

Nautilus Marina Group

CANTIERE NAVALE - MARINA - COMPRAVENDITA - YACHT CLUB

www.nautilusmarina.com



nm38 Progetto: Cossutti Yacht Design - maurizio@cossuttiyachtdesign.com



Idea e realizzazione
ARTEGRAFICA PLS
info@artegraficaps.it

Direttore Responsabile
Laura Jelmini

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

Pubblicità
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficaps.it

Stampa
SPEDIM

Hanno collaborato a questo numero
Franco Aquilani
Davide Besana
Clyde Carter
Francesco Coari
Livio Georgevich
Alessandro Mei
Francesco Siculiana

S o m m a r i o

Editoriale	4
La vignetta di Besana	7
Mondiale ORCi a Cres	9
La 151 Miglia	18
La settimana dei Tre Golfi	20
Trofeo Pirelli	22
200 Lombardini/500 Thiénot Cup	24
Brindisi-Corfù	26
Fiv: la squadra per Londra 2012	28
E tante regate ancora...	32
L'armatore: Francesco Sette	38
L'armatore: Raffaele Archivolti	40
Velerie: One Sails	42
Vismara 50 Hybrid	46
Servizi Tecnici	47
News	48



n a u t i c a l s o l u t i o n i n r o m e



Nautilus Marina Group - Via Monte Cadria, 127 - 00054 Fiumicino Roma - tel. +39 06 6581221 - Fax +39 06 6582285 - info@nautilusmarina.com - www.nautilusmarina.com



Complimenti agli armatori

Ho atteso due settimane per esprimere il mio parere sul campionato del Mondo Orc International di Cres. Ho letto sul nostro sito i commenti dei miei amici armatori, ho ascoltato le loro lamentele in acqua ed in banchina, ed alla fine quello che mi viene spontaneo da dire è che "sono orgoglioso di essere il loro presidente".

Mi complimento con loro per il comportamento che hanno tenuto in acqua e a terra, mi complimento con loro per le loro prestazioni, mi complimento con loro perché hanno dimostrato di essere, oltre che la flotta più numerosa, anche la più forte, mi complimento con loro perché hanno dato, escluso il loro presidente e me ne scuso qui pubblicamente, una grande lezione di fair play.

Non era facile comportarsi così di fronte a inefficienze ed errori di così vasto spessore. Subire, è la parola giusta, una Segreteria che sapeva in partenza di dover provvede-

re alla registrazione di 120 barche ed affrontare il tutto con una sola persona, che non brillava per spirito di accoglienza, a cui strada facendo se ne è aggiunta un'altra che ha parzialmente ridotto le lunghe attese, ma non l'umore degli addetti, è stato uno scandalo. Avere un Race Committee che ha dimostrato la sua incompetenza fin dalla prima giornata e che ha continuato per sei giorni consecutivi a martoriare la flotta con una gestione tecnica da neurodeliri... ecco, neanche nel nostro peggiore campionato mi è stato dato di vedere l'accumulo di tante atrocità. Avere un Comitato Organizzatore che a fronte di una presenza di 120 imbarcazioni pensa di gestirle in acqua con due gommoni e un controstarter senza salpa ancora, porta inevitabilmente a non riuscire a cambiare una boa o un allineamento di partenza, cosa ampiamente vista e sperimentata in questi sei giorni di regate a Cres. Avere una parte ludica che consisteva nel subire per tutta la giornata complessi folcloristici con relativi canti e solo un banchetto (uno) che spillava birra per 1300 regatanti, certamente non aiutava a socia-

lizzare, inoltre subire una premiazione di un Mondiale senza inni nazionali e relative bandiere significa ridurla alla stregua della "salsiccia trophy".

Alla luce di tutto ciò, oltre che ribadire i miei complimenti per il comportamento della nostra flotta che oltre a brillare in acqua (due titoli Mondiali) ha dato prova di grande educazione e fair play, come Unione Vela d'Altura Italiana, affinché non si ripetano più simili storture, vigileremo che le nostre regate italiane continuino a mantenere i target previsti dai nostri Capitolati di affidamento.

Per quel che è accaduto a Cres abbiamo invece inviato direttamente all'Orc e tramite la Federazione Italiana Vela all'Isaf, una dettagliata relazione su quanto accaduto in Croazia, denunciando le inadempienze e gli errori, con la richiesta che per i prossimi appuntamenti internazionali siano applicati format simili a quelli che l'Uvai propone ai circoli organizzatori in Italia, e soprattutto sorvegli sulle corrette applicazioni delle stesse durante gli avvenimenti.

Buon Vento a tutti.



Foto Taccola

Comet 38. Pensata in grande.



Foto Gabriele Cuffini Costa

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 epoxyvinilica. L'Airex è incollato alle pelli con la tecnica del vuoto e i rinforzi sono stratificati direttamente sullo scafo,



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

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

Campione Italiano ed Europeo ORCi 2010
1° Classificato Invernale di Bari 2010/11
2° ORCi World Championship di Cres 2011

COMAR
 Handmade Yachting Technology

COMET: 2100 · 260 · 350 · 380 · 410 · 450 · 520 · 520S · 620 · 620S · 730S · 850S · 1000S

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



www.marinadiloano.it

GRUPPO
FONDIARIA SAI

LA VIGNETTA DI DAVIDE BESANA

"GIANIN VI" VINCE LA GIRAQUA



**NON RINUNCIARE
ALLA TUA PASSIONE.**



Sponsor ufficiale

CELADRIN, IL MASSAGGIO EFFICACE.

Celadrin® crema è un prodotto a base di CFA (acidi grassi cetilati) da applicare due volte al giorno sulle parti interessate con leggero massaggio fino a completo assorbimento. WWW.PHARMANUTRA.IT



Mondiale ORCi a Cres: applausi ai vincitori. Per il resto, solo fischi...

Cronaca di un disastro non annunciato. In un campionato del Mondo che assegna i titoli iridati alle due barche italiane *Enfant Terrible* di Alberto Rossi e *Low Noise* di Giuseppe Giuffré, l'organizzazione e il Comitato di Regata brillano per la loro inefficienza e incapacità di gestire un evento dalla simile portata. Un vero peccato, perché le 120 barche presenti a questo Mondiale Orc International e la bellissima location dell'isola di Cres, in Croazia, meritavano una sorte decisamente migliore.

di Emanuel Richelmy
foto Fabio Taccola

Un'occasione persa. E che occasione, oltretutto. Possiamo consolarci con i due titoli mondiali conquistati dal Farr 40 *Enfant Terrible* di Alberto Rossi nel gruppo A e dall'M 37 *Low Noise* di Giuseppe Giuffré nel gruppo B, a conferma del valore dei nostri equipaggi e della passione dei rispettivi armatori, ma le note stonate provenienti dall'isola di Cres sono talmente forti, da condizionare, purtroppo, qualsiasi giudizio su questo campionato del Mondo Orc International andato in scena a fine giugno nelle acque croate. Per essere sintetici, un dis-

astro su tutti i fronti: a terra, in acqua, prima, durante e dopo, quando l'ira di un buon numero di armatori si è riversata sul web in una serie di commenti pubblicati sul nostro sito (www.uvai.it) e che vi invitiamo a leggere.

Un'occasione persa, dunque. Perché a questo Mondiale c'erano ben 120 barche (uno spettacolo sensazionale vederle tutte assieme lasciare gli ormeggi del Marina di Cres, credeteci), perché a bordo di queste barche c'erano fior di campioni accanto a velisti meno titolati ma spinti dal fuoco sacro della pas-

sione, e perché Cres è un posto incantevole, ordinato, pulito e allo stesso tempo selvaggio, un luogo di cui è facile innamorarsi, sempre che ci si tenga a debita distanza dalle regate organizzate in loco. Raramente, in quasi 20 anni di vela agonistica, abbiamo avuto a che fare con un'organizzazione così disorganizzata, con un comitato di regata così inefficiente e confuso (per non dire altro), e con una generalizzata e diffusa mancanza di buon senso tra chi avrebbe dovuto gestire questo campionato del Mondo, evento, è bene ricordarlo

altrimenti si rischia di andare fuori strada, che da mesi si sapeva che avrebbe riunito più di 100 barche. Questo per dire che di tempo per organizzarsi ce n'era in abbondanza e che gli errori, alla luce di questa inequivocabile tempistica, sono ancora più gravi e ingiustificati. Chiuso questo doveroso e altrettanto doloroso preambolo - doloroso perché non godiamo nel rovesciare una valanga di critiche addosso a qualcuno - e senza scendere ulteriormente nel dettaglio di quanto accaduto (per questo, oltre ai commenti dei partecipanti sul web, abbiamo l'editoriale del nostro Presidente Francesco Siculiana e la lucida e onesta analisi di Bruno Finzi, Chairman dell'Offshore Racing Congress), torniamo alle vittorie di *Enfant Terrible* e di *Low Noise*, successi che danno ulteriore lustro alla nostra già titolata vela d'altura. La barca dell'armatore-timoniere anconetano Alberto Rossi, un Farr 40 che aveva alla tattica Roberto Strappati, ha conquistato il suo primo successo nel contesto delle regate Orc International, e nel farlo non ha sbagliato un colpo, al contrario degli avversari che in un modo o nell'altro sono incappati tutti, volenti o nolenti, in qualche guaio. La regolarità al potere, dunque, perché pur non avendo vinto neanche una delle sette prove portate a termine dal gruppo A,

lo scafo di Rossi si è aggiudicato con merito il titolo precedendo in classifica barche competitive portate da equipaggi super-titolati. «È stata una regata davvero difficile», ha dichiarato l'armatore portacolori dell'Ancona Yacht Club, «e penso ci abbia davvero aiutato regatare tanti anni nella classe Farr 40. La nostra barca è di serie, nessuna modifica tranne che per 200 chili di zavorra, e il nostro peso equipaggio aveva solo 20 chili di differenza rispetto al limite della classe. Anche la nostra dotazione di vele è la stessa, per cui era un assetto che conoscevamo bene». Al secondo e al terzo posto hanno chiuso due Grand Soleil 42, il ceco *Bohemia Express* e il nostro *Man* di Riccardo Di Bartolomeo, super equipaggio guidato dal timoniere Enrico Zenaro con Tommaso Chieffi alla tattica e Lorenzo Mazza alle scotte, mentre gli slovacchi di *Quebramar*, quarti, hanno vinto il titolo Corinthian. A seguire, gli altri scafi di punta della flotta italiana: il Tp 52 *Aniene 1a Classe* (sesto) portato da Gabriele Benussi, il Gp 42 *Airis* di Roberto Monti (settimo), lo Scuderia 50 *Altair 3* di Sandro Paniccia (ottavo), il sempreverde *Brava* di Liberino Grandi (nono) e poi via via i vari *Mp30+10*, *Shear Terror*, *Reve de Vie*, *Horus* e *Athyris & co*. Solo 20mo, dopo un ottimo inizio, il Cookson 50 *Calipso IV* di Piero

Paniccia, con Vasco Vascotto al timone, fermato l'ultimo giorno dalla rottura dell'albero. La costanza è stata determinante anche nel gruppo B, visto che *Low Noise*, che ha bissato il titolo conquistato due anni fa a Brindisi, a conferma che la sua è una vittoria strameritata, ha eguagliato *Enfant Terrible*, ottenendo il successo finale senza aver vinto neanche una delle 6 prove disputate. Sulla plancia di comando di *Low Noise*, l'armatore milanese Giuseppe Giuffrè, il giovane timoniere Federico Albano, lo skipper Duccio Colombi e il tattico Lorenzo Bodini, un team perfettamente amalgamato che ha tenuto a distanza una concorrenza qualificatissima, a partire dal campione Italiano in carica *Scricca Indeco*, il Comet 38s del barese Gianfranco Cioce, coadiuvato alla tattica da Daniele De Tullio, che ha chiuso al secondo posto, aggiudicandosi il premio come migliore armatore-timoniere nel gruppo B. Al terzo posto l'M 37 *Escandalo*, campione Corinthian, che Manuel Costantin ha venduto alla fine della scorsa stagione all'armatrice ceca Inna Vaclavova. Per fortuna che l'amico Manuel era a bordo, perché una buona parte del titolo Mondiale appartiene anche a lui, uno tra gli armatori più appassionati (e rumorosi, detto con affetto) che si conosca. Quarto classificato il nuovo Nm



38 *Scugnizza* di Vincenzo De Blasio, con Paolo Cian alla tattica, che senza il pessimo risultato nella lunga probabilemente avrebbe vinto il titolo, a seguire un nugolo di barche italiane, con in sequenza il nuovo *Italia 10.98 Wave* di Sergio Quirino Valente (quinto), il *Grand Soleil 40 Despeinada* di Claudio Sernagiotto (sesto e secondo Corinthian), l'altro Nm 38 *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani (settimo e vincitore di due prove), il sempre presente ai vertici *Grand Soleil 37 Sagola Gs* di Fausto Pierobon (ottavo), il *Grand Soleil 40 Vahiné 5* di Francesco Montanari (nono) e l'*X-37 Minox* di Alberto e Giulio Altieri (decimo e terzo Corinthian).

Risultati che rendono bene l'idea di quanto sia valida la flotta italiana e dell'alto livello tecnico delle barche impegnate in questo Mondiale, come ha giustamente evidenziato anche Alessandro Nazareth, Presidente dell'International Technical Committee dell'Orc, il gruppo di progettisti che è alla base del successo dell'Orc International. «Il sistema funziona bene, abbiamo visto in acqua barche con caratteristiche diverse e tutte hanno avuto la possibilità di vincere», ha sottolineato Nazareth. «Nel gruppo A la varietà di barche è stata davvero notevole, da quelle leggere con asimmetrici e canting keel, allo Swan 60, dai Gp 42 e Tp 52, fino ai

monotipi come il Farr 40 che ha vinto, insomma, c'era una flotta veramente diversificata e vedere regata queste barche assieme è motivo di soddisfazione. Il gruppo B invece era molto più omogeneo, con scafi dalle prestazioni simili, e anche questo è un buon segno, perché alla fine si sono viste prove molto tirate, con le barche racchiuse in pochi secondi. Insomma, credo che a parte le polemiche che tutti conosciamo e in cui non voglio entrare, c'è da essere felici per come funziona il sistema». Pienamente d'accordo. Motivo per cui è ancora più grande il rammarico per quanto abbiamo vissuto a Cres.

ALCUNE TRA LE BELLISSIME IMMAGINI REALIZZATE DA FABIO TACCOLA DURANTE LE REGATE A CRES. E IL GIUSTO OMAGGIO AGLI EQUIPAGGI DI LOW NOISE (QUI A SINISTRA) ED ENFANT TERRIBLE (SOTTO, SUL PODIO), CAMPIONI IRIDATI NEI RISPETTIVI GRUPPI



L'opinione di Finzi, Presidente dell'Offshore Racing Congress

Quattro domande a Bruno Finzi, velista con numerosi successi alle spalle (a partire dall'Admirals' Cup 1995 e dai numerosi titoli Mondiali conquistati a bordo di Brava Q8) e attuale Chairman dell'Offshore Racing Congress, l'ente internazionale deputato dall'Isafa a governare la vela d'altura a rating.

Considerazioni finali di questo campionato del Mondo ORCi: cosa è andato bene e cosa non è andato bene.

Iniziamo con cosa è andato bene. 1. Il buon livello di preparazione di almeno metà della flotta e di un'alta percentuale anche negli equipaggi Corinthians. 2. Il fatto che il regolamento Orc international ha funzionato bene ed ha premiato sempre le barche che regatavano meglio sull'acqua. 3. Il fatto che tra le barche migliori si siano alternate sia i top racers (Tp 52, Gp 42, etc), sia i cruiser/racers, sia i one design (vedi il Farr 40 che ha vinto). Anche questo a mio avviso è una dimostrazione della bontà del prodotto ORCi. 4. Il fatto che, per i motivi di cui sopra, non vi sono state proteste di stazza o mugugni su rating "sospetti". 5. Il numero di partecipanti.

Ora veniamo a cosa non è andato bene: 1. Le condizioni meteo con una settimana di poco vento. 2. Il Comitato di Regata che in condizioni meteo così difficili non è risultato all'altezza. 3. Le partenze con più di 60 barche sulla linea e le troppe bandiere nere utilizzate. 4. Il posizionamento dell'arrivo a metà della regata lunga all'interno di un fiordo senza vento. 5. Il non aver potuto raggiungere un numero di regate utile a consentire lo scarto che a moltissimi sarebbe stato utile.

Per evitare le problematiche di Cres, come pensate di muovervi per il futuro?

Il Campionato ha raggiunto un livello tecnico eccellente ad ha bisogno di altrettante garanzie tecniche da parte dell'organizzazione. L'Orc ha deciso di entrare in prima persona nell'organizzazione affiancando il Club organizzatore nella formazione del Comitato di regata e della Giuria e redigendo un "manuale" di ciò che l'Orc ritiene debbano essere i requisiti minimi che l'organizzatore deve mettere a disposizione sia dei concorrenti sia dei media. Se il Club non è in grado di garantire tali requisiti, è meglio che si faccia da parte e certamente non gli verrà assegnato il Campionato. Probabilmente l'Orc rivisiterà anche il Green Book che definisce il formato delle regate e le caratteristiche della lunga, tenendo conto delle molte lezioni di Cres.

Parliamo della flotta che ha partecipato: vi aspettavate un numero così alto di barche dalle caratteristiche differenti? E vi aspettavate, ad esempio, che a vincere potesse essere un monotipo come il Farr 40?

I numeri sono stati senz'altro superiori alle aspettative. Anche in questo settore l'Orc intende porre delle limitazioni, ma in collaborazione con le singole nazioni affinché siano loro ad effettuare la selezione e consentano quindi all'organizzatore di non dover scegliere chi ammettere o meno. Anche la possibilità di avere due campi di regata verrà analizzata (una per i grandi e l'altra per i piccoli); in realtà la sperimentazione effettuata con due differenti boe di bolina ha già fornito un buon risultato sul campo e dunque, a mio avviso, va approfondito solo il discorso delle partenze e dei cancelli di poppa all'interno dello stesso campo se possibile. Il discorso del vincitore, nel caso di Cres, ha premiato in modo particolare la regolarità e in particolar modo chi nella settimana è riuscito a scampare squalifiche, bandiere nere, Ocs, etc... Altre imbarcazioni avrebbero potuto vincere e sono state anche avanti con vantaggio sul Farr 40 poi vincitore, ma sono tutte incappate in qualche "fallo" che le ha tolte dal podio in una settimana molto molto difficile. Quindi la vittoria è senz'altro una sorpresa, ma l'analisi dei primi dieci in classifica offre comunque una varietà che è senz'altro premiante per la formula di stazza. Sono poi soddisfatto che un one design abbia dimostrato che sia possibile una seconda vita di successo in ORCi senza particolari investimenti o modifiche.

Quali sono le prospettive dell'Orc per il 2012? È possibile, ad esempio, tentare un rilancio delle level classes?

L'Orc è in costante crescita dall'avvento dell'Orc international tre anni orsono e ogni anno nuove flotte e nuove nazioni chiedono di regatare in Orc. Il lancio del "sailor services" via web è stato un passo significativo ed importante che ha fatto capire a molti utilizzatori la qualità dei nostri prodotti; intendiamo senz'altro aumentare il numero di offerte via web a garanzia della trasparenza e solida base scientifica e di ricerca dei rating Orc ed anche per offrire ad armatori, progettisti e cantieri utili opportunità di esplorare la flotta di più di 50.000 certificati e stazze contenute nel database Orc. Quanto alle level classes, personalmente ritengo l'Orc abbia fatto molto in questi ultimi anni per tentare un rilancio e penso chiaramente ai Gp 42, 33 e 26. Era spettacolare vedere il Gp 42 presente a Cres partire in planata nell'unico giorno di vento e passare senza difficoltà imbarcazioni molto molto più grandi di lui! Ma l'Orc è una società a servizio degli armatori e dei velisti e non può imporre un trend ed una moda come invece sono riusciti negli ultimi anni alcuni one design di successo. L'unica cosa che può fare è fornire dei regolamenti tecnici (le tre Gp class sopra menzionate) e augurarsi che le scelte tecniche effettuate rispetto a barche veloci, divertenti e performanti richiamino la passione degli armatori, anche in considerazione del fatto che queste stesse barche, senza modifiche, ottengono ottimi risultati quando corrono a rating nella flotta Orc.



UN'ALTRA IMMAGINE DELL'EQUIPAGGIO DI ENFANT TERRIBLE, IMPEGNATO IN MANOVRA. SOPRA: IL TEAM DI MAN AL LAVORO



LE BARCHE IN BONACCIA DURANTE L'ESTENUANTE REGATA LUNGA. SOTTO: L'EQUIPAGGIO DI CALIPSO IV SUBITO DOPO AVER DISALBERATO



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



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



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

La splendida e avvincente corsa tra le isole dell'arcipelago toscano

Una seconda edizione di grande successo, quella della 151 Miglia, la regata organizzata dallo Yacht Club Punta Ala e dallo Yacht Repubblica Marinara di Pisa, con sponsor Celadrin, partita il 2 giugno da Livorno. Al Maxi *Ourdream* (vittoria in tempo reale e nel gruppo Orc) e all'X-55 *Xenia* (vittoria nel gruppo Irc) i due trofei challenge.

OURDREAM E, A DESTRA NELLA FOTO PICCOLA, XENIA. A FIANCO: MASSIMO DE SANCTIS, PRESIDENTE DELLO YC PUNTA ALA, E ROBERTO LACORTE, PRESIDENTE DELLO YC REPUBBLICA MARINARA DI PISA, CON I VINCITORI DI OURDREAM



di Francesco Coari

Quando si parte per una regata è sempre un'emozione, se la manifestazione in questione è anche una lunga gita è sicuramente più stuzzicante. E questa lo è stata sul serio. Abbiamo avuto la fortuna di affrontare un'avventura simile, questa 151 Miglia edizione 2011, organizzata dai circoli di Pisa e Punta Ala, a bordo del *Pifferaio Magico* dell'armatore romano Piero Mortari, partendo da Roma all'alba con un treno che ci avrebbe scaricato a Livorno verso le undici della mattina, sotto un cielo che non prometteva nulla di buono. Poi una volta in barca abbiamo iniziato a preparare le ultime cose per essere puntuali sulla linea di partenza, prevista verso le cinque del pomeriggio. Alle cinque spaccate, sotto un cielo plumbeo e poco vento, partiamo verso una boa di disimpegno da lasciare a dritta e non tutti lo fanno, difatti *Ourdream* la lascia a sinistra e prosegue con il gennaker verso la Giraglia sotto gli occhi stupiti di tutti, prima di accorgersi dell'errore e di correre ai ripari. Il resto della flotta, invece, dopo la boa dirige la prua verso Marina di Pisa, dove ci aspetta la seconda boa da lasciare questa volta a sinistra, per poi andare verso la Giraglia. Il sole inizia a tramontare e per noi si prepara una lunga bolina larga verso il famoso e temuto capo corso. In questi casi, le ore sembrano non passare mai, qualcuno stanco di stare appeso alle draglie scende sottocoperta per riposare meglio, buttati sopravvento era l'ordine perentorio più comune, e chi non è appeso come un salame per cercare di tenere la barca più dritta si sfianca a

regolare le vele. Finalmente i lampi costanti e regolari del faro della Giraglia ci avvertono che presto avremmo doppiato il celebre scoglio poggiando e mettendoci in una condizione più comoda per navigare. Il passaggio dello scoglio è emozionante, appena doppiato issiamo lo spinnaker con una manovra perfetta. Poi raggiungiamo un X-55 che era notevolmente in ritardo con la manovra d'issata. Subito dopo, l'inferno. Infatti una volta raggiunta la poppa dell'X-55, iniziamo ad orzare per poterli passare e loro rispondono orzando per impedircelo. Tutto normale, anche perché secondo le regole noi eravamo ingaggiati e sopraggiungenti e quindi loro da sotto potevano orzare fino a portare la prua al vento, l'unico problema era che noi avevamo una cosa chiamata Corsica che si avvicinava in maniera veloce e costante, minacciosa con le sue pareti di roccia nera. Dopo avere chiamato l'ostacolo, l'X-55 prosegue ad orzare, anche perché il loro gennaker non era ancora a riva, e così partono gli insulti da ambo le parti, come fossero cannonate durante una battaglia navale. È in quel frangente che abbiamo capito che la barca proveniva sicuramente dalla costa ligure (e loro non avranno avuto dubbi sulla nostra romanità). Finalmente dopo alcuni minuti riescono a strambare, lasciando così anche a noi la possibilità di manovrare. Ed ecco il brivido. Andrea Fornaro, che era al timone, dice "andiamo ancora un po' avanti e poi strambiamo anche noi", così il prodiere, che era venuto a poppa nelle fasi concitate per aiutare Alessandro a regolare lo spi, va verso prua, prende l'imbandito del braccio

e la cima per sparare la varea del tangone e si prepara. Poi lo vediamo che si accuccia come per vedere meglio e inizia a gridare "stramba, stramba, scogli a prua!!" e prontamente apre la varea per facilitare la manovra. Bravissimo, ma ancora più bravo è Andrea che senza pensarci due volte esegue la manovra evitando le rocce affioranti. Forse il pericolo, e la relativa adrenalina, ma la manovra riesce benissimo ed evitiamo di franare sugli scogli. Un equipaggio strepitoso. Non ci era mai capitata un'avventura simile. In seguito ci rilassiamo tutti e proseguiamo sotto spi verso l'isola d'Elba sotto un cielo coperto di stelle, ognuno con i suoi pensieri. All'alba siamo vicini a Marciana Marina e alla punta più ad Ovest dell'isola, un altro punto importante perché capiamo tutti che raggiungere le Formiche di Grosseto non sarà un'impresa facile. C'è poco vento, anzi pochissimo, e in quel caso la scelta tattica diventa molto importante per la classifica finale. Cambiamo diverse vele prima di ritrovarci tutti con le zampe fuori bordo sottovento mentre vediamo le Formiche che si avvicinano lentamente. Una volta raggiunte e doppiate, iniziamo una breve bolina fino a Punta Ala dove il suono di una tromba decreta il nostro arrivo e la fine di una splendida avventura. Vorremmo ringraziare tutto l'equipaggio, davvero bravissimo, il comandante della barca e per ultimo, ma non meno importante, il suo armatore per averci permesso di essere a bordo, sperando che in futuro ci dia un'altra possibilità di navigare con lui, magari questa volta senza incontri ravvicinati di un certo tipo con gli scogli...

di Franco Aquilani - foto Fabio Taccola

L'ultima barca a tagliare il traguardo di Punta Ala, la 68ma per la precisione, è stata l'Hanse 341 *Barbara*, che ha completato le 151 miglia di questa regata giunta alla seconda edizione ma già diventata un classico, combattendo tra le brezze leggere. Fatica ben riposta, perché la manifestazione organizzata dai due club di Punta Ala e di Pisa, con la collaborazione dello Yc Livorno, ha lasciato soddisfatti i suoi numerosi partecipanti, soprattutto in virtù di una rotta splendida, che ha sfiorato le isole dell'arcipelago toscano, dopo aver doppiato lo scoglio della Giraglia, in un tripudio di emozioni e di difficoltà tattiche. Tante e qualificate le barche al via, avvincente la cronaca, al cardiopalma il finale, con i due maxi, *Ourdream* di Stefano Graidi e del suo gruppo di amici armatori gardesani e *Sagamore* di Nicola Paoleschi, impegnati in un duello all'ultimo bordo per aggiudicarsi la vittoria in tempo reale. Successo che è andato ad *Ourdream*, bravo nel fissare anche il nuovo record della regata in 16 ore, 25 minuti e 23 secondi, primato che apparteneva allo stesso *Sagamore*, e a vincere anche la classifica in Orc davanti al Felci 52 .G di Gabriele Guerzoni e al Comet 45s *Pifferaio magico* di Piero Mortari. Nel gruppo Irc, la vittoria (e il secondo Trofeo Challenge 151 Miglia, assegnato al primo della categoria più numerosa) è invece andata all'X-55 *Xenia* di Alessandro Pfanner sugli stessi .G e *Pifferaio magico*, un successo meritato per un eccellente equipaggio che non ha sbagliato nulla, interpretando al meglio le numerose variabili del percorso. Complimenti, e appuntamento per tutti all'anno prossimo.



Una settimana di passione. E il Tirreno assegna i titoli nazionali

Prima la regata lunga con la suggestiva partenza in notturna da Napoli, poi le prove tra le boe disputate a Lacco Ameno di Ischia. In totale, una manifestazione che pur avendo combattuto con un vento capriccioso, non ha deluso le aspettative dei tanti partecipanti.

Foto Taccola

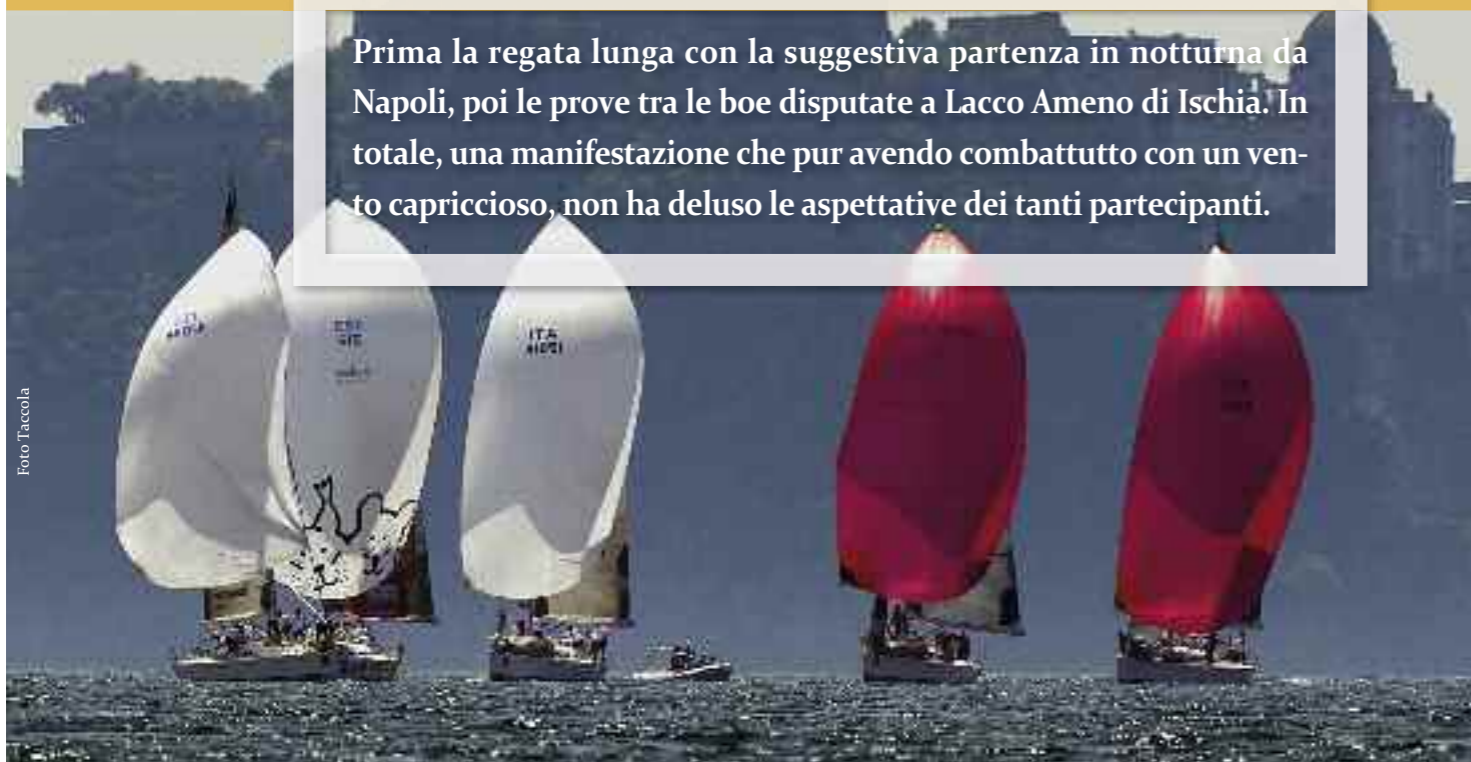


Foto Taccola



Foto Taccola

Tra Napoli e Ischia, anche quest'anno ha preso vita il grande classico della Tre Golfi: prima la storica regata, giunta alla 57ma edizione, con partenza in notturna davanti a Castel dell'Ovo, poi la tre giorni di prove tra le boe a Lacco Ameno, Ischia, valida come campionato Nazionale del Tirreno e come selezione per l'Italiano Assoluto d'altura di Trieste, con le tutte le migliori barche Orc e Irc del medio Tirreno impegnate in acqua. Ma andiamo con ordine. La Regata dei Tre Golfi, caratterizzata da un vento leggero

ed estremamente incostante, ha premiato l'equipaggio di casa di *Scugnizza*, il nuovo Nm 38 di Vincenzo De Blasio con a bordo Paolo Cian, che ha riportato a Napoli la Coppa Senatore Andrea Matarazzo assegnata ai vincitori della lunga organizzata dal Circolo del Remo e della Vela Italia. L'equipaggio della Lega Navale Italiana sezione di Napoli ha condotto al comando quasi tutta la regata, dalla partenza di Napoli sino all'isola dei Li Galli, e ha ottenuto l'ennesimo successo stagionale vincendo in Orc e conquistando

anche il trofeo Vela d'Oro. Primo al traguardo in tempo reale è stato invece *Argo*, il First 44.7 del milanese Luciano Manfredi, in acqua per i colori dello Yc Italiano, che ha vinto la Coppa Gustavo d'Andrea precedendo sulla linea d'arrivo *Le Coq Hardi* di Maurizio e Giampaolo Pavesi, *Aleph* di Giorgio Ruffo e *B2* del sodalizio Triestina Sport del Mare, arrivati praticamente in contemporanea. Nella classifica Irc, invece, il successo è andato a *Wolverine* dell'armatore Giacomo Dell'Aria, che lo scorso anno aveva

vinto la Tre Golfi, e che ha conquistato la Coppa Mariano Verusio. Dopo tre giorni, l'organizzazione si è spostata a Lacco Ameno di Ischia per la Settimana dei Tre Golfi-Trofeo Fai, che ha assegnato i titoli di campioni del Tirreno. Una tre giorni che si è conclusa nella bonaccia, tanto che il comitato di Regata è stato costretto ad annullare le ultime prove del programma, ma che non ha impedito di assegnare i titoli in palio per il gruppo Orc International, che

sono andati all'Nm 43 *Nautilus Wave* di Stillitano/Bernardo (classe 1), al Grand Soleil 40 *Alvarosky* di Francesco Siculiana (classe 2) e al T34 *Hypnotic* di Armando Marini (classe 3). *Alvarosky*, che l'anno scorso ha vinto il titolo Europeo a Cagliari e l'Italiano a Livorno, ha primeggiato anche nel gruppo 1-2 Irc, precedendo *Saphira* di Raffaele Archivolti e *Vahiné 7* di Daniela e Francesco Raponi, mentre in classe 3 la vittoria è andata all'eccellente *Vismara 34 Vlag* di Salvato-

re Casolaro, con il grande Roberto Cosentino alla tattica, che ha preceduto *Pragma* di Carla De Martino e *Globulo Rosso* di Alessandro Burzi. Per concludere, tra gli X-41 la napoletana *Malafemmena* di Arturo Di Lorenzo ha preceduto *Wb Five* di Gianclaudio Bassetti e *Sideracordis* di Pier Vittorio Grimani, mentre il Trofeo Fai Baia di Ieranto, assegnato al vincitore della combinata delle prove di Ischia e della lunga, è stato vinto proprio da *Wb Five* di Bassetti.



Foto Della Noce



Foto Blu Passion



Foto Rastrelli

LA SPLENDIDA PARTENZA IN NOTTURNA DA NAPOLI DELLA REGATA DEI TRE GOLFI. SOPRA E PAGINA A FIANCO, ALCUNI TRA I PROTAGONISTI DELLE REGATE DI ISCHIA: EXTRA 1, SCUGNIZZA E WOLVERINE

Vento e spettacolo a Santa Margherita Ligure, con ben 100 barche in acqua

Edizione perfettamente riuscita per le Regate Pirelli-Coppa Carlo Negri, l'evento di punta del calendario di vela d'altura dello Yacht Club Italiano. Merito della solita, impeccabile organizzazione, di tante e qualificate imbarcazioni, ma soprattutto di un bel vento che finalmente ha soffiato con costanza nel golfo del Tigullio.



di Clyde Carter

Cento barche in acqua, cifra tonda per una regata che riesce sempre a rinnovarsi. Se poi come quest'anno il vento non gioca a nascondersi, cosa che normalmente avviene in Tigullio, allora le Regate Pirelli-Coppa Carlo Negri, organizzate dallo Yacht Club Italiano a Santa Margherita Ligure in collaborazione con il locale Circolo Velico, diventano una festa a cui è difficile rinunciare. Cento barche, tutte con certificato di stazza Irc, un vincitore assoluto a cui è andata la Coppa Carlo Negri, challenge perpetuo che è stato assegnato a *Hotelplan-Spirit of Nerina* dell'armatore-timoniere Alberto Fusco (coadiuvato alla tattica da Gianluca Viganò), primo nel raggruppamento più numeroso (gruppo B), e tre vincitori di classe. Nel gruppo o, quello delle barche più grandi, successo per lo Swan 60 *Emma* di Johann Killinger, con i due Fy 61 *Itacentodue* di Adriano Calvini e *Maya* di Lucio Crispo al secondo e al terzo posto, mentre nel gruppo B lo Swan 45 *Tall* di Vittorio Ruggiero ha avuto la meglio sullo Swan 42 *Cuordileone* di Leonardo Ferragamo e sull'altro 42 *Natalia* di George Brailoiu. Al già citato X-35 *Hotelplan-Spirit of Nerina* il successo, appunto, nel gruppo B davanti al J 109 *Fremite d'Arja* di Marcello De Gasperi e all'A 35 *Just a Joke* di Marcello Maresca.

PORTOFINO ILLUMINATA PER LA FESTA DEL TROFEO PIRELLI. SOPRA E PAGINA A FIANCO: PARTENZE AFFOLLATE E GIRI DI BOA PER LE REGATE ORGANIZZATE DALLO YC ITALIANO

La grande altura in Adriatico, un successo di tecnica e passione

Due prove nell'arco di un mese, due colpi andati a buon fine per il Circolo Nautico Porto Santa Margherita, sempre più leader nell'organizzazione di regate d'altura nel mar Adriatico. Dalla 200 Lombardini Cup alla 500 Thiénot Cup, immagini e vincitori di due eventi che hanno coinvolto 90 barche e un gran numero di appassionati.



Foto Bertolin

Che spettacolo. Per la serie, quando chi organizza un evento sa esattamente quello che deve fare, ecco a voi lo splendido binomio di regate organizzate dal Circolo Nautico Porto Santa Margherita in collaborazione con Marina 4, Orologio, Marina di Sant'Andrea e con il patrocinio delle autorità locali, ovvero la 200 Lombardini Cup e la 500 Thiénot Cup. Due prove che hanno coinvolto 90 barche e che sono la migliore testimonianza dell'eccellente stato di salute che sta vivendo la vela d'altura in Adriatico. Davvero emozionante la 200 Lombardini

Cup, per coppie ed equipaggi al completo, che si è conclusa domenica 15 maggio, confermandosi una regata molto impegnativa e altrettanto tecnica. Una prova vissuta con intensità da tutti i partecipanti, seguiti via internet da chi stava a terra grazie a un sistema di tracking, che ha premiato con la vittoria in tempo reale il leggendario *Fanatic* dell'armatore Luigi Peresson, primo assoluto, e il velocissimo Gp 42 *Airis* della coppia Cesare Bressan e Massimo Farina, giunti secondi davanti a scafi molto più grandi e con equipaggi numerosi. Le vittorie con i

compensi, invece, ovvero quelle di maggior valore, sono andate all'*Arya* 415 *White Goose* della coppia Davide Bivi/Eros Pascotto (primo in Irc overall x2 e in Irc 1) e al *Comet* 41s *Jonathan* di Luigi Tosi, timoniere e tattico Silvio Sambo, che si è aggiudicato la regata in Irc e in Orc overall, oltre che di classe. Vivissimi complimenti a entrambi, dominatori di una prova dall'alto livello tecnico. Questi i vincitori delle varie classi: *Blucolombre* di Juris/Rinaldo (Irc 2 x2), *Oltrax* di Eugenio Zanardo (Irc 0 in equipaggio), *Give me Five* di Renato



Foto Bertolin

LA PARTENZA DELLA 200 LOMBARDINI DA SANTA MARGHERITA DI CAORLE. SOTTO: IL GP 42 AIRIS DI ROBERTO MONTI. IN APERTURA: IL VOLVO 70 AUSTRIACO E1, VINCITORE, CON RECORD, DELLA 500 THIÉNOT CUP

Codato (Irc 1 in equipaggio), *Sagola* 60 di Massimo Minozzi (Irc 3 in equipaggio e Orc 2), *Quemas* di Paolo Bonsignore (Irc crociera), *Lusitano* di Werner Stolz (trimarani), *Oscar+* di Aldo Parisotto (Orc 0) e *Zoom* di Rigoni/Sandrin (Orc x 2). Dopo meno di un mese, il Cn Santa Margherita ha dato vita alla XXXVII edizione della 500 Thiénot Cup, valida per il titolo nazionale di campione Italiano Offshore Fiv e sponsorizzata dalla maison di Champagne Thiénot, un'edizione contrassegnata da condizioni meteo-marine variabili, venti incostanti e a macchie,

temporali e bonacce, che sarà ricordata per il miglior tempo di percorrenza mai registrato nei 37 anni della regata: 53 ore, 31 minuti e 5 secondi, poco più di due giorni impegnati dal Vo 70 *Ei* di Aegyde Pengg per percorrere le 500 miglia da Caorle alle Tremiti via Sansego. Numerosi, anche qui, ed estremamente qualificati i vincitori di classe. *Ei* si è aggiudicato anche la classifica Irc overall e in classe 1, seguito dal *Millenium* 40 *Aurele* di Piero Santin, mentre il Gs 50 *Geronimo* di Alessandro Zanardo si è imposto in Orc equipaggio e il *Corsair*

37s *Silver Chiller* di Mueller/Kellner tra i trimarani. *Vaquita*, Class 40 degli austriaci Petter/Hanakamp, primo anche in tempo reale, ha primeggiato in Irc overall x 2 e in classe 1 (a seguire il *Comet* 45s *Wanderlust* di Gelletti/Ferluga e il Gp 42 *Airis* di Bressan/Farina), con il *First* 40.7 *Blucolombre* di Juris/Rinaldo primi in classe 2 davanti all'*Imx* 38 *Black Angel* di Striuli/Favaro e al *Queen* 34 *Scacco Matto* di Mineo/Macchiavelli. Ad *Airis*, infine, la vittoria in Orc overall x 2, davanti a *Wanderlust* e *Blucolombre*.



Foto Bertolin

Dai maxi alla classe holiday, la carica dei 114 verso la Grecia

Tantissime barche, più di 100 sulla linea del via, per la 26ma edizione della regata organizzata dal Circolo della Vela Brindisi dell'infaticabile presidente Livio Georgevich. Oltre 100 miglia di mare, che sono state affrontate da team di professionisti, come quello del maxi *Idrusa*, primo al traguardo di Corfù, e da equipaggi di veri crocieristi, riuniti in appositi raggruppamenti, che hanno anticipato l'estate navigando in assetto da regata verso la più famosa e frequentata tra le isole del mar Ionio.

Montefusco in progressione sulle altre imbarcazioni.

Alla boa di disimpegno si aveva già un accenno a quelli che si sarebbero contesi la palma della vittoria. *Idrusa* del Montefusco Sailing Project e *Fetch 4* del barese Michele Scianatico iniziavano la lotta serratissima dei maxi che dopo oltre 14 ore di bordeggi avrebbe visto *Idrusa* tagliare per prima il traguardo afferrando il primato per soli 3 minuti e 24 secondi in tempo compensato. Per la classe Orc International il gruppo era molto più nutrito ed il risultato più incerto, specialmente con la variabilità delle previsioni meteo

che alle ariette di scirocco iniziali avrebbe fatto seguire dei momenti di calma con temporali durante la notte, per poi cedere il passo al maestrale che garantiva un allegro arrivo per tutti all'isola dei Feaci. Infatti giungevano al traguardo, entro il tempo massimo di 32 ore previsto dal regolamento, tutti gli Orc International e la maggior parte degli Holiday Sprint e Holiday, per un totale di 84 imbarcazioni, mentre le rimanenti, tutte barche da crociera pura, impazienti di godersi la tanto agognata vacanza raggiungevano l'isola a motore.

Il venerdì, premiazione intorno alla

piscina del Marina di Gouvia che vedeva salire sul podio anche l'equipaggio ultimo arrivato entro il tempo limite per ritirare il bellissimo Trofeo Challenge Freccia Rossa e due casse di vino, premio consolatorio messo in palio dalle Cantine Due Palme.

Questi i vincitori nelle varie classi: *Exprivia Luduan* (overall e Orc B), *Idrusa* di Paolo Montefusco (maxi), *Ottovolante* di Santoro (Orc C), *Furia* di Vituliano (Holiday sprint), *Puer Apuliae* di Cappelli (Holiday), *Iside 1* di Cv Pigonati (multiscifi), *Splash* di Savino (divisione Lombardini) e *My best love* di Navazio (Bavaria Cup).



Foto Carloni



Foto Tascio



Foto Carloni



Foto Tascio



Foto Carloni



Foto Carloni



Foto Carloni



Foto Tascio

Premiati gli sforzi organizzativi del Circolo della Vela Brindisi che ha visto un'affluenza oltre ogni aspettativa per la XXVI edizione della Brindisi-Corfu. Anche quest'anno il lungomare cittadino, ospitando le 114 imbarcazioni iscritte alla regata, è stato testimone dei festosi eventi organizzati per rallegrare la permanenza dei regatanti nel capoluogo salentino. All'ombra delle colonne romane affacciate sul waterfront, che secondo alcuni segnava il

termine orientale della Via Appia, è stato dato il benvenuto ai coloratissimi equipaggi provenienti da sette nazioni per un totale di oltre 800 regatanti con Jazz Bands che suonavano lungo le banchine e fuochi d'artificio che concludevano i festeggiamenti. Le imbarcazioni iscritte spaziavano dagli imponenti Maxi ai rilassatissimi catamarani. Novità dell'anno, la Brindisi-Corfu x due e l'inclusione della regata nel Circuito Lombardini Cup.

Per i 111 partenti, start alle 13 precise di mercoledì 8 giugno dall'avamposto di Brindisi con cancello di controllo posto a 2 miglia ad Est e poi via a vela libera verso Corfù, spinte da un vento torrido da scirocco calato di molto rispetto alla giornata precedente, quando il Salento era stato spazzato da forti raffiche da Sud-Est. Brezza di 5-6 nodi sufficiente però per la solita partenza tirata della flottiglia dei maxi, con *Idrusa* timonata da Paolo



Foto Carloni



Londra 2012: selezionata la squadra azzurra che andrà alle Olimpiadi



La Federazione Italiana Vela ha scelto gli atleti azzurri che parteciperanno alle Olimpiadi di Londra 2012. La selezione del team italiano, infatti, si è conclusa con le regate della Olympic Garda Eurolymp 2011 che si è disputata a metà maggio. Dall'appuntamento gardesano sono così emersi i nomi degli atleti azzurri che rappresenteranno l'Italia ai Mondiali di Perth a dicembre, prova valida per la qualifica delle nazioni alle Olimpiadi di Londra 2012. Alle conferme dei fratelli Sibello nella classe 49er o alla ormai scontata vittoria delle qualificazioni degli equipaggi maschili e femminili del 470 o nella Star, la vera battaglia si è avuta nel Finn, così come nel Laser e nelle tavole a vela RS:X. Al Garda nella classe 49er la medaglia d'Oro è andata a Pietro e Gianfranco Sibello (Sv Guardia di Finanza) al comando della flotta fin dal primo gior-

no: una vittoria con 37 punti di margine sui secondi classificati overall, i greci Sotiriou-Panagiotidis (58 pt). Un risultato che conferma l'ottima forma dei fratelli alassini: sul Garda ben nove primi piazzamenti e lo scarto di un quarto posto (parziali 1-1-1-2-1-1-2-2-1-(4)-1-3-1-2-1M e 21 punti). Sul terzo gradino del podio gli spagnoli Federico e Arturo Alonso (69 pt). «Impegno massimo da parte nostra nonostante avessimo già vinto le selezioni», ha detto Gianfranco Sibello al termine delle regate. «Non abbiamo preso la regata sottogamba e tra i concorrenti qui sul Garda c'erano anche gli spagnoli Alonso che a Hyeres avevano concluso al quarto posto. Sicuramente il fatto di essere in equipaggio con mio fratello ci ha aiutato a inizio carriera. Da piccoli quando tornavamo da scuola prendevamo la bici ed andavamo al mare ad allenarci, a volte in condi-

zioni che oggi non ripeterei. Ma nel tempo la costanza ha pagato e oggi, se a bordo abbiamo un piccolo screscio, lo risolviamo al volo: basta uno sguardo». Nell'RS:X Maschile a entrare a far parte del team azzurro è Federico Esposito (Gs Polizia di Stato-Fiamme Oro) che ha concluso l'Eurolymp 2011 al 10mo posto overall. Fabian Heidegger (Cv Marina Militare), terzo sul traguardo, al 4° posto overall con 55 punti, ha così dovuto cedere il passo, dopo l'esperienza di Pechino 2008. Per Federico Esposito si dice molto soddisfatto: «Dopo Hyeres ero in ottima posizione, ma non ero ancora matematicamente qualificato. Questo inverno ho lavorato moltissimo, credo di aver fatto il massimo possibile, ma ora con l'obiettivo di Londra 2012 la voglia di lavorare è ancora maggiore». Nella tavola femminile abbiamo assistito ad un'intensa sfida per la qualificazione



fra la giovane Laura Linares e la pluricampionessa olimpica, Alessandra Sensini (Cc Aniene), che alla fine si è imposta conquistando la medaglia d'oro. Secondo posto per la cinese Li Ling (47 punti) e medaglia di bronzo per la giovane atleta marsalese Laura Linares (Cv Marina Militare) a 50 punti, quarta in Medal (parziali 2-5-(12)-3-9-2-9-6-4-2-4M). «È un traguardo già bellissimo», ha detto Alessandra, alla sua sesta Olimpiade, «ma ora inizia la preparazione per Londra 2012. Ogni Olimpiade è diversa, ha una sua storia e le sue difficoltà. Le selezioni sono state dure e faticose: sono molto soddisfatta». A darle battaglia, oltre alla marsalese Linares, c'era anche Flavia Tartaglini (Gs Guardia di Finanza), che nulla hanno potuto fare contro la potenza di Alessandra: «Selezionarsi per le Olimpiadi deve essere difficile, e questo mi aiuterà ad arrivare a Londra nella migliore forma possibile». Il risultato non ha certo scoraggiato Laura Linares che parla di una «selezione veramente bella: non ragiono mai in termine di sfortuna. In regata vince sempre il migliore. Sono stanca, non delusa. Si chiude un periodo, ci ho creduto, avevo una speranza e me la sono giocata fino all'ultimo. Ho ventun'anni, non mi sento a fine carriera, ho molti obiettivi, la mia età mi dà grandi speranze». Nel 470 maschile a strappare il biglietto per Londra è l'equipaggio formato da Gabrio Zandonà (Cv Marina Militare) e Pietro Zucchetti (Sv Guardia di Finanza) che sul Garda si è aggiudicato il gradino più alto del podio con i parziali 1-1-1-2-1-5-(14)-1-1-2-1M con 18 punti. Sette primi piazzamenti e un margine di 22 sui secondi classificati Fabio Zeni (Fraglia Vela Riva)-Nicola Pitanti (Gs Polizia di

Stato-Fiamme Oro), autori oggi di un'ottima prestazione che li ha visti vincere la Medal race (parziali 4-3-3-(9)-2-4-4-3-8-7-1M). «Siamo arrivati sul Garda sereni, ma volevamo anche dimostrare di aver vinto le selezioni per merito e non per caso», ha commentato Pietro Zucchetti. «Ci siamo allenati per una settimana prima della manifestazione, volevamo navigare in acqua piatta come troveremo a Weymouth e lavorare soprattutto sulle andature portanti». Attesa anche la vittoria in campo femminile con Giulia Conti e Giovanna Micol (Cc Aniene) che hanno vinto la medaglia d'Oro e tagliato per prime anche il traguardo della Medal race. «Eravamo già selezionate dopo il risultato di Hyeres e quindi eravamo più tranquille. Regatare con gli uomini come abbiamo fatto qui è stato utile per mettere a punto la velocità, ma molto impegnativo tatticamente. Dopo qualche giorno di riposo studieremo a fondo il campo di regata di Weymouth. Abbiamo in programma sessioni di allenamento in Gran Bretagna e poi parteciperemo a Sail for Gold e alle preolimpiche», ha dichiarato Giovanna Micol. Riguardo al suo rapporto con Giulia Conti, Micol ha commentato: «Ormai, dopo sette anni che navighiamo assieme, abbiamo trovato veramente un ottimo equilibrio. Condividiamo lo stesso obiettivo, ma abbiamo trovato anche un modo per ricavarci i nostri spazi personali: questa è la nostra forza». Medal race adrenalinica, invece, nella classe Laser Standard dove Giacomo Bottoli (Cv Marina Militare) e Michele Regolo (Sv Guardia di Finanza) si sono sfidati sino all'ultima regata per aggiudicarsi un posto a Londra. L'unico risultato utile

per la qualifica di Regolo sarebbe stato un primo posto per lui e un decimo per Bottoli: e così è stato. Già sulla linea di partenza scelte tattiche diverse. Regolo parte in boa e naviga sull'estrema sinistra del campo, mentre Bottoli sceglie il centro linea. La sinistra paga e alla prima boa di bolina Regolo transita quarto, Bottoli decimo. Scelte diverse anche al cancello di poppa con Regolo che sceglie la boa di sinistra, mentre Marco Gallo (Sv Guardia di Finanza) e Giacomo Bottoli optano per la destra. La seconda bolina premia Michele Regolo che guadagna tre posizioni girando per primo e mantiene il controllo della flotta fino alla vittoria finale della Medal, vincendo così la selezione. Giacomo Bottoli taglia il traguardo al decimo posto. Michele Regolo, visibilmente emozionato dopo essere stato festeggiato sul traguardo, ha commentato: «Ho fatto come se fossi in allenamento. Sono rimasto tranquillissimo, era l'unico modo perché era un'impresa disperata. È sicuramente la più bella giornata della mia carriera velica. Sono anni che lavoro per raggiungere questo risultato ed avere la possibilità di disputare le Olimpiadi: non ci posso ancora credere!». Fra le donne del Laser Radial, la selezione olimpica è andata a Francesca Clapcich (Sv Aeronautica Militare) che ha tagliato il traguardo della Medal race in terza posizione concludendo al 4° posto overall a solo un punto dal podio (parziali 2-6-7-3-3-5-5-5-(11)-4-3M). «Sono arrivata qui sapendo che dovevo dare il tutto per tutto. Ho cercato di essere costante e ci credevo: purtroppo un terzo posto in Medal race non è bastato per salire sul podio qui a Riva. Il mio prossimo obiettivo è qualificare la nazione a Perth a dicembre. Per prepararmi al meglio parteciperò alla Sail for Gold, all'Europeo a Helsinki e alle preolimpiche e Weymouth ad agosto», ha commentato l'atleta dell'Aeronautica militare. Nella Star, regina delle classi olimpiche e al suo ultimo appuntamento a cinque cerchi, la qualificazione olimpica è andata all'equipaggio azzurro formato da Diego Negri (Sv Guardia di Finanza) e Enrico Voltolini (Cn Livorno) che al Garda si sono aggiudicati la meda-



glia d'argento dopo aver tagliato il traguardo della Medal al secondo posto (37 punti - parziali 3-3-1-3-2-11-2-(16)-5-3-2M). Primi gli svedesi Loof-Salminen (27



pt) mentre sul terzo gradino del podio salgono i brasiliani Scheidt-Prada, oggi Ocs, a 58 punti. Pietro Dalì (Yc Italiano) e Nando Colaninno (Sv Guardia di Finanza) guadagnano una posizione e chiudono al 4° posto overall (67 punti - parziali 13-4-5-2-(Bfd)-7-3-3-10-8-6M). «Poter aspirare a rappresentare l'Italia alle Olimpiadi è un'emozione forte. Abbiamo cominciato a navigare insieme solo da un anno e tre giorni, sono molto soddisfatto», ha detto Enrico Voltolini, mentre Diego Negri ha evidenziato come «Valentin Mankin (il tecnico federale di classe), la Federazione e le Fiamme Gialle ci danno tutto il supporto di cui abbiamo bisogno. Ho trovato in

Enrico un compagno ideale perché mi sopporta e ha una forza disumana! Tutto molto bene». A sorpresa, la selezione nella classe Finn è andata al giovane Filippo Baldassari (Sv Guardia di Finanza) che è riuscito a farsi spazio, lasciandosi alle spalle il favorito Giorgio Poggi. «Sono felice di aver vinto. Dopo Hyeres ci credevo. Adesso continuo a crescere per migliorare e spero di ottenere un buon risultato», ha commentato l'atleta di Recanati.

Anche per le classi paralimpiche è arrivata la selezione per Londra 2012. Al già qualificato equipaggio della classe Sonar, formato da Giorgio Zorzi (Canottieri Salò), Massimo Doghe (Gs Fiamme Azzurre-Polizia Penitenziaria), Paola Protopapa (Cc Aniene) si è aggiunta di recente la qualificazione nella classe 2.4mR di Cristiano D'Agaro (Cv Alto Adriatico) e dell'equipaggio formato da Marco Gualandris (Avas Lovere) e Marta

Zanetti (Cv Alto Adriatico) nella classe Skud.

Il Direttore Sportivo della Federazione Italiana Vela Paolo Ghione ha tracciato un bilancio del sistema di selezione: «Sicuramente è un sistema selettivo molto formativo che ha spinto il movimento velico italiano verso l'alto. Il sistema è stato pensato tenendo a mente la competizione olimpica e quindi il numero di nazioni in gioco. Un sistema applicato appieno da questo quadriennio. Il risultato è che gli atleti selezionati rappresentano il meglio della vela di oggi avendo dimostrato di poter reggere la pressione anche da un punto di vista mentale. Abbiamo scelto di chiudere il processo di selezione a maggio 2011 per poter personalizzare il programma di preparazione degli atleti selezionati ottimizzando la struttura tecnica, le risorse e gli obiettivi. Le date e il processo erano state comunicate agli atleti nel maggio 2009».

Navigare sicuri con la Federvela



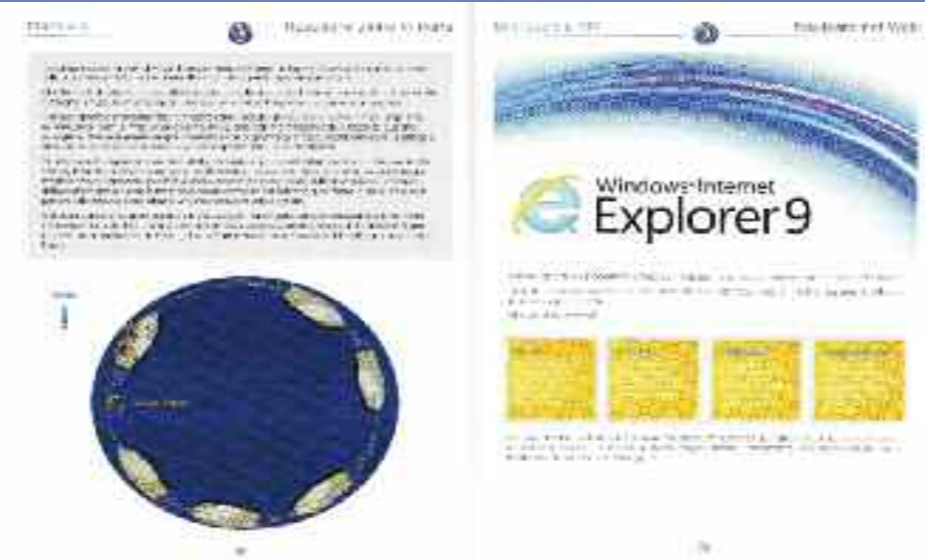
Si intitola "Imparare a Navigare sicuri" il nuovo piccolo manuale che la Federazione Italiana Vela ha realizzato per gli allievi delle Scuole Vela Fiv. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con Microsoft Italia, permetterà agli iscritti alle 550 scuole di vela d'Italia di avere a disposizione una vera e propria guida tascabile di 44 pagine che gli consentirà di conoscere i primi rudimenti dell'andare per mare in totale sicurezza. Si inizia con l'indicazione dei nodi più utilizzati e con la spiegazione per poterli eseguire al meglio, per poi proseguire con le nozioni sulla nomenclatura delle varie imbarcazioni, informazioni su come armare e disarmare la barca, la rosa dei venti, le andature e la regolazione delle vele. Si potrà poi conoscere nel dettaglio la manovra della virata così come quella dell'abbattuta, avvalendosi anche di illustrazioni e fotografie che renderanno semplici e immediatamente comprensibili le lezioni teoriche. Un volume semplice ma completo, ideale per

chi si avvicina per la prima volta al mondo della vela. All'interno vi è poi una sezione dedicata alla navigazione sul web: anche qui vengono proposti suggerimenti sul browser da utilizzare, come "esplorare" i milioni di siti internet esistenti e quali controlli possono attivare i genitori per consentire ai propri figli una navigazione sicura. In controcopertina, il volume contiene anche l'Attestato di Partecipazione e la Tessera del Velista sul quale saranno registrati i progressi che ogni allievo della Scuola Vela Fiv effettuerà durante il proprio percorso formativo. Con questa pubblicazione la Fiv intende anche presentare il nuovo logo della Scuola Vela Fiv, un bollo blu scuro all'interno del quale si inseriscono tre vele sovrapposte che ricordano il tricolore. Il nuovo logo sarà un vero e proprio elemento distintivo delle società sportive che svolgono l'attività di Scuola Vela secondo le norme, gli standard qualitativi e di sicurezza proposti dalla Federazione Italiana Vela.

Grazie alla partnership con Microsoft Italia, gli allievi delle scuole di Vela Fiv potranno poi partecipare ad un concorso che permetterà a cinque tesserati di aggiudicarsi una console X-Box della Microsoft.

Per partecipare, basterà compilare il questionario presente all'indirizzo www.federvela.it/scuolavelaform con il quale verranno richieste ai tesserati Fiv alcune informazioni sul corso di scuola vela effettuato.

Per gli amanti della vela che vorranno sapere qualcosa in più rispetto a quanto pubblicato sul piccolo manuale "Impariamo a Navigare Sicuri" è sempre disponibile in libreria o presso i circoli affiliati Fiv "Il Manuale dell'Allievo", un volume completo per chi vuole conoscere tutti i segreti dell'andar per mare. I tesserati Fiv potranno acquistare il manuale presso le librerie "Giunti al Punto", richiedendo l'apposita Giunti Card che dà diritto ad uno sconto del 20 per cento sulle pubblicazioni della Federazione Italiana Vela.



ALCUNE IMMAGINI DEL MANUALE "IMPARARE A NAVIGARE SICURI", REALIZZATO DALLA FIV, IN COLLABORAZIONE CON MICROSOFT, PER I GIOVANI ALLIEVI DELLE SCUOLE DI VELA FEDERALI



Gavitello d'Argento a Punta Ala

Vento e sole per il Trofeo Gavitello d'Argento 2011, la regata, valida anche come selezione al campionato Italiano Assoluto d'Altura, organizzata dallo Yacht Club Punta Ala per scafi stazzati Irc e Orc e per la classe X-41, che per l'occasione ha assegnato il titolo italiano. Dopo 8 prove con uno scarto, nel gruppo Irc overall la vittoria è andata a *Faster 2* di Focosi seguito da *Ziziz* di Susini e da *Cavallo Pazzo* di Falorni, mentre tra gli scafi stazzati Orc International successo per *Coconut* di Francesco Sodini davanti a *Cronos 2* di Battista e a *Prospettica* di Gonzi. A *Raffica* di Pasquale Orofino è andata invece la vittoria del campionato Italiano X-41, con *Mascalzone Latino* di Bassetti al secondo posto e *Malafemmina* di Di Lorenzo al terzo. Nella classifica combinata 151 Miglia/Trofeo Gavitello d'Argento, affermazione per *Canapiglia* di Pierre Hamon in Irc e di *Cronos 2* in Orc. www.ycpa.it



Trofeo Mario de Tuddo

Quarta edizione della tradizionale regata sociale in memoria di Mario de Tuddo, organizzata a Santa Marinella dal Circolo Canottieri Aniene con il Cn Guglielmo Marconi e Intermatica. Le regate, disputate a bordo degli Este 24, hanno visto la vittoria di Alessandro Rinaldi su *Ridecosi*, seguito da Andrea Cecchetti su *Bagua* e da *Beau Gest* di Paolo Brinati.

www.ccaniene.com



Conerissimo, spettacolo e ricchi premi

Con 55 barche sulla linea del via, la Conerissimo ha colorato di vele il mare su cui si affaccia il meraviglioso promontorio del Conero. La regata è andata in scena il 22 maggio con organizzazione del team Rewind Energy Resources, supportato dall'Assonautica di Ancona e da Marina Dorica. Vincitore overall, l'Imx 46 *Kixxme* di Tommaso Ronconi, che ha preceduto il Solaris 36 *Od Lo Re* del Fast Sailing Team e il Farr 30 *Team Andelstanken* di Fornari/Armeni. Vittorie di classe per *Kixxme* (Regata), *Fitz Roy* di Ferroni/Nonsolovela (Crociera VB) e *Mediterraneo* di Luciano Bilancioni (Crociera SJ). L'estrazione del premio finale, un viaggio per due persone alle Mauritius offerto da Air Mauritius e Sun Resort sorteggiato tra i partecipanti, ha invece premiato Enrico Gara, armatore di *Malafemmina*.

www.regataconerissimo.com



Vela d'altura a Vibo Marina

Nello scenario della Fiera Nautica di Vibo Marina si è concluso, con la regata Trofeo La Rada, la quarta edizione del Campionato Invernale di Vela d'Altura, che quest'anno ha coinvolto 31 barche.

Le regate si sono svolte alternativamente tra Vibo Marina, Tropea e Reggio Calabria, in collaborazione con i circoli reggini. A conclusione dell'evento, la cerimonia di premiazione si è svolta presso il locale "La Rada" a Vibo Marina, sponsor dell'ultima regata. La classifica ufficiale vede vincitrice del Campionato l'imbarcazione *Profilo* del Circolo Nautico Reggio, seguita da *Damanhur* del Circolo Velico Santa Venera di Vibo Marina e *Maskiatuni* sempre di Reggio. Il Trofeo La Rada è andato invece ad *Hakuna Matata*, mentre per la categoria vele bianche è stato assegnato a *Feeling 2*.

www.circolovelicosantavenera.it

Area Ionio e Basso Tirreno

Domenica 8 maggio si è concluso il campionato Nazionale d'Area Ionio e Basso Tirreno organizzato dal Circolo Nautico Nic di Catania. Nel gruppo A della Crociera/Regata, lotta serrata fra *Extra 1* di Giuseppe Barranco, *Zenhea Takesha* di Lia e *Harahel* di Di Mauro. Le prime due, appartenenti alla categoria Regata, nell'ultima giornata combattevano fra loro per aggiudicarsi la vittoria senza occuparsi delle altre. Ne approfittava *Harahel* che si imponeva davanti a *Nautilus Qq7* di Piazza e *Curaddau III* di Crapitti. Nel gruppo B Crociera/Regata, successo per il First 35 *South Kensington* di Alessandro Consiglio su *Weltanschauung* di Pitruzzella-Lo Bue e su *Goodfellas* di Ettore Morace. Tra i Gran Crociera, dominio di *Bluette* di Mario Zappia seguito da *Magie* di De Filippo e *Kika* di Fulci. www.circolonauticonic.it



Regata dei Due Golfi

37esima edizione per la Regata dei Due Golfi, la classica manifestazione organizzata dallo Yacht Club Lignano e valida come selezione al campionato Italiano Assoluto d'altura di Trieste, nonché come prova del campionato zonale Orc-Irc e dell'Adriatic Challenge Trophy 2011. Nel raggruppamento Orc, il primo posto della classe 1 è andato a *Selene* di Massimo De Campo, seguito da *Oscar+* di Parisotto, mentre nella classe 2 successo per *Athiris & C* di Taccheo su *Despeinada* di Sernagiotto e nella classe 3 per *Isla Bonita 2* di Fornasier. Tra gli Irc, *Dara 3* di Morelli si è aggiudicato il gruppo A e *First of All* di De Faveri il gruppo B, seguito da *Quantum-Vigne del Malina* di Donadon. Nella classe regata, da segnalare la partecipazione di *Airis Gp 42* di Bressan (1° degli R1), *Horus* di Canalaz, *Italia 10.98* (1° degli R2) e del Tp 52 *Astro Sonic*.

www.yclignano.it



Elbale alla prima edizione

Grande successo per la prima Elbale, regata palindroma intorno all'Elba, organizzata dal Cv Marciana Marina e dallo Yc Cala de' Medici. La classifica finale ha visto la vittoria in Irc di *Phantomas*, Elan 410 di Carlo Podestà, mentre tra gli Orc primo posto per *Sugar and Spice* di Alessandro Pini e nella classe libera successi per *Ars II* di Caponi (fino a 10 m.), *Mya* di Dini-Magherini (fino a 13 m.), *Dalca Blu* di Carlo Polo David (fino a 15 m.) e *Stregatta* di Ciapparelli-Starnini (oltre 15 m.). *Almabrada* di Alessandro Pacchioni, prima in reale, si è imposta nella classifica overall.

Eolian Sailing Week

Seconda edizione per l'Eolian Sailing Week, organizzato dal Canottieri Palermo e dal Velaclub, con 50 barche iscritte. Dopo tre giorni di battaglia, la Coppa dello Ionio Gran Crociera è andata a *Credito Siciliano Mago Blu*, mentre il Campionato Siciliano dedicato ai Crociera-Regata va invece a *Good Fellas* di Morace e tra i più grandi la vittoria finale va a *Zenhea Takesha* di Natale Lia.

www.eoliansailingweek.it



Trofeo Mokalito ad Alassio

Vento e sole hanno caratterizzato il Trofeo Mokalito 2011, organizzato dal Cn Al Mare e dalla Marina di Alassio. Numerose le barche partecipanti, che si sono disputate il Trofeo Challenge Garlaschi, assegnato come di consueto al primo assoluto e vinto da *Tuara* di Fazio. I vincitori del Mokalito sono *Alligator* di Quarone, lo stesso *Tuara*, *Elbi* di Graziani e *Goghigo* di Frattegiani. www.cnamalassio.it

Volcano Race per maxi

Doppietta per *Alegre* nella prima edizione della Rolex Volcano Race, organizzata da Yc Capri, International Maxi Yacht Association e Yacht Club Gaeta. Dopo aver vinto la regata in tempo reale, *Alegre*, con a bordo Francesco de Angelis, è risultato anche il vincitore in compensato Irc, seguito da *Grande Orazio* di Massimiliano Florio e da *Edimetra* di Ernesto Gismondi. www.regattanews.com



Rolex Capri Sailing Week

Una splendida giornata di vela ha chiuso la settima edizione della Rolex Capri Sailing Week, con le barche che hanno dato spettacolo nel campo posizionato davanti a Marina Grande. La flotta comprendeva scafi della classe Comet, i monotipi Swan 45 e le barche d'altura stazzate Orc International.

Tra le imbarcazioni del cantiere Comar, vittoria per *Farewell3* di Alberto Franchella, timonato da Giancarlo Simeoli dell'Aeronautica Militare, davanti a *Libertine* di Marco Paolucci e ad *Athamor* di Massimo Russo, mentre *Earlybird* di Henrik Brandis ha primeggiato tra gli Swan 45 seguito da *Ulika* di Andrea Masi e da *Talj* di Vittorio Ruggiero. Dominio dell'Nm 38 *Scugnizza* di Vincenzo De Blasio, portato da Paolo Cian, nel gruppo delle barche stazzate Orc International, con *Twin Soul5* di Gandini al secondo posto e *Vlag* di Salvatore Casolaro al terzo.

www.yccapri.com



Italian Cup a Civitanova

Di scena a Civitanova Marche, organizzata dal Cv Portocivitanova, la 13ma Italian Cup. Tra gli scafi grandi (classe 0-2), vittoria per il Cookson 50 *Calipso IV* di Piero Paniccia, mentre l'Nm 38 *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani si è aggiudicato la classe 3 e l'Este 24 *Anime Salve* del team Raggio di Sole si è imposto tra i Minialtura. www.italiancup.it

Campionato Europeo X-35

Disputato in Maremma il campionato Europeo X-35, con organizzazione dello Yc Punta Ala. La classifica ha visto prevalere *Hotel Plain-Spirit of Nerina* di Andrea Ferrari con Roberto Spata alla tattica, seguito da *Karma* di Vladimiro Pecoraro (Alberto Bolzan alla tattica) e da *Lelagain* di Alessandro Solerio (tattico Branko Brcin). Il campionato ha avuto per tutte e quattro le giornate di regata condizioni meteorologiche molto positive che hanno consentito lo svolgimento di regate entusiasmanti. La premiazione si è svolta nella sede sociale del Club ed è stata presieduta dal Professore Massimo de Sanctis, Presidente del club. www.ycpa.it



Gran Premio d'Italia Mini

Vittoria per Andrea Caracci e Jorge Richards sul prototipo *Marina di*



Loano nell'edizione 2011, la quinta, del Gran Premio d'Italia, regata d'altura per Mini 6.50 organizzata dallo Yacht Club Italiano. Secondo, a un'ora di distanza, *Teamwork* del francese David Raison, dopo una bella battaglia con *Marina di Loano* nelle

ultime 170 miglia di regata, da Giannutri fino a Genova. Tra le barche di serie, affermazione per *Intermatica*, con a bordo il viareggino Andrea Pendibene e il francese Remi Fermin, che hanno preceduto sul traguardo con un'ora e mezzo circa di vantaggio *Umpa Umpa* di Iacopini-Tosi e *Life Italia* di Rulz-Altadil. www.yci.it

Nazionale del Tirreno per minialtura

A Santa Marinella, con l'organizzazione del Circolo Nautico G. Marconi in collaborazione con l'Uvai ed il supporto di Birra Peroni e Bricofer, si è svolto il 7 e 8 maggio il Campionato Nazionale d'Area del Tirreno di Minialtura, unitamente alla terza tappa del Circuito Nazionale Comet 21. Le condizioni meteorologiche ottimali hanno permesso lo svolgimento dell'intero programma su cinque prove. Tra i minialtura ha prevalso il *Melges 24 Eurosia XM* di Michele Vaccari, davanti al meteor *Jonia* di Renato Carraffa e all'Este 24 *Vento dell'este* di Etiopi/Regoli. Nella classifica extrapolata Meteor, dietro *Jonia*, *Mickey Mouse* di Ricci e *No Logo* di Giacomelli. Tra i Comet 21 netta supremazia dell'equipaggio della Marina Militare su *Elettra*, seguita da Guardigli/Monina su *Mediaship* e da Di Giovanni su *Taigete*. www.cngm.it



Quarta edizione per il Trofeo Porto di Roma

Si è concluso con la vittoria di *Asso di Fiori*, il Grand Soleil 56 di Maurizio Fiori, il quarto Trofeo Porto di Roma, terza prova del Circuito Lombardini Cup organizzata dal Club Nautico Roma. La regata d'altura Roma-Giannutri-Roma ha visto sulla linea di partenza 21 imbarcazioni. Ottime le condizioni meteo, con mare calmo e 12 nodi di vento da Sud, che ha rinforzato durante la notte, toccando i 25 nodi d'intensità, e che ha permesso ad *Asso di Fiori* di fissare in 14 ore e 30 minuti il nuovo record della regata. *Asso di Fiori* si è aggiudicato anche il primo posto nella classe regata, seguito da *Sly Fox* di Raselli e da *Coda di Volpe* di Fioretti e Ferri. Gherardo Maviglia con *Amapola* si è invece classificato primo nella classe crociera, davanti a *Quasar I* di Fernando Pera e *Pepe* di Piermario Bozzuffi. www.clubnauticoroma.it



4mo Parallelo, il ritorno

Quindici ore sono bastate a *Tani e Tasky* di Giancarlo Deleuse per coprire le 100 miglia che separano Anzio da Napoli. In testa fin dalle prime fasi della regata, *Tani e Tasky* è riuscita a conservare il vantaggio per tutta la traversata. Al secondo posto l'equipaggio di *Magister*, armata da Giuseppe Cortese, terzo *Obelix* di Carlo Bocchino. Partiti con quattro nodi, gli yacht hanno regatato con poco vento per le prime due ore, poi si è passati ad una condizione ottimale, che ha spinto le barche fino al Canale di Procida e in seguito a Napoli. La 4mo Parallelo è stata organizzata dal Reale Circolo Canottieri Tevere Remo di Roma in collaborazione con il Circolo del Remo e Vela Italia di Napoli. Sponsor dell'evento la Murphy&Nye.

Punta Stuardo a Gaeta

In archivio il XVI Trofeo Punta Stuardo di Gaeta. Tra gli Orc, in classe 1-2 vittoria per il Mylius 14e55 *Fra Diavolo* di Vincenzo Addressi su *Saphira* e *Libertine*, mentre l'Nm 38 *Scugnizza* di Vincenzo De Blasio si è imposto tra gli scafi più piccoli su *Vlag* e *Stupefacente*. Tra gli Irc, in Classe 1-2 successo per il First 45 *Vahinè 7* di Daniela e Francesco Raponi su *Fra Diavolo* e *Asso di Fiori*, mentre in classe 3-4 vittoria per *Vlag* davanti a *Globulo Rosso* e a *Wanax*. www.yachtclubgaeta.it



tattica, seguito dallo statunitense *Barking Mad* di James Richardson e dall'altra barca italiana *Enfant Terrible* di Asd Deep Water Ass, con Francesco Bruni alla tattica. www.ycpa.it

Targa Florio del mare

Elima, timonata da Antonino Sugamele, si è aggiudicata la quarta Targa Florio del mare, organizzata dallo Yc Favignana su un percorso di 438 miglia



intorno alla Sicilia. Lo stesso *Elima* ha tagliato per primo il traguardo di Favignana in reale aggiudicandosi così anche il trofeo Line Honours. A seguire, *Niño* di Peppe Fornich, *Bulbo Matto* di Fulvio Croce, *Whisky Echo* di Matteo Miceli e *Nella* di Antonio Bacheca. Prossimo appuntamento con le regate organizzate dallo Yc Favignana, il sesto Trofeo Challenge Ignazio Florio (14-17 settembre). www.ycf.it

Pasquavela dell'Argentario

XXIV edizione per Pasquavela, la regata organizzata dallo Yc S. Stefano che quest'anno è stata pesantemente condizionata dai problemi legati al rinnovo delle concessioni demaniali. I pochi ormeggi resi disponibili hanno infatti costretto gli organizzatori a limitare le iscrizioni. Questi i vincitori di classe: *Bruschetta* di Maurizio Santa Cruz (J 24), *Floquette* di Alessandro Di Ciaccio (Comet 21), *Swanted* di Stefano Piccolo (Irc 1), *Lancelot* di Leandro Cencetti (Irc 2), *Vai mò* di Fabrizio Pianelli (Irc 3), *Diabolika* di Stefano Pennacchini (Irc 4), *Cronos 2* di Valerio Battista (Orc 1) e *Vai mò* (Orc 2). www.ycss.it



La Lunga Bolina-Trofeo Intermatica

Seconda edizione per La Lunga Bolina-Trofeo Intermatica, organizzata dal Circolo Canottieri Aniene su un percorso di 155 miglia (Santa Marinella, Montecristo, Isola del Giglio-Riva di Traiano). La vittoria è andata al Fortuna 60 *Aleph* dello skipper e timoniere Alessandro Rinaldi, che ha stabilito il nuovo record con 23 ore e 10 minuti. Secondo il Grand Soleil 43 *Vanità* di Mario Aquila e terzo *Milù*, di Stefano Marioni. www.ccaniene.com



Trofeo Steconci-Adriatic Cup

Disputato ad Ancona il Trofeo Steconci-Adriatic Cup. Dopo due giorni di regate tra le boe, con 5 prove portate a termine, la vittoria in Orc overall, oltre che in Classe 3 (su *Jonathan II* e *Candida_mente*), è andata all'Nm 38 *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani, davanti al Farr 40 *Mp30+10* di Luca Pierdomenico e allo Scuderia 50 *Altair 3* di Sandro Paniccia. *Mp30+10* si è imposto in Classe 1 davanti ad *Enfant Terrible* di Rossi e ad *Altair 3*, mentre il Gs 43 *Reve de Vie 2* di Ermanno Galeati in Classe 2 precedendo *Jasmine* e *Pitamaha*. www.anyc.it



Trofeo Gianni Cozzi

Si è concluso con la premiazione a Marina degli Aregai, il settimo Trofeo Gianni Cozzi, organizzato dagli Yc Sanremo e Aregai, con la partecipazione di Assonautica Imperia, Yc Sant'Ampelio, Veladoc e Cn Arma. *Clean Energy*, l'Imx 40 di Alberto Cogni, è il vincitore overall e di classe Orc 1, seguito da *Viki VI* di Guglielmo Bodino e da *Blue Storm* di Massimo Sorli. In classe Orc 2, vittoria di *First Fun* di Gianluca Canale, primo anche in Irc, mentre tra i Libera di *Pegasus Mistal Gagnant* di Alessandro Fiori e in Gran Crociera di *Dharma* di Pier Luigi Bernardi. www.yachtclubsanremo.it



Ior Classic a Sanremo

Tre giornate di splendida vela hanno caratterizzato lo Ior Class Meeting Oil.B Trophy, organizzato dallo Yc Sanremo. Per il raggruppamento A, il trofeo è stato assegnato al C&C 61 *New Rainbow* di Gianfelice Rocca e del Veladoc Racing Team, seguito da *Tarantella* di Schmidt e *Nita* di Rossi, mentre nel B all'X-451 *Solitarie* di Francesco Kovarich, davanti a *Sagittarius* di Urrutti e *Miss K* di Babando. Ad *Adrealina* di Luciano Sanna la vittoria nel gruppo C, seguito da *Gulliver* di Orlando e *Kerkyra* di Aldo Sario, che ha anche ricevuto il premio speciale Borgogna di Capriasco.

www.yachtclubsanremo.it

**Loro Piana Superyacht**

Erano 27 i megayachts presenti a Porto Cervo per la Loro Piana Superyacht Regatta, organizzata dallo Yc Costa Smeralda, da Boat International Media e da Loro Piana. Il maltempo ha consentito lo svolgimento di due sole prove, che hanno premiato *Highland Fling* di Irvine Laidlaw nella divisione Performance. Primo tra i Cruising è risultato invece *Unfurled* di Macklowe, mentre *Indio* di Andrea Recordati è stato il migliore tra i Wally. *Zefira* di Salvatore Trifirò ha vinto il premio riservato agli scafi dei cantieri Fitzroy Yachts e *Thalima* di Van Den Heuvel tra i Southern Wind. www.yccs.it

**Nespresso Cup per Wally**

La seconda edizione della Nespresso Cup, regata riservata alla classe Wally e organizzata dallo Yc Italiano a Portofino, si è conclusa con la vittoria di *Indio* di Andrea Recordati in Overall (al secondo posto *Y3K* e al terzo *Magic Carpet 2*) e di *Ryokan 2* nella divisione Performance (seguito da *Inti* e da *Dark Shadow*). «Abbiamo avuto un meteo eccezionale e come Luca (Bassani, il fondatore di Wally) ha detto, queste sono state regate molto tecniche e impegnative», ha dichiarato il vincitore Recordati. www.nespressocup.com

**La grande festa della Millevale**

Millevale, organizzata dallo Yc Italiano il 2 giugno, ha riunito ben 178 imbarcazioni a Genova. Primo in reale *Itacentodue* di Adriano Calvini, che si è aggiudicato il Trofeo Millevale, mentre la Coppa Yc Italiano è andata ad *Aia de Ma'* di Luca Olivari. I vincitori di classe sono: *Itacentodue*, *Vertigo* di Salvi, *Amelie* di Clavarino, *Flying Cloud Zona Cesarini* di Noli, *X-Alice* di Caccamo, *Zabrizkie Point II* di Pietro D'Alì, *Aia de Ma'*, *Yenki* di Callori, *Taky 4* di Centore e *Marina di Loano* di Caracci. www.yci.it

**Salivoli-San Vincenzo**

Domenica 8 maggio in una bellissima giornata quasi estiva si è svolta la seconda edizione della veleggiata Salivoli-San Vincenzo, organizzata dallo Yc Marina di Salivoli e dal Cn San Vincenzo, con 23 barche iscritte. Primo a tagliare il traguardo in tempo reale è stato il veloce *Dragonfly*, ma la vittoria finale è andata a *Rigelkent Star* di Morelli, un bellissimo Comet 333 condotto solamente dall'armatore e dal giovanissimo figlio. Al secondo posto si è classificato *Bibi* di Filippini e al terzo *Alex* di Barbara. www.ycms.it

**Trofeo Irc dell'Adriatico**

Il 4° Trofeo Internazionale Irc dell'Adriatico, di scena a Porto San Rocco dal 9 al 12 giugno, ha riunito 22 barche, impegnate in quello che sarà il campo di regata dei campionati Italiani. Otto le prove disputate e ottima l'organizzazione dello Yc Porto San Rocco. In overall, vittoria per *Athyris & C* di Sergio Taccheo, con *2R nel vento* di Roberto Reccanello secondo e *Sagola Gs* di Fausto Pierobon terzo. In classe 1, dietro *Athyris & C* e *2R nel vento* ha chiuso *Sayonara* di Roberto Bertocchi, mentre in classe 2, successo per *Sagola Gs*, su *Spirit of Anteros* di Anteros Yacht e *Pazza idea 4* di Pierluigi Bresciani. www.portosanrocco.it



Se volete fare pubblicità attraverso il magazine o il portale dell'Uvai, contattateci!

ARTEGRAFICA pls

Comunicazione e grafica per la vela

+39 06 99702801
artegraficpls.it

ART DIRECTION
Aurelio Magnini
a.magnini@artegraficpls.it

PUBBLICITÀ
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficpls.it

SERVIZI GIORNALISTICI
Emanuel Richelmy
comunicazione@artegraficpls.it

SERVIZI FOTOGRAFICI
Fabio Taccola
fabiotac@tin.it
335 377605



Perché la vela è magica

di Emanuel Richelmy

Un uomo solo per una moltitudine di ruoli. Sarà il cognome, che già da solo vale per sette, ma l'Avvocato Francesco Sette è una tranquilla furia continuamente in azione. Armatore del bellissimo Hanse 43 *Twins*, giudice di regata, Presidente di un club molto attivo nell'organizzazione di manifestazioni, il Circolo Nautico Guglielmo Marconi di Santa Marinella, Consigliere e segretario dell'Unione Vela d'Altura Italiana e responsabile dell'attività del match race in seno alla quarta Zona della Fiv, Sette è portatore sano di quello che viene chiamato il "fuoco sacro", nel caso specifico con attinenza alla vela e al mare in generale. Nato "motoscafaro", come vengono definiti gli armatori di barche a motore dalle parti della capitale, inizia a conoscere il mare con un gommone, mezzo con cui passa parecchi anni in giro per le isole toscane quando il campeggio nautico era un affare per pochi. Siamo ai tempi dell'Università, nella seconda metà degli Anni '70, e il successivo passaggio alle barche a motore è la logica conseguenza di una fortissima infatuazione per il mare di chi non ha una tradizione velica familiare alle spalle. «Sì, sono un vecchio armatore di un cosiddetto ferro da stiro», sorride mentre ci accoglie nel suo spettacolare studio romano, che si affaccia su Villa Borghese. «Ed è un passato che non rinnego, perché in quegli anni ho acquisito una grossa esperienza marinaresca e crocieristica, visto che anno dopo anno ho battuto tutte le coste italiane. Avevo una piantina dell'Italia attaccata al muro della casa al mare e mano a mano che passavano le estati, depennavo dalla lista con l'evidenziatore le varie località visitate, Corsica compresa». Poi ad un certo punto, verso la fine degli Anni '90 e dopo almeno due decenni di mare, arriva il passaggio alla vela, inaspettato per certi versi, logico per altri. «È successo che per una serie di ragioni mi sono stufato della barca a motore e tutto ciò casualmente è coinciso con i primi

corsi di vela fatti dai miei figli, due gemelli che adesso hanno 17 anni e che hanno iniziato ad andare in Optimist da bambini a Santa Marinella. Questo mi ha messo in contatto con gli istruttori locali, con cui è nato anche un bellissimo rapporto di amicizia, e mi ha portato a fare un corso d'altura, nonché ad estendere la mia patente nautica anche alla vela. Da qui, siamo al 2002, all'acquisto di una barca a vela, il passo è stato molto breve. E così è arrivato un Grand Soleil 40 strettamente da crociera, battezzato *Magica*, che considero un'evoluzione naturale, anche perché sono sempre stato un armatore di barca a motore abbastanza atipico: ho sempre amato le crociere lunghe, da pianificare con attenzione, tante tappe di un unico viaggio».

Grazie a *Magica* arrivano anche le prime regate, con a bordo un equipaggio composto da amici, e le vittorie, vedi la prima edizione della Moby Roma-Giraglia ideata dal caro amico scomparso Paolone Venanzangeli. La scintilla è scoccata, la voglia di regate si fa più pressante e la conseguenza è il passaggio a un più piccolo, ma decisamente più tirato, Grand Soleil 37, un progetto dello spagnolo Marcelino Botin acquistato nella versione regata, con cui Sette e il suo equipaggio di amici partecipa a numerose eventi in Tirreno, ottenendo ottimi risultati. «Riuscimmo anche a qualificarci per l'Italiano, ma quell'anno era in programma a Pescara, per cui non ce la sentimmo di andare. E fu un bene perché mi accorsi che alla fine il 37 non faceva per me. *Magica 2* infatti iniziava a sentire un minimo l'età e lo sfruttamento, per continuare ad essere competitivi avremmo dovuto fare un refitting di vele, manovre e appendici, e mi resi conto che non ne avevo voglia, che le regate sono bellissime ma che a me piace affrontarle con un altro spirito, decisamente più "leggero", meno stressante e competitivo». E così, siamo a ridosso del presente, la scelta, per la gioia della famiglia, cade su un Hanse 43, l'attuale *Twins*, barca da crociera vera, ma in grado di dire la

propria anche tra le boe nel contesto delle vele bianche. «Una sorpresa, perché inizialmente pensavo che questo Hanse 43 fosse un barcone buono solo ed esclusivamente per le passeggiate, anche se l'amico Pino Stillitano del Nautilus, che me l'ha venduto, ha sempre sostenuto che fosse valido anche per la regata in virtù delle linee d'acqua disegnate da Rolf Vrolijk. Sta di fatto», prosegue Sette, «che due anni fa mi sono iscritto all'invernale di Riva di Traiano in classe Gran Crociera e siamo arrivati secondi, mancando la vittoria per la rottura di uno strallo. Poi l'anno scorso abbiamo vinto sia nel nostro raggruppamento che in overall, piazzando una serie incredibile di primi. Una bella soddisfazione, anche perché ho ritrovato lo spirito delle mie prime regate, quel sano e rilassato agonismo che avevo perso. In questa classe c'è la passione vera, può essere un trampolino di lancio per appassionarsi ancora di più e passare alla classe regata, ma è anche un modo per provare le stesse sensazioni senza bisogno di infilarsi in quel vortice dell'agonismo stressato che a me non piace». E poi, aspetto da non sottovalutare, con la nuova arrivata sono tornate le crociere in famiglia, per veleggiare in posti già vissuti, come tutta la costa a Sud di Roma, angolo d'Italia che è sempre bello rivedere. Anche se il tempo, visti i numerosi impegni di Francesco Sette, è sempre difficile da trovare. «Intanto c'è sempre il lavoro che giustamente reclama la sua parte, poi, certo, c'è anche tutto il resto. Con il Circolo Nautico



Guglielmo Marconi, di cui sono presidente, portiamo avanti un'attività velica molto sostanziosa, specialmente d'inverno, anche perché d'estate il porto di Santa Marinella è molto affollato. Organizziamo regate zonali e nazionali per Este 24, Meteor, Laser sb3 e da due anni siamo la sede del campionato Nazionale Area Tirreno per i minialtura. Poi sono diventato ufficiale di regata della Fiv e oltre a questo, c'è il lavoro nel consiglio dell'Uvai, che mi porta via molto tempo». Un impegno iniziato nello scorso quadriennio, con la Presidenza di Guido Leone, e andato avanti anche nel successivo, l'attuale, sempre nel doppio ruolo di consigliere e segretario con delega all'ordinaria gestione e amministrazione, nonché all'attività dei minialtura. «Una bella mole di lavoro, anche perché gli associati sono molti, siamo la classe più numerosa in circolazione e le questioni da affrontare per farla funzionare al meglio sono sem-

pre tante. Ad ogni modo, è un lavoro che mi piace e mi sono sempre trovato bene con i presidenti con cui ho lavorato, prima Guido Leone, ora Francesco Siculiana. Avendo la delega all'ordinaria gestione e amministrazione, mi occupo anche degli aspetti economici dell'Uvai ed è una sorta di appendice al mio lavoro di avvocato, ma sia Leone che Siculiana sono persone che hanno un'idea chiara di cosa significhi gestire un'impresa, e questo è stato ed è fondamentale per raggiungere gli obiettivi prefissati e lavorare al meglio». Un lavoro, come anticipato dallo stesso Sette, che comprende anche l'attività della classe minialtura, un movimento in crescendo a cui tiene particolarmente. «Sì, il movimento cresce, faticosamente ma cresce. Dico faticosamente perché nei minialtura sono molto presenti le classi monotipo, quindi c'è più difficoltà a convincere gli armatori a regatare fuori dai loro circuiti di classe. Ed è normale, ci mancherebbe. Però uno degli obiettivi del nuovo presidente Siculiana è proprio quello di migliorare la situazione, interagendo molto di più con le classi monotipo, dai vari Melges agli X-35 e X-41, tanto per citare i più noti, per coordinare i calendari, un classico problema che conosciamo tutti. È un lavoro che darà i suoi risultati, ne sono certo». Nel frattempo, spazio alle meritate vacanze su *Twins*, non prima di esserci tolti un'ultima curiosità: ma la barca a motore, ogni tanto, la rimpiange? «No, perché la barca a vela mi dà meno ansia. Dipendere da motori sempre più sofisticati, non fa per me. E poi con i motoscafi di contrattampi ne ho avuti fin troppi, ora basta».

NATO A ROMA NEL 1957, ARMATORE DELL'HANSE 43 TWINS, SETTE È CONSIGLIERE E SEGRETARIO DELL'UVAI, OLTRE CHE PRESIDENTE DEL CN MARCONI





Work in progress

di Emanuel Richelmy

Presenza fissa sui campi di regata con il suo splendido First 50 *Saphira*, con cui si è già tolto soddisfazioni in serie, Raffaele Archivolti è un armatore a cui piace "sporcarsi le mani", ovvero fare e disfare in prima persona, che si tratti di una barca vela, o di qualsiasi altro oggetto in qualche modo modificabile. Probabilmente è una deformazione professionale - è titolare della Arpi Costruzioni, specializzata nell'ambito del restauro - sicuramente è una delle sue principali caratteristiche, con cui si è fatto notare anche quando ha mosso i primi passi nell'ambito della vela e delle regate. «La mia prima barca è stata un Comet 8.50», racconta, «e una delle prime cose che feci fu modificarla. Lo stesso destino della successiva, un Elan 33, che alla fine di originale non aveva più nulla. Con *Saphira*, invece, mi sono dato una calmata, ma la passione per le modifiche l'ho sempre avuta: adoro la manualità, non sto mai fermo, sono una persona perennemente work in progress!».

Archivolti scopre la vela, come in molti casi, ereditando la passione dal padre, con cui inizia a navigare fin da bambino. Poi, molto presto, si mette in proprio e inizia la sua personale saga da regatante/trasformatore. «Dopo le prime regate con il Comet, la passione, letteralmente, esplose. Presi dunque questo guscio di un Elan 33, primo progetto di Jakopin, solo lo scafo e la coperta, e lo portai dal cantiere Netter di Fiumicino, dove costruimmo a tutti gli effetti la barca appoggiandoci al Nautilus e da Biasi per alcuni pezzi. Era un periodo diverso, siamo tra il 1983 e il 1984, e andai a Fiumicino, dove c'era un clima veramente piacevole, con tutti che erano di aiuto. Così realizzai il mio primo bulbo con degli scarti edili, utilizzando la tecnologia della fusione fredda in una gabbia di acciaio. Una cosa folle, a quei tempi, però funzionava e inoltre spesi pochissimo».

La barca, che naviga ancora, si chia-

mava *Capricciosa* e diede ad Archivolti una certa notorietà, sia per le scelte originali che per i risultati raggiunti negli anni successivi. «Sì, ero diventato famoso in zona. Modificai anche la coperta, che aveva qualche difetto ma era molto simile alle coperte delle barche da regata di oggi, poi presi un albero da Tiber-spar, le vele da Incarbona e varammo la barca, sempre a Fiumicino, uscendo in un giorno di maestrale forte. L'avessimo mai fatto: all'altezza di Ponza si aprì una paratia e fummo costretti a ripararla in fretta e furia prima dell'inizio della Three Quarter Ton Cup, a cui comunque riuscimmo a partecipare. Era l'anno di *Indulgence* e dei primi X-Yachts 3/4 Ton, stagioni straordinarie con barche bellissime». L'anno successivo è il turno del campionato Mondiale in Grecia, a cui *Capricciosa*, che dà il meglio di sé in poppa, partecipa non prima di aver subito la sua dose annuale di modifiche. Nel frattempo, un giovane Paolo Semeraro fonda la sua veleria e quella di Archivolti diventa la prima barca d'altura invelata Banks Sails. Con Semeraro al timone arrivano anche le prime vittorie di peso, vedi il successo, con cinque primi secchi, alle regate di Capri, affermazioni che fungono da volano, spingendo l'armatore partenopeo e il suo equipaggio a regatare un po' in tutta Italia. Fino a quando, come spesso giustamente avviene, non arrivano questioni più serie a impegnare il tempo libero dell'armatore, leggi la nascita di una bella famiglia. «Il risultato più bello che un uomo possa raggiungere. E visto che nel nostro caso i figli sono arrivati in quattro, mi sono preso una pausa di 10 anni: uno stacco netto, totale, dalla vela», sottolinea con un sorriso. Anni bellissimi, che sono il preludio a un ritorno in grande stile, visto che il richiamo della vela è troppo forte per restare senza una risposta concreta. Così, finalmente, poco meno di tre anni fa entra in scena *Saphira*, un bellissimo First 50 bianco che diventa la nuova passione (marittima, s'intende) di



Archivolti. «Con *Saphira* finalmente mi sono rimesso in movimento. Perché questa barca? Perché a me piacciono le imbarcazioni disegnate da Philippe Briand, mi sono sempre piaciute molto, per cui ho cercato un progetto firmato da lui e ho trovato questo First 50, una barca bellissima che mi ha già dato molte soddisfazioni. Ovviamente ho chiamato Paolo Semeraro per farmi fare le vele e lui ha accettato subito, ma ad un patto: mi ha detto, "tieni il flex lontano dalla barca". Ovviamente gli ho dato retta, anche perché i tempi sono cambiati, però mi sono concentrato sull'armo: abbiamo optato per un albero in alluminio di 26 metri, è stato difficile metterlo a punto, ma il risultato è davvero soddisfacente. Voglio giocare, certo, ma mi piace fare le cose per bene». L'anno scorso il timone di *Saphira* è stato affidato a Paolo Cian («E' un caro amico, siamo cresciuti insieme sulle derive, anche se la parola "insieme" potrebbe trarre in inganno: lui andava già molto più forte di me»), quest'anno invece a un altro Paolo, Scutellaro, ex team manager di *Mascalzone Latino* e anche lui grande amico di Archivolti. Il team è sceso in acqua al recente campionato del Mondo Orc International a Cres, in Croazia, e il pro-

gramma prevede la partecipazione al campionato Italiano Assoluto d'altura di Trieste e alla Rolex Middle Sea Race. In mezzo, una bella vacanza con la famiglia in Croazia, a conferma che *Saphira* è un vero scafo da crociera/regata, categoria su cui, secondo Archivolti, bisognerebbe puntare sempre di più in virtù del suo enorme potenziale. «Anche se io», confessa, «ero e sarei ancora perfetto per le level class e non nascondo che mi piacerebbe potessero tornare come ai bei tempi. L'armatore è più libero, può personalizzare la propria barca, i progettisti possono far valere le proprie idee e lo stesso vale per i cantieri. Sono cresciuto con quelle regate, erano il massimo. Sarebbero l'ideale per gli armatori più appassionati, mentre gli altri potrebbero divertirsi in una classe crociera che sia veramente tale, con delle limitazioni ancora più severe di quelle odierne. Inoltre, nelle barche di serie il cantiere impone al progettista le sue scelte, mentre con le level class sarebbe l'esatto contrario e a guadagnarci sarebbe tutto il movimento». Un'altra passione di Archivolti sono le regate lunghe, quelle in

cui si vive il mare per davvero e che stanno finalmente tornando in auge anche in Italia. «Sì, mi piacciono molto, e vedo che non sono il solo. E' una passione nata spontaneamente perché c'è una maggiore voglia di marineria, anche perché si può essere regatanti preparati ma non marinai. Mi sembra sia un movimento giusto, però c'è sempre il solito discorso delle troppe regate in calendario, così si rischia una dispersione eccessiva e il numero dei partecipanti inevitabilmente si abbassa. Il calendario andrebbe studiato meglio su scala nazionale, soprattutto per favorire lo spostamento delle barche di punta da un evento all'altro. Bisognerebbe creare una sorta di percorso per far salire i numeri della flotta». Idee, tante idee. E altrettanta voglia di metterle in pratica. Come quella di far nascere, su carta riciclata al 100 per cento, una piccola ma ambiziosa rivista che parli di mare, un bordo davvero azzardato, ma vincente, in un periodo in cui l'editoria arranca. Si chiama *Saphira News*, dategli un occhio, trasuda passione e amore per la vela e per tutto ciò che è mare: www.saphiraonline.blogspot.com



47 ANNI, NATO E CRESCIUTO A NAPOLI, ARCHIVOLTI È L'ARMATORE DEL FIRST 50 SAPHIRA, PROTAGONISTA NELLE PRINCIPALI REGATE DEL CIRCUITO D'ALTURA





Uomini, idee e filosofia di un marchio italiano che sta riscuotendo un grande successo in tutto il mondo

di Aurelio Magnini

Leggi OneSails e pensi a un brand di successo relativamente giovane, una veleria che guarda al futuro cavalcando alla grande l'onda del presente. Tutto giusto, se non fosse che di giovane, in questo network che in Italia può contare su tre grandi velerie (Firenze, La Spezia e Verona) c'è solamente il marchio vero e proprio, mentre tutto il resto, a partire dagli uomini coinvolti, è un concentrato di esperienza che risale ai primissimi Anni '80, quando gli attuali velai OneSails macinavano miglia e vele sotto i nomi Uk Sailmakers e Halsey. OneSails rappresenta dunque il punto di

arrivo di oltre 30 anni di esperienza maturata nel design e nelle tecnologie per la realizzazione di vele. Un'avventura iniziata più di 30 anni fa, che ha visto il team sempre all'avanguardia nella ricerca e nello sviluppo, dall'invenzione del software Accucut, allora il miglior pacchetto per disegnare e tagliare le vele, al successivo Tape Drive, la prima vela incollata in un pezzo unico a fibre continue che copiavano esattamente le linee di carico.

Da sempre leader nelle classi Ior, Irc ed Ims e al fianco di velisti come Mauro Pelaschier, Tommaso ed Enrico Chieffi e

Dee Smith, contribuendo ai successi di Torben Grael (2 ori in Star alle Olimpiadi), di Nicola Celon (Mondiale Melges 24 2006) e di Vasco Vascotto (Mondiale Sydney 40 1999) solo per citare i più famosi, OneSails ha dedicato cinque anni alla ricerca e allo sviluppo di un prodotto rivoluzionario, il famoso Millenium, una tecnologia costruttiva che consente di realizzare vele con caratteristiche e performance all'avanguardia. Il Millenium, registrato con un brevetto internazionale, è un laminato che contiene fibre continue in carbonio, assemblato con un processo di pressofusione, senza l'impie-

go di resine o collanti che sono la principale causa di delaminazione e deterioramento delle fibre strutturali. Infatti quando la colla o la resina entrano in contatto con la fibra, la cristallizzano rendendola fragile e nel Millenium questo non avviene, in quanto le stesse sono incapsulate a secco tra i film. Il processo produttivo, tramite sacco a vuoto, consente anche di realizzare una forma altamente fedele a quella di progetto stendendo idealmente i fili su una forma già tridimensionale. L'assenza della colla permette anche di realizzare una vela leggera e il peso è fondamentale sia per le barche da regata che per quelle da crociera. Il risparmio di peso consente di raggiungere una maneggevolezza nello spostamento, ammainata e regolazione di una vela impensabile con altre tipologie costruttive.

Stretto parente del Millenium è poi il Vektor, tecnologia che condivide componenti e metodologie operative nella confezione della vela applicate al Millenium, consentendo di ottenere vele con un ottimo rapporto prezzo-performance adatte sia alla regata sia alla crociera. Mentre nel Millenium il reticolo strutturale è consolidato per pressofusione nei film di Mylar® che compongono il laminato, nel Vektor il reticolo è applicato con dei nastri armati con fibre ad alta resistenza sul film che costituisce la vela, a sua volta rinforzato con dei reticoli secondari ad alta resistenza. A differenza di quanto avviene per prodotti simili presenti sul mercato, i nastri armati del Vektor non sono costituiti da più fibre in linea ma da una singola. Questo permette il totale sfruttamento delle potenzialità strutturali delle fibre impiegate nel reticolo con

ampia libertà di layout e completo controllo dello shape-holding su tutte le zone della vela in forza della vasta microdistribuzione ed indipendenza di ogni elemento strutturale. A parità dei parametri generali della vela (in particolare del peso) si ottiene una migliore struttura per efficienza e distribuzione dei carichi. L'assoluta novità introdotta in esclusiva da OneSails è l'uso del Dyneema™ come fibra per il reticolo strutturale che assicura caratteristiche nettamente superiori alle fibre aramidiche sia in termini di durata che di performance, con maggiore rigidità e resistenza a fronte di un peso significativamente inferiore. Oltre al Dyneema™, il Vektor è disponibile con reticolo strutturale in Carbonio, quando sono richieste le massime performance, e in fibra di vetro. Quest'ultimo prodotto presenta un ottimo rapporto prezzo-

Un network internazionale

Nel 2003 il loft Uk Sailmakers di Firenze inizia la ricerca e lo sviluppo di una tecnologia unica al mondo, che consente la costruzione di vele a filo continuo di qualsiasi dimensione con eccezionali caratteristiche di peso/resistenza/durata. L'anno successivo viene fatta richiesta di emissione di un brevetto internazionale denominato Millenium per un laminato che contiene fibre continue in carbonio, assemblato con un processo di pressofusione, senza l'impiego di resine o collanti che sono la principale causa di delaminazione e deterioramento delle fibre strutturali. La veleria di Firenze con tutti i suoi uomini (Marco Holm, Davide Innocenti, Gianni Benassai e l'Ingegnere Piercarlo Molta, inventore del Millenium), lascia il network Uk Sailmakers e fonda il gruppo OneSails insieme al loft Halsey di Verona (Dede De Luca, Mafio De Luca e Paola Bacchiega) e inizia a fornire vele e membrane Millenium a tutti i componenti del network. Nel 2008 il brevetto Millenium viene emesso in Europa, Australia e Nuova Zelanda, ed è in via di emissione negli Usa e in Cina.

Creato nel 2007, OneSails è un network internazionale presente oggi in otto paesi. Può contare su undici loft (in Italia sono tre: Firenze, Verona e La Spezia) e nove sedi produttive (che totalizzano quasi 10.000 mq di superficie) con oltre 150 addetti in produzione. La rete commerciale è composta da 20 addetti che offrono un servizio di assistenza capillare sul territorio, in linea con la filosofia del gruppo che prevede un'organizzazione attenta e vicina alle esigenze del cliente.

Le vendite e la capacità produttiva del gruppo sono in costante crescita e solo il Millenium ha ora un potenziale di produzione annua di 135.000 mq. Nel 2010 OneSails ha prodotto oltre 6000 vele, lavorando al fianco di cantieri come Wally Yachts, Southern Wind, X-Yachts, Elan e Salona. Grazie alle straordinarie rapporto peso/resistenza del Millenium e alla possibilità di produrre vele non assemblate ma con struttura a filo continuo senza limiti di dimensioni, OneSails ha prodotto le vele più grandi mai realizzate sul mercato. Tutte, sia quelle da regata che da crociera, sono garantite contro la delaminazione: due anni quelle da regata e tre quelle da crociera.



PAGINA A FIANCO: IL WALLY 80 INTI IN NAVIGAZIONE CON VELE DI BOLINA IN MILLENIUM E UN AD IN VEKTOR CARBON. QUI SOTTO: IL SW 100 FAREWELL, CHE COME IL GEMELLO FARANDWIDE HA SCELTO IL MILLENIUM SUPER YACHT DI ONESAILS



performance e consente un accesso alla tecnologia a filo continuo (vele in un pezzo unico) a condizioni competitive rispetto alle vele realizzate con l'assemblaggio di pannelli. Insomma, tecnologia ai massimi livelli, per yachts, super-yachts e one-design che vanno dalla regata al performance-cruising per arrivare all'offshore/ocean cruising e alle barche d'epoca, con alla base, sempre presente, il concetto della customizzazione, come sottolinea Davide Innocenti, velaio molto noto sui campi di regata con una lunga esperienza alle spalle che ha abbracciato anche avventure come quella del *Moro di Venezia* in Coppa America. «Fare delle vele su misura, nel vero senso della parola, è una delle nostre principali caratteristiche. Il velaio, ancora oggi, è come un sarto che realizza il vestito su misura. E sulle barche, questa personalizzazione assume un significato ancora più importante, perché spesso parliamo di oggetti particolari che hanno armatori molto esigenti». Una missione vera e propria, quella di riuscire a soddisfare il cliente ascoltandone le esigenze, parte di un lavoro che ancora oggi, dopo parecchi anni, riesce ancora ad emozionare Innocenti, perché in grado di coniugare il presente e il futuro, l'attualità e lo sviluppo. «C'è molta ricerca nel nostro lavoro, una

tecnologia incredibile, ma allo stesso tempo l'aspetto umano è ancora preponderante e questa ricerca spesso si sviluppa al fianco dei nostri stessi clienti, che amano essere coinvolti nelle scelte tecniche. Da noi ogni cliente ha la sua vela, nel senso che non troverete mai due vele uguali firmate OneSails, ma ognuno ha la propria: è questo il vero custom, fare vele uniche in tutto e per tutto, e ne andiamo molto fieri». Tanto da guardare al futuro con grande ottimismo e sicurezza, pur essendo di fronte come abbiamo già scritto, a un marchio relativamente nuovo che ha avuto un grande successo con una tecnologia altrettanto recente, e dunque ancora attualissima. Parliamo di un'evoluzione del Millennium (ad alto modulo, con nuove fibre e materiali), dell'espansione del network internazionale con standard qualitativi e di servizio innovativi nel settore («Siamo molto orgogliosi del fatto che un gruppo di velai italiani sia riuscito a creare un network internazionale a nostra immagine e somiglianza», dichiara Innocenti) e dell'ulteriore incremento di uomini e mezzi nel settore della ricerca e sviluppo, due aspetti chiave della filosofia OneSails che interessa tutte le fasi progettuali di una vela ed il suo utilizzo. Con queste premesse è nato Icad (International Consor-

tium for Advanced Design), un consorzio tra Università degli Studi di Firenze e OneSails per lavorare sinergicamente su progetti di ricerca a lungo termine, mirati all'innovazione nell'aerodinamica delle vele, e su progetti a breve termine finalizzati alla ricerca delle migliori forme delle vele su singoli yacht. Questo consente ai loft OneSails di accedere a sofisticati programmi di Computational Fluid Dynamics (Cfd) che risolvono con l'utilizzo dei computer le equazioni di moto dei fluidi. Il pacchetto software Cfd di Icad consente, inoltre, la simulazione dei carichi e dell'impatto aerodinamico del rigging della barca. In questo modo OneSails è in grado di supportare gli attrezzisti nel trovare la migliore soluzione per lo sviluppo del progetto. Icad, tanto per intenderci, realizza programmi di ricerca per la Boeing ed altre industrie aerospaziali, avendo sviluppato uno dei programmi Cfd tra i più evoluti e potenti a livello mondiale.

Il futuro, dunque, per capire ancora meglio il presente. Senza scordare che quando si pensa e si realizza una vela, alla fine sono l'intuito e il talento dell'uomo a fare la differenza, verità che alla OneSails conoscono fin troppo bene. E se il sarto non ha né l'uno nell'altro, il vestito, alla fine, viene male.



L'HANSE 53 SUGAR AND SPICE DI ALESSANDRO PINI, INVELATO ONE E VINCITORE DELLA PRIMA EDIZIONE DELL'ELBABLE IN ORC

Foto regatta news

HAI LETTO QUI SOTTO?



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

Vismara 50 Hybrid, il futuro è qui



"Clean sea, clean air", è la filosofia che ha animato il progetto del V 50.02 Hybrid, la nuova, bellissima creatura del cantiere Vismara Marine varata proprio in questi giorni di metà luglio. Il V 50.02 Hybrid è stato ideato e progettato con l'obiettivo guida di diventare un punto di riferimento nella produzione globale di barche a vela da diporto eco compatibili e otterrà la notazione di classe addizionale Green Star Plus Platinum, che rappresenta il maggior riconoscimento agli sforzi prodotti da un cantiere nel creare un'imbarcazione che rispetti l'ambiente. La filosofia alla base del progetto è la stessa che guida il cantiere Vismara sin dalle sue origini e che affonda le radici nel concetto di barca fruibile e tecnologica. Interni spaziosi e luminosi, una coperta ben organizzata e vivibile che favorisca l'interazione uomo-natura e sistemi di automazione della gestione delle vele e delle manovre di ormeggio che facilitino la conduzione, come ad esempio Magic trim e joystick di governo. In sintesi, un tentativo ben riuscito di coniugare eco compatibilità e fruizione. Le particolarità tecniche che caratterizzano l'imbarcazione sono numerose, una su tutte l'adozione di un sistema di propulsione ibrido che permetta l'utilizzo alternato di un motore diesel e di un motore elettrico, per navigare a velocità di governo con il solo ausilio del motore elettrico alimentato da batterie ed avere così accesso, ad esempio, a zone marine

protette in totale silenzio ed armonia con la natura. L'impianto ibrido sarà dotato di sofisticate batterie al litio, più costose ma molto meno inquinanti delle batterie al piombo, e grazie ad esse e all'innovativo sistema di power regeneration, che sfrutta il trascinarsi del motore elettrico durante la navigazione a motore e quello dell'elica durante la navigazione a vela, si otterrà un'autonomia energetica tanto eccellente quanto rara. Il materiale principe nella costruzione di scafo e coperta del V 50.02 Hybrid, come di tutte le barche Vismara, è il carbonio, per le sue proprietà meccaniche e per la sua leggerezza, oltre che per l'elevata resistenza al deterioramento, con conseguente minor rilascio di materie inquinanti in mare. La notazione Green Star Plus Platinum, inoltre, presta particolare attenzione alla riduzione dei consumi elettrici, motivo per cui sul V 50.02 Hybrid è stato fatto, in fase progettuale, un minuzioso lavoro di bilanciamento elettrico con ottimizzazione degli impianti e scelta di utenze con il minor consumo possibile. Una menzione particolare va all'attento studio delle soluzioni di arredo, in particolar modo alla scelta di materiali ecosostenibili come il sughero per i paglioli o il Corecork per l'anima interna dei pannelli in sandwich composito, il tutto in totale accordo con le politiche anti deforestazione particolarmente in voga, a ragion veduta, nell'ultimo decennio.



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

TABELLA RELATIVA AI SERVIZI TECNICI 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.	euro
		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:

Con Duffy al Fastnet

Da Napoli al Solent: tante strada, per altrettanta passione, quella che ha



spinto Enrico Calvi a lanciarsi nella grande impresa, la partecipazione al Fastnet, 600 miglia con partenza (il 14 agosto) e arrivo a

Cowes, nell'isola di Wight. Calvi e il suo equipaggio saranno in regata con *Duffy*, un Dufour 34e in acqua per la Lega Navale Italiana di Bacoli, con cui negli ultimi due anni hanno partecipato ai principali eventi di altura in Mediterraneo (Roma per tutti, Giraglia, Middle Sea Race, Tre Golfi), chiudendo al quarto posto il campionato Italiano Offshore 2010. Archiviato il Fastnet, *Duffy* tornerà in Mediterraneo per chiudere la stagione con la partecipazione alla Rolex Middle Sea Race.

Il bilancio di Varazze

Marina di Varazze ha presentato i dati di bilancio e mentre il settore della nautica da diporto mostra tutti i sintomi della crisi economica attuale, conclude il 2010 con risultati nettamente positivi. La scorsa stagione si è infatti chiusa con un aumento di fatturato del 17,78 per cento rispetto all'anno precedente. L'obiettivo di quest'anno prevede un ulteriore trend di crescita con un'occupazione di posti barca del 90 per cento, nonché l'ulteriore aumento dei servizi per i propri clienti, dal potenziamento della rete wi-fi a un rinnovato impegno a favore dell'ambiente. www.marinadivarazze.it

La manutenzione on line

Si chiama Yachtonus.com ed è la prima piattaforma online al mondo per la gestione ricreativa di barche a vela e a motore. Lanciata a livello internazionale il mese scorso da Alex Dowdalls (nella foto), ha colmato una lacuna digitale nella manutenzione delle barche. Oltre a essere in grado di pianificare digitalmente la manutenzione, gli armatori di barche a vela e a motore hanno libero accesso a un database in continua espansione ricco di suggerimenti professionali attuali. I fornitori stanno ora inserendo suggerimenti, immagini incluse, per aiutare gli armatori a svolgere le principali operazioni di manutenzione. La registrazione e l'utilizzo di base del sito sono e rimarranno gratuiti. www.yachtonus.com



Appuntamento al Formenton

Il 20 agosto torna il Trofeo Formenton, la regata aperta ai professionisti del mare pro e ai veri crocieristi, tutti insieme, in acqua, per vivere una giornata di vela in pieno relax. Giunto alla XXIII edizione, il Trofeo Mario Formenton si svolgerà a Porto Pafael-Palau, sul classico percorso di 20 miglia tra le isole dell'Arcipelago della Maddalena e con il solito spirito che ne ha decretato il successo: agonismo feroce e professionismo vengono per una volta messi da parte per trascorrere una giornata di vela insieme ad amici e familiari. Organizza lo Sporting Club Sardinia, con il supporto logistico dello Yacht Club Punta Sardegna e quello tecnico dello Yacht Club Costa Smeralda. www.trofeoformenton.it



Davide Zerbinati, e condotto da Linda Santaguida (nella foto con Bulleri), showgirl e conduttrice. Quattro i temi principali - market, race, life e cruise - proposti e trattati in numerose rubriche. www.classeditori.com

Sette mosse per l'Italia

È arrivata a New York la barca *I love Barolo e Grana Padano*, portata da Giovanni Soldini e armata da Oscar Farinetti (Eataly), partita dal Porto antico di Genova il 25 aprile scorso: durante la traversata, durata 1 mese, 2 giorni e 3 ore, 25 uomini e donne di pensiero e di azione hanno discusso assieme a tutti gli italiani - che hanno partecipato attraverso il sito www.7mosse.it e i social network collegati - le 7 mosse da attuare subito per migliorare la situazione del nostro Paese. Il documento con le 7 mosse è adesso un libro: "7 mosse per l'Italia" (Eataly Editore). www.7mosse.it



La nautica in video

The Boat Show è la nuova trasmissione dedicata al mondo della nautica, a vela e a motore, e della cantieristica italiana, in onda già dal 6 maggio sui canali del bouquet televisivo di Class Editori (Class Tv Msnbc, Class Cnbc, Class TvModa e Class Life), visibile sia sul digitale terrestre nazionale free che sul satellite. The Boat Show è un programma creato da un team di esperti, tra cui Maurizio Bulleri e Davide Zerbinati, e condotto da Linda Santaguida (nella foto con Bulleri), showgirl e conduttrice. Quattro i temi principali - market, race, life e cruise - proposti e trattati in numerose rubriche. www.classeditori.com

Dove navigare con Bolina

È uscita la nuova edizione di Dove Navigare, tra le più complete ed economiche guide del Mediterraneo con pianetti e descrizioni di porti e baie del mare nostrum e con la novità della sezione dedicata alla navigazione nelle isole Cicladi. La guida può essere prenotata inviando richiesta a segreteria@bolina.it oppure telefonando allo 066990100. Il costo è rimasto invariato: 10,50 euro, che diventano 8,90 per gli abbonati a Bolina. www.bolina.it

Rm 1260, bello e veloce

Linea elegante, performance elevate grazie a una carena veloce e a un piano velico potente, volumi interni abbondanti e un piano di coperta moderno ed ergonomico: sono le caratteristiche dell'Rm 1260, il nuovo 40' del cantiere francese Rm Fora Marine realizzato in collaborazione con il progettista Marc Lombard. Erede dell'Rm 1200, il primo esemplare di questo bellissimo mix di eleganza e performance, disponibile nelle due versioni monochiglia con due timoni e bichiglia e monotimone, sarà varato nel marzo del 2012. Il layout interno prevede una cabina di prua più spaziosa così come anche un locale tecnico più ampio con la possibilità di trasformarlo in una cabina supplementare. www.rm-yachts.com



La donazione di Lalla

Nuova linfa per l'Associazione Life onlus, che ha ricevuto la donazione di *Lalla*, 13 metri del '26, interamente di mogano, inserito nel progetto Scugnizzi a vela, realizzato con il Patrocinio della Marina e la collaborazione dei Marinai d'Italia. Al progetto partecipano i ragazzi di alcune case famiglia napoletane, della Comunità Pubblica per Minori di Nisida e dell'Asl NA1 Igiene Mentale. www.associazionelife.it

Save Cork. Tradizione ed ecologia

L'Associazione Save Cork ha per scopo la diffusione dei contenuti legati alla tradizione navale e all'ecologia. Su questi principi si fonda il progetto di eco-refit di *Cork*, un progetto di Carlo Sciarrelli attualmente "posteggiato" nel cantiere navale francese Sud Croisière di Cap D'Agde, per salvaguardare un'opera d'arte dello yachting e farlo navigare in Mediterraneo. Diventare membri dell'associazione è facile: collegandosi al sito www.savecork.com sono disponibili tutte le informazioni affinché chiunque possa sostenere il progetto e contribuire al futuro della nautica eco-compatibile.



novità 2012
RM 1260

Dati tecnici:

Lunghezza fuoritutto (con delfiniera): 12,60 m
Baglio: 4,35 m
Superficie velica approssimativa: 98 m²
Pescaggio: bichiglia: 1,85 m / monochiglia: 2,20 m
Disponibile nelle versioni monochiglia con 2 timoni e bichiglia monotimone

2006 RM 880



2009 RM 1350



2012
l'avventura continua...

★ Top Yachts ★

Dream Boats & Brokerage

Marina Cala Galera 25 - 58018 Porto Ercole (GR)

Tel. +39 0564 830234 fax +39 0564 830235

Riva di Traiano uff. B sud 36 tel./fax +39 0766 503944

Roma via di San Teodoro 32 - 00186 Tel. +39 335 220742

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



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 Atto Adriatico

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



Musto Porto Cervo

Una scarpa dal design moderno che garantisce ottime prestazioni a bordo e uno stile impeccabile a terra. Musto propone al grande pubblico amante della nautica la Porto Cervo, calzatura in pelle scamosciata impermeabile in stile mocassino, arricchita ai lati da una rete in tessuto che le dona un tocco di sportività. L'allacciatura continua a doppio occhiello è anch'essa in pelle. La suola in gomma di tipo GD360 di ultima generazione Musto, rinnovata con un esclusivo sistema di drenaggio dell'acqua, completa lo stile sportivo e rende comoda la camminata. Al suo interno è inserita la pratica suola Eva antishock estraibile. È venduta in versione uomo e donna nei colori: Sand, White, Navy, Dark Brown. www.pivoli.it



Il meteo nel dettaglio

Gdl 40 di Garmin è il primo e unico ricevitore Gsm di informazioni meteorologiche per la nautica attualmente sul mercato, che porta on-demand grafici meteo e dati radar direttamente nella rete Nmea 2000® compatibile con i chartplotter Garmin. Un pratico e semplice dispositivo che consente di visualizzare sul monitor di bordo una grande quantità di dati tra cui il radar meteo in tempo reale, la velocità e la direzione del vento, la temperatura del mare in superficie, l'altezza delle onde, le previsioni meteomarine locali, gli avvisi ai naviganti, le informazioni sui temporali e molto ancora. Semplice da installare e facile da usare, è un piccolo dispositivo che si aggancia alla rete telefonica (sotto copertura Gsm) per ricevere i dati meteo da "Digital Cyclone", società leader mondiale per le previsioni atmosferiche che garantisce un'accurata copertura di previsioni per gli Stati Uniti, il Canada e l'Europa. Il segnale dei ripetitori Gsm è garantito entro il raggio di 12-15 miglia. www.garmin.it



Converse... al polso

Clocked di Watch Converse è un orologio moderno dal design sostanziale e allo stesso tempo molto originale. Un modello unisex dalla cassa e cinturino in silicone, a tre sfere luminescenti, water resistany (5 ATM) e cassa 40mm, disponibile nel colore Blue navy. Watch Converse segna il debutto del noto brand Converse nel mondo dell'orologeria, uno "sbarco" destinato a riscuotere un grande successo.

www.converse.com

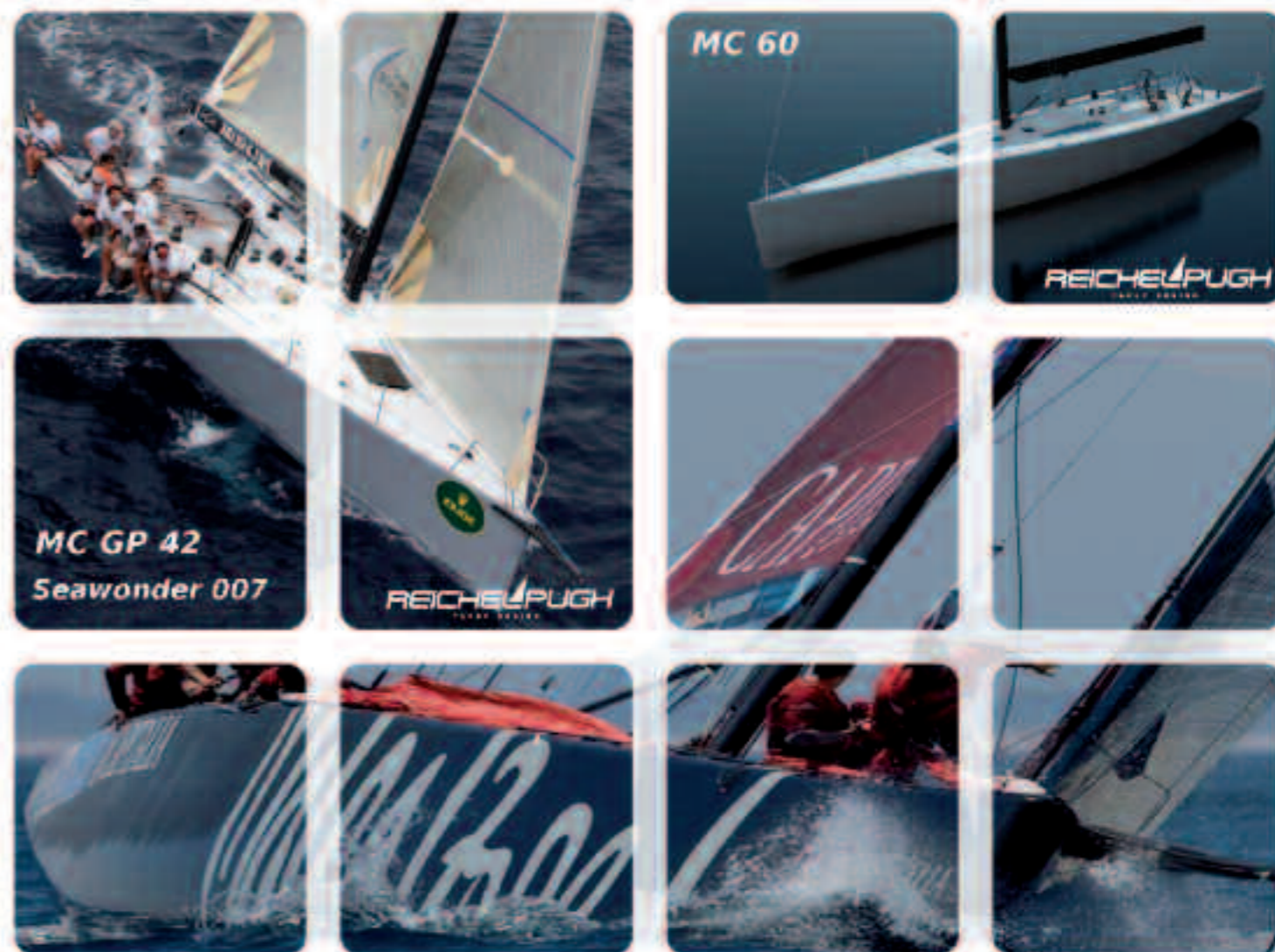
Mauji Canoes per la vela

Nuovi modelli per gli occhiali da sole Maui Jim, studiati appositamente per la nautica: si chiamano Canoes, vantano lenti Maui Jim Evolution-High Transmission e montatura Grilamid. Tutti i modelli Maui Jim sono dotati di tecnologia brevettata Polarized Plus 2, che assorbe il 99,9 per cento della luce riflessa, massimizza la quantità di luce utilizzabile che arriva agli occhi, riflette tutta la luce diretta ed elimina le radiazioni dall'alto e quelle riflesse, oltre a catturare ed assorbire i riflessi di rimbalzo. Prezzo al pubblico: 174 euro. www.maujim.com



Salone Nautico di Venezia: un successo

80 mila visitatori provenienti principalmente dal centro-Nord Italia, Austria, Slovenia e Croazia, 180 barche esposte di cui 32 in acqua, 150 espositori e 300 marchi rappresentati, ma soprattutto grande soddisfazione da parte degli operatori commerciali per vendite e contatti. Con questi ottimi e soddisfacenti risultati, va in archivio la decima edizione del Salone Nautico Internazionale di Venezia, che si è svolto dal 7 al 10 aprile a Parco San Giuliano. Expo Venice, società organizzatrice del Salone, ha già individuato nel periodo successivo alla Pasqua 2012, le date della prossima edizione, che questa volta si svilupperà in due week end: dal 13 al 15 e dal 20 al 22 aprile. festivaldelmare.com



Performance - sempre!

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

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



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

www.marinecomposite.it