

La vela d'altura magazine

PERIODICO D'INFORMAZIONE DELLA UNIONE VELA ALTURA ITALIANA - ANNO XVIII - N. 66 - MARZO 2013

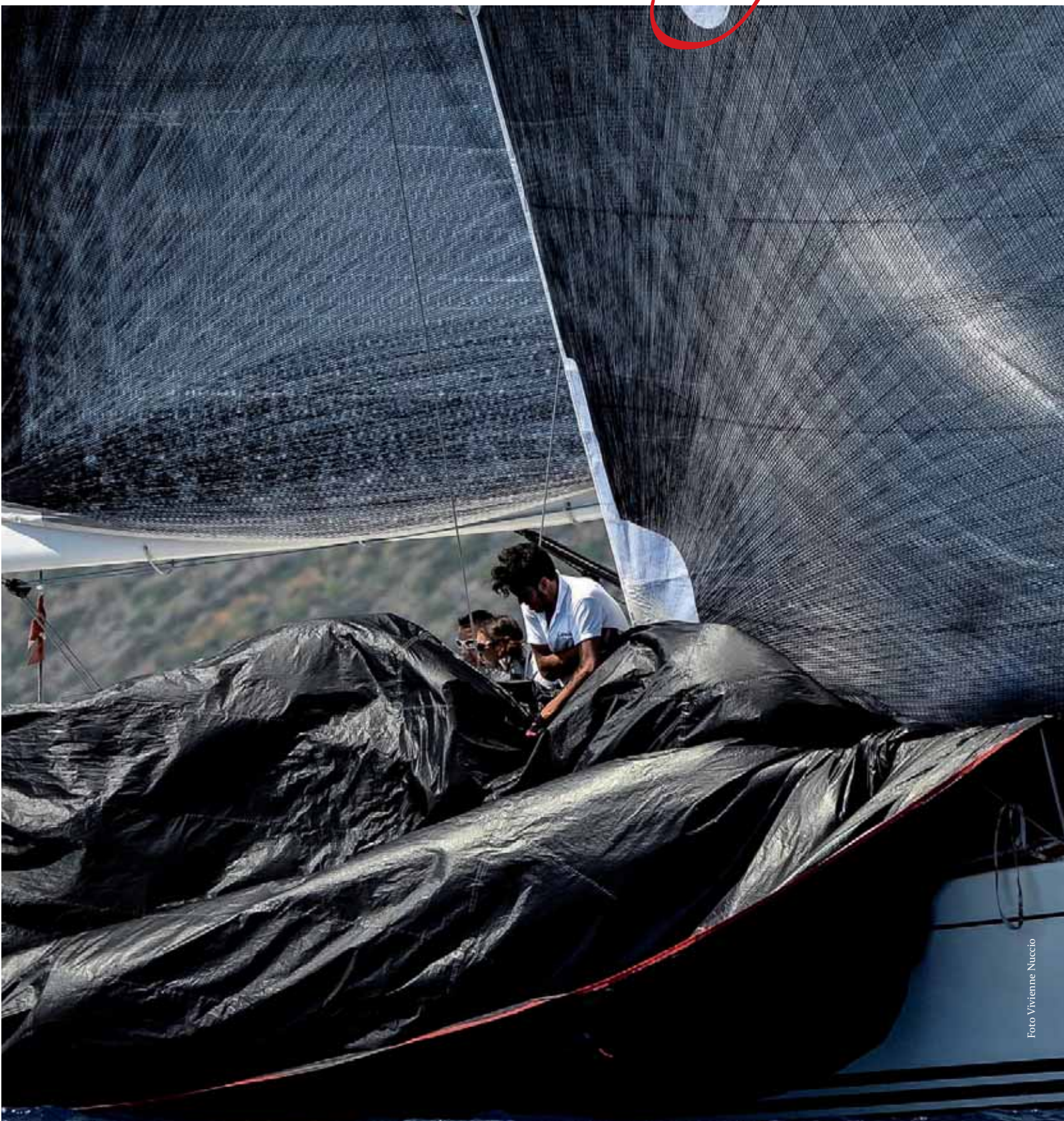


Foto Vivienne Nuccio



UNIONE VELA ALTURA ITALIANA - www.uvai.it - uvairoma@tin.it
00198 Roma - Via Lutezia, 2 - tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293
Tariffa Regime Libero - Poste Italiane s.p.a. - Sped. in Abb. Postale 70%
DCB Roma - Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 38/97
Realizzazione ARTEGRAFICA PLS - amagnini@artegraficaps.it - 0699702801



vismara

NO CONVENTIONAL YACHTS

DA 30 ANNI - SEMPRE CREATIVI - SEMPRE CON VOI
Nuovi modelli 2013

Varo - Marzo 2014 V59 FC



Varo - Giugno 2013 V47 FC



WWW.VISMARAMARINE.IT



SAIL



MOTOR



REFITTING



DESIGN



CONSULTANCY



ANGELING

ICEYACHTS



Ice62
YACHTS

by FELCI YACHTDESIGN



ICE 44

LOA: 18.825 m
LWL: 16.540 m
Bmax: 5.210 m
DSPL: 17 t
Draft: 2.5 m / 4.0 m (Lifting)
Main Sail Area: 130 m²
Jib Sail Area 108%: 90 m²

ICE 62

LOA: 18.825 m
LWL: 16.540 m
Bmax: 5.210 m
DSPL: 17 t
Draft: 2.5 m / 4.0 m (Lifting)
Main Sail Area: 130 m²
Jib Sail Area 108%: 90 m²

ICE 72

Engine:
Generator:
Water Tank:
Fuel Tank:
Construction:
Mast Construction:

ICE 80

150 Hp
8 KW
800 Lt
500 Lt
Glass - Carbon
Carbon

ICEYACHTS

neo
the
one



neo 400

Lenght: 12.15 Mt

Beam: 3,99 Mt

Displacement: 4.700 Kg


Ballast: 52%

Use: fast cruiser - offshore/ inshore racer

Construction: full carbon prepreg

Launch: **SUMMER 2013!**

made in Italy

 **neo** Yachts & Composites

www.neoyachts.com - www.facebook.com/Neo400

info@neoyachts.com - technical@neoyachts.com

commercial@neoyachts.com

La vela d'altura magazine



Numero 66
Marzo 2013

Idea e realizzazione
ARTEGRAFICA PLS
info@artegraficaps.it

Direttore Responsabile
Laura Jelmini

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

Pubblicità
Daniela Boccaletto
d.boccaletto@artegraficaps.it

Stampa
SPEDIM

Hanno collaborato a questo numero
Davide Besana
Andrea Boscolo
Clyde Carter
Francesco Coari
Christophe Jullian
Fabrizio Lisco
Vivienne Nuccio
Riccardo Provini
Claudio Sernagiotto
Francesco Siculiana
Team MeteoSport

La vela d'altura magazine



Editoriale 2

La vignetta di Besana 5

Rotte convergenti 6

Ancona Orc Worlds Preview 8

Intervista a Enrico Zennaro 12

Regate: campionati invernali 16

Fiv: parola a Fabrizio Gagliardi 18

La genesi di Exprivia Luduan 22

Il meteo in vista del Mondiale 26

Ice Yachts, il vero made in Italy 32

Prysmian Celadrin Trophy 36

La Lunga Bolina-Trofeo Wind 37

News 38





Tempo di nuovi consigli

Mentre si attende l'arrivo della primavera e con lei l'inizio della stagione delle grandi regate, si fanno i primi bilanci dei vari campionati Invernali, che complessivamente non sembrano aver subito i contraccolpi della crisi. Infatti il numero dei partecipanti sembra essere pari allo scorso anno, sicuramente con meno vele nuove ed equipaggi meno rinforzati, ma nel complesso siamo in linea con la stagione precedente.

L'inizio dell'anno ha visto anche il rinnovarsi del consiglio federale della Fiv, ora ristretto e sicuramente più giovane, ma riteniamo sicuramente attivo. Siamo felici per la riconferma dell'amico Fabrizio Gagliardi, con il quale abbiamo collaborato fattivamente in

questi anni, ma i complimenti e gli auguri vanno a tutto il consiglio, mentre un sentito ringraziamento va a chi li ha preceduti. Dopo la nostra Fiv, è stata la volta del Coni a rinnovare il consiglio. In questo caso, le sorprese non sono mancate, ma siamo certi che il caro Giovanni Malagò, eletto al vertice del Coni e già presidente di un circolo, il Canottieri Aniene, con il quale abbiamo sempre collaborato, ancora una volta dimostrerà le sue indubbie qualità di leader. Fra poco toccherà anche a noi rinnovare il nostro consiglio direttivo e di conseguenza il nuovo presidente. Che dire? Ritengo che il consiglio da me presieduto abbia dato il meglio in questi ultimi due anni. Economicamente siamo riusciti a mantenere, nonostante due pesantissimi anni di crisi, le stesse performance di bilancio chiudendo sempre con leggeri margini positivi. Il tutto incrementan-

do quelli che sono i servizi e le attività tipiche dell'associazione. Non voglio fare un elenco di ciò che abbiamo fatto, né fare programmi per il futuro, dico solo che io e tutti coloro che faranno parte del prossimo consiglio, faremo e daremo ancora il massimo per migliorare l'attività velica italiana d'altura. Sarete voi a giudicare se abbiamo fatto bene, ridandoci fiducia, o altrimenti scegliere altri che riterrete più adeguati a questo compito. In ogni caso, da parte mia voglio mandarvi un vero e caloroso ringraziamento per aver permesso a questa associazione, durante la mia presidenza, di mantenere gli stessi risultati del primo biennio e soprattutto di aver consentito all'Uvai di stazionare nel gradino più alto del mondo sia come risultati che come numero di partecipanti alle regate. Un grande grazie da parte mia e di tutto il consiglio.





SEGUI L'ONDA...

ORC WORLD CHAMPIONSHIP

ANCONA | ITALY 2013

CAMPIONATO DEL MONDO DI VELA D'ALTURA
21-29 GIUGNO 2013



Il comitato organizzatore è al lavoro da oltre 1 anno per offrire un **evento** dalla massima **competenza tecnica** e accolto con la **migliore ospitalità... Vi aspettiamo!**



Un pool di professionisti internazionale coordinerà i sei giorni di regate garantendo la **massima efficienza** e il migliore supporto **tecnico-logistico**. Il campo di regata è studiato per poter sfruttare al meglio le condizioni di vento e assicurare competizioni avvincenti.



Partnership con le principali strutture turistiche e ricettive della zona renderanno perfetto il vostro soggiorno, offrendovi diverse opportunità. **Convenzioni vantaggiose**, come il soggiorno sulla nave **ADRIA Ferries: un vero "albergo galleggiante"** per gli equipaggi, **confortevole e a basso costo**, in prossimità dei campi di regata e a pochi passi dal centro città. Musica, spettacoli e divertimento affiancheranno le giornate di sport in mare, oltre ai pasti offerti agli equipaggi nei post-regata.



Da sempre abituata a vivere il mare, **Ancona** sarà lieta di accogliervi. Le sue bellezze storiche e lo scenario della meravigliosa **Riviera del Conero** ne fanno una location perfetta per regate mozzafiato. Ancona è inoltre servita da tutti i mezzi di trasporto: aeroporto, autostrada, collegamenti via mare.

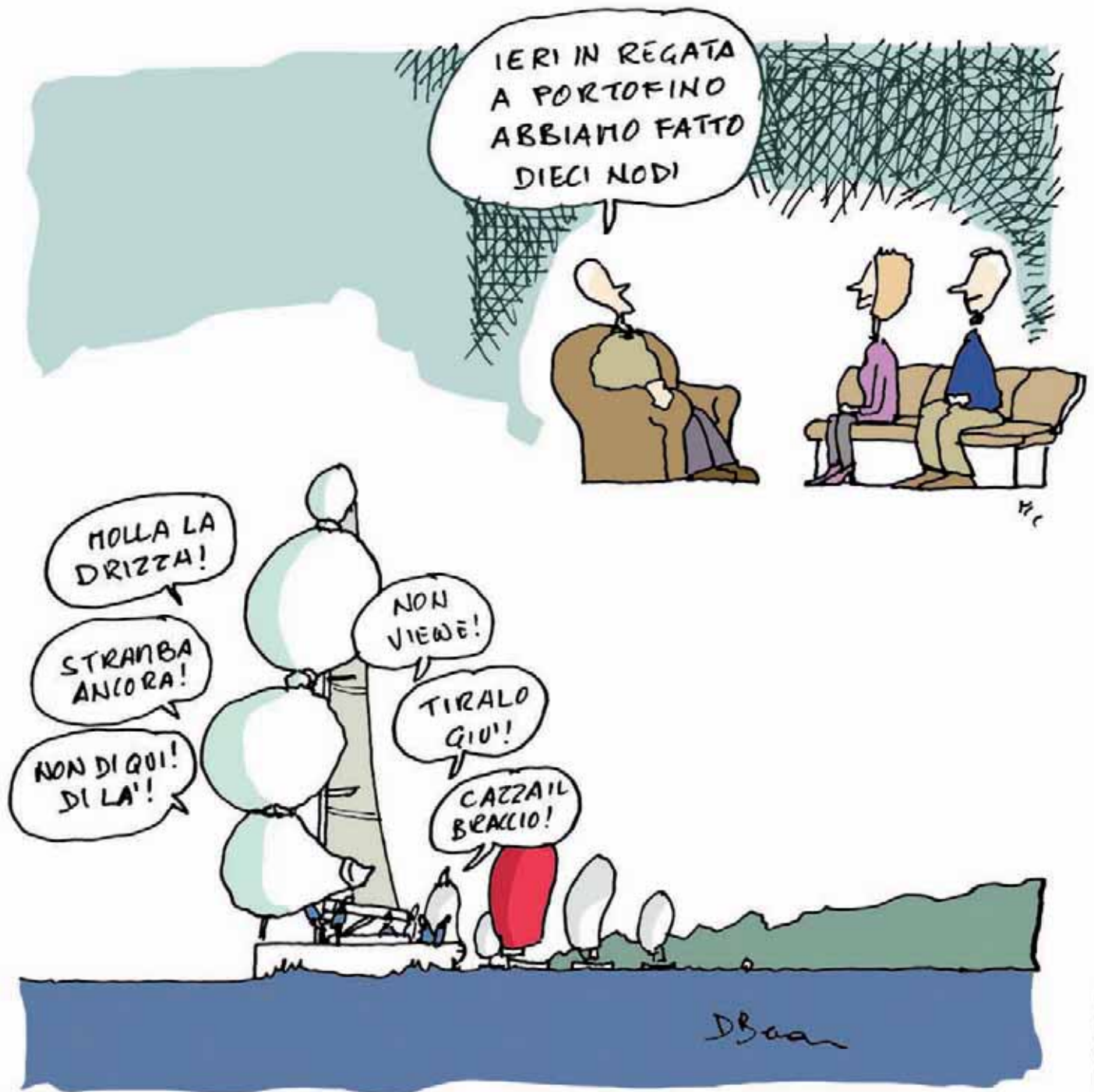


Marina Dorica vanta una **moderna e sicura struttura**, progettata e realizzata per offrire tutti i servizi nautici e logistici necessari a chi va per mare. Oltre 1500 posti barca, con banchine attrezzate di tutti i comfort, un centro servizi con negozi, ristoranti, bar, i Circoli e gli operatori nautici.

Info e iscrizioni aperte su www.marinadorica.it/orcworlds2013



LA VIGNETTA DI DAVIDE BESANA

IL BEL GAGA' CHE AVEVA
DETTO A QUI AMICI

2003



«La "Despe" è l'anima, il cuore e la testa di un gruppo di persone che pensavano di portare una barca, mentre con il passare del tempo, vittoria dopo vittoria, si sono resi conto che era Lei a portare noi. Despeinada, barca con un notevole palmares, è l'essenza di un mirabile progetto, ancora oggi attuale per chi a fame di vittorie, sapientemente ottimizzata da abili mani e menti geniali e che ha regalato a tutti noi un sogno che ci accompagna ogni giorno della nostra vita. Per tutti gli altri è un fantasma che si materializza ad ogni regata».

Claudio Sernagiotto, armatore del Gs 40 *Despeinada*.

2012





Club Vela Portocivitanova



WWW.ITALIANCUP.IT

15^a EDIZIONE

CIVITANOVA MARCHE
1-2 Giugno 2013



ITALIAN CUP

Selezione Nazionale per il Campionato Italiano Assoluto ORC



O.M.M.

OFFICINE MINUTERIE METALLICHE

★ Heineken®

info: www.italiancup.it

Con la tradizionale accoglienza di sempre
e un ricco montepremi, vi aspettiamo per
festeggiare insieme la 15^a edizione

Ancona è pronta ad ospitare un super campionato del Mondo

A tre mesi dall'inizio dell'Orc International World Championship 2013, la regata più attesa della stagione di vela d'altura, il comitato organizzatore della manifestazione in programma dal 21 al 29 giugno al Marina Dorica di Ancona, è già a buon punto per quanto riguarda gli aspetti più importanti dell'evento. Ne parliamo con Leonardo Zuccaro, Direttore di Marina Dorica, e Stefano Masi, Segretario Generale del Mondiale.

di Emanuel Richelmy

Comitato al lavoro ad Ancona, dove la macchina organizzativa dell'Orc International World Championship 2013, in programma tra il 21 e il 29 giugno, non conosce sosta. Parecchie le novità di queste ultime settimane, e molte anche le idee che continuano ad alimentare l'organizzazione di quello che è senza dubbio l'evento di vela d'altura più importante della stagione in Mediterraneo, una regata a cui sono attese oltre 100 barche e che trasformerà Ancona, e il Marina Dorica nello specifico, nel centro della vela mondiale. Un evento che recentemente è stato presentato anche alla Borsa Internazionale del Turismo di Milano, una delle fiere senza dubbio più

importanti a livello nazionale ed internazionale, all'interno dello Stand della Regione Marche, attiva come non mai nella promozione del Mondiale attraverso eventi di rilevanza mondiale. Sport, turismo, internazionalizzazione e promozione: sono questi infatti gli elementi fondamentali che contraddistinguono questo importante evento destinato a colorare le giornate anconetane. E sono i temi di cui si è parlato durante un vivace talk show, nel corso del quale si sono declinati i tanti elementi di particolarità ed eccezionalità di questa regata.

Non ha voluto far mancare la sua presenza e il suo sostegno all'appuntamento il Presidente della Regione Marche e Assessore al Turismo Gian Mario Spac-

ca, che anzi è stato il primo a prendere la parola: «Un ringraziamento sentito agli organizzatori di questa grande manifestazione sportiva che hanno voluto convogliare sulla Riviera del Conero l'attenzione del mondo della vela, della cultura del mare e sicuramente dei tanti che saranno rapiti dalla bellezza della nostra natura. Il Conero sarà protagonista in questo inizio di stagione estiva che ci auguriamo positiva per le Marche, come asset fondamentale per valorizzare la già attraente offerta turistica regionale. Siamo sicuri che la capacità propositiva di questo evento, che esporrà le Marche al mondo sottolineandone le grandi capacità organizzative, segnerà un successo importante e diventerà un



Foto Taccola

potente strumento di comunicazione e promozione dell'immagine della nostra regione». Tra gli ospiti era presente anche il Presidente di Marina Dorica Moreno Clementi, il due volte campione iridato Orc e Presidente del Comitato Organizzatore Alberto Rossi, che tenterà di difendere il titolo nelle acque di casa, e la leggenda della vela italiana Tommaso Chieffi, che sarà il tattico dello stesso Rossi a bordo del Tp 52 con cui il team di *Enfant Terrible* scenderà in acqua per l'occasione.

Durante la presentazione sono stati scandagliati tutti gli aspetti di questo Mondiale, che si presenta come un'occasione unica di far conoscere e apprezzare tutto il territorio marchigia-

no. «Basti pensare», ha sottolineato Rossi, «che le barche in regata saranno ben 130. Al momento le iscrizioni superano già le 80 unità, in rappresentanza di 12 nazioni e di ben 3 continenti: uno scenario internazionale che fa ben comprendere l'importanza per Ancona e per le Marche di poter ospitare questa manifestazione». Anche Chieffi, che di regate se ne intende, ha sottolineato quanto le Marche siano un luogo di grande cultura della vela e quanto la differenza, oltre che dai luoghi naturali meravigliosi, sarà fatta anche dall'accoglienza che il popolo marchigiano ha nel suo Dna. «Non solo turismo e sport, comunque come leve importanti da attribuire all'evento, ma anche una forte propulsione in un

momento economico che ha bisogno di essere scosso», sono invece le parole con le quali Moreno Clementi ha salutato con grande orgoglio l'arrivo del Mondiale ad Ancona, assicurando che tutto lo staff di Marina Dorica lavorerà per creare un evento sia in mare che a terra in grado di lasciare nei regatanti e negli ospiti - si prevedono circa duemila presenze - un ricordo indelebile.

Una delle ultime novità in ordine cronologico, invece, decisa dal Comitato Organizzatore in accordo con l'Offshore Racing Congress e con l'Unione Vela Altura Italiana, è la nuova definizione dei range di suddivisione dei Gruppi del campionato, che sono stati rivisti con la Modifica numero 3 al Bando di Regata,





publicata ai primi di febbraio. Con questa modifica è stato eliminato il limite di 11,40 metri per l'ammissione al Gruppo A, lasciando al Vpp, quindi al Gph, il compito di dividere i Gruppi (Gruppo A tra 450 e 604,9 s/m, Gruppo B: tra 605 e 660 s/m). Contestualmente, nella stessa modifica al Bando, sono stati elencati i premi che verranno assegnati in occasione del campionato. Questo, per quanto concerne l'aspetto tecnico della manifestazione.

Per tutto il resto, abbiamo interpellato direttamente Leonardo Zuccaro e Stefano Masi, rispettivamente Direttore di Marina Dorica e Segretario Generale del Mondiale, al lavoro, senza sosta, sull'evento da più di un anno. «Sì, è tanto che siamo concentrati sulla manifestazione,

ci teniamo tantissimo e vogliamo fare le cose per bene», ha esordito Zuccaro. «Siamo a un punto avanzato dei lavori, pronti ad accogliere le 130 barche attese, grazie al fatto che il Marina Dorica è il porto turistico più grande di tutto l'Adriatico. Per l'occasione, abbiamo lustrato il Marina, quindi i nostri ospiti potranno godere di una struttura in piena forma che accoglierà anche il Villaggio della regata e una grande area tecnica dove troveranno spazio i vari service e tutte le strutture degli shore team. In quel periodo», prosegue Zuccaro, «possiamo contare su una bella termica, uno scirocco che inizia a farsi sentire dalle 11 del mattino, ma per stare tranquilli abbiamo previsto ben tre campi di regata. Inizialmente erano due, compreso

quello principale del Passetto, pronto a stupire il pubblico che potrà seguire lo svolgimento delle regate da una tribuna naturale che nessun'altro ha la possibilità di garantire e che massimizzerà il coinvolgimento degli spettatori, poi abbiamo aggiunto anche un campo davanti a Numana, un'alternativa più che valida». Zuccaro ha inoltre sottolineato come le istituzioni siano vicine al Mondiale e come il Comitato abbia già la copertura finanziaria per organizzare il Mondiale nel miglior modo possibile, due aspetti fondamentali per la riuscita di un evento così complesso, senza scordare che il Marina Dorica organizza ogni anno la Regata del Conero, manifestazione che coinvolge oltre 200 barche, quindi sempre molto complessa da alle-



LA PRESENTAZIONE DEL MONDIALE ORC DI ANCONA ALLA BORSA INTERNAZIONALE DEL TURISMO DI MILANO, PRESSO LO STAND DELLA REGIONE MARCHE. A SINISTRA: ENFANT TERRIBLE DI ALBERTO ROSSI, CAMPIONE MONDIALE IN CARICA E PRESIDENTE DEL COMITATO ORGANIZZATORE



stire dal punto di vista logistico. «Certo, questo è un Mondiale», ha concluso, «ma avere così tante barche da gestire non ci spaventa, anzi, ci siamo abbondantemente abituati».

Stefano Masi ha invece focalizzato il discorso sul ricco programma di eventi che accompagneranno i giorni del Mondiale e più in generale sull'ospitalità che sarà garantita a tutti i partecipanti. «Sono aspetti molto importanti, quindi tutti giorni, a fine regate, avremo un pasta party e stiamo organizzando una serie di cocktail e di cene per armatori e regatanti, con una particolare attenzione alle offerte enogastronomiche locali, vedi la collaborazione, ad esempio, con l'Ente Marchigiano di tutela dei vini. Poi abbiamo in programma anche spettacoli

ed eventi particolari, che saranno illustrati nel dettaglio sul sito della manifestazione (www.orcworlds2013.com), che, mi preme ricordarlo, è anche un importante sito di servizio». A tal proposito, infatti, Masi ha sottolineato come sullo spazio web del Mondiale siano presenti tutte le informazioni logistiche del caso, dai vari hotel, residence e agriturismi convenzionati, alle varie utilità create ad hoc per il Mondiale, come la navetta che farà la spola dal Marina Dorica al centro città e alla banchina dove sarà ormeggiata la grande nave da crociera dell'Adria Ferries, una sorta di "albergo galleggiante" che ospiterà parecchi equipaggi. «La quasi totalità delle informazioni è già on line e tutti gli armatori interessati possono già approfittarne»,

conclude Masi. «Ci sono anche i dettagli di parecchie altre iniziative studiate sia per i regatanti che per gli accompagnatori, con enti e associazioni che saranno presenti anche nel villaggio del Mondiale con un loro stand, a partire dalle gite organizzate dall'Associazione Riviera del Conero e dalla convenzione con il laboratorio Kinesis, professionisti in fisioterapia e massaggi. Insomma, vogliamo che i partecipanti a questo evento tornino a casa contenti e soddisfatti: è questo il nostro obiettivo primario».

Un fine che non possiamo non condividere e che, ne siamo certi visto l'impegno che è stato e verrà ancora profuso nell'organizzazione di questo campionato del Mondo Orc International di Ancona, sarà certamente raggiunto.

Dieci anni di grandi successi. E uno sguardo al futuro dell'altura

Nato a Chioggia nel gennaio del 1980, un passato nella squadra nazionale Laser della Fiv interrotto da una passione per la vela d'altura sbocciata molto presto, Enrico Zennaro è uno degli skipper (e team manager) più richiesti nell'ambito dell'offshore, anche al di fuori dei confini dell'Italia. Con lui, che proprio quest'anno festeggia i 10 anni dalla sua prima, grande vittoria - il titolo Mondiale Ims con *Tsunami* - riprendiamo la serie di interviste ai protagonisti, presenti e futuri, della nostra vela.

di Clyde Carter

Enrico, a quando risalgono i primi passi su una barca?

Ho iniziato con l'Optimist, partecipando a un corso di vela del Circolo Nautico Chioggia, club di cui sono ancora socio onorario per meriti sportivi. Poi sono passato al Laser, ho vinto qualche campionato Zonale, poi sono arrivati i risultati importanti nelle regate nazionali. Sono stato nella squadra della Fiv e nel 2000 nella squadra della Marina Militare, compagno dei vari Gabrio Zandonà e Massimo Gherarducci.

Poi è arrivata la vela d'altura, molto presto rispetto alla media.

Sì, nell'ambito dell'altura, a livello professionistico, faccio regate a tempo pieno dal 2003. Il risultato che mi ha consentito di fare il salto di qualità è stato il titolo Mondiale Orc Corinthian, conquistato a Capri nel 2004 con il Canard 41 *Tsunami*. Eravamo un gruppo di giovani, con me c'era, tra gli altri, anche Alberto Bolzan, e ottenemmo un risultato eccezionale, perché oltretutto c'erano parecchie barche e tutte di qualità, una cosa impressionante. Ancora oggi ricordo quella

regata come una sorta di trampolino di lancio verso un mondo che per me era del tutto nuovo.

Perché hai mollato le derive definitivamente?

È la classica storia di tanti velisti. Facevo parte della squadra nazionale come Juniores e avevo l'obbligo di entrare in classifica entro il 50 per cento dei partecipanti a ogni regata internazionale per essere speso dalla Fiv nelle regate successive. Per me era abbastanza facile raggiungere lo scopo, mentre per i vari Casale, Negri e Paoletti, quelli che ai tempi andavano forte sul Laser e che dovevano entrare nel 20 per cento, era ovviamente più difficile. Alla fine, però, anche se raggiungevo lo scopo, sceglievano sempre di portare loro e questo mi ha fatto capire che per quanto fossero indubbiamente più bravi di me, anche perché avevano 10 anni in più, la Fiv puntava solo su di loro, quindi ho deciso di abbandonare il Laser e le classi Olimpiche in generale.

Così sono arrivate le prime regate nell'altura. Ricordi particolari?

Io sono di Chioggia, quindi sono concit-

tadino di Franco Corazza, che a suo tempo era considerato il miglior team manager sportivo in circolazione. Grazie a lui, già a 14, 15 anni avevo già fatto qualche regata, dalla Barcolana agli Invernali, ed ero andato in barca con Vasco Vascotto e altri velisti bravi e famosi, imparando tanto. È stata una bella esperienza e Franco è una persona che ancora oggi, quando ho una scelta importante da fare, corro a trovare in ufficio per chiedergli consiglio. È una persona che crede nei giovani, quando ne aveva l'occasione mi inseriva sempre nel gruppo. Ricordo ancora oggi che mio padre lo obbligava a farmi tenere sempre il salvagente addosso perché non si fidava!

Torniamo a *Tsunami*. Da lì si è aperto un mondo, ti aspettavi di raggiungere simili risultati?

Intanto lo stesso campionato Mondiale non pensavamo certo di vincerlo, è stata una sorpresa. Da lì sono stato chiamato su varie barche, sempre più importanti, credo di aver partecipato finora a 12 campionati Italiani Orc e non sono mai uscito dai primi tre, quindi diciamo che mi sono dedicato parecchio alla causa. Non



DAL LASER, IL PRIMO GRANDE AMORE, AL TIMONE DEL GRAND SOLEIL 42 MAN, CON CUI HA VINTO DI TUTTO: IN 10 ANNI ENRICO ZENNARO È DIVENTATO UNO SKIPPER E TEAM MANAGER TRA I PIÙ APPREZZATI IN CIRCOLAZIONE

Foto Taccola

so dire se mi aspettavo o meno questi risultati, ma sicuramente ho sempre creduto in me, quello sì.

Poi è arrivato il Grand Soleil Race 42 Man, barca con cui hai vinto molto. Quando è iniziato il tutto?

A fine 2006, quando il vecchio armatore di *Man*, Fausto Farneti, mi chiese di aiutarlo a vendere la barca e per mettere in pratica il suo proposito partecipammo al campionato Invernale di Chioggia. Nel fare il campionato, però, ci trovammo talmente bene, che a lui tornò la voglia di fare le regate e nonostante avessimo degli armatori molto interessati all'acquisto, decise di fare tutta la stagione 2007. Quell'anno arrivarono dei bei risultati, con parecchie regate vinte, tra cui il titolo Italiano a Pescara, e un secondo posto a un Europeo a Cherso tra mille polemiche, con le boe che si spostavano per favorire la barca di casa, che si chiamava *Ola*. Quello è stato il primo anno in cui ho timonato la barca gestendo anche tutti gli altri aspetti del team, dagli ordini delle vele, alla formazione dell'equipaggio. Avevo talmente tanta voglia di fare che partecipavo anche ai trasferimenti,

insieme al "Topo", Francesco Di Caprio. L'anno dopo il *Man* è rimasto fermo tutta la stagione e poi nel 2009 è stato comprato da Riccardo Di Bartolomeo, prima con due soci e poi, nel 2010 e nel 2011, da solo. **L'anno migliore è stato proprio il 2009, giusto?**

Sì, vincemmo il titolo Italiano a Gaeta, i campionati del Mediterraneo a Pescara e altre regate, poi arrivammo secondi al Mondiale Orc di Brindisi. Una super stagione, peccato per il titolo mondiale, ci tenevamo tanto. L'anno dopo arrivammo primi all'Europeo a Cagliari, alla Palermo-Montecarlo e nuovamente al campionato Italiano a Livorno, senza rifare le vele e un po' tirati con il budget. Tre obiettivi raggiunti, con un equipaggio molto forte e una barca che andava veramente bene. L'anno successivo, con il supporto della veleria Montefusco, la barca venne dotata di un set di vele nuovo, e avevamo un equipaggio veramente incredibile. Abbiamo fatto una buona stagione, ma non tutto è andato nel verso giusto. Il Mondiale l'abbiamo perso per colpa mia, causa una partenza anticipata che non era scartabile, mentre

all'Italiano, a Porto San Rocco, è successo quello che è avvenuto un po' durante tutta la stagione, e anche nella successiva, quella dell'anno scorso, ovvero che abbiamo regatato bene, senza grandi sbavature, ma abbiamo perso perché il Tp 52 aveva un vantaggio enorme nel rating e riusciva a pagarsi anche quando non regatava in modo impeccabile.

Le polemiche non sono mancate.

Il problema era abbastanza evidente, dispiace che anche l'anno successivo non sia stato fatto nulla per cambiare le cose, come se non ci si fosse resi conto che qualcosa non andava. Noi eravamo impegnati anche su altri fronti, quindi non potevamo più di tanto sollevare il problema, ma la questione è scoppiata dopo, ritardo, e finalmente quest'anno dovrebbe essere stata risolta.

Arriviamo così all'anno scorso, alla stagione con l'altro Grand Soleil 42 Cronos2: cosa ti è rimasto?

È stata una stagione particolare e un po' travagliata, anche perché l'abbiamo affrontata con due assetti completamente diversi. Dovevamo affrontare una prima parte della stagione con Valerio Bat-

>



< tista, l'armatore, al timone, io alla tattica e una serie di regate di preparazione, ma non abbiamo potuto fare nulla per via del danno subito a causa del naufragio durante il trasferimento da Punta Ala ad Alassio. Nella fase iniziale era stato deciso di fare delle modifiche per rendere la barca più competitiva in Orc, ovvero mettere gli spi in testa con un jumper nell'albero, cosa che non siamo mai riusciti a provare se non all'Europeo di Punta Ala, quando siamo scesi in acqua con la seconda conformazione dell'equipaggio, con me al timone, Francesco de Angelis alla tattica, Lorenzo Mazza tauler e Paolo Semeraro alla randa. Quindi l'Europeo per noi è stato un po' un salto nel vuoto e il fatto di vedere *Aniene* che vinceva tutte le regate con almeno un paio di minuti di vantaggio su di noi ci ha fatto pensare che magari la modifica degli spi in testa era sbagliata. Un pensiero durato poco, visto che confrontando i dati con quelli di altri Gs 42, ci siamo convinti che la modifica era giusta. Anche se poi al campionato Italiano le cose non sono andate diversamente.

È un dato di fatto però che *Aniene*, come altri Tp 52, era perfettamente in regola e che il loro equipaggio era davvero molto forte. Al limite, l'unico vantaggio che possono avere avuto, è stato quello di aver regatato quasi sempre in solitudine, viste le prestazioni reali della barca, liberi dalle vele degli avversari e quindi al massimo della loro potenzialità, ma non è certo una colpa e non c'è niente di irregolare, anzi. Si è anche visto che

al Mondiale Orc di Helsinki, quando le barche grandi erano parecchie e si sono date noia tra loro, i risultati sono cambiati. Non trovi?

Sicuramente quello di navigare liberi è un vantaggio concreto, questo è vero, e l'Orc, in qualche modo, dovrebbe tenerne conto, magari con dei coefficienti correttivi in base alla flotta che partecipa a una regata, ma credo che la questione non fosse solo quella. Qualcosa, a mio parere, non tornava e non è un caso che per il 2013 siano cambiate parecchie cose a livello di regolamento.

C'è da dire che non è affatto facile livellare, sulla carta, le prestazioni di barche totalmente diverse tra loro come possono essere un racer, ad esempio un Tp 52 o un Grand Soleil 42, e uno scafo da crociera di serie. A questo punto torna la classica domanda di sempre: per quale motivo le Gp Class dell'Orc non hanno avuto successo? Come è possibile che i 15, 20 top armatori italiani non siano riusciti a trovarsi tutti assieme per regatare in una classe a box rule?

Il tentativo c'è stato con i Gp 42, ma c'è stato un problema di costi, perché la Med Cup richiedeva delle cifre pazzesche, esagerate, fuori dalla portata di tantissimi armatori. Credo che il problema sia solo una questione di costi.

Però tra monotipi grandi, Orc e Irc, ce ne sono di armatori di un certo livello che investono molto nella vela. Le malelingue dicono che alla fine in molti vogliono solo vincere, ma crediamo che non sia questo il

punto. Cosa ne pensi?

Guarda, a me piacerebbe molto una classe regata a box rule con barche simili, che magari, nel contesto degli eventi Orc International, abbiano un campo di regata e una classifica a parte. Però quello che ho visto io, nella mia esperienza con gli armatori che ho avuto finora, non è una questione di voler vincere a tutti i costi, anzi. La questione è che molti armatori vogliono una barca con cui poter fare anche regate minori, dall'invernale al trofeo di circolo, quindi barche gestibili anche da un equipaggio di amici. Mi sembra anche corretto. Prendiamo un Gp 42: se non sei un professionista può essere difficile anche tirare su la randa. Sono barche molto complicate da gestire, anche nelle piccole cose.

Il fatto però che ci sia un'eccessiva dispersione di forze nell'ambito dell'altura, monotipi compresi, è difficilmente contestabile e non sarebbe male poter vivere un campionato con tutti i migliori in acqua: utopia?

Lo ripeto, a me piacerebbe molto e sono anche disponibile per parlarne e cercare di cambiare le cose, con l'Uvai e con tutti gli interlocutori del nostro ambiente. E' un percorso difficile, ma non sarebbe male iniziare almeno a discuterne. Sicuramente farebbe la gioia anche di parecchi armatori, che al contrario, con i problemi che ci sono stati negli ultimi anni, magari si sono sentiti un po' presi in giro. Quando c'è chiarezza ci guadagnano tutti, anche perché ci sono questioni di regolamento che sono aperte da anni e che non trovano una soluzione.



L'Orc però ha un modo molto democratico di affrontare questi problemi, attraverso le submission.

Sì, ma sono quelle cose che lasciano il tempo che trovano, perché magari nel frattempo il problema passa in cavalleria. Magari è anche una questione di costi o di qualcosa che sicuramente ignoro, però credo che ci voglia più elasticità e più velocità nell'affrontare e superare i vari buchi del regolamento che ogni tanto escono fuori. Magari sarebbe anche il caso di coinvolgere gente nuova, tecnici giovani: è pieno di persone che nell'ambito dell'ingegneria e della progettazione navale potrebbero dare un contributo.

Passiamo ad altro: come vedi la situazione sponsorizzazioni, visto che hai a che fare direttamente con armatori e potenziali sponsor?

La situazione è abbastanza tragica, perché da una parte c'è il discorso della crisi e dall'altra, qui in Italia, questa politica di demonizzazione della vela non aiuta, perché pur facendo le cose in modo regolare, c'è sempre qualcuno che teme di essere additato come evasore solo perché sponsorizza una barca a vela. Senza fare paragoni con il passato, perché certe condizioni sarà difficile che si possano riproporre, in questi ultimi due anni si è mosso veramente poco, però in un modo o nell'altro, anche se con mezzi decisamente inferiori, siamo riusciti a fare qualcosa. Diciamo che piuttosto che sugli sponsor, si può fare affidamento sugli armatori, quelli che hanno ancora voglia e capacità di mettersi in gioco. Ci sono delle eccezioni, come gli ultimi due

anni in Melges 24, in cui abbiamo fatto due volte secondi alla Volvo Cup, un circuito dal livello altissimo. Un'operazione che è stata resa possibile grazie al supporto di piccoli sponsor, molti dei quali sono amici, che mi hanno dato la possibilità di racimolare una parte di budget per mettere in piedi un progetto ambizioso. Purtroppo non siamo andati benissimo al Mondiale, ma nell'arco dei due anni siamo andati molto bene.

Anche quest'anno ti dividerai tra Melges e altura?

Con il Melges, *Little Wing*, tornerò a San Francisco per il Mondiale, mentre nell'altura, invece, parteciperò al campionato Italiano, al Mondiale e a una regata di preparazione con *Bohemia Express*, più altre regate Orc International con *Cronosz*. Infine con uno Swan 60 russo, *Bronnosec*, sarò in acqua per più di 40 giorni di regate nel Nord Europa: faremo le grandi classiche, dalla Cowes Week al Fastnet, la Round the Island Race e la North Stream Race.

Come vedi invece la Coppa America?

Ho avuto la fortuna di vivere la Coppa da vicino come consulente di Team New Zealand per le ultime Ac World Series di Venezia ed è stata una grande soddisfazione essere stato d'aiuto. Tra l'altro collaborare con certe persone è davvero piacevole, perché a differenza di noi italiani, loro sono un libro aperto, condividono tutto con il team. Io ero lì, con Grant Dalton, Dean Barker, Rod Davis e a loro non è mai venuto in mente di nascondermi qualcosa, un aspetto della vicenda che mi ha davvero impressionato.

Un piccolo anticipo della Coppa lo hai vissuto, da protagonista, anche alla Red Bull Youth America's Cup con il Team Italy powered by Stig di cui eri il deus ex machina. Cosa ti è rimasto di questa esperienza?

È stata l'esperienza più importante della mia vita come team manager, perché davvero molto impegnativa: siamo stati 20 giorni in mare a Loano per gli allenamenti, più 7 a San Francisco per le regate, ma dietro c'è stato un lavoro di 4-5 mesi di preparazione con telefonate, incontri con gli sponsor, rapporti con il team *Luna Rossa* che ci ha prestato le barche e via dicendo. Ho avuto la fortuna di poter lavorare con persone di altissimo livello come Max Sirena, Antonio Marrai, Lorenzo Mazza, gli avvocati del team Prada, il gruppo del Marina e dello Yacht Club di Loano, e poi questo progetto ha avuto un riscontro enorme. Sono stato subissato da richieste di ragazzi che volevano partecipare a vario titolo, anche per dare solamente una mano, e rispondere a tutti è stato un bel-l'impegno... Poi, arrivati a San Francisco, le emozioni si sono susseguite una dietro l'altra, a partire dalla presentazione ufficiale, con la Coppa America, quella originale, che era lì, accanto a noi, in bella mostra. Stesso discorso quando i ragazzi hanno regatato per la prima su un Ac 45, un momento indimenticabile, fino all'ultimo giorno, quando hanno vinto due regate con distacco e mi hanno fatto capire che il progetto era stato impostato bene e che con un po' più di tempo il risultato finale sarebbe stato diverso.

Invernale Este 24, La Poderosa su tutti

A Santa Marinella si è chiuso l'invernale Este 24, organizzato dal Circolo Nautico Guglielmo Marconi, con l'ennesimo colpo di coda di una stagione veramente bizzarra dal punto di vista meteo. Malgrado tutto, il Comitato Organizzatore è riuscito a far disputare dieci prove che hanno premiato,



con lo scarto di un terzo e quinto posto, degno dell'oscar della regolarità, Roberto Ugolini e *La Poderosa Agt*, equipaggio che ha lavorato davvero bene in prospettiva del circuito che prenderà vita a fine marzo. Seconda piazza per il Presidente della Classe, nonché campione Italiano in carica, Alessandro Maria Rinaldi di *RiDeCoSi*, che ha dimostrato di avere un equipaggio sempre molto rodato e di saper gestire il turnover al timone con l'amico Roberto Emanuele de Felice. Terzo posto infine per Marco Flemma di *Ricca d'Este*, due settimi posti scartati a dimostrazione della costanza nelle prestazioni del team.

Durante le premiazioni finali, oltre al saluto del Presidente del Circolo Nautico Guglielmo Marconi Francesco Sette, è arrivato doveroso il ringraziamento a chi ha "condotto" la macchina organizzativa delle regate: Vincenzo Pulcini, Yann Masserotti, Eric Masserotti, Valter De Martis e Carlo Pulcini. «Sono felice della riuscita del circuito malgrado il maltempo, non sarebbe del resto un invernale», ha commentato Paolo Brinati, Segretario della classe Este 24, «siamo già al lavoro per il circuito che prenderà il via proprio qui da Santa Marinella, il prossimo 23 marzo, e avrà come title sponsor Alviero Martini 1ª Classe». www.cngm.it

Campionato Invernale Golfo del Tigullio

Si è chiusa la 37ma edizione del campionato Invernale Golfo del Tigullio, organizzata dal Comitato Circoli Velici del Tigullio con la partnership di Comune di Lavagna e Porto di Lavagna spa ed il sostegno di Quantum Sail Design Group, Botto Elvio e Stefano Assicurazioni e Centro Medea, con i vincitori delle classifiche generali che sono risultati *Low Noise* (Orc), *Chestress3* (Irc), *Jeniale!* (J80) e *Chica* (Libera). *Low Noise* di Giuseppe Giuffrè ha preceduto *Aia de Ma* e *Timeriesci*, mentre nella classe Orc 1-2 affermazione per *Chestress3*, in Orc 3 successo dello stesso *Low Noise* e in Orc 4 di *Celestina3*. Passando, invece, agli Irc, nuova vittoria per Ghislanzoni ed il suo equipaggio, con cinque punti di vantaggio su *Sea Whippet* e sedici su *Timeriesci*. Classe per classe, *Chestress3* si è imposto in Irc 1-2, *Sea Whippet* in Irc 3 e *Celestina3* in Irc 4. Nella classe J80, *Jeniale!* di Massimo Rama ha preceduto *Twt* e *JBes*, mentre tra i Libera, *Chica* di Renato Mignoneha dominato la classifica davanti a *Paladjn* ed *El Chico*. «Sono molto contento», ha dichiarato l'organizzatore Franco Noceti, «perché in controtendenza rispetto ad altri Invernali, quest'anno abbiamo incrementato il numero delle imbarcazioni e, grazie anche alle condizioni meteorologiche favorevoli, siamo riusciti a disputare ben dieci regate».



Il Comitato Società Veliche del Tigullio è composto da Ass. Pro Scogli, Cn Lavagna, Cn Rapallo, Cv S.Margherita Ligure, Lni Chiavari & Lavagna, Lni Rapallo, Lni S.Margherita Ligure, Lni Sestri Levante, Yc Italiano e Yc Sestri Levante.

www.circolivelicitigullio.it

Soddisfazione a Varazze

Conclusione anche per l'Invernale del Ponente Ligure, andato in scena al Marina di Varazze con sette prove disputate e vittorie in overall per l'X-382 *Brancaleone* di Ciro Casanova (Orc), l'A 35 *Just A Joke* di Marcello Maresca (Irc) e il Sun Fast 37 *Musa* di Fabio Costa (Diporto). Per quanto concerne i successi di classe, i vincitori dell'Invernale sono stati *X-Blues* (Orc 1-2 e Irc 1-2), il già citato *Brancaleone* (Orc 3), il Farr 31 *Adrenalina* di Luciano Sanna (Orc 4), *Just A Joke* (Irc 3), *Adrenalina* (Irc 4), *Outsider* (Diporto 1-3) e *Musa* (Diporto 4-5), tutti protagonisti di un campionato che si è concluso tra la grande soddisfazione dei partecipanti che si sono dati appuntamento all'anno prossimo, sempre per l'Invernale.

www.varazzeclubnautico.it



Coppa Carnevale a Viareggio

(AB) Pioggia, vento, neve: nonostante fossimo alla fine di febbraio il clima invernale non sembra volerci lasciare. Chi conosce il campo di regata di Viareggio, sa che per riuscire a fare delle regate con un vento sufficiente ci vuole il gran freddo. E il freddo non è mancato nel fine settimana del 23 e 24 febbraio, quando si sono disputate le regate della XXXIX Coppa Carnevale organizzata dal Club Nautico Versilia e dalla sezione viareggina della Lega Navale Italiana, con trenta imbarcazioni al via, suddivise nei raggruppamenti Orc, Irc e Libera. Proprio questa classe ha disputato due prove, sabato 23, su un percorso a bastone di 10 miglia con vento proveniente da Est di intensità tra i 12 e 15 nodi per la prima prova. La seconda prova ha visto, all'inizio un aumento dell'intensità del vento che poi è calato per girare bruscamente da Nord aumentando nuovamente di intensità, ma modificando notevolmente le caratteristiche del percorso e avvantaggiando le imbarcazioni in ritardo. Le classi Irc e Orc gareggiavano invece su un percorso a parte e hanno portato a termine una sola prova, ma su un percorso di 12 miglia, anche per queste imbarcazioni lo stesso problema del salto di direzione del vento, mentre le regate di domenica sono state annullate perché le condizioni del mare hanno impedito alle imbarcazioni di uscire dal porto facendo sì che gli equipaggi si siano goduti la nevicata dalle banchine. Tra gli Irc, vittoria per *Valhalla* di Francesco Bruna, seguito da *Kryos* di Giancarlo Campera e da *Faster* di Fabrizio Angelini, mentre tra gli Orc (elezione per il campionato Italoiano) *Valhalla* ha preceduto *Kryos* e *Coconut* di Francesco Sodini e in Classe Libera *Tao Tao* di Barsanti ha avuto la meglio su *Viineta* di Perritta e *Imminent* di Agostinelli. A *Tao Tao*, primo classificato nella classe più numerosa, è andata la XXXIX Coppa Carnevale. www.ccv.it



West Liguria, il gran finale

Finale in grande stile per la ventinovesima edizione del West Liguria, campionato invernale di vela organizzato dallo Yacht Club Sanremo. Dopo le precedenti tre tappe (Trophée Grimaldi, Autunno in Regata e Inverno in Regata), sono state le due regate del "Festival della Vela" a far calare il sipario sulle competizioni e ad assegnare le vittorie nella classifica generale e nelle diverse classi, in due giornate dal clima prettamente invernale, con cielo coperto e un vento gelido tra i 15 e i 25 nodi che ha spazzato il golfo della Città dei Fiori.



Per quanto concerne le graduatorie conclusive, per le quali sono stati ritenuti validi i tre migliori risultati conseguiti nelle quattro tappe in programma, la classifica generale, che assegnava la vittoria assoluta, era riservata ai gruppi Orc A e B e ha visto il successo di *First Fun* di Karine Perroux, che ha preceduto *Mc Seawonder* di Vittorio Urbinati ed *Emanuela Sanremomare* di Giuseppe Magliocchetti. *First Fun* ha fatto incetta di premi, aggiudicandosi anche la graduatoria Orc A, davanti a *Mc Seawonder* e a *Forrest Gump II* di Roberto Tamburelli, e la Irc, nella quale ha preceduto ancora *Mc*

Seawonder e *Aps Irruexa II* di Ferdinando Scandolera. *Emanuela Sanremomare* ha conservato il suo primato nella Orc B, nella quale ha avuto la meglio su *Aps Irruexa* che, a sua volta, per il secondo posto ha bruciato allo sprint *Il Pingone di Mare* di Federico Stoppiani. Conferme anche nelle altre tre classi. Nella Racing Club 1 è stata *Flash* di Paolo Pinto ad imporsi su *Akira* di Guido Rispoli e *Melissa II* di Dario Gioffredo, e nella Racing Club 2, *Gulliver* di Michele Orlando ha difeso vittoriosamente il suo successo dagli assalti di *Kerkyra IV* di Aldo Sario, giunta seconda, e *Mabea* di Alberto Tombolini. Nella Gran Crociera, infine, *Fotitieng* di Emilio Milanino si è affermato su *Wolly B* di Giovanni Berretta e *Lupo Bianco* di Anacleto Brusoni. www.yachtclubsanremo.it



Il punto della situazione sull'altura con il referente Fiv Fabrizio Gagliardi



Dopo la recente elezione dei nuovi Consiglieri Federali per il quadriennio olimpico 2013-2016, con Carlo Croce, neo presidente dell'Isaf, che è stato confermato alla Presidenza della Fiv, il 12 febbraio si è riunito a Genova il primo Consiglio Federale, nonostante le avverse condizioni atmosferiche della vigilia avevano fatto temere per il normale svolgimento dei lavori. Consiglio bagnato consiglio fortunato? Ovvia-



mente speriamo di sì, anche perché i prossimi quattro anni, considerata la difficile situazione economica in cui versa lo sport (e non solo) italiano, saranno fondamentali per la crescita del movimento velico, che si tratti di classi olimpiche o di vela d'altura.

Dopo il saluto del Presidente Croce, che facendo riferimento alle elezioni ha voluto ringraziare i Membri del passato Consiglio Federale per la passione e l'impegno profuso nel quadriennio, si è dato inizio alle nomine come da prerogativa statutaria. Francesco Ettore è stato eletto Vicepresidente Federale e Referente Area Amministrativa, mentre Croce sarà il Referente Area Sportiva, un ruolo, visti i numerosi impegni internazionali, in cui verrà affiancato da Walter Cavallucci. Si è passati quindi alle nomine degli incarichi riguardanti i comparti strategici della vita federale: Fabrizio Gagliardi (foto a sinistra) Referente per la Comunicazione e per l'Altura, Guido Ricetto Referente Formazione Tecnici, Sandro Gherarducci Referente Formazione UdR e Formazione Stazzatori, Walter Cavallucci Referente Rapporti Internazionali (Isaf) e Nazionali (Classi e Gruppi Sportivi Militari) nonché per il Match Race, Rodolfo Bergamaschi Referente Attività Paralimpica e per i rapporti con il Miur, Roberto Mottola Referente Marketing, Claudia Tosi Referente Scuola Vela, Angelo Insabato Referente Regolamentazione e Documentazione e Anna Bacchiaga Referente Attività Under 16/Under 19/Under 21. Queste invece sono le Nomine Statutarie: Luca Giraldi Giudice Disciplinare Sportivo, Marcello Maresca Presidente Commissione Disciplinare, Carlo Scofone Presidente Corte Federale, Luca Ferraris Medico Federale, Eugenio Cucinotta Presidente Commissione Medica, Mauro Favro

Presidente Commissione Antidoping, Pier Luigi Ciammaichella Presidente Commissione Affari Giuridici e Carte Federali, Claudia Tosi Presidente Commissione Federale Atleti e Sergio Gai-bisso Presidente Giuria d'Appello. Per quanto riguarda il referente dei Gruppi Sportivi Militari, la Fiv è in attesa della nomina da parte dei rappresentanti dei Gruppi stessi. Dopo le nomine, ha preso la parola il Coordinatore Generale Gianni Storti che ha presentato le varie problematiche che il nuovo Consiglio Federale dovrà esaminare per poi esprimere il proprio parere nella prossima riunione. Tra gli argomenti trattati, la contrattualizzazione dello Staff Tecnico, il Centro Federale di Formia, il Kitesurf e il nuovo regolamento amministrativo. Ratificate le delibere d'urgenza del Presidente, sono state approvate collegialmente le delibere all'ordine del giorno tra cui l'approvazione Calendario Sportivo 2013, l'approvazione della Normativa Match Race, l'approvazione della Normativa Scuole Federali 2013, l'approvazione del Regolamento Federali Atleti e il Riconoscimento della Classe D-One. Al termine del Consiglio, il Presidente Carlo Croce ha dichiarato: «Sono molto soddisfatto del lavoro svolto oggi. Siamo un gruppo molto più ristretto rispetto al passato, ma con una grande passione e voglia di fare. Un gruppo molto compatto che dovrà fare fronte ad una mole di lavoro molto impegnativa».

L'incontro con Fabrizio Gagliardi

Durante una visita al Big Blu, abbiamo incontrato il Consigliere Federale Fabrizio Gagliardi, armatore del Farr 31 *Loucura* e confermato come Referente per l'altura, a cui abbiamo posto qualche domanda in merito al presente e al futuro del nostro movimento.

Partiamo subito con un commento alle novità tecniche inerenti l'Orc Int. per il 2013 e alla nuova Normativa Fiv, che abbiamo già presentato nello scorso numero della rivista.

La riforma del sistema di stazza Orc International ha penalizzato le barche moderne e più tecnologiche, ma il rovescio della medaglia è che abbiamo recuperato tante barche che rischiavamo di perdere per strada, una flotta che è un patrimonio importantissimo per tutti noi e che non voleva più confrontarsi con barche più moderne e performanti. Di pari passo, a livello di Normativa, abbiamo nuovamente introdotto la quarta classe Orc proprio con l'ottica di rispolverare le barche piccole, tra i 30 e 34', che rappresentano uno zoccolo duro molto importante. Ce ne sono tante, ma quasi tutti dicevano "sono sempre l'ultimo dei più piccoli" e non venivano. Ora invece hanno una classe loro e così facendo speriamo di tirar fuori tante barche che erano ferme e incrementare la flotta. Inoltre molti di questi armatori che riprenderanno a partecipare alle regate, oltre a far muovere il sistema nautica con vele nuove, rigging e tutto il resto, un domani potrebbero fare un passo in avanti e cambiare barca per passare a una classe più grande. Così facendo alimentiamo anche un mercato dell'usato che è fermo e queste bar-



Foto FIV

che, che tra l'altro sono sotto i 10 metri, quindi più facili da gestire e con costi ridotti, potrebbero attirare dei nuovi armatori, magari più giovani.

Altre novità?

Abbiamo fatto qualche piccolo aggiustamento, come i limiti di Gph tra una classe e l'altra, e poi c'è il discorso della classificazione degli atleti, un lavoro consolidato sulla strada che abbiamo intrapreso da tempo e che ha avuto talmente successo, da indurre l'Isaf a guardarlo con molto interesse. Un fatto, questo, che credo sia molto positivo. La carenza del sistema dell'Isaf è che non c'è una prova provata, mentre il nostro è un sistema scientifico, basato sui nume-

ri: i punti sono quelli, quindi se tu hai fatto un tot di regate e hai preso un tot di punti non puoi andare su una barca da crociera, un discorso che alla lunga gli armatori hanno capito e apprezzato. Con questo metodo, si è creata una separazione netta tra amatori e professionisti: è giusto che in acqua convivano, ma in classifica devono essere separati. Se un armatore partecipa a una regata per divertirsi, con la famiglia, deve avere la possibilità di competere.

C'è poi il discorso delle regate offshore, un campionato che ha riscosso molto successo: soddisfatto?

Sì, molto. È stata una mia idea, ma all'inizio era anche una sorta di scommes-



Foto Rolex

sa. Poi quando abbiamo introdotto il campionato ci siamo accorti che era quello che la gente aspettava, perché la regata sulle boe è tecnica e presti-



giosa, ma spesso ha dei costi che oggi difficilmente tutti possono sopportare.

Ci sono varie tipologie di armatori che partecipano al circuito offshore, abbiamo diverse regate con diverse lunghezze, è un circuito vario e adatto a chiunque, quindi è un po' l'essenza della vela stessa. Per quest'anno, poi, abbiamo apportato qualche novità, come la liberalizzazione delle tappe, nel senso che abbiamo tolto il vincolo di una tappa per zona e già da quest'anno ci sono delle zone che hanno due regate. L'unico neo è ci sono ancora zone che non hanno la loro tappa, ma li stiamo sollecitando per muoversi in tal senso.

Spingere sulle regate offshore può essere anche un trampolino di lancio verso la vela oceanica.

Certamente. Il primo anno soprattutto, molti armatori hanno riscontrato

qualche difficoltà nel formare gli equipaggi, perché parecchi velisti non erano più abituati a navigare nel vero senso del termine. Partecipare alle regate lunghe è un sacrificio, si dorme poco e male, ci si bagna, capita anche che faccia freddo... quindi questo circuito è un'ulteriore spinta ad essere più marinai. Tra l'altro questo ritorno alla lunga, dunque alla permanenza in mare per più giorni, si sposa benissimo anche con il nuovo corso della vela d'altura nell'ambito degli istruttori, cosa che non era presente nel precedente quadriennio, perché l'obiettivo è formare non solo dei bravi istruttori, ma soprattutto dei marinai. Non dobbiamo dimenticarci che ci confrontiamo con un elemento che può cambiare, quindi bisogna essere sempre pronti a tutto, bisogna sapere alla perfezione come affrontare situazioni difficili. Noto infine che molti giovani derivisti si stanno avvicinando all'altura e io stesso, sulla mia barca, ho portato a bordo dei giovani provenienti dal mondo dei catamarani, è uno scambio di esperienze molto utile.

Secondo lei il nuovo ruolo di Carlo Croce alla presidenza dell'Isaf, che influenze avrà nell'ambito della Federazione Vela?

Sicuramente porterà un po' di italianità nell'Isaf, che è sempre stata molto anglosassone. Carlo si è già scontrato con questo tipo di mentalità molto rigida e ferma, e ha portato una ventata di novità, quindi questo sarà un vantaggio per tutti. Dal nostro punto di vista ci rende molto orgogliosi, ma allo stesso tempo siamo consapevoli che questo ruolo non potrà non sottrargli risorse e tempo all'attività della Fiv, quindi con un consiglio dimezzato come quello attuale, significa che tutti noi dovremo rimboccarci ulteriormente le maniche. Una prospettiva che non ci spaventa, anzi, stimola a lavorare di più e meglio.

A che punto siamo invece nel discorso del sistema di stazza unico?

Il sistema unico sarebbe ideale, andrebbe senz'altro a vantaggio degli armatori, ma dal punto di vista federale il sistema è già unico. Noi gestiamo l'attività Orc, non perché la Fiv ha



tirato la monetina e ha scelto l'Orc, ma perché è l'unico sistema riconosciuto dall'Isaf per gestire i campionati continentali e mondiali di vela d'altura, quindi anche noi ci siamo adeguati a livello nazionale. C'è da dire poi che l'Orc è certamente più scientifico rispetto agli altri, perché è un sistema di stazza dove due più due fa quattro, mentre con l'Irc hai un certificato e un rating, ma non sai mai come ci sei arrivato. Tornando all'unificazione, per quanto auspicabile, la vedo ancora lontana. Credo che ci sia tanta strada da fare, soprattutto dal punto di vista pratico, anche perché parliamo di due organizzazioni distinte che perseguono più o meno le stesse finalità e che si alimentano grazie alle royalties dei certificati, quindi fonderle significherebbe inevitabilmente passare da 100.000 a 60.000 certificati, quindi chiaramente qualcuno non ne avrebbe un vantaggio. Non so dunque fino a che punto ci sia la volontà di fare questo passo. Un'idea che era stata ventilata, ma che resta fondamentalmente una voce di banchina, parlava di lasciare il sistema meno tecnico per l'attività amatoriale e quello più scientifico per l'attività agonistica, però alla fine anche questo discorso, secondo me, non è una soluzione valida.

Ma è proprio necessaria questa fusione?

Dobbiamo considerare che il nostro è un mercato abbastanza di nicchia, quindi quando proviamo a "vendere" un evento a potenziali sponsor, un conto è dire questo è il campione assoluto, un altro è dire questi sono i vincitori di un sistema, questi di un altro e via dicendo. Alla fine su 20 barche magari hai consegnato 15 coppe, e questo viene visto dal profano come un'ulteriore complicazione di uno sport che già è difficile da capire e da comunicare. Nell'altura a rating non si vede mai fisicamente chi ha vinto una regata, ma dopo, a classifiche fatte, quindi suddividere ancora in classi, raggruppamenti e sistemi non agevola la situazione. Magari accontenta solo una piccola fetta di armatori, ma non il movimento nel suo insieme.



L'essenziale è invisibile agli occhi....



Foto Taccola

Dal cantiere al varo, fino alle prime vittorie: la storia (esemplare) del Grand Soleil 46 *Exprivia Luduan Reloaded*

Il Project Manager, questo sconosciuto. Se all'estero una figura del genere è quasi obbligatoria per chiunque voglia ambire a competere ai livelli più alti del nostro sport, in qualsiasi ambito o classe della vela agonistica, in Italia è ancora quasi del tutto sconosciuta, a meno che non si tratti di sfide (e budget) al top della categoria, dalla Coppa America a una campagna in Tp 52. Insomma, sembra che il Project Manager sia necessario solo ed esclusivamente quando i budget superano certe cifre, come se si trattasse di un lusso per pochi e non di una figura fondamentale per la migliore realizzazione del progetto e soprattutto per l'ottimizzazione dei costi dello stesso, discorso che assume un'importanza ancora maggiore proprio quando i fondi a disposizione non sono illimitati e c'è bisogno di tenere sotto controllo tutte le spese per non sfiorare.

Ne abbiamo parlato con Fabrizio Lisco del Med Sailing Team, stimato velista e velaio che ha lavorato come Project Manager nell'ambito della campagna del nuovo *Exprivia Luduan Reloaded*, il Grand Soleil 46 dell'armatore barese Giovanni Sylos Labini varato all'inizio del 2012, che l'anno scorso ha vinto parecchie regate, tra cui il campionato Italiano d'altura e l'Europeo Orc International, una splendida stagione culminata nella conquista del titolo di Armatore dell'Anno Uvai 2012 in Classe 1. Partendo, chiaramente, dal perché sia così importante affidarsi ad un Project Manager in una campagna agonistica nell'ambito dell'altura come quella messa in piedi da Sylos Labini. «Partiamo da un presupposto», esordisce Lisco. «A meno di rare eccezioni, un armatore che vuole impegnarsi nella costruzione di una barca d'altura nuova per partecipare a una o più

stagioni di regate, non ha né il tempo e né la competenza necessaria per seguire passo dopo passo tutto l'iter realizzativo. Chiaramente stiamo parlando di armatori che aspirano a vincere e che non vogliono limitarsi a comprare una barca strettamente di serie, chiamare un velaio per le vele, mettere a punto lo scafo sommariamente e poi girare intorno a due boe. Parliamo di progetti più complessi, come quello di *Luduan Reloaded*, e di obiettivi ambiziosi, a prescindere poi che si tratti di un racer custom made, oppure, come in questo caso, di un crociera/regata di serie». Non è dunque la barca in sé, con le sue caratteristiche tecniche, a fare la differenza e a richiedere, nel caso, la presenza di una figura come quella del Project Manager, ma gli obiettivi che si pone un armatore. E soprattutto la sua capacità di guardare oltre per prevenire quelli che possono



FABRIZIO LISCO, TAILER E PROJECT MANAGER DEL GRAND SOLEIL 46 EXPRI-VIA LUDUAN RELOADED DI GIOVANNI SYLOS LABINI

Foto Taccola

essere i problemi, sia durante che dopo la costruzione, questioni che chiaramente possono avere un'incidenza notevole sul budget. «Un aspetto, questo, senza dubbio fondamentale: spesso un armatore ignora che prendere una persona che gestisce l'operazione fin dalla sua genesi, alla fine rappresenta un risparmio, visto che è in grado di ottimizzare tempi e costi. Chi fa project management, nello specifico, ha una competenza tecnica elevata, sa quello che serve e quello che non serve, che si tratti di un racer o di barche standard, magari con albero in alluminio e vele da

crociera. Il superfluo, dunque, viene eliminato, si bada all'essenziale, e si ragiona per prevenire i problemi. Di base», prosegue Lisco, «in qualsiasi progetto è molto importante capire come spendere il budget nel modo giusto per rendere una campagna vincente o meno, perché io e te possiamo anche avere lo stesso budget, ma se poi tu lo spendi nel modo sbagliato, il risultato finale è ben diverso». Ottimizzare e prevenire, quindi. Per evitare, una volta che la barca va in acqua, che ci sia una lista lavori infinita, perché tutto viene pensato e poi messo in pratica con grande anticipo

da una persona che fa da collante ai vari elementi che compongono il team in fase progettuale. Con *Ludian Reloaded*, sottolinea Lisco, è avvenuto proprio questo: la barca è uscita dal cantiere, sono stati montati albero e chiglia, e dopo aver pompato l'albero la prima volta e aver settato tutto il rigging, *Ludian* è andata a Napoli con il suo equipaggio per partecipare subito alla Regata dei Tre Golfi, già con un'ottima messa a punto. «Chiaramente se non avessimo impostato il lavoro in un certo modo all'origine, non saremmo potuti essere fin da subito competitivi. Il lavoro di project



Foto Taccola



Foto Taccolla



management è importante perché comporta la risoluzione dei problemi all'origine, alla base, è una sorta di prevenzione, e di questi tempi, come dicevamo, diventa molto importante anche dal punto di vista economico. Attenzione: non è che un cantiere fa male il proprio lavoro, anzi, ma giustamente una barca, se non viene seguita ad hoc da una persona, diventa uguale alle altre, per cui se un armatore vuole entrare nel dettaglio, e questo riguarda soprattutto il rapporto con i fornitori, deve affidarsi a una figura che segua l'evoluzione del progetto».

Per entrare maggiormente nel dettaglio, chiediamo a Lisco quasi sono state le fasi del progetto *Luduan Reloaded* e in quale aspetto tecnico è intervenuto maggiormente. «Nel caso specifico, mi preme sottolineare che partiamo da un rapporto di partnership tra noi del Med Sailing Team e il Cantiere del Pardo, motivo per cui il cantiere ci ha chiesto di sviluppare insieme la linea 46. Dunque la barca è standard, ma con dei grossi upgrade nel piano di coperta, cioè la disposizione giusta dei pesi e delle manovre correnti. Non parliamo di un Tp 52, chiaro, ma la sostanza cambia poco, perché gli aspetti da curare sono gli stessi. Quando si inizia un progetto, chiaramente si parte dallo studio dello scafo e delle appendici e nella costruzione di *Luduan* abbiamo avuto la fortuna di avere a che fare con un cantiere molto rodato, quindi è stato un processo estremamente rapido. La parte più importante del lavoro è stata quella di far parlare e coordinare tutti i fornitori che partecipavano al progetto, quindi Shaun Carkeek, il progettista della barca che per inciso è stato veramente molto disponibile, i velai della North Sails, che hanno firmato il gioco di vele e il cui software è stato di grande aiuto, visto che dopo una sola regata avevamo il tuning preciso della barca, Maurizio Cosutti, che ha seguito l'ottimizzazione e lo sviluppo del piano velico e della disposizione dei pesi fondamentali della barca, e infine Future Fiber per il sartame ed Harken Progetti Speciali per il piano di coperta, dunque lo studio delle rotaie trasversali, dei carichi e via dicendo. Anzi, gran parte del lavoro del progetto, grazie all'utilizzo dei software dei fornitori per accelerare il tuning della barca e quindi la scelta del miglior prodotto per performance/esigenze, è stato proprio concepire un layout di coperta che rendesse il massimo in regata ma fosse anche di facile e soprat-

tutto comoda gestione in crociera da un equipaggio familiare seppur esperto. Il mio ruolo», continua Lisco, «era quella di correlare tutti, creare un vero e proprio progetto intorno ad una specifica esigenza, dunque ricevere informazioni dai vari elementi, confrontare i dati, mettere insieme i dati e poi dare l'ok al cantiere per la realizzazione di un determinato lavoro. In tutto questo, il cantiere stesso ovviamente ha rappresentato l'unione di questo progetto e ha fatto sì che tutte le cose siano andate nello stesso verso, con i risultati che abbiamo tutti sotto gli occhi». Un lavoro a 360°, dunque, che nel caso di *Luduan* è proseguito anche una volta che la barca è stata varata, dato che Lisco si è occupato anche di gestire l'equipaggio, la logistica e tutti gli aspetti connessi a un'annata di regate. Un impegno notevole, fin dalla radice del progetto, che ha consentito a Sylos Labini di vivere la sua stagione senza sorprese, al timone di una barca che non ha mai rappresentato un problema, ma al contrario una fonte di soddisfazioni. «Quella del Project Manager è una figura che all'estero funziona molto, mentre in Italia c'è quasi il timore di affidarsi a una persona che segua tutto il progetto. La questione è spesso chi ritiene questa figura superflua, sono gli stessi personaggi che poi di lamentano davanti ai mille problemi che si possono incontrare nel corso della costruzione di una barca e nel suo successivo utilizzo in regata», conclude Lisco con un sorriso. Per concludere, tutti i fornitori scelti per la realizzazione di *Luduan* sono diventati parte attiva del progetto e hanno firmato insieme al team le vittorie, mentre analizzando il budget in maniera pessimistica "al giorno 1 della prima regata", il progetto *Luduan Reloaded* ha visto un risparmio economico complessivo rispetto al preventivato sul progetto del 15 per cento, che ha permesso al team di destinare questa cifra ad altri aspetti della stagione. Anche Gianguido Girotti, responsabile prodotto e sviluppo di Cantiere del Pardo, si è dichiarato entusiasta della gestione del progetto *Luduan Reloaded*. «Seppure la fase iniziale è stata più impegnativa, poi il progetto è stato tutto in discesa e questo è il vantaggio di avere un interlocutore "tecnico" che sa esattamente cosa richiedere ai fornitori. Una figura del genere», ha concluso Girotti, «riesce a trasferire esattamente all'armatore i limiti tecnici di certe scelte, conoscendo la complessità di ogni lavorazione».



IL 2012 È STATO UN ANNO DI GRANDI SUCCESSI PER LA BARCA DI GIOVANNI SYLOS LABINI, RISULTATO DI UN ATTENTO E ACCURATO LAVORO ORGANIZZATO DAL PROJECT MANAGER FABRIZIO LISCO. NUMEROSI GLI ASPETTI AFFRONTATI DURANTE LA COSTRUZIONE DELLA BARCA, CON UNA CURA DEL DETTAGLIO CHE HA CONSENTITO ALL'ARMATORE UN RISPARMIO DEL 15 PER CENTO SUL BUDGET PREVENTIVATO

I possibili scenari del meteo al Mondiale Orc

Foto Taccola



Torniamo a parlare dell'evento clou del 2013, con questa previsione che farà la gioia di tutti i partecipanti...

a cura di MeteoSport

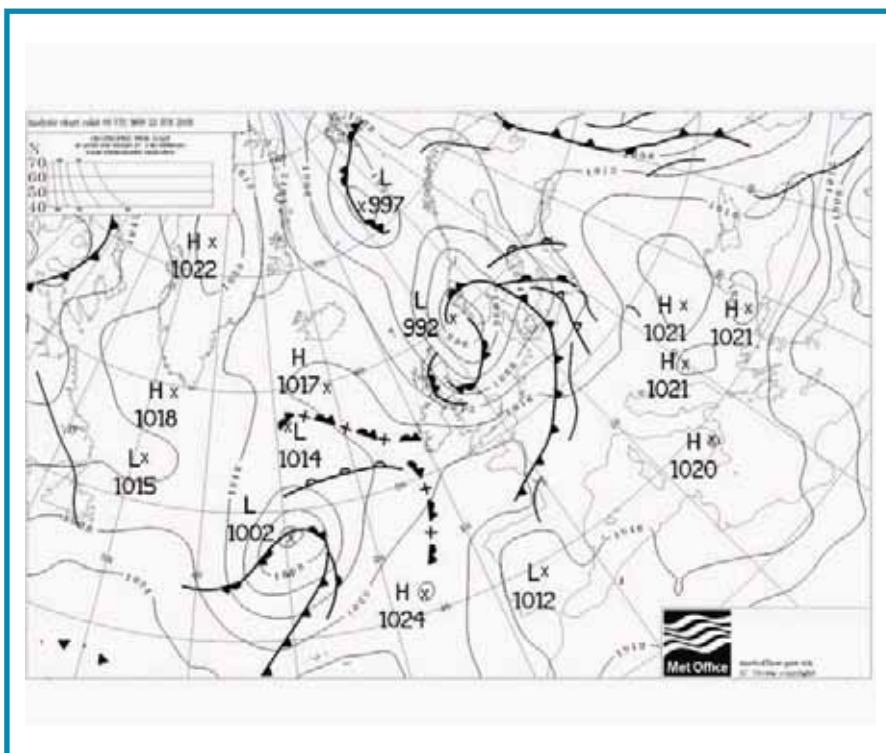


Fig. 1 - Carta sinottica - pressione livellata. Courtesy: metoffice.gov.uk

Mancano ormai solo pochi mesi all'inizio di uno dei più importanti eventi che si svolgerà nel Mediterraneo, in modo particolare in Italia, sulle coste Adriatiche. Stiamo parlando dell'atteso Orc International World Championship, in programma dal 21 al 29 giugno prossimi ad Ancona, presso il Marina Dorica.

Molta curiosità certamente ci sarà da parte degli armatori, team manager, tattici ed organizzatori circa le condizioni ambientali che si troveranno mediamente durante questa intensissima settimana, non solo per la messa a punto dell'imbarcazione per gli assetti e il peso equipaggio, ma anche per il nuovo gioco vele da portare a bordo e per tutta l'organizzazione, sia questa in mare che a terra.

È proprio in questa ottica che vogliamo dare, in questo appuntamento ormai periodico con la rivista La Vela d'altura dell'Uvai, un'idea a tutti i partecipanti delle probabili situazioni meteo che si incontreranno durante il campionato Mondiale di Ancona.

Gli scenari caratteristici su Ancona per il mese di giugno sono principalmente tre, dove spesso uno di questi è spesso successivamente causa di uno degli altri due. Analizziamo il caso più “comune”, quello che vorremmo sempre in queste occasioni e quello che tutti i partecipanti si augurano certamente d’incontrare. Si crea quando la pressione attorno ai mari italiani è relativamente livellata (Fig. 1), in questo caso il flusso di gradiente che si genera sulla costa è prevalentemente da W-NW (Fig. 2). In modo particolare il gradiente a 925 Hpa (1.000 mt) proveniente da W e d’intensità sotto i 10-12 nodi (Fig. 3) è uno degli ingredienti importanti per la formazione della Sea Breeze che su Ancona ha una direzione media compresa tra i 45°-55° (Fig. 4, vedi pagine successive).

In queste situazioni legate ad una temperatura dell’aria media sulla costa compresa tra i 27-29°C e la temperatura del mare di 23°-24°C la probabilità dello sviluppo di una buona termica (8-13 nodi) è molto elevata soprattutto se nei giorni precedenti c’è stato il passaggio di un fronte freddo... Un altro scenario caratteristico di giugno si potrebbe creare quando l’alta pressione delle Azzorre presente ad W della Spagna e della Francia sotto l’impulso del passaggio delle basse pressioni formatesi a Sud dell’Islanda, si sposta dolcemente verso SE. Questa situazione si genera in modo particolare quando la depressione che si trova in testa s’arresta perché è in via d’occlusione. Se la depressione o le depressioni ad W continuano il loro movimento verso E, la dorsale che a sua volta si è creata incuneandosi tra le due basse pressioni tende a coricarsi sotto la depressione occlusa e quindi l’anticiclone tende a spostarsi dolcemente verso SE (Fig. 5). Questa situazione genera un flusso di gradiente da NE apportando sull’Alto Adriatico e quindi anche su Ancona il vento di Bora che può essere più o meno intenso (Fig. 6).

Il promontorio spesso e soprattutto se molto elevato in valori di pressione atmosferica al suolo nel suo “corricarsi” verso SE si “comprime” sulla catena montuosa delle Alpi generando sottovento a queste ed in modo particolare tra il Golfo di Genova e il centro Italia una depressione orografica che da origine a tutti gli effetti una bassa pressione apportando il caratteristico maltempo sull’Italia (Fig. 7).

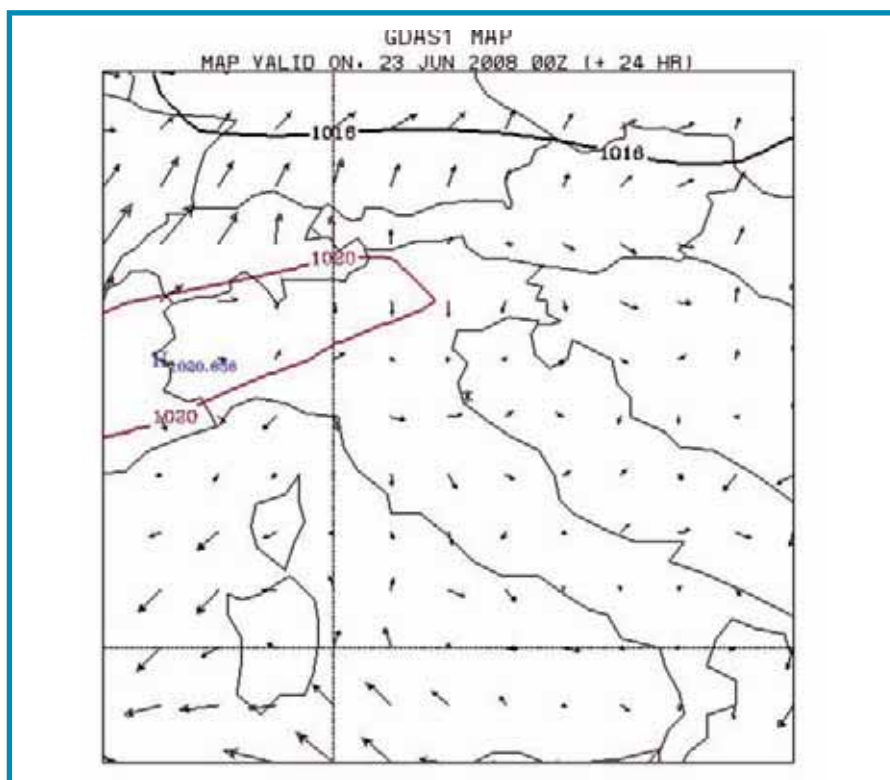


Fig. 2 – Pressione livellata - Vento di gradiente. Courtesy: NOAA

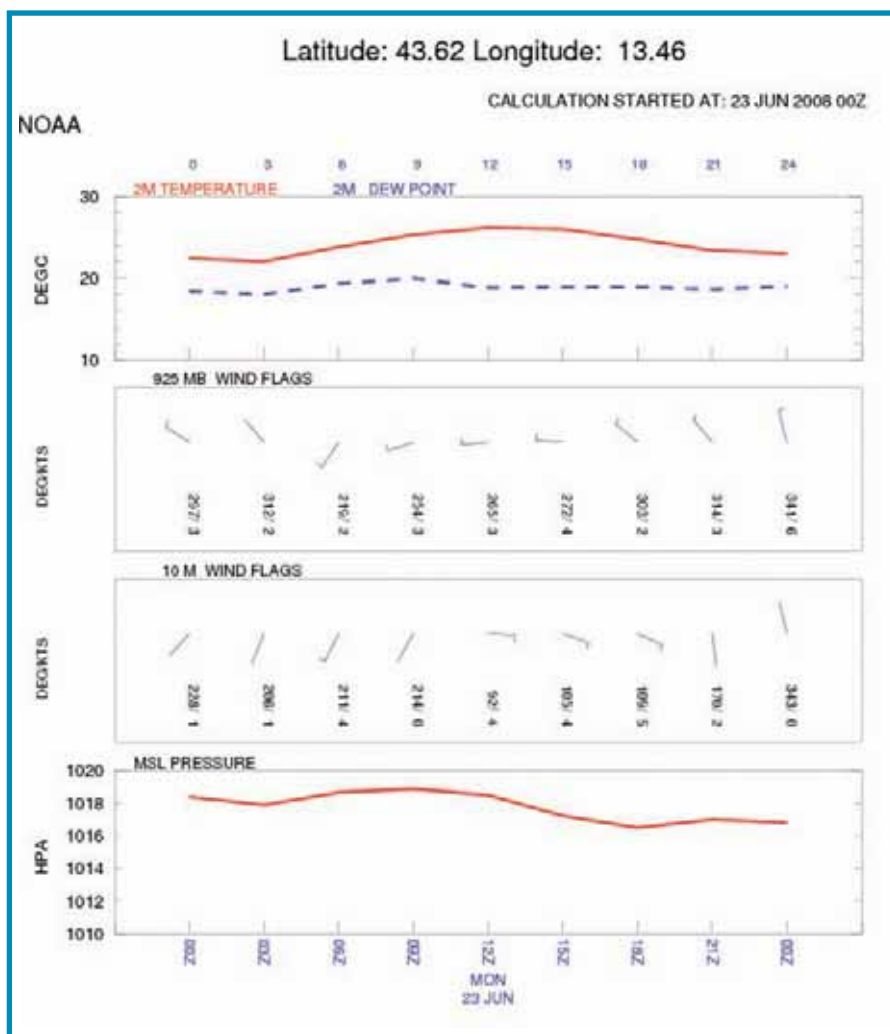


Fig. 3 – Meteogramma: temperature, vento di gradiente, pressione atmosferica. Courtesy: NOAA



Fig. 4 - Direzione della "Pure Sea Breeze". Courtesy: MeteoSport

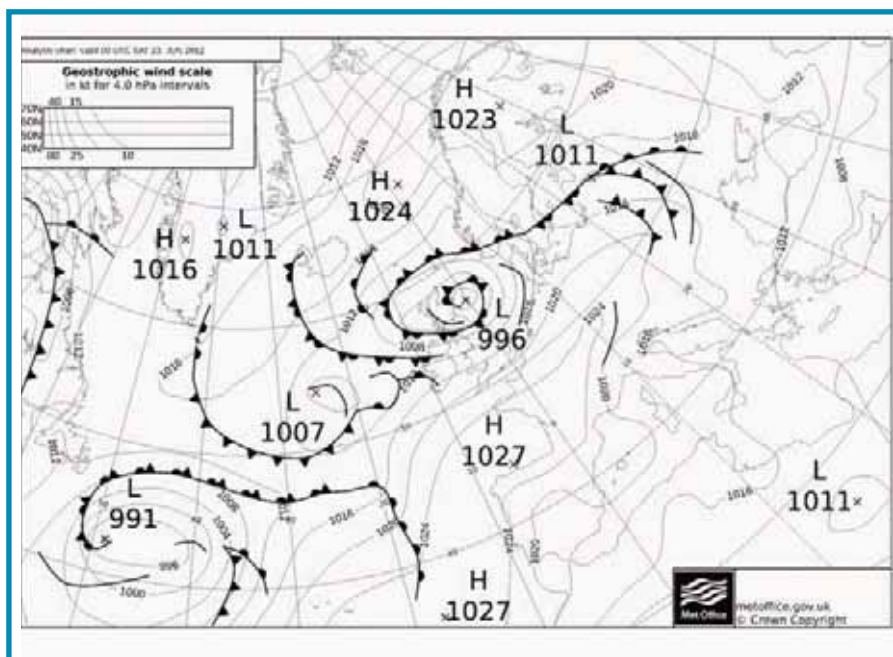


Fig. 5 - Carta sinottica - dorsale. Courtesy: metoffice.gov.uk

Questo nuovo e terzo scenario apporta principalmente venti sostenuti dal primo quadrante (NE) sulla zona di regata (Fig. 8) e non solo, ma anche pioggia e un abbassamento temporaneo delle temperature in modo particolare dopo il passaggio del fronte freddo che nei giorni successivi, quando la pressione si è stabilizzata ed il tempo è tornato sereno sarà certamente d'aiuto alla formazione della termica...

Concludendo possiamo dire che sul campo di regata di Ancona il vento prevalente è dal primo quadrante (Fig. 9, vedi pagine successive), sia per effetto della termica sia per il vento generato dai grandi centri d'azione, alte e basse pressioni. Negli orari presi in considerazione dalle 09.00 alle 18.00 LT (Local Time) possiamo notare che in caso di termica all'inizio questa si genera tra le 11.00-12.00LT provenendo da una direzione di 40°-50° per poi girare a destra fino ad un massimo di circa 80° con intensità media attorno agli 8-9 nodi (Fig. 10). In situazione di non termica prevale invece molto spesso il vento di gradiente compreso tra N e NE con intensità anche possibili tra i 25-30 nodi (Fig. 11).

Ricordiamo che il Team MeteoSport è composto da Alessandro Pezzoli (Responsabile Scientifico), Elena Cristofori (Responsabile Area Tecnica), Fiorella Giacometto (Responsabile Area Bio-Climatologia), Andrea Boscolo (Responsabile Area Sport) e Matteo Moncalero (Responsabile Area Materiali).

email: meteo@psycosport.com

www.psycoSport.com/index-3meteo.html



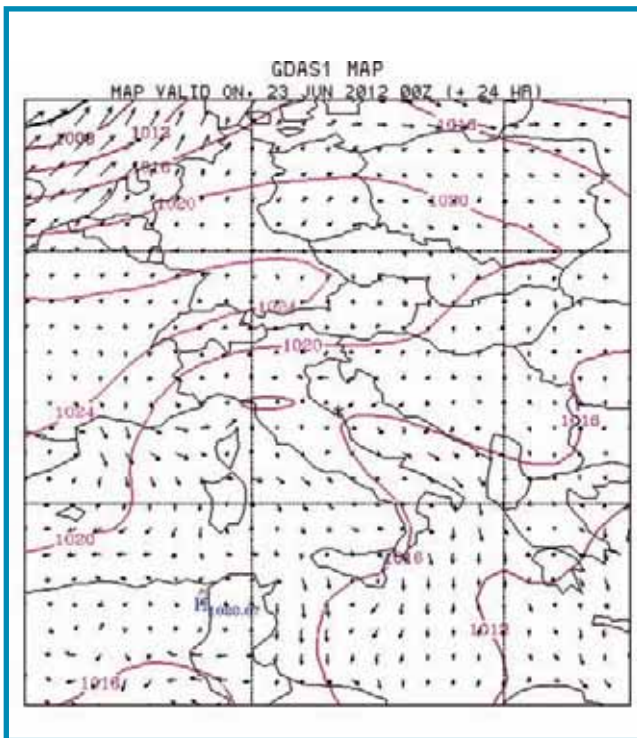


Fig. 6 - Promontorio - Vento di gradiente.
Courtesy: NOAA

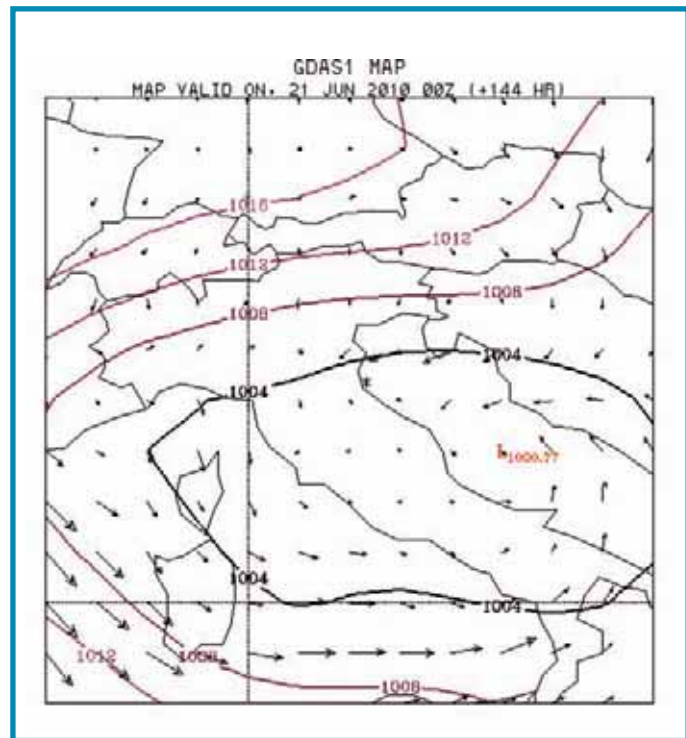


Fig. 8 - Bassa pressione - Vento di gradiente.
Courtesy: NOAA

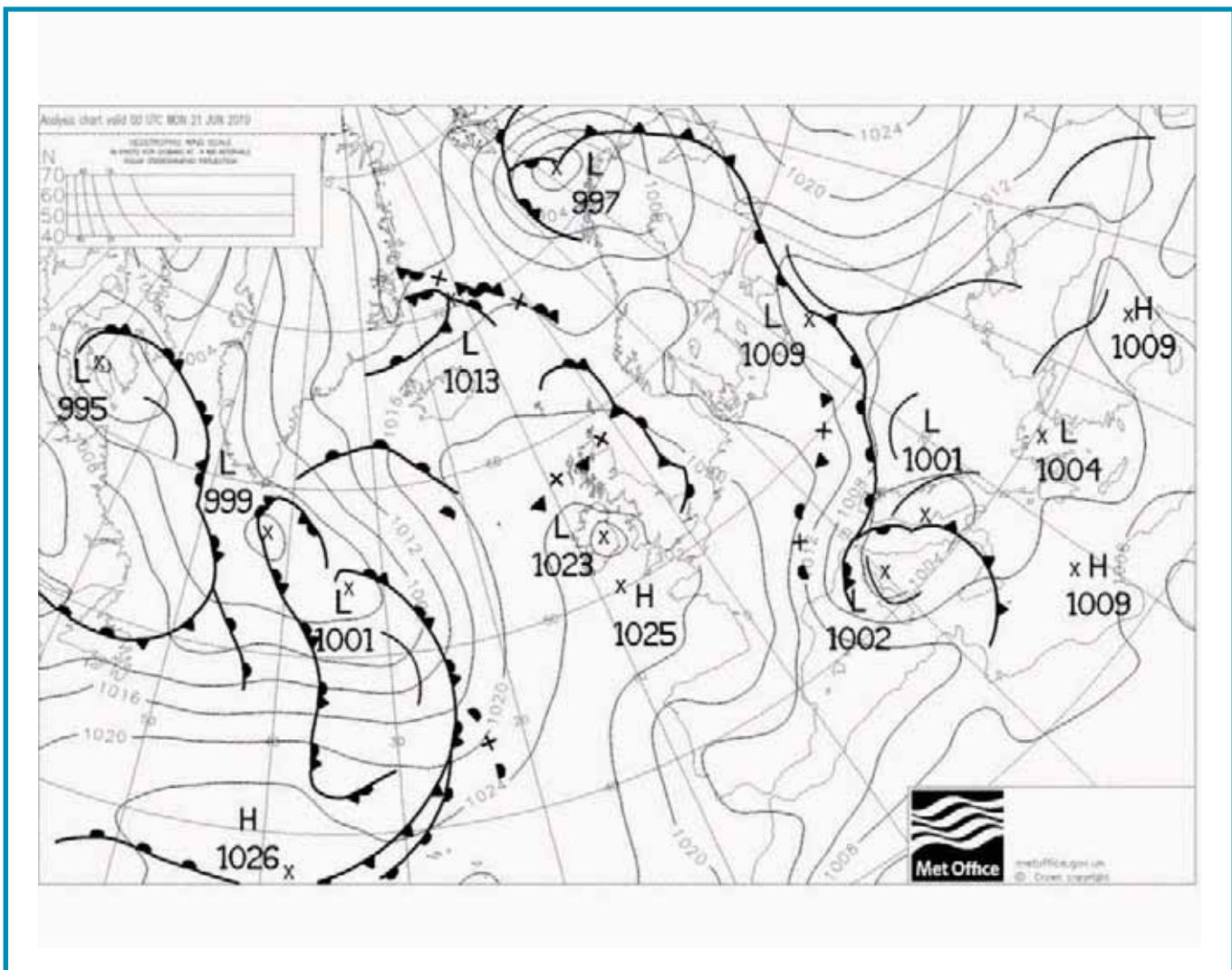


Fig. 7 - Carta sinottica - bassa pressione. Courtesy: metoffice.gov.uk

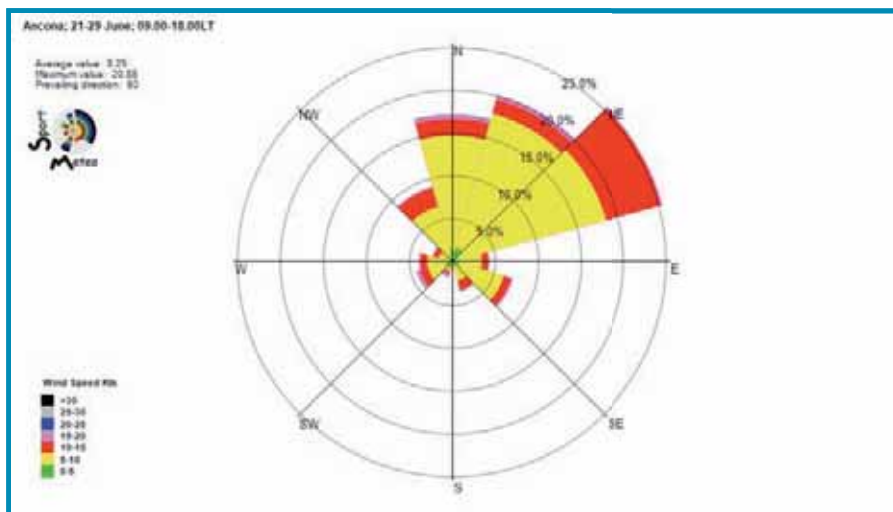


Fig. 9 - Analisi intensità e direzione vento Ancona. Courtesy: MeteoSport

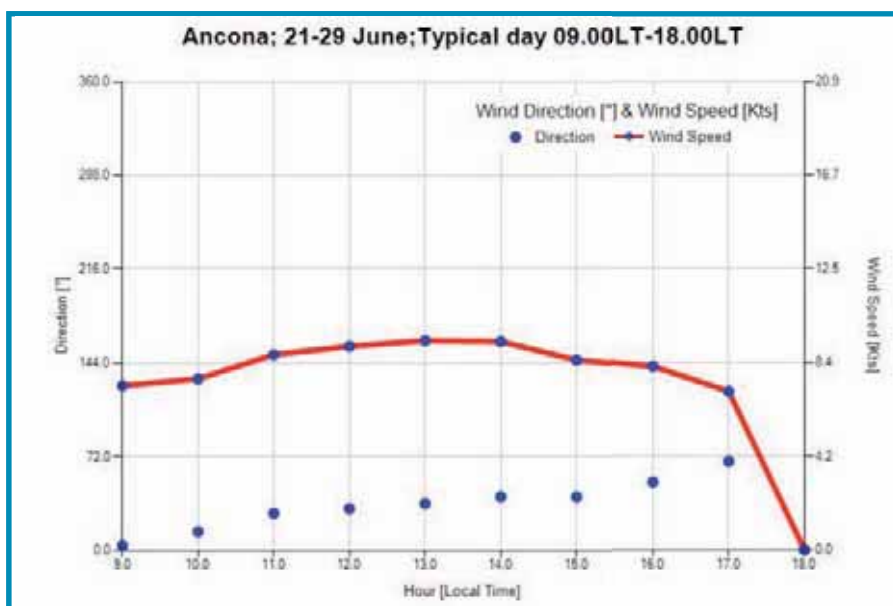


Fig. 10 - Typical day - Intensità e direzione vento Ancona. Courtesy: MeteoSport

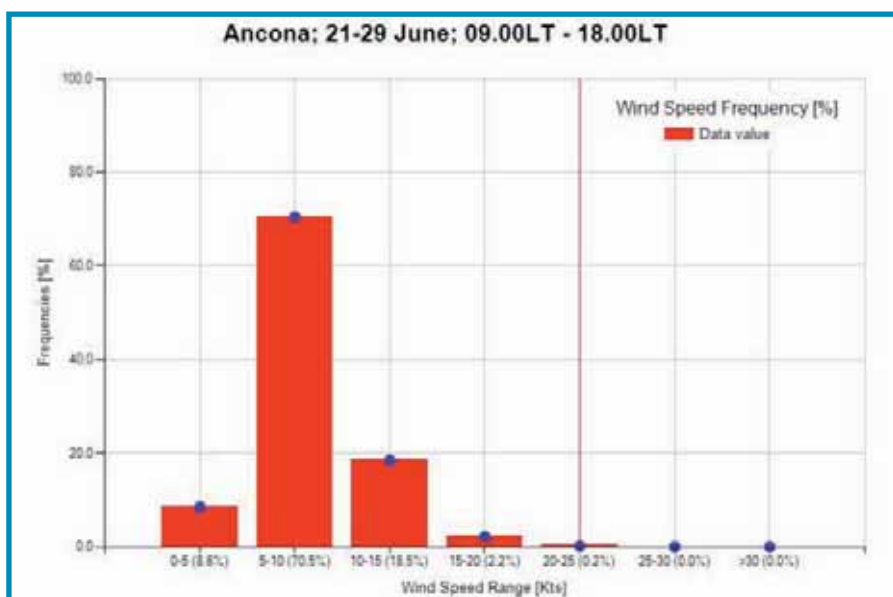


Fig. 11 - Frequenza intensità vento Ancona. Courtesy: MeteoSport



Foto Taccola



Foto Taccola

Wianno Senior

da novantanove anni una certezza per regatare e godersi la vela

Un monotipo aurico disegnato nel 1914 per correre nelle acque di Cape Cod, prediletto da John Fitzgerald Kennedy, che somma all'eleganza della barca d'epoca, una costruzione artigianale in vetroresina arricchita da attrezzatura e dettagli in legno e bronzo che le donano il fascino della barca d'epoca, senza richiederne la manutenzione.

La barca per regatare ad armi pari o veleggiare con la famiglia: ormeggiabile in 75 cm d'acqua grazie alla deriva mobile e carrellabile su strada per una facile gestione, naviga veloce ed è competitiva anche in IRC. Sono 224 gli scafi iscritti alla associazione di classe, fra i quali sei italiani.

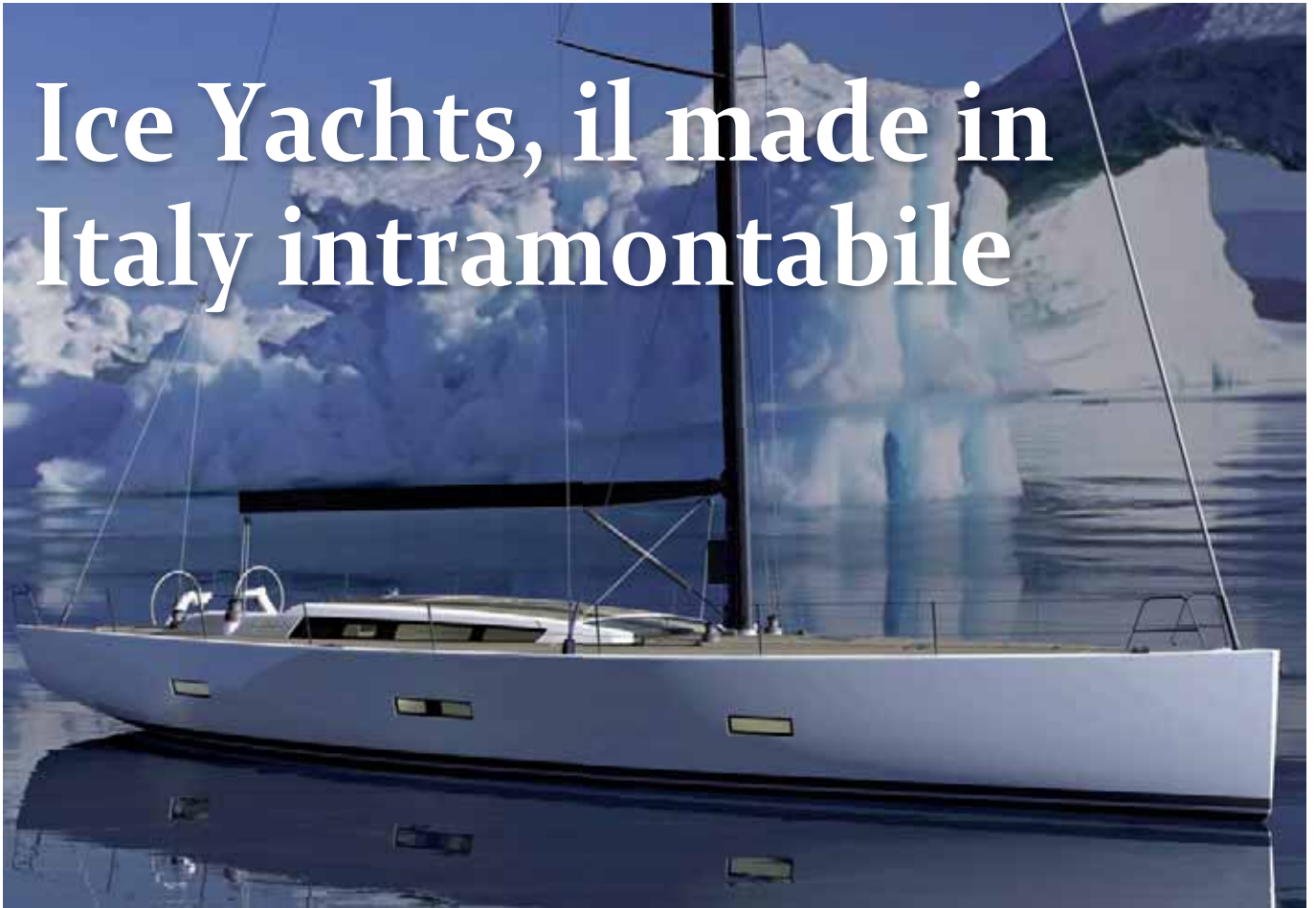


Lungo m 7,62, largo m 2,42, con una chiglia di cm 75 zavorrata in ghisa di 270 kg e una deriva mobile che porta il pescaggio a m 1,80. Il pozzetto è ampio e comodo. La cabina interna ospita due cuccette.

WSI- Wianno Senior Italia Srl
Corso Italia 198 - 58015 Orbetello (GR)
www.wiannosenioritalia.com
wianosenioritalia@gmail.com
www.wiannosenior.org



Ice Yachts, il made in Italy intramontabile



La nascita di una nuova realtà imprenditoriale che raccoglie l'eredità del celebre cantiere Cn Yacht 2000 *di Clyde Carter*

Ma quale crisi? La domanda sorge spontanea davanti alla nascita di Ice Yachts, una nuova realtà imprenditoriale nella cantieristica nautica, che si presenta sul mercato con serietà e concretezza, sfruttando il know-how del famoso e storico cantiere Cn Yacht 2000 di Salvirola. Alla guida del cantiere l'imprenditore milanese Marco Malgara che con la sua esperienza nel campo automobilistico e pubblicitario, si è dato l'obiettivo di proporre sul mercato prodotti semi custom e custom made non solo per la nautica, ma anche per l'architettura, l'industria high-tech e l'automotive, mantenendo come core business dell'azienda la realizzazione di barche a vela. Ice Yachts si è presentata con due prodotti già in fase costruttiva, gli Ice 62 e Ice 44 progettati dalla Felci Yacht Design, barche splendide come d'altronde lo sono tutti i progetti dello studio di Padenghe sul Garda. «Tutto nasce dalla mia grande passione per la vela», racconta Malgara, già armatore di uno Sly 42 con cui ha parteci-

pato a numerose regate. «Conosco quelle che sono le esigenze di un armatore e so quali sono i punti deboli della cantieristica italiana, per averli vissuti in prima persona e per averne parlato con tanti altri armatori, scontenti come me del rapporto che nella maggior parte dei casi si instaura tra il proprietario di una barca e il cantiere che l'ha costruita. Per questo motivo, avendo avuto l'occasione di apprezzare il lavoro del cantiere Cn Yacht 2000 e visto che navigava in pessime acque, ho deciso di lanciarmi in questa impresa, mantenendo le maestranze della struttura, visto che lavorano in modo davvero eccezionale». Ed è così che è nata Ice Yachts, neonata realtà che ha fatto ripartire la produzione, con un nome diverso ma con la qualità dei manufatti rimasta inalterata. Tre i modelli in programma, visto che oltre ai già citati Ice 62 e Ice 44 è in arrivo anche un 80 disegnato sempre dallo Studio Felci, barche semi-custom dalle alte prestazioni destinate alla crociera, che strizzano l'occhio alla

regata, quindi dei cruiser-racer nel vero senso del termine. «Vengo dal mondo della comunicazione, quindi credo di poter dare al cantiere quello che in passato gli è mancato. Sul fronte della costruzione delle barche, invece, era e resta un cantiere che ha veramente pochi rivali a livello internazionale in quanto a qualità nella realizzazione e la partnership con lo Studio Felci è ulteriore garanzia di perfezione. Infatti ho avuto riscontri molto positivi, fin da subito, siamo pieni di richieste e abbiamo già due ordini chiusi per quanto riguarda il 62'». Un inizio con il botto, quindi, quello di Ice Yachts, che forte di un background notevole e di un "nome" conquistato nell'ambiente, quando ancora si chiamava Cn Yacht 2000, a suon di barche belle e vincenti, ha subito attirato l'attenzione degli appassionati. «Abbiamo deciso di affiancare al lavoro di Felci, ottimo in tutti gli aspetti, un'ulteriore ricerca e cura del dettaglio e dei particolari nello styling interno, quindi le nostre barche avranno un carattere

ancora più definito e originale, oltre che custom made. Inoltre voglio sottolineare un aspetto a mio modo di vedere molto importante, ovvero che Ice Yachts è una realtà veramente italiana al 100 per cento, perché al contrario della maggior parte degli altri cantieri, le nostre barche sono realizzate in tutto e per tutto qui in Italia. Mi piace evidenziarlo, perché sono convin-

to che le nostre maestranze non abbiano paragoni nel mondo».

Per Ice Yachts, la barca del momento è l'Ice 62, un moderno fast cruiser che si distingue per prestazioni, comfort di bordo e l'elevata marinabilità. Sul piano idrodinamico, le linee d'acqua e le appendici disegnate da Felci Yacht Design promettono grandi performance e a garantire queste presta-

zioni, si sommano le alte tecnologie impiegate nella costruzione e l'incredibile qualità di un lavoro artigianale di pregio, frutto di tecnici che si avvalgono di un'esperienza maturata in tanti anni di attività. Il guscio e la coperta sono laminati in stampo femmina utilizzando fibre ibride di vetro e carbonio in infusione epossidica, mentre le strutture in carbonio sono laminare in ope-



IN APERTURA, IL RENDIMENTO DELL'ICE 62, UN MODERNO FAST CRUISER PROGETTATO DALLO STUDIO FELCI YACHT DESIGN CHE SI DISTINGUE PER PRESTAZIONI, COMFORT DI BORDO E L'ELEVATA MARINABILITÀ. IN QUESTA PAGINA, I DISEGNI DEGLI INTERNI E I PARTICOLARI DELLA LAVORAZIONE ARTIGIANALE DI GRANDE PREGIO. LE MAESTRANZE DI ICE YACHTS SONO LE STESSE, MOLTO APPREZZATE, DEL CANTIERE CN YACHTS 2000



ra sotto vuoto, diventando un tutt'uno con scafo e coperta. Queste scelte, oltre a contenere i pesi, conferiscono all'imbarcazione una solidità e una robustezza in grado di sopportare le ripetute sollecitazioni e i forti carichi che si affrontano anche nelle navigazioni più impegnative.

Altro punto di forza è la versatilità legata alle possibili configurazioni di chiglia, in particolare tra una chiglia sollevabile, che permette di modificare il pescaggio da quasi 4 metri a 2,3 metri, e una chiglia in versione standard, che a necessità del cliente potrà variare da 2,9 metri a circa 3,4 metri. Queste opzioni sono inoltre correlate all'ottimizzazione del peso del siluro che viene appositamente dimensionato e realizzato a controllo numerico, mentre la pinna realizzata in acciaio Weldox ad alte caratteristiche e il siluro in piombo offrono inoltre il vantaggio di ridurre percentualmente il peso della zavorra e quindi di diminuire il dislocamento totale dell'imbarcazione, a parità di momento raddrizzante. La coperta rispecchia le linee generali dei progetti Felci, unendo semplicità, stile, comodità e versatilità. A poppa delle timonerie è presente un'ampia zona relax, con accesso diretto al mare tramite la fun-

zionale poppa apribile che funge da spiaggia e da ingresso al garage, dove è possibile stivare il tender. Il pozzetto, caratterizzato da ampie panche e comodi schienali paramare, è decisamente oversize e permette, oltre a comode navigazioni protette, di dare spazio ad un ampio tavolo da pranzo, mentre l'attrezzatura di coperta è studiata per essere il meglio in regata e non interferisce mai con il comfort della barca. L'albero, eventualmente anche ad alto modulo, il boma e il bompresso telescopico sono in carbonio, laminati in autoclave e forniti da azienda leader in questo settore. Il piano velico, invece, è caratterizzato da un genoa senza sovrapposizione, dall'assenza di sartie volanti e dall'attacco delle sartie posizionato direttamente sullo scafo. Gli interni, ampi e confortevoli, previsti in varie preziose essenze a scelta dell'armatore, sono eleganti e funzionali.

Massima attenzione viene dedicata ai dettagli sia in fase progettuale sia costruttiva, sempre pensati per coniugare funzionalità ed estetica. Gli impianti sono estremamente completi e delle migliori marche a disposizione, compresa la possibilità di impianto di riscaldamento e condizionamento dell'aria e della domotica. All'arma-

tore è data l'opportunità di scegliere i layout disponibili a seconda delle sue esigenze: tre i bagni, un'ampia dinette con una cucina importante e una spaziosa dispensa, le generose cabine che possono essere tre o quattro, a scelta, oltre al locale marinaio a prua. Insomma, una customizzazione vera, che farà felici molto armatori.





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

TABELLA RELATIVA AI SERVIZI TECNICI 2013

1) CERTIFICATI DI STAZZA	LOA min. 10.00	LOA 10.00 – 13.00	LOA magg. 13.00
1.1) CERTIFICATI ORC INT. (IMS)	euro 100,00	euro 140,00	euro 150,00
1.2) CERTIFICATI IRC	euro 110,00	euro 175,00	euro 16,00 per mt.
1.3) DUE CERTIFICATI	euro 180,00	euro 285,00	sconto euro 30,00

2) ORC CLUB	LOA min. 10.00	LOA 10.00 – 13.00	LOA magg. 13.00
2.1) NUOVO	euro 75,00	euro 90,00	euro 130,00
2.2) RINNOVO	euro 100,00	euro 120,00	euro 11,00 per mt.

3) CERTIFICATI SEMPLIFICATI IRC	LOA min. 10.00	LOA 10.00 – 13.00	LOA magg. 13.00
3.1) NUOVO	euro 90,00	euro 120,00	euro 175,00
3.2) RINNOVO	euro 110,00	euro 155,00	euro 16,00 per mt.

4) ASSEGNAZIONE NUMERO VELICO	
	euro 100,00
4.1) Assegnazione numero velico (ORC CLUB, SEMPL.)	euro 50,00
4.2) Assegnazione numero velico personalizzato	euro 250,00

5) COPIE CERTIFICATI DI STAZZA	euro 15,00
--------------------------------	------------

6) PERFORMANCE PACKAGE ORC INT. (IMS)	euro 75,00
---------------------------------------	------------

7) RATING IRC DI PROVA	Stesso costo del certificato
------------------------	------------------------------

8) CERTIFICATO DI CONFORMITA'	euro 120,00
-------------------------------	-------------

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

Quote associative 2013 (C.D. 9/3/94)	Imbarcazioni di lunghezza (LOA)		
	magg. 12.99 mt		euro 155,00
	12.99 - 10.40 mt		euro 104,00
	10.39 - 9.80 mt		euro 78,00
	min. 9.80 mt		euro 52,00
	Associazioni Sportive		euro 258,00

Gli importi possono essere trasmessi tramite assegno bancario NON TRASFERIBILE intestato UVAI o bonifico:

Unicredit Banca - Viale Liegi, Roma - IBAN: IT 68 X 02008 05283 000006457583.

Nella CAUSALE OBBLIGATORIO numero velico o nome yacht.

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

numero e data di scadenza della carta.

Intestata a:

N° Carta:

N° CV2: visibile nel retro della carta.

Data di scadenza: / Importo autorizzato: ,

Data:

Firma:

Prysmian Celadrin Trophy a Punta Ala



OFFSHORE SAILING

PRYSMIAN
CELADRIN
TROPHY 2013

IRC
2013
INTERNATIONAL SAILING WEEK

TROFEO GAVITELLO D'ARGENTO IRC

PUNTA ALA • 6/9 GIUGNO

Dopo la felice esperienza del campionato Europeo Orc International dell'anno scorso, il binomio di Sponsor formato da Prysmian e Celadrin si ripresenta anche nel 2013 con una nuova manifestazione in programma a Punta Ala dal 6 all'9 giugno. Denominato Prysmian Celadrin Trophy 2013, è un evento internazionale che comprende due regate che si disputeranno in contemporanea: il Trofeo Gavitello d'Argento, storica manifestazione organizzata dallo Yacht Club Punta Ala e aperta alle imbarcazioni Orc, e la nuova, attesa International Sailing Week Irc, una delle principali novità del calendario della Vela d'Altura di quest'anno, riservata esclusivamente alle barche con certificato di stazza Irc. Due eventi in uno quindi, aperti ai due regolamenti di stazza più in voga a livello internazionale, che faranno di Punta Ala, per quattro giorni, il centro della Vela d'Altura in Mediterraneo, grazie all'impegno del Club toscano fondato nel 1976 e ai vertici nell'organizzazione di regate in Italia e in Europa.

Il programma prevede un giorno dedicato alle registrazioni e ai controlli (giovedì 5 giugno) e tre alle prove intorno alle boe, con premiazione in programma domenica 8 giugno presso i meravigliosi spazi all'aperto dello Yacht Club Punta Ala presieduto da Massimo de Sanctis. Un programma completo, che ha attirato fin da subito l'attenzione di numerosi armatori del Tir-

reno, che avranno nel Gavitello un'alternativa alle principali regate Orc in programma quest'anno in Adriatico e nell'International Sailing Week un nuovo evento di alto livello tecnico esclusivamente per Irc, nato proprio su richiesta specifica di parecchi armatori. Il tutto, dopo una super regata come la 151 Miglia-Trofeo Celadrin, in programma nella settimana precedente con arrivo proprio a Punta Ala. «Contiamo sul fatto che molte barche della 151 Miglia restino a Punta Ala», spiega il vice-Presidente del Club Alessandro Masini, «anche perché potranno contare sull'ospitalità di un Marina tra i più belli e ospitali di tutto il Mediterraneo e poi il periodo è veramente l'ideale per passare qualche altro giorno immersi nelle bellezze di Punta Ala e della Maremma. Come sempre, il nostro impegno sarà quello di garantire il massi-

mo della professionalità in mare, nell'organizzazione e nella gestione tecnica delle regate, mentre a terra sarà la stessa location a fare la differenza, come è avvenuto spesso in passato». Oltre alle numerose barche italiane che saranno della partita, è attesa anche l'affluenza di scafi provenienti dall'estero, Francia soprattutto, dove il Prysmian Celadrin Trophy è stato abbondantemente pubblicizzato e dove il sistema di stazza Irc va per la maggiore. «Il nostro obiettivo», conclude Masini, «è fare del Prysmian Celadrin Trophy una manifestazione di alto livello, che diventi un appuntamento fisso nel calendario internazionale. Ci stiamo impegnando al massimo per raggiungere questo traguardo e, anche se il periodo economico non è dei migliori, siamo convinti di potercela fare». www.puntalagavitello.it



La Lunga Bolina del Canottieri Aniene

Fiore all'occhiello della stagione di vela del Circolo Canottieri Aniene, il sodalizio romano presieduto dal nuovo Presidente del Coni Giovanni Malagò, La Lunga Bolina-Trofeo Wind è una delle regate di vela d'altura più importanti del calendario nazionale, tappa del Campionato Italiano Offshore 2013 della Federazione Italiana Vela. Giunta alla quarta edizione, con il supporto del main sponsor Wind - la compagnia telefonica che fa parte del Gruppo VimpelCom, presente in 18 paesi con 212 milioni di clienti mobili - e del technical partner Intermatica - azienda che opera nel settore delle telecomunicazioni con particolare attenzione ai prodotti e ai servizi per la telefonia mobile satellitare e della sicurezza in mare - La Lunga Bolina, che è stata presentata in una conferenza stampa presso i magnifici saloni del Circolo Canottieri Aniene, prenderà il via nella serata di venerdì 3 maggio e sarà aperta a tutte le barche altura stazzate Orc International e Irc di lunghezza compresa tra i 24 e i 100 piedi, che si sfideranno lungo un percorso di oltre 130 miglia con partenza da Riva di Traiano (Civitavecchia), passaggi all'isola

del Giglio, Formiche di Grosseto, Formiche di Burano e Giannutri, e arrivo nuovamente a Riva di Traiano.

Per il secondo anno consecutivo, La Lunga Bolina sarà inoltre aperta anche ai monotipi della classe Este 24, che si sfideranno su un percorso ridotto diviso in due tappe: partenza da Santa Marinella la mattina di sabato 4 maggio, arrivo a Cala Galera e, dopo una sosta notturna all'Argentario, nuova partenza la domenica da Cala Galera e arrivo a Santa Marinella.

Due regate in una, per un evento che è riuscito fin da subito ad entrare nel cuore degli appassionati. «La Lunga Bolina è una regata di cui è facile innamorarsi», ha dichiarato Giancarlo Gianni, responsabile della Sezione Vela del Cc Aniene e inventore della regata, «perché riesce a farti vivere l'essenza della navigazione d'altura, ma visto che la rotta non si allontana mai dalla costa, si svolge in piena sicurezza, quindi è adatta anche ai meno esperti. Quest'anno contiamo di superare il numero dei partecipanti del 2012, che erano 46: un obiettivo alla portata, dato che sono già iniziate ad arrivare le prime iscrizioni».

Numerosi i trofei e i premi in palio - dal Trofeo Wind al Trofeo Intermatica, fino alla Coppa Cc Aniene Challenger dei Circoli, alla Coppa Francesco Caravita di Toritto e alla Coppa Challenger Sergio Recchi - così come le facilitazioni per gli iscritti, che potranno ormeggiare gratuitamente dall'1 al 6 maggio presso il porto di Riva di Traiano, dove dal pomeriggio di sabato, per tutta la notte e fino al pomeriggio di domenica verrà istituito un punto ristoro e accoglienza per gli equipaggi. Il programma dell'evento è già sul sito www.lalungabolina.it, attraverso il quale sarà possibile anche effettuare l'iscrizione on line, gratuita per gli armatori che stipuleranno tre contratti di telefonia mobile con Wind. La premiazione, invece, che l'anno scorso ha avuto come madrina la campionessa Alessandra Sensini, si svolgerà l'8 maggio, dalle 20, presso la sede del Circolo Canottieri Aniene a Roma. Come negli anni passati, infine, grazie alla partnership con Intermatica sarà possibile seguire la regata in diretta sul web, sul sito www.geomat.it, attraverso il sistema di georeferenziazione satellitare Navisat Tracker.



A bordo del Gs 39 Sagola...

AAA, giovani e volenterosi velisti cercasi.... L'occasione, davvero molto interessante, la offre Fausto Pierobon, armatore di *Sagola*, un Grand Soleil 39 Sport varato l'anno scorso con cui l'armatore trevigiano ha già partecipato a diverse regate. Per quest'anno, il Sagola Sailing Team ha in programma di partecipare al Mondiale Orc di Ancona e all'Italiano di Marina di Ravenna, e l'idea è di offrire la possibilità a dei giovani velisti, forniti di almeno un minimo di esperienza nelle regate d'altura e di tanta passione, di far parte dell'equipaggio. Se qualcuno è interessato, può contattare Pierobon (fausto.pierobon@sagola.it): l'obiettivo, sia chiaro, è partecipare e divertirsi, ma soprattutto... vincere, parolina che appartiene da sempre al Dna di *Sagola* e del suo armatore.



100 Miglia del Medio Tirreno

Presentato il bando della 100 Miglia del Medio Tirreno, la regata organizzata dal Circeo Yacht Vela Club, sotto l'egida della Federazione Italiana Vela e dell'Uvai, con partenza da San Felice Circeo sabato 13 aprile e arrivo sempre al Circeo dopo un percorso di 100 miglia attraverso il Golfo di Gaeta, le Isole di Ventotene, Ponza e Palmarola. La regata è aperta a barche d'altura Orc e Irc, e i premi in palio sono il Trofeo Mario Scarpa, al primo overall Irc, e il Trofeo Maga Circe, al primo overall Orc. Sono previsti premi anche ai primi classificati di tutte le altre Classi/Divisioni. www.cyvc.it



Palermo-Montecarlo, la nona edizione

Torna la Palermo-Montecarlo, la grande classica organizzata dal Circolo della Vela Sicilia con la collaborazione dello Yc de Monaco. La principale novità di quest'anno è l'introduzione di un cancello obbligatorio lungo la rotta, situato davanti all'insenatura di Porto Cervo, che oltre a definire una classifica separata, sarà valido anche per chi non dovesse tagliare l'arrivo a Montecarlo. La partenza della Palermo-Montecarlo, tappa del campionato Italiano Offshore della Fiv e del Trofeo d'Altura del Mediterraneo, è in programma per il 18 agosto da Mondello. Confermato anche il programma collaterale che prevede per il 16 agosto la regata di Warm-Up nel golfo di Mondello, e il 17 la serata in onore dei partecipanti. www.palermo-montecarlo.it



Scricca per il Mondiale di Ancona

Tra le barche di punta impegnate al Mondiale Orc di Ancona, ci sarà anche il Comet 38 *Scricca*, barca che con l'armatore Gianfranco Cioce ha conquistato anche un titolo Italiano. *Scricca* potrà contare su un equipaggio che è il risultato della collaborazione tra il Med Sailing Team, che si occupa della gestione della barca, e l'Uka Uka Racing di Lorenzo Santini, pluripremiato nell'ambito dei monotipi. Oltre a Santini, a bordo ci saranno, tra gli altri, Alessio Marinelli al timone, Daniele De Tullio alla tattica, Alessandro Battistelli alla randa, Corrado Rossignoli a prua e Andrea Ballico alle scotte.



La 151 Miglia al Velafestival

Entra nel vivo la preparazione della quarta edizione della 151 Miglia-Trofeo Celadrin, la regata d'altura organizzata dallo Yc Punta Ala e dallo Yc Repubblica Marinara di Pisa, con la collaborazione dello Yc Livorno e la sponsorizzazione di Celadrin by Pharmanutra, che partirà da Livorno giovedì 30 maggio. Tutti i dettagli della regata saranno illustrati a Livorno sabato 23 marzo alle ore 12, presso lo Spazio Eventi del TAG Heuer VelaFestival. La 151 Miglia-Trofeo Celadrin, lo ricordiamo, è una regata d'altura aperta a barche staziate Orc International e Irc (quest'anno non sarà possibile optare per la doppia iscrizione, ma si dovrà scegliere un sistema o l'altro) che fa parte del campionato Italiano Offshore e si sviluppa lungo una rotta tra le isole dell'Arcipelago toscano. www.151miglia.it



Il programma del Trofeo Accademia

Nuova linfa per il Trofeo Accademia Navale di Livorno, serie di regate in programma tra il 20 aprile ed il 1mo maggio, aperto anche alle barche d'altura Irc e Orc che scenderanno in acqua durante il primo week end del trofeo. Tra il 29 aprile ed il 1mo maggio, avranno invece luogo due eventi inediti. Il Tan ospiterà per la prima volta MareLibera, la grande festa dell'Unione Italiana Vela Solidale, mentre l'altra grande novità sarà la Veleggiata, aperta a tutti gli appassionati del mare. Il Tan sta organizzando anche un grande charity program vincerà la Regata della Solidarietà chi raccoglierà la somma maggiore da devolvere a beneficio di 4 grandi progetti di solidarietà a favore di bambini meno fortunati.

www.trofeoaccademianavale.eu

Il fantastico 2012 di Andrea Mura

Andrea Mura, il più vincente velista oceanico italiano degli ultimi anni, ha voluto celebrare insieme ad amici e sostenitori un fantastico 2012 ricco di successi internazionali nell'unico modo che sa fare: promettendo grande impegno nella nuova sfida atlantica che si accinge a lanciare. Parliamo della Ostar, la regata atlantica in solitario da Plymouth a Newport, con partenza il 27 maggio dalla Gran Bretagna, che il velista sardo affronterà sempre con il 50' Open *Vento di Sardegna*, decisamente rivoluzionato e ottimizzato per l'occasione. Mura ha illustrato il progetto alla presenza del Presidente della Regione Sardegna, Ugo Cappellacci, del direttore di Sardegna Promozione, Mariano Mariani e di moltissimi rappresentanti delle istituzioni e della nautica.



www.ventodisardegna.it

La Lombardini Cup a Niggeler

Con la consegna del trofeo Lombardini Cup 2012 a Franco Niggeler, armatore di *Kuka Light*, si è conclusa la quarta edizione del circuito di regate organizzato dalla Lombardini Marine. L'amministratore delegato, Ingegner Bava, ed il presidente Lombardini, il Dott. Borghi, hanno consegnato il trofeo al vincitore, armatore di un 42' veramente innovativo, selezionato dalla giuria composta da Cino Ricci, Giulio Guazzini e Luigi Aldini, citando, appunto, nella motivazione, "il coraggio di osare e sperimentare, in un momento in cui il diffuso adeguamento agli standard limita creatività e progresso. E per aver interpretato e condiviso i valori propri della Lombardini Cup".

www.lombardinimarine.it



L'altura a Venezia

La Compagnia della Vela di Venezia ha presentato il calendario degli eventi sociali 2013 alla presenza del Presidente uscente Giorgio Orsoni e del Presidente eletto Bruno Cassetti, che entrerà nel pieno delle sue funzioni a partire da maggio. Questi gli eventi principali di vela d'altura: Regata di Apertura (14 aprile), valevole anche come prova in acqua del Trofeo Sci Vela, Settimana Velica Veneziana (21, 25, 27 e 28 aprile), DuvetiCup-Clubs (18 maggio), San Pellegrino Cooking Cup (15-16 giugno), Summer Race (14 luglio), Sailing Click (14 settembre), Lui&Lei (15 settembre) e Veleziana (20 ottobre).

www.compvela.com

Half Ton Classic 2013-Mahyma Half Ton Trophy

Ufficializzata la data del 5° Campionato Half Ton Classic 2013-Mahyma Half Ton Trophy, che si svolgerà dunque ad Anzio dal 30 Maggio al 1 Giugno. Organizzato dal Circolo della Vela di Roma in collaborazione con Half Ton Class Italia, il campionato vedrà sulla linea del via numerosi scafi che in questi anni hanno ridato vita a una meravigliosa classe. Un appuntamento da non perdere, per rivivere, con passione e allegria, l'epopea dello Ior, ma non solo. Le regate di queste meravigliose dame del mare sono agguerrite ed entusiasmanti: vedere o direttamente provare, se ne avete l'occasione, per credere...



Quantum iniziative...

A due anni dalla sua inaugurazione, il Quantum Sail Loft di Monfalcone, spazio progettato e realizzato dalla Sagola di Fausto Pierobon, azienda specializzata nell'arredamento per negozi e uffici, ha scelto la Veleria Hannibal, prestigioso brand americano da poco tornato in Italia, come partner per una serie di nuove iniziative. Gli ultimi lavori del loft Quantum di Monfalcone sono le vele per un bellissimo Southern Wind 78 oltre che per un Baltic 42, un Delher 44, un Grand Soleil 46, un Centurion 40 e la barca *Atame* di Beppe Bisotto, che per partecipare alla Middle Sea Race ha scelto un gioco di vele ad hoc molto resistenti e performanti. Tra i clienti della veleria, anche il famoso *Sagola Gs 39* dello stesso Pierobon. Da segnalare che quest'anno sarà "varata" anche una nuova linea di abbigliamento Quantum per armatori ed equipaggi a corredo delle barche da invelate dalla celebre Q.



Pogliano alla presidenza

Cambio della guardia alla Presidenza del Circolo Nautico Al Mare di Alassio. Dopo nove anni vissuti da Presidente, Rinaldo Agostini, in carica dal 2003, passa il timone a Ennio Pogliano, storico Vice Presidente Sportivo, candidato dallo stesso Agostini. La vice Presidenza Sportiva passa all'ex Presidente, mentre la Vice Presidenza Amministrativa rimane all'insostituibile Claudio Betti e il Consigliere Segretario è Cristina Tarello, riconfermata dallo scorso mandato. Il nuovo Consiglio Direttivo terminerà il proprio mandato a dicembre 2016.

www.cnamalassio.it

Navigare in Alto Adriatico

La passione per il mare e il piacere di raccontare: è dalla fortunata combinazione di questi due elementi che nasce questo libro, "Navigare in Alto Adriatico-Golfo di Trieste", una sorta di piccolo portolano culturale e, nello stesso tempo, uno scrigno pieno di curiosità e utili informazioni pratiche su questo angolo, il più settentrionale del Mediterraneo che bagna e unisce le coste di tre nazioni. Il libro, scritto da Niki Orciuolo e Andrea Cappai per le Edizioni Mare di Carta (prezzo al pubblico 19,50 euro), risulta un ulteriore motivo di attrazione per tutti quelli che amano questo mare e, navigatori o no, possono scoprire il passato e il presente di tanti luoghi sparsi lungo queste affascinanti coste. Il testo è corredato da oltre 100 belle immagini fotografiche e quattro mappe sintetiche, arricchite dai bellissimi disegni a matita di Bruno Catalan.



Scampato Pericolo, il 2012 di Besana

Divertirsi e pensare, o pensare divertendosi, fate voi. Il risultato è lo stesso e l'obiettivo centrato, se si parla dei disegni di Davide Besana, velista, creativo, giornalista e collaboratore di questa rivista. Leggere (per credere) "Scampato Pericolo", diario a fumetti del 2012 che raccoglie una serie di vignette a commento del quotidiano. Dopo parecchi volumi pubblicati su carta, "Scampato Pericolo" è il primo E-Libro firmato Besana, e può essere acquistato per 5,51 euro su amazon.it. Ricordiamo, a tal proposito, che i libri Kindle prodotti da Amazon possono essere letti su ogni mobile device e pc, scaricando gratuitamente da Amazon.it i programmi di lettura.



Nuovo Locman Stealth Mare

Continua l'evoluzione del modello Stealth, collezione di punta di Locman, con il nuovo modello Stealth Mare, dotato di una ghiera girevole unidirezionale in acciaio, con maschera in duralluminio serigrafato caratterizzata da grandi cifre arabe alternate a indici, per una massima visibilità. Anche l'ampio quadrante è stato realizzato in modo da consentire una leggibilità ottimale: gli indici e le lancette, tranne la sfera dei secondi centrali, sono trattati con il superlumina, un prodotto luminescente innovativo, totalmente biocompatibile con il corpo umano. La cassa piatta in titanio e acciaio, con il fondo serrato da quattro viti, racchiude un movimento solotempo al quarzo, con garanzia di impermeabilità sino a 10 atmosfere oppure a cronografo, fino a 5 atmosfere.



V34, il day sailing firmato Vismara

Il Vismara V34ds segna il ritorno del cantiere nel mondo del day sailing. Disegnato per un uso in regata e crociera, ha uno scafo con linee tese, fini, allungate dalla prua "rovescia", scorrevoli in bolina ma potenti in poppa grazie anche agli spigoli arrotondati e all'ottimizzazione dei pesi. Armato con albero in carbonio a due crocette a 30° senza paterazzo, il V34ds è costruito con struttura



"a sandwich" anima di corecell strutturale, in materiali compositi avanzati utilizzando tessuti unidirezionali e biassiali di carbonio impregnati sotto vuoto in matrice di resina epossidica.
www.vismaramarine.it

WiFi satellitare con Thuraya

Thuraya ancora una volta precorre i tempi ed inventa il WiFi satellitare. XT-Hotspot è un accessorio tascabile (10x6x1,5 cm) e leggero (102 gr) che consente di attivare una zona WiFi del raggio di circa 30 metri, fruibile da qualsiasi smartphone, Pc e tablet.

Il dispositivo è plug&play: è sufficiente collegarlo al telefono Thuraya XT e la connessione internet è disponibile in pochi secondi, senza necessità di installare alcun software. La velocità di connessione satellitare GmPRS, fino a 60 kbps, consente il download della posta elettronica e la navigazione su siti ottimizzati per dispositivi mobili.



Il geniale Hook & Moor

Come si può pensare di far passare una cima d'ormeggio all'interno di un anello o di una galloccia oppure di un gavitello, senza scendere dalla barca, senza l'uso del tender o di aiuti esterni e senza fatica? Con il geniale mezzomarinaio passacima Hook & Moor della Robship, un accessorio unico, rivoluzionario ed indispensabile sempre pronto all'uso. In "posizione di blocco" Hook & Moor è un mezzomarinaio tradizionale, ma una volta sbloccato e armato con una cima d'ormeggio (meglio se impiombata), si trasforma nel migliore gancio d'accosto. Realizzato su un tubolare in leggero alluminio e con un ottimo rapporto qualità/funzioni/prezzo, Hook & Moor, distribuito da F&B Yachting, è disponibile in tre modelli.
www.fbyachting.it

