



**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  
Nicolò Biffignandi  
Clyde Carter  
Roberto Cimini  
Francesco Coari  
Giovanni Iannucci  
Alessandro Mei  
Francesco Siculiana  
Giancarlo Simeoli

## S O M M A R I O

Editoriale	4
La vignetta di Besana	7
Rolex Sydney-Hobart	9
Campionati Invernali	14
Statuto Fiv: le proposte di modifica nel dettaglio	18
Storie di mare: Sesto Senso	22
L'armatore: Sergio Valente	26
Il progettista: Alessandro Nazareth	28
People: Silvio Arrivabene	32
L'Orc Club sotto la lente	34
Velerie: passione di famiglia	38
I servizi on line dell'Orc	42
Una bussola per armatori	43
Lega Navale, il mare per tutti	44
La vela ecologica di Velux	45
Il gala dei grandi del mare	46
Servizi tecnici	47
News	48





## Lavoriamo insieme per l'Uvai

Cari amici armatori, inizio questo mio primo editoriale sulla nostra (e vostra) rivista, in veste di nuovo

Presidente dell'Unione Vela d'Altura Italiana, porgendo a tutti voi un caro saluto. Molti mi conoscono come avversario, avendomi incontrato in tanti anni di regate in tutta Italia, e per questo ci tengo subito precisare una cosa: se qualcuno pensa di essersi liberato di me come concorrente, si sbaglia. Finché il fisico me lo permetterà, infatti, sarò sempre presente sui campi di regata, anzi, se possibile la mia presenza sarà ancora più assidua, e non solo perché la passione per le regate non accenna minimamente a diminuire. Il mio obiettivo, come Presidente dell'Uvai, è conoscere dal di dentro le storture del sistema e proporre correttivi pensati in base all'esperienza diretta, maturata sul campo, con il contributo di tutti voi armatori. E visto che per raggiungere questo obiettivo non esiste luogo migliore di un campo di regata, mi avrete ancora spesso tra i piedi...

Archiviato questo doveroso incipit, vengo subito "al dunque", ovvero alle prime iniziative che abbiamo già attuato o che intendiamo intraprendere nell'immediato. Per prima cosa abbiamo provveduto a stornare una parte delle risorse finanziarie prima destinate a rappresentanza e rimborsi, per dedicarle interamente ai servizi riservati ai soci. E per servizi ai soci si intendono sia quelli tecnici (soprattutto stazze, misurazioni e controlli), che quelli relativi a consulenze tecniche ed incentivi. Abbiamo poi già preso una serie di accordi con varie società per avere dei supporti di vario genere, che avremo occasione di spiegarvi nel dettaglio molto presto. Si è pensato anche di implementare le regate e gli incentivi per la sempre più affollata classe crociera, che godrà di appositi trofei nazionali. Inoltre abbiamo già creato, fin dal primo consiglio, una struttura di supporto per la numerosa flotta impegnata sui campi di regata e il primo effetto di questa decisione è che nel corso dei prossimi campionati Mondiali, in programma

a fine giugno a Crès, in Croazia, uno stazzone dell'Uvai sarà a disposizione dei nostri associati impegnati nell'evento durante i controlli di stazza e un giudice di gara sarà consulente e interprete nei rapporti con la giuria internazionale.

Per i campionati Italiani assoluti di Trieste, abbiamo già preso un accordo con il locale Comitato per una serie di agevolazioni a voi riservate: ormeggi gratuiti per 25 giorni, tariffe di particolare favore per la pulizia della carena in acqua e per l'alaggio e il varo, e vantaggiosi accordi per chi vuole prolungare l'ormeggio fino alla Barcolana, in programma, sempre a Trieste, ai primi di ottobre. In chiave futura, abbiamo intenzione di implementare la nostra presenza anche nei prossimi campionati Invernali, sia dal punto di vista tecnico che logistico, fornendo personale qualificato di supporto e promuovendo incentivi in modo particolare alle barche che imbarcheranno equipaggi delle scuole vele dei circoli.

Infine cambieremo a breve il sistema di sistema di ricevimento dei certificati: vorremmo infatti istituire un Help Desk dedicato agli armatori, che possa fornire risposte sia tecniche che pratiche in tempo reale, per risolvere i piccoli e grandi problemi che un armatore può incontrare

nel corso della sua attività agonistica.

Mi preme anche fare un accenno ai nostri eccellenti rapporti con la Federazione Italiana Vela. Siamo in perfetta sintonia con il gruppo dell'Altomare presieduto da Fabrizio Gagliardi, sia dal punto di vista gestionale che personale, e daremo il massimo supporto al campionato Italiano offshore, giunto alla seconda edizione, voluto fortemente proprio dall'Altomare e da noi appoggiato in tutto e per tutto. In questa ottica, per le lunghe internazionali, ad esempio la Middle Sea Race e la Giraglia Rolex Cup, creeremo per la flotta italiana le stesse unità di supporto realizzate per i campionati Italiani assoluti.

Queste, in sintesi, le prime mosse che intendiamo mettere subito in pratica, o che in alcuni casi abbiamo già realizzato. Il mio personale proposito, nella veste di nuovo Presidente dell'Uvai, è di proseguire con gli stessi successi numerici del passato, aumentando notevolmente il grado di soddisfazione di tutti i numerosi velisti impegnati nelle regate. Un obiettivo che coinvolge tutti voi e per questo, voglio evidenziarlo con forza, siamo aperti ai suggerimenti di tutti i nostri associati, che naturalmente avrò il piacere di incontrare nella location più pagante: a mare!



Foto Taccola



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

# ASTERIA BEAUTY POINT CUP

BEAUTY POINT *la profumeria*

*Circolo della Vela di Roma*

ASTERIA CHALLENGE TROPHY



Anzio 2/5 giugno 2011

Asteria Beauty Point Cup  
 Coppa Asteria Challenge perpetua  
 Coppa Ammiraglio Agostino Straulino Challenge perpetua  
 2° Campionato Nazionale Half Ton Class  
 Trofeo IOR Classic Città di Anzio 2011  
 1° Campionato Nazionale Comet 21  
 Evento di livello nazionale  
 articolato su quattro giornate  
 con regate di oltre 110 km  
 e regate a base  
 cvroma.com



Con il patrocinio di



# 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](http://www.comaryachts.it) o venire a trovarci a Fiumicino, siamo nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Roma.



**Campione italiano ed europeo ORCi 2010**  
**1° Classificato Invernale di Bari 2010/11**

**COMAR**  
Handmade Yachting Technology

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

## Sydney-Hobart: quando una regata diventa un'impresa straordinaria

È la grande classica dell'emisfero australe, la classica di Natale diventata un mito anche qui da noi, a quasi mezzo mondo di distanza. Ed è per questo che abbiamo deciso di raccontarvela nel dettaglio, fin dalla preparazione, attraverso le parole degli unici italiani che hanno avuto il coraggio (letteralmente) di raccogliere la sfida: l'equipaggio della barca da crociera *Onelife*, capitanato dalla famiglia Biffignandi, e l'esperto Giancarlo Simeoli, impegnato alla randa del leggendario maxi *Brindabella*.



Foto Bertolotti (Rolex)

### di Nicolò Biffignandi

Quando è iniziata la nostra Sydney-Hobart? Sicuramente molto prima della partenza. La fama di quanto fossero lunghi i controlli e fiscali i suoi controllori ci era giunta molto prima del nostro arrivo a Sydney, l'estate del 2010. Non essendo un equipaggio professionista, ma un gruppo di amici, in cui ognuno ha un proprio lavoro e poco tempo per tutto il resto, non potevamo dedicare tutto il mese di dicembre a stare al Cruising Yacht Club of Australia a discutere con gli auditor sui controlli e le varie modifiche che ci avrebbero fatto fare. Quindi

abbiamo cercato di portarci avanti nel mese di agosto, quando *Onelife* è arrivata a Sydney. Qui, in due giorni, abbiamo organizzato di vederci con l'elettronico incaricato di effettuare l'audit radio-elettrico e l'auditor ufficiale Andy, "incubo" di tutti gli equipaggi della Hobart. La parte dell'elettronico consiste nel verificare l'affidabilità complessiva dell'impianto elettrico (le batterie in un posto sicuro e impermeabile, il generatore in perfette condizioni, etc...) e assicurare la sua capacità di comunicazione (controllo che le frequenze salvate sulla Ssb siano quelle richieste, che l'antenna di emergenza del Vhf in caso di disalberamento

sia pronta all'uso...) e il tutto termina con una prova di colloquio con la stazione della Cost Guard di New Castle (città 60 nm a Nord). Per quanto il colloquio con l'elettronico (che aveva già fatto due volte la Hobart, e ci ha chiesto un imbarco) sia stato lungo e accurato, lo abbiamo superato senza problemi. Con l'auditor ufficiale la situazione è stata più complessa: il regolamento su cui si basano per una regata "category 1 yachting Australia" come questa, è il Blue Book Australiano, libro che chiunque voglia fare la Hobart dovrebbe avere tra le mani, che seguono alla lettera.

Dopo questa premessa, precisiamo che il nostro Amel è una barca da crociera, strutturalmente studiata e sviluppata per la navigazione oceanica, quindi con delle procedure e strumenti con un loro scopo e significato, che purtroppo non sempre vanno d'accordo con il Blue Book.

Quando l'auditor si è presentato a bordo ci ha consegnato una lista di due pagine, con due colonne ciascuna di caratteristiche che la barca avrebbe dovuto rispettare per partire. Alcuni esempi: le draglie esterne non possono essere ricoperte di gomma perché, nel caso ci fosse della ruggine, non si vedrebbe; la zattera di salvataggio deve essere adatta per le navigazioni oceaniche e revisionata annualmente in Australia con relativa certificazione australiana per una regata cat. 1 yachting Australia; i singoli giubbotti autogonfiabili devono essere stati revisionati in Australia entro dodici mesi; ogni membro dell'equipaggio deve avere un Epirb portatile, più quello della barca; le vele da tempesta devono essere esclusivamente di colore arancione; la pompa di sentina in grado di pescare in ogni singolo compartimento stagno della barca; le cinture di sicurezza tutte a tre punti, elasticizzate, e con il moschettone che sia gradito all'auditor, e così via... Troppe cose da poter fare in qualche giorno nel mese di agosto. Un po' le abbiamo dovute posticipare a dicembre. Il lato positivo è che gli Australiani sono veramente ben organizzati per aiutarti in queste cose, e intorno al porto trovi tutto quello che ti serve (da quello che ti sostituisce le draglie, a quello che ti affitta Epirb e zattera

autogonfiabile), quindi abbiamo iniziato a prendere una miriade di appuntamenti e a fare una serie di prenotazioni per il mese di dicembre, dopo di che siamo tornati in Italia.

La barca, nei mesi tra agosto e dicembre, non è rimasta al Cyca. Abbiamo trovato un piccolo marina nella zona Nord della baia di Sydney, il Cammaray Marina, molto più economico, che ci avrebbe tenuto la barca al gavitello e avrebbe provveduto a fare carena prima del nostro arrivo.

Al nostro ritorno in Australia, aver ben organizzato i controlli e i fornitori quattro mesi prima, è stato di grande aiuto, permettendoci di terminare i controlli la vigilia di natale e di farci godere gli ultimi giorni di permanenza a Sydney, con delle splendide veleggiare di allenamento nella bellissima rada anche per testare il nuovo giro vele in composito che ci eravamo portati da casa per l'occasione.

Delle 102 barche che hanno fatto domanda di iscrizione, sono state 88 quelle che hanno avuto l'ok per presentarsi sulla linea di partenza, quindi circa il 14 per cento degli iscritti non ha superato i controlli pre regata. *Onelife* è l'unica barca italiana della flotta, l'ultima da ormai cinque anni. Per questo il comitato di regata ha deciso di organizzarci un evento speciale per il giorno di Natale e la mattina stessa una ragazza del media center ci ha portato un borsone di addobbi natalizi da mettere su tutta la barca. Poco più tardi, dopo che *Onelife* è stata circondata da cinque troupe televisive e un babbo natale, su un gozzo, è venuto a portarci

un saccone di regali e a fare un po' di festa a bordo con noi. Bé, questo scherzoso servizio su come "gli italiani di *Onelife* hanno passato il Natale prima della partenza", è stato mandato in onda su Abc 1, la principale tv australiana, in prima serata!

Il giorno del via i partecipanti della categoria cruising, la nostra, hanno dovuto portare un foglio al comitato nel quale si dichiara una stima di quando la barca avrebbe superato determinati cancelli (i paralleli tra Sydney e Hobart più la linea di arrivo). Le regole, per la nostra classe, sono come quelle di una gara di regolarità: la barca che è più accurata nelle sue previsioni riceve più punti, mentre viene penalizzata proporzionalmente a quanto usa il motore.

Quando ci siamo schierati sulla linea di partenza, l'emozione è stata incredibile: sulle coste della baia c'erano più di mezzo milione di persone, in aria 8 elicotteri di diverse televisioni e attorno all'area di partenza centinaia e centinaia di barche spettatrici. Inoltre, per regolamento, tutte le barche hanno sfilato davanti alla barca giuria con le vele da tempesta issate, al fine di controllare che nessun concorrente agguerrito le avesse lasciate a terra per risparmiare peso. La situazione meteo invece non era delle migliori: al momento della partenza c'era una debole brezza da Nord, che ci ha accompagnato (a noi lentamente) fuori dalla baia, e per qualche altra ora verso Sud. Dopo di che è arrivata la bassa pressione da Sud. In un paio di minuti si è passati da una giornata soleggiata con una debole

brezza a una fitta coltre di nubi, con vento di bolina tra i 30 e 40 nodi. Questa ci ha fatto compagnia per la prima sera e tutta la notte. Il giorno successivo il vento è calato, ma l'onda è rimasta; quindi abbiamo proseguito a velamotore. La seconda sera ci ha raggiunto un'altra bassa pressione da Sud, che ha portato ancora vento di bolina tra 35 e 45 nodi, con raffiche a 50, che si è esaurito la mattina del terzo giorno. Il vento è girato da Nord, portandosi perfettamente in poppa con intensità tra i 15-20 nodi, la situazione ideale per l'arma vincente del nostro Amel: il balooner, una specie di coppia di fiocchi gemelli tangonati. Questa vela ha permesso alla nostra barca, pesante circa 18 tonnellate, di percorrere più di 100 miglia in meno di 12 ore, a una velocità media di più di 8 nodi, e quindi di attraversare il mitico stretto di Bass in pochissimo tempo, e senza problemi. Gli ultimi due giorni sono stati caratterizzati, l'uno da un'altra bassa pressione che ci ha portato vento da Ovest sui 30 nodi, che ci ha fatto rientrare verso costa di bolina larga, l'altro dall'emozione e la soddisfazione di terminare la regata entrando a vela, e con un tramonto stupendo, nel Derwent River. L'accoglienza, nonostante fossero quasi le 11 di sera, è stata calorosissima: le barche che stavano navigando nel fiume ti affiancavano a salutarti e, una volta ormeggiati, una processione di equipaggi e membri di altre barche venivano a chiederti tutte le impressioni sulla regata, il tutto accompagnato da numerose bottiglie di birra!

Infine la sorpresa e la soddisfazione della vittoria di classe, con la cerimonia di premiazione proprio come uno se la immagina, al Royal Yacht Club of Tasmania, in perfetto stile british, sul prato verso il porto e con una atmosfera assolutamente rilassata e gioiale. Alla fine di questa magnifica esperienza quali sono le conclusioni? Che sicuramente la regata in sé può essere molto impegnativa, infatti 18 barche su 88 si sono ritirate per avarie varie. Però, quello che colpisce di più, è sicuramente quanto gli australiani la amino e la vivano, e i ricordi lasciati dalle persone che abbiamo incontrato, sono di quelli che non si dimenticheranno mai.



**ALLEGRIA, PASSIONE, IMPEGNO E UN PIZZICO DI FOLLIA: QUESTI GLI INGREDIENTI NECESSARI PER PARTECIPARE ALLA SYDNEY-HOBART, COME INSEGNA L'EQUIPAGGIO DI ONELIFE, LA BARCA ITALIANA IMPEGNATA NELLA 66MA EDIZIONE DELLA REGATA, UNA DURISSIMA CAVALCATA DI OLTRE 600 MIGLIA**

## di Giancarlo Simeoli

La barca è coricata su un fianco, ad ogni onda con un tonfo assordante cade violentemente, si naviga con 3 mani di terziari, il vento di 45/50 nodi arriva direttamente dal freddo antartico senza trovare nessun ostacolo, la coperta è continuamente investita dalle onde ed ogni manovra diventa un'impresa che ti espone a pericolosi incidenti. Sotto coperta il clima è più mite, ma regna la confusione, le vele si mischiano alle cerate bagnate, agli avanzi di cibo, alle dotazioni di salvataggio e ai corpi stesi a paiolo nell'intento di riposare. In questo "sadio inferno", incredibilmente motivati, 25 uomini, a bordo del maxi *Brindabella*, affrontano in un commovente spirito di squadra, le 628 miglia che dividono Sydney da Hobart nella sfida della mitica Rolex Sydney-Hobart 2010. Ma andiamo per ordine e vediamo insieme come ci si può organizzare per lanciarsi in una simile avventura.

Per il viaggio aereo dall'Italia all'Australia, che dura circa 22 ore, vi serviranno 1100 euro a persona, attenzione che molti equipaggi, in partenza dall'Europa, stavano per rimanere bloccati negli aeroporti a causa delle abbondanti nevicate, per cui provvedete a prendervi qualche giorno di anticipo, eviterete inconvenienti e prenderete facilmente il fuso orario. Arrivati a Sydney, troverete l'estate e le feste natalizie nel loro pieno fervore, mentre lo spirito semplice e amichevole di questa lontana gente, vi accoglierà come un eroe, anche solo per aver affrontato il viaggio verso una delle regate più difficili al mondo. Il prestigioso circolo Cruising Yacht Club, che organizza la regata assieme al Royal Yacht Club of Tasmania, è situato vicino al centro della città, in una delle moltissime baie del grande fiordo di Sydney. Intorno c'è un grande parco, dove i velisti stendono le loro vele e molti cittadini fanno sport, si può dire che è un paradiso della vela raggiungibile con i mezzi pubblici. I giorni precedenti alla partenza, che come da tradizione è fissata inderogabilmente al 26 dicembre alle ore 13.00, trascorrono come in tutte le regate internazionali di questo livello: allenamenti, preparazione delle barche, iscrizioni, etc... La differenza che incontrerete, rispetto alle nostre regate mediterranee, è il livello di sicurezza. A seguito della tragica edizione del 1998, dove molti velisti persero la vita, il Comitato di Regata ha emesso una chiara normativa nel regolamento, rendendo questa regata una delle più rigide per il livello di sicurezza. Per potersi iscrivere è necessario che l'imbarcazione, nei sei mesi antecedenti alla regata, porti a termine una delle regate previste per la qualificazione che non saranno mai inferiori alle 150 miglia. Il giorno della partenza sarete sommersi da una folla che curiosa sulle banchine e dopo aver mollato gli ormeggi, avrete l'obbligo di passare a poppa della barca giuria con le vele di K issate.

La linea di partenza è posizionata al centro della baia, occupa tutta la sua larghezza e risulta un po' stretta, per cui le imbarcazioni sono divise in due gruppi con partenze separate. Lo spettacolo è incredibile, migliaia di spettatori posizionati sulla costa occupano ogni spazio libero, moltissime barche vi seguiranno per diverse miglia e quest'anno 25 elicotteri volavano al di sopra della flotta per fotografare l'evento, seguito appassionatamente da tutto il mondo per i 3-4 giorni successivi. Ci sono due boe di disimpegno per convogliare la flotta fuori dalla baia, dopo di che ci si

dirige a Sud e inizia la vera regata. Quest'anno il vento caldo da Nord ci ha accompagnati fino al tramonto, successivamente la situazione è radicalmente cambiata. La prima tempesta ci si è presentata in tutta la sua potenza e ci ha preso a pugni per tutta la notte, con una fortissima pioggia e raffiche a 35/40 nodi, tutto molto simpaticamente di prua. Nelle prime 15 ore l'elenco dei ritiri ha iniziato a ricevere i suoi iscritti: il 90' *Yuu-Zoo* si ritira per problemi strutturali e nel frattempo perde anche due uomini a mare, recuperati miracolosamente; il 47' *Shamrock* ha problemi molto seri al timone; il Volvo 60 *Eccellenza* riscontra problemi all'albero; il Tp 52 *Wot-Eva* ha problemi elettrici e di motore; il R/P 52 *Scarlet Runner* subisce danni alle vele; il Tp 52 *C&C41* si ritira per ragioni ancora sconosciute; il Rogers 46 *Pirelli Celeste* ha problemi alla randa; il 66' *Dodo* ha un ferito a bordo e la lista si allunga di ora in ora.

Le chiamate alla radio si susseguono e circa 15 barche delle 87 iscritte si ritirano al largo della costa del New South Wales, senza nemmeno essere giunte al temutissimo Stretto di Brass. Questa non è una semplice regata, ma una vera sfida, l'importanza di avere un'imbarcazione ben preparata e un equipaggio che abbia voglia di sacrificarsi nei momenti più difficili, non basta per portare a termine il percorso. Diventa importante saper unire la strategia tattica ad una capacità di tirare il freno quando le condizioni diventano estreme.

La seconda burrasca ci ha investito il secondo giorno, appunto nello Stretto di Brass, ed è stata peggiore della prima. La nostra imbarcazione *Brindabella*, un maxi di 80' con un equipaggio totalmente australiano, "fatta eccezione per il mio ruolo alla randa", ha affrontato molto bene le prime 36 ore, ma la nostra randa ha subito un continuo logoramento e si è strappata. Avendo anche un ferito a bordo abbiamo dovuto rinunciare anche noi ad affrontare le 250 miglia che ci separavano dall'arrivo. Abbiamo trovato rifugio nell'unico approdo che poteva ospitare il nostro profondo bulbo, l'isolato porto di Eden sulla punta sud dell'Australia. Ma la sfida non si conclude certo qui! L'anno prossimo, statene certi, ci riproveremo... perché questa è la Sydney-Hobart.



Foto Forster (Rolex)



Foto Borlenghi (Rolex)

GLI SPENDIDI COLORI DELLA TASMANIA DURANTE IL PASSAGGIO DI TEVAKE II. SOPRA: UN PRIMO PIANO DI GIANCARLO SIMEOLI, RANDISTA DI BRINDABELLA, E LA PRUA DELL'IMBARCAZIONE AUSTRALIANA

# Dal Tirreno all'Adriatico... un'apoteosi di vela e di passione

Centinaia e centinaia di barche, da regata e da crociera, staziate Orc International e Irc, di classe Libera e di Minialtura, hanno dato vita a un movimento che non ha eguali in quanto a numeri e passione portata in acqua. Sono i tanti campionati Invernali organizzati lungo lo stivale, una vera festa della vela che ha coinvolto decine di circoli e migliaia di velisti, uniti da un'incredibile voglia di mare che non conosce limiti.



## Tigullio

Dieci prove disputate e un buon numero di iscritti hanno caratterizzato il 35mo campionato Invernale del Tigullio, uno dei classici della vela ligure organizzato dal Comitato Società Veliche del Tigullio e andato di scena a Lavagna. Nel gruppo Orc overall, vittoria del J-133 *Chestress2* di Giancarlo Ghislanzoni, campione Italiano offshore 2010, che ha avuto la meglio sull'M 37 *Low Noise* di Giuffrè e sull'X-50 *Jonathan Livingston* di Giorgio

Diana, mentre tra gli Irc, sempre in overall, il solito *Chestress2* ha preceduto in classifica il J 122 *Smigol* di Piccini e l'X-41 *Capitani Coraggiosi* di Felcini-Santoro. Successo infine di *Olj Spirit Hatamuri* di Federico Rajola tra i J 80, davanti a *Jeniale* di Rama e *Montpres* di Montedonico. [www.circolivelicitigullio.it](http://www.circolivelicitigullio.it)

## West Liguria

È *Aurora*, il Canard 41 di Paolo Bonomo e Roberto Bruno, il vincitore assoluto del

West Liguria-Trofeo Grand Hotel del Mare, organizzato dallo Yacht Club Sanremo. Per la classe Orc 1 il primo posto è andato a *Mc Seawonder*, Mc 46 di Vittorio Urbinati, mentre al secondo e terzo posto troviamo *Neera*, FY 49 di Nicolò Zanelli, e *Viki VI*, Arcona 43 di Guglielmo Bodino. In Orc 2, vittoria per *Aurora* su *Forrest Gump* di Roberto Tamburelli ed *Enigma II* di Franco Ardisson, mentre in Orc 3 *Brancaleone* di Ciro Casanova ha preceduto *First Fun* di Gianluca

Canale e *Blue Storm* di Massimo Sorli e in Orc 4 *Ala Bianca*, il Polaris 33 di Camillo Capozzi, ha avuto la meglio su *Il Pingone di Mare* di Federico Stoppani e *Kerkyra IV* di Aldo Sario. Vittoria di *Big Blu*, X-43 di Giuseppe Giuliani, su *Miss K IV* di Marco Babando e *Ondine* di Marco Gerbaudo tra gli Irc, mentre per la classe Gran Crociera *Lupo Bianco*, Rimar 36 di Brusoni, ha superato *Vahiné* di Sergio Berbotto e *Maffly Only* di Massimiliano Obertini. Infine la classe Libera, divisa in due gruppi, che ha visto le vittorie di *Ten pesta* di Mauro Fioretto e *Mascalzone Rosso* di Francesco D'Adda. [www.yachtclubsanremo.it](http://www.yachtclubsanremo.it)

## Livorno

Il campionato Invernale di Livorno, organizzato dal Comitato Circoli Velici Toscani e disputato su 6 eventi, ha coinvolto ben 39 imbarcazioni e ha premiato in overall *Mefistofele* di Nanni Lombardi, che ha preceduto *Tazmania* di Gonfiotti e *Mimi Bizzosa* di Nieri. Nel gruppo Irc, successo per *Tazmania*, su *Mefistofele* e *Kryos*, mentre tra i Libera *Mimi Bizzosa* ha preceduto *Birba* e *Telepatia*. Le classifiche finali del campionato Annuale 2010 dei circoli toscani hanno invece visto prevalere *Mefistofele* tra gli Irc (su *Tazmania* e *Blue Wave*) e *Telepatia* (su *Graal* e *Birba*) tra i Libera. [www.ccvv.it](http://www.ccvv.it)

## Riva di Traiano

Conclusione anche per il 23mo Roma d'Inverno, il campionato invernale organizzato dal Circolo Nautico Riva di Traiano al quale hanno partecipato 77 imbarcazioni, suddivise in Regata, Crociera e Gran Crociera. A vincere le due classifiche Irc e Orc, conquistando il Trofeo Paolo Venanzangeli, è stato il Comet 45s *Libertine* dell'associazione Nettuno ci può giudicare. Nell'Irc Regata, *Libertine* ha avuto la meglio su *Vahiné*, First 45 di Daniela e Francesco Raponi, e sullo Swan 45 *Ulrika* di Andrea Masi, mentre tra gli Orc ha preceduto *Ars Una*, Adria 49 di Vittorio Biscarini e Carlo Rocchi, e *Vahiné*. Vittorie di classe in Irc per *Libertine*, *Zigo Zago*, *Vulcano 2* e *Non dire gatto*, e in Orc per il solito *Libertine*, *Mister Hyde* e *Darth Milla*. Nella divisione Gran Crociera, vittoria

overall per l'Hanse 430 *Twins* di Francesco Sette su *Asteria*, Este 39 di Proli/Alessi, e *White Pearl*, Sun Odyssey 44 di Roberto Bonafede, e successi di classe per lo stesso *Twins* e *Isterica Sissi*, Bavaria 35 di Giuseppe Terenzio, mentre tra i Crociera vittoria assoluta per *Vulcain*, First 41 di Giorgio Nardi su *Igarapè*, Sun Odyssey 49 di Marino Zigrossi, e *Blugea*, il First 36.7 di Blugea.

[www.cnrt.it](http://www.cnrt.it)

## Argentario

In archivio anche la seconda manche del Campionato Invernale dell'Argentario organizzato dal Circolo Nautico e della Vela Argentario, con la disputa delle ultime prove valide anche come Trofeo Fabrizio Serena. Nel primo raggruppamento Irc, *Swanted*, lo Swan 45 di Stefano Piccolo, si è aggiudicato entrambe le manche e naturalmente la classifica generale, mentre nel secondo l'X-34 *Delfina Carina* di Renato Lo Guzzo ha vinto la prima manche, mentre la seconda ha visto la vittoria di *Yankee I*, il Grand Soleil 40 di Pierfrancesco Costagliola che si è aggiudicato anche la classifica generale finale. Nella categoria Orc, dominio incontrastato di *Allure*, il Comet 45 di Nicola Granati, timonato da Andrea Fornaro, che si è imposto sia nella prima che nella seconda manche (e in classifica generale). Vittorie infine per *Settimo Cielo III*, il Grand Soleil 45 di Filippo Martini, nell'agguerritissima categoria Diporto, dove si è ben comportato anche *Sventola* di Massimo Salusti, vincitore della seconda manche.

[www.cnva.it](http://www.cnva.it)

## Ravenna

Con oltre 130 barche e un migliaio di velisti, il campionato d'Inverno organizzato dal Ravenna Yacht Club, a cui va un plauso particolare, in collaborazione con Marina e il Circolo Velico Ravennate, è stato un evento che ha pochi paragoni nel resto d'Italia. Numeri impressionanti, che confermano l'eccellente stato di salute della vela d'altura in Adriatico e le grandi capacità organizzative dei suoi circoli. Questi i vincitori: *Sei una diva* della Congrega Bizantina è primo nella classe Orc 1-2 e nella classifica Orc Overall, mentre in Orc 3 vittoria di *Lunica* di

Franco Costa e in Orc 4 di *Yankee* di Edgardo Gulminelli. Nei raggruppamenti Open, successi per *Wadadli* di Andrea Amati (Open A), *Witz* di Marco Dalla Rosa (C), *Overall marinara* di Michele Capra (D), *Emyto* di Cesare Salotti (E), *La fragolina* di Giangrandi e Grotti (F) e *Shear Terror* di Setti e Salotti (G), mentre nei Blue Sail 24 ha primeggiato *Sale Grosso* di Vito Angelini. Per quanto concerne le Vele Bianche, vittorie di *Sophie* di Enrico Bruzzone (A), *Lupa di mare* di Gabriele Ceccaroni (B), *Red Rose* di Emilio Virgili (C), *One's* di Massimo Onestini (Tecno B) e *Settimo cielo* di Bruno Casadio (Tecno C).

[www.ravennayachtclub.com](http://www.ravennayachtclub.com)

## Porto Santo Stefano

Ultima giornata di regate annullata, causa uno scirocco a 35 nodi sotto raffica, nel Campionato Invernale di Porto S. Stefano, che a domeniche alterne ha movimentato le banchine e le acque di Porto S. Stefano. *Lancelot* di Leandro Cencetti si è dunque aggiudicato il primo gruppo Irc, davanti a *Picci* di Piero Salvatore e *Anema* e *Core* di Alvaro Trilò, mentre nel secondo gruppo vittoria per *Valete* di Andrea Coli su *Scorpio* di André Benaim e *Uxor* di Attilio Benedetti. Nella classe libera, primo posto per *Zeurino*, seguito da *Brigand* di Marco Perillo e *Capriccio* di Augusto Bianchini. [www.ycss.it](http://www.ycss.it)

## Punta Ala

Con la premiazione, presieduta dal Vice Presidente del Club Alessandro Masini, avvenuta presso la sede sociale del Club, si è chiusa la XXX edizione del Campionato Invernale di Punta Ala-Trofeo Giovanni Paoli. Dieci le prove disputate, che hanno premiato nella classe Orc *Justina II* di Jose Sales Grade, seguita da *Galatea* del Flying Yacht Sailing Team e da *Brigantia 2* di Santoni, e nella classe Irc *Faster 2* di Focosi, che ha preceduto *Justina II* e *Scamperix* di Sculari. Nella categoria Libera vittoria di *Ganzurza 969* di Degl'Innocenti, seguita da *Livingston* di Spadolini e da *Vanitas* di Sabbadini, mentre tra i Platu 25 successo di *Aria* di Lagirti su *Astragalo* di Cappiello e *Di Nuovo Simpatia* di Dandini.

[www.ycpa.it](http://www.ycpa.it)

## Crociera. Regata. Eleganza e prestazioni.



### NM Protagonisti negli invernali

- nm38 Scugnizza** di Enzo De Blasio 1° al Campionato Invernale del Golfo di Napoli
- nm38 Darth Milla** di Antonello Piancastelli 1° in ORCi terza classe a Riva di Traiano
- nm43 Nautilus Wave** di Maurizio Bernardo e Pino Stillitano 1° in ORCi overall a Fiumicino



### Anzio e Nettuno

Un forte scirocco ha salutato la conclusione del Campionato Invernale d'Altura di Anzio-Nettuno, iniziato il 17 ottobre, con organizzazione del Circolo della Vela di Roma, del Reale Circolo Canottieri Tevere Remo, della Lega Navale Italiana sezione di Anzio, del Nettuno Yacht Club con la collaborazione della Sezione Velica della Marina Militare di Anzio e dell'Half Ton Class, e andato in archivio con 8 prove disputate sulle 11 in programma. Vincitore assoluto in overall in classe Irc è *Volmer*, il Grand Soleil 43 di Fabio Dominici, davanti a *Cristina III*, J 122 di Alessandro Brighenti, e a *Petrilla*, First 35 dell'Associazione Velanelamente. In Regata classe 1, *Volmer* ha avuto la meglio su *Cristina* e *Petrilla*, in classe 2 *Elena Celeste* ha preceduto *Marlin Blu 2* e *Prydwen*, mentre nella classifica degli Ior Classic e degli Half Tonner, *Elena Celeste* si è imposto su *Prydwen* e *Donald Duck*. Per quanto riguarda la classe Crociera, vittoria di *Cricca IV*, l'Hanse 400 di Guido Battisti che ha avuto la meglio su *Dama... Brù* e sul *Comet 45s Cocoon*. Nei Comet 21, infine, al primo campionato invernale, vittoria per l'equipaggio del Club Nautico Roma, con al timone Alessandro Guardigli.

[www.invernaleanzionettuno.it](http://www.invernaleanzionettuno.it)

### Golfo di Napoli

Con l'ultima giornata di regate ospitata dal Circolo Nautico di Torre del Greco, che contemporaneamente ha inaugurato il Campionato Primavera delle vele di Levante, si è concluso il Campionato Invernale del Golfo di Napoli, che ha riunito una gran numero di imbarcazioni sotto il Vesuvio. I vincitori di classe nel raggruppamento Orc International sono l'X-41 *Le Coq Hardy* di Maurizio Pavesi (classe 0-2) su *Malafemmena* di Di Lorenzo e *Raffica Hotels Naples* di Orofino, l'Nm 38 *Scugnizza* di Enzo De Blasio (classe 3) su *Sexy* di Varelli e *Vlag* di Casolaro, il First 31.7 *Cose 'e pazze* di Paolo Disa (classe 5) su *Suakin* di Golia e *Nimar II* di Forte, mentre nella classifica Irc overall, tripletta degli X-41 grazie al successo di *Le Coq Hardy* su *Malafemmena* e *Raffica Hotels Naples*. In regata anche 14 imbarcazioni della sempre viva classe Minialtura, vinta dal J 24 *Sparviero* dell'Aeronautica Militare sull'Este 24

*Garopera* di Cappa e sul J 22 *White Magic* di D'Angerio.

[www.velaincampania.it](http://www.velaincampania.it)

### San Felice Circeo

Organizzato dal Circeo Yacht Vela Club in collaborazione con il Terracina Vela Club, il campionato Invernale d'Altura del Circeo ha riunito 20 scafi suddivisi tra Crociera e Regata. Tra i primi, la vittoria è andata a *Bonaventura*, il First 34.7 di Gino Anastasia, che ha preceduto il Gs 34 *Joshua* di Giuseppe Gubbini e *Pina II* di Bruno Rocco, mentre tra gli scafi da crociera si è imposto *Orietta IV* di Massimo Gemini con *Aquerol* di Minchella e *Cameloparda* di Tafuri in seconda e terza piazza. Nel corso della premiazione, è stato presentato il prossimo campionato Primavera del Circeo, con le regate costiere in programma per il 3 e 17 aprile, 8 maggio e 21-22 maggio.

[www.cyvc.it](http://www.cyvc.it)

### Fiumicino

Grandi numeri anche per il XXX Campionato Invernale di Roma-Trofeo Città di Fiumicino, organizzato dal Circolo Velico Fiumicino con la presenza di ben 132 barche nei gruppi Regata, Crociera Veloce, Crociera, Ior e Minialtura. Il Trofeo Durand de La Penne, assegnato alla barca meglio classificata nelle due classifiche Irc e Orc, è stato conquistato dal prototipo *Kalima* di Franco Quadra, primo anche in classe 1 Irc davanti a *Blu Tango Blu* di Rosa-Luciani e *Splendida Stella* di Paolo Cavarocchi. In classe 2

Irc vittoria per l'X-332 *Sly Fox* di Giuseppe Raselli su *Bonheur* della Sail in Progress e *Che Stress* di Giorgio Anserini. Nel gruppo Orc, l'Nm 43 *Nautilus Black & White* di Pino Stillitano ha preceduto *Kalima* e *Splendida Stella*, mentre tra i Crociera Veloce affermazione di *Merlino*, Salona 37 di Luigi Ruspini, e tra i Crociera di *Quasar I* di Fernando Pera (classe 1) e *Pepe* di Pier Mario Bozzuffi (classe 2). Per concludere, il Comet 303 *Eulimene* di Pietro Emanuele Fois si è aggiudicato il raggruppamento Ior e l'Este 24 *Esterica 3* di Stefano Punzo il Minialtura.

[www.cvfiucinino.it](http://www.cvfiucinino.it)

### Palermo

Tanto vento nella giornata conclusiva del campionato Invernale organizzato dal Cus Palermo per i Minialtura. Due le prove disputate con quasi 30 nodi di vento e classifiche finali che hanno premiato, dopo un bel campionato, *Brera Hotels* di Alberto Wolleb, portato da Francesco Costa, davanti ai catanesi di *Scarface* e a *Birbante* di Giuseppe Cascino. Il Cus Palermo ha organizzato anche l'Invernale riservato alle barche d'altura. Vincitore della manifestazione, con merito, Massimo Barranco e il suo equipaggio dell'X-41 *Extra1*, che ha avuto la meglio su *Cancasci Prodotti Petroliferi*, portato da Antonio Saporito, *Poquito Cantine Pellegrino* di Giuseppe Alagna (su cui gravano però due proteste, ancora da discutere al momento in cui questa rivista va in stampa) e *Curaddau* di Michele Crapitti.



# Statuto federale: le proposte di modifica nel dettaglio



Foto FIV

Anche su questo numero della rivista dell'Uvai vogliamo tornare a parlare delle proposte di modifica allo Statuto Fiv portate all'attenzione dell'Assemblea Straordinaria del 16 aprile. Le proposte di modifica allo Statuto sono state redatte da un'apposita Commissione che, partendo dalle intenzioni programmatiche del presidente della Fiv Carlo Croce, illustrate in occasione del suo insediamento nel dicembre del 2008, ha definito i principi di modifica allo Statuto che sono poi stati elaborati fino alla definizione della bozza di un nuovo Statuto, approvata dal Consiglio Federale. Tale documento è stato inviato a tutte le società affiliate Fiv le quali, entro il termine del 2 marzo, hanno avuto la possibilità di presentare eventuali proprie proposte di

modifica. Obiettivo della riforma è favorire il ricambio nelle cariche elettive centrali e periferiche e ridurre i costi e i tempi dei processi decisionali e gestionali federali, garantendo altresì una maggiore partecipazione della base alle scelte degli organi centrali.

I punti più significativi della riforma riguardano: limite di 2 mandati consecutivi nella stessa carica per Presidente Federale, Consiglieri Federali e Presidenti di Zona; limite di età di 70 anni per la candidatura alle cariche citate al punto precedente; riduzione del numero dei Consiglieri Federali da 24 a 10, compresi i rappresentanti degli atleti e dei tecnici (7 Consiglieri Federali, 2 rappresentanti degli atleti, 1 rappresentante dei tecnici) e nuove procedure elettorali; riduzione

dei Vicepresidenti Federali da 2 a 1; abrogazione del Consiglio di Presidenza; riduzione da 7 a 5 (compreso il Presidente) del numero massimo dei componenti i Comitati di Zona; trasformazione della Consulta dei Presidenti di Zona in Conferenza Territoriale con maggiori attribuzioni propositive e consultive; partecipazione della Conferenza Territoriale ad almeno 3 Consigli Federali all'anno per l'esame di specifici argomenti indicati nello Statuto; semplificazione dell'Organizzazione Federale Centrale con articolazione in 2 Aree (Amministrazione e Sportiva) anziché in 6 Settori; tipizzazione dei requisiti di effettiva partecipazione alle attività federali richiesti agli Affiliati per l'esercizio del diritto di voto; equiparazione dei casi d'incompatibilità

del Presidente Federale e dei Consiglieri Federali.

Alle volontà del presidente Croce di "snellire" la macchina federale per renderla più operativa e agile nelle sue decisioni e azioni, vi è anche l'inserimento fra gli Scopi e attività (Art. 2, comma 1) delle discipline del kite surfing e dell'attività paralimpica. L'inserimento della prima scaturisce dal riconoscimento del kite surf a livello internazionale da parte dell'Isaf, la Federazione internazionale della vela, e quindi il riconoscimento a livello nazionale da parte della Fiv, un passaggio che avverrà a inizio del 2012. La Federazione Italiana Vela è invece già attiva per quel che riguarda la promozione e organizzazione dell'attività paralimpica, anche questa disciplinata da una riorganizzazione del Comitato Italiano Paralimpico che ha assunto una struttura analoga a quella del Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

All'Art. 2 comma 2 viene proposta l'aggiunta dell'obbligo a reinvestire eventuali utili o avanzi di gestione nelle attività istituzionali, con divieto di qualsiasi forma di distribuzione anche indiretta. Nel comma successivo viene inserito il riconoscimento che la Fiv ha ottenuto lo scorso mese di luglio dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale "Centro di istruzione per la nautica". Proposta anche la modifica del comma 6 dell'Art. 5 per quel che riguarda il riconoscimento dei Gruppi Sportivi Militari e Corpi di Stato rappresentati nel Comitato Sportivo Militare e l'Associazione Marinai d'Italia per le quali viene prevista la sottoscrizione di apposite convenzioni con il Coni e con la Fiv. Le modifiche di rilievo che vengono proposte iniziano al Titolo III-Art. 13, quando si viene a parlare dell'Organizzazione della Fiv. La riduzione del numero di consiglieri da 24 a 10 comporta l'abrogazione del Consiglio di Presidenza. Al punto "E) Altri organismi Federali", la Consulta dei Presidenti di Zona viene sostituita dalla "Conferenza Territoriale" i cui ruoli verranno poi specificati all'Art. 52.

La proposta di modifica allo Statuto prevede anche una riorganizzazione degli uffici, con l'eliminazione dei "Settori" e l'organizzazione degli stessi in Area Amministrativa e Area Sportiva di cui si

parlerà poi all'Art. 53. Con la proposta di modifica allo Statuto vengono poi ridefiniti i requisiti per il diritto di voto delle società affiliate in Assemblea (Art. 19, comma 3) che, facendo riferimento all'attività svolta nell'anno precedente la data di convocazione dell'Assemblea (se convocata entro il mese di dicembre) dovranno soddisfare almeno due delle condizioni indicate:

a) attivazione della Scuola Vela con almeno 50 partecipanti tesserati Fiv;  
b) adesione a progetti di formazione sportiva promozionale o giovanile (Vela-Scuola con il Miur o eventuali altri da specificare nel Regolamento);  
c) organizzazione di almeno tre regate veliche di qualsiasi livello iscritte a calendario Fiv o, alternativamente, organizzazione di una regata o di un campionato di livello almeno nazionale;  
d) almeno tre partecipazioni con propri tesserati (juniores e/o soci) a regate a calendario nazionale o internazionale;  
e) partecipazione all'attività Paralimpica. Gli Art. 23 e 25, rispettivamente sull'elezione del Presidente e del Consiglio federale riportano numerose novità. In particolare, per l'elezione del Consiglio Federale, dove si prevede la riduzione del numero di consiglieri da 24 a 10, è stato pensato un nuovo sistema elettorale. Ciascuna Zona Fiv potrà indicare un candidato consigliere in rappresentanza delle società, uno in rappresentanza degli atleti e uno in rappresentanza dei tecnici. Le candidature andranno a costituire una lista unica a livello nazionale, per ciascuna categoria. L'Assemblea

nazionale eleggerà i sette consiglieri in rappresentanza delle



Società in base ai seguenti criteri: i due candidati più votati tra i candidati appartenenti all'area Nord (Zone I, XII, XIII, XIV, XV); i due candidati più votati tra i candidati appartenenti all'area Centro (Zone II, IV, X, XI); i due candidati più votati tra i candidati appartenenti all'area Sud (Zone III, V, VI, VII, VIII, IX); il candidato Consigliere più votato tra tutti i candidati presenti nella lista, che non risulti già eletto tra i sei candidati eletti Consiglieri in rappresentanza delle tre Aree. Per i consiglieri in rappresentanza degli atleti e dei tecnici verranno presi in considerazione i due candidati più votati per i primi e il più votato per i secondi. Ciascuna società potrà esprimere fino a cinque preferenze per i Candidati in rappresentanza delle società e una per quelli in rappresentanza degli atleti e dei tecnici.

Secondo la proposta di modifica, non è più rappresentato in Consiglio Federale il rappresentante dello Sport Velico Marina Militare. Il Capo di Stato Maggiore della Marina e un rappresentante dei Gruppi Sportivi Militari e Corpi dello Stato potrà partecipare al Consiglio federale senza diritto di voto (Art. 26). Secondo quanto proposto dallo stesso Art. 26, il rappresentante dei Gruppi Sportivi Militari e Corpi dello Stato viene designato dagli stessi con rotazione annuale. All'Art. 28 sono state riviste in parte e completate quelle che sono le competenze del Consiglio Federale, così



Foto FIV

come il nuovo sistema elettorale ha portato ad una rivisitazione dei metodi di Integrazione del Consiglio Federale (Art. 30) in caso di dimissioni, decadenza, non

accettazione dell'incarico o altro motivo di cessazione della carica da parte di un

Consigliere federale. Unitamente all'abrogazione del Consiglio di Presidenza fra gli organi centrali, viene proposta l'eliminazione dell'Art. 31 nel quale veni-

il presidente (Art. 39).

Altra profonda proposta di modifica allo Statuto riguarda l'Art. 52 con la quale si prevede la ridenominazione della Consulta dei Presidenti di Zona in "Conferenza territoriale" con nuovi compiti previsti dal comma 3 del medesimo articolo: "Per l'esame di argomenti di rilievo, quali l'attività delle classi non olimpiche, il calendario, l'attività promozionale e giovanile, l'attività formativa, le linee di indirizzo del bilancio preventivo e altri

ad aggiungere le Commissioni permanenti Consultive composte da 3 o 5 membri nominati anch'essi dal Consiglio Federale. Sostanziali anche le modifiche proposte per quel che riguarda i Requisiti di eleggibilità (Art. 57) che, al Comma 7 e 8 prevedono il limite di due mandati consecutivi per Presidente, Consigliere federale e Presidente di Zona e un limite di età di 70 anni nell'anno di svolgimento dell'Assemblea elettiva per le medesime cariche. La proposta di modifica, all'Art. 58, prevede l'equiparazione della carica di Presidente Federale e Consigliere federale, entrambe incompatibili con qualsiasi altra carica federale elettiva centrale e periferica della Fiv; è altresì incompatibile con ogni altra carica elettiva sportiva nazionale in organismi riconosciuti dal Coni.

L'Art. 61, punto B, Comma 6, tiene poi conto della riduzione del numero di consiglieri del Comitato di Zona a quattro prevedendo che all'Assemblea elettiva Zonale ciascun affiliato con diritto di voto con voto singolo possa esprimere al massimo tre preferenze per l'elezione dei componenti del Comitato.

Fra le Norme Transitorie, viene proposta l'aggiunta dei seguenti articoli:

Art. 70/bis - Norma transitoria all'art. 43 comma 2: per il computo dei due mandati quadriennali di cui all'art. 43 comma 2 sarà considerato primo mandato quello successivo alla data dell'entrata in vigore della nuova disposizione.

Art. 70/ter - Norma transitoria all'art. 57 comma 7: per il computo dei due mandati quadriennali di cui all'art. 57 comma 7 deve considerarsi primo mandato quello in corso alla data dell'entrata in vigore della nuova disposizione.

Art. 70/quarter - Norma transitoria all'art. 25: il nuovo sistema elettorale entrerà in vigore dalla prima assemblea elettiva successiva alla sua approvazione.

Per una più approfondita illustrazione della proposta di modifica elaborata dal Consiglio Federale, il presidente Carlo Croce è stato impegnato nelle ultime settimane in un tour per incontrare nelle varie Zone i presidenti delle Società con i quali ha avuto anche modo di illustrare in maniera più ampia le azioni e le attività portate avanti dalla Federazione Italiana Vela negli ultimi due anni.

vano definite le competenze di tale organo. Proposta anche la riduzione del numero dei componenti il Collegio dei Revisori dei Conti che con la nuova norma sarebbe composto dal Presidente, da un componente effettivo e da uno supplente nominati dall'Assemblea nazionale e da un effettivo e un supplente di nomina Coni. In analogia alla riduzione del numero di Consiglieri Federali, la proposta di modifica prevede la riduzione del numero dei componenti il Comitato di Zona che viene limitato per tutte le zone a quattro a cui va ad aggiungersi

eventuali temi che possano vedere coinvolto il territorio, il Consiglio Federale è tenuto a richiedere alla Conferenza Territoriale il parere preventivo non vincolante".

Lo "snellimento" della macchina federale passa anche da una riorganizzazione della struttura che, come prevede la proposta di modifica allo Statuto (Art. 53), comporta una eliminazione dei Settori, sostituiti da due Aree - Amministrativa e Sportiva - che farebbero capo ciascuna a due consiglieri federali nominati dal Consiglio federale. Alle due aree si vanno



## IoStudio, arriva la carta dello studente



La Federazione Italiana Vela entra a far parte del progetto "IoStudio-La carta dello Studente", un'iniziativa promossa dal Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca che prevede la distribuzione di circa 4 milioni di tessere nominative agli studenti delle scuole Secondarie di II grado di tutto il territorio italiano. La carta consente ai possessori di usufruire di particolari agevolazioni fino al completamento dell'iter scolastico per visite ai musei e ai monumenti storici, servizi di telefonia e connessione internet, accesso a cinema e teatri, o per l'acquisto di libri, la partecipazione a viaggi con sconti sugli ostelli e sui treni. Fra le agevolazioni anche quelle per chi vuole frequentare un corso di lingua, imparare a guidare o per chi ama fare sport. Presso le società veliche affiliate alla Federazione Italiana Vela sarà infatti possibile partecipare ai corsi di vela con uno sconto del 15 per cento.

L'accordo che la Federazione ha siglato con il Miur per l'inserimento dei corsi di vela fra le agevolazioni previste dalla carta dello studente, nasce dall'apprezzamento che il Ministero ha manifestato

per il progetto didattico "VelaScuola" che la Federvela porta avanti con grandi risultati ormai da quattro anni. Nel corso del 2010 sono stati 11.840 gli studenti che hanno aderito al progetto didattico con una notevole crescita del numero di istituti scolastici coinvolti. Da evidenziare poi il passaggio registrato fra tesseramento "VelaScuola" e tesseramento "Ordinario" che ha interessato il 10 per cento dei ragazzi che hanno preso parte al progetto. «Questo dato», ha commentato Francesco Ettore, consigliere federale e responsabile del progetto didattico VelaScuola, «sta ad indicare che il nostro obiettivo di portare la cultura del mare nelle scuole sta dando risultati». Con il progetto IoStudio, la Federazione Italiana Vela intende raggiungere anche quei giovani che si avvicinano alla maggiore età. «Questo accordo è molto importante per la FIV», ha aggiunto Ettore, «perché oltre a dare la possibilità ai giovani di prendere parte a un corso a prezzo

ridotto, ci permette di raggiungere una fascia di ragazzi tra i 14 e i 17 anni che normalmente non frequenta corsi di vela. Inoltre tutti i circoli che aderiranno all'iniziativa saranno inseriti nel sito del Ministero attraverso il quale i ragazzi potranno scegliere il club dove frequentare il corso». Per Rodolfo Bergamaschi, consigliere federale responsabile dell'attività paralimpica, «le iniziative avviate con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca consentono alla Federazione di avviare un più stretto rapporto anche con gli studenti con disabilità e rappresentano un momento di integrazione e di socializzazione per i nostri giovani». Per avere ulteriori informazioni su IoStudio e sulla carta dello Studente basta visitare il sito internet [www.istruzione.it/studenti](http://www.istruzione.it/studenti).



## Ecco il tesserato numero 100.000

Si è svolta domenica 27 febbraio al Big Blu, il salone del mare di Roma, la premiazione del centomillesimo tesserato Fiv. Sul palco sono saliti Guido De Matteis, tesserato numero 100.000, ed Enrico Maltagliati, Presidente del Centro Velico 3V di cui De Matteis è socio, che hanno ricevuto in premio un innovativo Pc touch Acer Aspire AZ5610 All-in-One, offerto da Microsoft Italia, partner della Fiv. Per l'occasione erano presenti il Vice Presidente Vicario Fiv Glauco Briante e il Presidente della IV Zona Fiv Alessandro Mei. Entrambi i Pc, dotati del sistema Windows 7, offrono la possibilità di sfogliare documenti, ingrandire e ruotare immagini, o spostare icone e finestre con un semplice tocco delle dita. Il pc destinato al Cv 3V ha inoltre installato "Touch&Sail", applicazione realizzata da Avanaide con la divisione Windows Consumer di Microsoft e il coinvolgimento di Diego Romero. Il software, sfruttando le funzionalità touch di Windows 7, è stato pensato per essere una guida virtuale, ideale per apprendere i capisaldi della vela. Infatti permette di conoscere la struttura di un Laser e di comprendere le varie andature in base alla direzione del vento. Inoltre è possibile collegarsi alla pagina web di Msn interamente dedicata alla vela.



# Giù giù, dagli Appennini, fino ad abbracciare il sole del Tirreno...

Un affiatato gruppo di amici che scopre la vela e se ne appassiona. Una barca di cui innamorarsi, subito, che diventa presto la "loro" barca. E poi, dopo qualche crociera, arrivano anche le prime regate, le prime vittorie e le relative polemiche. È la storia di un amore a prima vista, di un gruppo di nuovi armatori provenienti dalle montagne dell'Abruzzo e di una vecchia, ma ancora velocissima barca, meglio nota come "la barca dello sciatore". Leggere (e vedere) per credere



REGATE E RELAX A BORDO DI SESTO SENSO, IL CONDOR 37 ARMATO DAI RAGAZZI DI PESCIASSEROLI



## di Roberto Cimini

Tutto iniziò una domenica pomeriggio di 4/5 anni fa sul vecchio Faro di Fiumara. Dopo pranzo e dopo qualche bicchierino di vino, ammirando le barche a vela navigare il fiume fino a sfociare nel mare, iniziammo a sognare di poter prendere un giorno una barca a vela tutta nostra con cui solcare l'amato mare. Iniziammo intanto ad imparare a navigare facendo un corso di vela; dopo alcune prove, l'istruttore, perspicace, una mattina di brutto tempo, ci portò in un importante cantiere navale di Fiumicino dove ci mostrò una barca abbandonata dal nome avvincente: *Sesto Senso*.

L'abbiamo guardata più e più volte, da prua e da poppa, da dritta e da sinistra ed infine siamo saliti per guardarla dentro: la barca era vuota e noi avevamo le idee molto confuse al riguardo, ma che emozione! Ed iniziammo a pensare: che cosa vogliamo fare? O la prendiamo tutti insieme o non si fa niente.

Due di noi, Carmine e il sottoscritto, erano rimasti folgorati, un vero e proprio colpo di fulmine ed incoraggiavano Daniele, Simona ed Elia a fare il grande passo. Abbiamo coinvolto anche il nostro amico Paco che venne direttamente da Pescasseroli in un giorno di pioggia e senza indugio ed esita-

zione disse: «per me va bene».

Ma decidere tutti insieme non era facile e il tempo passava. Finché un giorno, dopo una regata, i soliti due di noi, quelli folgorati, tornarono nel cantiere per rivedere *Sesto Senso* e, notando altri due ragazzi interessati alla barca, ebbero l'amara percezione che il loro sogno si stesse per infrangere. Così, dopo aver saputo che nessuno si era fatto avanti, facemmo subito una proposta d'acquisto!

Tutti noi eravamo freschi ed inesperti in materia di barche, sapevamo e non sapevamo a cosa saremmo andati incontro. Poco dopo ci fu una cena con Sergio Papagni, il proprietario del circolo velico al quale eravamo e siamo tuttora iscritti, l'Achab Yacht Club, e lui cercò di dissuaderci in tutti i modi, sfoderando sagaci proverbi frutto della sua molteplice esperienza come: «chi se bagna con l'acqua salata è difficile che s'asciuga», al quale prontamente rispondevamo «chi non s'avventura, non ha ventura»; o facendo previsioni sul nostro futuro: «la società di barche non funziona... per fare una cosa così dovete avere i soldi, sennò la domenica andate a vedere la Roma». E poi ci faceva notare che la barca era sì piena di vele, ma che spesso le cose "sembrano" nuove e invece, come puntualmente accade anche per le sartie, drizze scot-

te, etc, vanno rifatte. Effettivamente, quella Cassandra di Sergio aveva ragione: da quel momento partirono tante spese e tanti lavori. Le nostre scarse competenze ci portavano a credere di dover cominciare col sistemare il frigorifero, i tendaggi, le stoffe, il tender e il copriranda... tutte cose inessenziali, che poi nei fatti realizzammo per ultime. Armati di passione e uniti da una grande e forte amicizia abbiamo iniziato a prenderci cura della nostra barca; iniziò quindi una lunga fase di preparazione che coinvolse tutti i nostri familiari, gli amici e tutte le nostre risorse: raccogliemmo pezzi sparsi e abbandonati per rimettere in sesto (senso!) la nostra creatura. Tutto era buono e, unitamente all'ingegno, tutto era riutilizzabile. Nessuno avrebbe scommesso su di noi! Invece il 1m aprile 2007 ci fu il varo e di lì a poco il primo vero test con *Sesto Senso* fu una vacanza.

Partimmo a maggio e ci imbattemmo subito in una burrasca. Organizzammo poi una seconda crociera che iniziò con un bell'incaglio nel Porto di Anzio. Nonostante tutte queste disavventure proseguimmo con testardaggine ed organizzammo per luglio una vacanza ad Ischia. Ed anche in quella circostanza abbiamo avuto un "trascurabile" problema: la fusione del motore!

Un anno di gioie e dolori. Con fatica ed



ostinazione, con amore e passione abbiamo continuato e deciso di partecipare alla prima regata con la nostra *Sesto Senso*. I risultati non furono molto entusiasmanti dato che su 100 barche arrivammo ultimi; ma pensavamo che gli avversari avessero vele migliori delle nostre, e poi continuavamo a ripeterci che gli ultimi saranno i primi! Tutti insieme decidemmo di partecipare al XXVII Campionato Invernale di Roma: le prime regate ci videro a metà classifica e, nonostante i danni - tutte le vele da riparare - cresceva la soddisfazione perché si vedevano i primi risultati, iniziavamo ad analizzare gli errori e ad elaborare strategie. Dopo il primo campionato abbiamo capito che la chiave di volta era lo sponsor, perché l'attrezzatura e i materiali costano tanto e fanno la differenza. Da lì è iniziata la ricerca e ne abbiamo trovato uno disposto a finanziare due vele. In quella circostanza abbiamo conosciuto il "guru dei velai" - Antonio Incarbona - che ci ha preso in simpatia e ci ha suggerito di usare delle vele di nuova tecnologia che fossero al limite tra il primo e il secondo livello, raggruppamento crociera e crociera veloce, di un materiale ancora non catalogato. Con un pò di esperienza e con queste nuove portentose vele, la seconda stagione è andata alla grande. Sono arrivati i risultati, anche se accompagnati da polemiche, processi, indagini e chiacchiere varie in merito alle suddette vele. *Sesto Senso* aveva acquisito la fama di barca fuorilegge! E Sergio Papagni commentò i fatti con la mitica frase: «le loro considerazioni scivolano sui binari della nostra indiffe-

renza». Ciò che contava per noi è che avevamo vinto: XXVIII Campionato Invernale di Roma - Classe Crociera - I classificato R1 *Sesto Senso*. Certo non è la Coppa America, ma la soddisfazione era alle stelle. In seguito abbiamo partecipato ad alcune regate estive nelle quali sono emersi i nostri limiti: la mancanza di determinate vele per affrontare regate d'altura. Per andare avanti e difendere la nostra reputazione era necessario competere ad un livello superiore e quindi passare alla classe crociera veloce. Serviva un altro sponsor per spingerci sempre più in alto. La metà di noi era di Pescasseroli e questo ha favorito l'incontro con un personaggio fondamentale: Giovanni Grassi, un giovane e rampante imprenditore pescasserolese, che aveva già rilevato gli impianti sciistici della località e aveva dimostrato, davanti a un bicchiere di vino, una certa curiosità per le nostre avventure. Giovanni ha creduto in noi, ha accettato di essere il nostro sponsor e ci ha consentito di rinnovare tutto il set di vele necessarie per il campionato invernale. La squadra al completo, composta da barca, equipaggio, sponsor, velaio e sostenitori, ha iniziato a gareggiare con nuovi stimoli ed ha raggiunto risultati notevoli; lo sponsor ha così voluto continuare a sostenerci completando l'attrezzatura necessaria e studiando una grafica che mettesse in evidenza il logo "Sciare a Pescasseroli". Le vele, con grande soddisfazione da parte nostra, si gonfiavano al vento mostrando l'immagine di uno sciatore ed il contrasto tra neve e mare rendeva la

nostra barca indimenticabile agli occhi degli altri velisti. Insomma, in poco tempo siamo diventati per tutti "la Barca dello Sciatore". La testardaggine di ciascun componente del gruppo e la passione che scorre nelle nostre vene ci hanno permesso di conciliare lavoro, vita privata e vita di mare portandoci persino a dormire, nelle fredde notti d'inverno prima delle regate, in barca. Alcuni di noi affrontavano anche la trasferta Pescasseroli-Roma ogni weekend, pur di portare avanti il progetto. Il nostro nuovo e più recente obiettivo è stato la Asteria Irc Trophy, una regata storica sulle isole pontine. Per questa sfida abbiamo rinforzato l'equipaggio e, unitamente all'esperienza ormai maturata, sono arrivati i risultati: I classificato classe 2 Irc e II classificato classe Irc. Nonostante ci siano ancora margini di crescita, sentiamo di aver realizzato i nostri sogni e crediamo sempre più nelle nostre possibilità. E per il 2011, ancora tante regate in programma...



# IL PORTO PIÙ BELLO È QUELLO CHE VALE UNA VACANZA.



Strutture uniche, servizi nautici all'avanguardia e posti barca per ogni esigenza di metratura, protetti dal maestoso molo sopraflutto. Mentre tutto attorno si apre un mondo di comfort esclusivi: dalla spiaggia allo Yacht Club con le sue splendide suite per gli ospiti, dal

centro benessere al kinder garden, dai negozi di prestigio ai corsi di vela, per unire alla libertà del mare tutte le comodità della terra ferma e vivere una vacanza indimenticabile, in uno dei punti più belli della Liguria di Ponente.

**C'è un nuovo modo di essere porto.**  
Chiama lo **019.67.99.127** per un appuntamento, scoprirai come intendiamo superare le tue aspettative.  
[infopoint@marinadiloano.it](mailto:infopoint@marinadiloano.it)



[www.marinadiloano.it](http://www.marinadiloano.it)

GRUPPO  
FONDIARIA SAI





Foto Taccola

## Il valore dello sport

di Clyde Carter

Avvocato, velista, musicista. Tre versioni per un solo uomo. Questo è quanto si legge dalle pagine del suo sito internet. Da qualche stagione Sergio Quirino Valente è diventato un personaggio di spicco nel panorama della vela d'altura: armatore appassionato e senza peli sulla lingua, soprattutto quando c'è da parlare di "politica della vela". E non si tratta di una deformazione professionale, ma di interesse vero.

Nato a Teramo il 2 febbraio 1954 (57 anni, "acquario" puro), laureato in giurisprudenza nel '77, Valente è avvocato esperto in diritto sportivo. Ha ereditato dal padre Alberto, scomparso prematuramente, lo studio di famiglia. «Motivo per cui», ci racconta mentre sorseggiamo un caffè, «dopo aver amato la vela fin da bambino, superati i 25 anni ho dovuto abbandonare questa grande passione e pensare solo al lavoro. Un impegno durato, senza distrazioni, per molti anni». Non disdegna il ricordo dei primi passi del velista in erba: «da giovane ero tendenzialmente un neozelandese: rugby d'inverno e vela d'estate, entrambi praticati a livello agonistico. Mi sono fatto le ossa sulle derive di quei tempi, "arancioni", Fj e 470, tirando i primi bordi a Giulianova e conoscendo anche l'altura, sempre in Adriatico. Pensa che la mia tessera Fiv è la numero 7099 e risale al 1961! Ne vado molto fiero». Ma dopo la morte del padre, uno stacco improvviso dal mondo dello sport... «Certo, perché da "figlio di", divenni subito l'Avvocato Valente. All'inizio è stata dura, però ho preso in mano la situazione cercando di trasferire nella professione la grinta del rugby e la furbizia della vela, due componenti determinanti che oltre a formarmi il carattere, hanno consentito di far bene anche nel contesto legale. Non nascondo una certa soddisfazione e so bene che c'è un'età per tutto... quindi è stato giusto così!». Sia chiaro. Pur avendo abbandonato l'agonismo, l'Avvocato Valente non si è mai separato dal mondo dello sport, tanto da divenire in pochi anni un pio-

niere del diritto "sportivo" e un punto di riferimento per molti atleti e società sportive. «Ho seguito dapprima il Ciclismo, poi il Calcio e la Formula 1, sempre ad altissimi livelli. All'inizio Giri d'Italia, Tour de France, le grandi classiche... non ne ho persa una! In seconda battuta arrivarono le grandi Società di Serie A: fino a pochi anni fa ero sempre in giro per lavoro, con la valigia pronta. E per concludere mi sono riciclato manager al fianco di piloti di F 1, Tarquini e Larini su tutti. Dopo i 50 anni una saggia decisione. Pensai: invece di organizzare lo sport agli altri, è meglio farlo in prima persona. Quanto al rugby... non era proprio il caso per comprensibili motivi di incolumità fisica, per cui la scelta cadde sul mio primo amore, cioè la vela. Ed eccomi qui».

Valente - e stavolta parliamo del "velista" - comincia così a rivivere il mare dalla parte giusta, conoscendo le persone che ancora oggi sono i pilastri dell'equipaggio, primo fra tutti l'esperto e simpaticissimo velaio australiano Mr. Alan Hood. Inizia con un First 36.7, partecipando a una serie di eventi in Adriatico, poi è il turno - in sequenza - di un Imx 40, di un Millennium 40 e di un Nm 43, scafo con cui l'anno scorso partecipa con successo ai principali eventi in Tirreno del circuito Orc International. Praticamente una barca per ogni stagione. «L'equipaggio ha bisogno di stimoli nuovi e il pascolo non fa per me. Tocca dunque cambiare di frequente ricorrendo al charter, anche se con il mio Millennium 40 *Vola Vola* ho vinto tanto in Open. Tuttavia alla lunga ho capito che se in Italia non vai sull'Orc International non sei nessuno. Onestamente non sono un grande appassionato di Orc, anzi, ma ho dovuto cedere a questa realtà e ormai me ne sono fatto una ragione». Chiediamo di approfondire il pensiero perché, ovviamente, ci interessa molto, e l'avvocato Valente non si tira indietro. «Guarda, per me la barca non è fonte di vita, ma un oggetto necessario per organizzare eventi agonistici sempre con lo stesso gruppo. Oggi come oggi la definirei una missione quasi impos-



Foto Taccola

sibile, ma ciò dipende non tanto da noi Armatori, quanto da un'approssimativa politica di vertice che pone la "vela" indietro anni luce rispetto ad altri sport. Troppe regate inutili, troppe formule, troppi campionati, troppo di tutto». Proviamo a stuzzicarlo parlando della possibilità di riunire i migliori armatori ed equipaggi sotto un'unica formula, tipo le ormai quasi scomparse level class Orc... «Andiamo con ordine. Anzitutto cercherei di imparare da quelli più bravi, diciamo dagli sport "seri" gestiti da una Federazione che vigila, da una Lega che organizza e da sponsors e televisione che finanziano. Vogliamo parlare dell'ultima avventura di Coppa America? Lasciamo perdere, è stato un stato un fallimento sotto ogni profilo. A chi, e a cosa è servito quell'inesistente evento? Risultato: l'immagine della "vela" pur-

per le due sponde, con trasferimenti tempestivi e intelligenti ai quali affiderei il ruolo di "lunghe". Infine campionati secchi o a tappe, possibilmente in tempo reale, al massimo "semplificato". Certo non devo essere io, l'ultimo dei cafoni abruzzesi, a proporre questo, ma vedo che in Italia si regata spesso per una "coppetta", mentre la legge dello sport è molto semplice: o vinci, o perdi. Nella vela in realtà vincono in molti, anzi quasi tutti, e alla fine si torna a casa contenti con il premio. Per farla breve, c'è bisogno di più chiarezza, meno frammentazione, uno stacco netto tra professionisti e dilettanti in maniera tale che ognuno abbia il suo circuito e le sue regate. E anche a livello internazionale pretenderei la stessa procedura, senza creare decine di titoli europei e mondiali che al dunque servono a nessuno». Discorso

troppo è quella! Senza dire di quei poveri ragazzi che sono rimasti a casa senza lavoro... Ma torniamo a noi. Io la vedrei così. Gli armatori dovrebbero unirsi in un organismo che pianifica autonomamente le regate, delegherei all'Uvai la vigilanza sulla correttezza delle operazioni, mentre alla televisione e agli sponsors lascerei il solito ruolo: soldi, che altrimenti vengono chiesti solo a noi armatori (veri e propri portafogli senza fondo!). Un unico calendario organico e snello

chiaro, da uomo di sport che quest'anno, chiusa la bellissima esperienza agonistica con l'Nm 43 *Nautilus Wave* del suo amico Pino Stillitano, con Mauro Pelaschier a bordo, parteciperà alle regate Orc International con il nuovissimo progetto Cossutti Italia 10.98, barca costruita dalla neonata Italia Yachts e fresca di varo (vedi la foto sotto). Le classiche di fine stagione, a partire dalla Barcolana, saranno invece affrontate con un Open di cui non vuole ancora rivelare i dettagli, ma già si sa chi sarà al suo fianco: la veleria One di Verona e il collaudato Wave Sailing Team che annovera Daniele Augusti, Nicola Brollo, Enrico Turrini, Matteo "Savo" Savelli, oltre al sempre presente Alan Hood, per citare i più noti, con i quali Valente si trova a meraviglia da diverse stagioni. «La mia filosofia è che le barche cambiano, ma gli uomini restano per creare insieme qualcosa di indissolubile. Questo è il progetto che vorrei realizzare, anche perché con Wave e con Alan professiamo da sempre la stessa filosofia vincente. Lo sport è maestro di vita, ti forma il carattere aiutandoti a superare qualsiasi difficoltà. Spesso ti porta al limite, ma ti insegna anche a rimanere sempre lucido e tranquillo senza perdere di vista l'unico, vero obiettivo: la vittoria». Ci salutiamo cordialmente, non prima di provare a toglierci una curiosità: e il Valente musicista? Sorride: «mi piace: qui non interessa a nessuno! Se ti va ne parliamo un'altra volta...».

### L'equipaggio

Il Wave Sailing Team che affiancherà Sergio Valente nelle regate Orc International e negli eventi Open, è formato da Daniele Augusti, Nicola Brollo, Enrico Turrini, Matteo Savelli e Alan Hood. A questi si aggiungerà un nome di rilievo della vela italiana (si vocifera di Vasco Vascotto, Dede De Luca o Alberto Bolzan).



Foto Taccola



49 anni romano, ingegnere e yacht designer socio dello Studio Vallicelli & Co., Alessandro Nazareth è il Presidente dell'International Technical Committee, il comitato tecnico dell'Offshore Racing Congress, di cui fa parte dal 1995. Sposato e padre di due magnifici gemelli, Nazareth ha disegnato con lo Studio Vallicelli alcune delle barche più belle e vincenti degli ultimi decenni, a partire dalla linea del noto cantiere romano Comar, partecipando a due sfide di Coppa America con il consorzio Azzurra (1983 e 1987). Nel 2005 ha ideato l'Imax, il sistema di handicap della classe Wally.

## Hello, Mister President

di Franco Aquilani

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

La vela è una passione ereditata da mio padre. Fin da piccolo mi portava sul suo Dinghy 12', a Santa Margherita Ligure, ed è proprio lì che ho iniziato, nel famoso "golfo dei nesci". Poi a 10 anni è arrivata la scuola di vela a Castiglione della Pescaia, un po' di regate in deriva e poi subito l'altura, intorno ai 16-17 anni, anche perché per continuare con le derive, anche a quei tempi, serviva un grosso supporto familiare dal punto di vista economico. Inoltre mi piaceva proprio andare per mare, trasferire le barche da una regata all'altra, era un sistema per conoscere posti nuovi, per cui dopo i 18 anni ho iniziato a girare il Mediterraneo. Partivo a giugno e tornavo a inizio settembre, senza fermarmi mai: Giraglia, Palma, Bocche, Middle Sea Race, Coppa Asteria, 42mo parallelo... C'erano regate di tutti i tipi: triangoli, costiere e soprattutto lunghe, molte lunghe.

La passione per la progettazione è nata quasi inconsciamente, da studente di ingegneria appassionato di regate. L'oggetto barca a vela era molto più interessante di una turbina e visto che sui campi di regata erano frequenti i contatti con lo Studio Vallicelli (regatando insie-

me sui primi Ziggurat, ma anche contro), ho iniziato a collaborare con loro mentre facevo la mia tesi, quasi per gioco. Siamo all'inizio degli Anni '80, il periodo di Azzurra e dei primi Brava, tempi in cui fare il progettista era quasi una scommessa, perché non era ancora un mestiere vero e proprio. In Italia eravamo agli albori, i progettisti di barche a vela erano davvero pochi, c'erano Carcano, Sciomachen, Fontana e Maletto, Ceccarelli padre e Sciarrelli, che conoscevo solo attraverso i suoi libri. Una volta conclusi gli studi con la laurea in ingegneria meccanica, è diventato il mio lavoro a tempo pieno (con tanta apprensione in famiglia). Di barche se ne costruivano molte, soprattutto custom, anche se con una certa estrofilia sempre molto diffusa in Italia, che rendeva la professione molto difficile.

**Parliamo di sistemi di stazza: come giudichi l'Imax, attuale ORCi? Pensi che attualmente sia il sistema di stazza più valido o ritieni che ce ne siano altri migliori?**

Ovviamente dal mio punto di vista l'Orc International è il migliore, ma a parte questa scontata considerazione, credo che qualsiasi sistema di stazza basato su un Vpp sia più preciso di un sistema basato su formule più o meno empiriche, come è l'Irc oggi o come era lo Ior a suo tempo. Assegnare un rating in funzione

delle dimensioni della barca, e poi cercare di pesarle e combinarle insieme per trasformarle in velocità presunta, che è altro non è che il rating, aggiungendo anche aggiustamenti soggettivi segreti non è la stessa cosa rispetto ad un Vpp completamente trasparente. Insomma, sicuramente la potenzialità dell'Orc International di misurare e dare handicap alle barche è all'avanguardia rispetto ad altri sistemi. Poi è chiaro che un Vpp può essere più o meno preciso, perché la perfezione assoluta non esiste, ma è comunque basato su risultati sperimentali quindi su solide basi scientifiche. Anzi, negli ultimi anni l'abbiamo migliorato molto, sono stati fatti degli importanti cambiamenti che sono risultati molto efficaci nel portare i progettisti a fare barche stabili, invelate, abbastanza leggere. C'è anche da dire che negli ultimi anni la flotta Orc, come d'altronde tutte le classi a rating, si è spostata più sulle barche cruiser-racer che sui prototipi da regata (quanti prototipi da regata si fanno in un anno nel mondo oggi? Pochissimi se consideriamo tutti i sistemi di stazza) e questo significa molto, anche perché il sistema è nato con l'obiettivo di mettere sullo stesso piano barche molto diverse tra loro, ma soprattutto da crociera-regata.

**Obiettivo che spesso viene dimenticato. È sempre importante ricordarlo. L'Imax, ora Orc International, è nato principalmente per dare un handicap corretto a barche nate per il doppio utilizzo, crociera e regata, poi si è voluto adottarlo anche ad alto livello, nelle flotte Grand Prix e level class, visto che lo Ior era alla fine. Con la comparsa di gruppi di professionisti molto aggressivi e con risorse economiche a disposizione, è stato possibile per progettisti trovare qualche buco, con la nascita di qualche strana barca che approfittava di questi cosiddetti loopholes, ma ora direi che tutto è rientrato nella norma. E l'attuale stabilità del sistema, come dicevo prima, dipende anche dal fatto che oggi come oggi la composizione della flotta che regata Orc è molto più vicina a quelle che erano le intenzioni iniziali, per questo dico che l'Orc International è per me una spanna avanti agli altri sistemi. La conferma si ha quando si va a vedere il risultato di una regata con i distacchi in tempo compensato molto ridotti: questo vuol dire che il sistema funziona.**

**Il fatto che una barca Orc Internatio-**



**nal resti competitiva per diverse stagioni dipende anche da questo?**

Dipende dal fatto che il sistema ha raggiunto un livello di stabilità notevole. Prendo l'esempio del Comet 45, che ha vinto molto e continua a farlo. Varata nel 2003, con le giuste modifiche e qualche persona valida a bordo, ha iniziato a vincere un po' ovunque, fino a conquistare il titolo Mondiale del 2008 con *Libertine*, a 5 anni dal varo del primo esemplare e ancora ora è una barca di riferimento. Questo significa che le barche vanno seguite, preparate, aggiornate, messe a punto, curate nei dettagli, bisogna fare delle buone vele, dedicargli tempo e risorse. Ma questo vale per qualsiasi barca che fa regate. Poi l'Orc International cambia molto poco di anno in anno, ma quel poco bisogna comunque seguirlo e applicarlo e questo fa parte della messa a punto generale della barca.

**Parliamo delle nuove classi Gp. Per quale motivo 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?**

Facciamo un passo indietro: le prime level class nate con l'inizio dell'Imax, negli Anni '90, funzionavano bene, peccato solo che le barche fossero un po' troppo care, quindi le flotte erano ridotte. Poi sono arrivati i monotipi, vedi il Farr 40 che ha contribuito in modo determinante alla scomparsa dell'Ilc 40, e la loro moltiplicazione ha fatto il resto. Riguardo alle attuali Gp Class, secondo me il 42 è la migliore, ma ha vissuto troppo all'ombra

del Tp 52 e forse non ha avuto gli sponsor giusti per avere il successo che meritava. I Gp 26 e 33 invece non sono praticamente mai nati, nel senso che ci sono diverse barche ma sono tutte sparse in giro per il mondo. La verità è che oggi chi arma una barca piccola non ha gli stessi budget di un tempo e ormai ci sono una miriade di piccoli e medi monotipi in circolazione. **Questo significa che le level class, o le box rule, sono destinate a sparire definitivamente?**

Spero proprio di no, perché se prendiamo



Foto Bertelighi (Rolex)

IL COMET 45 LIBERTINE, PROGETTO VALLICELLI CAMPIONE MONDIALE IMS 2008. IN ALTO A DESTRA: I RENDERING DEL MONOTIPO GALA E DEL COMET 100RS, ENTRAMBI IN COSTRUZIONE



gli altri sport al massimo livello, vedi la Formula 1 o il Motomondiale, si basano tutti su una box rule (e si è visto come è stata trattata la proposta di fare un motore monomarca per la Formula 1). E questo discorso dovrebbe essere valido anche per la vela. La monotipia va bene per le derive, con barche piccole, ma quando si inizia a crescere nelle dimensioni guarda caso ci sono sempre i monotipi più "uguali" degli altri... A mio parere le box rule sono le più stimolanti, è l'avvenire del grand prix: professionisti, sponsor, media, regate in tempo reale, la libertà e l'abilità del progettista, e del cantiere costruttore, di realizzare la barca più veloce nell'ambito di una regola.

In fondo la stessa Coppa America ha avuto successo con una formula che era simile a una box rule.

#### Cosa pensi invece dell'Irc?

L'Irc potrebbe essere un sistema molto valido e semplice da applicare per regate di club, se la formula fosse pubblica. È una regola empirica quindi assai meno precisa dell'Orc International, ma quando lo fai per regate di club le imprecisioni delle misurazioni (tra l'altro fatte dagli armatori stessi) rendono abbastanza inutili sistemi troppo complicati.

Dal punto di vista del progettista non importa qual è la regola: tu dammi una regola e io ti disegno una barca per quella regola. Però non è possibile che sia una regola segreta e che chi rilascia i certificati possa avere la possibilità del tutto sog-

gettiva e la discrezionalità di "aggiustare" il tuo certificato (cosa successa molte volte). Certo, l'Irc è semplice, ma anche l'Orc Club lo è, perché è basato sullo stesso Vpp Orc International, ma il certificato si ottiene con una semplice dichiarazione di misure da parte dell'armatore. Diciamo che l'Irc potrebbe essere un buon sistema se fosse completamente alla luce del sole. L'Orc non ha "black box" e io progettista posso lavorarci sopra. Con l'Irc questo non è possibile.

#### E la famosa, possibile fusione tra Orc International e Irc?

Sono due sistemi completamente diversi, quindi non nascerà qualcosa da una vera e propria fusione. O se ne prende uno, o l'altro, oppure si fa un sistema nuovo. La decisione che verrà presa nei prossimi mesi, per ora sarà più politica che tecnica, poi entreranno in gioco i tecnici che seguiranno quanto deciso a livello politico. Sicuramente il nuovo sistema garantirà la continuità, quindi cercare di mantenere competitive le barche, prendendo quello che di buono c'è nei due sistemi.

**Qual è la vostra filosofia progettuale?**  
Come studio non esiste una filosofia unica, o meglio, cambia da caso a caso. Ci piace fare barche belle, veloci e se possibile che vincano in regata, ma questa è una risposta scontata. Normalmente si fa sempre un briefing pre-progettuale, si elencano necessità, richieste, obiettivi, desiderata dell'armatore e/o del cantiere, si fa qualche schizzo e si analizzano le

barche di riferimento, se ce ne sono, poi si comincia il percorso progettuale. Tutto dipende da cosa vuole il cantiere, o l'armatore, da che tipo di barca è e quale sarà l'utilizzo. Ovviamente ogni progettista ha le sue idee, ma il percorso progettuale immagino sia molto simile. In ogni caso entrano in gioco fattori come il budget, i materiali di costruzione e anche lo stesso cantiere che ti obbligano a fare delle scelte e ti possono mettere a disposizione una serie di strumenti - per esempio software di calcolo, ricerca sperimentale - funzionali al progetto, strumenti che ovviamente devi saper sfruttare al meglio. È comunque fondamentale l'esperienza e l'ideazione che nessuno strumento o software può sostituire, quello che riesci a trasferire dalla tua testa al progetto e in una certa misura "firma" la barca nel bene e anche nel male ed è la sua anima, che altrimenti sarebbe solo un freddo prodotto di un semplice processo meccanico.

#### Su quali barche state lavorando?

Attualmente abbiamo in costruzione sia barche a vela che a motore: i Comet 85 e 100 sono in fase di conclusione, e il monotipo Gala One Design, che è stato molto stimolante progettare, è in fase di messa a punto della serie (ne sono stati varati 3 differenti prototipi). In fase di ideazione ci sono un Mini maxi di 60' racer/cruiser, un 125' Flying bridge, un 40' da pura crociera e un 54' fast cruiser.

#### Quale credi che sia il futuro prossimo



#### nell'ambito della progettazione in generale?

Difficile da dire. Posso dire che in 30 anni la progettazione è cambiata tantissimo, quando ho cominciato a fare questo mestiere le barche si disegnavano, nel senso letterale del termine, con la matita, o con la china, le linee d'acqua si tracciavano con le stecche e i piombi, per fare i conti si usava una normalissima calcolatrice a mano, o i primi calcolatori programmabili tipo l'Hp 41c, e per fare i conti idrostatici direttamente sul disegno c'era uno strumento che forse i progettisti di adesso nemmeno conoscono: il planimetro. Basti pensare che l'Apple II con 48KB di Ram fu una grande conquista! Da allora ad oggi, non solo per disegnare la barca, ma anche per il calcolo strutturale, fluidodinamico e per il Vpp, ci sono un'infinità di nuovi strumenti informatici che 30 anni fa era difficile anche solo immaginare. Noi le prime barche con il computer le abbiamo disegnate nell'85, acquistando un sistema che aveva uno dei primi modellatori superficiali di carene, quindi un software specifico. Quello che non è cambiato è il tempo che si dedica al lavoro: l'informatizzazione ti ha dato la possibilità di valutare molte più possibili soluzioni,

ma è la capacità di avere le intuizioni giuste che è sempre una cosa fondamentale come lo era 30 anni fa.

#### Riflessione finale, relativa al ruolo di Presidente dell'Irc.

Quello di Chairman dell'Irc è principalmente un lavoro di coordinamento dei vari progetti di ricerca in corso. Ovvio che sei tu che puoi fare delle scelte sulle priorità e l'agenda dei lavori e hai sempre l'ultima parola quando si tratta di prendere le decisioni, ma io mi considero abbastanza "democratico" e faccio normalmente decidere alla maggioranza. Poi bisogna affrontare anche aspetti meno tecnici, per esempio la logistica delle varie trasferte. È un lavoro che a me piace molto, è faticoso ma gratificante e stimolante, perché oggi come oggi è sempre più difficile fare ricerca, visti i costi elevati, cosa che invece si riesce a fare abbastanza con l'Irc, anche se è una ricerca più generale non applicabile a singoli progetti, ma è giusto che sia così in quanto serve per migliorare il sistema Orc.

#### È stimolante anche per lo scambio di esperienze con i colleghi?

All'interno dell'Irc è molto stimolante perché ci sono progettisti e ricercatori che lavorano a livello molto elevato, dalla

Coppa America in giù. I progettisti sono un po' la coscienza critica del sistema perché chi vuole ha la possibilità di intervenire e mettere sul tavolo di discussione problematiche che magari noi non abbiamo neanche preso in considerazione. Sicuramente l'interscambio di opinioni, che in altri sistemi non esiste, qui è ben presente e direi quasi istituzionalizzato. In definitiva, è un sistema che funziona molto bene per lo sviluppo del Vpp Orc ed è anche molto democratico in quanto va considerato anche lo strumento delle Submission delle Autorità Nazionali, che possono richiedere cambiamenti al sistema in occasione dell'Annual General Meeting dell'Orc. Un sistema purtroppo molto stancante per me, ma altrettanto aperto alla comunità dei velisti.

**IL COMET 50 VERVE, ATTUALMENTE IMPEGNATO NEL CIRCUITO ORC INTERNATIONAL. A SINISTRA: IL BELLISSIMO VIRTUELLE, 80' PROGETTATO DALLO STUDIO VALLICELLI IN COLLABORAZIONE CON IL DESIGNER PHILIPPE STARCK**





Foto Bertolighi (Alinghi)

## La meglio gioventù

di Emanuel Richelmy

Con tre edizioni della Coppa America sulle spalle a soli 35 anni, Silvio Arrivabene è considerato, a ragione, uno degli enfant prodige della vela italiana. Nato a Pordenone e cresciuto velisticamente a Venezia, da allievo ufficialecadetto della Marina Militare Italiana al celebre istituto Morosini, Arrivabene ha bruciato le tappe fino ad arrivare presto in vetta, che significa *Alinghi*, come responsabile della programmazione tecnica e coordinatore della costruzione del catamarano con cui il team di Ernesto Bertarelli ha affrontato, perdendola, la recente sfida tra multiscafi contro *Bmw Oracle*. «Ero l'interfaccia tra cantiere e progettisti, sia per lo scafo che per le appendici e l'albero», spiega Arrivabene, prima di ripercorrere la sua breve ma intensa carriera. Un amore sbocciato in un periodo d'oro per la vela italiana, in cui il *Moro di Venezia*, a San Diego, partecipava a un'edizione della Coppa America leggendaria. «La vela è sempre stata una mia passione, ma nel '92, mentre ero al Morosini, presi la varicella e rimasi a letto in infermeria per oltre un mese. Così iniziai a vedere le regate del *Moro*, tutti i giorni anzi le notti, e da quel momento quella che era una passione divenne una ragione di vita». Una volta guarito, Arrivabene inizia a uscire tutti i giorni, tra 470, Flying Junior, J 24 e barche d'altura Ims. E' lui ad organizzare l'equipaggio con cui il Morosini partecipa al Trofeo Accademia Navale, è sempre lui a trascinare i suoi compagni di istituto in qualsiasi iniziativa velica. Poi, nel 1994, arriva la maturità e con l'inizio degli studi universitari a Trieste anche una pausa forzata dalle regate, che dura poco. «Il caso volle che conobbi Alberto Sonino, eravamo compagni di appartamento, e con lui feci una stagione in 49er. Poi, grazie a una serie di amici comuni, conobbi Vasco Vascotto, Federico Stopani e il gruppo di *Tuttatrieste*, con cui entrai nel mondo della vela professionistica, iniziando a capire come funziona un team di alto livello». Da lì alla prima esperienza in Coppa America con *Mascalzone Latino* il passo è breve, visto che Silvio, che parla correntemente inglese, spagnolo e francese e può vantare un Master in Architettura Navale e Ingegneria Marina all'Università di Trieste, diventa un

punto fermo del gruppo capitanato da Vascotto, a sua volta chiamato da Vincenzo Onorato, nel 2001, per la sua prima sfida alla Coppa America. Dopo due anni di allenamenti il team di *Mascalzone Latino* è ad Auckland e Arrivabene è a bordo nel ruolo di navigatore, che ricopre fino al 2005 quando - siamo già alla seconda campagna dei mascalzoni - inizia a lavorare in una posizione di maggiore responsabilità tecnica. «Sono sempre stato attratto dai vari aspetti legati all'organizzazione di una squadra e nel frattempo mi ero impegnato a fondo per studiare e imparare anche su questo fronte. Così dopo le regate di Trapani venni promosso nel ruolo di Direttore Tecnico/Team Manager, un'esperienza che sicuramente mi ha aiutato a crescere». Conclusa la Coppa America del 2007, arriva l'occasione della vita, che ovviamente non si lascia sfuggire. «Qualche anno prima, nel 2003, avevo avuto la fortuna di regatare a bordo del *Brava Q8* del grande Pasquale Landolfi e di conoscere velisti come Murray Jones, Simon Daubney, Warwick Fleury e Cicco Rapetti, fulcro del team *Alinghi*. Dopo che il team di Bertarelli vinse la coppa per la seconda volta, gli presentai il mio curriculum e iniziai questa splendida avventura che ancora porto nel cuore». Per lui, un ruolo operativo basilare, quello di mantenere un libero flusso di idee tra i progettisti e chi costruisce la barca. «Dovevo riuscire ad essere molto flessibile e capire le necessità di tutti per fare in modo che le cose succedessero. Dovevo inoltre essere certo che ognuno di noi fosse sicuro di aver offerto il meglio di se stesso. Bisogna avere un obiettivo finale ma nello stesso tempo è necessario essere flessibili e preparati a modificare il proprio percorso per arrivare comunque all'obiettivo voluto». Oggi Arrivabene, momentaneamente in pausa dalla Coppa America, è uno dei pochi personaggi italiani nel mondo della vela in grado di portare in dote un bagaglio di esperienza e competenza realmente a 360°, che va dalla navigazione pura, all'organizzazione e gestione di un team, passando per tutto ciò che è progettazione e ingegneria navale, sulla scia di luminari come Grant Simmer e Tom Schnackenberg, con cui ha lavorato fianco a fianco. Più che un biglietto da visita, un esclusivo Master in Vela. Con le maiuscole.

FRIULANO, 35 ANNI E GIÀ TRE CAMPAGNE DI COPPA AMERICA, ARRIVABENE È IL PROTOTIPO DEL MODERNO (E DA NOI ABBASTANZA RARO) TEAM MANAGER



Foto Bertolighi (Alinghi)

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



## L'Orc Club sotto la lente

Foto Taccola

### A 12 anni dalla sua presentazione, vi spieghiamo nel dettaglio il certificato semplificato più in voga

di Giovanni Iannucci

In seguito alla richiesta di alcuni lettori, sono stato invitato dalla redazione a scrivere sul certificato di stazza Orc Club, qualcosa di più di quanto già riportato sul numero di dicembre di questa rivista nel riquadro a pagina 32. Ritengo sia il caso di iniziare con un breve cenno "storico" sulle origini di questo certificato che, come detto nel titolo, racchiude in sé, pur nella semplicità delle procedure per ottenerlo e del suo aspetto, tutta la tecnologia dell'Ims.

Come già accennato in precedenti occasioni, l'Ims, gestito a livello internazionale dall'Offshore Racing Congress, è un sistema di stazza, elaborato nella seconda

metà degli Anni '70 dal Massachusetts Institute of Technology, che gode di status internazionale e del riconoscimento dell'International Sailing Federation dal 1985. All'inizio degli anni '90 l'Ims ha sostituito il sistema Ior, che era in vigore dal 1970. Si tratta di un sistema basato su principi scientifici che si propone, attraverso complessi rilievi e misure su scafo, appendici, attrezzatura e vele, seguiti da altrettanto complesse elaborazioni informatiche, di stabilire la velocità potenziale di ciascuna imbarcazione sulle varie andature in diverse condizioni di intensità del vento e quindi stabilire una serie di handicap in funzione di esse.

La complessità delle operazioni necessarie per elaborare un certificato di stazza - esaurientemente descritte da Antonio Loretano nel numero dello scorso dicembre di questa rivista - e la stessa applicazione del sistema da parte di comitati di regata inesperti o privi dei mezzi necessari, indussero, nei primi anni dopo l'adozione dell'Ims, molti armatori ad emigrare verso sistemi più semplici, accettando la superficialità di sistemi empirici o la segretezza dei sistemi di elaborazione del rating. Solo qualche anno più tardi e per fronteggiare la tendenza a ridursi del numero dei certificati emessi a livello mondiale, veniva avvertita in seno

all'Orc la necessità di elaborare un sistema parallelo semplificato.

Trascorso qualche anno per attendere che la banca dati degli scafi sottoposti a rilievo si arricchisse opportunamente e che crescesse la tendenza ad impiegare per scopi agonistici imbarcazioni costruite in serie, nella riunione annuale dell'Orc del 1998 a Palma de Mallorca, fu presentato l'Orc Club (ORCc) che fu approvato dal Congress e reso disponibile agli armatori dai primi mesi dell'anno seguente. Fin dall'inizio il nuovo sistema ottenne un notevole successo ed il numero dei certificati emessi superò ben presto in misura sostanziale quello dei certificati "Ims standard", oggi noti come Orc International (ORCi). Nello scorso anno, il rapporto fra i due certificati è stato in Ita-

lia di 1218 a 876 e nel mondo (34 Paesi) di 5060 a 2537 a favore dell'ORCc. Il sistema Ims ha quindi oggi due componenti, l'ORCi, che comporta una stazza completa o quanto meno parziale, qualora si tratti di una imbarcazione di serie il cui scafo è già stato sottoposto a rilievo, e l'ORCc, basato sull'autocertificazione di misure abbastanza semplici da rilevare anche da parte di chi non sia particolarmente esperto, grazie ad un modulo di richiesta dotato di immagini che facilitano l'individuazione delle misure da prendere. E' opportuno chiarire subito che queste due componenti del sistema Ims sono interamente compatibili fra di loro e che è quindi possibile per imbarcazioni con i due diversi certificati di stazza regatare ed essere classificate insieme, qua-

lunque sia il sistema di calcolo dei tempi compensati, anche nel caso di applicazione dell'opzione più complessa: il percorso costruito e la curva di prestazioni. Da notare, tuttavia, che fra due imbarcazioni identiche, quella con certificato ORCc sarà lievemente penalizzata rispetto a quella con certificato ORCi in quanto vari dati, due dei quali importanti (dislocamento e stabilità) non vengono misurati, ma sono dichiarati dall'armatore.

Il certificato di stazza ORCc si ottiene compilando interamente ed accuratamente il modulo di richiesta ed inviandolo, firmato dall'armatore e vidimato - per scopi esclusivamente amministrativi - da un circolo affiliato alla Fiv, congiuntamente agli oneri stabiliti, all'Unione Vela Altura Italiana (Uvai) per posta, e-mail o fax. Gli indirizzi sono riportati in alto a destra sulla prima pagina del modulo, che può essere scaricato dal sito dell'Uvai ([www.uvai.it](http://www.uvai.it)), sul quale si trova anche la tabella degli oneri. L'armatore può, se lo desidera, richiedere il numero velico ed anche un numero velico personalizzato, versando l'onere relativo. La richiesta viene passata dall'Uvai al centro di calcolo della Fiv che controlla i dati trasmessi, corregge autonomamente i valori non congruenti, servendosi del suo data base, contatta l'armatore, se necessario, per chiarimenti, elabora il certificato e lo trasmette all'Uvai che lo invia, in originale, al circolo che ha vidimato la richiesta. Il tempo necessario per ottenere il certificato è di pochi giorni se si tratta di un'imbarcazione di serie il cui scafo sia già stato sottoposto a rilievo e se il modulo di richiesta è stato compilato interamente e correttamente. Qualche giorno di più sarà necessario se si tratta di un'imbarcazione non di serie e l'armatore dovrà in tal caso fornire, insieme a quanto richiesto dal modulo, tutti i dati a sua disposizione (disegni, fotografie dell'imbarcazione a terra, ecc.) per consentire al centro di calcolo di accedere con elementi sufficienti alla banca dati.

Il certificato è valido per l'anno solare di emissione ed il rinnovo si richiede compilando ed inviando l'apposito modulo, scaricabile anch'esso dal sito dell'Uvai, con le stesse modalità riportate sopra per il certificato di prima emissione. Se l'imbarcazione non ha subito modifiche, è necessario solo confermare alcuni dati. Tuttavia, anche in questo caso, i nuovi compensi potranno essere diversi dai pre-



Foto Taccola



Foto Taccola

cedenti in quanto il sistema Ims viene continuamente perfezionato ed i risultati della ricerca e delle sperimentazioni, che influiscono sulle velocità potenziali, vengono inseriti nel programma di previsione delle prestazioni (Vpp) all'inizio di ogni anno. La caratteristica saliente del certificato è la silhouette dell'imbarcazione, riprodotta fedelmente con il suo scafo ed il suo piano velico, sulla quale sono riportate tutte le misure lineari o di superficie dello scafo dell'attrezzatura e delle vele che sono state inserite nel programma di calcolo per giungere all'elaborazione del certificato (qui in basso, a destra un certificato Orc International e a sinistra un Orc Club). Tutti gli altri dati che figurano sul certificato sono di facile comprensione, ma ritengo valga la pena soffermarsi sulle opzioni di calcolo del tempo compensato. Esse sono divise in due riquadri: "Altura" e "Sulle Boe". Il primo si riferisce ad un percorso Circular Random, ossia un percorso circolare con la direzione di provenienza del vento mantenuta costante, il secondo al classico percorso a bastone, 50 per cento bolina

## Una precisazione importante

Dalle minute del Meeting Annuale dell'Orc, si precisa come sia cambiato l'handicap medio singolo "Inshore-Windward/Leeward=Sulle boe-Bolina/Poppa" (ex-Numero Ilc) generalmente usato dai Comitati di Regata per le regate di bastone, in alternativa al Gph più indicato per regate costiere o alturiere.

Molti armatori che avevano ricevuto il nuovo certificato Orc 2011, vedendo quell'handicap peggiorato di svariati secondi, hanno chiamato l'Uvai allarmati chiedendoci spiegazioni. Come si legge nel comunicato, la variazione è solamente dovuta ad una diversa formulazione della media degli handicap. In particolare, nel Programma 2011, l'handicap è composto da: 25% bolina/poppa a 8 nodi di vento, 40% bolina/poppa a 12 nodi, 35% bolina/poppa a 16 nodi. La nuova formulazione evidentemente rende più veloce il percorso e conseguentemente l'handicap peggiora per tutti.

na e 50 per cento poppa. Il coefficiente singolo per l'altura coincide con il General Purpose Handicap (Gph), principale riferimento dell'imbarcazione che ne determina la sua collocazione nelle classi. Entrambi i coefficienti sono offerti in tempo su distanza e tempo su tempo.

Segue la "Linea di Prestazioni" che è la parte della curva di prestazioni per velocità del vento fra 8 e 12 nodi rettificata per offrire la possibilità, attraverso operazioni elementari, di ottenere il tempo compensato con un semplice calcolatore, senza l'ausilio di un computer e del pro-

**GENERALI**

Nome BOAT: MILANO  
 Tipo: 174-028

**GENERALI**

Nome BOAT: MILANO  
 Design: SAILBOAT S.p.A.  
 Classe: 174-028  
 GPH: 690.3  
 App. 191103  
 App. 191103

**SALENDI OPTIONI**

Tipo di Distance	OFFSHORE COASTAL / LONG DISTANCE			INSHORE WINDWARD / LEeward		
	PLT	PLD	PLD	PLT	PLD	PLD
Temp. On Time	1,0104			1,0547		
Performance Line	Low	0,800	111,2	0,879	104,4	
	Medio	0,864	1,293	0,923	1,348	1,220
	High					

**WIND ALLOWANCES**

Wind Velocity	8.0	8.5	9.0	9.5	10.0	10.5	11.0
Wind Speed	882.8	880.0	876.0	872.0	868.0	864.0	860.0
PLT	822.3	821.1	819.1	817.2	815.7	814.6	813.8
PLD	283.3	285.0	272.0	252.0	243.5	239.8	237.3
PLD	282.2	281.6	282.5	283.2	283.8	284.3	284.7
PLD	287.7	288.0	288.1	288.2	288.2	288.2	288.2
PLD	282.8	282.0	282.0	282.0	282.0	282.0	282.0
PLD	279.3	275.2	272.0	268.4	265.3	262.7	260.7
PLD	276.3	282.2	283.3	283.2	283.1	283.0	282.9
PLD	283.7	271.8	250.7	231.2	214.1	200.1	188.7
PLD	287.3	274.0	262.0	252.2	243.1	234.5	227.2

**WINDY PERFORMANCE**

Wind Velocity	8.0	8.5	9.0	9.5	10.0	10.5	11.0
Wind Speed	882.8	880.0	876.0	872.0	868.0	864.0	860.0
Wind Angle	48.8°	44.2°	40.8°	38.2°	36.2°	34.6°	33.3°
Wind VPP	3.63	4.00	4.34	4.65	4.92	5.17	5.40
PLT	8.89	8.82	8.71	8.64	8.57	8.51	8.46
PLD	6.15	7.11	7.80	8.28	8.68	8.98	9.23
PLD	6.82	7.82	7.78	7.62	7.48	7.36	7.26
PLD	6.46	7.27	7.22	7.08	6.98	6.90	6.84
PLD	6.82	7.59	7.71	7.62	7.53	7.44	7.36
PLD	6.32	6.89	7.04	7.15	7.22	7.27	7.31
PLD	6.52	6.89	7.20	7.48	7.71	7.84	7.92
PLD	6.12	6.21	6.44	6.68	6.92	7.17	7.42
PLD	3.81	4.86	5.88	6.82	7.69	8.49	9.26
PLD	141.2°	144.6°	146.4°	148.2°	149.7°	151.1°	152.3°



Foto Taccola

gramma di calcolo. I risultati sono sufficientemente accurati per velocità del vento comprese nell'intervallo riportato sopra, in quanto curva e retta sono molto vicine fra di loro, mentre si discostano sempre di più con venti sostanzialmente più deboli o più forti. Il Plt (Performance Line Time) è il coefficiente relativo al tempo impiegato ed il Pld (Performance Line Distance) è quello relativo alla lunghezza del percorso. Il tempo compensato si ottiene dalla formula:  
 $TC = (PLT \times \text{tempo impiegato}) - (PLD \times \text{lunghezza del percorso})$   
 L'ultima opzione riportata sul certificato per i due tipi di percorso, attualmente solo in tempo su tempo, è il "Numero Triplo" che tiene conto della forza del vento

ed offre tre possibilità: Basso, per vento fino a 9 nodi, Medio, da 9 a 14 nodi ed Alto, più di 14 nodi. Per concludere, una raccomandazione. L'autocertificazione, che consente di ottenere un certificato di stazza a basso costo, senza rinunciare all'elevato contenuto tecnologico del sistema, presuppone che i dati forniti siano più esatti possibile ed assolutamente veri. Per ottemperare al primo requisito è consigliabile che chi parte da zero si avvalga dell'ausilio di un esperto, non necessariamente uno staz-

zatore, e ponga la massima accuratezza nel rilievo delle misure richieste. Ottemperare al secondo è una questione di onestà e vale la pena di ricordare che qualora, in occasione di un controllo o di una protesta di stazza, si riscontrassero inesattezze non attribuibili ad inesperienza o al caso, ma alla precisa volontà di alterare a proprio vantaggio uno o più dei dati richiesti, i provvedimenti potrebbero arrivare fino al deferimento dell'armatore alle autorità disciplinari preposte.

## Ecco la guida

Il Nuovo Circolo del Tennis e della Vela di Milano ha elaborato e recentemente aggiornato una guida molto particolareggiata alla compilazione della domanda per ottenere un certificato Orc Club. Chiunque fosse interessato ad averne una copia può richiederla a [g.iannucci@iol.it](mailto:g.iannucci@iol.it)



Foto Taccola

# Una splendida passione di famiglia

## Tagli vincenti

La Veleria Montefusco nasce nel 1981, dopo un'esperienza di collaborazione con Negri Sail, mirata all'evoluzione delle vele nella classe olimpica 470. La piccola sede di soli 50 mq sorge nel cuore del centro storico di Lecce, e le vele più grosse vengono stese in piazza o al palazzetto dello sport per essere rifilate. In poco tempo la veleria diventa il punto di riferimento di appassionati e velisti, che vivono e commentano i primi importanti successi di vele prodotte nel Sud Italia, vincitrici di campionati Italiani, Europei e Mondiali. Attualmente la sede della Veleria Montefusco si trova in un capannone che sorge nella zona Industriale di Lecce, 800 Mq più gli uffici al piano superiore ed il piano plottaggio. Il numero degli operai varia a seconda delle esigenze e dei periodi più o meno produttivi. Difficile dare un riferimento del numero dei clienti, più facile dire, come afferma con orgoglio Paolo Montefusco, che tra i nostri clienti «quelli insoddisfatti sono molto pochi, forse prossimi allo zero».



## Storia, presente e futuro di una delle velerie più apprezzate dentro e fuori l'Italia

di Aurelio Magnini

Trent'anni di vele. Di regate e di crociere. Di passione e di amore per un mestiere che rappresenta ancora l'aspetto più artigianale, pur con il supporto della tecnologia più avanzata, di un mondo sempre più dominato dalle macchine e dalle simulazioni informatiche. Trent'anni di Montefusco, sinonimo di vittorie e di serietà, capisaldi dell'avventura che i fratelli leccesi Paolo e Sandro, un passato a suon di vittorie in 470 e un presente di successi che spaziano dalla vela d'altura ai monotipi, sia come velisti che come velai, hanno iniziato nell'ormai lontano 1981, diventando ben presto un prezioso punto di riferimento per molti appassionati. «Il nostro è stato un percorso

lungo», racconta Paolo, "Poncho" per i numerosi amici che ne apprezzano la calma e la serenità, «perché prima di avviare lo sviluppo e l'espansione in ogni classe abbiamo cercato di acquisire quanta più esperienza possibile a riguardo, cercando di essere in continua evoluzione. Tutto è iniziato dalle classi olimpiche, poi sono arrivati i monotipi e l'altura. Ovviamente abbiamo cercato di svilupparci in base all'evoluzione delle nostre esperienze». Che hanno inizio, appunto, nelle classi olimpiche, ambiente che i Montefusco hanno frequentato con successo per molti anni. I primi risultati importanti sono quelli ottenuti con le vele realizzate per il

470, un anno, in particolare, le prime tre posizioni del campionato italiano vengono tutte occupate da barche invelate Montefusco, poi arrivano le tre Olimpiadi, l'argento ai Campionati del Mondo e la vittoria del campionato Europeo. Nelle stagioni successive, i Montefusco iniziano a seguire le classi one design, in particolare la più importante e frequentata di quel periodo, il J 24, classe con cui si aggiudicano diversi titoli Italiani e conquistano un argento al Mondiale, diventando ben presto la veleria di maggioranza della flotta. Poi arrivano le affermazioni nelle classi Mumm 30, Platu 25 e Melges 24, con titoli Italiani, Europei e Mondiali a raffica, successi che proseguono ancora oggi, fino a quando, siamo alla fine degli Anni '90, la Veleria inizia a farsi largo anche nell'ambito della vela d'altura, una progressione che quest'anno consente alla struttura dei fratelli salentini di fare man bassa di titoli nel contesto delle regate Orc International,

con vittorie ai campionati Europei (Assoluti, Classe 1 e Classe 2) e Italiani (Assoluti, Classe 1 e Classe 2), oltre a gran parte delle regate nazionali e al titolo di Armatore dell'Anno Uvai. Un successo che non può essere solo spiegato con la qualità dei manufatti, ma nella particolarità del rapporto che si viene a creare con i clienti. «Sicuramente il rapporto che abbiamo con tutti i velisti e armatori, quasi sempre sfocia nell'amicizia. E la nostra presenza costante su tutti i campi di regata è sempre stata la chiave dello sviluppo delle nostre vele. Ma il discorso è più ampio», spiega Paolo. «Le vele Montefusco sono tutte prodotte in un'unica sede ed è quindi molto più facile avere un controllo qualità impeccabile seguito direttamente da noi. Al contrario di alcune velerie, abbiamo preferito non avere un nostro laminatoio, anche se questa è una scelta antieconomica, per cui garantiamo l'utilizzo dei migliori laminati

in commercio, e quindi un prodotto garantito non solo da noi, ma anche dai nostri fornitori. Infine, il Salento è da sempre una location molto bella ed economica, questo ci permette un notevole risparmio su costi di gestione della veleria e ci consente, nonostante i costi elevati dei laminati di prima scelta che utilizziamo, di mantenere comunque il rapporto qualità/prezzo estremamente favorevole. Inoltre siamo tra le poche velerie al mondo ad avere la certificazione d'acquisto di materiali esclusivamente di prima scelta». Poi, ma questo siamo noi a dirlo, c'è un discorso legato ai numerosi successi raggiunti dai Montefusco velisti, vedi le frequentazioni nell'ambito di Coppa America, unite a quelle dei programmi più importanti in one design e altura, come l'esperienza di gestione diretta del 60' Pegaso e dell'80' Idrusa, e il sostegno del giovane e qualificato Ferrarese Racing Team capitanato da Simone Ferrarese,



I FRATELLI PAOLO, INES E SANDRO MONTEFUSCO, CON SIMONE FERRARESE, FIGLIO DI INES (TITOLARE CON SABRINA BARTOLUCCI DEL LABORATORIO DEL MARE) E ROBERTO FERRARESE.

A SINISTRA: PAOLO E SANDRO AI TEMPI DEL 470. E DUE BARCHE VINCENTI INVELATE MONTEFUSCO: REWIND ENERGY RESOURCES E ALTAIR 3

specialista nel match race e 21mo nella ranking list mondiale assoluta. «Sicuramente», ne conviene Paolo, «l'esperienza di Sandro nella campagna di Auckland 2000 con *Luna Rossa* è stato un valore aggiunto alla sua già enorme esperienza di designer e più in generale queste iniziative ci danno la possibilità di gestire un team di persone qualificate e numerose, rimaste legate alla veleria. Il nostro consiglio è quello di guardare sempre al passato di un velista, perché un professionista, per essere considerato tale, deve avere esperienze in classi olimpiche, match race, one design e altura. Un'esperienza a 460°, insomma». Un problema che non riguarda solo la vela, evidentemente, ma la società in generale, sempre più votata all'apparire piuttosto che all'essere. Tanta forma e poca sostanza, insomma, regola che dalle parti dei Montefusco viene pressoché ignorata. For-

se anche troppo, come sottolinea lo stesso Paolo. «Beh, una normale politica aziendale prevede grandi investimenti in comunicazione, aspetto su cui noi siamo forse ancora un po' carenti. Preferiamo investire tutte le risorse possibili nel miglioramento del nostro prodotto, nella nostra presenza su tutte le barche che inveliamo e nel raggiungimento del massimo risultato ottenibile, che alla fine ci rende comunque ben visibili». E consente a entrambi i fratelli Montefusco di vivere esperienze fuori dal comune e conoscere persone (e barche) tutte da raccontare.

Come quell'ingegnere di Honolulu, che, riuscito a superare una difficile malattia, decise di iniziare a girare il mondo a vela tutto da solo. Comprò la barca dell'attore Michael Douglas, un 15 metri in legno, imbarcando marinai in banchina prima di affrontare ogni tappa, e raccontò ai due

fratelli, ipnotizzati da questo personaggio incredibile, storie di pirati, isolette meravigliose, due matrimoni e tanto mare.

«Ma la più curiosa», conclude Poncho con un sorriso, «riguarda noi, che nel '91 eravamo impegnati al Mondiale 470 a Brisbane, in Australia, e fummo ospitati da una coppia di triestini a bordo del loro 33' *Ariadne*. Un anno dopo, durante le Olimpiadi di Barcellona, a oltre 20.000 km di distanza, rimanemmo colpiti nel vedere la stessa barca, ma non finisce qui. Nel 1993 un amico e armatore pugliese mi chiese di invelare la barca che aveva appena acquistato e quando andammo insieme a Taranto per vederla, rimasi letteralmente senza parole: era sempre lei, *Ariadne*, che ci aveva praticamente seguiti fino a casa».

Perché anche le barche, in fin dei conti, hanno un certo intuito nella scelta del vestito da indossare.



Foto Taccola

ANCORA DUE BARCHE VINCENTI "VESTITI" MONTEFUSCO: A DESTRA ALVAROSKY E SOTTO L'80' IDRUSA, GESTITO DIRETTAMENTE DAI DUE FRATELLI LEGGESI



## La tecnologia Montefusco

La veleria è nota nell'ambiente agonistico per le sue vele da regata, ma ovviamente ha un'esperienza pluriennale anche nella realizzazione di vele per la crociera. Queste ultime sono costruite sia in dacron, con il classico taglio a ferzi orizzontali o radiali, che con membrane D4, Spidertech o Hbite, con un'attenta distribuzione dei fili di diversi materiali a seconda delle esigenze del cliente, ma a differenza delle vele racing la struttura è protetta con due strati di taffeta in poliestere. Per quanto riguarda le vele da regata, sono due le tipologie disponibili: "plus" (vele triradiali laminate, laminati in pentex, kevlar e carbonio) soprattutto per le imbarcazioni di modeste dimensioni e per i one design, e "top" (vele box-system laminate, membrane in pentex D4, Spidertech o Hbite), tecnor, kevlar e carbonio) per barche più grandi e di alto livello.

## 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...

## I servizi on line dell'Orc

Ai nostri lettori ricordiamo che sono online sul sito [www.orc.org](http://www.orc.org) le nuove norme 2011 relative all'International Measurement System (Orc), l'Orc Rating Rules system e il Green Book per i Campionati e per le linee guida per le Classi Orc. Quest'ultima pubblicazione è divisa in quattro sezioni scaricabili anche separatamente: Orc Championship Rules, Orc

presidente dell'Offshore Racing Congress. «Si tratta di continuare la lunga tradizione, un importante spaccato di vita, nel mondo della vela d'altura mondiale». Con la disponibilità dell'Orc Vpp 2011 tutti e 30 gli Offshore Rating Office nel mondo, a partire dalla nostra Unione Vela d'Altura Italiana, possono ora rilasciare i certificati Orc International e Orc Club

ognuno può accedere ad ogni certificato Orc Club o Orc International rilasciato tra il 2009 e 2010, al prezzo di 10 euro. I certificati di stazza sono accessibili tramite questo servizio per poter cambiare molti dei dati inseriti e usare il certificato generato come test run per il certificato 2011 Orc Vpp, sempre al costo di 10 euro per ogni certificato-test.

Il nuovo servizio è un ottimo strumento di valutazione del rating secondo i nuovi parametri per il 2011, ma non è un certificato valido per correre nelle regate, che vengono rilasciati dall'Uvai. Il nuovo Sailor Service offre ai velisti con il certificato Orc, il calcolo di Stability and Hidrostatics e la Orc Speed Guide, con il diagramma delle polari che indica la velocità teorica in diverse condizioni di vento, nelle varie andature. Chi fosse interessato a fare indagini più complete può contattare il designer della propria imbarcazione che, utilizzando la versione Orc 2011 Designer Vpp (Dvp) può apportare modifiche alle appendici, alle forme dello scafo e alle misure correlate, e testare i certificati di prova attraverso gli uffici di rating locali. Questo Dvp è disponibile per il download sul sito Orc al costo di 500 euro ed è di facile utilizzo con un'interfaccia semplice che funziona con standard di Windows.



Standard Sailing Instruction e linee guida per Orc-level-rating Classes, che include Orc Maxis, Orc Mini Maxis and Orc Sportboats.

«Siamo orgogliosi di pubblicare ancora una volta il Regolamento e le linee guida per il 2011», ha dichiarato Bruno Finzi,

validi per le regate, e tutti i responsabili delle singole regate possono accedere ai file Rms per l'utilizzo dei programmi per le classifiche.

L'Offshore Racing Congress è inoltre lieto di annunciare il nuovo servizio Sailor Services ora accessibile al pubblico, dove

### E Cres si prepara per il Mondiale



Sono già 70 gli yacht iscritti al campionato del Mondo ORC 2011 che si disputerà nelle acque di Cres, in Croazia, dal 18 al 25 giugno. Mentre molti si stanno aggiungendo di settimana in settimana, sono già 12 le nazioni rappresentate: Italia, Croazia, Slovenia, Austria, Repubblica Ceca, Grecia, Ungheria, Portogallo, Russia, Slovakia, Gran Bretagna e Stati Uniti, per questo che è l'unico campionato del Mondo di Vela d'Altura riconosciuto dall'Isaf. Numerosi i campioni che hanno già pianificato la loro partecipazione incluso George Andreadis, dalla Grecia, con *Meliti*, e l'italianissimo Riccardo Di Bartolomeno con *Man*. Ricordiamo che è bene affrettarsi perché la tassa di iscrizione di 600 euro salirà a 1000 per chi si iscriverà dopo il 18 maggio.

La sede per gli eventi, l'ospitalità e per le regate sarà nell'Ac Marina adiacente alla città di Cres, situata nel mezzo delle isole con lo stesso nome. Il Marina è completamente attrezzato e ben protetto e da qui servono pochi minuti per raggiungere il campo di regata nella baia di Kvarner. Secondo quanto riportato nel Green Book come linea guida dell'organizzazione delle regate, il format prevede un mix di regate inshore e offshore, con inizio della prima regata lunedì 20 giugno, e l'ultima seguita dalla cerimonia di premiazione sabato 25 giugno. Come nei precedenti campionati, la flotta sarà divisa in due gruppi, e il vincitore di ognuno di questi riceverà il titolo di campione del Mondo di Vela d'Altura. Inoltre sarà premiato il vincitore overall della divisione Corinthian, categoria in cui rientrano gli equipaggi composti da velisti inseriti nella classificazione del Gruppo 1 del Codice di Classificazione Isaf. Il campionato del Mondo ORC è supportato dal Patronato della Città di Cres, Città di Rijeka, Primorsko-Goranska County Tourist Association of Cres and the Port Authority of Cres. [www.scor.hr](http://www.scor.hr) - [www.orc.org](http://www.orc.org)

## Una bussola per armatori

Anche quest'anno, l'Uvai ha avuto il piacere di supportare alcune delle iniziative di Phi!Number, la società nata dalle esperienze sportive e imprenditoriali dei suoi soci fondatori Duccio Colombi e Luca Bacci. Serate a tema, come quelle dedicate al ruolo del navigatore, con relatore il noto Bruno Zirilli, ex di +39, *Azzurra* e *Desafio Espanol*, o al miglioramento del rating (docente d'eccezione il Capo Stazatore dell'Orc Nicola Sironi), in programma per il prossimo 19 aprile al Fiori Oscuri di Fiori Oscuri, a Milano (Brera). Un supporto che garantisce ai soci Uvai, che all'ingresso devono esibire la tessera associativa, la priorità nella scelta dei posti disponibili.

Ma cos'è, nel dettaglio, Phi!Number? E cosa fa, a parte organizzare questi incontri serali gratuiti che continuano a riscuotere un notevole successo? «Ci occupiamo della gestione di programmi regata su barche d'altura e monotipi, ma lo facciamo con un approccio diverso rispetto ad analoghe forme di consulenza che operano sul mercato», spiega Luca Bacci, timoniere di talento e provata esperienza al vertice della Classe Sb3. «Coinvolgiamo l'armatore in tutte le scelte tecniche e operative, dal cantiere in cui far costruire la barca (nel caso ci fosse questa esigenza) al suo completo allestimento. Phi!Number non gli dice: "Tu paga che al resto ci pensiamo noi". Trovo che questo atteggiamento abbia generato lobbies, favoritismi e un generale aumento dei costi che sono stati gli armatori stessi a pagare, rendendosi conto spesso troppo tardi, quando ormai si erano disamo-



rati, e hanno abbandonato lo yachting. Per esempio noi mettiamo in gara i fornitori, le velerie in primis, sulla base di un capitolato uguale per tutti e facilmente confrontabile. Poi la scelta avviene di comune accordo con l'armatore, al quale vengono offerte tutte le informazioni e il supporto per la decisione più giusta per lui. Personalmente provengo dal settore della produzione cinematografica pubblicitaria, dove ho introdotto questo sistema di controllo dei costi e ne ho verificato la validità sul mercato. Chiaramente, il principio principale di tutto questo è quello di non chiedere assolutamente alcun ristorno ai fornitori. Siamo pagati dall'armatore e questo è sufficiente e ci consente di mantenere onestà e chiarezza sul mercato». Phi!Number funziona insomma da bussola per gli armatori che non hanno dimestichezza con il mondo delle regate e ovviamente lo fa a vari livelli, in base alle esigenze e alle disponi-

bilità economiche del cliente. «Certo, l'approccio è personalizzato», prosegue Bacci, «ma diciamo che i livelli d'intervento sono tre: il primo, Grow-Up, è quello base. Insomma: poca spesa, più partecipazione emotiva. Per l'armatore l'obiettivo formativo è al top e può così crescere tecnicamente nel gruppo e nel ruolo che più gli piace. Poi abbiamo i livelli Pro e X-Pro. Nel primo caso i ruoli chiave sono coperti da professionisti che permetteranno al team di crescere più velocemente e all'armatore di divertirsi raggiungendo i risultati agonistici e formativi in poco tempo, con un impegno economico medio, mentre il secondo prevede un maggior impegno economico ed è proposto solo ad armatori che puntano al massimo, senza limitazioni di costo, con l'equipaggio formato in toto da professionisti di alto profilo e diversi workshop nel programma». Per saperne di più: [www.phi-number.com](http://www.phi-number.com)



## Lega Navale, il mare per tutti



Con oltre un secolo di vita sulle spalle, la Lega Navale Italiana, fondata a La Spezia nel 1897 da un piccolo gruppo di appassionati di mare, uniti dal comune ideale di risvegliare nell'allora ancora giovane Regno d'Italia l'amore e l'interesse nei confronti di una coscienza marinara che non poteva e non doveva mancare in un paese come il nostro, sia per la sua storia che per la sua posizione geografica, è uno dei sodalizi marittimi più antichi e allo stesso tempo più attuali del panorama nazionale. Più antichi, appunto, per l'anagrafe, più attuali per le sue numerose e per molti versi all'avanguardia attività del presente, di cui abbiamo parlato, in una piacevole conversazione telefonica, con l'Ammiraglio Marcello De Donno, già Capo di Stato Maggiore della Marina e attuale Presidente della Lega Navale Italiana.

Come recitano i documenti ufficiali, "la Lega Navale riunisce in Associazione cittadini che volontariamente operano per diffondere nel popolo italiano, in particolare tra i giovani, l'amore per il mare e la conoscenza dei problemi marittimi, sviluppando iniziative promozionali, culturali, sportive, ambientaliste e naturalistiche idonee al conseguimento degli scopi statutari. Promuove e sostiene anche la pratica del diporto e delle altre attività nautiche e sviluppa corsi di formazione professionale, di concerto con le Amministrazioni pubbliche e le Federazioni sportive del Coni". Un ente pubblico, dunque,

preposto a servizi di pubblico interesse operante sotto la vigilanza dei Ministeri della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti, che conta circa 60.000 soci iscritti, su un complesso di 80 basi nautiche e oltre 230 strutture periferiche fra Sezioni e Delegazioni presenti su tutto il territorio nazionale, che rappresentano lo strumento attraverso il quale persegue le sue finalità. Ma non solo. «Perché oggi», ci spiega l'Ammiraglio De Donno, «la Lega Navale è anche un ente morale e culturale, associazione di protezione ambientale e associazione di promozione sociale. E questo significa che oltre a rispettare le finalità presenti nel proprio statuto, a partire dalla promozione tra i giovani, ha sviluppato due filoni di estrema attualità di cui andiamo molto fieri e che rappresentano il nostro lavoro quotidiano: la tutela dell'ambiente e la promozione sociale. In sintesi, il mare è un bene che appartiene a tutti, e per questo va rispettato da chiunque e tutti devono poterne usufruire». Tematiche davvero attuali, che hanno trasformato la Lega Navale in un ente all'avanguardia rispetto alla media nazionale, che guarda alla tutela dell'ambiente con grande attenzione e collabora con le principali associazioni che si occupano di problematiche sociali e di disabilità fisiche e mentali. «L'aspetto ambientale è diventato fondamentale per noi, tanto che questa componente», aggiunge Di Donno, «è stata inserita nei nostri corsi per la patente

nautica, il cui protocollo, mi piace ricordarlo, è stato riconosciuto e certificato come il migliore. Mentre con il nostro progetto "Il mare per tutti" vogliamo dare, anche grazie alla disponibilità e all'aiuto dei nostri numerosi soci che con grande altruismo collaborano a queste iniziative e più in generale fanno vivere la Lega Navale, la possibilità di andare per mare alle persone che vari motivi non possono farlo. Questa, per noi, è diventata una missione. E ne andiamo fieri». [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)



## La vela ecologica di Velux

di Andrea Fornaro

Quattro domande a Viviana Abate, marketing manager di Velux Italia, sul coinvolgimento di Velux nell'ambito della vela agonistica.

**Qual'è l'impegno attuale di Velux nel mondo della vela, quali sono i programmi futuri e come e quando è nato questo rapporto, in particolare con la vela oceanica?**

Velux è impegnata nella vela dal 2006, anno nel quale abbiamo scelto di sostenere come title sponsor la 5 Oceans, una delle regate più dure e spettacolari al mondo. Questa competizione, nei suoi 27 anni di storia, prima come Boc Challenge e poi come Around Alone, ha dimostrato di voler premiare il coraggio, la determinazione e l'innovazione di tutti gli skippers che, indipendentemente dal budget, hanno messo in gioco se stessi per raggiungere un sogno. Dopo 5 anni oggi stiamo valutando se e come proseguire la nostra partecipazione alla 5 Oceans.

**Perché la vela? Cosa rappresenta per voi? E perché la 5 oceans?**

Il brand Velux è un acronimo delle parole latine ventilatio e lux, elementi naturali fondamentali per assicurare una migliore qualità della vita. Vento e luce, elementi che ci accomunano alla vela, sport tra l'altro molto amato tra gli archi-

tetti, uno dei nostri target di riferimento. La vela poi è uno sport pulito, che si pratica all'aria aperta, in cui le barche vanno incontro a sollecitazioni forti e devono garantire elevate prestazioni. Su questo punto c'è grande affinità con i nostri prodotti, soggetti quotidianamente alle intemperie, agli sbalzi termici, e progettati per durare nel tempo ed esser forti e resistenti. La Velux 5 Oceans è una delle più spettacolari e difficili gare veliche oceaniche, ma non solo. Gli organizzatori hanno sposato l'idea della sostenibilità, uno dei nostri cardini: in questa edizione per la prima volta si inaugura una nuova classe, la Eco 60, Open 60 varati prima del 2003 che assicurano la possibilità di cavalcare gli oceani in sicurezza ma in modo più ecologico, sostenibile ed abbordabile. Riciclare una barca esistente che si è già dimostrata affidabile costa sicuramente meno che non costruirne una nuova.

**Quali sono i numeri in generale dell'azienda Velux nel mondo e nello specifico in Italia?**

Velux è una multinazionale la cui ambizione è di migliorare le condizioni abitative e lavorative, fornendo luce e ventilazione naturali attraverso il tetto. Elementi che fanno parte del vivere quotidiano in milioni di case. L'azienda opera in 40 mercati del mondo e appartiene alla capogruppo Vkr, una holding che fattura più



di 2 miliardi di euro. In Italia siamo presenti da oltre trent'anni con un fatturato nell'ordine degli 80 milioni di euro.

**Siete presenti anche in altri sport?**

Da questa edizione, e per i prossimi tre anni, Velux sarà il title sponsor della Champions League di pallamano maschile, il più importante torneo europeo di pallamano per club. È uno sport poco conosciuto da noi, ma molto apprezzato in Europa, in alcuni dei nostri principali mercati, e garantisce buoni risultati a livello mediatico e come pubblico durante le partite. Localmente le filiali supportano poi altre iniziative, in discipline comunque legate ai nostri valori fondamentali.



# Il gala dei grandi del mare



Dopo aver conquistato l'oceano con la splendida vittoria di classe nella recente Route du Rhum, il cagliaritano Andrea Mura (foto sopra), skipper del 50' *Vento di Sardegna*, ha raggiunto un altro importante traguardo di un 2010 a dir poco straordinario. A lui infatti è andato il premio del Velista dell'Anno 2010, l'ambito riconoscimento organizzato da Acciari Consulting in collaborazione con alcune tra le principali testate di nautica (Yacht Capital, Nautica, Yacht&Sail e Fare Vela), premio che gli è stato consegnato nel corso di una serata di gala a Villa Miani (Roma). Mura, 46 anni, prossimo a lanciarsi nella grande sfida del Vendée Globe con un Imoca 60 (l'ex *Delta Dore*), ha avuto la meglio su Paolo Cian, vincitore del circuito MedCup, della 3 Golfi di Napoli e secondo nell'Europeo ORC, Giulia Conti (in coppia con Giovanna Micol), argento nell'Europeo di Istanbul e bronzo al Mondiale di Weymouth nel 470, e Alberto Signorini, iridato



nel Farr 40, e su un deluso Lorenzo Bressani, capace di vincere i titoli iridati nelle classi Melges 32 e Melges 24 e già nominato dall'Isaf per il Rolex World Sailor of the Year, vittorie che evidentemente non sono bastate per convincere la giuria, stregata dalla grande, e per certi versi inaspettata impresa di Andrea Mura, primo italiano a vincere una grande classica dell'oceano come la Route du Rhum. «Vincere un premio così è un'emozione fortissima perché premia la mia voglia di provare e cambiare e perché premia uno sforzo psico fisico notevole. Durante la Route du Rhum», ha ricordato Mura, «sono stato da solo in mare per 19 giorni. Durante questa traversata oceanica ho vissuto momenti difficili. Talvolta la fatica ti attanaglia, ma quando ero stanco non potevo permettermi di addormentarmi, per il rischio di finire in acqua o scuffiare. In tali condizioni, rifletti molto e quando torni a terra apprezzi maggiormente le piccole cose di tutti i giorni: è stata una bella impresa. Questa sera con me ci sono tanti bravi atleti, ognuno dei quali ha vissuto una grande stagione e con i quali condivido idealmente il premio».

Il titolo di Barca dell'Anno-Marina di Loano, consegnato da Nicola Fallica, vicepresidente della Marina di Loano, è andato a *Chestress 2*, il J-133 dell'armatore Giancarlo Ghislanzoni (colonna a destra, al centro), trionfatore nella prima edizione del Campionato Italiano Offshore 2010. «La vela», ha raccontato Ghislanzoni, «mi dà la possibilità di vivere le emozioni dello sport con familiari e amici. Il gruppo, lo stare bene assieme, è la nostra filosofia e se vengono questi risultati, ne vale davvero la pena».



Per quanto riguarda gli altri premi, il Progettista dell'Anno-Feudi di San Gregorio è andato a Luca Devoti (foto sopra), medaglia d'argento ai Giochi di Sydney 2000 nel Finn, per il progetto della deriva singola Devoti One, uno dei progetti più innovativi apparsi negli ultimi anni, mentre il Velista Under 25 Carlo Marincovich-Trofeo Istituto Credito Sportivo è stato condiviso ex aequo da Giovanni Coccoluto, iridato nel Laser Radial Youth e terzo allo Youth Sailing Isaf World Championship, Veronica Fanciulli, argento ai giochi olimpici giovanili di Singapore e bronzo al Mondiale Youth Under 17 nella tavola a vela Techno 293, e oro al campionato italiano assoluto e al Mondiale Under 17 sull'RS-X, e Francesco Marrai, argento mondiale e oro europeo juniores, e campione Italiano assoluto e juniores nel Laser Standard (foto in alto). Durante la serata, a cui ha partecipato anche Carlo Croce, presidente della Federvela, il grande campione Andrea Lo Cicero (foto a sinistra), 35enne giocatore della Nazionale italiana di rugby, ha annunciato di voler iniziare una campagna olimpica nella vela in vista dei Giochi di Rio de Janeiro 2016.



UNIONE VELA ALTA ITALIANA

00198 Roma - Via Lutezia, 2

tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293

uvairoma@tin.it - www.uvai.it

## TABELLA RELATIVA AI SERVIZI TECNICI 2011

1) CERTIFICATI DI STAZZA	LOA min. 10,00	LOA 10.00 - 13.00	LOA magg. 13,00
1.1) CERTIFICATI ORC INT. (IMS)	euro 100,00	euro 140,00	euro 150,00
1.2) CERTIFICATI IRC	euro 100,00	euro 165,00	euro 15,00 per mt.
1.3) DUE CERTIFICATI	euro 170,00	euro 275,00	sconto euro 30,00
2) ORC CLUB	LOA min. 10,00	LOA 10.00 - 13.00	LOA magg. 13,00
2.1) NUOVO	euro 75,00	euro 90,00	euro 130,00
2.2) RINNOVO	euro 100,00	euro 120,00	euro 11,00 per mt.
3) CERTIFICATI SEMPLIFICATI IRC	LOA min. 10,00	LOA 10.00 - 13.00	LOA magg. 13,00
3.1) NUOVO	euro 80,00	euro 110,00	euro 165,00
3.2) RINNOVO	euro 100,00	euro 145,00	euro 15,00 per mt.
4) ASSEGNAZIONE NUMERO VELICO		euro 100,00	
4.1) Assegnazione numero velico (ORC CLUB, SEMPL.)		euro 50,00	
4.2) Assegnazione numero velico personalizzato		euro 250,00	
5) COPIE CERTIFICATI DI STAZZA		euro 15,00	
6) PERFORMANCE PACKAGE ORC INT. (IMS)		euro 75,00	
7) RATING IRC DI PROVA		Stesso costo del certificato	
8) CERTIFICATO DI CONFORMITA'		euro 120,00	

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

Quote associative 2011 (C.D. 9/3/94)	Imbarcazioni di lunghezza (LOA)	magg. 12.99 mt	euro 155,00
		12.99 - 10.40 mt	euro 104,00
		10.39 - 9.80 mt	euro 78,00
		min. 9.80 mt	euro 52,00
	Associazioni Sportive		euro 258,00

Gli importi possono essere trasmessi tramite assegno bancario NON TRASFERIBILE intestato UVAI o bonifico:  
**Unicredit Banca - Viale Liegi, Roma - C/C n. 6457583, CAB 03002, ABI 05283, CIN K, (IBAN: IT 68 X 02008 05283 000006457583).**  
 Nella CAUSALE OBBLIGATORIO numero velico o nome yacht.

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

numero e data di scadenza della carta.

Intestata a:

N° Carta:

N° CV2:  visibile nel retro della carta.

Data di scadenza:  Importo autorizzato:

Data: .....

Firma: .....



Foto: Bonfenghi

### 151 Miglia, seconda edizione

Occhi puntati sulla seconda edizione della 151 Miglia, la regata organizzata dallo Yc Punta Ala e dallo Yc Repubblica Marinara di Pisa, con sponsor la casa farmaceutica Pharmanutra con il suo brand Celadrin. Sono infatti almeno 70 le barche d'altura (Orc International e Irc) attese a Livorno per il 2 giugno, in quello che è uno degli eventi di punta del Campionato Italiano Offshore organizzato dalla Fiv. La 151 Miglia inoltre è parte di una combinata con il Trofeo Gavittello d'Argento (Punta Ala, 8-12 giugno). [www.151miglia.it](http://www.151miglia.it)

### Il 2011 di Midva Hi Fun

Nuova stagione di regate per *Midva*, la "cassapanca volante" di Besana, Crispiano e Sirena. La barca, sempre con Mauro Pelaschier a bordo (e la new entry Daniela



Klein) parteciperà al Tan di Livorno, alla Giraglia Rolex Cup e agli eventi per le vecchie classi Ior a Sanremo e Viareggio. *Midva Hi Fun* non ha subito modifiche sostanziali e resta anche lo sponsor principale, l'azienda di gadgets per i portatili Apple Hi-Fun dell'amico Guido Falck.

### Pasquavela all'Argentario

Confermata anche l'edizione 2011 di Pasquavela, la celebre regata organizzata dallo Yacht Club Santo Stefano che si terrà come da programma dal 21 al 25 aprile. Il club dell'Argentario, esauriti gli ormeggi disponibili, che sono in numero minore rispetto alle passate edizioni, chiuderà le iscrizioni. Si pregano pertanto gli armatori interessati di procedere con la registrazione della propria iscrizione a Pasquavela al più presto. [www.ycss.it](http://www.ycss.it)



### Altura a Caorle

Con la stagione Orc International concentrata in Adriatico, il Circolo Nautico Santa Margherita di Caorle propone un calendario con diversi appuntamenti di rilievo sia per Irc che Orc: Campionato Primavera (3, 9, 10 e 17 aprile), La Duecento (13-15 maggio), la 500 Thienot Cup (5-11 giugno, valida per l'assegnazione del titolo di campione Italiano Offshore), Camp. Autunnale-Coppa delle due Lagune (13, 19, 20 e 27 novembre). [www.cnsm.org](http://www.cnsm.org)



### Le regate dello Yci

Solita stagione di grandi regate per lo Yacht Club Italiano. Questi gli eventi principali riservati all'altura: Grand Prix d'Italie per Mini 6.50 (15-23 aprile), Regate Pirelli-Coppa Carlo Negri (28 aprile-1 maggio), Nespresso Cup per Wally (6-8 maggio), Portofino Rolex Trophy (13-15 maggio), Millevele (2 giugno) e Giraglia Rolex Cup (17-21 giugno). Durante la presentazione del calendario, il Presidente Croce ha comunicato che la partecipazione di Italia 70 alla Volvo Ocean Race 2011 è stata annullata. [www.yci.it](http://www.yci.it)

### Asteria Challenge Trophy

Presentato l'Asteria Beauty Point Cup-Asteria Challenge Trophy, evento che include la storica regata d'altura organizzata dal 1968 dal Cv di Roma su iniziativa della famiglia Coari. Si disputerà dal 2 al 5 giugno 2011 sul percorso Anzio, Ponza, Ventotene, Anzio, e in due giornate di regate a bastone nel golfo di Anzio. Le regate sono aperte a tutte le imbarcazioni staziate Irc ed Orc International e saranno valide per i Trofei Asteria Beauty Point Cup, Coppa Asteria Challenge perpetua, per il 3° Camp. Half Ton Classic e per il 2° Trofeo Ior Classic Città di Anzio, quest'ultimi aperti alle barche Ior.



### Navigami naviglio

NavigaMI, il Salone Nautico di Milano, amplia i suoi spazi espositivi. Gli organizzatori in occasione della seconda edizione della manifestazione, che si terrà dal 29 aprile all'1 maggio, hanno pensato di aumentare l'area dedicata al Salone permettendo una crescita di rilievo. NavigaMI si estenderà per il tratto del Naviglio Grande compreso tra ponte di via Gorizia e il ponte di via Valenza: per un totale di quasi due chilometri di esposizione. [www.navigami.it](http://www.navigami.it)



### Transtirrenica numero 18

Partenza il 10 aprile per la 18ma Roma per 2 e per Tutti, sul percorso di 526 miglia da Riva di Traiano a Lipari e ritorno. La regata, organizzata dal Circolo Nautico Riva di Traiano, si svolgerà quest'anno con qualche giorno di anticipo sul solito calendario, costituisce la prima prova del circuito Lombardini Cup 2011 ed è inserita nel campionato Italiano Offshore. [www.romaper2.com](http://www.romaper2.com)

### La marineria a La Spezia

Sull'onda del successo del 2009 con le sue oltre 200.000 presenze, La Spezia si prepara per la Festa della Marineria, biennale d'arte, cultura, scienza, tradizione. Da giovedì 16 a domenica 19 giugno la città ligure tornerà dunque a essere capitale della Marineria per quattro giorni di eventi, mostre, regate all'insegna della cultura marinara, un appuntamento da non perdere per tutti gli appassionati della nautica in tutte le sue rappresentazioni. [www.festadellamarineria.it](http://www.festadellamarineria.it)



### Quantum a Monfalcone

E' stato inaugurato il 26 febbraio il nuovo, atteso loft della Quantum Sail a Monfalcone, presso la veleria H. di Michele Furlan. Una sede curata nei minimi dettagli, per presentare alla clientela del Nord Est i prodotti della celebre Quantum, sia regata che crociera. L'allestimento del loft è curato dal team Sagola Design dell'armatore Fausto Pierobon. [www.quantumsails.com](http://www.quantumsails.com)



### Dall'esperienza del cantiere CNB Yachts nasce il Bordeaux 60

Il noto cantiere francese, specializzato nella realizzazione di imbarcazioni di lusso, ha voluto riportare su una barca di 60 piedi i concetti e la qualità che per vent'anni l'hanno reso famoso in tutto il mondo. Il risultato è sorprendente. L'intento del progettista, Philippe Briand, è quello di realizzare una barca performante e comoda in navigazione sia per gli spazi in coperta che sottocoperta. Sono proposti differenti allestimenti degli interni e tre tipologie di essenze di legno a risalto della già alta qualità delle rifiniture. Per il 2011 il Bordeaux 60 presenta numerose nuove modifiche che ne arricchiscono il design esterno, l'architettura degli interni, il comfort. [www.top-yachts.com](http://www.top-yachts.com)





Dream Boats & Boatworks

Importatore per l'Italia



Marina Cala Galera 25 - 58018 Porto Ercole (GR)  
 Tel. +39 0564 830234 fax +39 0564 830235  
 Riva di Traiano uff. B sud 36 tel. Max +39 0766 503944

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

1999 RM 1050



2003 RM 1200



novità 2012 RM 1260



2006 RM 880



2009 RM 1350



Entrate nel futuro con il nuovo **RM 1060**: prestazioni straordinarie, eccezionale luminosità interna, design, struttura, rispetto per l'ambiente. Disponibile nella versione monochiglia o bichiglia.

Dealer Arto Adriatico  
 YachtingStar - Porto Turistico San Felice - Chioggia (VE)  
 info@yachtingstar.com - www.yachtingstar.com

2011

l'avventura continua...

www.papaver.it

**Dvd di mare**

Distribuiti dalla casa editrice Il Frangente, sono sul mercato due bellissimi Dvd del regista Ennio Coccia assolutamente da non perdere. Il primo è dedicato alle Marinerie Italiane e sono una serie di filmati esclusivi, il secondo, intitolato Rotta a levante, è un bellissimo viaggio in Mediterraneo da Brindisi a Beirut attraversando Grecia, Turchia e Cipro. [www.altavisione.tv](http://www.altavisione.tv)

**L'occhiale per il velista**

Maui Jim, l'occhiale perfetto per la vela con i modelli Lahaina e Backyards, utilizza la più avanzata tecnologia polarizzata esistente: la soluzione Polarized Plus 2 che assorbe il 99% della luce riflessa, massimizzando la quantità di luce utilizzabile che arriva all'occhio. Leggeri, sicuri e resistenti: praticamente il top per affrontare il mare in sicurezza e confort. [www.mauijim.com](http://www.mauijim.com)

**Seiko Velatura**

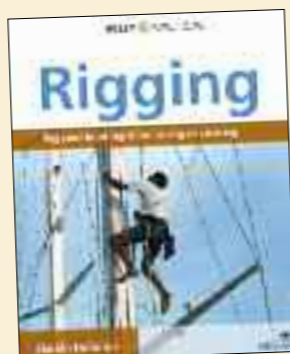
La collezione Velatura di Seiko propone un nuovo modello cronografo al quarzo in grado di misurare 60 minuti in 1/5 di secondo. Realizzato con cassa in titanio e ghiera con trattamento IP nero, vetro zaffiro antiriflesso e cinturino in gomma, è impermeabile fino a 10 atmosfere. Pensato per la nautica e dalle altissime prestazioni tecniche è dotato di funzione allarme e presenta indici e sfere trattate con lumibrite. [www.seiko.it](http://www.seiko.it)

**Una vita per il vento**

La più grande velista italiana di sempre, una vera leggenda vivente, e un giornalista esperto di tutto ciò che è acqua (anche ghiacciata). Lei è Alessandra Sensini, lui l'inviato di Mediaset Stefano Vegliani. Insieme hanno scritto un libro, Una vita per il vento (edizioni Longanesi), che è la storia di una campionessa, ma soprattutto di una grande, smisurato amore per il mare e il vento. Da leggere subito. [www.longanesi.it](http://www.longanesi.it)

**Un libro intramontabile**

Si chiama Rigging (edizioni Incontri Nautici) ed è una sorta di bibbia per gli appassionati della materia, o per coloro che vogliono entrare nel mondo delle attrezzature nautiche. Danilo Fabbroni, da molti anni "rigger" di professione, con questo libro intende rispondere alle innumerevoli domande che il velista si pone e che spesso, anche tra gli addetti ai lavori, non trovano le risposte adeguate.

**Siti web rinnovati**

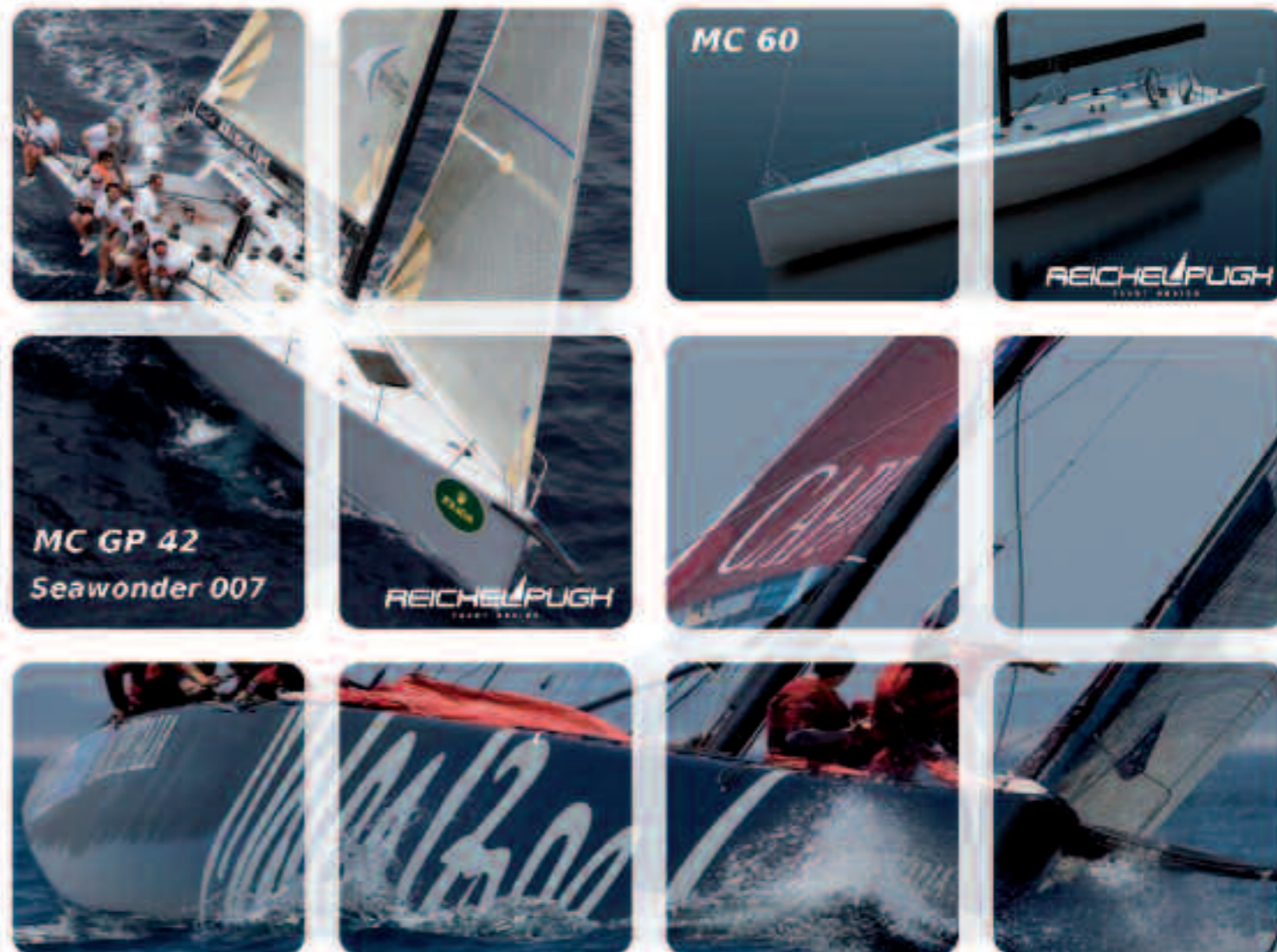
Dal mondo del web, arrivano le notizie del restyling dei siti dello Yacht Club Punta Ala ([www.ycpa.it](http://www.ycpa.it)), del nostro collaboratore vignettista (e armatore) Davide Besana ([www.besanopoli.it](http://www.besanopoli.it)) e del sempre ricco giornale on line [www.zerogradinord.net](http://www.zerogradinord.net)

**Sevenstar Yacht Transport**

Nuova importante impresa per Sevenstar Yacht Transport, ditta olandese che si conferma leader mondiale nel trasporto di yachts, anche in occasione del prestigioso salone internazionale di Miami (Usa), che si è tenuto in Florida dal 17 al 22 febbraio. Sevenstar, infatti, ha trasportato un gran numero di yacht al salone che ha visto la partecipazione di oltre 200 espositori da tutto il globo. La nave è partita dal porto di Genova, nel cuore del Mediterraneo. [www.sevenstar.nl](http://www.sevenstar.nl)

**Satellitare da Intermatica**

L'IsatPhone Pro si distingue per robustezza, facilità di utilizzo e l'eccellente qualità del servizio voce. E' resistente alla polvere ed impermeabile agli spruzzi d'acqua, ha un'autonomia record, fino a 8 ore in conversazione e 100 ore in stand-by, e un menù semplice e intuitivo. Il costo è di 798 euro, la SIM è inclusa e chiamare un telefono fisso costa 0,68 euro al minuto, un cellulare 0,84 euro. [www.isatphone.it](http://www.isatphone.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](mailto:info@marinecomposite.com)  
[www.marinecomposite.it](http://www.marinecomposite.it)