vincere? «Cesare Fiorio, il boss della squadra Lancia che dominava i rallies, una volta disse che si può e si deve imparare sia dalle sconfitte che dalle vittorie. Speriamo che sia vero e di poter continuare così!».





Foto Taccola

Le strade del mare

di Aurelio Magnini

Campione Italiano, subito. Con una barca nuova, il Comet 38s *Scricca*, e un equipaggio altrettanto inedito, in un gruppo, quello delle barche più piccole della flotta standard Orc International, la classe 3, a dir poco agguerrito, tanto che a Livorno, al campionato, le prime tre barche della classifica erano racchiuse in due punti. Per Gianfranco Cioce da Bari, il 2010 è stato un anno fantastico, culminato con una vittoria che ha premiato la passione di un armatore e l'affiatamento di un equipaggio, gruppo guidato dal velista-velaio Daniele De Tullio, titolare del neonato loft North Sails di Bari assieme a Giuseppe Filippis e Alberto Grippo. Una stagione iniziata con un successo insperato al Gavitello d'Argento e conclusa con il trionfo di Livorno: in mezzo, tre mesi per scoprire e imparare ad amare una barca fresca di cantiere, una sfida che a molti poteva sembrare impossibile, anche perché la messa a punto di una barca nuova e originale come questo Comet 38s, unica nel suo genere, non è certo una passeggiata.

Ma facciamo un salto indietro, ai suoi inizi, quando Cioce, stimolato dal padre, muove i primi passi nel mondo della vela. «Sono sempre stato un appassionato di sport», racconta, «e così, vivendo in una città di mare come Bari, non ho fatto altro che seguire il mio istinto. Per cui, dopo aver praticato sci e tennis, anche ad alto livello, prima mi sono innamorato del windsurf, passione che è durata per oltre un decennio, e poi ho avuto tra le mani un Laser, con cui ho giocato per un po'». Le prime uscite, qualche regata al Circolo della Vela di Bari e poi le prime trasferte, con regate sul lago d'Iseo, sul Garda, a Palermo, una passione che esplose e che si concretizza con l'acquisto di un 470, fino a quando... «Fino a quando, credo fosse il 1989, non mi compro anche una moto d'acqua, un jet sky per la precisione, con cui iniziai a uscire come un forsennato e a

partecipare a qualche gara in Adriatico. Ad ogni modo, durò poco, perché a un certo punto mollai tutto - moto d'acqua, Laser e windsurf - e comprai un J 24, il primo nella nostra zona». Siamo all'inizio degli Anni '90 e Cioce si lancia nell'avventura in J, partecipando anche ai campionati Italiani, assieme a personaggi di culto della vela barese (e nazionale) come Roberto Ferrarese e Gigi Bergamasco, e a parecchie altre regate in giro per la penisola. «Mi divertivo molto, poi qualcosa si ruppe, ero demotivato, decisi di mollare e cambiare decisamente aria. Diedi via la barca, che nel frattempo, dopo una miriade di ottimizzazioni era diventata velocissima, e comprai una moto».

Le due ruote diventano quindi la nuova passione del momento, talmente forte da portare Gianfranco direttamente in pista, dove corre come un forsennato passando anche alla categoria 250 due tempi, che significa avere parecchi cavalli imbizzarriti sotto le chiappe. «Infatti», racconta accompagnando le parole con una risata, «un giorno i cavalli mi disarcionarono, tutti insieme, e diedi una botta tremenda. Fortunatamente mi andò bene, non mi feci molto male, ma nella caduta svenni per un attimo e fu un momento bruttissimo, mi si spense la luce, letteralmente. In questi casi, o fai tabula rasa e diventi più forte oppure, se ti rimane un po' di paura dentro, è meglio lasciare perdere». Nel suo caso, la seconda opzione si dimostrò la più valida e così la moto da corsa rimase chiusa in box, prima di essere venduta, e la passione per il mare tornò a farsi strada (ci si perdoni il gioco di parole...), una passione altrettanto sanguigna ma certamente meno pericolosa. «Cercavo una barca che fosse anche gestibile da solo, vagai tra Grand Soleil, Dufour, Bénéteau, poi mi innamorai dell'X-362 sport. Era il 2000 e così conobbi una persona speciale che tutt'oggi continua a seguirmi, Elio Petracchi. Ai primi di dicembre la barca fu varata, si chiamava *X Blu*, e restò a Lavagna per l'Invernale,

nelle sapienti mani di Elio. Poi per l'anno successivo organizzammo la discesa della barca a Bari e dopo l'Invernale, partecipammo alle regate di Alassio, al Tan a Livorno, alla Nastro Azzurro Sailing Week di Capri, prima di approdare sulle coste pugliesi. Un anno molto interessante, in cui ho avuto modo di capire molte cose». Seguono altre due stagioni con il 362, poi un rendering dell'X-43 fa breccia nel cuore di Cioce e, complice una visita al cantiere X-Yachts in Danimarca e la conoscenza del grande Niels Jeppesen, da *X Blu* si passa a *Blu X*, varata nell'agosto del 2003. «La portammo subito a Bari e partecipai a qualche regata, fino al 2009, anno del Mondiale Orc di Brindisi, ultima stagione con il 43».

Così arriviamo al presente, che ha un nome particolare, *Scricca* («Il soprannome di mia figlia, che ha sette anni»), e nuovi rapporti da consolidare con il cantiere Comar e con la veleria North Sails di Bari, nella persona di Daniele De Tullio. «Già da 2 anni mi ero avvicinato al cantiere Comar», spiega Gianfranco, «ma la svolta ci fu quando Alessandro Guardigli della Comar riuscì nel miracolo di vendere il mio X-43 in un momento in cui il mercato era fermo. Così iniziammo a parlare di una barca nuova. Gli dissi che volevo un 38, ma non un 38 normale, doveva essere diverso dagli altri, per concezione e costruzione. Volevo una barca cattiva, aggressiva, tirata. E ci sono riuscito grazie a un lavoro collettivo che ha coinvolto Alessandro Nazareth, Daniele De Tullio, la Hallspars e l'amico Elio Petracchi, con la fondamentale supervisione dell'Ingegnere Gianluca Brizzolari della Comar, esecutore e controllore di questo progetto, un ragazzo giovane e in gamba». Il risultato è una barca standard solo nello stampo dello scafo e negli interni, mentre il piano di coperta e il rigging è stato rivisto e ottimizzato per la regata. Un semi-custom, invelato North Sails («Sono rimasto sorpreso e soprattutto molto soddisfatto del loro lavoro»), che ottiene subito una vittoria al Trofeo Gavitello d'Argento fino a trionfare nelle acque livornesi al campionato Italiano, con Cioce

A bordo di *Scricca*

Dopo aver conquistato il titolo Italiano 2010, il Comet 38s *Scricca* si prepara alla prossima stagione, che lo vedrà impegnato in tutti i principali eventi del circuito d'altura, organizzati prevalentemente in Adriatico (a partire dall'Italiano a Trieste e dal Mondiale Orc a Cherso). L'equipaggio di *Scricca*, gestito dal Med Racing Team, è formato dall'armatore-timoniere Gianfranco Cioce e da Daniele De Tullio (tattica), Giuseppe Filippis (randa), Alessandro Di Ciaccio (trimmer), Massimo Marini (trimmer), Fabio Di Nanna (pitman), Roberto Innamorato (albero), Albatoro Turco (prua) e Paolo Stendella (team manager).



Foto Taccola

nella doppia veste di armatore e timoniere. «Una barca ottima al timone e morbida sull'acqua, che risponde subito ai comandi. Certo, per me è stata dura abituarmi nuovamente alle regate ad alto livello e riprendere il ritmo, le misure, le distanze, ma poi è andata davvero

alla grande. Questo progetto», conclude l'armatore barese prima di salutarci, «è il risultato di una sorta di maturazione personale e sono davvero molto soddisfatto di come stanno andando le cose». Certo, lo saremo anche noi al timone di *Scricca*. E il bello è che è solo l'inizio.



Foto Taccola

BARESE, UN PASSATO TRA LASER, WINDSURF E J24, CIOCE È IL PROPRIETARIO DEL COMET 38S SCRICCA, CON CUI HA VINTO IL TITOLO ITALIANO IN CLASSE 3



Foto Taccola



Nato a Udine, Cossutti si laurea nel 1986 in Ingegneria Navale all'Università di Trieste con una tesi sperimentale sulle barche di Coppa America. Dopo un'esperienza nello studio Starkel di Trieste, nel 2003 con Alessandro Vismara e Freek Koppelmans fonda Marine Technologies a Villesse. Nel 2005, con l'entrata di Massimo Breggion, il cantiere diventa 2 emme marine e inizia a costruire gli M37, scafi che ottengono grandi successi, e il recente M45. Nel 2008, Cossutti lascia il cantiere per dedicarsi esclusivamente alla parte progettuale. Tra i suoi progetti più noti, oltre ai già citati, il Protor 44, il Bonin 31, l'AA 38, il Mini 6.50 Twister, l'Open 65 Cometa, lo Zero One Design, l'Nm 38 e 43, e l'Open Metro+metro.

www.cossuttiyachtdesign.com

Navigare contro corrente

di Clyde Carter

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

Questione di cromosomi familiari. Mio papà aveva una concessionaria di automobili con annessa officina dove passavo le estati, mio nonno materno aveva una fabbrica di rimorchi a Treviso, io sono sempre stato (e sono tuttora) grande appassionato di motori, quindi, quando l'età lo permise, divenni il legittimo possessore di un cinquantino abbondantemente truccato. Tornando da scuola facevo le gare con un amico, attualmente il mio avvocato, che aveva un mezzo più veloce del mio, quindi per arrivare primo pensai bene di chiudere gli occhi e andare dritto sparato ad uno stop: peccato passasse una 127 che si dimostrò più dura di me... Quindi polifratture, e molti mesi prima di ricominciare a camminare. Bene, durante la convalescenza, degli amici di famiglia mi trascinarono (controvoglia) a fare un giro con un Pierrot di 9 metri, allora barca di rilevante pedigree agonistico. Così rimasi folgorato sulla via di Damasco e una volta venduto il motorino, mi iscrissi a un corso di vela, acquistai un 420, poi debitamente "sistemato", e presto diedi inizio all'attività agonistica, soprattutto con le barche d'altura essendomi rivelato un pessimo derivista. La passione per la progettazione dunque c'è sempre stata, avevo deciso che avrei fatto l'ingegnere fin da bambino, ma invece di scaldare i banchi di scuola disegnando

auto, ho continuato disegnando barche.

Parliamo di sistemi di stazza: l'Orc International è il più valido o ritieni che ce ne siano di migliori?

Sicuramente si è evoluto e in una direzione corretta, promuovendo barche più stabili e performanti a differenza del passato e consentendo una notevole pluralità di tipologie nella flotta. Dai segnali che si raccolgono, al prossimo Mondiale di Cherso potremmo vedere barche tipicamente ex-Ims tipo i Grand Soleil 42 e 56 Race, ovviamente aggiornati, contro dei Tp 52 e Gp 42, e barche di serie, o piccola serie, anche di concezione particolare come i Cookson 50, regatare insieme. Senza trascurare la lotta nella classe più piccola fra barche di grossi cantieri come X-Yachts, Grand Soleil, Comar, oppure realtà più piccole, ma con barche ad elevati contenuti, come 2 emme marine, Nm Yachts, Italia Yachts e così via. Il sistema di stazza perfetto non esiste e certamente l'Orc non è un sistema semplice. Secondo me, pur essendo molto valido nel valutare le prestazioni e permettere a barche di concezione diversa di regatare insieme, è ancora macchinoso nell'applicazione e nella comprensione dei risultati da parte di chi non ha attentamente studiato il sistema di compenso. All'interno del sistema ci sono anche dei modi semplificati di calcolare i compensi che vengono usati più o meno sperimentalmente, ad esempio in Germania o in paesi come l'Australia che si stanno riavvicinando al mondo Orc, e ritengo che questa sia la via da perseguire.



Cosa pensi dell'Irc?

Penso abbia avuto grandi meriti in un momento di crisi del vecchio Ims, in primis quello di far regatare con successo barche soprattutto di serie in diverse parti del globo, con un sistema semplice e per certi versi affidabile. Ha dimostrato ad esempio che non considerare la stabilità nel calcolo della stazza poteva portare a barche più marine, divertenti e performanti, così come premiare configurazioni con generosi gennaker in testa e bompresi, ma secondo me è vittima della sua stessa semplicità, che fa sì che barche come i Tp 52 e in generale sulle barche di medio-grossa taglia, i nuovi progetti specializzati da regata come Ran e Alegre siano virtualmente imbattibili e abbiano messo fuori gioco i più genuini cruiser-racer. E' solo questione di tempo e di budget, perché questa tendenza si estenda alle classi inferiori. Inoltre non giovano i sospetti di partigianeria per alcuni, anzi, parecchi rating troppo favorevoli, riservati a barche di determinati cantieri alimentati dalla segretezza della formula gestita da un unico centro di calcolo. Peraltro ripeto che non si può nega-

re il fatto che abbia avuto ed abbia tuttora grandi meriti e se flotte numerose corrono con questo sistema un motivo dovrà pur esserci.

Le nuove classi Gp. Per quale motivo, secondo te, non hanno ancora riscosso lo stesso successo che avevano, a suo tempo, le Level class Ior, o quantomeno non sono ancora ai livelli sperati dal management dell'Orc?

Non è facile da capire. Sicuramente una classe molto interessante come avrebbe potuto essere il Gp 42 forse, dico forse, avrebbe dovuto essere un po' più calmierata a livello economico, mentre da subito ha preso la via della super sofisticazione e quindi dell'esplosione dei costi, ma non è solo questo. Ai tempi, gloriosi, delle level class non c'era un'offerta così diversificata come abbiamo oggi, tra Irc, Orc, monotipi di prestigio come Farr 40 e Swan 45 con circuiti di alto livello e ben organizzati. E credo che in particolare le classi più piccole, il 26 ed il 33, abbiano sofferto della concorrenza dei vari Platu 25, Melges 24 e 32, e così via. Peccato, perché le level sono state una grande scuola, soprattutto per i progettisti. Spe-

riamo che si riesca a riprendere questa strada, magari sotto un sistema di compenso unificato, come sembra stia avvenendo oggi, e speriamo che possano rinascere manifestazioni come l'Admiral's Cup o la Sardinia Cup.

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

Mi piacciono moltissimo, ma non solo queste che hai citato, anche i Class 40, o i Mini Transat. Come non apprezzare quei regolamenti che fanno nascere barche veloci, marine, a volte molto belle, ma soprattutto stimolanti dal punto di vista progettuale e che permettono regate combattute e competitive? Ma se facciamo attenzione, stiamo parlando di barche da regata, o comunque molto sportive; bisogna pensare anche a chi vuole regatare con mezzi più, diciamo così, convenzionali o vicini ad un'utenza avvezza a forme e layout più tradizionali.

Secondo te, con l'attuale Orc International, una barca competitiva quanto può restare tale, con gli opportuni aggiornamenti?

La carriera agonistica di una barca ormai dura tranquillamente 3,4 stagioni, sempre che ovviamente la base di partenza sia "sana", e gli esempi sono molteplici. Lo scorso anno, ai primi posti di tutte le regate più importanti c'erano barche non di "primo pelo", per quanto ben curate e preparate e soprattutto portate molto bene, e parliamo non solo di barche nate per questa formula come i Gs 42 Race, ma anche di Grand Soleil 40, Bénéteau 40.7, Comet 38, i miei M37 e così via. Ovviamente spero che progetti più nuovi possano avere la meglio la prossima stagione, soprattutto se miei!

Qual è la tua filosofia progettuale?

Io sono figlio dell'alto Adriatico, un tempo patria dei classe Open, barche molto leggere, invelatissime, veramente divertenti anche se un po' estreme... Ho sem-



pre ritenuto che il peso sia un nemico e che una barca leggera possa essere altrettanto marina e sicura di una pesante, ed infinitamente più divertente. Nel primo evento velico di rilievo a cui ho assistito, la Half Ton Cup del 1976 a Trieste, pur ammirando le linee convenzionali del *Silver Shamrock*, la barca di Ron Hholland vincitrice, il mio cuore era tutto per *Candu*, la barca neozelandese del compianto Whiting: poppa larghissima, dislocamento leggero, certamente poco adatta alle ariette di Trieste, ma quando, raramente, il vento saliva sopra i 10 nodi...

Poi, passando dall'anarchia Open al mondo delle formule, ho forzatamente dovuto filtrare queste tendenze, ma il piacere per le cose anticonvenzionali ed il gusto, quasi il bisogno, di trovare sempre qualcosa di diverso, è rimasto intatto. Altrimenti ci si annoia.

Quali sono le barche su cui stai lavorando? E per il futuro, su quale tipo barca punteresti?

Fortunatamente anche in un momento non propriamente splendido come questo il lavoro non manca: oltre ai nuovi 42 e 52 della serie Nautilus e lo sviluppo dei nuovi Nm 38 per i clienti che parteciperanno alla prossima stagione, fra poco vedrà l'acqua Italia 10.98, costruita dal cantiere Baruffaldi per Italia Yachts, e stiamo cominciando a lavorare sulla sorella maggiore 13.98. Poi c'è il Feet 30, un monotipo di 9 metri e 20 per un gruppo di velisti bresciani a cui speriamo di "tirare il collo" quanto prima sul lago di Garda, un anti convenzionale 36 piedi Irc per il cantiere Bonin di Trieste, più diverse barche in refitting per la stagione agonistica 2011. Per il futuro, sicuramente il mercato della barca da crociera regata, anche di grosse dimensioni, spero resti un core-business importante, ma il sogno, dopo che la Coppa America alla luce del nuovo regolamento è almeno per il momento dimenticata, è quello di poter trovare un gruppo con budget adeguato per un Tp 52, o magari un Volvo 70.

Quando ti viene commissionato un progetto, da dove e come inizi?

Si chiariscono rapidamente con il committente i paletti principali, poi una prima analisi dei parametri principali di progetto (lunghezza, larghezza, pesi, superfici veliche) e finalmente un primo schizzo rigorosamente a matita del profilo, della pianta e del layout interno da passare a chi poi si occupa più in dettaglio della

parte design, mentre io mi dedico più alla parte aero e idrodinamica, appendici, stazze e numeri in generale. In generale mi piace un approccio aperto e di scambio di opinioni col committente e con i collaboratori, dalla fase iniziale al varo.

Quale credi che sia il futuro nell'ambito della progettazione in generale?

Certamente i mezzi informatici aiutano ad esaminare a tavolino nuove vie progettuali, nuove forme sia di scafo che di appendici, mentre c'è una certa staticità sui piani velici, ma d'altro canto, volendo estremizzare, è più facile assuefarsi alle carene con gli spigoli che alle vele alari. I sistemi di aumento della stabilità senza aumentare il dislocamento della barca,

come chiglie basculanti o pinne stabilizzatrici, dette Dss, sono potenzialmente molto interessanti, ma difficili da introdurre in un mercato abbastanza tradizionalista come quello del diportismo nautico. Anche una maggiore diffusione di costruzioni in materiali più sofisticati della normale vetroresina porterebbe a scafi più rigidi e performanti, ma dobbiamo fare i conti con la realtà economica che non permette grandi voli pindarici.

Viene naturale al cliente comparare sulla base del prezzo un prodotto di piccola serie, ma più sofisticato concettualmente o costruttivamente con quanto offerto dai cantieri di serie, ed è difficile fare capire la differenza nella sostanza.

L'OPEN COMETA PROGETTATO DA MAURIZIO COSSUTTI E (IN BASSO) LO ZERO ONE DESIGN. PAGINA PRECEDENTE: L'M45 IN NAVIGAZIONE E UN RENDERING DEL MONOTIPO FEET 30



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

Presente e futuro dei sistemi a rating



Foto regattanews

Dall'idea di riunire Orc International e Irc, a tutte le novità tecniche per la prossima stagione di regate

di Giovanni Iannucci*

Nel numero scorso di questo periodico, dopo aver illustrato i sistemi di calcolo del tempo compensato offerti dall'Offshore Racing Congress (Orc) e le possibilità attualmente disponibili per competere in tempo reale, concludevo, prendendo spunto dai successi delle "Ton Cups" negli Anni '70 e '80, con l'auspicio che si riuscisse a tornare ad un solo sistema di stazza, in grado di superare l'attuale dualismo Orc/Irc che, fra i tanti effetti negativi, non consente alla vela d'altura mondiale di organizzare eventi che godano di una vasta e genuina partecipazione internazionale. Il mio auspicio non era del tutto retorico, ma traeva origine da quanto stava

maturando da alcuni anni, per iniziativa personale del Presidente dell'Orc, Bruno Finzi, attraverso contatti informali con la dirigenza del Royal Ocean Racing Club (Rorc). Nel novembre del 2009, nella riunione annuale dell'Orc a Busan, l'iniziativa aveva assunto veste ufficiale ed era stato sollecitato l'inizio di negoziati con il Rorc, intesi a ricercare una soluzione al problema della dualità dei sistemi di stazza internazionali. L'International Sailing Federation (Isaf) aveva approvato l'iniziativa ed espresso il suo incoraggiamento. Dopo quasi un anno, si è registrato un primo successo, almeno nelle intenzioni degli organismi interessati. Il documento uffi-

ciale che diffonde la notizia è il comunicato stampa congiunto Orc-Rorc-Uncl (Union National pour la Course au Large), emesso il 3 novembre 2010, il giorno prima che iniziasse la riunione annuale dell'Orc ad Atene. In esso Bruno Finzi e Wolfgang Schaefer, Vice Presidente - entrambi riconfermati nelle loro cariche al termine della riunione - si erano dichiarati fiduciosi nella collaborazione con il Rorc al fine di tornare all'era dello Ior, con un solo sistema di stazza internazionale. Avevano fatto loro eco Chris Little e Andrew McIrvine, rispettivamente Ammiraglio (titolo assimilabile a Presidente onorario) e Commodoro del Rorc. L'iniziativa di collaborazione

dovrebbe svilupparsi nella ricerca del conseguimento di due distinti obiettivi. Il primo, che potremmo definire di carattere istituzionale e amministrativo, prevede di riunire la gestione dei due sistemi internazionali di stazza, Orc ed Irc, in un unico organismo, che dovrebbe essere l'Orc, istituito nel novembre 1969 proprio per gestire l'allora unico sistema internazionale, il neonato Ior. Non sarà certo un'impresa facile, ma ritengo possa essere realizzata anche in un tempo non eccessivamente lungo, purché vi siano dei concreti vantaggi per tutti gli interessati e rimanga viva la volontà di conseguire l'obiettivo, allo stato attuale non ancora messa realmente alla prova. Nell'eventualità di successo, l'opportunità di operare insieme in un unico organismo potrebbe avere riflessi positivi sul conseguimento del secondo obiettivo, molto più ambizioso e difficile da realizzare, che è quello dell'unificazione dei sistemi di stazza. Su di esso, anche in seguito a recentissimi "chiarimenti" del settore tecnico stazze del Rorc, sento di dover esprimere il mio scetticismo e la mia preoccupazione, pur rimanendo fermamente convinto che sia opportuno e necessario arrivarci. Per quanto riguarda lo scetticismo, ricordo di nuovo che, per assistere alla nascita dello Ior ci vollero 9 anni di paziente lavoro e l'intervento di Olin Stephens, nonostante Rorc e Cca fossero nel complesso due sistemi molto più vicini di quanto non siano oggi Orc ed Irc, concettualmente diversi sia nei principi infor-

matori che nell'applicazione. Ritengo non ci si debba far ingannare dal confronto dei risultati di regate disputate con entrambi i sistemi nei quali si riscontra una sostanziale conformità. La preoccupazione trae invece origine dal rischio che si potrebbe correre se i nostri negoziatori non saranno in grado di difendere il nostro patrimonio. Quelli che io considero i due aspetti più innovativi e qualificanti dei sistemi Orc sono il Velocity Prediction Programme (Vpp), che prevede le velocità potenziali delle barche nelle varie andature e nelle diverse situazioni di forza del vento, ed il "multiple scoring", ossia la disponibilità di varie possibilità di calcolo del tempo compensato, dalle più semplici alle più complesse, che tengono conto anch'esse di andature, forza del vento o di entrambe. Dal canto loro, gli inglesi, in questi anni di separazione, hanno spesso affermato, più o meno apertamente, che non gradiscono proprio queste due caratteristiche dell'Ims e che un eventuale nuovo sistema di stazza internazionale non dovrebbe comunque essere basato su di esse. Ritengo valga la pena di ricordare che tutto quello che oggi può offrire l'Orc è il frutto di più di trent'anni di lavoro, iniziato dal Massachusetts Institute of Technology con un approccio assolutamente innovativo per quei tempi, e ripreso in seno all'Orc da un notevole numero di progettisti di fama mondiale che si sono avvicendati nel tempo nel ruolo di presidenti o membri dell'International Technical Committee (Itc).

Al loro fianco, qualificati rappresentanti di oltre trenta Paesi hanno giudicato il loro lavoro e curato tutti gli altri settori di attività dell'organismo. Il prodotto attuale non è certo perfetto, ma alla perfezione, che non potrà mai raggiungere per ovvie ragioni, cerca di avvicinarsi di anno in anno, nonostante le scarse risorse disponibili. L'Orc è, infatti, un'organizzazione no-profit che, a parte le spese di funzionamento, mantenute al minimo indispensabile, investe in ricerca e sviluppo tutte le entrate, derivanti esclusivamente dalle royalties sui certificati emessi. Concludo quindi con l'auspicio che i negoziati per il secondo obiettivo, quello dell'unificazione dei sistemi, siano condotti tenendo ben presente non solo quanto è stato faticosamente costruito in passato, ma anche il trend positivo nell'emissione dei certificati riscontrato quest'anno e che mi aspetto sia confermato in futuro. Mi auguro soprattutto che fattori di carattere "politico", che spesso in passato hanno prevalso su quelli puramente tecnici e sportivi, influenzando pesantemente le decisioni, non inducano a sacrificare del tutto il nostro pregevole patrimonio sull'altare dell'unificazione.

*Velista appassionato, ufficiale di regata, esperto di regolamenti, l'Ammiraglio in congedo Giovanni Iannucci, nostro affezionato collaboratore, è da molti anni membro dell'Orc, attualmente nel Promotion & Development Committee



Foto regattanews



Foto regattanews

Orc International: cosa cambia per il 2011

Come ogni anno l'International Technical Committee dell'Orc, commissione presieduta dal progettista Alessandro Nazareth, ha lavorato per rendere sempre più uniforme la flotta in regata. Una volta conclusi i lavori ad Atene, sono iniziati i test run, ancora in corso, che porteranno alla conferma delle principali variazioni al regolamento Orc International, novità che saranno applicate dal gennaio 2011. Queste sono il risultato di attente osservazioni delle regate, soprattutto con venti leggeri, fatte durante l'anno, da lavori in agenda Itc nel 2010 e dalle submission presentate dalle varie autorità nazionali.

AERODINAMICA

Gli spinnaker piccoli

Dopo la rimozione negli anni passati delle penalizzazioni sulla superficie dello spinnaker collegata alle dimensioni del piano velico, la tendenza è fare degli spinnaker piccoli, soprattutto in condizioni di vento leggero. Sono stati quindi portati all'attenzione della commissione alcuni confronti delle performance registrate su diverse dimensioni di spinnaker leggeri e i risultati sono stati quasi a favore dello spinnaker piccolo. L'Irc ha quindi analizzato questa situazione per apportare una correzione sulla spinta dello spinnaker con l'aiuto di una funzione detta "shape

function", che al di sotto dei 12 nodi di vento reale ridurrà gradatamente la superficie dello spinnaker presa in considerazione dal Vpp a quella cosiddetta di default, applicata ai 6 nodi di vento. In definitiva, eventuali aumenti di superficie di spi avranno impatti sui rating al di sotto dei 12 nodi inferiori a quanto ottenuto nel 2010.

Migliore valutazione del momento della sostituzione da genoa a spi

Il problema del punto di passaggio da spinnaker a fiocco o genoa (crossover point) che il Vpp Orc valuta ad angoli di vento apparente troppo bassi rispetto alla realtà, è un problema a cui l'Irc quest'anno ha dedicato molto tempo. Sono state effettuate differenti modifiche che hanno spostato il crossover point verso angoli di vento apparente e quindi più corrispondenti alla realtà:

a) I coefficienti degli spi (simmetrici e asimmetrici) sono stati ritoccati al di sotto dei 60° di vento apparente per tenere conto della ridotta efficienza di queste vele a bassi angoli di vento.

b) Il massimo angolo di sbandamento sopportabile dalla barca quando uno spi è a riva, è stato fissato a 28°, molto più aderente alla realtà dei 30-33° raggiungibili con il Vpp 2010.

c) Il coefficiente di riduzione della superficie dello spi è stato fissato a

0.85* (area spi/area default), quindi gli spi grandi potranno essere ridotti più degli spi piccoli.

La somma di questi interventi ha spostato verso angoli di vento apparente maggiori di svariati gradi, quindi quest'anno chi in condizioni di lasco stretto e con spi abbastanza piatti e non grandi riuscirà a tenere lo spi più di quanto il Vpp presume, avrà un vantaggio.

Revisione della funzione della copertura della randa sullo spi

L'anno scorso era stata introdotta una variazione della funzione per la valutazione della copertura della randa sullo spinnaker. Questa si basava sul rapporto tra la catena intermedia dello spi (Smg o Amg) e la lunghezza del tangone o del bompresso (Spl o Tps). Più il tangone era lungo rispetto alla catena dello spinnaker, più quest'ultimo sfuggiva alla copertura della randa e di conseguenza il rating aumentava. Per una più reale valutazione di questo effetto, la funzione è stata corretta prendendo in considerazione una catena media data dal rapporto area spi/Isp (altezza della drizza spi). Quindi non sarà più necessario estremizzare il disegno degli spi sulla catena intermedia per diminuire l'effetto della copertura.

Code o

Dall'anno prossimo verrà introdotto un affinamento del trattamento dei Code o. In pratica verranno effettuati due diversi run di Vpp, uno con il Code o ed uno con uno spi della stessa superficie del Code o, e la configurazione più veloce in ogni andatura e vento reale verrà presa in considerazione. Questo eviterà un salto di prestazioni troppo elevato tra Code o e spi, soprattutto quando il Code o è l'unica vela da vento portante. In pratica solo le barche con questa configurazione (solo Code o e nessuno spi) avranno un leggero beneficio sul loro rating.

Modifiche minori

È stato introdotto un piccolo abbuono per gli alberi con rollaranda considerando il loro maggiore peso.

Le barche stazzate senza nessuno spi avranno una più corretta valutazione

Gli eventi al top

I principali eventi del calendario Orc International per il 2011 sono il campionato Italiano Assoluto di Vela d'Altura (Trieste, 10-16 luglio), l'ORC European Championship di Hango, in Norvegia (data da definire), e il Mondiale di Cres, in Croazia (18-26 giugno). Sul sito dell'Uvai (www.uvai.it) il calendario completo della stagione.



Foto regattanews

delle performance in poppa con il solo fiocco.

L'abbuono per le barche con rollafiocco e genoa unico verrà applicato per vele di prua con Lpg > 110 per cento, in quanto le barche con fiocco più piccolo non hanno quasi mai necessità di ridurre la vela fino a 20 nodi.

Il bompresso rotante e il sartiame lenticolare saranno permessi dal 2011.

IDRODINAMICA

Il Management Committee Orc lo scorso anno ha approvato la costruzione di tre nuovi modelli per le prove in vasca presso l'impianto di Delft diretto dal Prof. Lex Keuning, membro dell'Irc. I tre nuovi modelli sono stati disegnati mantenendo un dislocamento leggero per avvicinarli il più possibile ai parametri di Lunghezza/Dislocamento della maggioranza delle barche moderne. Inoltre un modello è stato disegnato seguendo le forme dei più moderni Tp 52 attualmente attivi. Tutti i nuovi modelli saranno aggiunti alla serie

sistematica di Delft, ma si potrà utilizzare anche il modello Tp 52 per convalidare le diverse formulazioni della Resistenza Residua (Rr) potendo scegliere quella che si avvicina maggiormente alla resistenza misurata in vasca, aggiungendo quindi un nuovo strumento di valutazione rispetto al solo errore medio (tra resistenza misurata e stimata) usato nel passato.

Valutazione delle posizioni dell'equipaggio sottovento alle portanti

Il Vpp fino ad ora considerava la posizione dell'equipaggio partendo dal centro e spostandolo sopravvento con l'aumentare del vento. Dall'anno prossimo, nei lati di poppa la posizione iniziale dell'equipaggio sarà sottovento e da lì il Vpp comincerà a spostarlo sopravvento con l'aumentare del vento reale. Questa nuova formulazione permetterà di valutare meglio le performances di barche leggere che nelle andature di poppa con vento leggero sbandano con l'equipaggio la barca e

soprattutto quelle delle cosiddette "boxy boats", che sbandando si allungano e calano la superficie bagnata e che quindi erano particolarmente favorite dal Vpp attuale in queste condizioni.

Resistenza delle chiglie

Dall'anno prossimo la resistenza delle chiglie di grande volume, soprattutto nella zona di connessione con il corpo canoa, sarà valutata con più correttezza, non sarà quindi più tanto favorevole adottare chiglie del genere.

Modifiche minori

Dall'anno prossimo le barche con doppia chiglia (quindi due ali di deriva simmetriche, una sopravvento e una sottovento) avranno la possibilità di essere stazzate.

Unificazione del calcolo del momento d'inerzia dovuto alla costruzione in carbonio per entrambe le divisioni (performance e cruiser/racer).

Possibilità di adottare sartiame a sezione lenticolare con la corretta valutazione del windage (resistenza all'aria).



Foto Davis

Il certificato Orc Club

L'armatore che sceglie un certificato di stazza Orc Club deve sapere che la sua barca sarà lievemente penalizzata, perché il certificato non considera alcuni dati tra i quali dislocamento e stabilità, che non vengono misurati. Il certificato Orc Club si ottiene scaricando il modulo dal sito dell'Uvai (www.uvai.it), alla voce certificati, nei link utili. Il modulo di richiesta firmato dall'armatore e vidimato da un circolo affiliato alla Fiv va inoltrato all'Uvai via email, fax o posta e l'Uvai, una volta pronto, lo inoltrerà direttamente al circolo. La richiesta del certificato va accompagnata dal pagamento dello stesso (tariffe e modalità sempre sul sito Uvai). Il certificato va richiesto con un anticipo di almeno 10 giorni dall'inizio della regata, è valido per un anno solare, mentre per il rinnovo è sufficiente compilare l'apposita richiesta e confermare i dati, se non ci sono state modifiche. Anche in questo caso, però, il nuovo certificato potrebbe essere diverso dal primo, perché il sistema di rating viene aggiornato annualmente. Insieme al certificato di stazza va richiesto anche il numero velico.



Foto regataneWS

La Speed Guide per i campioni degli invernali

Anche quest'anno i numerosi partecipanti alle regate dei campionati Invernali di Sanremo-West Liguria, Tigullio, Punta Ala, Riva di Traiano, Roma, Napoli, Catania, Bari, Abruzzo, Marina di Ravenna, Chioggia, Palermo e Golfo di Salerno avranno un motivo in più per impegnarsi al massimo: ai primi tre classificati di ogni raggruppamento, l'Orc farà infatti avere la Speed Guide, un valido strumento per provare a migliorare la conduzione della propria barca in regata. L'uso della Speed Guide può aiutare a migliorare le prestazioni dell'equipaggio in acqua fornendo indicazioni molto precise, grazie alle competenze Orc, sulla potenziale velocità della barca in un ampio spettro di intensità del vento, per la totalità degli angoli di andatura e con qualsiasi combinazione di vele. La Speed Guide raccoglie e visualizza, sia in forma tabellare sia grafica, la velocità della barca teoricamente prevista per mezzo dell'Orc Vpp, ovviamente per qualsiasi imbarcazione che abbia un certificato Orc International oppure Orc Club.

La stazza spiegata ai principianti



Foto Loretano

I nostri consigli agli armatori che desiderano avvicinarsi al mondo delle regate a compenso

di Antonio Loretano

Quando mi è stato proposto di scrivere un articolo per parlare di stazze, mi sono chiesto cosa ci fosse ancora da dire su una materia già così ampiamente trattata. Abbiamo poi centrato l'argomento e ci siamo resi conto che, senza addentrarsi troppo nei tecnicismi delle formule, molti armatori hanno bisogno di conoscere i concetti base della stazza, sostanziali quando si decide di far misurare la propria barca, sgombrando il campo da dubbi ed equivoci quando si sente parlare di stabilità, bordi liberi, dislocamento o peso. Quindi questo articolo è rivolto ai "week-end competitors". I professionisti della vela possono tranquillamente passare oltre...

Prenderemo in considerazione i due sistemi di misurazione attualmente utilizzati nella vela d'altura: il regolamento Irc ed il regolamento Orc International, al momento considerato il sistema più evoluto per consentire la competizione tra barche diverse per forme e dimensioni. Ambedue i sistemi attribuiscono un handicap alle imbarcazioni, normalmente espresso in secondi per miglio, tenendo conto degli elementi che influenzano la velocità del mezzo. La stazza Irc, come recita il regolamento, "...is a rating rule based upon owner-supplied information and will remain secret. The emphasis is on simplicity and concise rules". Si basa

quindi, in massima parte, su dati dichiarati dall'armatore. Oggi, tuttavia, si va affermando l'indirizzo politico, di emissione di certificati "endorsed", nel tentativo di attenuare le inevitabili imprecisioni insite nel metodo autocertificativo. Le premesse fanno inoltre espresso riferimento alla segretezza della formula. Questa è una caratteristica esclusiva, per quanto di mia conoscenza, di questo regolamento e sembrerebbe aver resistito molto bene, negli anni, ai vari tentativi di decifrazione.

È possibile e prevista la facoltà di completare la misura della barca aggiungendo alcuni dati "certificati" da un tecnico abi-

litato. Si tratta del peso dell'imbarcazione e della determinazione della Lwp-lunghezza al galleggiamento (misura degli slanci). Anche per le altre misure, facilmente ottenibili dai depliant o dal velaio, ci si può avvalere dell'ausilio di uno stazzatore, ma questo non è un obbligo. Proprio in considerazione del fatto che tali misure sono dichiarate da persone che potrebbero avere poca dimestichezza con le suddette, il regolamento ammette delle tolleranze, comprese tra l'1 per cento e il 5 per cento, a seconda dei casi. Nel caso si decida di integrare le misure con il peso e gli slanci, occorre quindi tenere presente quanto segue.

La logistica: per effettuare queste operazioni è necessario individuare un cantiere dotato di gru tradizionale (non un travel lift), alla quale montare un dinamometro idoneo ad effettuare il peso. Il dinamometro può essere prenotato presso l'Uvai (in alcuni casi è ammissibile l'utilizzo di uno strumento diverso, a discrezione dello stazzatore, ma solo se tarato e certificato) ed è onere dell'armatore il suo ritiro e il recapito presso il cantiere.

La barca dovrà essere preparata secondo l'assetto previsto dal regolamento (vedi l'articolo 17). Dovrà essere sostanzialmente "vuota", intendendo: "...così come la consegnerebbe il cantiere costruttore...", quindi, con i suoi arredi e attrezzature ma senza tutte le dotazioni, le vele, le ancore, la cambusa e gli effetti personali. È tollerata la presenza di 15-20 litri di gasolio. Per la misura degli slanci (da



effettuare in acqua calma), sarà necessario un piccolo tender.

I tempi: oltre a concordare un appuntamento con cantiere, Uvai e stazzatore (il tutto salvo meteo sfavorevole), andrà considerato il tempo di emissione del certificato. I certificati Irc vengono elaborati dal centro di calcolo di Parigi e i tempi di rilascio oscillano normalmente tra i 4 e i 7 giorni lavorativi.

I costi: oltre ai costi di alloggio e varo, andrà considerato l'onorario di stazza, da concordare direttamente con il professionista, e il

costo di emissione del certificato (Uvai). La stazza Orc International è invece interamente basata su misure rilevate da tecnici abilitati (in Italia esiste un Albo di stazzatori gestito dalla Federazione Italiana Vela). La formula di calcolo è pubblica ed è soggetta a costante affinamento. I dati necessari per comporre un certificato ORC sono sostanzialmente distinti in tre blocchi principali:

- Rilievo dello scafo.
- Misure del piano velico.
- Prove in acqua (stabilità e bordi liberi).



Foto Taccolla



Nella stazza ORCi non è prevista la pesatura dello scafo, ma un dato analogo, il dislocamento, è dedotto dalla misura dei cosiddetti "bordi liberi".

Andando per gradi, il rilievo dello scafo è certamente la parte più onerosa e complicata da fare. Per fortuna l'operazione viene di solito effettuata sullo scafo prototipo e vale per tutti gli scafi identici nella canoa e nelle appendici (deriva, bulbo e timone). Quindi, la maggior parte degli armatori, sono esonerati da tale onere, a meno che non si sia proprietari di barche "one off" o dei primi esemplari di una serie, laddove il cantiere costruttore non abbia già provveduto a proprie spese

la misura del piano velico riguarda sia le vele che le antenne. Tutte le vele dell'imbarcazione devono essere misurate e timbrate da uno stazzatore. Questa operazione comporta l'apertura delle vele su una superficie pulita e in assenza di vento (meglio se fatta direttamente in veleria). Anche albero, boma e tangone sono misurati dal tecnico. L'albero, in particolare, può essere pesato. Questo può dare un piccolo vantaggio in termini di stazza, ma comporta un grande lavoro se la barca è già stata alberata.

La stazza in acqua prevede invece la misura dei bordi liberi e le prove di stabi-

lità. I primi servono a determinare il dislocamento dell'imbarcazione secondo il principio di Archimede. La misura dal bordo della barca (sheer line) fino al pelo dell'acqua, presa in particolari punti a prua ed a poppa, consente di "tagliare" un piano di galleggiamento al di sotto del quale è contenuto il volume immerso dell'imbarcazione (scafo e appendici). Questo volume, determinabile grazie al rilievo fatto a terra, corrisponde al dislocamento dell'imbarcazione (volume in metri cubi per peso specifico del liquido in cui è immerso. Tipicamente l'acqua di mare pesa 1.026 kg/mc).

Le prove di stabilità determinano la rigidità dell'imbarcazione (Rm), ovvero la sua capacità di mantenere la superficie velica all'aumentare dell'intensità del vento. Queste vengono effettuate applicando dei pesi noti alla estremità di due tangoni (uno per lato), fissati trasversalmente verso l'esterno in posizione di massima larghezza della barca. Uno strumento elettronico determina l'angolo di sbandamento della barca. La conoscenza dei tre dati (pesi applicati, distanza di applicazione dei pesi, angolo di sbandamento), consentono di determinare il "momento raddrizzante" (Rm).

Cosa deve fare in questo caso l'armatore? Analogamente alla stazza Irc, dovrà mettere in assetto l'imbarcazione e contattare un tecnico abilitato dalla Fiv. Le operazioni si svolgeranno all'interno di un bacino portuale (avvisato in anticipo) in assenza di risacca, vento e corrente.

L'assetto di stazza prevede in questo caso la presenza a bordo delle dotazioni di sicurezza e delle ancore. Anche in questo caso sono richiesti tutti gli arredi originali, ma non potranno trovarsi a bordo le vele, l'autogonfiabile, i liquidi e gli effetti personali. Sarà necessario individuare uno spazio libero in una delle banchine del porto, sufficientemente largo da consentire l'ormeggio con la sola prua, lasciata libera di orientarsi al vento. I tangoni saranno fissati trasversalmente sulla massima larghezza della barca. Lo spazio necessario sarà quindi pari a circa quattro o cinque posti barca! È poi richiesta la presenza di un paio di persone per la movimentazione dei pesi (tipicamente variabili tra 80 e 120 kg in taniche da 30 litri). L'assetto che avrà l'imbarcazione al momento delle misure sarà riportato sul certificato di stazza (posizione delle ancore, peso e distanza da prua di tutti gli oggetti cospicui). Tale assetto potrà essere verificato durante i controlli di stazza in occasione dei campionati a cui si partecipa.

È importante specificare che è affidata totalmente all'armatore la responsabilità di mantenere l'assetto di stazza. È consigliabile quindi controllare l'assetto prima di prendere parte a regate importanti, onde evitare spiacevoli brutte figure e rischi di squalifica. Nei casi più gravi di accertato dolo, lo ricordiamo, è inevitabile il ricorso disciplinare per infrazione alla regola 69 del Regolamento di regata.



Scriveteci

Se avete qualsiasi dubbio o richiesta specifica in merito all'argomento stazze e regolamenti, vi invitiamo a scrivere alla nostra redazione all'indirizzo comunicazione@artegraficapl.it. Antonio Loretano, stazzatore, velista e autore dell'articolo che avete tra le mani, risponderà alle vostre domande attraverso le pagine di questa rivista.

IN ACQUA UNA DELLE GRANDI NOVITÀ DEL SALONE NAUTICO DI GENOVA



Foto Taccola

Nm 38, la vela per tutti i gusti

Design moderno, linee accattivanti e grandi prestazioni per l'ultimo progetto realizzato da Nm Yachts

di Franco Aquilani

Presentato al Salone Nautico di Genova, l'Nm 38 (www.nmyachts.com) nasce dall'incontro tra il progettista Maurizio Cosuttì e l'imprenditore Pino Stillitano, titolare del Nautilus Marina Group, già insieme per il progetto del fratello maggiore Nm 43. La barca, di cui sono scesi in acqua già i primi due esemplari, con un terzo prossimo al varo, è un vero scafo da crociera/regata, adatto dunque sia alle navigazioni vacanziera che alle regate del circuito Orc International, ed è disponibile in due allestimenti: "sport", per chi è più indirizzato alla regata, e "class", per chi predilige un uso misto.

Scafo e coperta sono realizzati in sandwich di Pvc con pelli unidirezionali e biassiali di vetro laminato con resina vinilestere (opzionale epossidica), con anima in Pvc incollata con la tecnica del vuoto su stampi femmina. I rinforzi del fondo scafo sono in vetro e carbonio per conferire una maggiore rigidità strutturale e supportano i carichi di chiglia, lande e albero. Le paratie sono in compensato marino a spessori differenziati, fazzolettate a scafo e incollate alla coperta

al fine di mantenere leggere le estremità della barca e rendere così più confortevole il passaggio sull'onda. La chiglia e il siluro sono in fusione monolitica di piombo e antimonio, mentre la connessione tra il ragno strutturale dello scafo e la chiglia avviene tramite perni passanti in acciaio inox. I profili alari e le forme specifiche della chiglia sono stati progettati e ottimizzati con avanzati software in uso dai consorzi di Coppa America e le soluzioni adottate e l'originale disegno hanno permesso di ottenere un'alta efficienza a fronte di un ridotto pescaggio, molto utile quando si esplorano baie con bassi fondali.

Il pozzetto è caratterizzato da due comode panche, mentre i gavoni sono posti a centro pozzetto e sotto la panca di sinistra si trovano la doccia esterna, il vano bombola e la scaletta da bagno. Il trasto randa è ribassato e incassato a filo per eliminare ogni fastidioso impedimento, agevolare il passaggio e godere appieno dello spazio disponibile. Tutte le manovre sono facilmente regolabili dal pozzetto, mantenendo comunque la coperta sgombra da cime e attrezzature

grazie ai passaggi integrati nella struttura. L'attrezzatura è Ronstan e Harken, l'albero, in alluminio con profilo ad alte prestazioni o in carbonio, a seconda della versione, è armato a 9/10 con due ordini di crocette acquistate e il motore è un entro bordo diesel Lombardini 30 hp con trasmissione Saildrive ed elica abbattibile.

Gli interni sono realizzati utilizzando legno di primissima scelta, paratie e mobili sono rivestiti con essenza di teak e verniciati trasparente. La cabina di prua, con letto armatoriale di oltre due metri, è dotata di due ampi armadi appendiabiti, mentre il bagno è realizzato in composito e verniciato con colori pastello. Il carteggio è ricavato nel quadrato, immediatamente disponibile a dritta della discesa.

La zona living invece offre a dritta un divano arricchito nelle stoffe e comodo per un convivio sino a 6 persone con ampio tavolo. Particolare e funzionale è la cucina che si caratterizza per uno sviluppo a "tutta murata", mentre a poppa si trova una cabina con letto doppio e un grande armadio appendiabiti e libreria.



Foto Taccola



Foto Taccola



DUE MODELLI, PRIMA UN 44 E POI UN 38 PIEDI, PER IL CANTIERE DANESE

X-Performance, pronti alla sfida



Una delle grandi novità del 2011 è la nuova linea di cruiser-racer firmata X-Yachts

di Clyde Carter

Tra le novità più attese del 2011, abbiamo la nuova linea X-Performance del cantiere danese X-Yachts (www.x-yachtsitalia.it), che si prepara a fare il suo grande ingresso nel settore delle barche da crociera-regata e a raccogliere l'eredità di barche veloci e vincenti come l'X-412 e 362, l'Imx 38 e l'X-37, giusto per citare alcuni tra i successi più recenti firmati da Niels Jeppesen. Il primo modello della serie, l'Xp 44, che scenderà in acqua a inizio 2011 e sarà seguito dal più piccolo 38 ad agosto, è stato definito dallo stesso cantiere "il nostro più innovativo performance cruiser mai disegnato", commento che la dice lunga sulla fiducia che il cantiere danese ripone in questo scafo, barca che d'altro canto ha già riscosso un grande successo tra gli appassionati che ne hanno potuto visionare nel dettaglio i disegni e i rendering al Salone di Genova. Merito di un passato che ha sempre premiato, sia commercialmente che agonisticamente, i cruiser-racer del cantiere danese e di un presente che ha visto il team progettuale guidato da Jeppesen impegnato per parecchio tempo su questa nuova linea. In attesa di vedere l'Xp 44 in acqua, per ora le prime informazioni parlano di uno scafo molto più leggero rispetto al suo predeces-

sore X-43, grazie all'uso di resina epossidica in infusione sotto vuoto, peso che è stato spostato in basso, nel bulbo, consentendo un aumento della stabilità intorno al 20 per cento. L'armo standard della barca è previsto in alluminio, mentre la versione più sportiva, ottimizzata sia per l'Orc International che per l'Irc, potrà contare su un massiccio utilizzo del carbonio. Numerose le soluzioni innovative sia in coperta,



volte a migliorare l'attitudine da crociera del mezzo, che sotto, dove troviamo, a prua, una splendida cabina armatoriale con bagno privato e altre due cabine doppie. In generale, il design della barca è moderno e funzionale, come nella migliore tradizione di X-Yachts. Resta da vedere come si comporterà in regata, ma in questi casi, dato che parliamo di un X, la distanza tra previsioni e certezze è davvero minima.



C O M U N I C A Z I O N E A R T E G R A F I C A P L S

EDITING
PRESS OFFICE
EVENTS

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: Fabio Taccola

GRANDE ATTESA PER IL VARO DEL PRIMO SCAFO FIRMATO ITALIA YACHTS



Italia 10.98 l'origine della specie

Dalla crociera alla regata, una barca pronta a sorprendere in tutte le condizioni

Pensata, progettata e costruita da un team di preparati e appassionati velisti, Italia 10.98 (www.italiayachts.it) ha un cuore classico racchiuso in un design moderno, con linee d'acqua e piano velico firmate da Maurizio Cossutti, e costruzione curata da Baruffaldi. L'ampio pozzetto in teak, la spiaggetta apribile, la distribuzione delle manovre in coperta: nulla è lasciato al caso, per assicurare grande facilità di conduzione sia nell'uso crocieristico che in regata. Con un dislocamento di soli 4.500 Kg, ha il peso tipico di una barca da regata, pur essendo nata per la crociera. Scafo e coperta sono laminati in sandwich con resina vinilestere, la mastra dell'albero passante è realizzata in carbonio e in corrispondenza dell'attacco del bulbo, della base dell'albero, del passaggio dell'asse del timone e del piede dell'elica, l'anima in pvc è sostituita da una laminazione in vetro pieno per migliorare la resistenza. Un ragno scatolato con rinforzi in carbonio è laminato sul fondo dello scafo, le paratie strutturali vengono fazzolettate a scafo e incollate alla coperta. Il bulbo di 1.500 Kg è costituito da una pinna a "T" con lama e siluro in fusione di piombo e dona all'imbarcazione un momento raddrizzante ottima-

le. Lama e siluro sono infine racchiusi da una carenatura in vtr, accorgimento che, unitamente alle prese a mare a filo e all'elica abbattibile, rende l'opera viva già perfettamente liscia e idrodinamicamente efficiente.

Il layout della coperta è funzionale e comodo. Tutti gli oblò sono a filo coperta, la passeggiata è ampia e sicura, grandi paramare consentono una navigazione asciutta; l'attrezzatura di coperta è al top di serie e comprende sartie in tondino, circuito randa alla tedesca, drizze e scotte rinviate sottocoperta, albero e boma John Mast in alluminio, avvolgifiocco sottocoperta, timoneria a frenelli con ruota, paterazzo con "Magic Wheel".

Sottocoperta, dove si trovano due comode cabine, una grande dinette, un comodo bagno, un'ampia cala vele e persino un armadio porta cerate, si è colpiti dalla luminosità e dalla ventilazione, assicurata dai numerosi osteriggi e oblò. Insomma, Italia 10.98 è una vera barca da crociera, con tutto quel che serve per andare forte anche in regata. Grazie all'attento studio condotto da Cossutti, è annunciata con un Gph di 630 s/m, ottenuto senza alcuna modifica. La prima delle 5 unità di Italia 10.98 sarà varata a febbraio e sarà

presente al Boat Show "Vela & Vela" di Trieste e alle principali regate della stagione, oltre che, assieme alla sorella maggiore 13.98, al Salone di Genova 2011.



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 Gavitello 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



Big Blu a Roma

Quinta edizione in arrivo per il Big Blu, Il Salone della Nautica e del Mare in programma alla Fiera di Roma dal 19 al 27 febbraio 2011. Nove giorni per spaziare dalla cantieristica all'enogastronomia, dall'abbigliamento nautico alle attrezzature per il turismo all'aria aperta, dalla fotografia subacquea alla strumentazione tecnologica di ultima generazione, formula che in questi anni ha dimostrato di funzionare, visto il successo riscosso sia tra il pubblico che tra gli operatori. Grazie anche alla collaborazione con Fiv, Lega Navale Italiana, Assomarinas, Assonautica, con le autorità del mare, le Capitanerie di porto e la Guardia di Finanza, Big Blu presenterà anche in questa edizione un intenso programma e un ricco calendario di convegni. www.big-blu.it

Musto e Camper per la Vor

Partnership in chiave oceanica tra Musto e Camper, azienda spagnola produttrice di calzature sponsor principale del progetto di Emirates Team New Zealand per la Volvo Ocean Race 2011-12. L'annuncio rappresenta un passo importante per Musto, per incrementare la propria presenza in Spagna con ulteriori punti vendita e brand store propri come a Palma di Maiorca. Il team guidato da Grant Dalton beneficerà del sistema a tre strati Musto, famoso per garantire calore, asciuttezza e comodità anche nelle più avverse condizioni. grazie a uno strato a guscio in Hpx, uno strato intermedio in Gore-Tex® e l'innovativo strato a pelle di Musto. www.musto.com



I Velisti dell'anno per l'Isaf

Niente da fare per Lorenzo Bressani, il talento italiano più caldo del momento che grazie ai numerosi successi ottenuti durante la stagione, era stato candidato per l'Isaf Rolex World Sailor of the Year 2010. La vittoria dell'ambito premio nella categoria uomini è infatti andata al laserista australiano Tom Slingsby, con la windsurfista spagnola Blanca Manchón che ha primeggiato tra le donne. A Bressani non sono bastati i due titoli mondiali conquistati, nello stesso anno, tra Melges 24 e 32, qualcosa di molto simile a un'impresa. Peccato. www.sailing.org



Il 2011 del Cnam

Vela d'altura ancora protagonista nel calendario regate 2011 del Circolo Nautico Al Mare di Alassio. Dopo la conclusione del campionato Invernale delle 2 Isole (19-20 febbraio), la stagione si aprirà con la classica Settimana Internazionale di vela d'altura per scafi Orc e Irc, a cui seguirà il Trofeo Mokalito (11 giugno), il Trofeo Autocrocetta (27 agosto) e il Trofeo Autocentauro (17 settembre). Chiusura con la ripresa del campionato Invernale ai primi di ottobre. www.cnamalassio.it



Sport e amicizia al Cn Roma

Giornata dedicata allo sport, lo scorso 7 novembre, al Club Nautico di Roma, occasione per festeggiare i successi di Cristiana Monina e degli altri atleti del sodalizio. Il Presidente Claudio Gorelli, oltre a premiare Cristiana per la vittoria al campionato Italiano di Match Race femminile, ha voluto ringraziare con una targa i soci Giuseppe Aiello, Giulio Bizzoni, Maurizio Fiori, Mario Imperato e Piero Mortari, protagonisti della stagione di regate. Durante la giornata è stata annunciata anche la nascita della scuola di vela con Mascalzone Latino e la convenzione tra il Cnr e il Circolo Unicredit Banca di Roma, accordo promosso dalla IV Zona Fiv presso i circoli del Lazio, per diffondere la pratica della vela. Dulcis in fundo, la premiazione del vincitore del Circuito Lombardini Cup 2010, con il Direttore Generale di Lombardini Marine ed ideatore del Circuito Luigi Aldini che ha premiato Valerio Brinati. www.clubnauticoroma.it



Corsi:

- **Iniziazione**
- **Pre Crociera**
- **Perfezionamento Crociera**
- **Specializzazioni: regata e match Race**
- **Post-patente (singoli o gruppi): ormeggio, spinnaker, ecc...**

- **Patente Nautica**

- **I corsi prevedono una parte teorica in aula e una parte pratica**

IN COLLABORAZIONE CON

Mascalzone Latino
TEAM

CLUB NAUTICO DI ROMA

Club Nautico di Roma ASD
Ostia - Porto di Roma
www.clubnauticoroma.it
info@clubnauticoroma.it
Telefono 06 5691740



SCUOLA VELA AUTORIZZATA

L'altura (e non solo) a Marsala

Il nostro benvenuto alla neonata Compagnia della Vela Marsala Asd, che è stata fondata da 25 soci il 4 novembre e ha subito eletto il proprio Consiglio Direttivo, formato da Giuseppe Cammarata (Presidente), Carmelo Polito (Vice-Presidente), Tommaso Laudicina (Direttore Sportivo), Antonino Sanguedolce (Tesoriero) e Cosimo Marino (Segretario). La nuova associazione sportiva si occuperà di promuovere lo sport della vela, e in particolare della vela d'altura, sia fra i normodotati che fra i diversamente abili, nella bellissima zona di mare tra Marsala e Trapani, un piccolo angolo di paradiso.

Le nuove sfide di Man

Dopo aver fatto incetta di titoli - nell'ordine: campionato Europeo Orc, Palermo Montecarlo, titolo Italiano d'altura e campionato Invernale Alto Adriatico - il Grand Soleil 42 race *Man* dell'armatore pescarese Riccardo Di Bartolomeo, portacolori del Club Nautico Pescara e del comune di Pescara, che lo annovera tra i testimonial del progetto "Pescara città europea 2012", si prende un momento di pausa prima di riprendere una stagione che lo vedrà regatare in acque ben note. I principali eventi della stagione Orc, infatti, sono in programma in Adriatico, dall'Italiano di Trieste al Mondiale di Cres, regate che sono l'obiettivo primario del team capitanato in acqua da Enrico Zennaro, pronto a ripetere una stagione straordinaria come quella appena conclusa.

<http://mansailingteam.blogspot.com>

Al timone della Compagnia

Nessuno scossone all'Assemblea annuale ordinaria della Compagnia della Vela di Venezia, durante la quale si sono tenute le elezioni del nuovo Consiglio Direttivo.



Il timone del sodalizio lagunare rimane nelle mani di Giorgio Orsoni, che nel biennio 2011-2012 dovrà dividersi tra il ruolo di Sindaco e quello di Presidente di uno dei circoli nautici più antichi d'Italia. Tre le new entry nel Consiglio Direttivo: l'avvocato Pier Vettor Grimani, armatore vincente con l'*X-41 Sideracordis Tecnostrutture Trave Rep* (nella foto), Antonio Baldi Guarinoni e Marta Pizzarello. www.compvela.com

La tessera federale numero 100.000

Sono 100.000 le tessere della Federazione Italiana Vela presieduta da Carlo Croce (nella foto), un traguardo storico che testimonia l'ottimo stato di salute di cui gode il movimento velico in Italia. Il centomillesimo tesserato è Guido De Matteis, 55 anni di Roma, professore di Ingegneria Aeronautica e dello Spazio dell'Università Sapienza di Roma, tesserato Fiv dal 1969 e socio del Centro Velico 3V, che sorge sul lago di Bracciano, alle porte di Roma, da circa 15 anni, che ha ricevuto in premio una copia di Windows 7, l'ultimo sistema operativo lanciato da Microsoft Italia, partner della Fiv. L'andamento positivo del tesseramento evidenzia anche una crescita superiore al 12 per cento nel settore giovanile.

www.federvela.it



Miceli Vela è centro Rya

Finalmente un centro autorizzato Royal Yachting Association sbarca sul litorale di Roma, nelle acque che bagnano Ostia e Fiumicino.

Ad ottenere questo importante riconoscimento, è la Miceli Vela, società presente a 360° nel mondo della vela che dal gennaio 2011 darà dunque il via ai primi corsi Rya per il conseguimento del titolo di Yachtmaster Offshore e Ocean.

I corsi sono organizzati in collaborazione con la Lega Navale Italiana sezione di Ostia, nella cui sede si svolgeranno le lezioni teoriche.

www.micelivela.it

Montefusco, un successo che dura da 30 anni

Una stagione straordinaria, preludio a un anniversario di quelli che contano, i 30 anni di attività, che verranno festeggiati nel 2011. Parliamo della Veleria Montefusco, capitanata dai fratelli leccesi Sandro e Paolo, punti di riferimento, sia tecnico che umano, nell'ambiente delle regate, reduce da una stagione ricchissima di successi sia tra i monotipi (su tutti il titolo Mondiale Platu 25) che nel contesto delle regate a rating, dove ha letteralmente dominato la scena. Invelate Montefusco erano infatti i *Grand Soleil Man* e *Alvarosky* (entrambi campioni Italiani ed Europei Orc International), il bellissimo *Scuderia 50 Altair 3* (vincitore del Gavittello d'Argento) e il plurititolato *X-37 Rewind Energy Resources*, vincitore, con Claudio Paesani, del titolo di Armatore dell'Anno Uvai 2010. Barche che anche l'anno prossimo, stagione di grandi eventi Orc International in Adriatico, isseranno vele Montefusco, e non saranno le sole. www.veleriamontefusco.it



Nuova sede per lo Yccs

Lo Yacht Club Costa Smeralda ha scelto Virgin Gorda, British Virgin Islands, per l'apertura di una nuova sede nel Mar dei Caraibi, che verrà inaugurata in occasione della prima Caribbean Superyacht Regatta & Rendezvous, in programma dal 16 al 20 marzo 2011 con organizzazione dello stesso club in collaborazione con Boat International Media. Lo Yccs Virgin Gorda sorgerà su una penisola privata all'estremità orientale di Virgin Gorda, nelle acque riparate del North Sound. Dal Club e dal marina, si potrà accedere immediatamente all'Oceano Atlantico e al Mar dei Caraibi, oltre che alle baie delle Virgin Island. www.yccs.it



FIRST30

Evoluzione della specie

Lunghezza fuori tutto: 9,81 m
Larghezza max: 3,20 m
Pescaggio GTE: 1,90 m
Dislocamento a vuoto: 3750 kg
Superficie velica: 62,91 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:
First 21.7 S - First 25.7 S - First 27.7 S
First 30 - First 35 - First 40
First 40 CR - First 45 - First 50

Innovazione firmata Bavaria

Il nuovo Bavaria 50, che sarà presentato a gennaio, al Salone di Dusseldorf, e andrà a completare la gamma inserendosi tra i modelli Cruiser 45 e 55, è stato progettato ricercando un'elevata praticità d'uso, anche attraverso la funzionalità degli spazi e la semplicità delle manovre. Molto ampi volumi interni (altezza nel quadrato di 2,11 metri) e la loro versatilità, sarà infatti disponibile nelle versioni con quattro o cinque cabine e tre bagni, oppure con quattro cabine e quattro bagni. Inoltre, in tutte le configurazioni è prevista la possibilità di aggiungere un vano doccia separato. Il ponte è molto spazioso e nel pozzetto le panche sono larghe e il tavolo centrale estendibile consente a tutto l'equipaggio di pranzare all'aperto, nel massimo confort. La doppia timoneria è la soluzione migliore per governare in modo sicuro, visto che anche quando la barca è molto sbandata una pala di timone resta sempre immersa e la risposta alla ruota risulta quindi pronta ed efficace.



Farr Yacht Design e Bmw Group Designworks Usa hanno rivoluzionato la flotta Bavaria migliorando le prestazioni e rinnovando lo stile, attraverso la loro esperienza e capacità e con l'uso di tecnologie e materiali sempre migliori. Contemporaneamente il cantiere è riuscito a contenere i costi con l'alta efficienza dei propri impianti di produzione e il Cruiser 50, come tutti i nuovi modelli, si distingue per il vantaggioso rapporto tra il prezzo e la qualità del prodotto. www.bavaria-yachtbau.com

Presentato a Genova dalla 2 emme marine, su progetto dell'Ingegnere Matteo Polli e dell'Architetto Giulia Mamolo, l'Mg 35 Cabrio è un daysailer di 35 piedi innovativo ed elegante che come tutti i progetti del cantiere friulano. Nuove e numerose sono le soluzioni progettuali, come l'uso di una capottina scorrevole che permette di aumentare la fruibilità degli interni, essenziali ma completi, durante tutta la giornata. La tuga apribile, idea ripresa dal settore automobilistico, permette di vivere appieno anche questi spazi altrimenti sacrificati: durante il giorno possono essere goduti a cielo aperto, durante la notte possono essere coperti e sfruttati come in una piccola ma comoda barca da crociera. Versatile anche la zona poppiera, con la comodità del piano prendisole alzato al livello del paramare e sfruttabile anche come grande gavone. www.zemmemarine.com

La barca cabrio

Presentato a Genova dalla 2 emme marine, su progetto dell'Ingegnere Matteo Polli e dell'Architetto Giulia Mamolo, l'Mg 35 Cabrio è un daysailer di 35 piedi innovativo ed elegante che come tutti i progetti del cantiere friulano. Nuove e numerose sono le soluzioni progettuali, come l'uso di una capottina scorrevole che permette di aumentare la fruibilità degli interni, essenziali ma completi, durante tutta la giornata. La tuga apribile, idea ripresa dal settore automobilistico, permette di vivere appieno anche questi spazi altrimenti sacrificati: durante il giorno possono essere goduti a cielo aperto, durante la notte possono essere coperti e sfruttati come in una piccola ma comoda barca da crociera. Versatile anche la zona poppiera, con la comodità del piano prendisole alzato al livello del paramare e sfruttabile anche come grande gavone. www.zemmemarine.com



Presentato a Genova dalla 2 emme marine, su progetto dell'Ingegnere Matteo Polli e dell'Architetto Giulia Mamolo, l'Mg 35 Cabrio è un daysailer di 35 piedi innovativo ed elegante che come tutti i progetti del cantiere friulano. Nuove e numerose sono le soluzioni progettuali, come l'uso di una capottina scorrevole che permette di aumentare la fruibilità degli interni, essenziali ma completi, durante tutta la giornata. La tuga apribile, idea ripresa dal settore automobilistico, permette di vivere appieno anche questi spazi altrimenti sacrificati: durante il giorno possono essere goduti a cielo aperto, durante la notte possono essere coperti e sfruttati come in una piccola ma comoda barca da crociera. Versatile anche la zona poppiera, con la comodità del piano prendisole alzato al livello del paramare e sfruttabile anche come grande gavone. www.zemmemarine.com

Eleganza e innovazione

Tra le barche che hanno riscosso il maggior successo al Salone di Genova, troviamo il nuovissimo A66 di Advanced Yachts, un progetto di Nauta Design e Reichel&Pugh progettato e costruito con le tecniche più moderne attualmente in circolazione. Il risultato è una barca davvero molto bella, elegante e innovativa, sia nelle linee d'acqua che nelle soluzioni di bordo. Splendido e molto ampio il pozzetto, diviso addirittura in tre zone distinte (comando, conviviale e relax), che permettono di godere appieno della barca. Altrettanto belli gli interni, molto più grandi rispetto a un 66' tradizionale, grazie a un elegante semi-raised saloon e alle linee d'acqua di ultima generazione. Una progettazione innovativa e attenta, insieme alla disposizione a prua della cucina e alle generose dimensioni del baglio massimo, ha infatti consentito di realizzare ben 5 confortevoli cabine e una dinette di circa 30 mq. Il tutto, con una luminosità e una ventilazione naturale straordinaria, grazie all'utilizzo di legni chiari e a una tuga completamente vetrata, che consente una visione a 360° sul mare. www.advancedyachts.it



Tra le barche che hanno riscosso il maggior successo al Salone di Genova, troviamo il nuovissimo A66 di Advanced Yachts, un progetto di Nauta Design e Reichel&Pugh progettato e costruito con le tecniche più moderne attualmente in circolazione. Il risultato è una barca davvero molto bella, elegante e innovativa, sia nelle linee d'acqua che nelle soluzioni di bordo. Splendido e molto ampio il pozzetto, diviso addirittura in tre zone distinte (comando, conviviale e relax), che permettono di godere appieno della barca. Altrettanto belli gli interni, molto più grandi rispetto a un 66' tradizionale, grazie a un elegante semi-raised saloon e alle linee d'acqua di ultima generazione. Una progettazione innovativa e attenta, insieme alla disposizione a prua della cucina e alle generose dimensioni del baglio massimo, ha infatti consentito di realizzare ben 5 confortevoli cabine e una dinette di circa 30 mq. Il tutto, con una luminosità e una ventilazione naturale straordinaria, grazie all'utilizzo di legni chiari e a una tuga completamente vetrata, che consente una visione a 360° sul mare. www.advancedyachts.it

Un piccolo, grande cruiser

Progettato da Sergio Lupoli, il Comet 26 completa la gamma delle imbarcazioni piccole di Comar Yachts. Realizzato da Comar Poland, è un confortevole piccolo cruiser, particolarmente semplice nell'utilizzo e con buoni contenuti tecnici: piano velico e coperta ottimizzati per rendere la barca veloce e scattante nelle manovre e, al tempo stesso di facile gestione, anche con equipaggio familiare. Facile da utilizzare e da trasportare, il Comet 26 è stato per poter arrivare fino in spiaggia grazie a deriva e timone retrattili con pescaggio minimo di 50 cm., e ha interni da vero cruiser, con letti ampi e comodi e gli spazi di cucina e bagno ergonomicamente studiati per essere spaziosi e funzionali. Scafo e coperta sono stratificati in solido con l'impiego di resina isoftalica e tessuti accoppiati di vetro. In sintesi, una piccola barca da crociera di facile gestione e massimo comfort. www.comaryachts.it



HAI LETTO QUI SOTTO?



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 - siamo l'agenzia giusta per te.

via melzo 6 Milano
www.besanopoli.it
02-76013315

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, Millevele, Trofeo Zegna, Roma per tutti, Settimana internazionale di Alassio, IOR Revival, Coppa Italia Formula 18, Trofeo Masserdotti - armatore dell'anno nel 2009 e 2010, Giraglia Rolex Cup...

Chartplotter da Garmin

GpsMap 720 è la prima gamma di chartplotter con display da 7" a risoluzione wide screen e visione panoramica delle schermate. È completamente touchscreen, con display ad alta visibilità autoregolante e antenna Gps integrata ad alta sensibilità per una più veloce acquisizione dei satelliti. www.garmin.it

Mtm Vulture Special Ops

Non un semplice orologio, ma uno strumento utile, anche in mare come a terra, per illuminare o segnalare. La cassa di titanio contiene una sottile batteria agli ioni di litio che consente al quadrante di illuminarsi con luce ultravioletta per la visione notturna e contiene 3 luci led di potenza che hanno la stessa funzionalità di una torcia luminosa.

www.specialopswatch.it

**Hpx Boot da Musto**

Stile elegante, materiali resistenti e impermeabili, la calzatura è all'altezza del polpaccio, la pelle impermeabile è abbinata alla membrana in Gore-Tex® traspirante e la suola GripDeck offre una perfetta aderenza. Hpx è venduto in un unico colore pelle Brown. www.pivoli.it

**Code 1 da Slam**

È la scarpa che ha vinto la Coppa America ai piedi dei campioni di Bmw Oracle. Un'alta concentrazione di ricerca, qualità e tecnicità in soli 322 grammi e a un ottimo prezzo (69,50 euro), che ne fanno la calzatura più leggera del settore. www.slam.com

**Profurl Nex**

Profurl presenta Nex, la nuova generazione dei sistemi avvolgifiocco dalle caratteristiche innovative. Molto facile da montare e da gestire, si installa rapidamente ed è garantito come tutti prodotti della francese Profurl. www.cmarine.it

**Myway, tecnica e design**

Selezionata nell'annuario Adi Design Index, preselezione dell'ambito Premio Compasso d'Oro Adi, Myway è una splendida passerella per barche da diporto sia a vela che motore, costruita in fibra di carbonio di tipo aeronautico con centine antitorsione in Pvc espanso. Fornita con una sacca confezionata con vele usate, è personalizzabile a seconda delle richieste dell'armatore. <http://paolomartinig.it>

**Stazione Gateway per il web**

F&B Yachting insieme ad I-Tec presenta il sistema F&B Gateway, innovativa suite di prodotti ideati per la ricezione a bordo del segnale Internet e la distribuzione in banda larga, in modalità Wi-Fi. Un apparato semplice, economico e sicuro.

www.fbyachting.it



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