

®

MEMBRANE

MEMBRANE e Banks Sails sono marchi di Veleria Semeraro Srl.

SOLUZIONI VINCENTI



51° SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE
STAND B14 - MONDO IN VELA

RACE Q



Banks Sails

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

ITALIANPOINTS

- Ancona
- Bari
- Catania
- Genova
- Lavagna
- Lignano
- Livorno
- Messina
- Napoli
- Palermo
- Ravenna
- RivadiTraiano
- Varazze

EUROPEANPOINTS

- Croatia
- Germany
- Greece
- Malta
- Spain
- Turkey
- UK

la vela d'altura

magazine

PERIODICO D'INFORMAZIONE DELLA UNIONE VELA ALTURA ITALIANA - ANNO XVI - N. 57 - OTTOBRE 2011



TRIESTE TUTTA UN'ALTRA VELA



VINCENZO DE BLASIO
CON L'NM 38 SCUGNIZZA
ARMATORE DELL'ANNO 2011

PREMIAZIONE SABATO 8 OTTOBRE
AL SALONE NAUTICO DI GENOVA
PRESSO IL TEATRO DEL MARE

FOTO GRAZIELLA MILETTI

SPECIALE FIV.
Campionato Italiano Offshore



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

Realizzazione ARTEGRAFICA PLS info@artegraficapls.it



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



Idea e realizzazione
ARTEGRAFICA PLS
info@artegraficpls.it

Direttore Responsabile
Laura Jelmini

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

Pubblicità
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficpls.it

Stampa
SPEDIM

Hanno collaborato a questo numero
Marco Battistelli
Davide Besana
Clyde Carter
Francesco Coari
Dobbs Davis
Andrea Fornaro
Guido Leone
Giuliano Luzzatto
Francesca Magnini
Alessandro Mei
Alessandro Nazareth
Fausto Pierobon
Francesco Piva
Matteo Polli
Francesco Siculiana
Sergio Quirino Valente

Editoriale	2
La vignetta di Besana	5
Campionato Assoluto d'altura	7
La traversata delle sorprese	16
Il fantastico Fastnet di PerAspera	20
Dalla Sicilia alla Costa Azzurra	24
Fra Diavolo concede il bis	28
Il premio più ambito	32
Fiv: Campionato Italiano Offshore	34
L'armatore: Roberto Reccanello	38
Il progettista: Alessandro Vismara	40
Velerie: Quantum Italia	44
Uno sguardo al domani	48
Ottimizzare per vincere	54
Comet 100, lo stato dell'arte	58
Gs 39, finalmente in acqua	60
News	62





Grazie al vostro impegno

Cari armatori, ci stiamo avviando alla conclusione di questa stagione di regate, chiusura che coincide, simbolicamente, con la consegna dei premi dell'Armatore dell'Anno, trofeo che coinvolge tutti noi che facciamo regate e che abbiamo intitolato al caro amico Sergio Masserotti, prematuramente scomparso da ormai quattro anni. Come già avvenuto negli anni passati, i vincitori saranno premiati al Salone Nautico di Genova, palcoscenico esclusivo che evidenzia l'importanza di questo ambito riconoscimento, sabato 8 ottobre alle ore 12, presso il Teatro del Mare. Non mancate, sarà l'occasione per salutarci e rivivere assieme una stagione di regate davvero soddisfacente per tutti noi dell'Unione Vela d'Alta Italia.

Soddisfacente perché in barba alla crisi che attanaglia l'economia a livello globale, dunque le risorse di ciascuno di noi, l'Uvai, nel primo semestre del 2011, ha aumentato il numero degli iscritti e dei certificati emessi. E' un grande risultato in senso assoluto, che diventa ancora più importante se pensiamo che altre classi dell'altura hanno avuto dei cali abbastanza evidenti, giustificabili, appunto, da una situazione generale che non promette nulla di buono. Noi, invece, grazie al vostro impegno, teniamo duro, anzi, continuiamo a crescere, ed è un motivo di grande soddisfazione che non possiamo certo nascondere. Crescere nei numeri, inoltre, significa crescere anche nei servizi, ed è quello a cui stiamo lavorando alacremente dall'inizio dell'anno, per garantire a tutti i nostri soci il massimo dell'efficienza. Nessuna esultanza, in questo caso, siamo solo all'inizio e c'è ancora tanto da fare - a partire dai controlli e dalla gestione delle classifiche, lavoro che verrà implementato fin dai prossimi campionati Invernali - ma è un piacere sapere che il grado di soddisfazione dei regatanti per i servizi offerti dall'Uvai è in crescita. E' una spinta per continuare su questa strada.

Regatanti che, inoltre, continuano a mettere successi, a conferma che il nostro movimento è a un livello altissimo. Lo conferma il fatto che al Mondiale Orc International di Cherso non solo eravamo presenti con la flotta numericamente più ampia, ma abbiamo conquistato i due titoli Mondiali in palio con *Enfant Terrible* di Alberto Rossi e *Low Noise* di Giuseppe Giuffrè, un risultato straordinario, lasciatemelo dire, che ci riempie d'orgoglio perché premia, oltre ai due validissimi equipaggi che hanno vinto il Mondiale, tutta la vela italiana. Un movimento che l'anno prossimo avrà l'occasione di partecipare a un altro evento di assoluto rilievo come il campionato Europeo Orc International, che molto probabilmente l'Orc assegnerà ad una location italiana. Per quanto riguarda il campionato Italiano, invece, si svolgerà certamente in Tirreno, ma anche in questo caso la sede non è stata decisa. Siamo infatti ancora vagliando attentamente le tre candidature che ci sono pervenute e vista l'importanza della scelta, ci siamo presi ancora un po' di tempo per decidere. Presto, molto presto, ufficializzeremo

la località di questo evento che raccoglie una pesante eredità, quella del magnifico campionato che si è disputato a luglio a Porto San Rocco e di cui trovate un ampio resoconto su queste pagine. Una manifestazione che ha rasentato la perfezione sotto tutti i punti di vista.

Per concludere, una breve anticipazione per il 2012, anche questa da ufficializzare in tempi rapidi insieme agli aggiornamenti relativi al sistema Orc International. Come richiesto dall'Isaf e dall'Orc, stiamo pensando di ristrutturare la flotta in funzione dell'evoluzione tecnica delle barche, soprattutto la parte relativa alla divisione delle classi, per cui, a seguito della richiesta di un grosso numero di regatanti e armatori, istituiremo due nuove classi, una per i "big", le barche più grandi della flotta, e una Classe 4, per le più piccole. Ma di tutto ciò, e di altro, parleremo ampiamente sul prossimo numero di questa rivista sempre più ricca (a proposito: un grazie di cuore a tutti i nostri collaboratori e un benvenuto a chi voglia contribuire) che, ci auguriamo, sia di vostro gradimento.



Nautilus Marina Group

CANTIERE NAVALE - MARINA - COMPRAVENDITA - YACHT CLUB



nm38
Campione Italiano ORCi 2011
con Rewind Energy Resources

nm
YACHTS

Una fantastica stagione di vittorie



nm38
Vincenzo De Blasio con Scugnizza conquista il prestigioso
Trofeo Armatore dell'anno 2011



Banchina A

www.nmyachts.com

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

COMET 100 THE POWER AND THE GRACE



The elements don't change, time nurtures myth, man creates technologies and we turn them into beautiful boats with our bare hands. Founded in 1961, Comar was one of the first shipyards to use fibreglass for production craft. Today the Comets are a clever marriage of cutting-edge technologies and skilled artisan workmanship. Most of the components you'll find aboard your Comet -

from the hull to the joinery, flush hatches and steel hardware - are all custom-made in-house. Our boats are called Comets and we build them for people who share our passion because these boats, like passion itself, stand the test of time. If you would like to learn more, visit us at Fiumicino, in Italy, just a stone's throw from Rome's main airport.



Marina 1 - D127



COMET: 2100 • 260 • 310 • 350 • 380 • 410 • 450 • 520 • 520S • 620 • 620S • 730S • 850S • 1000S

www.comaryachts.it - info@comaryachts.it - Viale Traiano, 27 - 00054 Fiumicino - Rome - Italy - phone +39 06 6522012 - fax +39 06 65029816

LA VIGNETTA DI DAVIDE BESANA



ESPRIMI UN DESIDERIO. STAI PER ARRIVARE IN PORTO.

A **Marina di Loano** facciamo del servizio una vera e propria filosofia di vita. Il nostro staff è sempre a tua disposizione per assisterti in fase di ormeggio, di partenza o per qualsiasi problema legato all'imbarcazione e abbiamo predisposto tutta una serie di servizi per rendere la tua permanenza in porto un'esperienza di assoluta piacere. Dato colossale multifunzione che permette comodamente lo scarico delle acque nere, ai bagni e alle docce a non più di 200 metri dal tuo posto barca, allestiti come veri e propri locali domestici e dotati del massimo livello di comfort e di privacy, nonché di aree relax. Ma questo non è tutto. Se lo desideri, ti mettiamo in contatto con un servizio di lavanderia e di pulizia per la tua barca; ti facciamo consegnare lo speso e la mattina ti diamo il buongiorno portandoti il giornale.

Il nostro obiettivo è superare ogni giorno le tue aspettative.

Scopri di più su www.marinadiloano.it

**SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE
DI GENOVA 2011**

**PADIGLIONE S - 1A GALLERIA
STAND E 49**

CONTINUA LA CAMPAGNA VENDITE 2011

Chiamaci per scoprire le nostre offerte - 019 6799127 - infopoint@marinadiloano.it



il porto che vale una vacanza.

Campionato Assoluto d'altura: cronaca di un evento perfetto

Dopo la delusione del Mondiale Orc International di Cherso, le migliori barche italiane d'altura si sono ritrovate a Muggia, a due passi da Trieste, per una spettacolare edizione dei campionati Italiani. Coccolati da un'organizzazione assolutamente perfetta, armatori e regatanti, tra cui alcuni dei migliori velisti italiani in circolazione, hanno potuto finalmente godersi una settimana di regate in un contesto, il Marina di Porto San Rocco, ideale per ospitare una manifestazione di questo livello.

Foto Miletto

di Emanuel Richelmy

Gran bel campionato. A forte rischio di risultare ridondanti, visto che gli elogi all'Italiano Assoluto d'altura 2011 si sono moltiplicati prima in banchina, poi sul web e la carta stampata, non possiamo non aggiungere anche la nostra voce alla valanga di lodi che si sono rovesciate sull'organizzazione di questo evento, che si è svolto a Porto San Rocco (Muggia), a due passi da Trieste, dal 17 al 25 luglio. Complimenti vivissimi dunque ai tre circoli organizzatori - lo Yc Adriaco, la Triestina della Vela e lo

Yc Porto San Rocco - e alla splendida e altrettanto funzionale struttura di Porto San Rocco, il marina diretto da Roberto Sponza che ha ospitato il campionato per la gioia di tutti, regatanti, addetti ai lavori e semplici osservatori. E un grazie di cuore alle decine di volontari, veri e propri artefici di una regata dove tutto ha girato alla perfezione, sia in acqua che a terra, riuniti sotto lo stesso tetto dai sodalizi triestini, a conferma che quando si collabora, e in Italia purtroppo non sempre avviene, raggiungere un

obiettivo diventa molto più facile. Esaurita la sfilza di doverosi ringraziamenti, veniamo alla cronaca, che ha coinvolto 53 barche divise in cinque classi. Grazie a condizioni meteo assolutamente eccellenti per il periodo (e all'azzeccata scelta di regata in acque slovene presa dal Comitato di Regata presieduto da Fabrizio Gagliardi, numero 1 dell'Altomare in Federazione), a fine evento sono state 6 le regate a bastone portate a termine, prove che hanno evidenziato un grande equilibrio nella flotta, soprattutto

per quel che riguarda le barche più piccole della Classe 3. Tra i grandi della Classe 1-2 R, vittoria per il Tp 52 modificato *Aniene 1a Classe* di Alessandro Rinaldi, con a bordo Lorenzo Bressani al timone e Michele Paoletti alla tattica, che ha avuto la meglio sul Gs 42 Race *Man* di Riccardo Di Bartolomeo, portato da Enrico Zennaro (Tommaso Chieffi tattico) e sul Gs 56 Race *Banks Sails Emoticom*, armato e timonato da Paolo Semeraro. Il Gs 46 *Exprivia Luduan* di Giovanni Sylos Labini (armatore-timoniere,

con Daniele De Tullio alla tattica) ha invece vinto il titolo in Classe 1 C, davanti a *Kixxme* di Tommaso Ronconi e *Selene* di Massimo De Campo, mentre in Classe 2 C un altro Grand Soleil, il 43' *Athiris & C.* di Sergio Taccheo (affiancato alla tattica da Nevio Sabadin) ha preceduto *Despeinada* di Claudio Sernagiotto e *Alvarosky* di Francesco Siculiana. Esaltante, come anticipato, la battaglia in Classe 3 Regata, con vittoria sul filo di lana per l'Nm 38 *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani (Iacopo Lacerra al

timone e Paolo Montefusco tattico) sul Comet 38 *Scricca* di Gianfranco Cioce (tattico Lorenzo Bodini) e l'altro Nm 38 *Scugnizza* di Vincenzo De Blasio (tattico Paolo Cian); non da meno quella tra i Crociera, con successo del Gs 37 *Sagola GS* di Fausto Pierobon (tattico Pino Pinelli) su *Betta Splendens* di Orazio Olivo ed *Escandalo* di Jiri Liska (che battendo bandiera ceca, ha ceduto il bronzo a *Machiael* di Renato Pesaresi. A *Man* e *Rewind Energy Resources*, infine, il Trofeo Tre Mari per il Gruppo A e B.

La straordinaria stagione dell'Nm 38

Alla prima stagione di regate dopo esser stato presentato al Salone Nautico di Genova dell'anno scorso, l'Nm 38, l'atteso progetto di Maurizio Cossutti realizzato da Nm Yachts, nuovo brand del Nautilus Marina Group, non ha tradito le aspettative, centrando fin da subito gli obiettivi prefissati. Se *Scugnizza* di Vincenzo De Blasio, il secondo scafo della serie a scendere in acqua, si è aggiudicato il titolo di Armatore dell'Anno Uvai per il 2011, a conferma di una stagione straordinaria condita da numerosi successi tra Tirreno e Adriatico, *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani, il terzo Nm 38 prodotto dal cantiere, ha conquistato a Muggia il titolo Italiano in Classe 3 Regata, nonché il Trofeo dei Tre Mari nel Gruppo B. Praticamente un en plein, a cui manca solo il titolo Mondiale, sfuggito a *Scugnizza* causa una pessima prestazione in quella regata lunga che rimarrà negli annali per le (giustificate) polemiche scoppiate a fine gara. «Siamo molto contenti, è ovvio», ha dichiarato Pino Stillitano, titolare di Nm Yachts, arrivato a Porto San Rocco giusto in tempo per festeggiare il titolo. «E siamo anche certi che sia solo l'inizio, perché l'Nm 38 ha un grande futuro davanti e chi vuole avere una barca competitiva per l'anno prossimo, non può che scegliere la nostra. L'Nm 38 ha tutte le caratteristiche per rimanere vincente nel tempo, è stato concepito con questo preciso intento, perché noi stessi siamo i primi a vivere il mare e la vela. Quindi sappiamo molto bene quali sono le precise volontà di un armatore». Intanto, in attesa della prossima stagione e delle eventuali conferme, c'è da godersi un 2011 straordinario, e per certi versi, visto che parliamo di barche messe in acqua da poco, anche inaspettato.



Foto Taccola



Foto Miletta



Foto Miletta



Foto Miletta



Foto Miletta



Foto Miletta



Foto Miletta

A margine della manifestazione

di Guido Leone

Grazie alla cortese ospitalità sulla Barca Comitato accordatami da Fabrizio Gagliardi, Presidente designato del Comitato di Regata, ho potuto assistere alle ultime due giornate di regate dei campionati Italiani Assoluti di Muggia. La compagnia - oltre a quella del nominato Fabrizio - di vecchi amici come Giorgio Brezich, Gianfranco Frizzarin e la coniuge di "Friz", Emilietta Barbieri, indimenticata ed indimenticabile - per quelli che, come il sottoscritto, erano della partita all'epoca - armatrice e timoniera del mini-tonner *Son of a gun*, hanno reso particolarmente piacevole il soggiorno a bordo, sia per l'aria di competenza e passione che vi si respirava, che per l'approccio cordiale dei rapporti che vi si stabilivano. Di notevole, altresì, l'intrinseca razionalità e comodità del Battello Comitato, che la Società Triestina della Vela ha nel suo patrimonio, e che, tra i tanti che ho frequentato, ritengo tra i migliori in assoluto. Le acque "giuliane", miscelate con quelle slovene dei vicini di casa, che hanno ospitato le molte barche concorrenti, hanno, alla fine, premiato certamente i migliori: su questo non sussiste il benché minimo dubbio. La combinazione dei meriti su qualunque unità da regata, come sa ciascuno di noi che ha specifica competenza e ne frequenta i campi, è fondata su elementi di natura umana ed altri di contenuto tecnico. L'equipaggio costituisce, nel suo insieme e con riguardo a ciascuno dei suoi componenti, l'elemento umano. L'elemento tecnico è costituito dalla barca, tout court e, in dettaglio, dalle diverse parti che la compongono. Semplificando - l'unica cosa che sono in grado di fare, vista la mia formazione tutt'altro che tecnica - lo scafo, soprattutto l'opera viva, e le parti che costituiscono l'insieme del sistema "propulsivo" (quello naturale, ovviamente, attivato dai soffi di Eolo), sono, diciamo così, la base dei calcoli che determinano il fatidico Vpp. Faccio un passo indietro. Osservando le barche in regata ho soffermato la mia attenzione su *Man*, campione Italiano uscente, e su *Aniene 1a Classe* che, al momento del mio arrivo a Trieste, il 21 luglio, erano, rispettivamente, prima e seconda dei grandi. Le regate del 22 mostravano un *Aniene 1a Classe* molto veloce, come peraltro gli altri suoi pari peso, molto grandi, che superavano *Man*, nella classifica provvisoria delle due prove disputate quel giorno, la quale ultima subiva la preponderanza delle barche più grandi e, quindi, più veloci.



Foto Taccola



La mia innata curiosità, non disgiunta dalla mia natura che mi spinge ad analizzare, mi suggeriva di dare uno sguardo alle classifiche delle due barche, con i tempi, relativi alle 6 prove disputate e, quindi, di prendere visione, dopo, dei certificati Orc International completi delle due citate barche. Dal confronto dei tempi di regata emerge che il Tp 52 *Aniene*, per prevalere sul Gs 42 *Man*, sul percorso di 11 miglia e rotti, doveva "staccarlo" di circa 18 minuti. A "naso", considerate le caratteristiche delle due barche - la prima disegnata e realizzata, all'interno delle "rules" imposte, per sviluppare la maggiore velocità possibile, la seconda progettata dai "maghi" del già Ims Botin e Carkeek sui parametri dettati dal sistema Orc - il lasso di tempo di cui sopra mi sembrava alquanto modesto. Una volta maturate dette considerazioni mi sono subito reso conto che, viste le caratteristiche del sistema Orc, una tale supposizione poteva apparire, essendomi addentrato in un campo nel quale non ho competenza specifica, persino "peregrina". Sono passato, quindi, a confrontare i certificati di stazza delle due barche, o meglio, i Vpp che vi appaiono. I dati delle teoriche velocità che le due barche sono in grado di sviluppare nelle diverse andature ed in relazione alle diverse velocità del vento, indicano che la "velocità massima" (mi si passi la definizione non proprio marinara) che *Man* è in grado di raggiungere è, ovviamente, nell'arco delle "wind speed" considerate dal sistema, di 10,94 nodi, con 20 nodi d'aria e a 120°. Da parte sua *Aniene 1a Classe* attinge il suo limite massimo di 14,69 nodi, con 20 nodi di vento e a 135°. Vertendosi nel campo del "teorico", può starci che le velocità reali differiscano, in una certa misura, da quelle teoriche. Ciò nonostante le velocità che il Vpp dell'Orc assegna al Tp 52 (ancorché modificato) *Aniene*, appaiono, forse, un tantino modeste. Una constatazione che ebbi l'opportunità di fare, a Punta Ala, in occasione di una tappa del circuito Tp 52 (2006 se non ricordo male) conferma l'attendibilità della mia considerazione: "driver" Emanuele Sacripanti, seguivamo le regate a bordo di un grosso gommone supermotorizzato. In una giornata di brezza tesa, 14/16 nodi d'aria, nel lato di poppa, per stare dietro alla prima della flotta, composta dalle barche migliori del momento, non dovevamo scendere sotto i 18/20 nodi di velocità. Un autentico spettacolo, per chi ama la vela.

Sulla partecipazione di *Aniene 1a Classe* al Mondiale di Cres, si favoleggia di mirabolanti planate a 25 nodi. Voce che riporto con il beneficio d'inventario, e che è, per me, un sentito dire dichiaratamente di terza mano. Vero è che *Aniene*, per rientrare nei limiti di rating per partecipare agli Assoluti, ha dovuto fare a meno di un po' di tela, sta però di fatto che a Trieste è stato, praticamente sempre, davanti agli altri Tp 52 in regata. Altrettanto vero che l'equipaggio che curava *Aniene* era letteralmente di un altro pianeta, ma senza un mezzo adeguato, neppure i pur bravissimi Lorenzo Bressani, Michele Paoletti & Co avrebbero potuto attingere i risultati che, più che meritatamente, hanno raggiunto. C'è, infine, da considerare che la barca seconda classificata, *Man*, quanto a qualità dell'equipaggio non era certo da meno, potendo annoverare campioni della statura di Tommaso Chieffi, Alberto Fantini, Sandro Montefusco, Enrico Zennaro, Lorenzo Mazza, etc...

Per concludere, ribadendo che il mio "pistolotto" tutto vuole essere meno che un appunto di natura tecnica, il mio intento è di capire, sottoponendo le mie riflessioni all'attenzione di chi avrà voglia di leggere il mio scritto, se, per esempio, le peculiarità della Box Rule, in base alla quale sono realizzati i Tp 52, sono in grado di "sviare" le procedure di determinazione del Vpp, inquinandone il rigore tecnico, insito nel sistema che, ricordo, trae origine da una approfondita ed attendibile ricerca nata e sviluppata in quell'autentico tempio della Tecnologia che è il Mit.

Foto Taccola



Foto Taccola

L'ennesimo successo di Sagola

di Fausto Pierobon (armatore Sagola)

Questo campionato ha lasciato contenti tutti i partecipanti per l'organizzazione e per il vento, che anche stavolta, come nel 2003, ha fatto la sua parte. Per quel che mi riguarda, l'unica sorpresa per noi negativa è stata la scelta del comitato organizzatore di modificare il classico percorso a bastone con un nuovo bastone a tre boline. All'inizio non sembrava un problema, però dopo le prime regate ci siamo accorti che i valori dei compensi cambiavano sensibilmente privilegiando le barche che nel certificato apparivano lente di bolina e veloci di poppa, garantendogli un notevole beneficio nei confronti di barche bilanciate in ambedue le andature (come dovrebbe essere!). In pratica ci siamo trovati a dover pagare in ogni condizione di vento barche che avevano un Gph fisso ben inferiore al nostro... cosa mai vista nella regate Ims/Orc International. Sarebbe stato utile per chi preparava la barca sapere prima di questo nuovo percorso, in modo da migliorare il proprio rating in funzione delle tre boline. Abbiamo chiesto lumi a chi di dovere, ma risposte semplici e concrete non ne abbiamo avute...

Ad ogni modo, ho lavorato tutto l'inverno per migliorare il *Sagola* e sono contento che almeno il titolo dei "crocieristi" che lo siamo portati a casa, segno evidente che sono le barche a fare la differenza e non gli equipaggi, per cui è ora di finirla di dividere le classi in base a chi sale a bordo. Anche se avessimo avuto in barca Paul Cayard, non avremmo guadagnato quei 10 secondi/miglio su barche nate per la regata e costruite nei parametri dell'Orc International. Quindi in regata vadano le barche prototipo, o custom, o estreme che siano, e in crociera tutte le altre, fatte anche per andare in vacanza con famiglia... e sono la maggioranza! Ovvio che resta il boccone amaro nel vedere, ad esempio, che un Nm 38 (onore al merito di chi ha costruito questo missile!) è più grande, più leggero, ha più vela e in più il rating lo vede più lento della tua barca... che è più piccola, più pesante, con meno tela e piena di mobili e accessori. Magari sono le solite critiche ad un sistema di regata molto complesso che fa fatica a mettere tutte le barche in grado di vincere... Ad ogni modo, è dal 2003 che corro in Ims, partecipando a tutte le regate più importanti, e adesso mi sono stancato di investire un sacco di soldi e di energie personali in questo mondo. Due titoli Mondiali, due Italiani ed un Europeo possono bastare, e poi, per concludere, vi dirò che mi mancano i miei nemici di sempre di classe: Manuel Costantin e Francesco Siculiana, il neo presidente dell'Uvai. Senza di loro, anche se li ho più volte stramaledetti, non c'è più gusto. Era tanta la soddisfazione nel batterli, quanto il nervoso quando gli arrivavo dietro, una guerra durata 6, 7 anni, all'inizio molto divertente, poi diventata furiosa tanto da non guardarsi più in faccia. Basta, ora è finita, sto cercando un Dinghy. Mi sa che mi ritiro da questo tipo di regate... forse.

Grand Soleil, grandi successi

Lo abbiamo intercettato lungo le banchine di Porto San Rocco alla vigilia della conclusione dell'Italiano, circondato da un interesse che era difficile non notare. Gianguido Girotti, responsabile prodotto del Cantiere del Pardo e di tutti i progetti da regata della celebre realtà appena acquisita da Bavaria, ha seguito da vicino l'evolversi del campionato, che si è concluso con un trionfo per le barche realizzate dal cantiere di Forlì. Ma non ditegli che ha portato fortuna. «Ci mancherebbe! Il merito è tutto degli armatori e degli equipaggi che sono stati capaci di portare al meglio le nostre barche. Certo, la nostra soddisfazione è enorme, perché noi sappiamo che la qualità dei Grand Soleil è altissima, ma portare a casa tre titoli italiani su cinque è veramente un bel risultato che va al di là di qualsiasi previsione». Un risultato che arriva nel momento giusto, tra l'altro, visto che lo storico cantiere di Forlì, dopo l'acquisizione da parte del gruppo Bavaria, ha iniziato un'importante fase di rilancio, che coincide con il lancio del nuovo, atteso Grand Soleil 39, performance cruiser che strizza l'occhio alla regata (vedi a pagina 62). «Ne abbiamo già vendute una decina e ho avuto altri riscontri da numerosi armatori. Quindi crediamo che sarà il protagonista della prossima stagione, anche perché è una barca bellissima e altrettanto competitiva, concepita da uno staff tutto italiano per rendere al meglio in crociera e vincere le regate». Molto probabile. E la caccia al titolo mancante, dunque, è ufficialmente aperta.



Foto Milletti



Foto Milletti

Lavorare sodo per crescere insieme

di Sergio Quirino Valente (armatore Italia 10.98 Wave)

Se Cherso era un'isola felice... a Trieste finalmente abbiamo regatato. I complimenti si sono sprecati a terra e in mare, per cui non resta altro che rinnovarli: allora, complimenti ancora. Volevo però sollecitare l'attenzione degli amici sulle due "orette" vissute tra armatori: mercoledì 20 luglio, dalle 18 in poi, tutti insieme nella Sala Convegni di Porto San Rocco. Presidente e Segretario Uvai, nonché Fiv schierati al di là del tavolo, e noi in platea a chiacchierare di cose a mio parere perfettamente inutili. Così sono venuti fuori importantissimi (?) problemi quali i tavoli e i fornelli, quindi il punteggio Fiv degli atleti... Poi categoria regata, crociera e chi più ne ha, ne metta! Dopo altre "ciaccole" a vuoto, ci si è lamentati persino dei costi delle stazze. E pensare che quando c'è da comprare un fiocco (o peggio ancora una randa)... Non dico altro.

Oggettivamente bisogna lavorare (ma veramente tanto!) per consentire al movimento velico di crescere. Ma il primo innesto va inculcato nel cervello, perché sino a quando proseguiamo il dialogo su quisquiglie di tal genere, continueremo a rovistare nel nostro microcosmo onde divenire una "setta" ancor più chiusa; e quel che è peggio incomprensibile (cazza la randa! fuori compreso... sfida chiunque ad afferrare al volo simili termini). Con l'unico obiettivo, poi, di frastagliare ancor più le innumerevoli classifiche onde portare a casa una coppa; e neppure interessa quale: basta metterla sullo scaffale. Bene. In onore alla passione che fortunatamente ci anima - su quella, almeno, nulla da dire - ribadisco il mio pensiero filosofico che peraltro ho già espresso in sede triestina (...muggesana). Reitero quindi i miei dogmi.

1) Sponsor istituzionali subito (ovviamente non il bar sottocasa). Possibile che regate non ufficiali beneficino di marchi internazionali e altisonanti, mentre noi "titolati" no? D'accordo, i soldi non danno la felicità, però rilassano (e nel contempo risolvono anche parecchie difficoltà organizzative); 2) Media a palla. Infatti se il mondo non ci conosce, come fa a darci credito? Centuplicare la nostra Rivista e organizzare redazionali ad hoc dovrebbe essere la nostra "mission" di base; 3) Orc e Irc insieme. Sinceramente: a che caz servono due formule? Ma soprattutto, a chi? Creano solo ulteriore confusione in un apparato che già vive nel caos! (vedi sopra: ...la coppa sullo scaffale); 4) E per finire: coesione e collaborazione assoluta tra Uvai e armatori, perché l'Uvai siamo noi armatori; dunque chi recita a braccio può anche levare il disturbo. Del resto la vela è piena di altre classi (e io dico: pure troppe!).

Insomma. Il risultato della riunione triestina è stato quello di perdere un po' di tempo: a mio parere, un copione in negativo da non ripetere (anche se servono anche quelli). Per cui - tanto per essere costruttivi - ognuno è invitato ad apportare il suo piccolo contributo (sia chiaro... sempre per migliorare il sistema) le cui credenziali dovranno essere animate: dall'infinito amore che nutriamo verso il nostro passatempo e dall'assoluta determinazione di lasciare un segno costruttivo. Solo così consentiremo alla vela di divenire, finalmente, uno "sport". Per concludere, rinnovo i complimenti all'apparato triestino (includendo proprio tutti); ai vincitori delle categorie (nonostante qualche "antipatico" bagno a terra da loro propugnato... dai, sto scherzando!). E volevo anche porgere sentite congratulazioni a noi regatanti (meritatissime!) per la grande professionalità mostrata qui (in positivo) e a Cres (in religioso silenzio, non per colpa nostra), che poi si traduce in signorilità, lealtà, e perché no, bravura. Cari Amici, auspicio di percorrere insieme la strada giusta, che vuol dire "tirare" un po' per uno. Ma se qualcuno passa il turno, nessuna paura di lasciarlo indietro. Ci raggiungerà. Alla peggio avremo perso uno che "remava" contro (...e scusate il termine non proprio consono al nostro applombe). Un caro saluto a tutti.

Foto Miletich



L'UNICA TECNOLOGIA
A FILO CONTINUO PER
VELE DAL SUPERMAXI
AL MELGES 20



PIAZZALE MARINA 2
STAND A12

ANTEPRIMA NUOVI MATERIALI 2012 PER
REGATA, CROCIERA, ONEDESIGN, CUSTOM

FIRENZE LOFT Tel. +39 055 8951219 FIRENZE@ONESAILS.COM



WWW.ONESAILS.COM

La traversata delle sorprese: vincono Foxy Lady e Gianin VI

Ancora un'edizione di successo per la classica traversata da Saint Tropez a Genova via Giraglia, animata da ben 190 barche e disputata a metà giugno. Allo scontato successo in tempo reale del velocissimo maxi *Esimit Europa 2* di Igor Simcic, hanno risposto i piccoli *Foxy Lady*, X-372 francese primo in Irc e vincitore del Trofeo Challenge Rolex, e l'*Hallberg Rassy 41 Gianin VI* di Pietro Supparo, splendido vincitore della classifica Orc. Gli altri premi a *Scintilla J* di Antonio Macri, *Comiris* di Thierry Bouchard, *Aurora* di Paolo Bonomo e Roberto Bruno, *Midva Hi Fun* di Besana-Crispiatico-Sirena (la cui regata è raccontata in queste pagine), *Itacentodue* di Adriano Calvini, *Irruenza II* di Matteo Scandolera e *Dralion* di Finis Pit.

di Davide Besana (armatore Midva Hi Fun)

Premetto che non è facile riassumere quanto fatto da 200 barche in una settimana di regate, e chiedo quindi scusa a tutti quegli eroi che hanno compiuto grandi imprese, sorpassi indimenticabili e partenze da manuale e non saranno citati. Non è possibile in una sola copia di questo giornale e non è possibile a me che ho seguito il tutto dalla svantaggiosa posizione di timoniere di una piccola barca sulla quale non ci si sposta dalla falchetta nemmeno per mangiare,

quindi se volete continuare a leggere sappiate che alla fine saprete solo una parte di quello che è successo fra le barche iscritte in classe Orc International, con qualche consiglio per fare qualcosa in una delle prossime edizioni. Dal 2010 è stata introdotta una prima prova che partendo a mezzanotte porta metà della flotta da San Remo a Saint Tropez con 60 miglia lungo costa. Un bel percorso che quest'anno ha fatto delle vittime illustri, come *Brancaleone* che l'aveva vinta lo scorso anno o *Manida*, finiti in zone di bonaccia dalle quali non sono riusciti a districarsi, mentre a Saint

Tropez arrivavano il *Sun Fast Irruenta*, l'*Elan Heimat* e il nostro *Midva Hi Fun*. Dopo una giornata fermi per un mistral che faceva volare le mucche, ci sono state due costiere con vento leggero in cui bisognava stare attenti alla rotazione del vento a destra opposta alla deviazione dovuta alla costa, e chi andava troppo a terra rischiava di arrivare alla boa di issata di bolina molto larga. In queste condizioni si sono comportati molto bene *Manida*, che ha vinto, *Brancaleone* e *Baciottinho*, mentre noi abbiamo portato a casa un quarto e un nono che abbiamo finto di considerare onorevoli

viste le condizioni meteo sfavorevoli. Le previsioni meteo per la lunga non erano delle migliori. I vari siti concordavano su un ponente piuttosto leggero che sarebbe andato a scemare prima di Capo Corso. Poi, la mattina della partenza qualcuno ha cominciato a prevedere vento un po' più sostenuto nella prima parte, mentre le previsioni a 30 ore erano decisamente bizzarre e contraddittorie. Avevamo già deciso di correre leggeri, in sei anziché sette, principalmente alla

Giraglia c'è poca bolina, e il vento leggero prevale, anche se ci si ricorda solo dei momenti eroici con spruzzi e planate, e quindi non abbiamo dato troppo peso alle previsioni. Con Chiara Calligaris, per la prima volta con noi e per la prima volta a questa regata, abbiamo deciso di non prendere decisioni e di andare dritti per rotta fino a quando non avremmo avuto la certezza di un vantaggio di qui o di là sul campo di regata. Abbiamo fatto una partenza terribile che non posso definire da principianti

visto che sarebbe un insulto alla categoria. Non posso non raccontarla: radio a palla, elicotteri, gommoni, insomma non abbiamo seguito lo svolgersi della preparazione via radio e ai 6 minuti la randa era ancora insaccata. Questo non è mai stato un problema, di solito sale in 30 secondi, ma stavolta è andato tutto storto e scemo io che non ho pensato ci fossero a bordo ben tre persone nuove con dei tempi dilatati rispetto alla norma. Per farla breve siamo entrati da sopravvento a 30 secondi dal via e presi



Foto Bortolenghi (Rolex)



Foto Bortolenghi (Rolex)



Foto Bortolenghi (Rolex)

LE IMMAGINI DELLA GIRAGLIA ROLEX CUP, LA GRANDE CLASSICA DEL MEDITERRANEO VINTA IN TEMPO REALE DAL MAXI SLOVENO ESIMIT EUROPA 2

in contropiede (panico, rosè, tensione, decidete voi) abbiamo fatto il giro del battello comitato pur non essendocene bisogno. Finita questa prodezza siamo andati a terra recuperando un botto di posizioni e ci siamo rimessi in regata, bordeggiando nel levante fino a quando, mettendo la prua a Sud e poi ad Ovest, non abbiamo issato lo spi leggero. Avvicinandoci alla Formigue comincia a squillare il telefono: "siete primi", "ora siete secondi per 100 metri", e così via. Benvenuti nella regata virtuale! Il sistema è un incubo meraviglioso che calcola gli abbuoni e ti dice quindi cosa stai facendo in tempo reale, sempre che ci sia un amico davanti al pc, e sicuramente ti tiene sveglio, ma - lasciatemelo dire - è un altro passo verso una vela più facile, in cui la cultura marinaresca conta sempre meno e che non so quanto mi interessi. Capisco la spettacolarizzazione ma per me la vela d'altura è anche l'insieme di problemi e di timori che ti colgono quando sei solo e al largo, se ogni 2 minuti ti chiama un amico per chiederti come mai stai così poggiato mentre un altro orza, diventa una seduta di Facebook.

Poco prima della Formigue il vento gira a Sud-Ovest, quindi genoa per girare lo scoglio e di nuovo lo spi, Vmg e prua sulla Giraglia, dove, per farla breve, arriviamo al tramonto del giorno successivo facendo solo un paio di strambate quando vediamo che le barche più a Nord

vanno più veloci. Fra queste il terribile *Gianin VI* che va come un missile, non solo è davanti in tempo corretto ma addirittura in tempo reale, fino a quando non va a impastarsi in quella carta moschicida che è il Golfo di Centuri assieme ad altri malcapitati che hanno sperato invano in un leggero rinforzo termico.

Intanto guardiamo le previsioni che annunciano un gran buco di vento in mezzo al golfo di Genova e una curiosa sparata di tramontana sulla zona di Savona. Però fa caldo e siamo invasi da mosche e farfalle che sono sempre fastidiose prima dello scirocco. Qui bisogna anche raccontare che mentre noi abbiamo avuto un po' di vento per tutta la traversata, le barche veloci ne sono uscite e si sono trovate in una gran cipria che ha fatto fare scelte azzardate come buttarsi in costa sul Desert des Agriates, dove in queste condizioni di vento se ne trova proprio poco, insomma, non erano proprio le loro condizioni e poi da quest'anno i compensi sono calcolati "time on time", quindi a stare fermi i piccoli ci guadagnano.

La Giraglia è senza vento. Binocolo alla mano, prepariamo un passaggio rasente agli scogli che ci permette di ammainare lo spi per una decina di minuti soltanto e ripartire dopo aver dribblato una ventina di barche che sonnecchiano nella bonaccia; ci rimettiamo all'inseguimento di *Baciottinho* che ha qualche miglio di

vantaggio ma sembra non scendere bene come noi. Non ci fidiamo delle previsioni e continuiamo sulla rotta di avvicinamento 20 gradi fuori rotta mentre il vento aumenta gradualmente ruotando a scirocco. Finalmente una scelta da prendere, e strambiamo, anche se un po' tardi. Grazie al tracking, vediamo i nostri avversari più temuti, *Manida*, *Baciottinho*, *Brancaleone*, andare troppo in costa e perdere posizioni, *Ojalà* allontanarsi sulla poppa (ha lo stesso rating di *Midva*, e ci ha già battuti in tempo reale in una regata per barche vintage), mentre da dietro si avvicina il vecchio ketch che speravamo di aver mollato in Corsica e invece non ha nessuna intenzione di perdere la Coppa. Con tutta la buona volontà non riusciamo a tagliare il traguardo con un margine sufficiente su di lui, e ci dobbiamo "accontentare" di un secondo in classifica che ci fa vincere la combinata fra tutte le regate. Mica male, 4 coppe in 2 anni: dobbiamo tornare anche il prossimo anno, non c'è dubbio. Di *Gianin VI* si dirà che sono stati fortunati a non dover bordeggiare, oppure che hanno un rating favoloso, ma noi abbiamo visto solo un equipaggio eccellente portare al massimo una vecchia barca sulla rotta migliore che si potesse scegliere, e avendo fatto tante regate con una barca altrettanto datata, non abbiamo nulla da ridire sul regolamento Orc International che permette a tutti gli scafi di avere un quarto d'ora di notorietà.

di Giuliano Luzzatto

Il progetto di partecipare alla Giraglia con *Gianin VI*, un Hallberg Rassy 41' del 1976, era coltivato già da alcuni anni dall'armatore, "Ciccio" Supparo, con un equipaggio rigorosamente costituito da amici. Data la tipologia d'imbarcazione, l'agonismo spinto non è ovviamente contemplato, ma questo non significa affatto che sia stata tralasciata la preparazione della regata: dalla perfetta pulizia della carena alle vele nuove, ma pur sempre da crociera, in modo da poter essere riutilizzate durante l'estate in giro per il Mediterraneo. Si è poi preso parte a due regate d'allenamento (Regata dei Cetacei Act 1 e 3) e ci si è iscritti anche alle prove costiere della Giraglia Rolex Cup, incluso il prologo da Sanremo. Quanto alla scelta se fare una stazza Irc oppure Orc International, si è optato per quest'ultima perché, dal confronto dei due certificati preliminari, l'Orc permetteva di comprendere meglio sulla base di quali parametri venisse calcolato il rating di uno yacht così particolare.

La mattina della partenza per la lunga, le previsioni meteo proponevano un quadro a lungo termine di certo più incoraggiante rispetto al rischio di fuori tempo massimo, assai concreto fino a quel momento. In effetti, la vecchia *Gianin* ha sofferto molto di bolina in aria leggera fino all'Isolotto de la Fourmigue, dopo di che la differenza l'ha fatta il grande spi simmetrico che ha permesso di avere la potenza necessaria sulla rotta più diretta. Le imbarcazioni più moderne, progettate per navigare su angoli di lasco per la Vmg più efficace, si sono spesso trovate su rotte necessariamente più lunghe. Un ruolo fondamentale lo ha naturalmente svolto l'evoluzione del vento, che è stata propizia per *Gianin* mentre ha penalizzato le barche più veloci. Se a questo aggiungiamo un ottimo affiatamento dell'equipaggio, che non ha mai mollato pur sapendo mantenere una riserva di energia per le ore finali di regata, ecco che si è concretizzata una vittoria Overall in Orc International che dimostra come una barca da crociera "agée" possa continuare a offrire grandissime soddisfazioni.

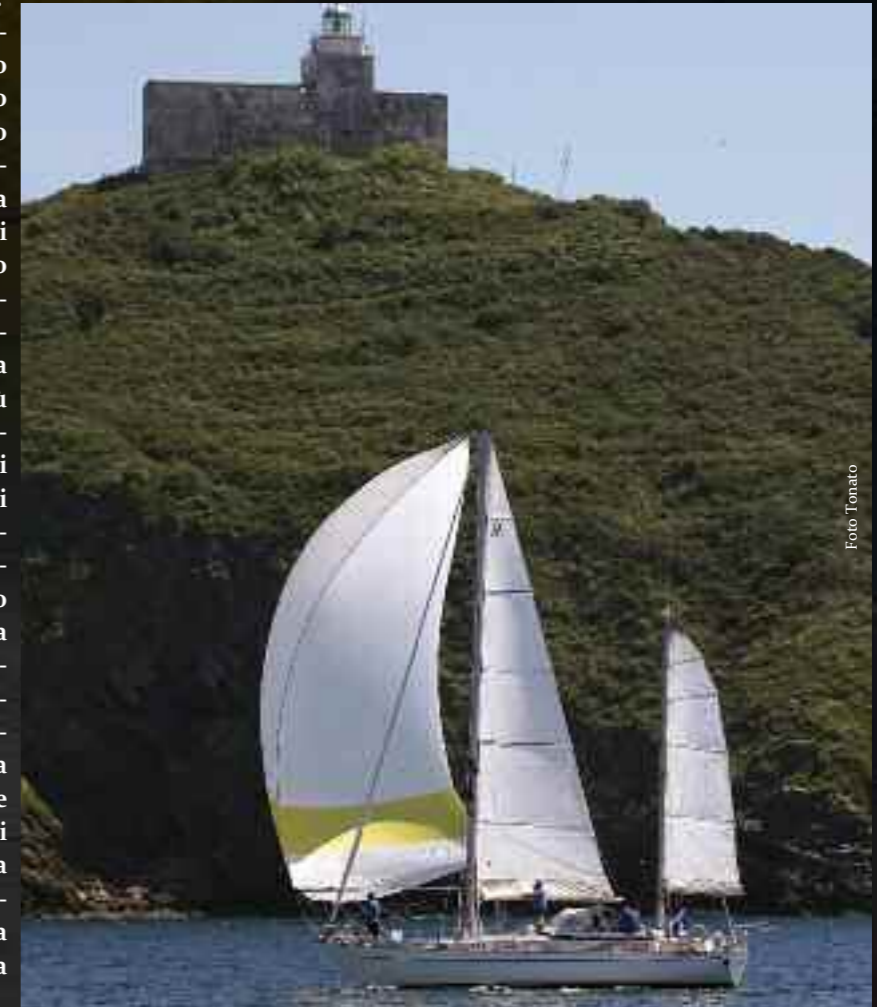


Foto Tonato

SUGGERIMENTI DALLA GIRAGLIA. QUI SOPRA: GIANIN VI, L'HALLBERG RASSY 41 VINCITORE IN ORC. A SINISTRA: L'ESULTANZA DELL'EQUIPAGGIO FRANCESE DI FOXY LADY, PRIMO CLASSIFICATO IN IRC, E IL BALTIC 65 STIG DI ALESSANDRO ROMBELLI



Foto Bonfenghi (Rolex)



Foto Bonfenghi (Rolex)

Il fantastico e indimenticabile battesimo agonistico di PerAspera

Cronaca ed emozioni da bordo del Class 40 progettato da Bruce Farr e realizzato dalla Bt Boats dell'armatore Francesco Piva, all'esordio agonistico in una fredda e impegnativa edizione del Fastnet, caratterizzata dal trionfo da record del maxi trimarano *Banque Populaire V* e dalla clamorosa scuffia del 100' *Rambler*. Per il velocissimo *PerAspera*, un eccezionale secondo posto di classe, raccontato nel dettaglio in queste pagine direttamente dallo skipper e team manager Andrea Fornaro.

di Andrea Fornaro

Partiamo dal canale del Solent in una splendida giornata di sole alle 11 di mattina. Vento teso che passa da 16 a 20 nodi nell'arco della giornata. Abbiamo l'obbligo di passare con le storm sails montate e le cinture di sicurezza indossate davanti alla giuria. Ci salutano cortesi e sorpresi di leggere "Ita" sulla vela. *PerAspera* è pronta, dopo un mese di preparazione e poche ore di allenamento alle spalle abbiamo grandi certezze teoriche ma poche in pratica. Non facciamo in tempo a tirare su la randa e capire dove partire che mancano 10 minuti, lo start lo facciamo sparati sulla boa sopravvento e ci accorgiamo in fretta di essere subito primi. Siamo o no velisti da boe? Bordeggio serrato sulla sponda sinistra con corrente a favore e usciamo dal Solent primi con il nostro gemello *Roaring Forty* dietro e lo scafo di Tanguy de Lamotte appena staccato. Dopo un lungo bordeggio sottocosta, il vento gira a destra in nottata e ci permette di puntare la fine dell'Inghilterra con mure a dritta. Notte tranquilla e serena con 10/12 nodi di vento. Raggiunta la punta viriamo mure a sinistra direzione Fastnet, il vento aumenta nella giornata e diventa cattivo al tramonto con angolo di bolina larga. Iniziamo a lottare con più di 30 nodi e mare formato, mangiare è molto difficile e dentro inizia ad essere tutto molto bagnato.

Prendiamo prima una mano, poi la seconda, decidiamo di terzarolare il Solent ma non ci piace come lavora e allora optiamo per il J2 e via il Solent. La notte scorre con turni al timone di un ora perché è molto duro resistere con la concentrazione alta. Qualcuno di noi viene preso da mal di mare, è normale quando tutto è bagnato e mangi poco. Arriviamo allo scoglio del Fastnet verso le 8 di mattina e ci accorgiamo di aver perso quattro barche, le vediamo girare davanti a noi con una manciata di minuti di vantaggio. Hanno spinto più di noi durante la notte. Bravi. Issiamo il gennaker grande e ci buttiamo giù di poppa a planare, mentre spunta il sole. Giornata bellissima di planate a 20 nodi e con l'occasione riusciamo ad asciugare le cerate e a mangiare per bene, atmosfera ottima a bordo e morale in salita. La prestazione della barca diventa molto alta, ci alterniamo spesso al timone per tenere bene il ritmo. Dopo un ora passiamo la prima barca, ci spingiamo sulla sinistra che sembra pagare bene, poi rientriamo sulla destra, il meteo ci racconta di una rotazione destra che sembra entrare ma molto lentamente. Vorremmo cercare di strambare in anticipo sugli altri in modo da raggiungere la lay sulle isole dell'Inghilterra prima, senza buttare via strada e risalire dopo il salto di vento. La strategia funziona e ci ritroviamo nella notte tutti insieme vicini. Entra il vento e sembra che Ply-

mouth sia esattamente una boa di bolina. Iniziamo il bordeggio, vediamo sull'Ais che i primi sono uno a 1.7 miglia e l'altro a 2. Bordeggiamo bene seguendo corrente e giri di vento e guadagnamo tanto anticipando sulla destra. La barca con i due ballast carichi inizia a macinare a 8 nodi e più, e dopo circa tre ore riprendiamo il secondo, lo stacciamo e via. Ci manca *Iniziativa* di Tanguy de Lamotte, che vediamo lontano. Inizia la rincorsa e lo vediamo controllarci sulle vele ad ogni virata. Bene, sintomo che ci teme. Al tramonto inizio a vedere il colore delle cerate del loro equipaggio, siamo squali a caccia della preda. Determinazione al massimo. Viriamo mure a destra e lui si mette parallelo al nostro fianco. Uno speed test lungo due ore. Ormai lo abbiamo a portata di voce. Viriamo sottocosta e lui ci vira sulle vele, nessun problema. Molliamo e ci rimettiamo paralleli, l'aria cala sotto i 12 nodi. Senza farci sentire issiamo il Code o e srotoliamo, la barca parte in avanti e iniziamo a chiudere distanza fino a tre metri da loro. Realizzano che abbiamo il code su e in fretta lo danno pure loro, ma la manovra è maldestra e li passiamo mettendoci sulle loro vele e staccandoli. Sembra fatta, mancano solo 3 miglia all'arrivo. Siamo primi e voliamo verso Plymouth. Lamotte vira verso costa e decidiamo di seguirlo. Si spinge molto, ci fanno un po' paura le altre tre barche che stavano

dietro e sono più vicine alla lay line di destra. Decidiamo di virare per andarli a chiudere e lasciamo Lamotte a sinistra sottocosta. Il vento cala e chiudiamo a fatica con due barche che incrociano molto vicine e una davanti: nella baia succede di tutto. Riprendiamo il primo posto con due virate sulla destra e viriamo per andare a tagliare l'arrivo. Lamotte incrocia dietro ma vira più alto, e a noi ci muore di colpo il vento... è troppo tardi. Non riusciamo a raggiungere una refola che invece prende il francese, che

ci sfilava davanti e va a vincere. Chiudiamo secondi a un paio di minuti dopo 700 miglia di lotta. Seguono mezz'ora di sconforto totale e di incredulità per aver sfiorato un grande risultato, poi ci rendiamo conto di aver comunque portato a termine la regata bene e di aver affrontato un mare duro da marinai, così sale la voglia di fare un po' di festa. Sportivamente andiamo ad applaudire il vincitore, che si merita tutta la nostra stima, perché è un grande campione. Non è stato un Fastnet particolarmente

duro, mi dicono, ma comunque ci ha fatto assaggiare quanto può essere difficile navigare qui. A terra apprendiamo che il 100' *Rambler* ha perso il bulbo e si è ribaltato, ma l'equipaggio è in salvo. Marco Nannini invece ha disalberato nel Solent, ma è riuscito a sistemare tutto in fretta per il suo giro del mondo. Noi non abbiamo rotto nulla e questo è motivo di orgoglio, vuol dire che la preparazione della barca è stata meticolosa ed efficace. Una grande esperienza da conservare per le prossime.



Foto Magnini

Foto Rolex



Foto Tomlinson



Foto Rolex

Foto Rolex

Francesco Piva, armatore di un sogno

Imprenditore nel settore immobiliare e nell'esercizio e gestione di sale cinematografiche, Francesco Piva, armatore del Kiwi Fc 40 PerAspera e titolare della Bt Boats, è nella vela dal 1995, preferendo da subito l'altura e le regate in equipaggio ridotto. Dopo 4 Middle Sea Race (primo double handed nel 2002), nove edizioni della Roma per due (primo di classe nel 2001, 2003 e 2006, primo in Irc nel 2006) e varie lunghe come la Corsica per due o la Carthago Dilecta Est, cinque anni fa scopre l'oceano partecipando all'Arc. L'assistere alla partenza nel 2007 della Transat Jacques Vabre scatena la voglia di Class 40 e così nasce Bt Boats New Zealand per la costruzione di 10 Class 40 su progetto Farr Design e costruzione Cookson Boats, il Kiwi Fc 40, già in acqua in due esemplari (PerAspera e Roaring Forty 2), con il terzo prossimo al varo. Una barca subito velocissima, che Piva ha potuto saggiare anche in regata durante lo splendido Fastnet 2011. «Avvicinarsi ad una storica regata d'altura nel tempio della vela mondiale è di per sé la realizzazione di un sogno e al tempo stesso una seria responsabilità», spiega Piva. «La tensione per portare all'esordio una barca nuova in una classe così competitiva che vede impegnati già da anni professionisti della vela d'altura internazionale, è stata molta, oltretutto su un campo di regata non familiare a noi "mediterranei", poco abituati a lottare con freddo, maree e correnti. Inoltre abbiamo vissuto una regata nella regata, visto che grazie al regolamento la Class 40 ha partecipato come monotipo con classifica esclusivamente in tempo reale. La grande volontà e capacità dell'equipaggio unita alla qualità del mezzo, già dalla partenza, faceva pensare di poter puntare in alto e l'andamento della gara e il risultato hanno confermato le potenzialità. Grandissima», conclude l'armatore di PerAspera, «è stata la soddisfazione di aver ottenuto un secondo posto, con un pizzico di amarezza per aver concesso il primo, sulla linea d'arrivo, complice un buco di vento».



Foto Rolex



DALL'ALTO: I VINCITORI DEL TRIMARANO BANQUE POPULAIRE E IL 100' RAMBLER, PROTAGONISTA DI UNA CLAMOROSA "SCUFFIA". SOPRA A SINISTRA: L'INCREDIBILE POTENZA DEL CLASS 40 PERASPERA



Foto Rolex



Foto Rolex

Dalla Sicilia alla Costa Azzurra: suggerimenti da bordo di Tyke

Settima edizione per la Palermo-Montecarlo, la regata di 500 miglia organizzata a metà agosto dal Circolo della Vela Sicilia e dallo Yacht Club de Monaco, con 24 barche d'altura sulla linea del via. Al maxi *Esimit Europa 2* il successo in tempo reale (e il Trofeo Giuseppe Tasca D'Almerita), mentre *Lauria Chochina*, il Bénéteau First 40 di Piergiorgio Fabbri, si è aggiudicato il Trofeo Angelo Randazzo vincendo la classifica Irc e *Athanor*, il Comet 41S di Fulvio Garajo, si è imposto in Orc International precedendo in classifica *Lauria Chochina* e *Mandolino* di Martino Orombelli. Una regata bellissima su una rotta ricca di fascino e imprevisti, da rivivere nel racconto di Marco Battistelli, imbarcato sul Felci 61 *Tyke* (quarto in Orc e quinto in Irc).



di Marco Battistelli

Una bellissima esperienza! Sì, inizia proprio così, dalle considerazioni finali, la mia esperienza alla Palermo-Montecarlo 2011 con *Tyke*. Ma procediamo per ordine, *Tyke* è uno stupendo Felci 61' armato da Marco Serafini con i colori del Circolo della Vela di Civitanova Marche. Tutto ha inizio in occasione della Fuxia Race di Pesaro a luglio dove da avversari/amici ci incontriamo intorno ad un tavolo e tra una birra e un'altra vengo a sapere che *Tyke* parteciperà alla Palermo-Montecarlo di metà agosto. Faccio subito i conti con le ferie e affascinato dalla regata chiedo a Marco di far parte dell'equipaggio. Passano i giorni e finalmente vengo convocato da Michela che si occupa di tutti i dettagli, a me non resta altro che contare i giorni per la partenza. L'incontro per tutti è fissato per il 16 agosto a Palermo, ma il mio viaggio inizia in compagnia di Paolo "Poncho" Montefusco già il pomeriggio del 15, quindi il giorno dopo siamo i primi a giungere al porto dove finalmente conosco l'equipaggio al completo composto da: Marco Serafini, Michela Fontana, Sergio Segheddu (comandante), Michele Merani, Paolo "Poncho" Montefusco, Francesco Bruni, Nello Pavoni, Cicco Maria Santinelli, Gabriele Giardini, Paolo Traferro, Paolo Marcaccini, Ruggero Gregorio (Ico), Giorgio e il sottoscritto. Giusto il tempo di finire le presentazioni e subito prendiamo il mare per la regata open su boe nel golfo di Mondello. Questa prima regata insieme, è servita più che altro a levare la ruggine di dosso e a rodare le manovre (oltre che a fare uno stupendo bagno nelle acque di Mondello). Giusto il tempo di rientrare e purtroppo le previsioni meteo per i giorni a seguire, che prevedono non meno di tre giorni di navigazione, costringono il nostro tattico Francesco Bruni a dare forfait per impegni presi con il team Azzurra. La giornata si conclude con un buffet organizzato dal circolo, cena che vista la quantità era organizzato per tutte le regate della Sicilia per l'intero 2011 accompagnato dai vini Tasca d'Almerita, sponsor della manifestazione.

17 AGOSTO - La giornata è dedicata all'organizzazione della barca, chi si prende cura delle vele, chi scarica l'attrezzatura che andrà spedita e la carica nel container messo a disposizione dall'organizzazione, chi controlla drizze e scotte, il tutto accompagnato da un sole ed un caldo degni della Sicilia in pieno agosto. Di certo però il compito più arduo è toccato a Michela che ha dovuto organizzare la cambusa cercando di accontentare le richieste ed i gusti di dodici primedonne, si sentivano frasi come io non bevo latte, io voglio lo yogurt, compriamo questo, compriamo quello, un vero discutere fino a quando tutti si trovano d'accordo ad acquistare qualche cannolo siciliano, giusto per avere qualche dolce fresco e per dovere di cronaca i cannoli imbarcati saranno 40, si proprio 40, per una media di più di 3 a testa. Ah, dimenticavo, nel mentre la nostra coppia di menti pensanti (tattici volgarmente detti) composta da Poncho e da Michele Merani si dedicava al consueto briefing equipaggi.

Giornata conclusasi con una buonissima cena seguita alla premiazione della prima regata al meraviglioso Circolo della vela Sicilia, nell'incantevole baia di Mondello.

Sul portale www.saily.it tutte le immagini e i video della Palermo-Montecarlo

TYKE, IL FELCI 61' CON A BORDO MARCO BATTISTELLI, L'AUTORE DI QUESTO ARTICOLO.

SOPRA: L'EQUIPAGGIO DI VENTO DI SARDEGNA DI ANDREA MURA E UN'ALTRA IMMAGINE DI TYKE

18 AGOSTO - Sveglia presto, colazione, tutti a bordo, barca pronta, si mollano gli ormeggi e via, alle 12:00 in punto partenza, il tempo di superare la boa di disimpegno e subito rotta verso Nord Ovest in direzione Sardegna. Poche ore e si decidono quelli che saranno i nostri avversari di riferimento, *Mandolino* e *Vento di Sardegna*, la distanza dai quali sarà ogni volta vanto o vergogna dei vari turni. La navigazione procede tranquilla ad una media prossima ai 10 nodi e nel primo pomeriggio hanno inizio i turni che cadeneranno i ritmi dei prossimi tre giorni. Giunge la sera e Michela ci da prova della sua bravura, oltre che in barca, in cucina, esprimendo doti che noi apprezzeremo per tutta la regata ed in fondo un poco invidieremo. Con l'inizio dei turni di navigazione, d'ora in poi poco significherà il normale calendario, per noi sarà tutto nella semplice routine che ripeteremo come un mantra: tre ore lavoro, tre ore riposo e tre ore stand by. Notte tranquilla e il vento ci porta a virare verso la Sardegna per poi tornare con rotta Nord poco prima dell'alba.

19 AGOSTO - Prima alba della regata, ci troviamo paralleli alla rotta con *Money time* sulla sinistra leggermente avanti e *Vento di Sardegna* a destra praticamente sulla stessa nostra linea. Avanziamo per tutta la giornata raggiungendo al massimo gli 8 nodi ed il caldo letteralmente cuoce tutti, in particolare i turni intorno a mezzogiorno. L'unico scampo al calore è rappresentato dall'aria condizionata di bordo e poco importa se bisogna tenere acceso il generatore, sopportiamo con piacere il disturbo. Nota del pomeriggio, Paolo Traferro nel turno di riposo trova l'unica cabina dove non funziona l'aria condizionata e in un attimo pinze, cacciaviti e tester alla mano decide di bypassare il termostato e trasforma in meno di mezz'ora quello che prima era un forno, in un frigo con letto matrimoniale e lettino incorporati. Al tramonto, dopo più di 24 ore vediamo nuovamente terra o meglio isola: la Sardegna ci si para all'orizzonte e ci offre uno stupendo tramonto dietro le sue montagne. Continuiamo nella notte la nostra regata verso Nord, costeggiando la Sardegna sempre con venti deboli in direzione delle Bocche di Bonifacio.

La notte tra il 19 ed il 20 sarà caratterizzata da poco vento e da una umidità tale, che ci troviamo a navigare a non più di



DUE PROTAGONISTI DELLA PALERMO-MONTECARLO: MONEY TIME E (A DESTRA) ATHANOR. SEMPRE A DESTRA: L'ESULTANZA A BORDO DI ESIMIT EUROPA 2 DOPO LA VITTORIA

4-5 nodi in una nebbia degna più delle coste dei mari del Nord, che di un agosto nel Tirreno centrale. All'alba ci ritroviamo ad attraversare le Bocche di Bonifacio in costante compagnia di Andrea Mura e della sua *Vento di Sardegna* (compagnia che non lasceremo più fino all'arrivo a Montecarlo) per poi risalire lungo le coste della Corsica. Da registrare che hanno approfittato della situazione *Genepi* e *Mandolino*, che si presentano alle nostre spalle.

Nel pomeriggio il vento aumenta leggermente e finalmente riusciamo a navigare con qualche nodo in più, ingaggiando un vero match race di incroci con Mura dopo 300 miglia dalla partenza. Alla fine la spuntiamo noi, passando in mezzo ad un arcipelago di scogli e bassi fondali nella parte Nord della baia di Ajaccio, non a caso denominati "le sanguinaires", vantaggio su Mura che conserveremo fino alla notte. Nota del giorno: per fortuna, o forse no, sono finiti i 40 canoli, nelle ultime 48 ore li ho visti accoppiare ad ogni forma di cibo, sia dolce che salato, di giorno come di notte. Penso che se fossero rimasti ancora in frigo, avremmo cominciato a dargli un nome, non fosse altro per affetto!!!

NOTTE 20/21 AGOSTO - È stata forse la notte più lunga, a causa della quasi totale assenza di vento che ci ha costretti a infiniti cambi di vele e in molte occasioni abbiamo visto la velocità arrivare a zero, per poi procedere solo a favore di corrente, in attesa di un refolo che ci facesse nuovamente ripartire fino ad un nuovo stop. Resoconto della notte: forse 30 cambi vele o più, 15 caffè ed una bottiglia di rum per avanzare di non più di 20 miglia. Finalmente in mattinata il vento decide di presentarsi con un'intensità fino ai 14-16 nodi, per accompagnarci fino all'arrivo, permettendoci di coprire le ultime 70 miglia in meno di otto ore. Ultime miglia: avvisiamo il comitato che ci troviamo a meno di due ore dall'arrivo e ci prepariamo con le magliette della barca, che abbiamo conservato pulite per l'arrivo, pantaloncini e via, pronti per i fotografi che ci vengono incontro sulla linea d'arrivo, che tagliamo alle 18:12 dopo poco più di 78 ore di navigazione. Giusto il tempo di festeggiare con un paio di bottiglie e subito ai posti di manovra per l'ormeggio, da qui tutto è come ogni fine di regata, tutti a sistemare la barca, vele, scotte, drizze con un misto di felicità per il risultato (terzi in tempo reale) e una vena di malinconia per la fine di questa bellissima avventura, ma sempre pronti per riprendere il mare alla prossima occasione. Da qui in poi, seguono un paio di giorni dedicati alla barca, ridotta nello stato in cui doveva essere prima della creazione del mondo quando regnava il caos. Infine, eccoci alla premiazione, senza dimenticare l'ospitalità dello Yc de Monaco, della quale noi abbiamo fatto ampio uso, fino appunto alla cena di gala per gli equipaggi, dove ci siamo salutati dandoci appuntamento alla prossima regata. Infine un grazie particolare a Marco e Michela che hanno reso possibile tutto questo, organizzando alla perfezione ogni dettaglio sia in mare che a terra. Un saluto a tutto l'equipaggio: Ciccio, Gabriele, Giorgio, Ico, Michele, Nello, Paolo x2, Poncho e Sergio.

Coppa Italia d'altura ad Ostia: Fra Diavolo concede il bis

Edizione numero 28 per la Coppa Italia, organizzata a metà settembre dal Club Nautico di Roma con l'Uvai. Dopo il successo dello scorso anno, il Mylius 14E55 *Fra Diavolo* di Vincenzo Addessi si è ripetuto, aggiudicandosi, oltre al trofeo, il viaggio a Mauritius offerto da Air Mauritius e Sun Resorts e il Trofeo Moby per il primo assoluto in Orc overall, mentre *Vulcano 2*, il First 34.7 di Giuseppe Morani, si è imposto in overall tra gli Irc. All'Nm 38 *Scugnizza* di Vincenzo De Blasio la vittoria in Orc nel Gruppo B, mentre lo stesso *Fra Diavolo* ha primeggiato anche nella classifica Irc del Gruppo A.



Foto D'Arti

Foto D'Arti

Non restare coi piedi per terra.



sponsor ufficiale
Celadrin

31 MAGGIO, 1-2 GIUGNO 2012 TROFEO CHALLENGE 151 MIGLIA
Non restare coi piedi per terra! Voli con le emozioni della navigazione d'altura, prova a domare l'adrenalina della competizione. Il ricordo di intense emozioni è vivo in chi già ha già preso parte all'evento, per i nuovi partecipanti sarà una splendida appuntamento con i propri sogni. www.151miglia.it



Copa del Rey: successo per l'italiano Spirit of Nerina

(Francesco Coari) La Coppa del Re che si svolge la prima settimana di agosto compie 30 anni. Questa manifestazione sportiva è forse la più emblematica di tutto il panorama velico del Mediterraneo. I motivi sono diversi: primo fra tutti, lo schieramento di mezzi per la prevenzione al terrorismo, ogni giorno i regatanti vengono controllati minuziosamente, ci sono sommozzatori armati che scandagliano il fondale del porto e controllano le barche ormeggiate; il secondo motivo è che non è solo una regata, ma un prestigioso evento sociale e questo significa feste tutte le sere, collegamenti con le televisioni nazionali, e un numero impressionante di giornalisti accreditati. L'atmosfera elettrica che si respira non è mai cambiata, quando arriva la famiglia reale, l'unico rumore percepibile è il crepitio delle macchine fotografiche e dei loro flash. Quest'anno il primogenito della casa reale, il principe Filippo, è stato al timone di un 50' di nome *Ispanico*. Per tre decenni, Palma e la sua



Coppa del Re è stata la meta delle barche più belle del mondo e dei velisti più famosi. La prima edizione risale al lontano 1982, quando la regata venne organizzata dall'Asociación Nacional de Cruceros: fu subito un successo, con più di 50 iscritti e il *Nat*, un One Tonner italiano, il primo a vincere questo prestigioso trofeo. Anche in questa edizione il *Nat* era presente fra le barche in regata, con un albero nuovo e forse un po' meno rotaie in coperta, ma pur sempre in splendida forma. Con il passare degli anni e la presenza costante del Re Juan Carlos e dei suoi mitici *Bribon*, che ha trasformato radicalmente la manifestazione, sia nel nome sia nel livello competitivo, vincere divenne ben presto uno degli obiettivi principali di molti team spagnoli e stranieri.



Possiamo serenamente dire che la Coppa del Re in questi anni è stata la testimone del radicale sviluppo della vela agonistica. In 30 anni ha visto modificare gli scafi con barche sempre più veloci e leggere, cambiare i materiali delle vele e naturalmente cambiare il nostro modo di andare in barca. Se dovessimo prendere una foto di 30 anni fa e una di oggi del golfo di Palma per metterle a confronto, vedremmo subito che i tangoni stanno scomparendo, che gli scafi sono radicalmente cambiati nelle linee d'acqua, quindi regate molto più veloci.

Sette, quest'anno, le classi a contendersi la regata. In Irc A a vincere è stato *Bribon*, la barca di casa che compete anche nell'Audi MedCup, mentre nell'Irc B Hendrik Brandis, armatore dello Swan 45 *Earlybirds* ha dominato su tutti. Un

altro Swan 45 primo nella classe R1, *Rats on Fire*, mentre nella classe più piccola R2, a vincere è stato *Powerplate*, un Comet 41 spagnolo, con il *Nat* ventesimo. Nella classe X-35, successo italiano con *Spirit of Nerina* degli armatori Diamantini, Fusco, Cantamesse, Bargolini e Ferrari, con Roberto Spata alla tattica, mentre nei J 80, classe che in questa manifestazione è quasi interamente spagnola, ha vinto un "semi sconosciuto" Jose Maria van der Ploeg, con più di dieci punti sul secondo. Per ultima, ma non meno importante, segnaliamo la prima volta della classe Melges 32, che si è riunita qui come test di prova del mondiale in programma a metà settembre: a vincere gli americani di *Argo*, che non hanno mai lasciato la vetta della classifica, una regata, la loro, che fa ben sperare per l'esito del mondiale dove saranno previsti più di 30 scafi al via.

Fuxia Race Trofeo Rinaldo Gasparini

Tante barche e splendida festa per l'ottava edizione della Fuxia Race-Trofeo Ubi Challenge Rinaldo Gasparini, disputato tra Pesaro e Fano il 9-10 luglio. Primo in reale e nella categoria Magnum divisione High Performance Bravo, *Calypso IV* di Piero Paniccia, seguito dal Tp 52 *Orlanda* dei fratelli Filiberto e Sanzio Sammarini, e dal Cookson 47 *Hight Five Polymor* di Anteo Moroni.

Vittorie di classe per *Sayonara* di Bertocchi, *Tike* di Marco Serafini, *Hiroshi* di Stefano Ciacca e *Baby Cartouche* di Flaviano Clementi.



Tutti a Vela. E sul green

Combinata vela&golf per l'edizione 2011 della classica Tutti a Vela dello Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa, organizzata in collaborazione col Cosmopolitan Golf & Country Club di Tirrenia.

Dopo la prova sui green e la regata in acqua, la classifica combinata, ha visto l'affermazione della coppia Carlo Pardini-Andrea Lacorte su *Nikka* (Ycrmp) di Roberto Lacorte, secondi classificati Dino Dini e Beatrice Cambi su *Blu Wave* di Mori, al terzo posto Elvis Felici-Alfredo Fanucchi su *Arcadia* di Pacinotti.

www.ycrmp.it

Europeo Orc Inetrnational in Norvegia

(Dobbs Davis) Da diversi anni, la politica dell'Offshore Racing Congress è stata quella di alternare l'organizzazione del campionato Europeo Orc International tra il Nord e il Sud del Continente, così, dopo che l'anno scorso la manifestazione aveva avuto luogo a Cagliari, in Sardegna, quest'anno si è tornati a Nord, in Norvegia per la precisione. Ad ospitare l'evento, il Royal Norwegian Yc, che ha una lunga tradizione nell'organizzare regate nella sua piccola sede che sorge sull'isola di Hango, compreso l'Europeo Farr 40 del 2007, oltre ad essere la tradizionale base per l'attività di Sua Altezza Harald V Re di Norvegia, grande appassionato di vela e di regate. Peccato che, essendo il suo ultimo *Fram* in vendita, il re non sia stato della partita, evento che ha riunito 26 equipaggi provenienti da Germania, Svezia e Norvegia, giunti ad Hango per una settimana di regate tra le boe e prove offshore. La cronaca ha visto l'ottima performance dell'Evento 42



Silva Hispaniola, portato da un giovane team tedesco armato da Peter Schmidt, che ha vinto il titolo in Classe 1 approfittando del fatto che l'Imx 40 svedese *Gertrud* non ha potuto scartare una squalifica nella seconda regata. In Classe 2, invece, la vittoria è andata al Salona 37 svedese *Feelgood* di Martin Nilsson, che è riuscito a vincere il campionato proprio all'ultima giornata, dopo una continua alternanza al vertice. Entrambe le barche, sono arrivate all'Europeo ottimamente preparate, con vele nuove ed equipaggi di alto livello. I titoli Corinthian sono invece stati assegnati all'Imx 40 norvegese *Santippe* di Jan Henrik Bryde (Classe 1) e all'X-332 Sport *Varuna Xpress* del tedesco Kai Haupthauf (Classe 2). www.orc.org



Roma-Giraglia a Diabolika

Successo per il Maletto 36 di Stefano Pennacchini alla Roma-Giraglia 2011. *Diabolika*, che bisca la vittoria dell'anno scorso, ha preceduto *Bellamia*, Sun Fast 43 di Fabrizio Balassone, e *Whisky Eco*, Este 35 timonato da Matteo Miceli e Valerio Brinati, primi nella classifica per 2. A vincere in tempo reale è stato invece *Ronin-Flock*, il 50 piedi di Giulio Guazzini. www.cnrt.it



Swan Rendez Vous a Marciana Marina

Bilancio decisamente positivo per il quinto Rendez-vous Swan Classici che si è disputato dal 29 giugno al 2 luglio all'Elba, organizzato dal Circolo della Vela Marciana Marina, che per l'occasione ha festeggiato il decimo anniversario della S&S Swan Association, fondata e coordinata dal milanese Matteo Salmon, armatore dello Swan 38 *Only You*.

Ben 36 le barche impegnate in due giorni di regate: alla fine, i successi sono andati a *Clarion of Skye*, Swan 48 dell'armatore Sergio Revello, nel Gruppo 1, e allo stesso *Only You* nel Gruppo B, che si è anche aggiudicato la classifica overall. Assegnati anche i premi speciali: il Best maintained S&S Swan, offerto dall'artista Luca Ferron, è stato consegnato allo Swan 37 *Tikka* di Ezio e Malilla Lancellotti, mentre lo Spirit of S&S Swan Rendez-vous è andato a *Dream*, Swan 47 di Francesco e Laura Persio, e il Rod and Olin Stephens Royal Thames Yacht Club Challenge Trophy a *Only You*.



ARMATORE DELL'ANNO 2011 - TROFEO SERGIO MASSEROTTI
Fotoclassifica del premio più ambito
 Sabato 8 ottobre al Salone Nautico di Genova l'atto finale con la premiazione



Vincenzo De Blasio
 ITA 16639
 SCUGNIZZA
 ASSOLUTO

Vincenzo De Blasio
 ITA 16639
 SCUGNIZZA
 CLASSE III



Davide Besana & C.
 ITA 4200
 MIDVA
 CLASSE IV



Leonardo Ricci
 ITA 432
 ZEFIRO
 MINIALTURA



Giacomo Gonzi
 ITA 16335
 PROSPETTICA
 CLASSE II



Cesare Bressan
 ITA 4200
 AIRIS
 CLASSE I

Campionato Italiano Offshore: il titolo va all'X-41 Le Coq Hardi



Con la regata Trieste-San Giovanni in Pelago-Trieste, disputata a metà settembre nel contesto della Settimana Velica dello Yc Adriaco, si è conclusa la seconda edizione del Campionato Italiano Offshore Fiv, circuito riservato alle regate d'altura che si è sviluppato nel corso di tutto il 2011 su nove regate delle undici previste inizialmente dalla Normativa federale: Roma per tutti, Regate dei Tre Golfi, Rimini-Tremi-Rimini, 151 Miglia, 500 Thienot, Brindisi-Corfù, Giraglia Rolex Cup, Palermo-Montecarlo e, appunto, Trieste-San Giovanni in Pelago-Trieste. La Pescara-

Cres e la Cagliari-Biserta, inizialmente previste dal programma, non sono infatti state disputate per questioni organizzative (la prima) e per l'instabilità politica che in questo momento aleggia ancora in Tunisia. In totale, sono state ben 262 le barche che hanno preso parte ad almeno una delle nove regate valide per la classifica, stilata con il sistema di compensi Orc International, un risultato veramente straordinario che conferma l'ottimo stato di salute delle regate "lunghe", una formula retrò che ha nuovamente preso piede tra gli arma-

tori e i regatanti italiani dopo che per parecchi anni era stata lasciata nel dimenticatoio. Premiando, e questo ci fa veramente piacere, equipaggi che da sempre si sono fatti riconoscere per le indiscutibili abilità marinare. Se l'anno scorso il titolo era infatti andato ai ragazzi del J 133 *Chestress 2* dell'armatore ligure Giancarlo Ghislanzoni, team in acqua con i colori dello Yacht Club Italiano di Genova e in grande evidenza in tutte le regate lunghe disputate nelle ultime stagioni, quest'anno i campioni Italiani vengono dal Sud Italia, Napoli per l'esattezza, e



Foto Taccola



IL COMET 41 PROSPETTICA DI GIACOMO GONZI, SECONDO AL CAMPIONATO OFFSHORE FIV 2011. SOPRA: LA REGATA 151 MIGLIA. A SINISTRA: L'X-41 LE COQ HARDI DEI FRATELLI PAVESI, SPENDIDI VINCITORI DEL TITOLO ITALIANO



Foto Taccola

Foto Taccola

appartengono a un altro club di assoluto prestigio come il Circolo del Remo e della Vela Italia. Parliamo dell'equipaggio di *Le Coq Hardi*, l'X-41 dei fratelli

Maurizio e Gianpaolo Pavesi, che ha vinto la Roma per tutti, ottenendo

ottimi risultati anche alla Regata dei Tre Golfi e alla 151 Miglia. *Le Coq Hardi* ha ottenuto un totale di 76.26 punti, poco più di un punto di vantaggio sull'eccellente *Comet 41 Prospettica* di Giacomo Gonzi (Club Nautico Scarlino), che quest'anno ha preso parte a ben cinque eventi del circuito. Al terzo posto, il campione italiano in carica *Chestress 2*, che pur non avendo bissato il successo dell'anno scorso, ha confermato di essere uno dei migliori equipaggi italiani in circolazione se parliamo di regate lunghe. A seguire, nella top ten di questa lunghissima classifica che comprende barche di ogni tipologia e dimensione, il *Pifferaio Magico* di Piero Mortari, *Mandolino* di Martino Orombelli, *Argo* di Luciano Manfredi, *Athamor* di Massimo Russo, *Cattiva Compagnia* di Sandro Soldaini, *Farewell 3* di Alberto Franchella e *Ali Raja* di Paolo Morellato.



Molta soddisfazione, ovviamente, in Federazione per questo straordinario successo, come ha dichiarato Fabrizio Gagliardi, Presidente del gruppo di lavoro dell'Altomare della Fiv. «In un anno, siamo passati da 199 a 262 barche, un incremento davvero notevole. Questo vuol dire che la formula piace e che le regate lunghe sono tornate in auge, per cui ci aspettiamo, per il 2012, un ulteriore aumento. L'obiettivo», spiega Gagliardi, «è toccare quota 300, valorizzando di più la classifica Orc in alcuni eventi e coinvolgendo le zone, come la VI e la X, che non hanno ancora una regata da inserire nel circuito.

Per il resto, siamo contenti che tutte queste regate siano state un successo e ringrazio tutti i circoli coinvolti per il loro impegno, con una menzione particolare per il Circolo della Vela di Brindisi che è riuscito a organizzare una regata, la Brindisi-Corfu, con oltre 100 barche presenti sulla linea del via, tutte con certificato di stazza Orc International, se si escludono i multiscafi che ovviamente sono impossibilitati ad ottenerlo». La premiazione del Campionato Italiano Offshore Fiv 2011 si svolgerà sabato 8 ottobre alle ore 12.00 presso lo stand della Federazione Italiana Vela al Salone Nautico di Genova.

Navigare sicuri con la Federvela

È partita da Genova lo scorso 3 settembre per arrivare a Trieste l'8 ottobre l'iniziativa "L'Italia in barca a vela, il mare che unisce", un progetto promosso dal Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca in collaborazione con la Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana e Comitato Italiano Paralimpico, che vede protagonisti 21 istituti scolastici superiori secondari. Questa iniziativa, che mira ad una diffusione dei valori della cultura della sicu-

gregazione, della solidarietà verso gli altri. Punto di arrivo è il porto di Trieste dove le tre imbarcazioni coinvolte nell'iniziativa prenderanno parte, con equipaggi composti da studenti e professori, alla storica regata velica Barcolana. Ben 140 sono gli istituti scolastici di tutta Italia che hanno risposto al bando indetto dal Miur, un numero che sta ad indicare la validità del progetto. Fra questi, solamente ventuno hanno preso parte al progetto a cui si va ad aggiungere per

Scuola, per finire con i Giochi Sportivi Studenteschi, con la consegna di materiale informativo sui circoli e le scuole di vela presenti sul territorio nazionale. Disponibile anche un simulatore di vela con l'imbarcazione 555Fiv che ha permesso agli studenti delle scuole partecipanti al progetto e ai molti curiosi che hanno visitato i punti di incontro di provare l'emozione di andare in barca a vela, seguiti da un istruttore federale. Il progetto, che ci auguriamo possa ripetersi anche in futuro, è stato coordinato dal Circolo Velico Lucano, mentre l'organizzazione di ciascuna tappa è stata affidata ai Comitati di Zona della Federazione Italiana Vela e ai delegati regionali della Lega Navale Italiana. Le scuole che hanno partecipato al progetto sono:

Lssa C. Di Maggio di Partinico (Pa)
Iis Enrico Mattei di Conselve (Pd)
Ippisar P. Artusi di Riolo Terme (Ra)
Ls Enrico Medi di Battipaglia (Sa)
Lssa San Vincenzo De Paoli di Bologna
Ippss Sandro Pertini di Cagliari
Itcg Sansovino di Oterzo (Tv)
Iiss L. Einaudi di Canosa di Puglia (Bt)
Ls Andrea De Florio di Rossano (Cs)
Liceo M. Tullio Cicerone di Formia (Lt)
Itc Gaetano Filangieri di Formia (Lt)
Isis L. Calamatta di Civitavecchia (Rm)
Ls Ettore Majorana di Desio (Mb)
Isis Duca degli Abruzzi di Catania
Iiss Duca degli Abruzzi di Napoli
Isis F. Cucuzza di Caltagirone (Ct)
Iis G. Pantaleo di Castelvetrano (Tp)
Itas Dionisio Anzilotti di Pescia (Pt)
Educ. Statale Agli Angeli di Verona



rezza in mare e del rispetto dell'intero ecosistema, si svolge in barca, luogo ideale dove sperimentare quotidianamente le regole della convivenza civile, del rispetto e della libertà reciproca. La navigazione è strutturata in sei mini crociere con sette porti di partenza: Genova, Roma-Ostia, Olbia, Vibo Valentia, Policoro, Giulianova, Ravenna. L'obiettivo è far conoscere ai partecipanti non solo l'ambiente marino e le professionalità associate al Diporto Nautico, ma soprattutto consentire agli studenti, attraverso la convivenza in barca a vela, di vivere il valore dell'incontro, dell'ag-

l'ultima tappa l'istituto triestino Tommaso di Savoia e da Lignano Sabbiadoro l'imbarcazione di Andrea Stella. In ogni sede di imbarco è stato allestito un punto di incontro del Miur e della Fiv all'interno dei quali è stato possibile ricevere informazioni relative alle attività ambientali, sportive e mirate alla promozione della sicurezza in mare promosse dalla Direzione Generale per lo Studente, l'Integrazione, la Partecipazione e la Comunicazione del Miur. Presso lo stand della Fiv, invece, sono state fornite informazioni sui progetti dedicati al mondo della Scuola a partire dal Vela-





L'attrazione per il mare

di Emanuel Richelmy

Se hai 18 anni e la prima patente che infili nel portafoglio non è la classica stradale a cui qualsiasi maggiorenne ambisce, ma quella nautica, il tuo destino, volente o nolente, è segnato. Chiedere, per credere, a Roberto Reccanello, uno degli armatori storici dell'altura italiana, che pur nascendo terrestre, come ama definirsi, a Padova, appena compiuta la maggiore età si è precipitato a Venezia per realizzare il primo, grande sogno della vita: la patente nautica, sia a motore che a vela. «Avevo una fortissima attrazione per il mare», racconta in un momento di pausa degli Italiani di Muggia, mentre sorseggiamo un caffè a bordo del suo Bénéteau First 40 *Due R... nel vento*, l'undicesima barca armata in quasi 40 anni di vela, «per me era molto più importante poter portare una barca che guidare una macchina». Un'attrazione, proprio così. Qualcosa di irrazionale, di forte e inarrestabile, che dopo qualche anno di navigazione su piccole derive, esplose definitivamente a metà degli Anni '70, quando Reccanello, fondatore e Presidente della Ifin Sistemi, azienda padovana con una trentennale esperienza nella gestione digitale dei documenti, da sempre attenta ai temi del rispetto ambientale (nulla è per caso), nonché tra i fondatori, con gli amici Gianfranco Frizzarin ed Emilia Barbieri del Circolo Porto di Mare di Padova, di cui è stato presidente per 10 anni, compra il famoso Comet One, la barca che aveva reso famoso Cino Ricci, diventando socio di quella che al tempo si chiamava Aici, l'Associazione Italiana Classi Ior fondata nel 1973. È la prima di una lunga serie di barche d'altura e dura 4 anni, il tempo di partecipare a numerose regate e iniziare a farsi conoscere in giro per l'Italia. «È stata la realizzazione di un sogno che covavo da anni, un periodo meraviglioso. Poi ho acquistato un Dufour 29, ma era una barca troppo da crociera per i miei gusti di allora, così non ho fatto in tempo a issare le vele che l'avevo già venduta. E ho preso il *Vaninina*,

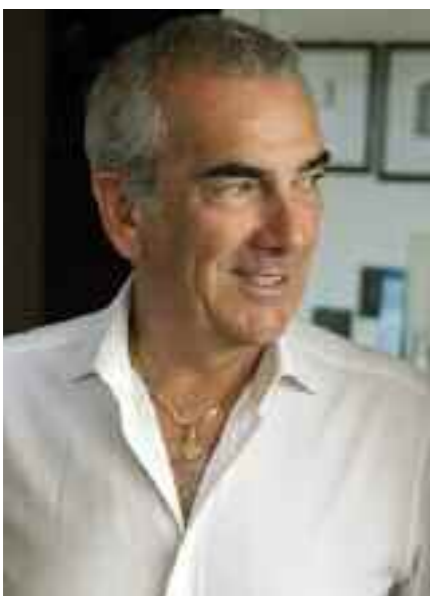
un Quarter Ton che era l'evoluzione del progetto con cui Patrick Phelipon, uno degli uomini di Eric Tabarly venuto in Italia grazie all'amicizia con Cino Ricci, aveva vinto una Quarter Ton Cup, giocando su un buco del regolamento e presentando una barca armata con la sola randa». L'attività agonistica di Reccanello è sempre più intensa, la passione cresce e con questa anche le ambizioni, che si realizzano, dopo *Vaninina*, nell'acquisto del meraviglioso *Son of a gun*, un progetto di Fontana-Maletto che aveva debuttato nel '79 alla Quarter Ton Cup di Sanremo, chiusa al secondo posto, con il leggendario Paul Elvstrom al timone (e a bordo, tra gli altri, Franco Zamorani). «Più che una barca», a Reccanello si illuminano gli occhi, «un vero e proprio capolavoro, con cui ho partecipato ad una serie infinita di regate, girando con carrello e scafo al traino». E ottenendo i primi risultati di rilievo, tra cui due titoli Italiani, un quinto posto a una Quarter Ton Cup in Francia e vincendo per ben due volte quello che è l'attuale Trofeo dell'Armatore dell'Anno Uvai. Una parentesi più che positiva, cui segue un periodo di graduale distacco dalle regate, perlomeno nelle vesti di armatore, concretizzato nell'acquisto di barche come *White shark*, un 47' dalle linee classifiche disegnato da Sciarrelli e costruito dai fratelli Marchi, e il *Genesi 43 The Wet n'wild*, entrambe protagoniste di numerose crociere in Mediterraneo. «Le regate ho continuato a farle, ma a bordo di barche di amici, a partire dalla Barcolana, un evento che meriterebbe un capitolo a parte». Sì, perché la classica di Trieste, per Reccanello, ormai conosciuto come "il Recca", significa almeno una trentina di partecipazioni e una vittoria ottenuta a bordo di *La Fenice*, il maxi che ha trionfato nella 18ma edizione. Un successo che funge anche da stimolo, visto che non passa molto tempo prima che l'armatore padovano non decida di rientrare nelle competizioni in prima persona, armando un First 40.7, battezzato *Farrmoda*, con cui riprende il suo

"giro d'Italia" perpetuo. Segue, dopo aver scelto Trieste come base operativa («Credo che sia la culla della vela in Italia, qui c'è parecchio da imparare nonostante il fatto che i triestini pensino di essere i detentori assoluti della conoscenza velica...», spiega con un sorriso), il *Millenium 40 17 agosto*, con cui ottiene ottimi risultati in ambito Open, compreso un 32mo assoluto alla solita Barcolana e un paio di vittorie alla Settimana velica dell'Adriaco, fino all'attuale, bellissimo *Due R... nel vento*, il primo modello della serie First 40 acquistato in Italia. «Ho avvertito la necessità di tornare a correre con i compensi, come ai tempi dello Ior, e ho scelto questa barca perché mi piaceva la linea. Inoltre ho pensato che difficilmente sarebbe stata un'incognita, visto il cantiere e il suo designer, Bruce Farr. Il gruppo di Blue Freedom, concessionario Bénéteau di Trieste, mi ha seguito nell'operazione e tuttora gestisce la barca, uno scafo nato per correre in Irc, che in Orc International fatica decisamente di più. Infatti né a Cherso e né all'Italiano siamo andati bene, visto che dobbiamo dare dei minuti a barche delle stesse dimensioni e su un bastone è impossibile. Per il futuro, devo capire cosa fare, se seguire la strada Orc e mettere le mani sulla barca, oppure tornare a correre solo Irc». In un caso o nell'altro, il Recca sarà comunque della partita, anche se quello attuale, sotto certi aspetti, è un ambiente in cui fatica a riconoscersi. «Una volta c'erano i gentleman driver, come nelle corse al trotto, ora è tutto ad appannaggio dei professionisti, anzi, dei velisti esperti. Sono personaggi che vivono di vela e che sì, certo, ti danno degli insegnamenti e ti fanno anche crescere se proprio non sei una zucca vuota, ma così si perde il gusto della vittoria, non sai mai se vinci perché hai avuto la possibilità di pagare di più, o se sei veramente più bravo». La solita, annosa questione dei professionisti? «Intanto, se guardiamo agli atleti, una soluzione semplice c'è: basta fare la tessera Fiv con un microchip, dove vengono registrati tutti i dati personali, e ogni volta che ci si iscrive a una regata, la tessera passa sotto un lettore di badge e registra l'attività del

suo possessore. Poi sta alla Fiv stabilire in base a quante regate uno può essere considerato professionista oppure no. Ma a parte questo, io vedrei, come nelle automobili, una divisione netta tra barche di serie, vere, che devono correre così come escono dal cantiere, e prototipi. Se poi tu fai delle modifiche alla barca di serie, corri tra i prototipi. Dovrebbe essere una sfida tra cantieri, anche. Ormai invece vince chi spende di più, ma è giusto che chi fa così regati in una classe a sé, tra i professionisti. Di tutto ciò, la responsabilità è degli armatori, ce ne sono alcuni che sono delle meteore, che entrano in questo mondo, fanno un po' di regate, spendono tanti soldi per avere una barca al massimo, mettono su un equipaggio

al top, vincono la coppa, se la mettono in bacheca e sono contenti. Ma così hanno creato questo mondo un po' fasullo che sfalza i valori: hai più soldi di tutti, puoi spenderli e fai come ha fatto, ad altri livelli, Larry Ellison che ha speso una fortuna per vincere la Coppa America e ora l'ha distrutta. A me tutto questo non interessa, la coppa non mi serve, soprattutto se immeritata. Io so, a fine regata, se ho fatto bene o male, ma se devo imbrogliare, o spendere una fortuna, che senso ha? Lo dico sempre: con tutto quello che gli armatori spendono per vincere un paio di trofei, farebbero prima a comprarsi una fabbrica di coppe». Parole chiare e dirette. D'altronde, dopo 40 anni di regate, i peli sulla lingua se li è portati via il vento. Tutti.

NATO A PADOVA NELL'AGOSTO DEL 1948, RECCANELLO È STATO ARMATORE DI BEN 11 BARCHE. QUELLA ATTUALE È IL BÉNÉTEAU FIRST 40 DUE R... NEL VENTO





Dal 1984 ad oggi, la storia di Vismara Yacht Design è percorsa da una continua innovazione. Una rotta tracciata dal titolare, Alessandro Vismara, architetto navale specializzato in Idrodinamica applicata e Performance Prediction al Southampton College of Higher Education. L'esperienza di Vismara cresce prima con Perini Navi e poi dal '90 con Baltic Yachts, di cui tuttora è il riferimento per il Mediterraneo. Dai primi successi internazionali al prestigio dei progetti, degli allestimenti e delle ristrutturazioni di Marine Services, l'azienda non ha mai smesso di crescere in qualità di servizio e razionalizzazione dell'attività cantieristica, che oggi trova espressione in una nuova sede.

Fast and easy sailing

di Emanuel Richelmy

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

Da ragazzo, ai tempi delle scuole medie, in modo innato, avevo cominciato a disegnare e costruire modellini di barche naviganti e ad andare in cantiere a vedere le costruzioni delle nuove barche da regata. Avevamo una casa di famiglia sul lago di Como, padre e nonno appassionati di vela, e l'opportunità di andare in barca sui primi prototipi di Fontana-Maletto-Navone. Quindi facevo regate sia sulle derive 470 che sugli Ior e mi dedicavo alla messa a punto e allo studio di modifiche e migliorie, ma non sapevo disegnare e solo dopo il liceo, quando sono andato a Southampton per studiare architettura navale e yacht design, ho realmente imparato a mettere su carta le idee e soprattutto a dare una base scientifica a quel che in acqua, o in cantiere, mi veniva in mente. In fin dei conti progettare è uno strumento, quel che conta è la visione e la creatività supportate da una solida formazione tecnica.

Parliamo di sistemi di stazza: come giudica l'Orc International? Ritieni che attualmente sia il sistema di stazza più valido in circolazione o ce ne sono altri di migliori?

Ho lavorato per tanti anni sulle barche Ior, su quelle Ims, Irc e chiaramente negli

ultimi tempi anche Orc International. Per tanto tempo ho scavato nei buchi dei regolamenti per ottimizzare le barche esistenti o per progettarne di nuove appositamente studiate. Non posso certo dire che l'Orc sia un sistema perfetto e certamente non ha favorito, almeno i primi tempi, lo sviluppo di imbarcazioni moderne e veloci dato che agevolava gli scafi con dislocamenti medi, la bassa stabilità, le appendici grandi, i materiali semplici... In pratica favoriva politicamente le barche di serie e rallentava l'innovazione. Oggi, spinto dalla concorrenza dell'Irc, si sta evolvendo e certamente non ci resta che dire che è il sistema di stazza più scientifico e più trasparente per tutti, perché le formule sono pubbliche e tutto è verificabile. Quindi non è un sistema politico come l'Irc o un sistema standardizzante come le box rules. Non ci resta che sperare che le formule matematiche di predizione sulle quali si basa continuino ad essere più precise e che i vari abbuoni su attrezzature e materiali siano sempre più veritieri e non politicizzati alla ricerca di salvare le flotte esistenti, specialmente di barche di serie.

Con l'attuale Orc international, una barca competitiva quanto può restare tale, con gli opportuni aggiornamenti? Per parecchio tempo, anche fino a 5 anni, e certamente per i primi 2/3, se è un progetto azzecato e se la formula non viene



modificata di botto per motivi politici, come è successo poco tempo fa su elementi importanti come dislocamento e stabilità.

Cosa pensa dell'Irc?

Da progettista dico che non è una formula di stazza, dato che i numeri vengono decisi senza trasparenza da chi fa girare il programma. È quindi solo un buon modo per far divertire la gente attorno ad un numero facile da interpretare in regata, ma deciso quasi arbitrariamente da chi governa. Ha avuto il grande merito di liberalizzare la stabilità e di far stazzare le barche con delle semplici autodichiarazioni e quindi di rendere le regate semplici e le barche più veloci, però il fatto di non essere trasparente lo rende un sistema non professionale e purtroppo tante volte abbiamo visto barche che, senza modifiche, da un anno all'altro venivano arbitrariamente penalizzate dal regolamento solo perché l'anno prima andavano troppo bene.

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

La formula dei Gp, per quanto derivata dall'Orc, ne eliminava tutte le caratteristiche di abbuono per volumi, allestimenti e materiali semplici, pertanto i Gp alla fine erano barche che non potevano avere un doppio uso e che non duravano nel tempo come competitività, senza considerare che poi, essendo basate sull'Orc, non era-

no barche velocissime e spettacolari, ma solo costose e se il progetto non era centratissimo non avevano futuro, neanche con modifiche, pertanto erano troppo rischiose da un punto di vista economico con differenze di velocità troppo evidenti tra le barche. In pratica penso abbia fallito l'esperimento di usare una stazza fatta per correre con i compensi e forzandola per equalizzare i compensi in fase di progetto e poi correre in tempo reale.

Come vede le nuove classi a box rule e i vari Tp 52, Stp 65 e Volvo Ocean 70?

Il problema, e si sapeva dall'inizio, era che con una box rule dove non si misura nulla tranne le dimensioni principali, dopo la prima stagione i progettisti trovano i rapporti ottimali e le barche diventano decisamente uguali a livello di prestazioni e quindi per fare dei passi avanti bisogna investire molti soldi e fare sempre nuove barche e gestirle con professionisti. Resteranno solo per il circuito top.

Qual è la filosofia progettuale dello Studio Vismara?

Direi sempre la stessa fin dalla nascita: fast and easy sailing. Ovvero dislocamenti medioleggeri, scafi plananti, alta stabilità, barche veloci e performanti. Anche nelle stazze abbiamo sempre fatto, già a partire dallo Ior, barche più veloci in mare, con scafi meno lavorati sulla stazza e forme più performanti. Nella crociera abbiamo sempre spinto sul far capire che una barca leggera è meno faticosa da gestire e più divertente oltre che più sicura con mare grosso e più confortevole. Negli ultimi anni poi abbiamo investito molto in ricer-



ca per sviluppare sistemi velici e concetti di attrezzature meccaniche ed elettroniche che rendessero le barche più facili da manovrare

Quali sono le barche che avete progettato di cui andate più fieri?

È difficile dirlo, ne abbiamo fatte tante, dalle prime Ior come i vari *Gen-mar 3/4* e *1/4 Ton*, agli Ims come *Pistrice* e *Querida*, ai maxi yachts come *Morgana* o ai vari Baltic come gli *Aledoa*, per non parlare di tutte le barche Vismara Custom estremamente innovative come *Mis-tung*, *Dragon*, *Koala Ht*, *Natali* e l'ultima, *Luce Guida*. Direi che la risposta giusta, come



IL NUOVISSIMO V50 HYBRID, INNOVAZIONE VERDE ALLO STATO PURO. PAGINA A FIANCO: ALESSANDRO VISMARA AL LAVORO E LA NUOVA SEDE DI VIAREGGIO

un giorno mi suggerì un cliente che ben ci conosceva, è che il progetto preferito è l'ultimo che stiamo facendo. Del resto è logico per chi fa ricerca ...

E quali sono quelle su cui state lavorando attualmente?

Abbiamo appena completato il nuovissimo V50 Easy Sailing a propulsione elettrica ibrida, una barca che è stata esposta al Salone di Cannes e che è un concentrato di innovazione non solo nella parte idrodinamica, ma in quella propulsiva ibrida e nel layout e styling della coperta e degli interni, per non parlare della manovrabilità con joystick, tutta da scoprire e in realtà un incrocio tra una barca a vela ed un motoscafo. Ma per non dimenticarci del mondo del classico, stiamo realizzando anche un 46' meno rivoluzionario ma solo all'apparenza: in realtà è una macchina da corsa in livrea...

Quando vi viene commissionato un progetto, da dove e come iniziate?

Sempre da una cosa che ritengo la base, ovvero tentare di capire esattamente come verrà usato e da chi. Sembra strano ma il resto è matematica. Se si deve progettare una barca da regata che deve vincere un evento in un tale posto e con un tale regolamento, è tutto più facile, ma per un crociera veloce bisogna diventare quasi dei fini psicologi, conoscere la famiglia, capire i loro desideri e le loro preoccupazioni, capire bene dove andranno e con chi, etc... È molto complesso e solo conoscendo intimamente i gusti e andando un pò in barca assieme si riesce a fare il giusto vestito su misura. Il nostro lavoro è dare le informazioni, acculturare il cliente, dargli gli strumenti per capire e per guidarci, poi noi dobbiamo essere i suoi interpreti. Non abbiamo mai fatto barche pensando a noi stessi, e ogni prodotto è l'espressione del committente, al quale certamente però noi garantiamo la sicurezza e l'affidabilità, oltre al valore nel tempo e alla rivendibilità.

Quale sarà il futuro prossimo nell'ambito della progettazione in generale?

Ci saranno grossi cambiamenti?

Sì, sempre, l'evoluzione è la base del nostro futuro e più si mollano gli ormeggi dai vecchi schemi e stereotipi, più ne beneficia la fruibilità e il piacere di usare una barca. La verità, poi, è che andiamo sempre di più verso la direzione di barche che devono restare sicure e marine, ma che devono essere godibili anche da gente con una minore cultura di mare.



IN ALTO: IL V80 LUCE GUIDA, MAXI VARATO AI PRIMI DI GIUGNO, E GLI INTERNI DELLA NAVETTA MY 68. QUI A FIANCO: VISMARA IN POSA TRA I MODELLINI DI DUE RECENTI PROGETTI

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





Q Factor, il motore dei numeri uno

Dai monotipi all'altura, passando per le classi olimpiche, tutti gli impegni della nuova Quantum Italia

di Clyde Carter

Finalmente, dopo qualche anno di assenza, la Quantum è tornata in Italia. Quella che per diffusione e volume di vendita è la seconda veleria al mondo, si è affidata a una struttura italiana agile ma articolata sul territorio, che si propone di riempire i mari e i laghi italiani di vele con la classica Q. L'offerta della Quantum è globale, va dai piccoli Optimist ai maxi yachts, passando per i monotipi e gli scafi d'altura, senza scordare ovviamente le classi olimpiche. Anzi, è proprio in questo contesto che è nata la Quantum Italia, che infatti fornisce vele ai 470 che rappresenteranno l'Italia a Londra 2012 e, trami-

te il designer, nonché presidente della società, Vittorio d'Albertas, realizza il programma vele dell'equipaggio Negri-Voltolini nella Star, neo campione Europeo di classe. Importante, come già anticipato, anche l'impegno negli Optimist e nei 420, dove le vele Quantum vincono spesso e volentieri regate in ogni angolo del globo. La fissazione per i monotipi ha poi portato la Quantum Italia ad impegnarsi nella classe del momento, i Melges 20, dove ha vinto il circuito 2010 (*Value Team* di Benedetto Giallongo) e conduce il circuito 2011, diventando la veleria più popolare nella classe. Impegno crescente

anche nei Melges 24 e 32, ma non manca neppure il leggendario J 24, storico banco di prova per le velerie americane: nel 2010 la Quantum ha fatto tripletta, vincendo con tre barche diverse il campionato Italiano (con Andrea Casale), l'Europeo e il Mondiale. «Per i Melges 20 abbiamo anche organizzato una serie di allenamenti invernali, posando boe e sbobinando filmati nei weekend. Un freddo tremendo, ma chi ha partecipato con costanza ha veramente cambiato passo», ci ha raccontato Vittorio d'Albertas, prima di entrare nel dettaglio della struttura della Quantum Italia.



I TRE SOCI DELLA Q ITALIA: GENUFLESSO FRANCESCO "PACO" REBAUDI, VITTORIO D'ALBERTAS (QUELLO ALTO) E FILIPPO JANNELLO. A FIANCO: IL LOFT DELLA QUANTUM NORD-EST CHE HA SEDE A MONFALCONE

«Abbiamo iniziato questa impresa in un momento non facile, ma riteniamo che il fatto di non essere una compagine troppo "pesante", sia un grande vantaggio per noi rispetto a tante altre velerie». La Quantum infatti è strutturata in modo moderno, con produzioni dislocate in pochi siti produttivi specializzati ognuno in alcuni tipi di vele. Un vantaggio non da poco secondo d'Albertas: «Le velerie generaliste, purtroppo, fanno molta fatica a sopravvivere, mentre chi ha razionalizzato la produzione adesso si trova molto più a suo agio. Nel nostro caso, poi, possiamo contare su un punto di forza non da poco, che è la parte software: la Quantum lavora infatti con un software

di esclusiva proprietà, e particolarmente avanzato inoltre. Questo è fondamentale per una corretta modellazione della forma. Nell'industria del sailmaking spesso questo elemento è trascurato, mentre qui è centrale».

La Quantum Italia non fa produzione, ma si concentra sulla creazione di punti vendita e assistenza dislocati nelle principali zone dell'Italia, per garantire una totale e capillare assistenza al cliente. Perché, come sottolinea il Presidente della struttura, «dedicare un po' di tempo per far "capire" bene una vela, nuova o usata che sia, spesso fa sì che questa si possa sfruttare molto meglio e con maggiore soddisfazione. La soluzione spesso si trova in

una modifica o in un ritaglio, non necessariamente in una vela nuova».

La vela d'altura a rating, Orc International e Irc, è un ambito nel quale la Quantum si è cimentata fin da subito. Lo sviluppo della tecnologia iQ ha infatti portato alla creazione delle membrane Fusion, che vengono sviluppate da vari anni e utilizzate con successo sia in regata sia in crociera. Il medesimo sistema costruttivo viene usato anche per imbarcazioni decisamente grandi, dai 100' in su, e si dimostra affidabile anche in questo contesto, dove altre membrane invece possono incontrare qualche difficoltà, come sottolinea d'Albertas. Non secondaria è stata la sinergia creatasi con i professionisti e gli

Giovani ma già vincenti

La Quantum è la seconda veleria al mondo, pur essendo relativamente giovane: è nata infatti nel 1996 ad opera di un gruppo di velai esperti indipendenti. Alla guida dell'azienda c'è la forte personalità di Ed Reynolds, che è anche team manager di Quantum Racing Tp 52. La Quantum conta più di 60 punti vendita nel mondo, ed è presente praticamente dovunque si vada in barca a vela.

La Quantum Sail Design Group Italia è invece nata a fine 2009 ad opera di tre soci, Vittorio d'Albertas, disegnatore di vele per 10 anni tra North Sails Italia e Danimarca, Francesco Rebaudi e Filippo Jannello, amici e avversari in regata. Personalità di spicco sin dall'inizio dell'avventura è stato Andrea Casale, uno dei più quotati velisti professionisti italiani, dal Laser ai monotipi fino ai Maxi Yachts. Parte del team sono Giacomo Fossati e Daniela Magistro, ottimi 470isti e velisti. Nel Nord-Est la Quantum Italia è invece rappresentata da Fausto Pierobon, noto armatore del Grand Soleil Sagola Gs, insieme a Michele Furlan, che fa assistenza nel suo loft di quasi 1000 metri quadri che sorge a Monfalcone e si occupa delle vele dei maxi yachts. Punti vendita e assistenza sono anche a Riva di Traiano e Bari, ma è solo l'inizio, visto che la rete è tuttora in fase di sviluppo.

armatori delle barche. L'individuazione e l'analisi dei problemi, infatti, ha portato a risolvere molte situazioni apparentemente intricate. «*Timeriesci*, ad esempio, il Comet 45 di Luca Lualdi che ha sempre avuto problemi di passo, ora invece va ottimamente, al pari di *Mandolino*, lo Swan 45 di Martino Orombelli, recente terzo classificato alla Palermo-Montecarlo, che è stato protagonista di una stagione di regate offshore davvero di ottimo livello. Anche questa barca», prosegue d'Albertas, «era sempre stata poco performante, mentre ora ha una velocità almeno pari alle sue sorelle. Infine *Sagola*, il Grand Soleil 37 del "nostro" Fausto Pierobon, che è manager Quantum per la zona del Nord-Est, con un set completo di vele Quantum ha vinto il campionato Italiano Assoluto d'altura di Muggia in classe Corinthian. Anche in

questo caso abbiamo sfruttato l'esperienza di Quantum Racing per il layout dei fili e la nostra come designers, insieme allo studio delle modifiche alle appendici di Alessandro Paganini». La Quantum è poi da sempre fortissima nelle vele da poppa: una naturale attitudine alla sperimentazione dei suoi uomini ha infatti condotto a forme poco conservative, ma tuttavia stabili, particolarmente curate nella fase dell'assemblaggio e velocissime. Molto sviluppo ha avuto la tecnologia offshore: la Quantum è fresca vincitrice della Velux 5 Oceans, il giro del mondo in solitario a tappe che è stato letteralmente dominato dall'americano Brad Van Liew, che ha vinto tutte e cinque le tappe con a bordo solo ed esclusivamente vele Quantum. Molte energie sono poste anche nei circuiti Figaro e Mini 6.50, con il portoghese Lobato che

ha stravinto l'ultima Mini Transat, mentre in Italia il lavoro ha coinvolto il Mini *Dagadà-Spirito di Maremma* di Simone Gesi. «L'approccio che utilizziamo è un'analisi globale, che conduca all'individuazione della vela più adatta a seconda della barca e del programma agonistico che si vuole sviluppare», spiega d'Albertas. «Gli anni di esperienza in regata e da velaio aiutano molto nella soluzione di problemi legati all'insieme albero-vele. E la verità è che ci teniamo proprio a farlo nel migliore dei modi! Probabilmente siamo troppo agonisti per non farci coinvolgere dai progetti che seguiamo. Noi crediamo moltissimo nella qualità della vendita della vela. Una vendita corretta porta quasi sempre a un ottimo risultato, anche tecnico, del prodotto, per questo poniamo il massimo impegno nel momento dell'individuazio-



Foto Taccola

ne del profilo e della tecnologia costruttiva più adatta. La massima competenza deve essere impiegata sin da questa fase, non deve intervenire solamente in fase successiva, dove, per così dire, il danno può essere già fatto. Siamo convinti che il set di vele ideale per ogni barca sia uno solo, e che stia a noi avvicinarci il più possibile a questo».

Il bello della Quantum è che gli enormi mezzi a disposizione consentono qualsiasi livello di approfondimento del lavoro, e, ciò che è massimamente importante, una perfetta ripetibilità della forma delle vele. La tecnologia Fusion infatti prevede che la forma alla vela sia data al termine del processo di stabilizzazione del laminato, il che elimina molte delle alee connesse alla reazione della parte adesiva. «In tutto ciò», conclude d'Albertas, «non possiamo non citare quello che è il nostro vero e proprio laboratorio navigante, ovvero il Tp 52 *Quantum Racing*, la barca armata direttamente dalla veleria che ha appena vinto il circuito Audi Med Cup, la regata di livello più alto al mondo riservata ai monoscafi. Il timoniere è Ed Baird, che tra l'altro, lo ricordo per i più distrat-

ti, si è vinto una Coppa America al timone di *Alinghi*. Qui si sperimentano soluzioni d'avanguardia e ci si confronta, spesso con successo, al massimo livello. La barca è splendida, e alcuni nostri clienti hanno avuto anche la possibilità di vivere una regata da bordo. Anche questo vuol dire "essere Q"».

IL GS 37 SAGOLA DI FAUSTO PIEROBON, DA ANNI AI VERTICI DELLE REGATE D'ALTURA. PAGINA A FIANCO: IL TP 52 QUANTUM RACING, VINCITORE DELL'AUDI MEDCUP 2011





Dal Presidente dell'Irc dell'Orc, un'analisi parametrica sulla composizione della flotta del Mondiale

di Alessandro Nazareth

Questo servizio è una versione più estesa e aggiornata dell'articolo apparso sul numero di ottobre 2011 della rivista inglese Seahorse Magazine

Nel corso degli anni ci sono state tante supposizioni ed opinioni su come dovrebbe essere un progetto vincente per il sistema Orc International, quindi questa analisi parametrica sulla composizione della flotta dell'ultimo campionato Mondiale di Cherso (120 iscritti, la più grande affluenza che si ricordi ad oggi di un campionato mondiale offshore), può essere considerata un utile esercizio per meglio capire quali tendenze potrebbero essere favorite dalla attuale regola ORCi.

L'analisi è partita da un ricalcolo delle classifiche dell'evento, escludendo le regate offshore che sono state corse in condizioni di vento leggerissimo o addirittura in totale mancanza di vento. Le barche con un Dsq o un Bfd sono state reinserite in classifica, usando il loro peggior risultato nelle regate inshore e nessuno scarto è stato ovviamente applicato. Le classifiche risultanti sono quelle riportate nella TABELLA A (Gruppo A) e nella TABELLA B (Gruppo B) per le prime 15 barche (non si è ritenuto importante valutare i trend progettuali al di sotto delle prime posizioni, dove cominciano

ad intervenire altri fattori quali la qualità degli equipaggi, lo stato delle vele e dell'imbarcazione, etc...), tabelle che trovate a pagina 52. Qui i risultati reinseriti al posto di Dsq e Bfd sono quelli evidenziati in giallo. Sono stati analizzati i principali parametri adimensionali di queste prime 15 barche e sono stati ricavati i seguenti grafici per cercare una correlazione tra i risultati e le caratteristiche delle barche:

FIGURA 1

Lvr =(rapporto tra lunghezza di stazza e dislocamento, il volume immerso è ovviamente proporzionale al dislocamento e viene usato per ricavare questi rapporti

adimensionali e quindi confrontabili per barche di dimensioni differenti).

FIGURA 2

$Upsa/Vol$ =(rapporto tra superficie velica in bolina e dislocamento).

FIGURA 3

$Downsa/Vol$ =(rapporto tra superficie velica in poppa e dislocamento).

FIGURA 4

$Upsa/Ws$ =Upwind Sail Area/Wetted surface (rapporto tra superficie velica in bolina e superficie bagnata).

FIGURA 5

$Downsa/Ws$ =Downwind Sail Area/Wetted surface (rapporto tra superficie velica in poppa e superficie bagnata).

FIGURA 6

Rm/Rm_{Def} =Measured Righting Moment/Default Righting Moment (rapporto tra il momento raddrizzante misurato e il momento raddrizzante caratteristico stimato dal Vpp Orc).

FIGURA 7

Cp =Coefficiente Prismatico (rapporto tra il volume immerso della carena e il prodotto $Lwl * Area$ Sezione Maestra)

FIGURA 8

Lcb =Posizione Longitudinale del centro di carena.

Dove è possibile evidenziare una correlazione tra risultati e parametri, è stata aggiunta una linea di regressione che sottolinea meglio il trend (se ha un inclinazione crescente verso le prime posizioni significa che le prime barche hanno tendenzialmente quel parametro più alto delle barche arrivate nelle posizioni arretrate). Quello che è subito evidente è la grande differenza tra i due gruppi.

Infatti le quindici "top boats" del Gruppo A sono tutte: a) più leggere visti i rapporti lunghezza su dislocamento quasi tutti maggiori- Lvr (figura 1); b) più invelate in bolina per i rapporti di superficie velica rispetto al dislocamento o alla superficie bagnata, $Upsa/Vol$ (figura 2) e $Upsa/Ws$ (figura 4), nettamente maggiori; c) più invelate in poppa per i rapporti di superficie velica rispetto al dislocamento o alla superficie bagnata, $Downsa/Vol$ (figura 3) e $Downsa/Ws$ (figura 5), quasi tutti maggiori; d) molto più stabili per i rapporti tra Momento Raddrizzante misurato e quello di riferimento Orc (default), $Rm/Rm_{default}$ (figura 6), con poche barche del Gruppo B con rapporti sopra ad 1 oppure sulla linea di tendenza del Gruppo A.

Insomma, le barche del Gruppo A sono nettamente più potenti, rigide ed invelate

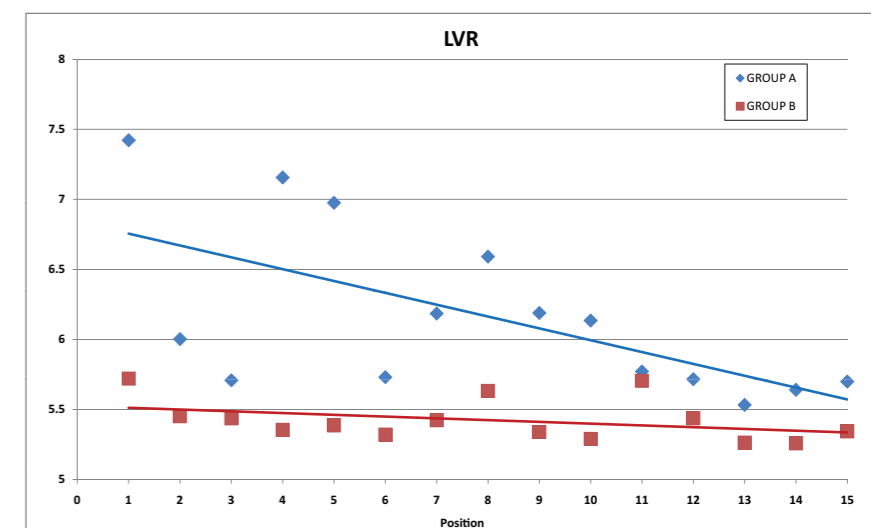


FIGURA 1 - Lvr =(rapporto tra lunghezza di stazza e peso)

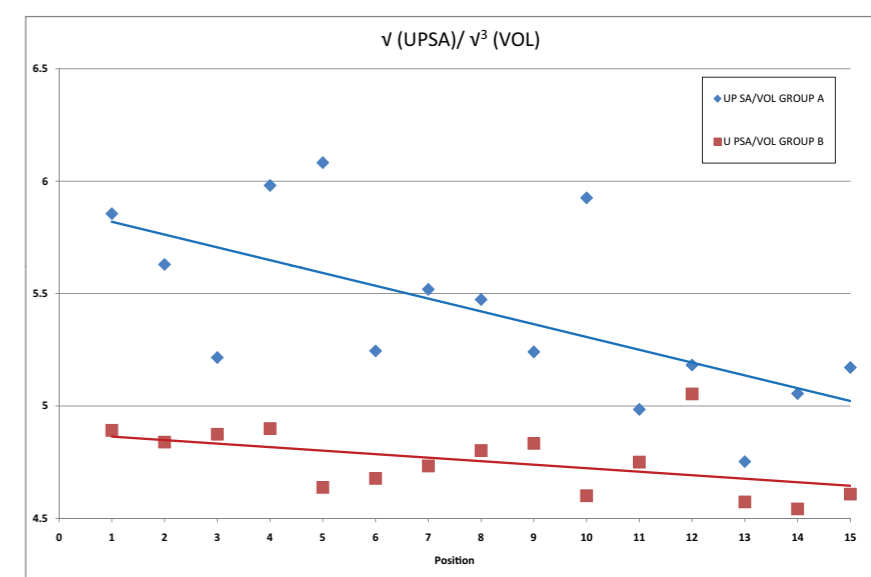


FIGURA 2 - $UPSA/VOL$ =(rapporto tra superficie velica in bolina e dislocamento)

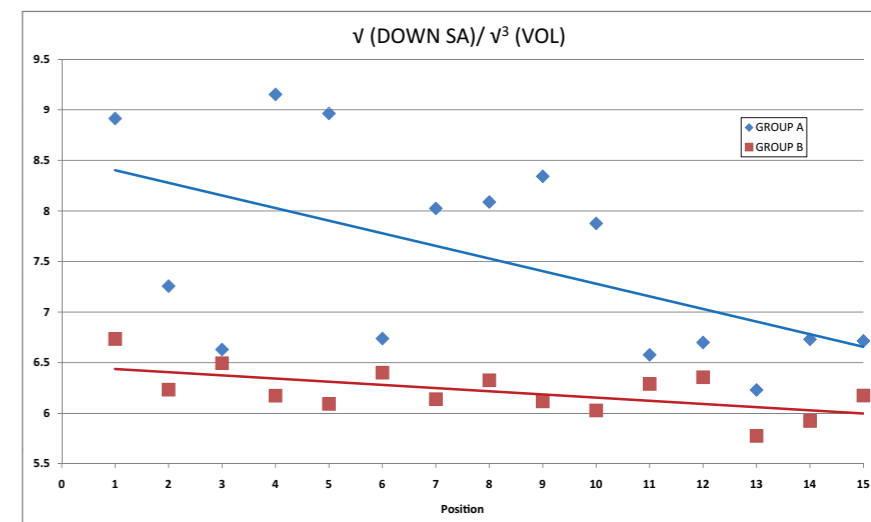


FIGURA 3 - $DOWNSA/VOL$ =(rapporto tra superficie velica in poppa e dislocamento)

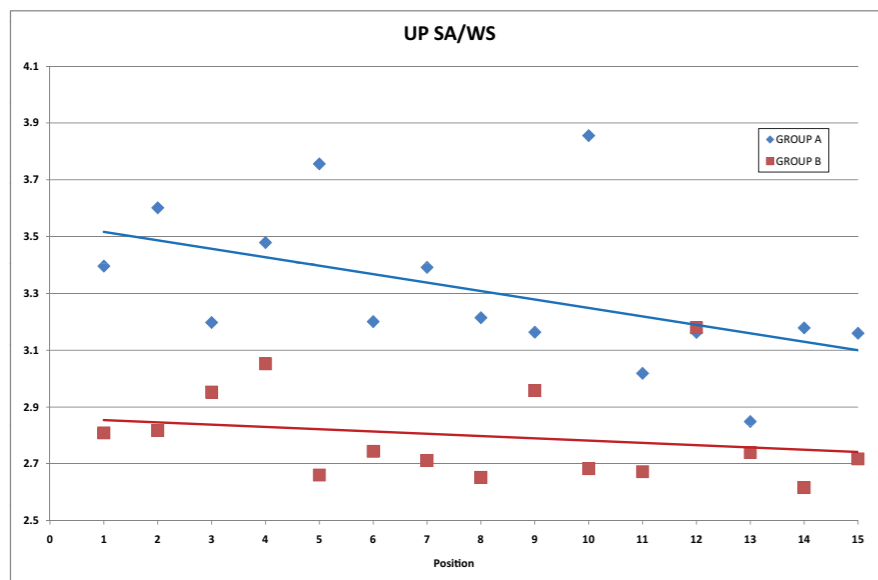


FIGURA 4 - UPSA/WS=Upwind Sail Area/Wetted surface (rapporto tra superficie velica in bolina e superficie bagnata)

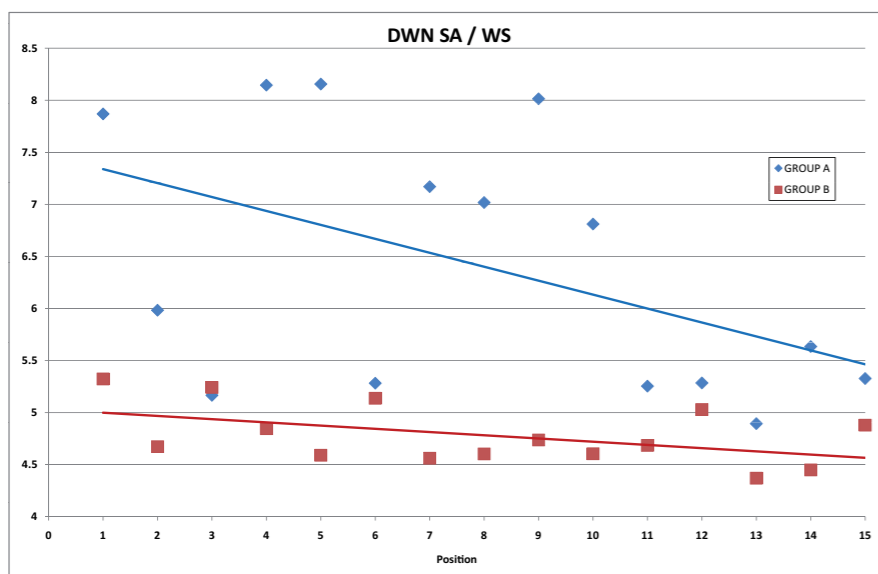


FIGURA 5 - DOWNSA/WS=Downwind Sail Area/Wetted surface (rapporto tra superficie velica in poppa e superficie bagnata)

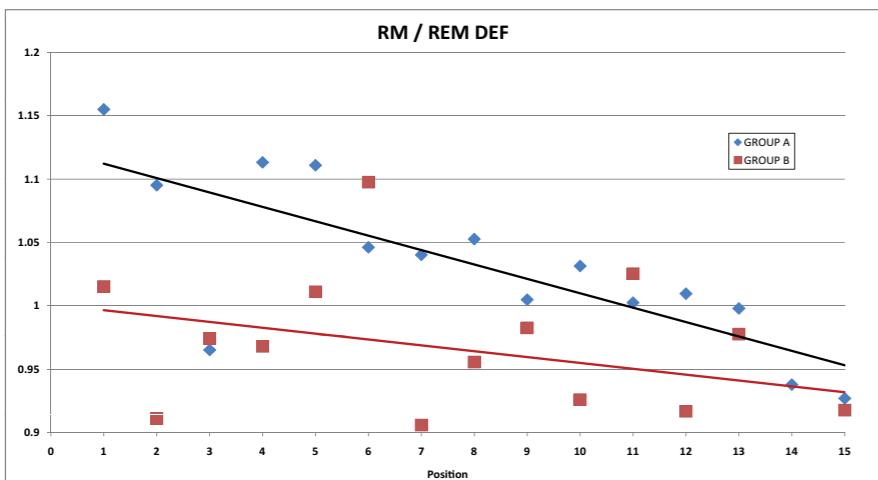


FIGURA 6 - RM/RM DEF=Measured Righting Moment/Default Righting Moment (rapporto tra il momento raddrizzante misurato e il momento raddrizzante caratteristico stimato dal Vpp Orc)

te di quelle del Gruppo B. E questa netta divisione tra le caratteristiche delle due flotte, suggerirebbe anche una revisione della divisione per classi nella Normativa della Fiv del 2012.

Infatti al Mondiale la divisione avveniva a 600 s/m di Gph, mentre nella Normativa italiana la divisione viene fatta a 615, quindi, oltre a cambiare classe, le barche tra 600 e 615 si sono ritrovate a regata in un gruppo con barche molto più potenti (cioè più leggere/invelate/rigide). Sarebbe quindi auspicabile spostare ed uniformare il limite a 600.

Venendo ad un'analisi più dettagliata parametro per parametro per evidenziare quali sono le caratteristiche delle barche vincenti, vediamo che:

LVR - FIGURA 1.

Questo parametro indica quanto una barca è leggera rispetto alla sua lunghezza (o viceversa quanto è lunga rispetto al suo dislocamento), quindi più è alto più la barca è leggera (o è lunga).

Nel Gruppo A il trend è evidente, le barche vincenti sono quelle più leggere, con una linea di regressione con una buona pendenza, solo le 3 "boxy boats" (il Gs 56 *Marina Kastela* e i due Gs 42 *Man* e *Bohemia Express*) sono più pesanti e ben al di sotto della linea di regressione.

Ben differente è la situazione del Gruppo B, con poca correlazione tra barche leggere e prime posizioni (quindi pochissima pendenza della linea di regressione) infatti i valori di Lvr sono molto vicini per le prime 15 barche del Gruppo B.

UPSA/VOL e UPSA/WS - FIGURE 2 e 4. Questi due parametri indicano quanto una barca è invelata di bolina rispetto al suo peso o rispetto alla sua superficie bagnata, più sono alti più la barca è ovviamente invelata.

Analizzando insieme i grafici che riguardano la superficie velica in bolina (Upwind Sail Area), sia rispetto al dislocamento che alla superficie bagnata (Wetted Surface) si nota anche in questo caso per il Gruppo A una tendenza all'aumento della superficie velica per le barche scorrendo verso le prime posizioni, la linea di regressione ha sempre una buona pendenza e in questo caso solo i Gs 42 sono ben al di sotto della linea di regressione perché *Marina Kastela* ha incrementato la superficie velica mettendo una randa square top.

Guardando con attenzione il grafico relativo ai rapporti Sa/WS ci si accorge che lo

Scuderia 50 *Altair 3* ha valori elevati di superficie bagnata che lo allineano ai più bassi del Gruppo A (i Gs 42)

Nel Gruppo B invece ci sono poche differenze tra le prime e le ultime posizioni con valori abbastanza simili, l'unico che si distacca un minimo è il Gs 40 *Despeinada* che ha superfici veliche comparabili con quelle del Gruppo A, ma questo non gli ha consentito di andare oltre il 12mo posto. DOWNSA/VOL e DOWNSA/WS - FIGURE 3 e 5

A loro volta questi due parametri indicano quanto una barca è invelata di poppa rispetto al suo peso o rispetto alla sua superficie bagnata, più sono alti più la barca è ovviamente invelata. Anche in questo caso, analizzando insieme i grafici che riguardano la superficie velica in poppa (Downwind Sail Area), sia rispetto al dislocamento che alla superficie bagnata, si nota per il Gruppo A una tendenza all'aumento della superficie velica per le barche scorrendo verso le prime posizioni, la linea di regressione ha sempre una buona pendenza grazie a tutte le barche "plananti" come il Tp 52, Gp 42, Cookson 50, Farr 40, Scuderia 50, Swan 60, Farr 49 ed insieme ai Gs 42, ben al di sotto della linea di regressione ci sono barche più normali come Salona 42, Gs 43, Comet 45. Nel Gruppo B come al solito ci sono poche differenze tra le prime e le ultime posizioni, con valori abbastanza simili e ben al di sotto del Gruppo A

RM/RM DEF - FIGURA 6

Il rapporto tra il momento raddrizzante misurato e il momento raddrizzante caratteristico stimato dal Vpp Orc (Rm default) è un ottimo sistema per verificare la effettiva stabilità delle imbarcazioni. La formula per il calcolo dell'Rm di default è stata ricavata qualche anno fa analizzando oltre 1500 barche con stabilità misurata in acqua ed è basata non solo sulle dimensioni (L/B/Dspl) della barca, ma anche sul suo piano velico e il suo centro di spinta (quindi tiene conto del momento sbandante agente sulle vele). Quindi quanto più alto è il rapporto Rm misurato/Rm Default, più la barca è rigida alla tela e se questo rapporto è superiore ad 1 significa che la barca è più rigida di una media barca Orc International. Per questo rapporto c'è sempre una buona differenza tra i 2 gruppi, ma con sostanziali differenze rispetto ai rapporti analizzati sopra. Il Gruppo A ha una forte correlazione tra stabilità e posizione in

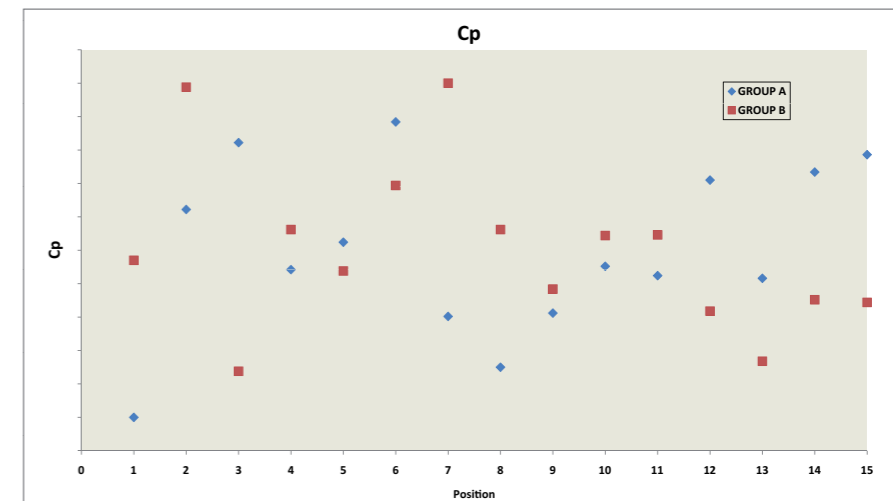


FIGURA 7 - Cp=Coefficiente Prismatico (rapporto tra il volume della carena e il prodotto Lwl* Area Sezione Maestra)

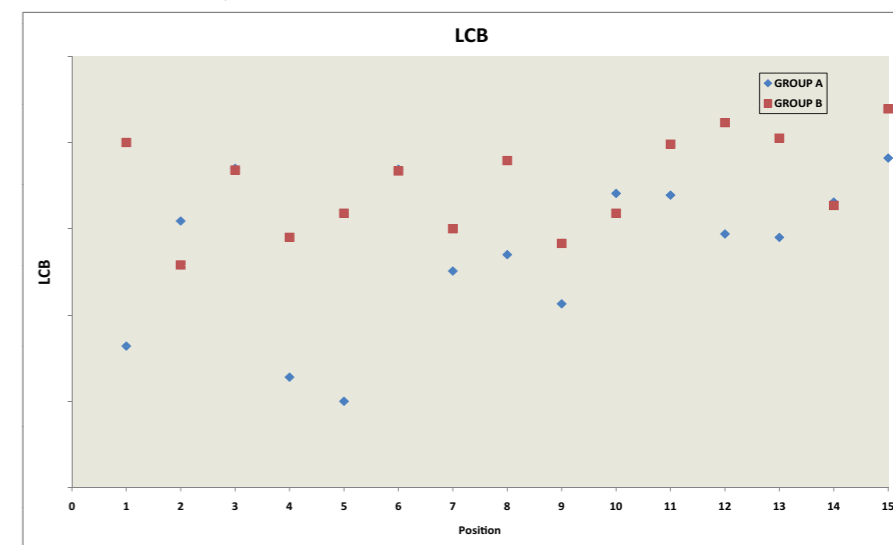


FIGURA 8 - LCB=Posizione Longitudinale del centro di carena

classifica, che sarebbe ancora più alta senza il Gs 42 *Man* (il Gs 56 *Marina Kastela* e l'altro Gs 42 *Bohemia Express* hanno cambiato la chiglia aumentando la loro stabilità). Il Gruppo B ha un andamento un po' isterico in quanto ci sono gli M37 come *Low Noise* ed *Escandalo* che hanno stabilità basse, i nuovi Nm 38 e il Salona 37 con rapporti leggermente superiori ad 1, ma anche il Comet 38 *Scricca* con stabilità comparabili a quelle delle barche del Gruppo A più rigide (e questo era uno dei punti di forza in bolina del Comet). La linea di regressione (con un coefficiente di correlazione non altissimo però) riporta comunque una discreta pendenza e quindi con una tendenza a favorire le barche un po' più stabili anche nel Gruppo B.

Cp e LCB - FIGURE 7 e 8

Un'altra analisi interessante riguarda i parametri Cp (Coefficiente Prismatico della carena senza appendici pari al rapporto tra il volume della carena e il pro-

dotto [Lwl * Area immersa della Sezione Maestra]) e Lcb (posizione longitudinale del centro di carena), che sono sempre stati considerati i parametri fondamentali (nel calcolo della resistenza residua) per la barca vincente Ims di alcuni anni fa, quando disegnare una barca con alti Cp e Lcb molto arretrati era obbligatorio (o forse solo di "moda"?). Guardando i grafici sia di Cp che Lcb questo sembra non essere più vero, non c'è nessun trend che favorisca le barche ad alto Cp e Lcb arretrato, anzi, la prima barca del Gruppo A ha il Cp più basso di tutta la flotta (dove solo i Gs 42 e il Gs 56 hanno valori elevati) e nel Gruppo B i valori sono abbastanza simili a parte i due M37 *Low Noise* ed *Escandalo*. Anche per quanto riguarda l'Lcb le prime barche del Gruppo A hanno un Lcb abbastanza avanzato (tranne il Grand Soleil Race) e il Gruppo B ha mediamente valori più arretrati. Questo "non-trend" è abbastanza ben rappresentato dai due grafici con valori

Pos.	Nome	Classe	Tipologia	1	2	3	4	5	Punti
1	TRAVI	52	Scuderia Altair	1	1	1	1	1	15
2	TRAVI	52	Scuderia Altair	2	2	2	2	2	14
3	TRAVI	52	Scuderia Altair	3	3	3	3	3	13
4	TRAVI	52	Scuderia Altair	4	4	4	4	4	12
5	TRAVI	52	Scuderia Altair	5	5	5	5	5	11
6	TRAVI	52	Scuderia Altair	6	6	6	6	6	10
7	TRAVI	52	Scuderia Altair	7	7	7	7	7	9
8	TRAVI	52	Scuderia Altair	8	8	8	8	8	8
9	TRAVI	52	Scuderia Altair	9	9	9	9	9	7
10	TRAVI	52	Scuderia Altair	10	10	10	10	10	6
11	TRAVI	52	Scuderia Altair	11	11	11	11	11	5
12	TRAVI	52	Scuderia Altair	12	12	12	12	12	4
13	TRAVI	52	Scuderia Altair	13	13	13	13	13	3
14	TRAVI	52	Scuderia Altair	14	14	14	14	14	2
15	TRAVI	52	Scuderia Altair	15	15	15	15	15	1

TABELLA A

Pos.	Nome	Classe	Tipologia	1	2	3	4	5	Punti
1	TRAVI	52	Scuderia Altair	1	1	1	1	1	15
2	TRAVI	52	Scuderia Altair	2	2	2	2	2	14
3	TRAVI	52	Scuderia Altair	3	3	3	3	3	13
4	TRAVI	52	Scuderia Altair	4	4	4	4	4	12
5	TRAVI	52	Scuderia Altair	5	5	5	5	5	11
6	TRAVI	52	Scuderia Altair	6	6	6	6	6	10
7	TRAVI	52	Scuderia Altair	7	7	7	7	7	9
8	TRAVI	52	Scuderia Altair	8	8	8	8	8	8
9	TRAVI	52	Scuderia Altair	9	9	9	9	9	7
10	TRAVI	52	Scuderia Altair	10	10	10	10	10	6
11	TRAVI	52	Scuderia Altair	11	11	11	11	11	5
12	TRAVI	52	Scuderia Altair	12	12	12	12	12	4
13	TRAVI	52	Scuderia Altair	13	13	13	13	13	3
14	TRAVI	52	Scuderia Altair	14	14	14	14	14	2
15	TRAVI	52	Scuderia Altair	15	15	15	15	15	1

TABELLA B

sparpagliati sul piano di riferimento. Va sottolineato che i valori di C_p e L_{cb} non sono rappresentati in quanto questi parametri fanno parte di informazioni riservate di proprietà dei progettisti.

CONCLUSIONI

Dall'analisi effettuata è abbastanza evidente che soprattutto nella classe maggiore c'è una buona tendenza a vedere le barche più potenti (leggere, involate, stabili) nelle primissime posizioni, mentre nella classe inferiore un'imbarcazione con queste caratteristiche ancora non esiste e potrebbe invece essere la barca vincente per la prossima stagione. Poi, anche se questi grafici di C_p e L_{cb} sembrano non avere senso, in realtà dimostrano che tra una grande varietà di barche (dai Tp 52 ai Gp 42, dalle barche "boxy" alle barche di produzione di serie, dalle barche custom leggere a quelle con canting keel come il Cookson 50), per vincere in Orc International non si è obbligati a disegnare una barca con alto C_p e L_{cb} estremamente arretrato, ma che differenti tipi di carene possono comportarsi bene con questa regola, con una bella differenza con quanto accadeva negli anni dell'Ims.

Un'altra considerazione riguarda le cosiddette "boxy boats" dell'era Ims. Questo

tipo di imbarcazioni sono ancora competitive (perché l'ORCi cerca comunque di mettere sullo stesso piano di partenza tutti i tipi di imbarcazioni, perché sono comunque buone barche e forse anche perché le migliori sono in mano a ottimi equipaggi professionisti), ma devono lottare con le altre barche. Alcune hanno fatto delle modifiche per sfruttare il fatto che il sistema non penalizza più le barche potenti, per esempio *Marina Kastela* (un Botin Gs 56) ha incrementato la sua superficie velica con una randa "square top" e ha aumentato il raddrizzamento con una nuova chiglia a "T" rovescia, mentre il Gs 42 *Bohemia Express* ha cambiato chiglia adottandone sempre una a T rovescia. Questo significa che se si parte da un buon progetto esistente (e queste barche lo sono) lo si può modificare e renderlo più potente per cercare di continuare a vincere, e non sfruttare solo un possibile vantaggio di rating come nel passato. Tutto quanto detto deriva da un'analisi del campionato del Mondo di Cherso, ma queste conclusioni sono confermate dai risultati dei campionati Italiani Assoluti disputati a Muggia poche settimane dopo, con una flotta sostanzialmente simile e con vento medio (da 10 a 14 nodi). Nel Gruppo A il

trend è sempre verso le barche leggere, vince infatti il Tp 52 *Aniene*, con un Gp 42, un altro Tp 52 e lo Scuderia progettato da Umberto Felci *Altair 3* tra i primi insieme alle "boxy boats". Purtroppo lo spazio non ce lo permette, ma una futura e più profonda analisi potrebbe concentrarsi su gruppi di regate corse con la stessa intensità di vento, per dedurre quali sono i parametri più influenti per differenti velocità di vento e come un parametro diventi più o meno influente al variare del vento. Le regate dell'Italiano per esempio sono molto concentrate tra 9.5 e 13.5 nodi di vento implicito, quelle di Cherso hanno un range compreso tra 9.5 e 20 nodi, raggruppando le regate (considerando le barche che hanno corso in entrambi gli eventi) per venti reali simili, si potrebbe ottenere una buona correlazione vento/parametri/risultati.

Per concludere, mi sembra doveroso fare un accenno al lavoro autunnale dell'Irc, che verrà tramutato, se approvato dal Congress, nel Vpp 2012 a metà novembre dopo le riunioni Orc/Isaf di Portorico.

Gli argomenti in discussione, soprattutto relativi alla manutenzione del Vpp Orc, riguarderanno per l'aerodinamica una revisione del sistema di riduzione di superficie della randa, il trattamento dei piani velici senza volanti e il crossover genoa/spi che ora avviene ad angoli un po' più stretti della realtà. Per quanto riguarda l'idrodinamica oltre al costante lavoro di aggiornamento, manutenzione e sviluppo del calcolo della resistenza residua (forse verranno costruiti nuovi modelli a Delft, in Olanda) ci saranno dei leggeri aggiustamenti al calcolo della resistenza dovuta alla poppa immersa. Si lavorerà anche sull'affinamento del calcolo dello sbandamento per barche molto leggere ed involate, che attualmente con vento forte è superiore alla realtà (questo potrebbe essere legato anche alla problematica della riduzione della randa).

Infine sono in agenda delle modifiche al Dynamic Allowance, con una semplificazione degli abbuoni per barche realmente da crociera e si valuterà anche l'introduzione di un nuovo compenso da usare per le regate lunghe al posto del Gph (che rimarrà comunque come compenso base per dividere le barche nelle varie classi).

Il primo meeting autunnale dell'Irc si è tenuto a settembre a Delft, mentre quello finale, prima del General Meeting dell'Orc di Portorico, si terrà a Roma a fine ottobre.

Zerogradinord.it



Vela e regate a portata di click

we wear
SLAM

search us

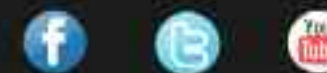




Foto Taccola

Ottimizzare per vincere

Il dettaglio delle modifiche che hanno consentito a Low Noise di conquistare il titolo Mondiale d'altura nel Gruppo B

di Matteo Polli

Tutto inizia con la richiesta dell'armatore Giuseppe Giuffrè: instancabile di nuove vittorie, vuole rendere ancora più competitivo il suo pluri-vittorioso *Low Noise*. Infatti, il noto M37, nato nel cantiere zemmemarine dalla matita di Maurizio Cossutti e dallo staff del cantiere, ha già conquistato negli ultimi 5 anni tutti i più importanti titoli della vela d'altura nei vari esemplari prodotti.

Tuttavia, visto il progresso degli avversari e l'arrivo di nuovi competitivi modelli, l'armatore ha richiesto un'ottimizzazione globale del suo M37 con l'obiettivo di migliorare il rapporto prestazioni-rating

specialmente nelle condizioni di vento leggero e medio in vista della partecipazione agli eventi adriatici in programma nella stagione 2011.

Nella prima fase di studio sono state prese in considerazione una varietà di possibili modifiche anche importanti al piano velico e al piano di deriva, ma alla fine si è optato per mantenere lo stesso albero e lavorare in particolare su pinna e vele, cercando di minimizzare la superficie bagnata e massimizzare la superficie velica. Infatti, considerato il format delle regate internazionali che prevede la suddivisione a 600 secondi/miglio, uno dei

punti fissi dell'ottimizzazione è stato quello di aumentare le prestazioni reali in modo da regatare più liberi possibile dai rifiuti degli avversari.

Per quanto riguarda la pinna, si è cercato di trovare nuove soluzioni, sono state quindi valutate numerose tipologie di configurazione, alcune delle quali anche molto estreme, ma dopo una prima scrematura sono rimaste in lizza le configurazioni classiche di pinna e siluro a "L" e quella a "T".

Per un'analisi più approfondita si è deciso di usare la fluidodinamica computazionale (Cfd) e di confrontare le possibili nuo-



Laureato a Southampton al corso Yacht & Powercraft Design, Matteo Polli per un breve periodo ha lavorato per Starkel, per poi affiancare Maurizio Cossutti al cantiere zemmemarine nella progettazione dell'M37 e dell'M45, oltre che in numerose ottimizzazioni. Attualmente lavora presso Italia Yachts seguendo la progettazione e la realizzazione di questa nuova linea di barche lanciata da Franco Corazza.

ve configurazioni con l'originale. In collaborazione con Matteo Ledri, sono state dunque eseguite le simulazioni ed il risultato è stato a favore della configurazione a "T", considerando il rapporto prestazioni-rating.

Scelta quindi la tipologia, sono state progettate e analizzate ulteriori varianti fino ad arrivare alla fine del processo di ottimizzazione ottenendo una geometria che offre molta meno resistenza all'avanzamento a parità di rating



rispetto alla pinna originale.

Grazie a questa nuova configurazione di pinna, si è potuto inoltre diminuire il dislocamento e aumentare la stabilità al tempo stesso al fine di controbilanciare l'aumento di superficie velica.

Il lavoro sulle vele è stato svolto in collaborazione con Daniele Cassinari e Luca Cattozzi della North Sails di Affi, che seguono lo sviluppo vele per l'M37 fin dall'inizio del progetto originale e sono ora alla quinta generazione.

È stato scelto di adottare una nuova randa con testa quadrata senza però esagerare e dover introdurre il doppio paterazzo. Anche i fiocchi sono stati ingranditi nella parte alta, sempre nell'ottica di dare più cavalli alla barca. Sia per la randa che per i fiocchi è stato adottato il nuovissimo materiale 3DI.

Per quanto riguarda le vele di poppa, si è scelto abbandonare gli spi asimmetrici e avere a bordo solo spi simmetrici, ma di maggiori dimensioni. Soluzione che offre



un vantaggio notevole in termini di Gph e di semplicità di manovra.

Prima di entrare nel vivo della stagione non c'è stato molto tempo per lo sviluppo in mare del rinnovato *Low Noise*, solo una regata di club dove si sono subito evidenziati i miglioramenti delle prestazioni e il preciso bilanciamento tra piano velico e nuovo piano di deriva.

Il vero e proprio test si è fatto diretta-

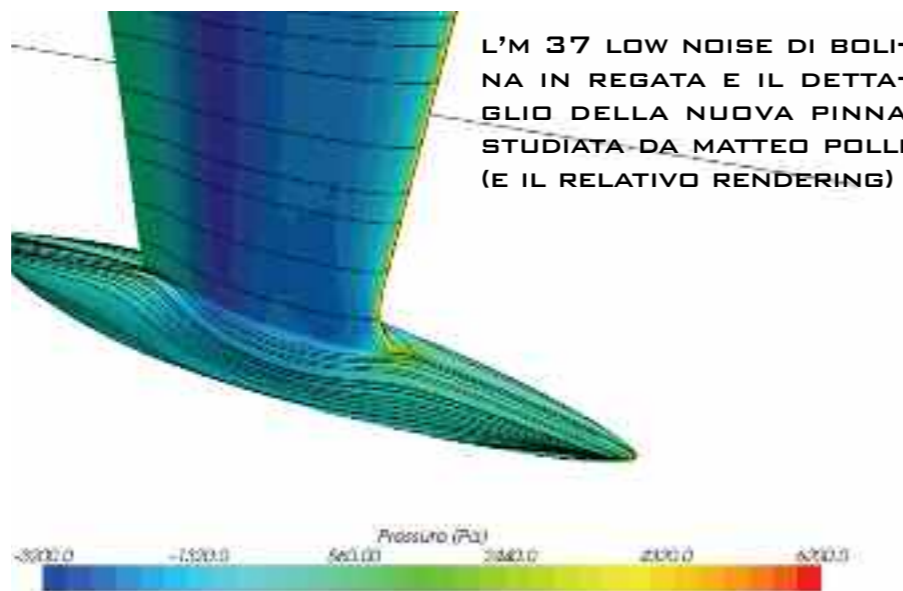


Foto Taccola



mente sul campo di regata del campionato Mondiale a Cherso, evento caratterizzato da una prima parte con pochissimo vento e una seconda parte disputata con venti sostenuti. Durante la prima fase e in particolare nella prova in-shore, il *Low Noise* ha ottenuto uno dei migliori piazzamenti di tutta la serie rispettando in pieno le attese, mentre le condizioni di quasi assenza di vento della regata costiera non hanno consentito di trarre particolari conclusioni.

Le prove in-shore disputate con venti tesi hanno messo in risalto la semplicità di gestione della barca nella sua nuova configurazione, in particolare nell'accelerazione nelle uscite dalle virate e nella manovrabilità nel pre-partenza. Questi fattori hanno contribuito alla costanza nei risultati ottenuti nelle varie prove, garantendo il successo finale nella classifica generale. La vittoria di un Mondiale così denso di avversari e vario nelle condizioni meteo, ha confermato pienamente che il lavoro progettuale ha dato i risultati sperati, come conferma il tattico Lorenzo Bodini che pur non avendo mai regatato sul *Low Noise* si è trovato molto agevolato nella conduzione di questa difficile serie di regate.



red dot design award
winner 2011

Un anno di vittorie

Quest'anno Besanopoli ha vinto il suo secondo "Red Dot Design Award", uno dei più importanti premi di design al mondo.

Assieme alla nostra agenzia sono state premiate una azienda tedesca che fa automobili, una californiana che produce telefoni e computers, e altri di primo livello.

Ma abbiamo vinto anche alla Giraglia e ad Alassio con un buon progetto, tenacia, cura maniacale ai dettagli e orecchie basse.

via melzo 6 Milano
www.besanopoli.it
02 76013315



Besanopoli ha vinto Red Dot Award, Premio Assorel, Grand Prix Brand Identity, Targa d'oro della Comunicazione, Mediastars...
Davide Besana ha vinto Barcolana, Millevele, Trofeo Zegna, Roma per tutti, Settimana internazionale di Alassio, IOR Revival, Trofeo Masserdotti - armatore dell'anno nel 2009 e 2010, Giraglia Rolex Cup 2010 e 2011...

Comet 100, lo stato dell'arte



Dopo una lunga attesa, finalmente il Comet 100 è sceso in acqua, partecipando alla recente Maxi Yacht Rolex Cup di Porto Cervo. Primo super maxi yacht prodotto dalla Comar Yachts nel cantiere di Fiumicino e battezzato *Shadow*, è una delle grandi novità del 2011 di una cantieristica italiana che, in barba alla crisi, continua a realizzare imbarcazioni di altissimo livello. Per costruire questo primo Comet 100 e l'85 che è già in avanzata fase di costruzione, il cantiere della famiglia Guardigli ha scelto professionalità estremamente qualificate e oltre agli storici progettisti del Cantiere, Andrea Vallicelli e Alessandro Nazareth dello Studio Vallicelli, la struttura tecnica è stata implementata con il project manager Antonio Latini e il progettista Giulietto Ricci.

Nel progettare questo maxi, come spiega dal cantiere, si è tenuto conto di voler dare vita ad una imbarcazione robusta e sicura in ogni condizione meteo marina, dunque facile da controllare e gestire quando si è in mare e in navigazione. Le linee sono quelle che Alessandro Nazareth e Andrea Vallicelli avevano dedicato ai Comet 62rs e 52rs, ovvero carena sportiva ingentilita dal deck saloon con le caratteristiche finestrate allungate, due pozzetti a poppa, uno per le manovre e l'altro per gli ospiti. Soluzione creativa per il tender che, collocato nel garage a poppa, viene facilmente messo in acqua

grazie ad un meccanismo con movimento verticale che solleva un tender di 4 metri con motore.

Scafo e coperta hanno la linea di un fast cruiser: dislocamento contenuto, ma anche ampi spazi negli interni. Le linee sotto ottimizzate per garantire il massimo comfort anche sotto sbandamento. Le strutture sono in sandwich di carbonio con anima in Corecell, laminato sottovuoto e postcurato a 80°. Lo scafo ha rinforzi in carbonio e le paratie sono di pvc vetro e carbonio. Per quanto riguarda il timone, si è optato per la doppia pala, con assi inclinate di 15°. Per governare la barca, due ruote da 1200 mm di diametro

ubicata nel pozzetto di poppa per mantenere la barca centrata sotto sbandamento. La ripartizione della portanza del timone su due pale aumenta la sensibilità della timoneria. Nel Comet 100 appena varato, l'albero è in carbonio e il sartame in tondino, soluzione ad hoc per l'armatore che utilizzerà questo scafo per le crociere. La randa è steccata e i rinvii sono a piede d'albero. La chiglia è mobile, con immersione massima di 4 metri e 80 e minima di 2 metri e 70. La movimentazione della chiglia è idraulica attraverso due pistoni all'interno di un'ala, per consentire una grande rapidità di manovra. www.comaryachts.it



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. 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:

Grand Soleil 39, finalmente in acqua

Una delle grandi star del Salone Nautico di Genova 2011 è certamente il Grand Soleil 39, il nuovo performance cruiser di 39' piedi realizzato dal Cantiere del Pardo su progetto di Claudio Maletto, che andrà ad affiancarsi ai modelli di dimensioni più grandi che già oggi compongono la rinnovata gamma Grand Soleil: Gs 54', 46', 430t e l'ultimissimo nato Gs 50'. Con il lancio del Grand Soleil 39', il Cantiere del Pardo punta a mantenere saldo il suo ruolo di innovatore e trend setter nel campo dei performance-cruiser di lusso, senza dimenticare i quasi quarant'anni di storia che lo hanno fatto grande. Il 39' infatti richiama una delle pietre miliari del Pardo, il glorioso 39' progettato da Alain Jezequel nel 1983, icona di eleganza, marinità ed indiscussa qualità.

Come gli altri modelli che compongono la rinnovata gamma, il Gs 39' è una barca dal design ricercato e con tanti dettagli tipici di barche di taglia superiore. La forma dello scafo è leggera e filante sull'acqua in coerenza con il family feeling della gamma, il ponte completamente "flush", con oblò a filo, scotte ed avvolgifiocco recessati sottocoperta: il tutto in perfetto "Pardo style", da sempre sinonimo di stile "made in Italy". Uno studio analitico ed approfondito ed una cura quasi maniacale di linee d'acqua, pesi, bilanciamenti, appendici e piano velico, sono stati compiuti al fine di garantire

una barca dalle grandi prestazioni, pur senza sacrificare il comfort di bordo. L'impiego delle più avanzate tecniche costruttive (ragno interno in composito di carbonio, piastra d'acciaio per il fissaggio della chiglia, giunzione scafo-coperta integrata), permette di ottenere uno scafo al contempo rigido, resistente alle torsioni e leggero. L'utilizzo di programmi Vpp e Cfd poi, ha consentito di realizzare una carena con minima superficie bagnata ed una chiglia a T altamente efficiente: ne risulta un altissimo ballast ratio in grado di poter supportare un potente piano velico. In coperta tutto è pensato per garantire massimo confort e sicurezza di bordo. Le manovre con sistema

della randa a "T" e fiocco senza sovrapposizione, consentono un facile e preciso utilizzo anche con equipaggio ridotto. Il comfort dei passeggeri poi è garantito dalle ergonomiche sedute del pozzetto, dallo spazio prendisole sulla tuga e dalle ampie e libere passeggiate (le lande sono a scafo e la rotaia del fiocco è montata sulla tuga). Per quanto riguarda gli interni, il carattere marino del 39' è subito evidente con una cucina organizzata ad "L", numerosi spazi di stivaggio e la possibilità di avere un secondo bagno dedicato all'armatore. Una splendida barca da crociera, dunque, che promette grandi prestazioni anche in regata.

www.grandsoleil.net



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

Middle Sea Race tra Malta e la Sicilia

Partenza il 22 ottobre per la grande classica di fine anno, le oltre 600, durissime miglia della Middle Sea Race. Organizzata dal Royal Malta Yc, la regata, che pre-



vede la partenza da Malta, il giro della Sicilia e il rientro a La Valletta, vedrà al via una flotta estremamente qualificata che comprende anche un buon numero di scafi italiani, compresi l'Stp 65 *Luna Rossa* di Patrizio Bertelli, lo Swan 80 *Berenice Bis* di Marco Rodolfi e il Dufour 34 *Duffy* di Enrico Calvi. Tra gli stranieri, occhi puntati su *Ran 2* di Niklas Zennstrom, l'inventore di Skype che recentemente si è aggiudicato il Fastnet in Irc.

www.rolexmiddlesearace.com

La Festa della Marineria

Successo strepitoso per la Festa della Marineria, disputata a La Spezia con la presenza di un numero impressionante di visitatori. Circa 250.000 infatti, tra spezzini e turisti, sono coloro che hanno preso parte alla festa, durata 4 giorni (16-19 giugno) con circa 200 appuntamenti in calendario, contrassegnati da una significativa presenza di pubblico. Il Villaggio Porto, altra novità del 2011, 400 metri quadrati di spazio aperto realizzato dall'Autorità Portuale, una finestra 24 ore su 24 sulle attività portuali, ha visto una presenza che stimata attorno alle 15.000 persone.

www.festadellamarineria.it



LineaBlu con lo Yc Sanremo

Grande giornata per lo Yacht Club Sanremo, sceso in mare per uno speciale di LineaBlu, la nota trasmissione di Rai 1, che ha avuto come protagonista assoluta la scuola di vela. Beppe Zaoli, presidente del club, con Fabrizio Gatta, conduttore della trasmissione, a bordo di un gozzo ha illustrato l'attività giovanile del sodalizio, da sempre impegnato in modo preponderante su questo fronte.

La trasmissione è andata in onda in estate, ma è possibile rivederla sul sito www.lineablu.rai.it

Marciana raddoppia la scuola

Sorge a S. Andrea, sulla costa Nord-Ovest dell'isola d'Elba, nel comune di Marciana, la seconda sede della scuola di vela organizzata dal Circolo della Vela Marciana Marina.

In questo modo il sodalizio velico presieduto da Piero Canovai ha raddoppiato la sua offerta didattica dedicata ai giovani e agli adulti per il periodo estivo, visto che oltre ai corsi classici tenuti dal direttore della scuola vela Fabrizio Marzocchini nella cittadina elbana, a S. Andrea si sono svolti corsi settimanali per cadetti e juniores seguiti dall'istruttore marinese Beppe Mazzei.

www.cvm.it

Gaetano Mura in Class 40

Presentato il progetto "gironelmondo" del navigatore sardo Gaetano Mura. Dopo l'esperienza nei Mini 6.50, Mura navigherà a bordo di un Bm 40, Class 40 costruito da Bert Mauri su progetto del francese Sam Manuard. Ambiziosi gli obiettivi sportivi, con la partecipazione alle principali regate del calendario Class 40 del Mediterraneo: Roma per 2, Around Sardinia, Middle Sea Race e Giraglia. A seguire, l'Atlantico con la Route du Rhum 2014 in solitario, la Jacques Vabre in doppio e la Global Ocean Race. www.gaetanomura.com



Gli italiani in Atlantico

Sono oltre 200 le barche iscritte all'Atlantic Rally for Cruisers, la transatlantica, vinta l'anno scorso da *Berenice Bis* (nella foto), che partirà dalle Canarie il 20 novembre, per concludersi a Santa Lucia. Al momento gli italiani sono *Alcasso Mio* di Luigi Gazzotti, *Dream Città di Rieti* di Francesco Persio Pennesi, *Futura* di Leonardo Cattaneo, *Kaitek* di Giada Franci, *Lazy Days* di Guido Bertolaso, *Marbianco* di Filippo Chiusano, *Nick Carter of Naples* di Nicola Marcello, *Otto marzo* di Valter Peruzzo, *Pipaluk* di Francesco Massaro e *Stella Fulgens* di Maxim Verba.



Andrea Pendibene in Marina

Campagna acquisti per Marivela. L'ultimo atleta ad entrare nella sezione velica della Marina Militare è Andrea Pendibene, 29 anni, viareggino, laurea in Ingegneria e due master sul mare, pronto a partire per la sua seconda Mini Transat a bordo del Mini *Intermatica*. L'arruolamento di Pendibene ha avuto la sua cerimonia ufficiale con il giuramento del 26 luglio a Taranto. Il Capitano di Vascello Bruno Puzone Bifulco, Direttore di Marivela e consigliere federale della Fiv, ha sottolineato che quella attuata «è una scelta a lungo raggio, rivolta anche al futuro, e alla formazione del personale della Marina Militare».

www.andreapendibene.it



Isaf e Rolex premiano i migliori

Manca poco più di un mese alla consegna dei trofei del Velista dell'Anno Isaf, l'ambitissimo premio messo in palio dall'ente mondiale della vela fin dal 1994, con la sponsorizzazione di Rolex, che premia i migliori velisti sia in ambito maschile che femminile di tutto il pianeta vela, dalle classi olimpiche all'oceano. La cerimonia si svolgerà l'8 novembre a San Juan, Portorico, durante la classica riunione annuale dell'Isaf che quest'anno si svolge, appunto, nella splendida isola caraibica. I vincitori dell'anno scorso, lo ricordiamo, sono l'australiano Tom Slingsby e la spagnola Blanca Manchon. www.sailing.org



La nuova sfida di Costantin

Dopo aver venduto il suo M 37 *Escandalo* agli armatori cechi Inna Vaclavova e Jiri Liska, l'armatore triestino Manuel Costantin ha finalmente messo in acqua la sua nuova "creatura". La barca è un Bénéteau First 40, battezzato *Rebel* e invelato Ullman, con cui il vulcanico proprietario del bellissimo Urban Hotel, la casa dei velisti di passaggio a Trieste, parteciperà ai principali eventi della prossima stagione Orc International e Irc. Primo First 40 con la pinna nuova versione realizzata da Bruce Farr (non più a T), dopo il varo e un lavoro di ottimizzazione affidato a Maurizio Cossutti, ha partecipato subito alla Settimana Velica dello Yc Adriaco.

Base accessibile a Punta Ala

Lo Yacht Club Punta Ala e la Marina di Punta hanno inaugurato la Base Nautica Accessibile: testimonial dell'evento Alex Zanardi, che ha tagliato il nastro e inaugurato formalmente la base. Dopo il taglio del nastro gli istruttori di vela dello Ycpa hanno accompagnato in mare Zanardi, che ha così potuto provare le imbarcazioni, e alcuni atleti diversamente abili. Il Marina di Punta Ala si è dotato di una struttura all'avanguardia per il diporto nautico a favore dei diversamente abili e lo Ycpa potrà contare su questa struttura per un'attività velica specifica per ragazzi ed adulti diversamente abili, quale ulteriore sezione della propria Scuola di Vela, che conta di sviluppare attività rivolte alla disabilità motoria per riabilitazione e formazione di atleti in grado di competere in regate organizzate dalla Fiv e dal Comitato Paralimpico. A tale scopo si è dotata di imbarcazioni della classe 2.4 e Access 303.

www.ycpa.it



FIRST 30

Evoluzione della specie

Lunghezza fuori tutto: 9,81 m
Larghezza max: 3,20 m
Pescaggio GTE: 1,90 m
Dislocamento a vuoto: 3750 kg
Superficie velica: 62,91 mq

Top Yachts

Dream Boats & Brokerage

Marina Cala Galera 25 - 58018 Porto Ercole (GR)
Tel. +39 0564 830204 fax +39 0564 830235
Riva di Trilano uff. B sud 06 - tel. 347 5101559

ty@top-yachts.com www.top-yachts.com
Talloni - Marina di Grosseto - Castiglione della Pescaia

PRONTA
CONSEGNA





DEALER
BÉNÉTEAU

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



Breathable Palma Jacket

La giacca traspirante perfetta per le ultime uscite d'estate in barca. Realizzata con uno strato di PU rivestito in tessuto traspirante per garantire la massima impermeabilità e sfoderato, ha la chiusura dei polsini e il cappuccio regolabili, tasche esterne e coulisse con cordino regolabile per garantire una perfetta aderenza. Breathable Palma Jacket di Musto è disponibile nelle tonalità Marine Blue-White -Black-Red e nelle taglie S, M, L, XL e XXL. Prezzo consigliato 139 Euro. www.musto.com

Jeanneau Sun Odyssey 379

Grande premiere al Sydney International Boat Show per il nuovo Jeanneau Sun Odyssey 379, presentato in anteprima mondiale in Australia. Disegnato dal francese Marc Lombard e nominato per l'European Yacht of the Year 2011-2012, il Sun Odyssey 379 è uno scafo da crociera che punta a ripercorrere il successo del maggiore 409. www.jeanneau.it



Puma veste la Coppa America

Puma ha raggiunto l'accordo con l'America's Cup Event Authority per diventare il nuovo fornitore ufficiale di abbigliamento del noto trofeo. Oltre a vestire tutto il team della Coppa, opererà nel negozio online dell'evento e nei negozi itineranti che verranno aperti nelle varie località delle regate valide per la 34ma America's Cup. <http://it.shop-eu.puma.com>



Boss Black Eyewear per Thomson



Grande successo per la collezione Boss Black Eyewear 2011, disegnata, prodotta e distribuita da Safilo, che comprende i nuovi occhiali Boss 0392/S e 0393/S espressamente sviluppati per lo skipper

Alex Thomson. Declinati nei toni del blu, rosso, alluminio, nero opaco e lucido, sono perfetti per lo sport e adatti anche al look di ogni giorno. www.hugoboss.com

Bavaria Cruiser 50

In esposizione al Salone di Genova, il nuovo Bavaria Cruiser 50 è un progetto dello Studio Farr che offre una straordinaria abitabilità e comodità sottocoperta. Disponibile nelle versioni con 4 o 5 cabine e 3 bagni, con 4 cabine e 4 bagni, oppure con 3 cabine e 3 bagni, può essere ampiamente personalizzato dall'armatore. Grazie all'alta efficienza dei propri impianti, il cantiere tedesco è riuscito a contenere i costi di produzione e il Cruiser 50 si distingue per il vantaggioso rapporto qualità/prezzo. www.bavaria-yachtbau.com



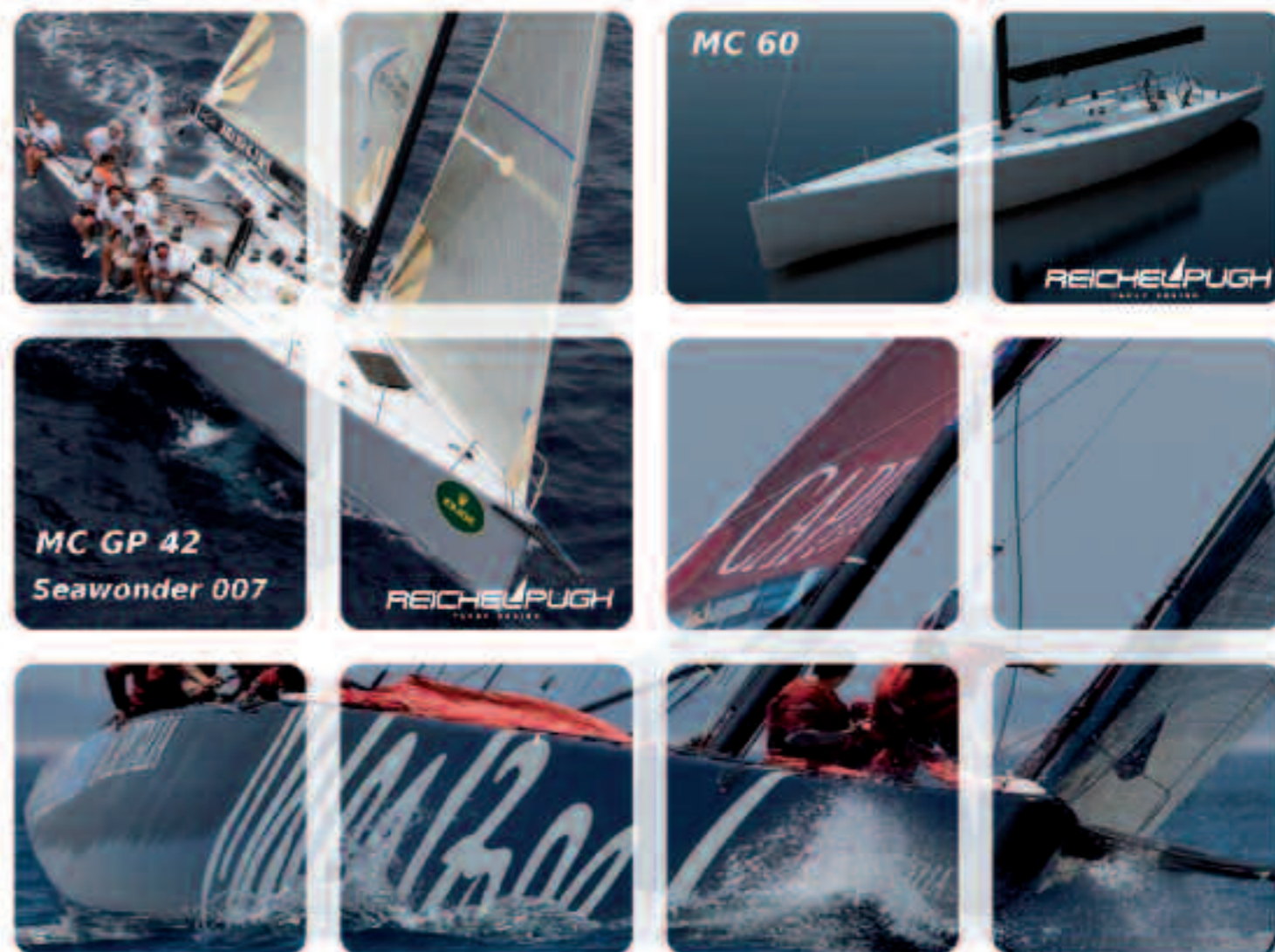
Gtu 10 da Garmin

L'ultima frontiera della tecnologia Gps è il Gtu 10, un innovativo localizzatore satellitare messo a punto per dare la possibilità a chi lo possiede di conoscere in qualsiasi momento la posizione degli oggetti a cui tiene di più. Il Gtu 10 di Garmin permette infatti di controllare la posizione della propria barca, tender o motore fuoribordo e ovviamente essere immediatamente avvisati se qualcuno vi sta derubando. Dalle dimensioni ridotte (7,6 x 3,3 X 2cm) ed estremamente leggero (50 grammi), per attivarlo basta registrarsi gratuitamente al portale my.garmin.com e impostare il servizio di monitoraggio (gratuito per il primo anno). www.garmin.it



W Hydro Power Softshell

Dalla collezione sportswear Hydro Power 2011, arriva il W Hydro Power Softshell, partner ideale per i velisti professionisti e per tutti gli appassionati di navigazione, ispirato dal design progressivo e dinamico della collezione tecnica e realizzato in un soffice tessuto elasticizzato e waterproof capace di assecondare alla perfezione i movimenti del corpo senza ostacolarne la naturale traspirazione. La collezione sportswear Hydro Power comprende una gamma completa di t-shirt, polo, giacche, short, costumi, scarpe e accessori sia da uomo sia da donna. www.hellyhansen.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