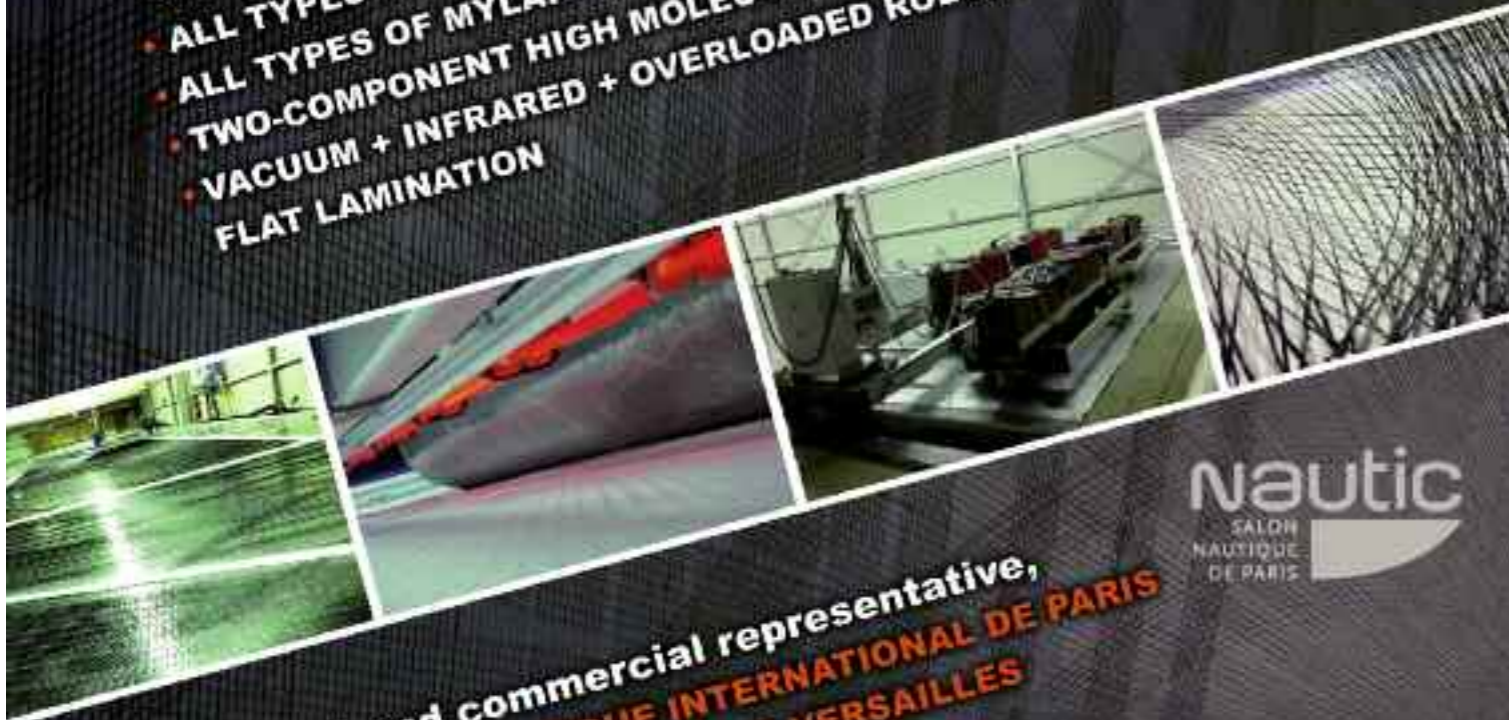


MEMBRANE[®]



- VALUE PRODUCT
- PROOVEN RELIABILITY
- EUROPEAN GUARANTEE
- NO SIZE LIMITS
- IN HOUSE CFD (Computational Fluid Dynamics)
- + FEA (Finite Element Analysis)
- ALL TYPES OF FIBERS (polyester, aramid, carbon, dyneema, hybrid)
- ALL TYPES OF MYLAR AND TAFFETA' SKINS (thickness and colour)
- TWO-COMPONENT HIGH MOLECULAR WEIGHT RESINS
- VACUUM + INFRARED + OVERLOADED ROLLER + SINGOL-PASS FLAT LAMINATION



nautic
SALON
NAUTIQUE
DE PARIS

Our technical and commercial representative,
will attend **SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL DE PARIS**
3 TO 11 DEC. 2011 PARIS - PORTE DE VERSAILLES
PAVILLON 2/11 - ALLÉE C - N° 94



"New MEMBRANE race QD"
Dyneema Sk90 - Carbon



Banks Sails

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

ITALIANPOINTS

Ancona	Messina
Bari	Pescara
Catania	Napoli
Genova	Palermo
Livorno	Ravenna
Livorno	Riviera di Trapani
Livorno	Varazze

EUROPEANPOINTS

Croatia
Germany
Greece
Malta
Spain
Turkey
UK

lavela d'altura

magazine

PERIODICO D'INFORMAZIONE DELLA UNIONE VELA ALTA ITALIANA - ANNO XVI - N. 58 - NOVEMBRE 2011

GRANDE FINALE DI STAGIONE

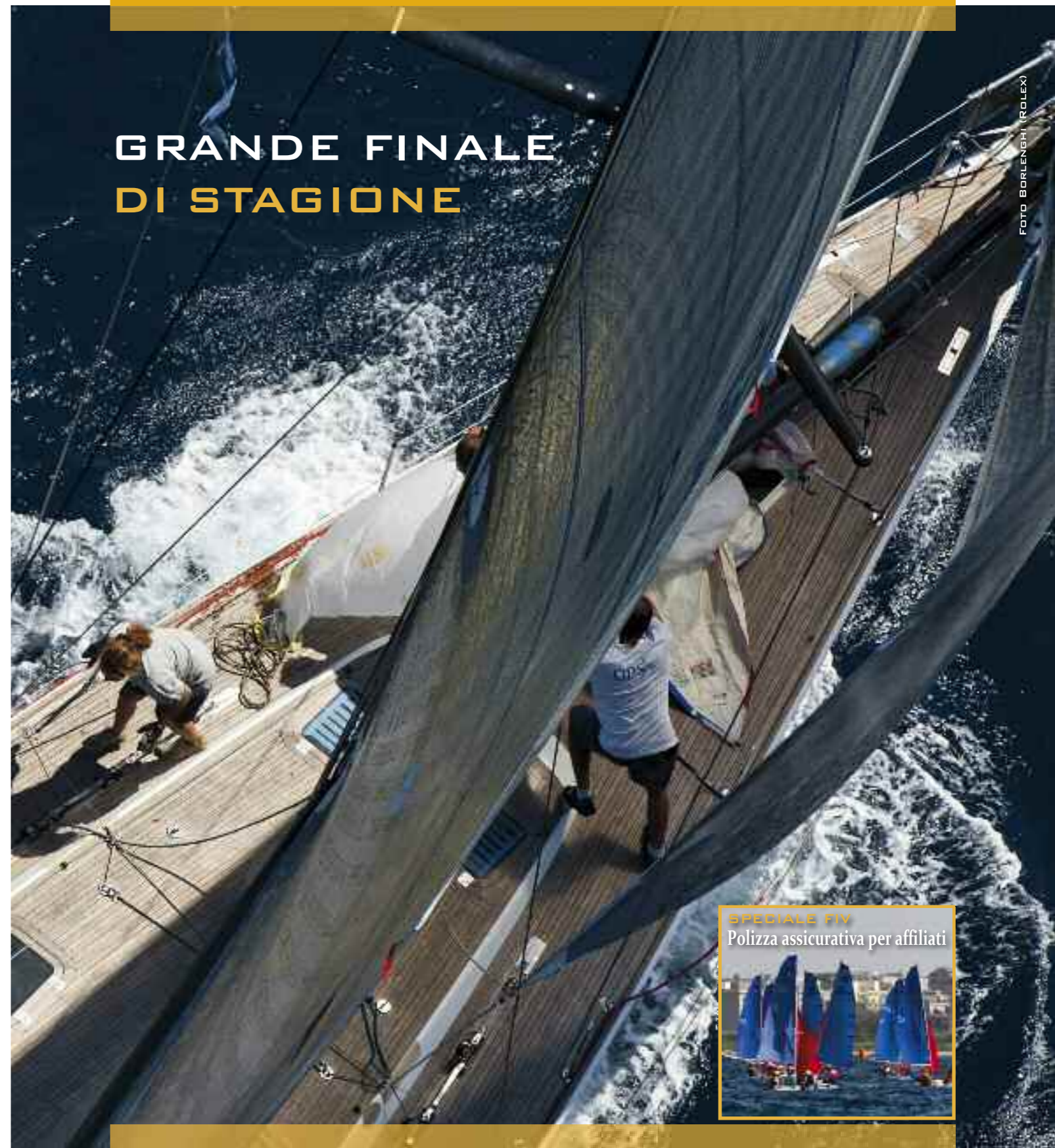


FOTO BORLENGHI (ROLEX)

SPECIALE FIV
Polizza assicurativa per affiliati



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

Realizzazione ARTEGRAFICA PLS info@artegraficaps.it





Competenza



c a n t i e r e e r i m e s s a g g i o

Creatività



n m y a c h t s

Serietà



d e a l e r & b r o k e r

Passione



m a r i n a & y a c h t c l u b



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
Davide Besana
Francesco Coari
Dobbs Davis
Alessandro Mei
Alessandro Nazareth
Antonella Panella
Francesca Pitacco
Francesco Siculiana
Sergio Quirino Valente

S o m m a r i o

Editoriale	2
La vignetta di Besana	5
Barcolana, benvenuti a bordo	7
Veloci maestosi spettacolari	12
Fine stagione all'Adriaco	14
Regate	16
I migliori della stagione	18
Fiv: polizza assicurativa	30
Fiv: offshore ultimo atto	33
Riccardo Di Bartolomeo	34
Giovanni Sylos Labini	36
Tecnica: ORCi le novità 2012	39
V62 GT, confort e tecnologia	44
News	46





Bilanci e previsioni

Si avvicinano le feste e con il loro arrivo si iniziano a fare i bilanci di un anno trascorso e le previsioni

per un anno da vivere, che mi auguro per tutti trascorra serenamente, condizione che condensa in sé il meglio del vivere senza eccessi e con felicità.

Il mio primo bilancio da presidente, salito in corsa a metà anno, penso sia abbastanza positivo.

A livello numerico abbiamo mantenuto, pur trascorrendo un anno un po' disastroso dal punto di vista economico, gli stessi numeri del 2010: stesso numero di soci, stesso numero di certificati e, altro dato molto importante, un maggior numero di regatanti nelle principali manifestazioni, con un ulteriore balzo in avanti come partecipazione dei "Gran Crociera", nostro importante serbatoio per il prossimo futuro.

Altro grande successo di questo 2011 è il lievitare dei partecipanti e la grande risonanza del campionato Italiano offshore voluto e creato da noi e dalla Fiv, segnatamente dal nostro Presidente dell'Altomare Fabrizio Gagliardi, con cui condividiamo strategie e filosofie di sviluppo in perfetta sintonia.

Ancora grande successo con l'istituzione della "Coppa Gran Crociera" che, inserita nei principali nostri avvenimenti, ha avuto una partecipazione di rilievo e numeri di deciso interesse.

La presenza di una flotta numerosa e qualificata nei principali avvenimenti internazionali degli ultimi anni ed i relativi successi che questa flotta ha conseguito, 5 titoli mondiali nelle ultime 3 edizioni, accompagnata anche dai numeri a cui mi riferivo prima, ha fatto lievitare l'importanza della nostra Associazione in ambito Isaf-Orc.

Per il 2012 ci è stato assegnato il campionato Europeo (a Punta Ala), per il 2013 il campionato Mondiale (ad Ancona), un importante accordo è stato siglato con l'Isaf sulla valutazione degli atleti Corinthians, che andrà in vigore già nel 2012, mentre dal punto di vista tecnico, tutte le Submission da noi presentate attraverso la Fiv sono state accettate. La

riunione dell'Itc svoltasi a Roma, presso la nostra sede, ha infine riconfermato la centralità della flotta italiana nell'ambito Orc e la richiesta da parte nostra di stabilità nella valutazione tecnica della flotta è stata tenuta nel massimo conto.

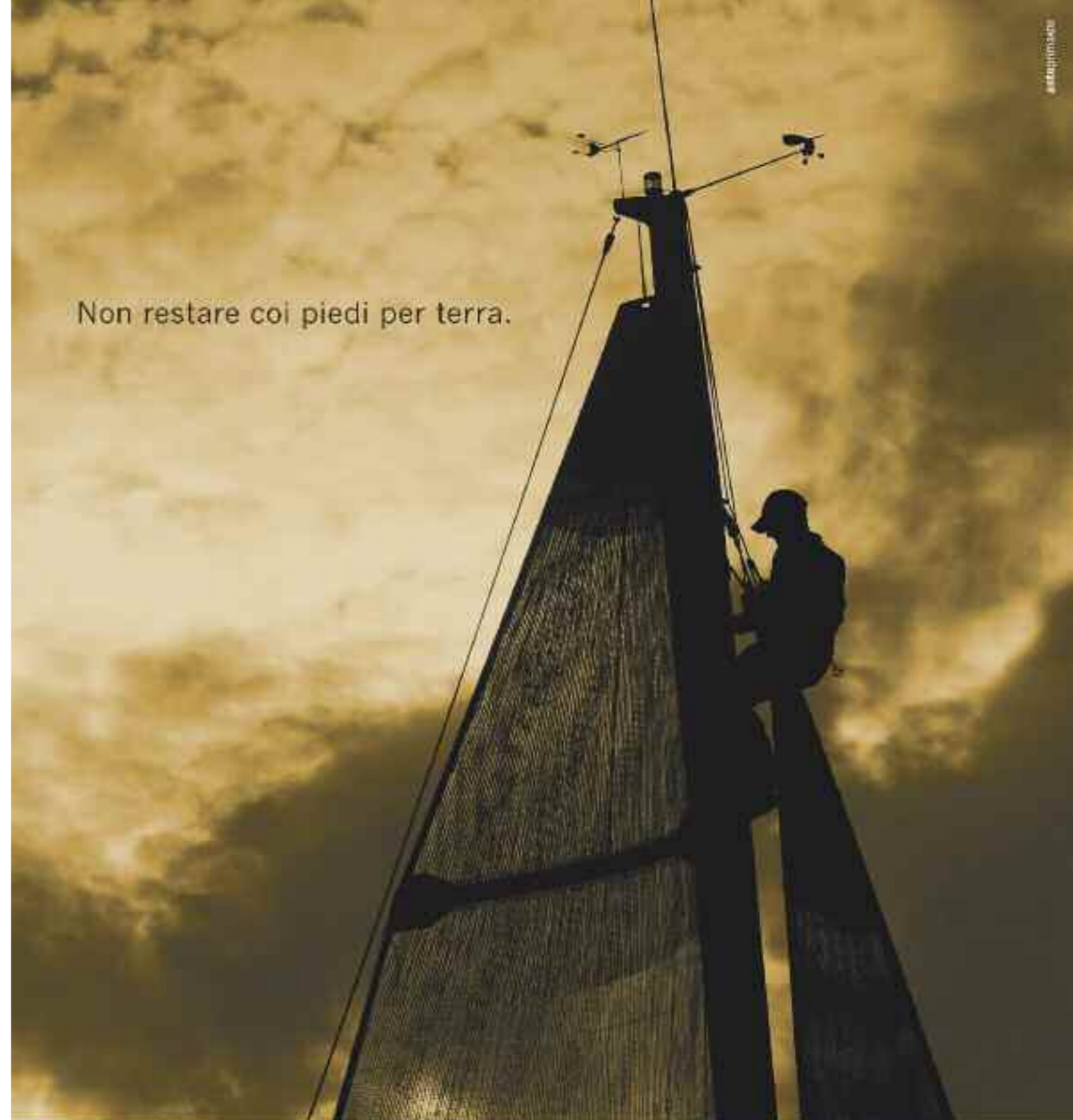
Debbo però dire che quello di cui sono orgoglioso, insieme ai miei amici del Consiglio, è il successo che la nostra politica dei servizi ha conseguito. Non voglio dilungarmi in merito, ma la presenza degli stazzatori nei più importanti campionati Invernali non è un fatto casuale, così come il continuo perfezionarsi di questa rivista, il cambio del sistema informatico per il rilascio dei certificati, l'ascoltare e risolvere i problemi che gli associati manifestano spesso all'ultimo minuto utile.

Per il futuro... siamo riusciti a varare un calendario senza sovrapposizioni, tenendo

anche conto delle principali classi monotipi: quando l'ho visto non riuscivo a credere di essere riusciti in questo intento. Rifaremo anche per l'Europeo un team tecnico a disposizione degli associati, e pensiamo di dare facilitazioni ai migliori classificati dei campionati Invernali. Stiamo poi mettendo a punto una serie di incontri in tutta Italia con gli armatori, per illustrare le novità tecniche ma soprattutto per ascoltarli. Continueremo a spingere sui "Gran Crociera" e sulle scuole di vela d'altura, progetto a cui stiamo ponendo la massima attenzione.

Certo, vorremmo fare di più ed in questo senso ci aspettiamo consigli ed anche aiuto da parte degli associati, ma soprattutto ci auguriamo e ci aspettiamo di vedervi numerosi sui campi di regata.

Che questo 2012 spiri sempre di lasco a 12 nodi per tutti.



Non restare coi piedi per terra.


 sponsor ufficiale
Celadrin

31 MAGGIO - 1-3 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 ha già preso parte all'evento, per i nuovi partecipanti sarà uno splendido appuntamento con i propri sogni. www.151miglia.it


151 MIGLIA

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.



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

LA VIGNETTA DI DAVIDE BESANA



A MARINA DI LOANO TI ASPETTA UN REGALO

A Natale abbiamo pensato a un regalo davvero speciale per la tua barca.
Se entro la fine del 2011 acquisti o affitti il tuo posto barca a Marina di Loano,
avrà diritto a una promozione esclusiva.

marinadiloano.it



Scopri le nostre offerte
**CHRISTMAS
PROMOTION**

contattaci allo
019 6799127



il porto che vale una vacanza

GRUPPO
FONDIARIA SA

Benvenuti a bordo dell'incredibile, straordinaria festa della vela

Fino a 20 nodi di Bora per la 43ma edizione della Barcolana, la grande regata (preceduta da una serie di affollati eventi, a partire dal Trofeo Bernetti) che il 9 ottobre ha regalato ai suoi tantissimi, affezionati partecipanti una splendida giornata di vela nel golfo di Trieste. Ben 1761 le imbarcazioni iscritte, di qualsiasi tipologia, per la solita, grande festa, evento che abbiamo vissuto (e vi raccontiamo) direttamente sul campo di regata. Per la cronaca, *Esimit Europa 2* di Igor Simcic, con Alberto Bolzan al timone e Jochen Schuemann skipper, ha vinto sullo sloveno *Maxi Jena* e su *Shining*.

di Sergio Quirino Valente

Se hai modo di parlare con un velista triestino, la prima domanda che ti rivolge è: "ma tu quante Barcolane hai fatto?". La risposta ovviamente deve essere positiva, perché se non sei preparato, o addirittura taci, rischi che lui smetta di colloquiare con te. Insomma, avete capito quanto Trieste tenga alla sua "regata" e quanto i triestini siano orgogliosi della manifestazione velica più partecipata al mondo. E come dar loro torto?.

Siamo arrivati a Trieste il venerdì antecedente al Trofeo Bernetti con

l'intento di regatare, rimpatriare a casa e tornare il venerdì successivo per godere ancora delle "rive" triestine a terra e in mare. E così è stato. Dopo l'allenamento del sabato (sempre utile) e appreso lo strano circuito innovativo - un bastone e una costiera - la domenica mattina start del Bernetti alle ore 9 con una "bavetta" leggera leggera che ha consentito una decorosa partenza per tutti. Prua verso il largo con il genaker, ma a passo di lumaca (venti strani a Trieste...), per arrivare all'unica boa del percorso dove si sono

concentrate, in contemporanea alla pallosissima bonaccia, almeno 30 barche simili. A seguire... urla a perdifiato!!! (ometto i contenuti). Scapolata la boa (vi assicuro che non è stato facile) via a terra verso Miramare con un "borin" interessante, sino a tornare su per doppiare la stessa boa di prima (lascio immaginare la pericolosa calca tra grandi e piccoli, per fortuna senza vento) e quindi fare rotta a Sistiana, per tagliare verso l'ora di pranzo su deboli raffiche a macchia (forse pranzo è una parola grossa: per noi

si traduce nel solito panino con acqua di cambusa, da consumare rigorosamente a fine regata). Considerando però che lo scorso anno non si arrivò per ragioni ancora sconosciute, mentre due edizioni fa il vento si fece alquanto desiderare, nel complesso abbiamo trovato il Bernetti abbastanza migliorato rispetto alle precedenti edizioni, pur non comprendendo - quest'anno - il motivo della mancata apposizione di una boa di "disimpegno" a largo (difatti, la conseguenza è stata un casino epico per ben 2 volte; ci fosse stata bora forse il groviglio avrebbe assunto misure devastanti). Comunque, apprezzando i vistosi progressi degli organizzatori sicuramente dotati di buona volontà, c'è da dire che qualcuno dimentica spesso che al Trofeo Bernetti-Lombardini Cup intervengono circa 200 barche (che vuol dire altrettanti armatori con relativi equipaggi), per cui l'evento ha ormai perso completamente la caratteristica della regata "locale", per trasformarsi in una passerella internazionale pre-Barcolana. D'altronde la classifica overall parla molto chiaro: primo *Esimit Europa 2*, secondo *Maxi Jena*, terzo *Campione del Garda*. E i vincitori delle varie categorie Orc, Irc e Open sono stati omaggiati con ricchi premi durante la speciale cerimonia di premiazione tenutasi al Teatro Miela. Archiviato il Bernetti, passiamo alla

successiva Coppa d'Autunno. Quando a Trieste spira il vento della Barcolana, se ne accorge pure la città. Una festa unica per i velisti che possono godere appieno la loro vera dimensione legata al territorio e al golfo... con gli abiti della domenica. E allora ovunque volgi il capo vedi gente che indossa pantaloni con i "tasconi", magliette variopinte con brand di tutte le regate del mondo, cappelli griffati di ogni tipo, puzza di fritto (carne o pesce, patatine e altro... tanto è indifferente), stands e hostess. E poi gente dappertutto di qua, di là, nei pubs, nei bar e persino nelle strade dove meno te l'aspetti, il tutto condito da musica a palla e freddo intenso. Praticamente se non sei attento, ti perdi (congelandoti), perché quando hai finalmente realizzato dove ti trovi, sei certo che tutto il mondo velico si è dato appuntamento lì: "dai, tanto ci vediamo alla Barcolana!" Anche per noi è andata così. Dopo un po' di "giri" a vuoto per le rive e qualche "giro" di birra offerto dagli amici, ci siamo accorti - sabato sera - di aver salutato almeno 20 campioni e forse 1.000 velisti di ogni nazionalità e regione! Senza dire del meraviglioso documentario intitolato "Le regate", che si proietta sul golfo: cioè un'innumerabile serie di bagarre diurne e persino notturne (molto suggestiva la "Barcolina" dei piccoli, decisamente nobile quella delle

imbarcazioni d'epoca, la "Classic", e assai combattuta la performance degli Ufo tenutasi la notte precedente), sino a quando arriva finalmente la domenica. Ora, non spetta certo a noi descrivere lo spirito con cui si affronta la gara: c'è chi si gioca la stagione sportiva e chi semplicemente un prosciutto, chi ha il piacere di battere il nemico storico e chi non gliene frega proprio niente di arrivare davanti (e si tiene addirittura bello discosto per evitare guai...). Però una cosa è certa. Tutti, ma proprio tutti, al massimo per le 9 mollano gli ormeggi. E ve lo immaginate cosa vuol dire 1.600 barche (quando va male) che si riversano tra il Porto e Barcola per affrontare la partenza? Non lo potrete mai realizzare se non siete lì, per cui una volta nella vita bisogna starci (e qui hanno ragione i triestini). Tralascio la descrizione del gioiale e pittoresco pre-partenza in mare, perché rischerei un "copiaincolla" con quanto già accaduto a terra: ...mbè, uguale! Ma non è finita, anzi, adesso comincia il bello. Solito circling generale (alquanto pericoloso) sulla linea antistante lo start, 10 minuti... 5 minuti... boom, partiti (lo capisci solo dal fumo del colpo di cannone che si confonde con il cielo triestino). Bora non fortissima sui 15 nodi e vele di prua tutte su. I più veloci si staccano e ovviamente *Esimit* inizia la sua corsa e se ne va. Dietro, sparpagliati qua e là, i



Foto Taccola



Foto Taccola



Foto Taccola

più grandi acquistano un passo veloce seguendo varie rotte che convergono verso la boa slovena, sovrastata dal solito elicottero e intuibile grazie agli spettatori che a bordo di qualsivoglia natante galleggi, inscenano un tifo da stadio. Il vento monta sino a 20 nodi e il mare d'improvviso sbianca, ma i regatanti proseguono imperterriti il percorso raggiungendo velocità vertiginose e disegnando linee bianco-blu degne di un consumato pittore (andatevi a vedere le foto dall'alto). Alla boa di Miramare il vento inizia a scemare (e qui rivedi la vera Trieste: o tanto, o niente vento) fino al traguardo di Barcola, che si trasforma come d'incanto in una

passerella di vele grandi e piccole issate su barche variopinte, che tagliano in fila indiana a velocità umane, quasi fossero i titoli di coda di un avvincente film. *Esimit Europa 2*, il primo classificato, arriva alle 11, l'ultimo nel tardo pomeriggio. Infatti se la mission è quella di vivere la tua giornata in mare e consumare il pranzo in barca - durante la regata? e perché no! - allora arrivi sì nel pomeriggio, ma almeno mangi, ridi, scherzi e ti diverti in perfetto relax, godendo alla pari del vincitore (anche se quest'anno, con 20 nodi di bora, non è stato il massimo). Le classifiche potrete consultarle sul sito dell'evento, ripeterle qui sareb-

be un inutile tedio. Noi ci limiteremo a dire che non appena finisce tutto, capisci immediatamente che non è finito niente perché sei già mentalmente proteso verso la prossima Barcolana... e nel 2012 sarà la 44ma edizione. Per la cronaca, in over all: primo *Esimit Europa 2*, secondo *Maxi Jena*, terzo *Shining* e poi gli altri 1.600 iscritti. Ma anche quest'anno ha vinto ancora una volta la Barcolana, cioè il cordiale e festoso saluto di tutti i velisti (prima), la strenua concentrazione psico-fisica (durante), e il gioioso complimento continuo (dopo) che si protrae fino a tarda notte. Anzi fino all'anno successivo. E così nei secoli.

A bordo di Campione del Garda

di Francesca Pitacco

Quella che abbiamo vissuto è stata una Barcolana fan-ta-sti-ca da vivere in mare. Al mattino bora moderata che non ha evitato alcune belle strarze di spi a favore di telecamere, poi un maestrale leggero che si è fatto largo nel pomeriggio per permettere a tutti di concludere il percorso e dire "c'ero anch'io". Come sempre regata facile, non senza alcune insidie tattiche dovute ai buchi di vento e alle raffiche che arrivano da Est-Norddest. Tantissimi come sempre gli iscritti - 1.741 - solo uno il vincitore assoluto, il favorito della vigilia *Esimit Europa 2* dello sloveno Igor Simcic con Alberto Bolzan al timone: troppo grande, troppo avveniristico, troppo imbattibile per tutti quando si corre in reale. Alle sue spalle però la battaglia è infuriata tra i supermaxi. Ottima la prestazione dell'evergreen *Maxi Jena* di Mitja Kosmina e bellissima prova del croato *Shining* di Zeliko Perovic.

Per il Farr 80 *Campione del Garda-Team*, la Barcolana è iniziata giovedì con due serie di allenamenti al giorno per rodare un equipaggio fatto per buona parte da non professionisti, soci del Diporto Nautico Sistiana e Sistiana 89. Sotto l'attenta guida di Mauro Pelaschier e Alberto Leghissa, si è lavorato sodo per perfezionare e velocizzare le manovre. La mattina in banchina alle 7.30 abbiamo capito che la giornata poteva essere quella buona per far vedere ancora quanto *Campione del Garda* può far male: bora accesa e rafficata, cielo terso, aria frizzante. Nessun dubbio sulla tattica da seguire, con Mauro e Alberto concordi nel trovarsi alle 10 in punto nella parte centro-sinistra della linea, stando attenti solo a farsi largo tra i piccoli... ma dai 50 piedi in giù tutti per noi sono piccoli! Siamo tra i primi a issare il gennaker, una scelta che paga e ci fa raggiungere la prima boa nel nostro target dei primi dieci. Ora mure a destra, sul bordo verso Miramare possiamo erodere il vantaggio accumulato dalle barche più leggere. Sembra tutto semplice, ma esplose la bugna della scotta della randa. In pochi attimi la mano viene passata e proseguiamo purtroppo senza tutti i cavalli a disposizione. Mauro si affida alla sua abilità tattica per ostacolare la rincorsa di *Ourdream* e del *Vor 70 El*. Proprio all'arrivo sotto Barcola, il vento ci molla per quella frazione di secondo che permette a chi ha la randa piena di portarsi con la prua davanti alla nostra. Ottavi, poteva essere quarti. Ma in banchina si festeggia comunque e tanto. Bravi muli!

Nel nome della tradizione. E dell'amicizia

di Francesca Pitacco

A Trieste e in tutto il mondo, Barcolana è sinonimo di Società Velica Barcola Grignano, ma la Barcolana Classic lo Yacht Club Adriaco se la sente nel cuore. Da ormai sei anni, il secondo sabato di ottobre è dedicato alla mariniera tradizionale, al recupero e al restauro dei vecchi legni che popolano l'Alto Adriatico e all'incontro di tanti armatori che raggiungono Trieste e trovano ospitalità "meglio che a casa" presso i pontili di Molo Sartorio.

Da sempre l'Adriaco ha sentito come propria la missione di far conoscere (alle volte anche agli stessi proprietari) il valore del patrimonio di barche ormeggiate nel Golfo e non solo: passare, imbarcazioni da lavoro e piccoli cabinati hanno trovato in questi anni una nuova dignità; altri dal pedigree più nobile, come *Sorella* o *Moya*, sono stati addirittura oggetto di studio. Il bello però nei nostri raduni di barche d'epoca e classiche è l'agonismo. Non si viene a Trieste per fare passerella, ma per regatare. È con questo spirito, unito a quello ancor più nobile di profonda stima e collaborazione tra circoli vicini, che alla Barcolana Classic 2011 hanno



partecipato insieme Nicolò de Manzini e Fabio Zlatich, rispettivamente presidente dello Yacht Club Adriaco e della Triestina della Vela. Con loro, a bordo del piccolissimo e splendido *Bat* - il cutter aurico di 5 metri, che potete ammirare nella foto qui a fianco, varato in Inghilterra nel lontano 1889, già proprietà del grande progettista Carlo Sciarrelli e ora in uso proprio al Presidente del Club centenario - anche il vice Presidente Tita Bellis.

Un equipaggio di tutto rispetto, che ha affrontato la sfida degli oltre 80 iscritti, affilando tutte le armi a disposizione, compreso un "fioco balon" (leggasi gennaker leggero armato sul lunghissimo bompresso) per riuscire a cogliere qualsiasi alito di vento.

Dopo una lunga attesa in mare, il Comitato ha deciso di dare la partenza a dispetto delle ariette perse che imperversavano sul campo. Purtroppo il *Bat* con i suoi 2.600 chili non ce l'ha fatta a raggiungere il traguardo, concludendo Dnf, ma con la certezza di aver guadagnato il titolo di "barca dell'amicizia".

A vincere tra gli scafi d'epoca il bellissimo 5,5 austriaco *Margaux* di Ingo Hopfgartner, nelle due categorie dei classici *Attica* di Maila Zarattini, uno Sciarrelli del 1967, vince tra i piccoli, mentre *Strale* di Bruni-Bandini-Trogu primeggia tra i più grandi. Nella speciale categoria Passere si è imposto *Koala* di Mario Bernardi.

Veloci, maestosi, spettacolari: è il momento di pensare in grande...

Appuntamento di inizio settembre a Porto Cervo con la classica Maxi Yacht Rolex Cup, la manifestazione più importante del circuito riservato ai Maxi Yachts, che quest'anno ha riunito in Costa Smeralda ben 47 imbarcazioni, una più bella dell'altra. Ottime le condizioni meteo, grandioso lo spettacolo offerto in acqua da questi splendidi e velocissimi giganti del mare, frizzante ed esclusivo, come sempre, l'ambiente in banchina, caratterizzato dalla presenza di numerosi campioni del mare e da altrettanti capitani d'azienda. I vincitori di questa edizione dell'evento organizzato dallo Yacht Club Costa Smeralda sono *Rán 2* di Niklas Zennström tra i Mini Maxi (che assegnavano il titolo Mondiale), *Highland Fling* di Sir Irvine Laidlaw (Maxi Racing), *Dsk Pioneer Investments* di Danilo Salsi (Maxi Racing/Cruising), *Nilaya* di Filip Balcaen (Supermaxi) e *Y3K* di Claus-Peter Offen (Wally).



Foto Rolex



NELLA FOTO DI SFONDO, IL FELCI 61 TYKE DI MARCO SERAFINI. SOPRA: IL 100' ESIMIT EUROPA 2, RE DELLE REGATE LUNGHE IN MEDITERRANEO. A SINISTRA: L'ALTRO SPLENDOIDO FELCI 61 ITACENTODUE DI ADRIANO CALVINI

Foto Rolex

Foto Rolex

Alta e monotipi per il finale di stagione nel golfo di Trieste

In archivio l'edizione 2011 della Settimana Velica Internazionale dello Yacht Club Adriaco di Trieste, ultimo evento di una stagione ricca di appuntamenti di rilievo. La manifestazione, cominciata con la 50a edizione della lunga Trieste-S. Giovanni in Pelago-Trieste, continuata con il Trofeo Golfo di Trieste organizzato dalla Società Triestina Sport del Mare e conclusasi con una serie di prove a bastone a fine settembre, ha riunito un buon numero di barche d'altura stazzate Orc e Irc, oltre ai monotipi Ufo e Zero. In classe Orc, il successo è andato al Gp 42 *Airis* di Cesare Bressan (Orc A), al nuovissimo First 40 *Rebel* di Manuel Costantin (Orc B) e all'X-332 *Dieci X Dieci* di Sandro Fabbro, mentre l'X-35 *Spin One* di Piero Saccomani ha vinto la classifica Irc classe A e il J 92 *Marrakesh Express* di Riccardo Gratton l'Irc in classe B. Ad *Alien* di Jenko-Pandullo e *Zero 4 Paolo* di Fabio Zlatich il successo tra i monotipi Ufo e Zero.



ESORDIO AGONISTICO CON VITTORIA IN CLASSE ORC PER IL NUOVO FIRST 40 REBEL DI MANUEL COSTANTIN (A DOPPIA PAGINA). A DESTRA: IL FIRST 30 TAKE FIVE DI BRENNIO DAL PONT. A SINISTRA: IL GP 42 AIRIS DI CESARE BRESSAN, DOMINATORE DELLA CLASSIFICA ORC A.



Regata del Conero a Idrusa

Ottimo successo per il Montefusco Sailing Project, che con l'80' *Idrusa* è riuscito a portare a casa la vittoria nella Regata del Conero, chiudendo il percorso, dopo una bella rimonta, in 1 ora e 18 minuti, davanti a ben 190 barche. Un numero impressionante di partecipanti, che testimonia l'ottimo stato di salute della vela anconetana e le grandi capacità organizzative delle realtà locali, a partire dalla Sef Stamura e da Marinadorica. In overall, dietro *Idrusa*, portato da Paolo Montefusco, il Tp 52 *Orlanda* di Sammarini, il Cookson 50 *Calipso 4* di Piero Paniccia, lo Scuderia 50 *Altair 3* di Sandro Paniccia, il Farr 40 *Enfant Terrible* di Alberto Rossi (campione Mondiale Orc in carica) e il Millenium 40 *Sayonara* di Roberto Bertocchi.



www.regatadelconero.it

Golfo di Salerno per tutti

Ventesima edizione per la Golfo di Salerno per 2/per Tutti, regata che quest'anno ha riunito sulla linea del via undici barche suddivise nei raggruppamenti Crociera-Regata e Libera, impegnate sul classico percorso costiero Salerno-Agropoli-Salerno. Una splendida luna piena ha accompagnato i regatanti lungo tutto il percorso fino a tuffarsi a mare un'ora circa prima dell'alba. Peccato invece che il vento abbia latitato, fino a sparire quasi del tutto, tanto che l'unica barca in grado di tagliare la linea dell'arrivo a 7 minuti dallo scadere del tempo limite di 15 ore, è stata *Stupefacente*, il First 36.7 dell'armatore Antonello Stanzione.

www.leganavalesalerno.it



Trofeo Ignazio Florio

Conclusa la sesta edizione del Trofeo Challenge Ignazio Florio, evento di punta della stagione di vela in Sicilia. Al termine delle cinque prove disputate nelle tre giornate di regata, la vittoria è andata al Gs 42 *Race Bohemia Express* di Evropska Vodni Doprava, timoniere Enrico Zennaro, davanti all'*X-41 Extra 1* dell'armatore-timoniere Giuseppe Massimo Barranco e al *Bad 37 I am bad* di Inzerillo e Calandrino, con Andrea Fornaro timoniere. A seguire *Wolverine* di Giacomo Dell'Aria, *Goodfellas* di Ettore Morace, *Aurora* di Bonomo e Bruno, *Libertine* di Marco Paolucci, *Squalo Bianco* di Concetto Costa, *Poquito* di Alagna e Petitto, e *Curaddau III* di Michele Crapitti. www.ycf.it



Middle Sea Race 2011

Sono 70 le imbarcazioni che hanno dato vita alla Rolex Middle Sea Race 2011, la celebre regata d'altura partita da Malta il 22 ottobre. La vittoria in tempo reale è andata ancora una volta al 100' *Esimit Europa 2* di Igor Simcic, con Alberto Bolzan al timone, che ha percorso la rotta in 61 ore, 24 minuti e 35 secondi, tempo inavvicinabile per tutti gli altri concorrenti. Il successo overall con i compensi Irc, invece, non è sfuggito al J 122 maltese *Artie*, co-skipper Lee Satariano (che è anche armatore) e Christian Ripard, che ha avuto la meglio sul resto della flotta grazie a una tattica di regata impeccabile. Al secondo posto il Corby 36 tedesco *Aoc Rockall* e all'altro J 122 maltese *Otra Vez*. Grande ovviamente la gioia di Satariano: «La preparazione per questa regata è stata molto intensa, uno sforzo particolare è stato fatto nell'ottimizzare la barca e le vele. In regata l'equipaggio ha lavorato senza sosta, a volte con 5-7 cambi di vele nell'arco di dieci minuti, e ha manovrato velocemente in ogni tipo di condizione. Questa vittoria è molto gratificante per tutto l'equipaggio». www.rolexmiddlesearace.com



Trofeo Grimaldi, edizione memorabile

Bellissima edizione per il Trophée Grimaldi, organizzato dallo Yacht Club Sanremo e dallo Yacht Club Monaco, con vento, sole e 43 imbarcazioni sulla linea di partenza. Vincitore assoluto della regata *Viki VI* di Guglielmo Bodino, primo anche nella classifica Orc A. Al primo posto in Irc troviamo invece *Athena*, Grand Soleil 45 di Francesco Bascianelli, mentre in Orc B primo posto per *Irruenza II*, il Sun Fast 37 di Matteo Scandolera, e tra i J 24 successo per Ian Ilsley con *Sant Andreus*. www.yachtclubsanremo.it



Rolex Mba's Conference & Regatta

Vittoria canadese alla Rolex MBA's Conference & Regatta, manifestazione organizzata dallo Yacht Club Italiano e dall'Sda Bocconi Sailing Club, con la



partnership di Rolex e la collaborazione del Circolo Velico di Santa Margherita Ligure (sede dell'evento). Ben 23 le business school iscritte, in rappresentanza di 9 nazioni, con successo finale per la Sauder School of Business (Canada), davanti alla Columbia Business School (Usa), alla Warwick Business School (Gran Bretagna) e all'Iese Business School (Spagna). <http://sailingclub.sdabocconi.it>

Altura ad Alassio

Regate di fine stagione anche per il Circolo Nautico Al Mare di Alassio, con i classici appuntamenti del Trofeo Autocrocetta Bmw e del successivo, storico Trofeo Autocentauro. Nel primo, a cui hanno partecipato 15 imbarcazioni spinte da un bel libeccio di 18 nodi, la vittoria con i compensi è andata ad *Ocean Lady* di Andrea Castrovilli, che ha preceduto *Pisana* di Riccardo Ferrario, mentre nel Trofeo Autocentauro, disputato con un leggero grecale, successo per *Alligator* di Flavio Quarone (gruppo Regata) e affermazioni di classe per *Bi&Bo* di Scavuzzo-Basso, *Solange* di Lorenzo Robba, *That's Life* di Renato Biancotto e *Pisana* di Riccardo Ferrario. www.cnamalassio.it

Litorale in onda-Trofeo Città di Roma

Grande successo per la prima edizione di Litorale in Onda-Trofeo Città di Roma, una festa durata tutto il week end, con numerosi eventi a terra sul lungomare di Ostia che hanno coinvolto migliaia di persone e 38 barche impegnate in regata. Vincitori della regata, organizzata dal Nautilus Marina Yc in collaborazione con il Cn Tecnomar e il Pettiroso Sail, il Condor 37 *Sesto Senso* di Roberto Cimini in classe Regata (secondo *Saudade* di Fiordiponti e terzo *Sly Fox* di Raselli) e *Ambrosia* di Cristina Alba tra i Crociera (su *Maitairoa* di Favilla e *Ren* di Marchetti). L'appuntamento con Litorale in Onda è per l'anno prossimo, seconda edizione di un evento che ambisce a diventare la grande festa del mare di Roma. www.litoraleinonda.com



Trofeo Formenton

Edizione numero 23 per il Trofeo Formenton, organizzato a fine agosto dallo Sporting Club Sardinia con la collaborazione tecnica dello Yacht Club Punta Sardegna e dello Yacht Club Costa Smeralda, e il supporto del Comune di Palau e de "Il Saggiatore". In Classe Crociera, valevole per l'assegnazione del Trofeo Formenton, successo per *Moana* di Michael Hinder, vincitore anche in classe Crociera/Vele Bianche. Il Comet 45 *Farewell 3* di Franchella, timonato da Giancarlo Simeoli, si è invece imposto sia in tempo reale, che tra i regata, mentre tra i Laser Sb3 la vittoria non è sfuggita a Xò di Alessandro Cabras, seguito da *Thytronic*, armato dal vicepresidente della classe SB 3 Camillo Zucconi. www.trofeoformenton.it



Armatore dell'Anno Uvai: i migliori di una stagione da ricordare

Si chiude a Genova, con la premiazione dell'Armatore dell'Anno andata di scena nel corso del Salone Nautico, la stagione della vela d'altura a rating, annata caratterizzata da una grande partecipazione a tutti i livelli, dal Tirreno all'Adriatico, isole incluse. Al napoletano Vincenzo De Blasio, armatore di *Scugnizza* e protagonista assoluto della stagione di regate, è andato meritatamente il Trofeo Sergio Masserotti per la vittoria overall (e ovviamente in classe 3). A Cesare Bressan di *Airis* (classe 1), Giacomo Gonzi di *Prospettica* (classe 2), Davide Besana, Edoardo Crispiatico e Fabrizio Sirena di *Midva* (classe 4) e Leonardo Ricci di *Zefiro* i premi nei singoli raggruppamenti di una classifica che ha coinvolto la bellezza di 714 armatori, impegnati in 33 manifestazioni (8 di grande altura), per un totale di 116 prove portate a termine. Un vero e proprio campionato riservato agli armatori, che, nell'occasione, vogliamo ringraziare, nessuno escluso, per l'impegno e la partecipazione.



Foto Rolex



Foto Digitalphotoshop Ce

SCHIERATI SUL PALCO DEL TEATRO DEL MARE, AL SALONE DI GENOVA, I VINCITORI DELL'ARMATORE DELL'ANNO UVAI: DA SINISTRA, LEONARDO RICCI (MINIATURA), DAVIDE BESANA (CLASSE 4), VINCENZO DE BLASIO (ASSOLUTO E CLASSE 3), CESARE BRESSAN (CLASSE 1) E GIACOMO GONZI (CLASSE 2). SOTTO: FRANCESCO SICULIANA, PRESIDENTE DELL'UVAI, DURANTE LA PREMIAZIONE. ALLE SUE SPALLE, IL CONSIGLIERE E SEGRETARIO FRANCESCO SETTE E IL RESPONSABILE TECNICO RICCARDO PROVINI



Foto Digitalphotoshop Ce

Foto Mlietti

VINCENZO
DE BLASIO
NM 38
SCUGNIZZA
VINCITORE
OVERALL E
CLASSE 3



Foto Digitalphotostop Ce



Foto Taccola



Foto Taccola

Non è trascorso ancora un anno dal varo del suo Nm 38 *Scugnizza*, quando a Vincenzo De Blasio, nell'ambito del Salone Nautico di Genova, al Teatro del Mare, viene consegnato, in presenza dei vertici dell'Unione Vela d'Altura Italiana nonché della Federazione Italiana Vela, il Trofeo Sergio Masserotti che lo riconosce Armatore dell'anno Uvai 2011, sia overall che in classe 3. Una bella soddisfazione per questo partenopeo che solo da qualche anno si è avvicinato alla cultura della vela, pur avendo avuto da sempre la passione per il mare e per quegli sport che giocano con profili alari sfruttando

venti e correnti secondo i principi dell'aerodinamica e della fluidodinamica. Dopo aver militato alcuni anni nella Marina Militare, capito che non avrebbe fatto la carriera a cui aspirava, cambia elemento e si dedica al volo, una grande passione praticata a livello agonistico che lo accompagna ormai da 40 anni. Istruttore e collaudatore, fonda una scuola di volo, ma ritorna al mare nel 2004, quando pensando di goderselo in crociera con la moglie Paola, conosciuta a Livorno ai tempi in cui era in divisa, compra *Shaula*, un Sun Odyssey 52, e accanto al programma crocieristico, per gioco, partecipa alle

regate sociali. «Correvamo con un equipaggio di amici, alla buona, poi l'appetito vien mangiando», sorride Enzo, «e fu la volta di *Patricia*», un First 34.7 dai colori viola e arancio, insoliti per gli scaramantici velisti, ma decisi come Giada, che li ha scelti, la bella e dinamica secondogenita che spesso, quando non è impegnata nei tornei di kick boxing, è a bordo con papà. La voglia di una barca competitiva e di alzare il tiro giunge con *Idea*, charterizzato per le regate di Porto Cervo del 2010, seguito da un tattico d'eccezione, Paolo Cian, timoniere di *Shosholozza*, che condivide con entusiasmo la suc-

Foto Taccola

cessiva scelta caduta sul nuovo progetto di Cossutti costruito da Nm Yachts e ne segue l'ottimizzazione fin dalla realizzazione del progetto. Messa a punto durante l'invernale di Napoli, *Scugnizza* comincia a trovare il suo passo ed il suo smalto che verifica con successo al Trofeo Accademia di Livorno e al Trofeo Punta Stendardo, tradizionale appuntamento gaetano. Vincitrice della prestigiosa Coppa Senatore Andrea Matarazzo, assegnata ai vincitori della storica Regata dei Tre Golfi, *Scugnizza* arriva carica alla Rolex Capri Sailing Week e vince ancora. Ma il vero banco di prova sono il Mon-

diale Orc e il campionato Italiano Assoluto d'Altura, i campi di regata dove si confrontano, numerose, le barche più forti e performanti della classe. *Scugnizza*, sempre in zona podio, si guadagna la stima e il rispetto dei suoi avversari. Combattivo l'armatore-timoniere, concentrato l'equipaggio, pronta la barca, manca un pizzico di fortuna, e così se a Cherso il podio sfugge per un errore nella prima regata e l'annullamento dell'ultima prova, il terzo posto all'Italiano Assoluto d'Altura, a pari punti con *Scricca* e ad un punto dal gemello *Rewind Energy Resources*, lascia l'amaro in bocca per

quelle due ultime prove non disputate a causa del mal tempo, in cui gli scugnizzi erano pronti a dare il massimo, convinti del mezzo e dei meriti. «Avrei voluto giocarmela, mi avrebbe dato certo più soddisfazione anche il terzo posto, eravamo scesi carichi», commenta De Blasio, già proiettato alla prossima stagione di regate. A Genova, gli occhi sorridenti e le mani piene di trionfi, Enzo ha voluto ringraziare gli uomini che lo hanno seguito in questa brillante stagione portandolo al successo: il suo equipaggio, il tattico Paolo Cian e il suo trimmer-velaio Alberto Grippo. (Antonella Panella)

**CESARE
BRESSAN
GP 42
AIRIS
VINCITORE
CLASSE 1**



Foto Digitalphotoshop Ce



Foto Ranchi



Foto Ranchi

Dall'Audi MedCup agli eventi del circuito Orc International: cambiano il palcoscenico e i protagonisti, ma non la passione e la serietà con cui affrontare le regate. E così, dopo due anni passati a regatare nel contesto della classe Gp 42 accanto ai fratelli maggiori Tp 52, Cesare Bressan e i ragazzi di Airis si sono impegnati in una nuova sfida a cavallo tra il Tirreno e l'Adriatico, sfida che visti i risultati - vittorie alla 200 x 2 e 500 x 2, terzo posto alla Settimana di Alassio, quarto ai campionati Italiani d'Altura di Porto San Rocco e settimo al Mondiale Orc International di Cherso, prestazioni che hanno consentito a

Bressan di vincere il titolo di Armatore dell'Anno Uvai in classe 1 - può tranquillamente considerarsi vinto. «Questo premio è un riconoscimento per tutto il team, che è formato da 14 persone che lavorano, chi a bordo e chi a terra, con grande professionalità. Sono molto contento di averlo conquistato, ma vorrei che fosse l'inizio di una lunga serie di vittorie. Le stagioni nell'Audi MedCup sono state molto importanti per farci crescere», sottolinea Bressan, «anche perché il nostro è un progetto giovane, nato solo nel 2006, che ha intrapreso un percorso di crescita impegnativo e ambizioso. Ora final-

mente il gruppo ha raggiunto un ottimo livello di conoscenza e lo stesso discorso riguarda la barca, che ovviamente è stata ottimizzata per affrontare la stagione d'altura al di fuori della classe Gp 42». Con grandi risultati, sia tra le boe che nelle regate lunghe. A dispetto dei dubbi iniziali sulle prestazioni di un racer puro nel contesto delle regate Orc International. «Qualche dubbio c'era, ma poi il lavoro effettuato sulla barca è stato ottimo, veramente azzeccato, e devo dire che anche il sistema di stazza ormai ha raggiunto un buon livello, riesce a valutare al meglio le prestazioni delle barche, per

Foto Ranchi

cui se hai uno scafo che va bene e un equipaggio che lavora con altrettanta efficacia, i risultati non tardano ad arrivare». Bressan, che di Airis, un progetto dello Studio Felci costruito presso il cantiere svizzero Decision, lo stesso che ha realizzato i vari Alinghi, è armatore (in rappresentanza della società proprietaria della barca) e team manager, vanta un passato agonistico di alto livello, con esperienze a 360°, compresa una Mini Transat nel 1995 (esperienza che presto potrebbe avere un seguito). La persona giusta per gestire un team giovane e ambizioso con la testa e i pensieri rivolti più alla crescita che

alla vittoria. «Sì, la nostra filosofia è competere ad alto livello per migliorarsi. A noi interessa il confronto, la sfida. E crediamo che sostanza e immagine possano convivere tranquillamente. Per questo motivo lavoriamo molto sul concetto di gruppo e sul lavoro duro e professionale, ma allo stesso tempo non tralasciamo quella che è l'immagine del team. Insomma, una cosa non esclude di certo l'altra, possono tranquillamente andare di pari passo». E il futuro? «Sicuramente parteciperemo ai principali eventi della stagione in Mediterraneo, che siano regate lunghe o eventi tra le boe. Ma

l'obiettivo non è solo vincere. Ci piacerebbe che anche altre barche come Airis, dei racer puri per intendersi, prendessero parte a queste regate, perché hanno dimostrato di essere competitive e soprattutto perché riescono a regalare emozioni incredibili. Sono barche stupende, veloci, affidabili, moderne. A tal proposito, sto cercando di organizzare, in occasione delle regate di Alassio, una giornata di prova a bordo di Airis, invitando tutti gli armatori a provare le stesse emozioni che proviamo noi». Una lodevole iniziativa di cui parleremo anche sul sito dell'Uvai, nelle prossime settimane. (ER)

GIACOMO
GONZI
COMET 41 S
PROSPETTICA
VINCITORE
CLASSE 2



Foto Digitalphotoshop Gr

Foto Taccola



Foto Taccola

Al Salone Nautico di Genova, Giacomo Gonzi, armatore del Comet 41 *Prospettica*, raccoglie i frutti di una stagione sportiva importante. Distinto, garbato, gli occhi sorridenti, stringe la mano a Francesco Sette, Consigliere-Segretario dell'Unione Vela d'Alture Italiana, che lo premia Armatore dell'Anno Uvai per la classe 2. Gli chiedono di non allontanarsi per poterlo premiare ancora, questa volta nella classifica del Campionato Italiano Offshore della Federazione Italiana Vela. Premio d'argento, a poco più di un punto da *Le Coq Hardi*, l'X-41 dei fratelli napoletani Maurizio e Gian Paolo Pavesi: «Una vittoria meritata.

Ha vinto la barca che ha regatato meglio in tutte le prove. Credo molto nel format sperimentato», afferma l'armatore toscano.

Un anno di traguardi importanti, costruiti a poco a poco con la tenacia e la perseveranza che contraddistinguono questo giovane avvocato penalista di Pienza, nella splendida val d'Orcia, con un passato in 420 e la passione per la navigazione, la sua libertà. Nel 1997 soddisfa questo bisogno in un'esperienza bellissima, il sogno di tutti i velisti: l'Atlantico, sulla rotta Gran Canarie-Barbados. «Non avevo ancora alcuna sensibilità, ma era un'esperienza che

volevo fare e avuta l'occasione sono partito subito». *Prospettica* invece arriva nel 2010, perfetta per unire il piacere dello stare in famiglia con la sua passione per il mare. Lontano dalle regate da un bel po', galeotto è l'invito a correre qualche prova dell'invernale di Scarlino su *Tixelio*, l'X-35 dell'amico Carlo Brenco. La passione si risveglia e *Prospettica* appare per la prima volta in classifica lo scorso anno, fresca di varo, prima alla Roma-Giraglia, chiusa al terzo posto in reale e al secondo di classe, e poi alla Coppa Italia, vinta in IRC. Divertito dal gesto sportivo e incoraggiato dai risultati, quest'anno, con un equipaggio non

sempre fisso, riprende la stagione agonistica integrandola con quelle regate lunghe che richiamano la sua vecchia inclinazione: la navigazione. Terzo overall al Trofeo Gavitello d'Argento, per gioco partecipa alla Roma per Tutti, che rinfresca l'entusiasmo, e poi alla Tre Golfi dove chiude quarto overall. «È la regata più suggestiva di tutte», commenta Gonzi, «la più costiera, consente di ammirare il bellissimo paesaggio, molto vario lungo tutto il percorso».

Fa meglio alla 151 Miglia, secondo nella classifica Orc 2 e terzo in quella IRC 2. È poi la volta della Palermo-Montecarlo e

della Giraglia Rolex Cup, chiusa al secondo posto del suo raggruppamento. Esperienze interessanti, che lo stimolano molto per gli aspetti che sono propri di questo genere di prove. «Trovo che siano regate più tecniche, le condizioni meteo marine complesse, in poche miglia possono manifestarsi scenari completamente diversi, che richiedono una grande capacità di previsione e costruzione della regata, nonché di adattamento e reattività ai cambiamenti». Così Giacomo spiega la sua innata preferenza per le regate lunghe, i cui risultati derivano dall'impegno serio e la dedizione che investe in esse, essen-

do un competitivo di natura, come dichiara egli stesso, ostinato ed abituato alla concentrazione e alla pianificazione. Caratteristiche congeniali al suo temperamento, che esprime nell'altra sua passione sportiva, la maratona, a cui si dedica da qualche anno, ottenendo dei personali di tutto rispetto in giro per l'Europa e che gli consente di tenersi in forma per la prossima stagione a vela, in cui partirà avvantaggiato dall'esperienza accumulata, dalle vele, numerose e scelte durante l'anno con razionalità in funzione dello scopo, e da una tecnologia di bordo adeguata e già sperimentata. (Antonella Panella)

BESANA,
CRISPIATICO
E SIRENA
PROTOTIPO
MIDVA
VINCITORI
CLASSE 4



Una poltrona per tre? «Beh, insomma. Il *Midva* non è propriamente comodo come una poltrona, anzi, tutt'altro...». Davide Besana ha la battuta pronta (non per niente è un noto e apprezzato disegnatore satirico), e ha buon gioco nel farci notare che la nostra scelta di evocare il famoso film di John Landis per descrivere il triumvirato che arma il leggendario prototipo *Midva*, lo stesso Besana assieme agli amici Edoardo Crispiatico e Fabrizio Sirena, non è proprio il massimo. «Magari fosse una poltrona. Invece è una cassapanca, a cui però vogliamo un mondo di bene». Chiaro, anche perché è grazie a lei, e al suo affia-

tato equipaggio, se i tre amici hanno conquistato ancora una volta il titolo di Armatore dell'Anno in classe 4, premio ritirato dallo stesso Besana al Teatro del Mare del Salone Nautico mentre gli altri due erano alla Barcolana. «È una barca scomoda, ma vincente», prosegue Besana, «e ormai noi la conosciamo alla perfezione. Il pozzetto è veramente piccolo, ma noi sappiamo come e quando muoverci, e non è uno scherzo, perché se non si è coordinati ci si calpesta. 20 anni fa Massimo Fossati, reduce da una *Whitbread*, durante una virata mi ha mandato a tappeto con una gomitata!». Manovre che rischiano di trasformarsi in disa-

stri. «Infatti, e lo dico con il massimo della serietà, il nostro equipaggio base è il migliore con cui abbia mai corso. E di regate posso dire di averne fatte parecchie». Un equipaggio che ormai da qualche anno staziona stabilmente ai piani alti delle classifiche, che si tratti di regate tra le boe oppure lunghe come la Giraglia, evento a cui *Midva* è particolarmente affezionato. Il segreto? «Sicuramente lo spirito con cui scendiamo in acqua», interviene Edoardo Crispiatico. «Sembra di stare in barca con amici miei, ma poi, quando inizia la regata, ciascuno di noi tira fuori il professionista che ha dentro e diamo il 100 per cento,

come se fossimo in Coppa America». Impegno e goliardia, dunque. «E qualche buon bicchiere di vino, che rende l'ambiente più allegro e aiuta a rilassarsi», conclude Crispiatico con un sorriso, prima di lasciare la parola al terzo armatore, Fabrizio Sirena. «Cosa aggiungere? Visto che ancora non ne abbiamo parlato, vorrei rendere onore anche al resto dell'equipaggio, da Lorenzo Papini in poi, nessuno escluso. Oltre alle guest star che abbiamo avuto l'onore di ospitare a bordo, a partire da Mauro Pelaschier, Andrea Caracci e Chiara Calligaris. Il loro contributo è stato determinante per farci crescere. Da parte nostra,

speriamo che a bordo si siano divertiti e che abbiano bevuto bene». Ci si potrebbe scommettere, con un ambiente del genere e un equipaggio così coeso e affiatato, che affronta le regate con serietà e leggerezza, a bordo di una barca che è un vero e proprio capolavoro navigante. «Regatare con *Midva* è un onore, certo. Tra l'altro l'anno prossimo la nostra amata cassapanca compie 30 anni, evento che in qualche modo festeggeremo adeguatamente», aggiunge Sirena, senza fugare però i dubbi che attanagliano il team in vista della prossima stagione. «Qualcosa faremo, a partire da Alassio e dalla Gira-

glia, le regate a cui siamo più affezionati. Però la barca necessita di qualche lavoretto, io l'anno prossimo avrò parecchi impegni di lavoro e poi la crisi si sta facendo sentire un po' per tutti». Dubbi che Besana cerca di schivare. «Io sono più ottimista e punto sulla ripresa economica, nonché su un ulteriore miglioramento delle regole di stazza, per coinvolgere sempre di più le barche datate come il *Midva* e aumentare il numero dei regatanti. Il mio sogno è che tutti vadano in barca». E perché? «Beh, semplice: perché la vela fa bene alla salute, allo spirito, e anche se siamo una banda di animali, rende le persone serie». (ER)

LEONARDO
RICCI
METEOR
ZEFIRO
VINCITORE
CLASSE
MINIALTURA



Foto Digitalphotoshop Ge

A guardarlo sul palco del Teatro del Mare, mentre ritira il premio insieme ai vincitori delle altre categorie, è difficile immaginarlo così imponente su un barchino di 6 metri come il Meteor. Eppure, fedelissimo da oltre dieci anni al progetto dell'architetto olandese Van De Stadt, Leonardo Ricci, armatore di *Zefiro*, lascia il timone all'amico Marco Sacchi, pluricampione nazionale della classe Meteor, già noto agli appassionati meteoristi al comando del suo storico *Pequod*, prende le scotte e affida la prua a Giulia Comba che la difende brillantemente e porta in alto la stella della classe vincendo il premio

di Armatore dell'anno Uvai 2011 per la classe Miniatura. L'idea di correre insieme è venuta al camponato Nazionale di classe a Desenzano, dove i due armatori, in acqua avversari, a terra pianificano il trasferimento di *Zefiro* ad Ancona, dove si sarebbe disputato l'appuntamento annuale del campionato Italiano Miniatura. L'equipaggio si era già rodato alla Barcolana, registrando un quinto posto di classe e un settimo nel raggruppamento. «Non era la mia prima Barcolana in assoluto, ma la prima competitiva sì!», afferma Leo. Ad Ancona, *Zefiro* corre contro una

flotta più agguerrita di quella a cui è abituato, che rende stimolante la competizione ed entusiasma il suo armatore. «A volte riuscivamo a tener testa a barche più grandi e performanti e questo ci gratificava, altre le perdevamo di vista, ma il rating ci aiutava a recuperare». Animati in principio dalla voglia di sperimentare qualcosa di diverso, senza grandi aspettative, pian piano, guardando i risultati, cominciano a crederci e i fatti non li deludono. Un'esperienza che ha appassionato l'Armatore dell'Anno 2011, così che nell'attesa di ripresentarsi sulla linea di partenza della prossima stagione della classe

Miniatura, darà sfogo alla sua passione alternandosi tra il campionato Invernale di classe del lago Maggiore, dove parteciperà con *Zefiro*, e quello del lago Trasimeno, dove sfiderà con l'altro Meteor di sua proprietà una delle flotte più numerose, attive e trascinatrici dello stellone. A lungo in Umbria per motivi di lavoro, Leo ha un particolare legame con il Trasimeno dove ha corso per anni, ed è amico di tutti. «Il Meteor è una barca particolare, che con poco ti consente di vivere il mare: pochi metri, pochi in equipaggio, una classe che tende alla socializzazione e all'amicizia», spiega ancora

Ricci, e così racconta di «CasaTrasimeno», nata al campionato Nazionale di La Spezia nel 2007, dove Leonardo corre con i colori umbri. In essa coniuga, con la semplicità che lo contraddistingue, le sue passioni: la vela, gli amici, il vino, la cucina. Vestito il cappello da chef e impugnato il cucchiaino di legno, prepara, coadiuvato da altri volontari della classe appassionati del gusto, appetitose cene bagnate dai vini scelti personalmente nelle cantine che segue in qualità di direttore generale. L'esperimento riesce così bene che da quella volta viene riproposto ogni anno all'appuntamento Nazionale Meteor:

«Ricordo con molto affetto CasaTrasimeno a Napoli, grazie all'intesa e alla perfetta sintonia con il Nostromo della Lega Navale Italiana della sezione partenopea», ricorda con un sorriso. Ed è questo spirito di condivisione e di amicizia propria della classe che spiega la scelta di un'imbarcazione così in contrasto con la sua mole, ma che incarna perfettamente il suo modo di andar per mare. «Anche i vini che scelgo per queste occasioni si prestano al clima di festa che si trova in banchina». Di certo frizzante e pieno di bollicine quello che berrà per un anno dalla sua coppa. (Antonella Panella)



Una polizza assicurativa per le associazioni affiliate alla Fiv



Le responsabilità che pesano sugli amministratori delle società sportive sono sempre più pesanti. L'attività sportiva di un club velico comporta l'utilizzo di mezzi, strutture che rappresentano, di per sé un pericolo. È pertanto importante che una società sportiva e gli stessi amministratori siano provvisti di adeguate garanzie assicurative che possono essere individuate solamente attraverso polizze specifiche, che tengano realmente conto dell'attività svolta da ciascun club. Per questo la Federazione Italiana Vela ha richiesto al consulente assicurativo Assiteca di individuare sul mercato una compagnia assicurativa in grado di definire una copertura assicurativa base per le associazioni sportive affiliate. La nuova polizza di responsabilità civile verso terzi e prestatori di lavoro predisposta da Assitalia per le società affiliate alla Federazione Italiana Vela risponde proprio a queste necessità. «La copertura assicurativa individuata» - affermano da Assiteca - «mette a disposizione dei singoli affiliati l'opportunità di assicurarsi per la Responsabilità civile verso Terzi e pre-

statori di lavoro con una formula che si distingue per la grande flessibilità: è infatti costruita da un contratto base che copre tutti i rischi principali e offre una serie di garanzie opzionali a completamento della polizza in modo tale da consentire a ciascun affiliato di poter scegliere il livello di completezza adatto alle proprie necessità».

LA COPERTURA BASE

La polizza Assitalia per le società affiliate Fiv prevede un massimale di 2.500.000 Euro per la copertura Rct (Responsabilità Civile verso Terzi), con un limite di 1.500.000 Euro per ogni persona deceduta o che abbia subito lesioni personali o per danneggiamento a cose, anche se appartenenti a più persone. Il limite di 1.500.000 Euro vale anche per la responsabilità verso prestatori d'opera.

Ma cerchiamo di comprendere meglio quali sono le garanzie che offre questa polizza assicurativa per i club. I danni arrecati dai soci tra loro, inclusi i membri del consiglio direttivo, sono coperti solamente se si riscontra una responsabilità del contraente e/o di un soggetto del quale il contraente debba

rispondere. Queste le attività che rientrano nella copertura assicurativa.

1. Proprietà e/o conduzione e/o concessione dei fabbricati con relativi impianti e pertinenze: il club gestisce le sedi sociali (comprese saune, solarium, palestre, piscine, impianti sportivi), i magazzini, i capannoni, il ricovero delle attrezzature, dotazioni, vele e motori marini dei soci. Sono compresi nella copertura i danni derivati da lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché quelli dovuti a spargimento d'acqua, rigurgiti di fognature (se conseguenti a rotture accidentali delle condutture). In questi ultimi casi è prevista comunque una franchigia di 200 Euro per sinistro.

2. Responsabilità civile personale dei dirigenti, Quadri, dipendenti, collaboratori: la copertura vale per tutti coloro che collaborano all'attività del circolo, compresi gli istruttori. Per questi ultimi, la garanzia della polizza Assitalia si intende operare in eccesso ad eventuali altre polizze (vedi la copertura Rc prevista dall'iscrizione al Registro degli Istruttori Fiv). La copertura assicurativa interviene in caso di morte, lesioni



personali e danneggiamenti a cose involontariamente cagionati a terzi in conseguenza di un fatto accidentale verificatosi nello svolgimento delle mansioni contrattuali previste. Sono previste eventuali danni materiali a persone e/o cose dovuti alla mancata osservanza delle norme sulla sicurezza sui luoghi di lavoro (legge 81/08). La copertura assicurativa è estesa anche per aziende fornitrici di servizi all'interno del club - ad esempio un'impresa di pulizia o di riparazione - anch'essi considerati terzi.

3. I massimali definiti per la Responsabilità Civile verso Terzi vale anche per eventuali lesioni provocate durante l'utilizzo di scivoli per la messa in acqua delle imbarcazioni, con o senza l'uso di verricelli. La garanzia è prestata comunque con un scoperto del 10 per cento dell'importo di ciascun sinistro, con un minimo di 500 Euro ed un massimo di 30.000 Euro per sinistro e per anno assicurativo

4. La polizza assicurativa predisposta su indicazione della Fiv, inoltre, fornisce una copertura Rct derivante dall'organizzazione di regate veliche nel Mediterraneo e dall'organizzazione di un'attività di scuola vela. Anche per questi casi è prevista una franchigia fissa di 1000 Euro.

5. Altrettanto importante è la copertura della proprietà di imbarcazioni. La polizza, infatti, fornisce un'assicurazione, entro i massimali pattuiti per la Rct, anche per la responsabilità derivante dalla proprietà e dall'uso di

imbarcazioni a vela di lunghezza non superiore a 8 metri, con un utilizzo esteso alla partecipazione alle regate veliche, incluse le relative prove e allenamenti. Un vantaggio non di poco conto per gli affiliati che svolgono attività di scuola vela o che danno in uso le imbarcazioni sociali ai propri associati per la partecipazione a regate veliche.

6. Fra le coperture assicurative si interesse per un'associazione vi è quella relativa a danni a cose di terzi in consegna e custodia presso l'assicurato. Anche per questa opzione, sussistono delle franchigie e clausole di esclusione inserite nel dettaglio della polizza.

7. La polizza contempla anche una garanzia per danni a natanti ed imbarcazioni, con esclusione di quelli in lavorazione al momento del verificarsi del danno con uno scoperto del 10 per cento dell'importo di ciascun sinistro, un minimo di 500 Euro ed un massimo di 30.000 Euro per sinistro e per anno assicurativo.

La polizza standard che abbiamo riportato in sintesi, può essere estesa su richiesta dell'affiliato per garantire ulteriori coperture assicurative o per prevedere un innalzamento dei massimali indicati. Fra le clausole speciali, segnaliamo la copertura per operazioni di varo/alaggio di natanti, quella per la proprietà e la gestione di pontili, moli e banchine in concessione, così come l'attività di officina meccanica e riparazione natanti annesse allo yacht club o per le operazioni di lavaggio e distribuzione di carburante.

La clausola speciale 3 contempla anche danni derivanti dall'attività di proprietà e/o conduzione di stabilimenti balneari, responsabilità personale di bagnini e dalla proprietà di natanti non a motore noleggiati a terzi.

Per ricevere ulteriori dettagli sulla polizza riservata alle associazioni sportive affiliate è possibile consultare il sito internet www.federvela.it/assicurazioni_tesserati dove troverete l'apposito modulo per ricevere un preventivo personalizzato.

LA POLIZZA ASSICURATIVA PER IL DIPORTISTA SPORTIVO

Si rivolge invece agli armatori la polizza assicurativa Diporto & Regate che la Fiv ha predisposto assieme al consulente assicurativo Assiteca per garantire ai tesserati Fiv un'adeguata copertura assicurativa che tuteli i rischi del diportista sportivo durante la partecipazione a crociere e regate. Ecco alcune caratteristiche della polizza, che si distingue per avere sempre operante la copertura per le regate: tutela per vizi occulti e danni ai motori, per il salvataggio e la rimozione del relitto e comprende la rinuncia alla rivalsa. Non solo: copre le spese per trasferimenti terrestri, tramite ferrovia o carrello in tutta l'Ue, e garantisce il valore a nuovo per i primi due anni; la perizia viene richiesta obbligatoriamente solo oltre i 10 anni di età della barca. L'assicurazione è estesa a tutto il Mediterraneo, anche per la giacenza in acque non protette senza persone a bordo nelle ore diurne. Per quanto riguarda le regate, la polizza tutela anche durante prove e allenamenti, coprendo eventuali danni alle vele supplementari, agli alberi in carbonio, al boma, alle manovre fisse e correnti e all'armamento frazionato. Questa copertura è applicabile alle sole imbarcazioni a vela con valori superiori a 15.000 Euro. Le barche di età superiore ai 15 anni dovranno esibire una perizia fuori acqua attestante il loro buono stato di conservazione. Per ricevere altri dettagli sulla polizza Diporto & Regate, www.federvela.it/assicurazioni_tesserati dove troverete un modulo per ricevere un preventivo personalizzato



Conferenza Territoriale, la riunione di Ostia

Si è riunita a metà novembre a Ostia, presso l'Achab Yacht Club, la "Conferenza Territoriale", l'organismo statutario composto dai Presidenti delle Zona

che, a seguito della riforma dello Statuto Federale, ha sostituito la Consulta.

Fra i punti all'ordine del giorno l'individuazione delle proposte delle Zone per la rivisitazione del Piano Under 16 alla luce dell'attività svolta nell'anno in corso, l'autoriforma del Coni e le implicazioni che questa avrà per le Federazioni Sportive Nazionali ed una prima analisi delle opportunità di valorizzazione della comunicazione ai fini del marketing sportivo per il reperimento di nuove risorse economiche a favore dell'attività.

Presenti i 15 rappresentanti delle Zone Fiv, i consiglieri Anna Bacchiega e Francesco Ettore, oltre al direttore tecnico dell'Olimpica Paolo Ghione e al tecnico Under 16 Marcello Turchi.

Ad aprire i lavori è stato Pier Luigi Ciamaichella nella funzione di rappresentante della Conferenza Territoriale in Consiglio Federale, il quale, parlando dell'Under 16, ha illustrato le osservazioni già avanzate dalle Zone in occasione dell'ultima riunione di luglio a Genova e dato conto degli incontri programmati con le classi. Nel corso dei lavori i Presidenti di Zona hanno ribadito la condivisione della filosofia e degli obiettivi previsti dal Piano Under 16, ma altresì evidenziato quanto a questo progetto che

definisce la nuova politica sportiva giovanile federale ad oggi non si siano ancora perfettamente integrate le altre attività svolte dalla Federazione (formazione riorientata dei tecnici, organizzazione e calendarizzazione dell'attività sportiva nazionale e zonale in relazione alla migliori metodologie di periodizzazione dell'allenamento, nuova organizzazione ed orientamento

delle scuole di vela). Il direttore tecnico Paolo Ghione ha condiviso le osservazioni della Conferenza Territoriale, per altro già evidenziate dall'area tecnica al Consiglio Federale.

Il confronto fra i Presidenti di Zona è stato seguito attentamente dal Consigliere Anna Bacchiega che, assieme al tecnico Marcello Turchi, ha illustrato le proposte di variazione alla normativa Under 16 per il 2012 attraverso un aggiornamento dell'attività radunale e la programmazione dell'unico "Raduno di orientamento" in tre formati sul territorio nei quali saranno coinvolte le Associazioni di Classe.

L'Area Tecnica ha anche presentato le linee guida del progetto "Talent" del Coni nel quale va ad inserirsi a pieno titolo il "Piano Under 16" che, per il 2012, prevede anche l'organizzazione presso la SdS dello Sport dell'Acquacetosa di un Convegno Nazionale sulla "Ricerca e sviluppo del Talent nella Vela" aperto agli istruttori federali e ai dirigenti sportivi.

Il consigliere Ettore ha poi anticipato che



la annunciata autoriforma del Coni, finalizzata alla riduzione dei costi, porterà necessariamente ad una ulteriore contrazione del 20 per cento dei contributi pubblici alle Federazioni Sportive Nazionali, contrazione che nelle intenzioni dei vertici della Fiv, non dovrebbe tuttavia comportare riduzioni delle risorse per le Zone, pur con la precisazione che queste dovranno trovare impieghi soprattutto nei progetti strategici della Federazione. Alla luce di quanto esposto dal consigliere Ettore, la Conferenza Territoriale dei Presidenti di Zona ha ribadito la necessità di avviare azioni efficaci, con l'immediata definizione di un Piano di Comunicazione che metta in evidenza la grande qualità dell'attività svolta dalla Federazione Italiana Vela, in specie nella fase di preparazione a Londra 2012, e la rendita appetibile a sponsor e partner tecnici.

La Conferenza Territoriale ha espresso da ultimo la convinzione che mantenere sempre alta ed aggiornata la qualità delle conoscenze tecniche, metodologiche ed organizzative è essenziale per affrontare al meglio le sfide della modernità per il movimento velico nazionale. I Consiglieri Bacchiega ed Ettore passeranno ora, unitamente ai responsabili dei settori specifici, alla sintesi dei suggerimenti della Conferenza Territoriale in vista della preparazione dei nuovi regolamenti sportivi per il 2012.

Campionato Italiano Offshore: la premiazione di Genova



IL PODIO DEL CAMPIONATO ORGANIZZATO DALLA FIV: TERZO POSTO, A DESTRA, PER GIANCARLO GHISLANZONI DI CHESTRESS2, CON GLAUCO BRIANTE, VICEPRESIDENTE FIV. SECONDO GIACOMO GONZI DI PROSPETTICA, PREMIATO DAL RESPONSABILE ALTOMARE FIV FABRIZIO GAGLIARDI. LO STESSO GAGLIARDI PREMIA I FRATELLI MAURIZIO E GIANPAOLO PAVESI, VINCITORI DEL CAMPIONATO CON LE COQ HARDI





NATO A PESCARA 47 ANNI FA, DI BARTOLOMEO È FELICE ARMATORE DEL LEGGENDARIO KOALA V E DEL PLURI VITTORIOSO GRAND SOLEIL 42 RACE MAN



Il signore del vento

di Emanuel Richelmy

Volere volare e navigare. Se il mondo in cui viviamo è demarcato da una moltitudine di confini, quello di Riccardo Di Bartolomeo, armatore del pluridecorato *Man*, non conosce limiti o barriere, ma è un'immensa distesa (d'acqua o di nuvole, fa lo stesso) dove planare placidamente, in simbiosi con il vento. Cannibale e determinato in regata - in tre anni, con il *Man* e il suo fenomenale equipaggio, ha vinto di tutto - quieto e rilassato, quasi zen, una volta smessi i panni dell'agonista, Di Bartolomeo, nato a Pescara 47 anni fa, rappresenta il meglio della nuova leva di armatori impegnati nel circuito Orc International. Ma più che un appassionato di regate, è un vero e proprio adepto del vento, un discepolo di Eolo capace di spaziare dal mare al cielo con nonchalance, come se l'orizzonte non fosse altro che una piccola porta di passaggio da aprire e varcare con la massima assiduità possibile. «Quando ho tempo libero, normalmente navigo, che sia una barca a vela o un windsurf, oppure salgo in aria e volo. In un modo o nell'altro, ho bisogno che sia il vento a decidere dove portarmi». Perché la destinazione, nella maggior parte dei casi, è soltanto l'ultimo dei problemi: l'importante è farlo, lasciarsi trascinare e farlo. Una chiara ricerca di libertà che di classico ha soltanto l'incipit, comune a tanti bambini, soprattutto se nascono, come nel nostro caso, in una città di mare. «Ho iniziato a sette anni, prima con la scuola di vela, poi tante uscite estive. Purtroppo dalle mie parti non c'è cultura della vela, sono pochi i circoli che ti stimolano a portare avanti la passione, per cui a un certo punto ho rallentato, fino a quando, avevo intorno ai 12 anni, ho scoperto il windsurf. E lì è scattata la scintilla, quella vera, che ancora oggi, che di anni ne sono passati 35, non smette di alimentare il fuoco sacro dell'amore per la tavola a vela». Quella di Riccardo Di Bartolomeo è una vita passata tra le onde, dalle tavole lunghe, i vecchi Ten Cate con il boma in legno, alle prime plancette costruite artigianalmente, passando

per le regate del circuito italiano funboard, fino alla partecipazione a qualche tappa del World tour e alle collaborazioni con alcune riviste di settore come testman di attrezzature e reportage di spot dove uscire al fianco di personaggi come Alessandra Sensini e Paolo Ghione. Tanti amici, spot meravigliosi dove surfare, un'esperienza memorabile che viene consumata al massimo, senza sosta, fino a quando prima lo studio e poi il lavoro non lo obbligano a mollare i circuiti pro e a confinare il windsurf solo, si fa per dire, nel tempo libero. Nel frattempo, però, intorno ai 30 anni, nascono e si sviluppano altre variazioni sul tema, che piano piano diventano quotidianità. Il volo a vela, ad esempio. E la barca. «Andiamo con ordine. Sono 15 anni che volo con gli alianti, sono pilota nazionale, e posso dire con cognizione di causa, visto che vado anche per mare, che il volo a vela è la reale navigazione in tre dimensioni, l'essenza pura della vela. È qualcosa di grandioso, enorme, realmente difficile da descrivere. Parliamo di aerei veri e propri privi di motore, che ti consentono di volare nel silenzio del vento. D'altronde il primo aereo costruito al mondo era un aliante, è un mondo incredibile, con una grande tradizione alle spalle». Che richiede un'esperienza di lungo corso, nonché una perfetta conoscenza degli elementi. «Certo, di esperienza bisogna accumularne parecchia, è una sorta di processo di stratificazione: uno strato, nel volo a vela, è un micron, e quando riesci a costruire un centimetro di strati, puoi stare tranquillo. Quindi ad ogni volo che fai, accumuli dati ed esperienza, cosa che avviene anche nella vela, ma in maniera diversa, più distratta direi. Forse perché quando sei in volo è in gioco la tua pelle». Motivo più che valido per tornare con i piedi per terra, anzi, nell'acqua. E parlare di genesi ed evoluzione del progetto *Man*. «Prima di *Man*, e ancora oggi, c'è un'altra barca, uno scafo glorioso, il *Koala V* disegnato da Vallicelli/Spadolini, barca strepitosa con cui faccio ancora regate di club insieme a un equipaggio di



amici. Ne abbiamo fatte tante, qualcuna l'abbiamo anche vinta, poi qualche anno fa è uscita fuori questa idea di fare una sfida triennale al top del top e così, nel 2008, con un gruppo di amici ci siamo lanciati in questa avventura. All'inizio eravamo tre armatori, poi nel tempo me li sono persi per strada e sono rimasto da solo». Un percorso esaltante, che diventa ancora più affascinante nei racconti del suo principale protagonista, parola che è meglio non condividere troppo con chi fa del concetto di gruppo una sorta di legge. «Abbiamo scelto la barca nella maniera più cruda possibile: quella che vinceva. E con la barca è arrivato anche Enrico Zennaro, fondamentale per costruire questi tre anni di successi che sono il frutto di un duro lavoro. Con Enrico, che è un vero professionista con una marcia in più, abbiamo dato a tutta l'operazione un'impostazione senza compromessi, ognuno era impegnato nelle proprie competenze specifiche per esprimere al meglio il proprio talento. Il mio compito è stato quello di mettere insieme i pezzi e di trovare i fondi, ma una volta a bordo non faccio l'armatore, ho il mio ruolo, le drizze, che ho imparato a svolgere bene avendo anche un background in generale abbastanza completo riguardo al vento e alla vela, e se poi c'è da fare sentina, da pulire il fornello, o mettere a punto le centrature, sono sempre pronto». Un'avventura, il triennio di *Man*, che ha portato Di Bartolomeo a conquistare numerosi titoli, ma soprattutto a creare un gruppo straordinariamente omogeneo. «Ho cercato di avere al mio fianco persone limpide e corrette. Certo, ognuno con un grande talento, ma

prima di tutto persone vere, con cui ho passato momenti splendidi. Il nostro è un gruppo autentico, fatto da amici che la sera volevano andare a cena insieme per il piacere di farlo, e che una volta in navigazione si stimolano vicendevolmente con la consapevolezza che nessun altro velista avrebbe potuto fare meglio in quel particolare momento. Sono convinto che solo in questo modo si possa ottenere tutto ciò che si vuole, perché diventa un obiettivo comune e in uno sport di squadra questo è fondamentale. Il gruppo è stato formato con questo scopo, tra persone che già avevano empatia e stima reciproca. E i risultati, a parte la ciliegina finale del Mondiale di Cres - campionato, diciamo, che è stato un imbroglio - alla fine sono arrivati». Risultati ottimi e abbondanti, ma adesso che i tre anni sono giunti al capolinea, che succede? Di Bartolomeo ha un piccolo sussulto, il tono della voce si fa indeciso. O magari è solo un filo di commozione. «Questo programma triennale è finito, adesso voglio prendermi un po' di tempo e poi, con i ragazzi, vedremo che fare... Certo, a prescindere da quello che succederà, è importante che l'esperienza di questo gruppo porti ulteriori frutti». Senza dubbio, ma il *Man*, il glorioso e amato *Man*, potrebbe prendere rotte diverse... «Lo so, e non credere che non mi dispiaccia. Il *Man* sta partecipando al campionato Invernale di Pescara con un gruppo di bravi velisti, oltre che di cari amici, con me al timone. E naturalmente siamo in testa alla classifica. Ma non ho ancora intenzione di vendere questo meraviglioso missile, parteciperemo alle regate in Adriatico con questo equipaggio, pre-

parando accuratamente il Mondiale 2013 di Ancona, ad un ora da casa mia. Ho fatto un sacco di trasferimenti con lei (o lui, non ho ancora capito se è maschio o femmina), l'ho anche riportata da Scarlino, dove l'ho trovata, a Pescara. Quando potevo la trasferivo tra una regata e l'altra, è un modo per non arrivare all'ultimo istante ed essere certo che tutto sia organizzato e programmato, per avere tempo di preparare tutta la trasferta al meglio. Sono piccole cose che servono a creare il giusto benessere mio e del gruppo. E poi, insomma, arrivare dal mare e ripartire dal mare per me ha un altro significato. Navigare rimane sempre un'avventura, ovunque tu sia». È l'esigenza di mettersi alla prova, o più semplicemente di lasciarsi trasportare dalla forza (e clemenza) degli elementi. Un tratto distintivo della vita di Riccardo Di Bartolomeo. «Non sono mai andato in palestra perché la mia palestra è il mare e appena posso esco in windsurf, senza una mèta. Il mare ti consuma, ti mangia vivo in tutte le sue forme ed allo stesso tempo ti nutre. Idem con il volo a vela. Vivi dei momenti incredibili: una volta un'aquila si è attaccata con le unghie sull'ala, io ero in termica, e abbiamo girato insieme quella termica che mi era stata indicata proprio per la sua presenza. La fissavo incredulo, poi si è girata e mi ha guardato, fissandomi negli occhi come ti guarda un felino. Io ero lì, a neanche 4 metri da lei, e di colpo ho voltato lo sguardo perso nel vuoto, ho fatto il vago, come quando guardi qualcuno che ti incute paura e istintivamente ti giri facendo finta di niente. Sono rimasto pietrificato, non dimenticherò mai quell'istante».



La luce dopo il buio

di Emanuel Richelmy

La storia di Giovanni Sylos Labini è l'esempio pratico di come da una situazione negativa, potenzialmente devastante, possa sempre nascere qualcosa di buono. Di come il buio, anche il più impenetrabile, nasconda comunque dei barlumi di luce in cui credere, da coltivare fino a farli diventare sole accecante. «Ho iniziato molto presto a giocare a pallanuoto», spiega l'armatore e timoniere del Grand Soleil 46 *Exprivia Luduan*, neo campione Italiano d'altura 2011 in classe 1 Crociera, «riuscendo ad arrivare, giovanissimo, fino alla Serie C. Ero piuttosto bravino e come tutti i mancini ero imprevedibile, avevo un'arma in più. Poi, intorno ai 14 anni, mi hanno sbagliato un elettrocardiogramma, dicendomi che era pericoloso che continuassi a giocare, e improvvisamente ho dovuto smettere, ovviamente a malincuore». È il buio. La passione di un adolescente che dopo essersi radicata fino al midollo, viene strappata via da questioni più grandi della sua giovane età, questioni incomprensibili quando hai 14 anni e la vita che ti esplosce dentro. È uno shock da rinchiudersi dentro casa, con la testa sotto il cuscino. Invece... «Invece mi feci coraggio, presi la palla al balzo, e decisi che era l'occasione giusta per fare altro. Per tentare qualcosa di nuovo, ovviamente meno faticoso della pallanuoto», racconta con un sorriso. Ed è così che Sylos Labini, nato 55 anni fa a Bari, scopre la vela. E se ne innamora, mettendo da parte quel maledetto elettrocardiogramma e la delusione per aver mollato, per causa di forza maggiore, una strada lastricata di sudore e gioia. «Iniziai ad andare in barca e per fortuna la cosa mi piacque subito molto. Ovviamente però affrontai la vela con la stessa filosofia applicata alla pallanuoto, dunque allenamenti duri e continui, tanto impegno e altrettanti sacrifici, che portarono subito anche i primi risultati. Al tempo, parliamo dei primi Anni '70, c'era la scuola di

alta specializzazione della Fiv e dopo il Flying Junior passai al 470. A parte le regate, però, mi piaceva molto andare per mare nel vero senso del termine, per cui ero sempre in acqua. Poi, arrivato ai 18 anni, mi trovai davanti ad un bivio, se continuare a fare il velista "professionista" o mantenerlo come un hobby. Ovviamente optai per la seconda ipotesi». Anche perché una volta terminato il liceo, Sylos Labini scelse di proseguire gli studi, iscrivendosi a una facoltà tra le più difficili dell'intero mondo accademico. «Mi segnai a fisica, la mia passione, ma questo chiaramente significò abbandonare del tutto le derive. Andai avanti con qualche regata d'altura, anche importante, come una Quarter Ton Cup a Napoli, poi, prossimo alla tesi, mi resi conto che non avevo tempo neanche per respirare e misi la vela dentro un cassetto, chiuso a doppia mandata purtroppo». Passano gli anni, la vita va avanti a gonfie vele, ma le vele sono solo metaforiche. Dopo aver abbandonato il sogno di diventare oceanografo, Sylos Labini, curiosamente, una volta ottenuta la laurea, finisce ad occuparsi di sistemi spaziali, iniziando a lavorare presso l'Agenzia Spaziale Italiana a Roma. Niente più mare, quindi, visto che l'impegno è totale e pur essendo di base a Roma, i viaggi verso gli Stati Uniti, a Los Angeles in particolare, sono continui. Sono cinque lunghi anni di lavoro, senza tregua e senza vela, giusto qualche rara e veloce uscita a bordo di barche di amici. Poi, stanco di fare il dipendente pubblico, Sylos Labini lascia il posto sicuro all'Asi e si mette in proprio, fondando un'azienda battezzata Planetek Italia, che ovviamente si occupa di sistemi spaziali ed è uno degli attuali sponsor di *Exprivia Luduan*. «Un'impresa che è andata piuttosto bene fin da subito e che mi ha consentito, nel 1998, di comprare la barca dei miei sogni per ricominciare un discorso interrotto anni prima», racconta senza nascondere un filo di soddisfazione. La barca dei sogni si chiama *Jadran* ed è

uno Swan 41, progetto di Sparkman & Stephens dalla bellezza straordinaria, che fa subito breccia nel cuore del suo nuovo armatore. «Con lei ho vissuto una serie di avventure notevoli. E ho rischiato anche di perderla: una volta, a Bari, si è incendiata una barca che era ormeggiata accanto a noi. Risultato: il ponte in teak di *Jadran* completamente carbonizzato. Con lei, poi, ho ripreso piano piano a fare le regate con gli amici, dai campionati invernali alle coppe locali, ovviamente in classe crociera. Poi nel 2006 l'ho venduta e adesso è in Spagna, in ottime mani fortunatamente». Dopo *Jadran*, arriva quindi il *Morgan*, un First 44.7 acquistato dall'armatore Nicola De Gemmis. «Quell'estate mi ero letto la biografia di Peter Blake, in cui si parlava del passaggio dai progetti di Sparkman & Stephens alle barche di Bruce Farr. E quelle pagine mi avevano ispirato. Così, una volta acquistato questo 44.7, abbiamo iniziato a correre in classe regata, sempre con lo stesso equipaggio di amici, ma senza ottenere grandi risultati. A sua discolpa, va detto che non l'ho mai amata moltissimo, era ed è tuttora una bella barca, ma tra noi c'era uno scarso feeling». Per quello, c'è da aspettare la barca successiva, che arriva tre anni fa, dopo una veloce visita al Salone Nautico di Genova. La fiera ligure è il teatro dell'incontro, decisivo, con un Grand Soleil 46, barca perfetta sia per le regate che per le crociere, con cui, nel 2010, inizia un fitto programma di regate. E siamo arrivati al presente. «*Exprivia Luduan* mi è piaciuta fin da subito e sono molto soddisfatto di averla tra le mani. Il primo anno di regate avevamo l'obiettivo di conoscerla e far crescere l'equipaggio storico, poi abbiamo spinto sull'acceleratore, raggiungendo ottimi risultati tra cui un secondo posto all'Invernale di Bari e un primo alla Brindisi-Corfù in classe 1, la più tosta. In questo sforzo qualche pezzo dell'equipaggio vecchio si è perso e io nel frattempo ho iniziato il mio rapporto con Daniele De Tullio e Fabrizio Lisco della neonata North Sails Bari. È stato un vero e proprio cambio di marcia, perché sono passato da una gestione amatoriale della barca, a una decisamente più profes-



sionistica. Adesso in barca ci sono membri dell'equipaggio storico e ragazzi nuovi, considera che quest'anno, in tutto, sono girate circa 25 persone, anche perché abbiamo fatto delle scelte diverse a seconda della regata. Per la Brindisi-Corfù, ad esempio, abbiamo avuto la fortuna di avere a bordo con noi Andrea Caracci, un velista straordinario». Un cambiamento totale rispetto al passato anche per quanto riguarda gli investimenti. «Certo, a 360° direi. Ad esempio abbiamo investito molto sul software. Dall'anno scorso, è arrivato come sponsor *Exprivia*, una grossa società di software quotata in borsa che ha creduto nel nostro progetto. Quindi è iniziato uno sviluppo, a partire dall'invernale, sulla barca, le vele, e i numeri in generale. Un lavoro enorme, che ha portato i suoi frutti, visto che abbiamo iniziato a vincere parecchie regate a cui abbiamo partecipato, fino al successo, splendido, al campionato Italiano d'altura di Porto San Rocco». Una vittoria sudata e ampiamente meritata, che Giovanni Sylos Labini ha affrontato, come di consueto, al timone della sua barca, visto che l'esperienza nella conduzione non gli manca di certo. «Timono sempre io, sì. Mi piace molto e non mi vedo in altri ruoli. Certo, all'inizio la ruggine da togliere via non è stata poca, ricordo ancora la prima regata al timone di *Exprivia Luduan*, eravamo al Mondiale Orc di Brindisi, con la barca appena varata, letteralmente, e 80 barche intorno a me. Ero un po' preoccupato, ma adesso va decisamente meglio». Talmente meglio

da fregiarsi di un titolo molto ambito e di guardare al futuro con serenità. Con qualche potenziale, ambizioso sogno nel cassetto... «Abbiamo tante idee in testa, ma è ancora presto per parlarne. Sicuramente faremo la solita Brindisi-Corfù, a cui sono molto affezionato, e le principali regate del circuito Orc International. Riguardo all'Orc, c'è molta gente critica, ma a me sembra un sistema che funziona molto bene. A parte che non è facile far regatare assieme barche così diverse, noi confrontiamo le nostre polari del progetto con le polari Ims e devo dire che c'è un ottimo riscontro tra le velocità. Inoltre ormai anche le piccole differenze vengono colte bene dal regolamento e il sistema è diventato stabile. Credo che si possa lavorare ancora sulla misura dei bordi liberi, che attualmente mi sembra un po' artigianale, considerato il peso che poi ha realmente sul Vpp, ma a parte questo, sono soddisfatto di questo sistema, mi piace». E le derive? Possibile che la passione per la "vela essenziale" sia svanita con la maggiore età? «Non è affatto svanita, è sempre lì, dormiente. L'ultima volta sono uscito con un Laser, circa 10 anni fa, durante una vacanza in un Club Med. Ho fatto qualche bordo, poi ho partecipato alla regata finale. Chi vinceva, scendeva in acqua contro gli istruttori e io le ho vinte entrambe, per la gioia dei poveri insegnanti. Ecco, quel giorno ho deciso che presto mi sarei comprato un Laser. Cosa che farò molto presto». Perché certe passioni, alla fine, sono impossibili da sradicare.

55 ANNI, BARESE, SYLOS LABINI È ARMATORE E TIMONIERE DEL GRAND SOLEIL 46 EXPRIVIA LUDUAN, CON CUI SI È LAUREATO CAMPIONE ITALIANO IN CLASSE 1 C





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...

Orc International, le novità per il 2012



Dall'aerodinamica agli abbuoni, come cambia il regolamento di stazza per antonomasia, in vista della prossima stagione

Si sono concluse a metà novembre le riunioni annuali dell'Orc (Offshore Racing Congress), l'organizzazione internazionale con sede a Londra, nata nel 1969 dall'idea del compianto Beppe Croce, che cura la stazza e i rating delle barche d'altura in 42 paesi di 4 continenti. Il meeting, come ormai d'abitudine, è andato di scena durante le classiche riunioni annuali dell'Isaf, la federvela internazionale, che quest'anno si sono svolte a Portorico. Ricordiamo che l'Orc in passato ha amministrato diversi sistemi di stazza come lo Ior e l'ImS, e negli ultimi anni gestisce l'Orc International, sistema basato sulla misurazione

completa di scafo e vele, e l'Orc Club, che può essere rilasciato anche sulla base di misure parziali o semplificate. L'Orc International è anche l'unico sistema di stazza mondiale al quale l'Isaf riconosce la possibilità di organizzare un Campionato Mondiale, essendo un sistema scientifico le cui formulazioni sono accessibili a tutti e che non contiene elementi di segretezza o soggettività.

Nei primi dieci mesi del 2011, l'Orc ha emesso 7220 certificati in 42 nazioni, attraverso 33 Rating Offices, raggiungendo già il totale dei certificati emessi nel 2010 e dunque con un trend di crescita che a fine

anno è previsto in almeno il 5 per cento. Il successo di questa formula è nettamente in controtendenza sia con la situazione economica mondiale, sia con i risultati di altri sistemi, nonché dei vari monotipi in circolazione, che mostrano una tendenza al calo nel numero di certificati emessi o di barche nuove varate. Per la decima volta consecutiva, inoltre, a partire dal 2002, l'italiano Bruno Finzi è stato rieletto presidente dell'Orc e sarà affiancato in qualità di vicepresidente dall'argentino Pepe Frers e dal tedesco Wolfgang Schaefer.

Durante la settimana di riunioni dei diversi comitati sono state discusse diverse sub-



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

missions provenienti da diverse nazioni. Tutte le submission italiane hanno avuto grande considerazione e la maggior parte dei loro contenuti e delle loro proposte sono stati adottati dal Congress nelle votazioni. L'Italia, come potete leggere in un box a parte, ha poi ottenuto due importanti eventi: il Campionato Europeo 2012, che si svolgerà a giugno a Punta Ala, e il Campionato Mondiale 2013, in programma ad Ancona. Di ulteriore rilievo la conferma del dialogo continuo tra Orc e Irc per arrivare a costituire un unico organismo entro il 2012, che amministri entrambe le regole nel 2013 e sia in grado di lavorare alla creazione di una nuova regola unica (one world, one rule) per il 2014.

Nel corso del meeting annuale, l'Orc ha ratificato le modifiche suggerite dall'Irc (International Technical Committee), il Comitato Tecnico presieduto da Alessandro Nazareth, per il regolamento Orc International 2012. Le principali modifiche scaturiscono da lavori già nell'agenda Irc nel 2011 e altri ancora dalle submissions presentate dalle varie Autorità Nazionali. Queste le principali novità introdotte.

AERODINAMICA

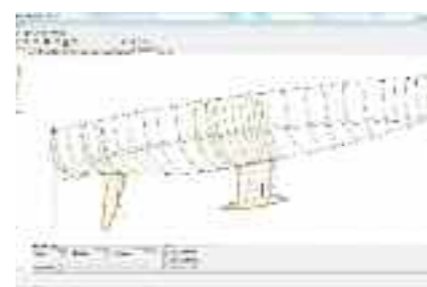
Spinnaker in testa d'albero

Per correggere la tendenza che portava quasi tutte le barche a passare agli spi frazionati, è stata corretta la cosiddetta Shape Function che al di sotto dei 12 nodi di vento reale, riduce gradatamente la superficie dello spinnaker presa in considerazione dal Vpp a quella cosiddetta di riferimento, applicata ai 6 nodi di vento. La superficie di riferimento che era calcolata in funzione di Isp e J, dall'anno prossimo sarà calcolata in funzione di Ig e J, rendendola indipendente dalla posizione della drizza dello spi. In ogni caso, a parità di superficie spi, il Vpp valuterà sempre un po' più veloci gli spinnaker in testa per l'effetto del gradiente del vento che valuta l'incremento di velocità del vento con l'altezza.

Depotenziamento (depowering) del piano velico

Il modello aerodinamico del Vpp depotenziamento il piano velico mediante una successione di operazioni che rispecchiano la realtà di ciò che avviene su una barca:

1. Inizialmente le vele vengono "appiattite" e svergolano a superficie costante;
2. Poi il fiocco viene ridotto dalla superficie originale ad una minima dipendente dal triangolo di prua;
3. Quindi la randa viene terzarolata.



LE RIUNIONI DELL'OFFSHORE RACING CONGRESS A PORTORICO, NEL CORSO DELLE QUALI SONO STATE PRESE LE DECISIONI PIÙ IMPORTANTI, SIA TECNICHE CHE POLITICHE, IN VISTA DELLA PROSSIMA STAGIONE

Durante la prima fase, il centro velico viene abbassato svergolando le vele (come avviene in realtà) e diminuendo così la forza sbandante. Anche nella terza fase, con il terzarolamento della randa il centro velico viene ovviamente abbassato.

Durante la seconda fase invece il centro velico rimane praticamente ad un'altezza costante e quindi il depotenziamento del piano velico dipende solo dalla riduzione del fiocco.

Per questa ragione durante la riduzione del fiocco è stata introdotta una funzione chiamata Jib Twist che abbassa il centro velico per rispecchiare lo svergolamento del fiocco durante la sua riduzione, che, come det-

to prima, il Vpp non considerava. Tutte le barche di conseguenza sbanderanno di meno e saranno accelerate tra 14 e 20 nodi.

IDRODINAMICA

Affinamento del calcolo della resistenza dovuta alla poppa immersa

Qualche anno fa era stato introdotto il calcolo della resistenza per le poppe immerse, che ha valutato meglio la resistenza delle barche leggere moderne, che molto spesso presentano slanci di poppa limitati e poppa frequentemente immersa. Purtroppo, soprattutto con le barche piccole, si è creata una tendenza a sfruttare questa nuova formula stazzando le barche molto appop-

Velisti dell'Anno Isaf, i vincitori

Non ce l'ha fatta. Per il secondo anno consecutivo, Lorenzo Bressani non è riuscito ad aggiudicarsi il titolo di Rolex World Sailor of the Year, il premio messo in palio dall'Isaf che è stato assegnato nel corso di una serata di gala durante la conferenza annuale di Portorico. Al velista triestino, finalista anche l'anno scorso, non sono bastati i titoli Mondiali Melges 24 (con *Uka Uka Racing*) e Melges 32 (con *B-Lin-Sailing*), ma la mancata vittoria non cambia la sostanza delle cose. Lorenzo, premio o non premio, è uno dei migliori velisti al mondo, tutto il resto sono solo chiacchiere. I titoli di Rolex World Sailor of the Year sono dunque andati alla statunitense Anna Tunnicliffe, numero uno al mondo nel match race femminile, e agli spagnoli Iker Martinez e Xavier Fernandez, due fenomeni del mare a cavallo tra la vela olimpica e le regate oceaniche, attualmente impegnati nella Volvo Ocean Race a bordo di *Team Telefonica*, il Vor 70 di cui è skipper lo stesso Martinez.



pate e poi muovendo l'equipaggio a prua durante la regata che per le barche piccole era molto efficace. Per evitare questa tendenza, l'Itc ha introdotto un limite massimo alla resistenza dovuta alla poppa immersa e ha imposto al Vpp di spostare più a prua l'equipaggio, per ridurre ulteriormente questa resistenza, facendo emergere un po' di più la poppa dall'acqua. **Gruppo di lavoro sulla resistenza residua**

Quest'anno è stato formato un gruppo di lavoro sulla resistenza residua che è il cuore dell'idrodinamica del Vpp. Il gruppo di lavoro durante l'anno ha effettuato una ripulitura completa del database delle prove in vasca (la famosa serie sistematica di Delft), ha dato indicazione sempre alla vasca di Delft su come costruire due nuovi modelli e su quali modelli testare ad alte velocità (regime planante) ed ha dato il via ad un lavoro di validazione del Cfd per avere la possibilità di ampliare il database mediante l'utilizzo del Cfd invece di costruire nuovi modelli. Questo probabilmente permetterà di includere tra un anno, nel Vpp 2013, una nuova formulazione della resistenza residua.

UN NUOVO HANDICAP PER LE REGA-

TE OFFSHORE

Il comitato tecnico ha studiato un nuovo handicap fisso per le regate lunghe, più legato alla realtà di come le regate offshore vengono disputate, utilizzando più bolina e poppa con vento leggero e più laschi con vento forte. Questo nuovo Offshore Single Number Handicap sostituirà l'attuale Gph che verrà comunque mantenuto per identificare le barche e per suddividere le classi.

DYNAMIC ALLOWANCE

Questo abbuono per barche da crociera veniva un po' troppo sfruttato dalle barche regata/crociera più aggressive, quindi dal 2012 l'abbuono massimo è stato diminuito e verrà applicato solo alle barche realmente da crociera che il Vpp riconoscerà in funzione di rapporti caratteristici (come lunghezza/dislocamento o superficie velica/dislocamento).

DISLOCAMENTO SCARICO E ASCIUTTO PER MISURA BORDI LIBERI E SBANDAMENTO

L'Itc ha messo in agenda per il 2012 lo studio di un nuovo assetto di misurazione per i bordi liberi e lo sbandamento. Attualmente le barche venivano misurate con a bordo attrezzature di sicurezza, ancore,

manovre correnti e altri pesi minori. Per facilitare la stazza e i controlli, si è deciso di passare a questo assetto completamente vuoto, ma per non obbligare tutte le barche stazzate a rifare la prova in acqua, il comitato studierà come utilizzare i pesi attualmente registrati nella cosiddetta inventory list per calcolare l'assetto vuoto. Per fare questo, da quest'anno nella inventory list verranno registrati non solo i pesi e i baricentri longitudinali, ma anche i baricentri verticali, per dedurre correttamente la stabilità della barca scarica.

MODIFICHE MINORI

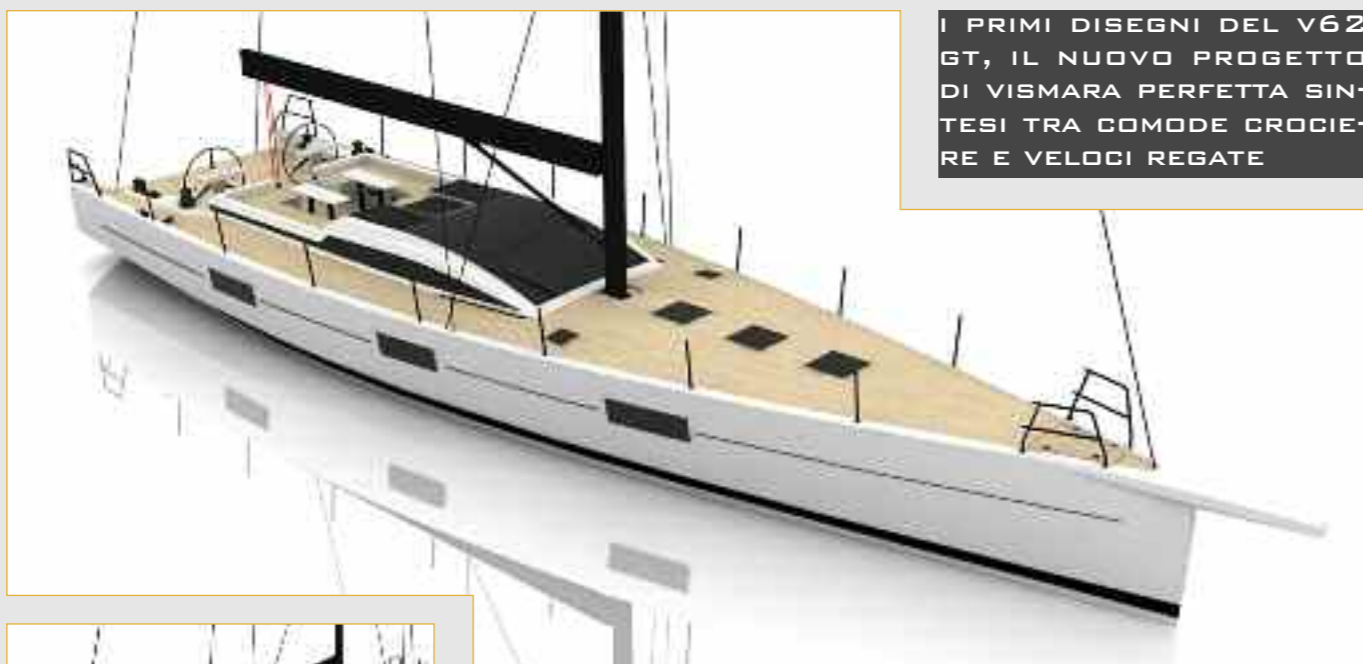
a) È stato eliminato l'abbuono per le ancore sistemate nel 30 per cento prodiero della imbarcazione;
b) Per le barche con LOA>24 m (Maxi e Supermaxi) sarà possibile stazzare le barche con pesi aggiuntivi (vele, serbatoi acqua e nafta) a bordo: sarà il Vpp a dedurli per calcolare il corretto trim di stazza;
c) Sempre per le barche con LOA>24 m sarà possibile fare la prova di sbandamento con un angolo minimo di 1° invece dei 5,5° attualmente richiesti per tutte le imbarcazioni; d) Sarà inoltre obbligatorio usare il Code Zero non inferito nella canaletta dello strallo di prua.



L'Italia sempre protagonista

Come già sottolineato nel testo base, l'Italia ospiterà due tra gli eventi più importanti del calendario di vela d'altura a rating del prossimo biennio. Il primo è il campionato Europeo Orc International 2012, in programma a Punta Ala, con organizzazione del rodato Yc Punta Ala, per la seconda metà di giugno. Il secondo è invece il campionato del Mondo Orc International, in programma ad Ancona nel 2013 (tra giugno e luglio), con base logistica presso il bellissimo Marina Dorica e organizzazione di tutti i circoli anconetani. Un evento fortemente voluto dalla città marchigiana, che quest'anno ha conquistato sia il titolo Italiano (con *Rewind Energy Resources* di Claudio Paesani) che quello Mondiale (con *Enfant Terrible* di Alberto Rossi), a conferma dello splendido momento di forma che sta attraversando la vela antonetana.

V62 Gt, confort e tecnologia



I PRIMI DISEGNI DEL V62 GT, IL NUOVO PROGETTO DI VISMARA PERFETTA SINTESI TRA COMODE CROCIERE E VELOCI REGATE



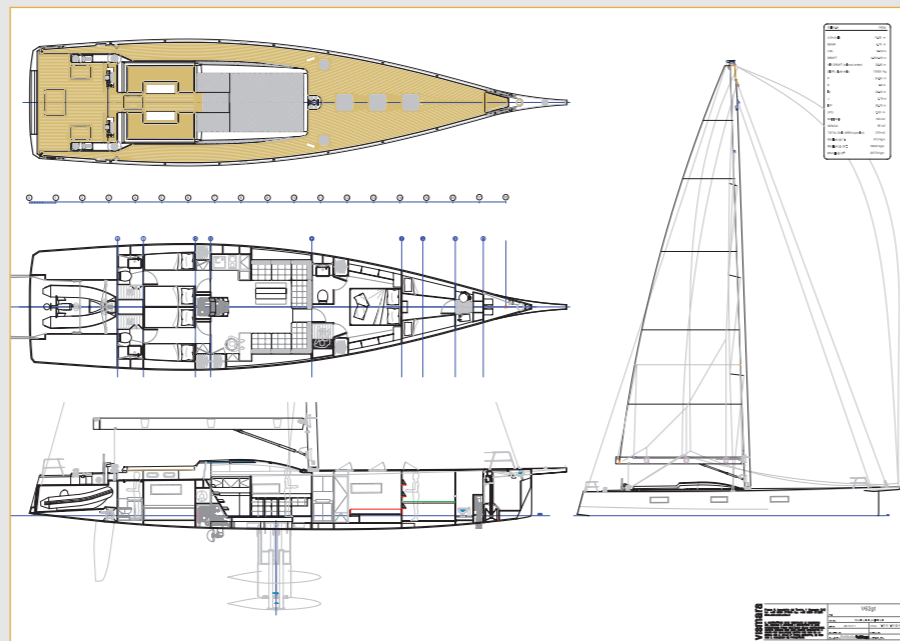
con i 4 winch elettrici controrotanti a doppia velocità; al boma concepito per consentire un punto fisso della scotta randa 2:1 senza dare fastidio al timoniere e per nascondere i rinvii della scotta alla tedesca; alla chiglia telescopica, con un pescaggio variabile da 2,55 a 3,55 metri, che combina la comodità di un pescaggio ridotto per il porto e i vantaggi prestazionali di una chiglia con grande pescaggio.

La barca è provvista dei migliori confort: aria condizionata, ice maker, coffee machine, 2 tv Lg e impianto entertainment Bose. L'imbarcazione, beneficia di interni strutturali a sandwich di carbonio, così da

ottenere un ridottissimo peso di allestimento a tutto vantaggio del rapporto dislocamento/ zavorra.

Gli spazi interni utilizzano la massima larghezza e permettono 2 cabine larghe di poppa con bagni separati e un garage adatto a un dinghy di 2.80 m e 3 spaziosi gavoni. La tuga ha una vetrata frontale scorrevole con guarnizioni pneumatiche che si gonfiano per garantire una perfetta tenuta stagna. Il movimento avviene grazie a cilindri idraulici. La vetrata è fatta in modo di avere una ampia visuale dall'interno e quando è aperta sembra di sedere nel dehor di un grande Lounge bar.

Dopo il grande successo ottenuto dal V80 *Luce Guida* al recente Salone Nautico di Genova, il cantiere Vismara ha annunciato la realizzazione del nuovissimo V62 Gt, barca attualmente in fase di progettazione che è la naturale evoluzione del sopracitato *Luce Guida*. Una gran turismo del mare dall'aspetto elegante, ma con uno spirito sportivo e grintoso, che ricalca perfettamente lo stile Vismara, caratterizzato da sistemi integrati di altissima tecnologia, stile moderno, materiali leggeri e grande cura nei particolari, per garantire all'imbarcazione sicurezza, confort, leggerezza e velocità. Il V62 Gt permetterà all'armatore e alla sua famiglia di navigare in crociera, anche in equipaggio ridotto, senza tralasciare la possibilità di partecipare anche a regate di alto livello. Tutto questo grazie a una costruzione in sandwich di carbonio con resina epossidica sotto vuoto, estremamente robusta e sicura; a predisposizioni tecniche integrate, come albero e boma in carbonio con drizze e manovre a scomparsa; alla gestione di scotte randa e drizze rinviate in pozzetto



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

ARTEGRAFICA pls

Comunicazione e grafica per la vela

+39 06 99702801
artegraficaps.it

ART DIRECTION
 Aurelio Magnini
a.magnini@artegraficaps.it

PUBBLICITÀ
 Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficaps.it

SERVIZI GIORNALISTICI
 Emanuel Richelmy
comunicazione@artegraficaps.it

SERVIZI FOTOGRAFICI
 Fabio Taccola
fabiotac@tin.it
 335 377605

Loano per l'ambiente

Marina di Loano, l'iniziativa portuale del Gruppo Fondiaria Sai nel Ponente Ligure, ha ricevuto il certificato di qualità UNI EN ISO 14001 "per aver attuato e per mantenere un sistema di gestione ambiente conforme agli standard internazionali". A ritirare il certificato, presso lo stand di Marina di Loano al Salone Nautico Internazionale di Genova, Paolo Ligresti,



vicepresidente della Marina. «Siamo molto soddisfatti di ricevere questo attestato che testimonia l'impegno e l'attenzione che la Marina di Loano ha sempre avuto nei confronti dell'ambiente», ha commentato Ligresti. «Alla Marina di Loano siamo impegnati ogni giorno per accoglierli e offrire loro i migliori servizi nell'assoluto rispetto delle normative». www.marinadiloano.it

50 anni per il Club Nautico Pescara

Grande festa il 30 settembre per i 50 anni del Club Nautico Pescara, traguardo che è stato degnamente ricordato e celebrato dal presidente Riccardo Pasquinelli e dal Direttivo del sodalizio, insieme alle centinaia di soci. Per l'occasione è stato presentato un libro celebrativo della storia del club, anni caratterizzati da numerosi successi ottenuti dagli atleti del sodalizio sia tra le derive, che nell'altura. Al Cn Pescara e ai suoi soci, vanno i nostri migliori auguri e i complimenti per il lavoro svolto in tutti questi anni.



Presentato il prossimo Big Blu

Giunto alla sesta edizione, Big Blu, il salone del mare che si svolge alle porte della Capitale presso la Nuova Fiera di Roma, si svolgerà dal 18 al 26 febbraio, spaziando come sempre dalla cantieristica all'enogastronomia, dall'abbigliamento nautico, alle attrezzature per il turismo all'aria aperta. L'edizione 2012 vuole inoltre contribuire allo sviluppo del charter con la presenza degli operatori del settore fra società di charter, broker e tour operator. A breve, sul sito del Salone (www.big-blu.it) saranno disponibili tutte le informazioni sulla prevendita e le promozioni.



Gli Italiani a Riva di Traiano

Alessandro Farassino, Presidente del Circolo Nautico Riva di Traiano, ha annunciato in occasione dell'inizio del Campionato Invernale, che la Fiv ha assegnato al club l'organizzazione del Campionato Italiano Assoluto di Vela d'Altura 2012, che si svolgerà dal 26 agosto al 2 settembre. Il Campionato Italiano, che tornerà quindi a svolgersi nel Tirreno, presso il moderno marina situato a 60 chilometri da Roma che nel 2000 aveva già ospitato l'evento, sarà organizzato congiuntamente con il Circolo Canottieri Aniene e con la collaborazione del Circolo Nautico Guglielmo Marconi di Santa Marinella. www.cnrt.it

151 Miglia, obiettivo 100 iscritti

Presentata la 151 Miglia 2012, la regata d'altura organizzata dallo Yacht Club Punta Ala e dallo Yacht Repubblica Marinara di Pisa, che partirà da Livorno il prossimo 31 maggio, con arrivo a Punta Ala dopo 151 miglia di navigazione tra le isole dell'Arcipelago toscano. Obiettivo della prossima edizione, che si svilupperà sulla splendida rotta Livorno-Marina di Pisa-Giraglia-Formiche di Grosseto-Punta Ala, un percorso che fin da subito ha incontrato il favore dei partecipanti per la sua varietà e il grande fascino, superare la soglia dei 100 iscritti. Un traguardo decisamente alla portata di questa regata, una delle tappe più importanti del campionato Italiano Offshore organizzato dalla Federazione Italiana Vela. www.151miglia.it



La stagione ad Alassio

Classica apertura di inizio anno con la vela d'altura per il Club Nautico Al Mare di Alassio, che ha ufficializzato il calendario 2012. A una prima regata per Orc e Irc (3-4 marzo) e alla Settimana di Vela d'Altura Irc/Orc (16-18 marzo), seguiranno, sempre in ambito altura, il Trofeo Mokalito (classi Libera/Crociera, 9 giugno), il Trofeo Autocrocetta (classi Libera/Crociera, 25 agosto), il Trofeo Autocentauro (classi Libera/Crociera, 8 settembre) e il Campionato Invernale delle 2 Isole (dal 13 ottobre). www.cnamalassio.it



Il 2011 di Top Yachts

Ancora una volta Top Yachts chiude l'anno con un risultato eccezionale per quanto riguarda le vendite Bénéteau, classificandosi primo fra i concessionari italiani. «Naturalmente risultati del genere si possono raggiungere solo con la collaborazione dei clienti, dei collaboratori e infine del cantiere Bénéteau», ha dichiarato Tommy Moscatelli, titolare di Top Yachts, presente al Salone di Genova anche con Wauquiez, con il PS 55 e il rinnovato Centurion 40s.2, lo Smartboat 23 e il Tofinou 8. www.top-yachts.com

Il nuovo Soldini da record

Giovanni Soldini finalmente torna in acqua, con una nuova sfida che è stata presentata insieme al Presidente di Fiat John Elkann e al Presidente della Fiv e dello Yc Italiano Carlo Croce. Partner del più famoso e vincente tra i navigatori oceanici italiani sarà Maserati, che affiancherà Soldini e il suo equipaggio in tre tentativi di record in programma per il 2012: Cadice-San Salvador (Bahamas), Miami-New York e New York-Cape Lizard, percorsi oceanici monitorati dal World Sailing Speed Record Council. Soldini sarà al comando di uno dei Volvo 70, ribattezzato Maserati, appartenuto al Team Ericsson per la scorsa edizione della Volvo Race. www.soldini.it



Per la salvaguardia delle barche storiche

Grandi feste a Livorno per i 60 anni dalla fondazione dell'Associazione Fratelli della Costa. Durante la cerimonia, la Tavola di Livorno della nota Fratellanza ha conferito a Serena Galvani, Presidente di Arie (Associazione Recupero Imbarcazioni d'Epoca), la XVIII Caravella d'Argento per l'importante opera svolta a favore della tutela del patrimonio navale italiano e in particolare per la salvaguardia delle imbarcazioni di valore storico. In passato il premio è stato assegnato al campione di apnea Enzo Majorca, all'Ammiraglio Agostino Straulino, all'Accademia Navale di Livorno, al Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Livorno, al Gruppo Sommozzatori dei Vvff e alla nave scuola Amerigo Vespucci.



I grandi numeri del Tan

Presentazione anche per la 29ma edizione del Trofeo Accademia Navale di Livorno (22 aprile-1 maggio), alla presenza dell'Ammiraglio Comandante dell'Accademia Navale, dell'Ammiraglio di Divisione Pierluigi Rosati e del vice presidente della Provincia di Livorno Fausto Bonsignori. Le classi ammesse saranno le barche d'altura Orc e Irc, X-35, Etchells, Meteor, J 24, Dinghy, vele storiche, 2.4 M, Martin 16, Dream, Bug, Europa, vaurien, O'pen Bic, 420, Tridente e Optimist. www.trofeoaccademianavale.eu



II TEAM FIRST 30 ha realizzato un'eccezionale imbarcazione per partecipare alle regate lunghe classiche



FIRST 30

Evoluzione della specie

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



Architetto navale
Juan Yacht Design
Architettura e design
Nauta Design
Collaborazione tecnica e preparazione
Michel Desjoyeaux

Top Yachts
Dream Boats & Brokerage

- Marina Cala Galera 25 - 58018 Porto Ercole (GR)
Tel. +39 0564 830234 Fax +39 0564 830235
- Riva di Traiano uff. B sud 36 - Tel. +39 347 5101559
- Roma - Via di San Teodoro, 32 - Tel. +39 335220742
ty@top-yacht.com - www.top-yacht.com

DEALER
BÉNÉTEAU

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

X-Performance 44

L'Xp 44 è una delle grandi novità del cantiere danese X-Yachts, e fa parte della linea X-Performance, barche pensate per le regate, che si presta anche ad un vero utilizzo croceristico. Rispetto al precedente X-43 è più veloce e più leggero, grazie all'uso delle fibre di carbonio per rinforzare la chiglia, al metodo dell'infusione con l'impiego di resina epossidica per la realizzazione della carena, e all'uso del carbonio per l'albero. Il team di progettazione X-Yachts ha sviluppato una carena altamente performante, con una resistenza minima, potenti sezioni poppiere e linee d'acqua che offrono una grande stabilità. Il piano velico è particolarmente generoso, mentre gli interni sono confortevoli e rispettano lo standard del cantiere danese per finiture e qualità dei materiali utilizzati. La zona living ospita un divano ad L, con sedute contrapposte, un piano da carteggio posizionato al centro e una cucina completa. La cabina armatoriale è a prua, mentre le 2 cabine doppie per gli ospiti si trovano a poppa. Il layout è completato da 2 locali toilette.

**Varato il secondo A66**

Advanced Yachts ha annunciato il varo del secondo A66, barca che come la prima della serie è stata personalizzata dal suo armatore. Reichel & Pugh e Nauta Design sono gli autori di questa splendida imbarcazione, veloce e altamente performante, ma al tempo stesso stabile e maneggevole, che garantisce un controllo completo e una facilità di utilizzo con qualsiasi tipo di



navigazione e condizioni meteo. Per il nuovo Yacht della casa, una configurazione a 4 cabine e 4 bagni, anziché 5 della prima imbarcazione, che rendono la dinette ancora più spaziosa e luminosa. La filosofia di Advanced Yachts è di realizzare una barca unica per ogni armatore, che ha a disposizione un Personal Team insieme al quale individuare la soluzione più adatta alle sue esigenze.

Evo da Massimo Picco

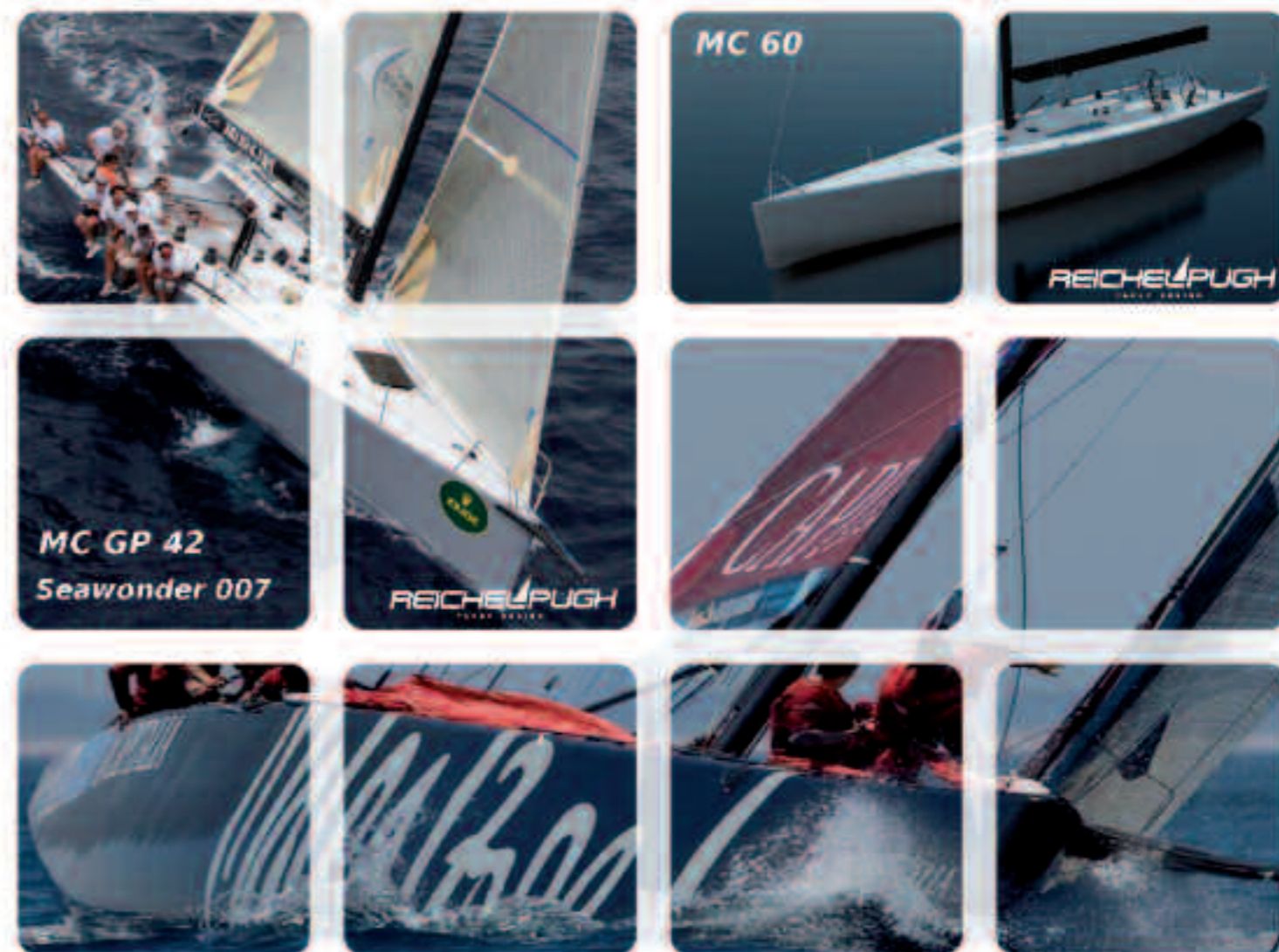
Immaginate la massima evoluzione delle linee di carena, delle appendici, del piano velico e dell'attrezzatura di coperta, il tutto per il puro spirito delle regate o semplicemente per raggiungere le massime performances. Con questa filosofia, Massimo Picco ha progettato Evo, un monoscafo di 10 metri che rappresenta il futuro della vela. Lo scafo ha una nuova geometria e un nuovo bilanciamento dei volumi, con una spigolo a bassa resistenza idrodinamica che genera delle superfici portanti per facilitare la planata alle andature portanti e migliorare l'angolo di bolina. La chiglia è dotata di un particolare sistema di canting, che consente una inclinazione di +-45 gradi, aumentando il momento raddrizzante e la stabilità dell'imbarcazione, tutto in massima sicurezza. Il piano velico è dominato dall'albero in carbonio a tre ordini di crocette e sartie in pbo con una coppia di volanti alte gestite da winch, per sfruttare al meglio la randa square-top. Boma in carbonio e fittings in titanio completano la dotazione di questo armamento che si appoggia in coperta su una mono-sfera in acciaio. Tutte le manovre e le attrezzature



sono studiate per consentire un facile e veloce utilizzo in regata e in particolare sono dotate di innovativi collegamenti in tessile (Dyneema) su supporti e boccole in titanio, materiale utilizzato anche per i candelieri e le altre attrezzature di coperta. La barca è dotata di un sistema di propulsione ibrido elettrico, dove il motore elettrico fuoribordo è servito da un pacco batterie alimentate da un piccolo generatore portatile che può essere facilmente sbarcato.

Grand Soleil 50

Grande fermento al Cantiere del Pardo per il successo ottenuto dal Grand Soleil 50', esposto in anteprima assoluta al recente Salone Nautico di Genova. L'ultimo nato in casa Pardo presenta un Dna unico, prima di tutto perché frutto della collaborazione stretta tra il cantiere e un pool di armatori, poi per l'altissimo ed innovativo contenuto tecnologico che ormai caratterizza la nuova era degli yachts Grand Soleil. Oltre alla già consolidata tecnica dell'infusione, applicata in questo caso a scafo e coperta, il Grand Soleil 50' presenta infatti una struttura interna realizzata in composito di fibra di carbonio, che rende lo scafo estremamente rigido e leggero garantendo migliori performance e sicurezza. Altro elemento pensato per garantire la massima sicurezza di navigazione è il sistema della chiglia che presenta la forma a "T" tipica dei Grand Soleil di ultima generazione. L'appendice, oltre a garantire un ballast ratio tra i più alti della categoria, aderisce allo scafo attraverso un'ampia piastra che permette di distribuire al meglio i carichi rendendo l'insieme più resistente e longevo nel tempo.



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