

SN
solovelanet

Navigazione
Neofita a bordo

Storie di mare
Attenti
all'hostess

Cantieri
Il futuro di
Italia Yachts

Cantieri
Il futuro di
Italia Yachts

Navigazione
Usare il gennaker

Prova in mare
CNB 66

Navigazione

L'ormeggio

come fare un ormeggio in un marina

www.solovela.net - www.solovela.net - www.solovela.net

Family Rally

2018 Greece

SIN solovelanet

Vieni con la
tua famiglia a
navigare con
Solovelanet

Quest' estate prova con la tua famiglia il piacere di navigare in flottiglia. Conoscerai altre famiglie e i tuoi figli altri amici. Puoi partecipare con la tua barca o noleggiarne una.

Per maggiori informazioni scrivi a:
info@solovela.net

Il rally è aperto a tutti gli equipaggi che abbiano a bordo almeno un genitore e un figlio o figlia senza limiti di età. L'area di navigazione è la Grecia Ionica. Il Family Rally 2018 è una iniziativa di Solovelanet senza scopo di lucro per la quale il giornale non assume responsabilità. Per chi vuole noleggiare la barca c'è una convenzione con Navalia che pratica uno sconto a noi riservato.

in collaborazione con

Navalia
NOLEGGIA UN SOGNO

FIV - Che sorpresa presidente

Alcuni segnali all'interno della FIV fanno pensare che forse c'è un barlume di speranza per una FIV che inizi a fare il suo mestiere a tutto tondo senza escludere nessuno



Maurizio Anzillotti

Sono molti quelli come me che non nutrono particolare stima e ammirazione per la FIV. Per molti anni la federazione è stata una macchina al servizio del proprio presidente, il quale esercitava il suo piccolo potere come il signore nel suo feudo.

Lontano dal concetto di organismo al servizio del pubblico, per molto tempo la FIV ha somigliato più a un partito dove ognuno cercava di portare un po' di acqua al suo mulino privato che a un'istituzione con il nobile fine di favorire l'attività della vela.

Ora però sembra che le cose siano cambiate. Giorni fa ho incontrato, nell'ambito di una conferenza stampa per la presentazione di un clinic per i Mini 650, il primo evento mai organizzato dalla FIV per l'altura oceanica, Francesco Ettore, l'attuale presidente della federazione. Era la prima volta che lo vedevo dalla sua elezione nel 2016, e ho avuto la piacevole sensazione di trovarmi davanti a una persona cosciente del suo ruolo e decisa a onorarlo. Sorprendentemente, Ettore ha fatto autocritica a nome della FIV dicendo che la federazione aveva sbagliato a trascurare in modo così ostinato la vela d'altura, uno sbaglio grave che ora si sta cercando di riparare. Abituato a sentire i discorsi pieni di nulla di chi nel tempo ha occupato la sua carica, udire qualcuno affrontare un problema, fare un'analisi, trarne un'autocritica e disegnare un futuro, seppur incerto, per riparare allo sbaglio fatto, mi ha fatto dubitare per un attimo di trovarmi in ambito FIV. Modesto, senza ombra della superbia che contraddistingueva chi è venuto prima di lui, Ettore mi ha fatto sperare che ci potrebbe essere un incontro fra la federazione della Vela Italiana e il mondo della vela d'altura, al limite passando attraverso la vela oceanica. Alla conferenza partecipava c'era anche Giovanni Soldini, autore insieme a Ettore dell'idea stessa del clinic dei Mini 650. Sentire il presidente rispondere con calma e convinzione all'appello del navigatore che chiedeva una federazione più vicina alla vela d'altura e, in particolare, alla vela oceanica, mi ha convinto che forse questa volta qualcosa possa cambiare realmente. La FIV, per la vela d'altura può diventare molto più di un mero esattore della quota annuale della tessera obbligatoria dovuta da chi voglia fare una regata: può diventare parte attiva di un mondo che rappresenta la vela con la V maiuscola, come lo è quello delle classi olimpiche. ●

Maurizio Anzillotti

m.anzillotti@solovela.net

Sommario



di Maurizio Anzillotti

79

L'ormeggio di poppa

Come si ormeggia di poppa in un marina



di Fabio Amoretti

72

Usare il gennaker

Armare, disarmare e regolare il gennaker



di Maurizio Anzillotti

68

Neofita a bordo

Cosa insegnare all'equipaggio che sale a bordo per una piccola crociera senza esperienza



di Maurizio Anzillotti

84

CNB 66

Abbiamo provato il CNB 66 dell'omonimo cantiere francese e vi raccontiamo cosa ne pensiamo

43° PARALLELO
CHARTER • SALES & SERVICE

25°
ANNIVERSARY
1993-2018



2018

**SUN ODYSSEY 440
WINNER**



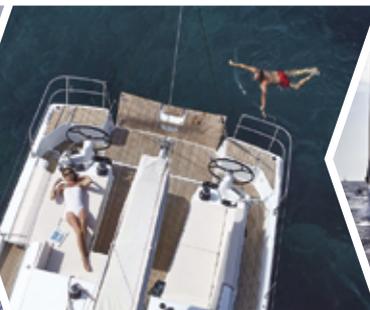
JEANNEAU

Concessionari in Toscana

SUN ODYSSEY 440

NEWS 2018

SUN ODYSSEY 490



46 Caccia al record



di M. Anzillotti

Ocean cat, due pazzi in ocean

di Jean Bonnet



La morte di Kim Wall 52

Un omicidio in un sottomarino

43 Il futuro di Italia Yachts



di M. Anzillotti

Intervista al nuovo CEO di Italia Yachts

di F. Biscaglia



Attenti all'hostess 101

Il noleggio visto da un hostess

58 5 mete da Maxi



di M. Anzillotti

Le mete delle grandi barche



News 26



Barche 16



Accessori 12



Copertina
Rada in Sardegna

Sommario

Editoriale	pag.	3
Sommario	pag.	4
Velisti a stelle e strisce	pag.	8
il cambio di rotta	pag.	10
Accessori	pag.	12
News barche	pag.	16
Lo Sciacallo	pag.	22
Coyote	pag.	24
News	pag.	26
Un First alle olimpiadi?	pag.	32
XCS catamarani	pag.	36
La promessa di Toninelli	pag.	38
Decreto dignità	pag.	40
Il futuro di Italia Yachts	pag.	43
A caccia di Record	pag.	46
La morte di Kim Wall	pag.	52
5 mete per Maxi	pag.	58
Neofita a bordo	pag.	68
Usare Gennaker	pag.	72
Ormeaggio di poppa	pag.	79
CNB 66	pag.	84
Attenti all'hostess	pag.	101
Il presidente dice no	pag.	104

52
LONG CRUISE

SPAZIO, ELEGANZA,
SICUREZZA.



PERFORMANCE | 34 | 39 | 43 | 48 | 54 | 58 |

LONG CRUISE | LC46 | LC52 |

GRAND SOLEIL
YACHTS



GRANDSOLEIL.NET

Quanti sono i velisti a stelle e strisce

Washington, che abbiamo trovato le risposte alle domande che ci siamo posti sulla nautica statunitense. Tutto è partito dall'idea di fare un articolo su quanto contasse il diportismo in America. Questo ha dato vita a un lavoro di ricerca che ci ha sorpreso per la grandezza dei numeri che ne sono scaturiti.

In America, in totale, ci sono 11.861.811 di barche, dove per barche s'intende qualunque cosa galleggi e possa trasportare una persona, quindi anche i pattini. Del totale, circa 700 mila sono sandolini, piccole derive, kajak e barche senza motorizzazione, tutto il resto è costituito da barche con almeno un motore. Le unità a vela sono il 2% del totale, ovvero 237.236 barche.

In Italia, tutto incluso, ci sono circa 400.000 unità, tra cui le barche a vela sono all'incirca (comprese le derive) 80.000, il che, fatte le dovute proporzioni, ci fa capire come gli italiani siano un popolo di velisti in confronto agli americani, che prediligono decisamente le barche a motore.

Se poi passiamo al numero di persone che amano andare in barca, sia che ne abbiano una o che siano dei charteristi, negli Stati Uniti si stimano 141.600.000 di individui che sono andati in barca almeno una volta, di questi circa due milioni sono velisti.

Gli americani, oltre a essere poco attratti dalla vela, sono anche molto nazionalisti, e il 95% delle barche vendute negli States (vela e motore), per un giro di affari di 121,5 miliardi di dollari l'anno, sono costruite negli Usa.

L'ultimo dato che abbiamo trovato è relativo al reddito di questi diportisti, anche in questo caso non ci è stato possibile dividere tra velisti e motoristi. Negli Stati Uniti si calcola che il 62% dei diportisti abbia un reddito inferiore ai 100.000 dollari l'anno, dato che si avvicina a quello italiano. E ricordiamo che negli Stati Uniti la tassazione è molto più bassa rispetto al nostro Paese e la capacità di spesa di 100.000 dollari in America ha un peso specifico superiore rispetto a quello italiano. ●





NSS
CHARTER
NORTH SARDINIA SAIL GROUP

GUADAGNA

Acquistando la barca
dei tuoi sogni!

Contattaci per richiedere informazioni o per prenotare un appuntamento

La nostra sede:

Pontedera (PI) via Roma 33/35, Tel. 0587 59124
www.nsscharter.it
info@northsardiniasail.it

Scopri i Programmi di gestione

 **BÉNÉTEAU**

 **LAGOON**

LE NOSTRE BASI:

SARDEGNA
TOSCANA
MAIORCA
CARAIBI

segui su



Le federazioni cambiano rotta

In modo indipendente, ma contemporaneo, la World Sailing e la FIV sembrano aver intenzione di cambiare la loro politica riguardo alla vela d'altura

di Alessandro Gallo



Da sempre, per le federazioni di vela italiana e mondiale, la vela è la vela delle classi olimpiche. I cabinati d'altura, per questi organi federali, non facevano parte della vela, non facevano agonismo e le federazioni non se ne sono mai interessate tranne che quando bisognava battere cassa. Sì, perché, se l'altura non era degna di essere all'attenzione delle federazioni, chi la praticava era degno di pagare la quota di iscrizione e di rispettare le regole che queste impongono per le regate.

Un po' come a dire: per favore dateci i soldi, ma poi cercate di stare in disparte perché noi abbiamo da fare, dobbiamo preparare le Olimpiadi. Quello delle Olimpiadi per la federazione è un chiodo fisso, sembra che le uniche regate serie siano quelle dei giochi olimpici e tutto dev'essere finalizzato a queste, ma nella realtà dei fatti non è così.

I numeri parlano chiaro, la vela che piace, quella che attira l'attenzione delle persone e fa sognare è la vela d'altura, in particolare quella oceanica. Nei villaggi allestiti per le partenze delle grandi regate, Vendée Globe, Route du Rhum, Volvo Ocean Race, il pubblico si conta in milioni, numeri che pochissimi sport vedranno mai. Ma ora sembra che qualcosa stia cambiando, a farlo sperare sono due episodi, svincolati fra loro, ma che portano nella stessa direzione. Il primo è la conferenza della World Sailing di Sarasota, in Florida, tenutasi a inizio novembre, dove si è votato per eliminare dalle classi olimpiche il Finn, a vantaggio di una regata d'altura di quarantotto ore.

Per la prima volta una barca d'altura diventerà classe olimpica. Tra sei mesi la federazione internazionale dovrà dire quale sarà la barca scelta per rappresentare l'altura alle Olimpiadi. I nomi sono tanti, ma in molti guardano a quello che sta facendo Bénéteau, che da due anni lavora a questo progetto fondamentale per il rilancio della gamma First. Una decisione aspramente criticata da diverse federazioni nazionali, inclusa quella italiana, e dai contorni oggettivamente poco chiari.

L'altro episodio che fa pensare e sperare è il clinic dei Mini 650 che si è tenuto al Porto di Roma nella prima settimana di novembre. Un clinic organizzato molto bene con docenti del calibro di Giovanni Soldini, Giancarlo Pedote e Vittorio Bissaro, oltre a una schiera di specialisti in diverse materie, un clinic dedicato al mondo dell'altura organizzato per la prima volta nella storia della vela del dopoguerra dalla FIV. Un atto che dobbiamo a Francesco Ettore, l'attuale presidente della FIV – e al suo staff –, che sta dimostrando con questa e altre scelte di essere molto diverso dai suoi predecessori. Nella conferenza stampa di presentazione del clinic, Ettore non si è sbilanciato e ha risposto all'appello lanciato da Giovanni Soldini per una FIV più attenta e collaborativa con il mondo della vela oceanica, senza fare promesse, ma su una cosa è stato chiaro: la federazione ha sbagliato a non interessarsi dell'altura e lui, con i suoi consiglieri, vuole mettere riparo a questo errore.

Una federazione attiva anche nell'altura potrebbe cambiare molte cose, non sono pochi quelli che hanno iniziato a sognare. ●



Booster, lo starter



Il Booster della G-Kos technologies è grande come uno smartphone note, ma ha la potenza di un vero starter. Il piccolo accessorio è in grado di far partire un piccolo motore entro bordo, o quello di una moto d'acqua. Il suo picco da 300 A per 5 secondi gli dà la possibilità di mettere in moto una vettura con le batterie scariche, o molto più semplicemente ricaricare il telefonino e il computer all'occorrenza.

Dati Tecnici

Nome: Booster

Modello B512V

Powerbank (5V): ioni di litio 6600 mAh

Input: 5V DC/1A

Output USB: 5V DC/2.1A

Led: Power 3 W

Temperatura di Esercizio: -30°/+70°C

Corrente di Picco: 300 A per 5 secondi

Protezione contro inversione di polarità

Tensione di avvio: 12V DC

<http://www.g-kostechnologies.it/booster.html>

Crosscall i telefoni resistenti



Nati per i piloti del motocross, i telefoni della linea Crosscall sono perfetti per l'utilizzo in barca. Protetti da una robusta scocca, sono

impermeabili e possono rimanere sott'acqua a un metro e mezzo di profondità per diversi minuti, sono praticamente indistruttibili e funzionano con tutti gli operatori telefonici. Il sistema operativo è Android. In gamma ci sono telefoni di tutte le grandezze con una fascia di prezzo molto ampia.

<https://crosscall.com/it/core-x3/>

Demi5, il depuratore portatile



Quando si va in barca e si carica l'acqua dal porto accade spesso che questa non sia perfettamente pulita o sia troppo carica di calcio o di cloro. Per un'acqua perfettamente pulita è stato presentato il Demi 5, un addolcitore portatile particolarmente indicato per la barca e il camper. Attaccato al tubo di carico dell'acqua Demi5 filtra tutte le impurità attraverso una serie di filtri di diversa natura riuscendo a togliere tracce di cloro, insetticidi, pesticidi e quant'altro può essere presente nell'acqua.

Demi 5 è in vendita su Amazon a 999 euro.

<https://www.amazon.it/dp/B01E5G5I1K>

Laser accendi fuoco



Il suo nome fa pensare a un accendino al laser, ma in effetti non abbiamo trovato scritto da nessuna parte che questa penna laser abbia una funzione accendisigaro.

Al di là della sua eventuale funzione

accendi fuoco, questa penna laser ha una insolita potenza che le permette di essere visibile anche a miglia di distanza, qualità che potrebbe essere interessante in caso di pericolo a bordo e necessità di chiedere soccorso. Al contrario di una normale luce al led, il raggio laser non solo è visibile da lontano, ma si materializza anche sull'oggetto che ne viene colpito, cosa che attira più facilmente l'attenzione di chi è a bordo della barca o della nave alla quale si sta chiedendo soccorso.

Il suo costo è di 30 euro.

<https://strumentitattici.it>

SPARTIVENTO

INVEST

Nuovo Oceanis 51.1
51 piedi di eleganza

Comodo, veloce ed esclusivo
da personalizzare grazie alle
700 configurazioni disponibili

Con i Programmi di
Gestione Spartivento **60%**
risparmi fino al
sull'acquisto della tua nuova barca

progetto grafico: MonorchioComunicazione.it



LAGOON



BENETEAU

848-800358

SALES@SPARTIVENTO.IT

WWW.SPARTIVENTO.IT

I marchi Charter e Invest sono proprietà di Spartivento Group srl



FOUNTAINÉ PAJOT®
SAILING CATAMARANS

NEW 42
ONE STEP
AHEAD



CHIAMA PER FISSARE LA VISITA



euro sail
Yacht

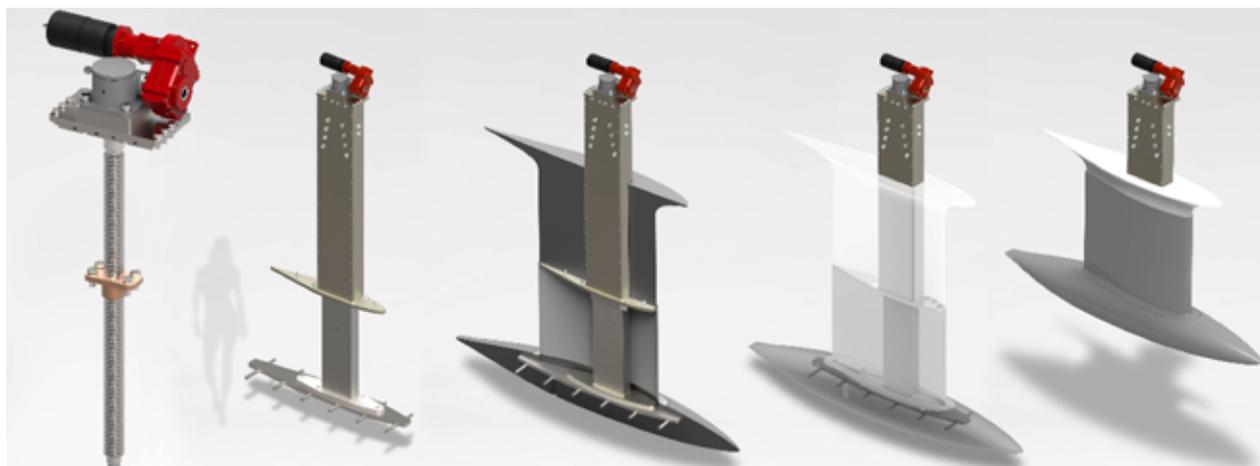
INFO@EUROSAILYACHT.COM
+39.346.37.88.888

INCREDIBLY
PERFORMANCE

CATAMARAN YACHT FOR
THE MOST DEMANDING SAILORS

EURO SAIL YACHT IMPORTATORE FOUNTAINÉ PAJOT

The Keel Servant: la chiglia telescopica



The keel servant, è una chiglia telescopica. Questo tipo di chiglia non è una novità assoluta, ce ne sono diversi esempi in giro per il mondo. Del tutto nuovo, invece, è la possibilità di alzarla e abbassarla elettricamente. A realizzare questo interessante prodotto è la The Keel Servant giovane start app nata proprio intorno all'idea della chiglia telescopica elettrica. Il vantaggio principale offerto dalla Keel Servant è che questa, a differenza di altre chiglie, non invade l'interno della barca. La Keel Servant, nonostante riduca il pescaggio di oltre il 40%, sale sopra la sentina di poche decine di centimetri riuscendo

a rimanere, in molti casi sotto il piano di calpestio ed essere, quindi, invisibile.

La forma di The Keel Servant è tale per cui l'efficienza della chiglia è molto simile a quella di una chiglia fissa. Un altro vantaggio di questo sistema è il costo, notevolmente inferiore a quello di sistemi simili.

The Keel servant può essere montata su barche di nuova costruzione, ma anche su barche esistenti. Esistono 4 modelli standard per barche da 40 a 80 piedi, ma è possibile sviluppare progetti custom.

www.thekeelservant.it

Red Shark Bikes



Protect Tapes, società specializzata nella creazione di nastri particolari ad alta resistenza per l'uso in barca, propone Chafe, un nastro particolarmente adatto agli usi di bordo, dal terminale delle cime a quello delle draglie.

Chafe è un nastro sensibile alla pressione che utilizza un film di polietilene ad altissimo peso molecolare (UHMWPE) con un forte adesivo acrilico modificato.

Il risultato è un materiale con la più alta resistenza all'impatto di qualsiasi materiale termoplastico attualmente realizzato. È altamente resistente ai prodotti chimici corrosivi ad eccezione dell'acido ossidante.

Assorbimento dell'umidità estremamente basso e coefficiente di attrito altrettanto basso. Autolubrificante, Chafe è estremamente resistente all'abrasione (15 volte più resistente all'abrasione rispetto al carbonio).

<http://www.protect-tapes.com/products/chafe>

Solovelanet cerca

Stiamo cercando una persona che si interessi della vendita degli spazi pubblicitari di Solovelanet all'estero, è richiesta un'ottima conoscenza dell'inglese e una buona esperienza velica.

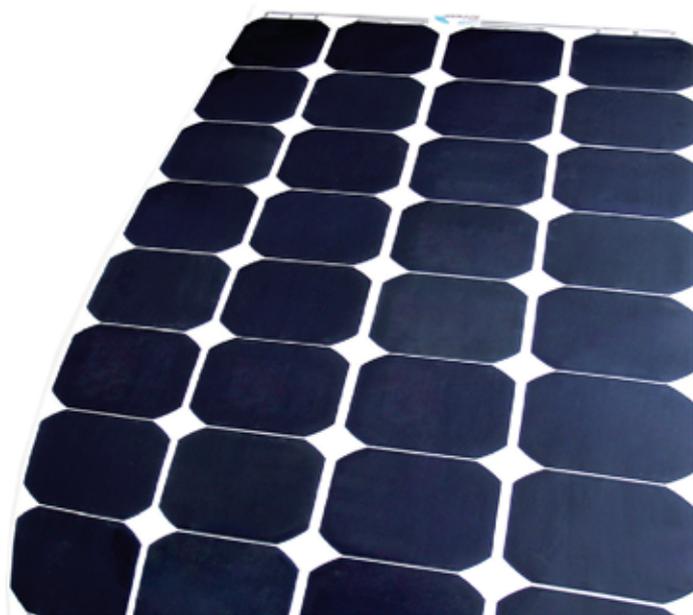
Cerchiamo anche collaboratori madre lingua inglese per scrivere articoli per l'edizione internazionale.

Gli interessati possono scrivere a info@solovela.net

as sea boat
SOLAR SOLUTION



Diamo **FORMA**
all' **ENERGIA**

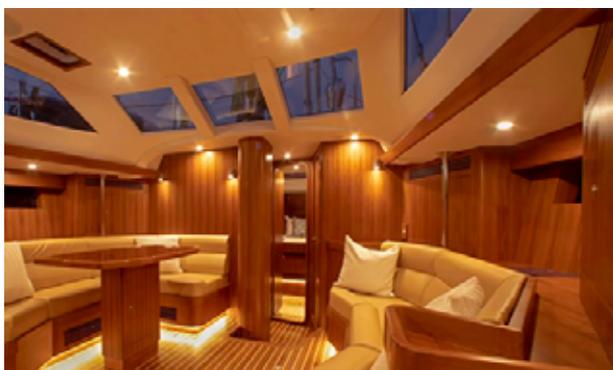


SOLBIAN



Hylas 48

Hylas Yachts



- In alto l'Hylas 48 in rada. Al centro la dinette della stessa barca e qui sopra una visione notturna del pozzetto

Annapolis è il più importante salone della vela negli Stati Uniti, ed è qui che la Hylas Yachts, il cantiere di Taiwan guidato da Joseph Huang, ha voluto presentare il suo ultimo modello, l'Hylas 48. Si tratta di una barca a pozzetto centrale dalla tuga molto importante. Se il disegno degli esterni, firmato Dixon Design, non colpisce particolarmente per grazia e bellezza, gli interni colpiscono per l'abbondanza di legno e riportano il diportista – visitatore a diversi decenni fa quando nelle barche europee si vedeva solo legno fin tanto che Michael Schmidt con i suoi Hanse non rivoluzionò l'idea degli interni delle barche da diporto.

La fattura della falegnameria è classica della zona di costruzione e il prezzo della barca ad esso proporzionato.

Per quanto la barca voglia essere economica, forse ci sono dei particolari che lasceranno perplesso l'utente europeo come i passauomo ancora con la cornice di alluminio alta, o il bottazzo fatto da un profilo di alluminio con un inserto di gomma nera, entrambe cose che si vedevano sulle barche degli anni 80.

NEW
458



315 348 388 418 ^{new}458 ^{new}508 548 588 675

www.hanseyachts.com

[®]*Hanse* 
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

Nautigamma Trade srl
Importatori per NordEst Italia | Marina Punta Faro - Lignano UD | tel. 0431 720500



Ovni 400

Alubat Yachts



► Scheda tecnica

L.f.t.	12,90 m
L.scafo	12,28 m
L. galleggiamento	11,54 m
Baglio massimo	4,35 m
Immersione massima	2,88 m
Immersione minima	0,98 m

Dopo il lancio del nuovo Ovni 450, il primo monoscafo prodotto dopo il cambio di proprietà, l'Alubat presenta un nuovo progetto che fa parte della stessa gamma, l'Ovni 400. Il cantiere parla di questo come di un progetto che continua l'impostazione del progetto precedente, ma a partire dal progettista che per il 450 è Marc Lombard e per il 400 è lo studio Mortain e Mavrikios, le due barche sembrano essere piuttosto diverse tra loro, tanto da far pensare a un cambio di direzione del cantiere.

Fatto salvo per il materiale di costruzione che continua ad essere l'alluminio, il 450 ha la carena che a poppa presenta due grandi spigoli, uno sotto la linea di galleggiamento e uno sopra, mentre il 400 sembrerebbe avere uno scafo molto più squadrato con uno spigolo solo (non ci sono rendering di poppa).

L'attrezzatura di coperta del 400 è molto più orientata verso la crociera con la presenza di un rollbar e di uno spray hood rigido. Anche i timoni sono diversi, il 450 ha una sola pala, mentre il 400 è un bipala.

La tuga poi sottolinea ancor di più la distanza tra i due disegni. Quella del 400 è squadrata e piuttosto spigolosa, mentre il 450 ha una tuga più tradizionale e armonica.

La pinna di deriva, invece, è la classica pinna retrattile della Ovni che rientra nello scafo con un movimento a compasso.

Se la pinna retrattile non ha alternative, gli interni offrono ben 4 varianti: due, tre o anche quattro cabine con uno o due bagni. ●

SAILITALIAYACHTMANAGEMENT



Cos'è La Gestione?

Sailitalia propone l'acquisto con formula di gestione dal 1987

Il programma vi permette di navigare diverse settimane all'anno sulla vostra barca o una equivalente in Italia e nel Mondo

Quando il proprietario non usa la barca, la Sailitalia la noleggia garantendo una rendita indipendentemente se la barca verrà locata o meno

Sailitalia si prende carico dell'ormeggio, assicurazione e dell'intera gestione della barca

I Vantaggi del Proprietario

Rendita mensile fissa e garantita.

Da 4 a 6 settimane di utilizzo, più altre settimane last minute.

Accesso alle nostre basi in Italia e nel Mondo.

Zero costi di gestione e di manutenzione

Utilizzo di altre imbarcazioni

Equipe specializzata dedicata al Proprietario



Sailitalia





FOUNTAIN PAJOT®
SAILING CATAMARANS

NEW 67
ONE STEP
AHEAD



CHIAMA PER FISSARE LA VISITA

INCREDIBLY
COMFORTABLE
CATAMARAN YACHT FOR
THE MOST DEMANDING SAILORS
EURO SAIL YACHT IMPORTATORE FOUNTAIN PAJOT



euro sail
Yacht

INFO@EUROSAILYACHT.COM
+39.346.37.88.888

● Beroil 16



Il Beroil 16, presentato a settembre da Beroil, è un progetto della Magnard Innovation.

Un cat a basso costo con foil studiato con la collaborazione di VPLP (studio francese che ha progettato la maggior parte degli IMOCA del Vendée Globe e molti dei Maxi Trimarani con foil) dedicato a chi si avvicina al mondo dei foil e alle scuole di vela.

L'idea di Benjamin Magnard, titolare dello studio di progettazione, è quella di creare un catamarano sportivo dotato di foil che sia sicuro da portare anche da chi non ha esperienza di questo tipo di barche, ma al contempo sia divertente e possa dare tutte le sensazioni di una barca con foil ad un prezzo abbastanza contenuto da essere interessante anche per le scuole di vela.

Il Beroil 16 nasce da un lungo periodo di sperimentazione che ha portato alla creazione di Voilavion, un cat più sportivo sul quale Magnard e VPLP sono potuti arrivare alla configurazione di Beroil.

La barca sale sui foil già a 8 nodi di velocità. ●

► Scheda tecnica

Lunghezza	4,9 mt	Randa	11,8 mq
Baglio	2,54 mt	Fiocco	3,9 mq
Albero	7,5 mt		

I nuovi First



► First 24

Dopo anni in cui sembrava che a Beneteau non interessasse più nulla del settore performance se non per quello che riguardava i Figaro, ecco arrivare quattro nuovi modelli della gamma First.

Si tratta di quattro nuovi piccoli modelli: un 14, un 18, un 24 e un 27 piedi. Le barche, presentate tutte insieme, sono frutto dell'acquisizione del cantiere sloveno Seascope da parte di Beneteau, infatti sono i modelli della Seascope rivisti e dotati di una nuova livrea.

Si svela così il perché dell'acquisizione del marchio Seascope e il suo mancato inserimento come nuovo marchio della già nutrita lista di brand posseduti dal gruppo francese.

I quattro modelli prodotti dal cantiere, in buona parte già sperimentati e ben conosciuti dal pubblico per la bontà del loro progetto, erano l'occasione perfetta per Beneteau per bruciare i tempi e presentarsi sul mercato con quattro nuovi modelli della gamma First affermando così la volontà di rilanciare con forza una gamma che sembrava destinata a scomparire.

Secondo voci non confermate questi modelli dovrebbero essere il preludio al ritorno anche dei grandi First, quelli che hanno fatto la fama della gamma su tutti i campi di regata del mondo. Preludio che troverebbe il suo seguito a primavera con il lancio di un nuovo 53 piedi.



► First 24

m orangemarine
DESIGNED FOR BOATING

PREZZO IMBATTIBILE

84 €99



CREATO DAI NOSTRI INGEGNERI
GIUBBOTTO SALVAGENTE
AUTOGONFIABILE ERGO
AUTOMATICO 170 N

CARATTERISTICHE :

- Galleggiabilità reale di 170 N
- Cintura di sicurezza in tessuto certificata CE
- Sistema di attivazione UML MK5
- Tubo di gonfiaggio orale
- Cartuccia di gas 33 g
- Camera d'aria arancione anti-spruzzo
- Fibbia in acciaio inox, Zip QBZ
- D-ring per cinghia intercosciale
- Tessuto poliestere 600 D e mesh 3D
- Peso del portatore 40 kg min.
- Giopetto: 55 - 145 cm

RAPPORTO QUALITA'/PREZZO IMBATTIBILE

I nostri impegni*



Soddisfatti o rimborsati*



Consegna gratuita*



Offerte equipaggi*



Spedizioni in giornata*



★★★★★

*Vedi CGV

info@orange-marine.it | Tel. +39 011 08 66 164

www.orange-marine.it

Lo sciacallo

Vado a caccia di relitti, barche affondate, danneggiate. Compro tutto

di Alessandro Gallo



Siamo a Rapallo per vedere dal vivo cosa è accaduto, qui qualche settimana fa il vento e il mare hanno fatto dei danni catastrofici. Oltre 200 barche o sono affondate o sono state schiantate contro la passeggiata del lungomare, dove ancora si trovano. Barche accatastate le une sulle altre, uno spettacolo desolante.

Sul lungomare incontriamo un personaggio che attira la nostra attenzione. Entra ed esce dalle barche danneggiate, le osserva, le studia e prende appunti, ci avviciniamo, cominciamo a parlare, per aprire una conversazione ci mettiamo un po', non sembra amare particolarmente i giornalisti, ma poi, lentamente, si rilassa e inizia a parlare e noi scopriamo un mondo che non conoscevamo.

Quello che segue è parte di quanto ci siamo detti andando a prendere un caffè insieme a lui. L'uomo, pur sostenendo di non aver nulla di cui vergognarsi, ha accettato di parlare con noi solo se gli avessimo garantito l'anonimato, per questo lo chiameremo Mario, un nome di fantasia.

SVN – Mario, cosa fa lei qui?

Mario – Cerco barche da comprare.

SVN – Ma come, compra dei relitti?

Mario – Sì, compro relitti, li metto a posto e li rivendo.

SVN – È legale?

Mario – Sì, certo, la barca deve fare la dichiarazione di evento straordinario. Questo è riportato sulla licenza di navigazione, non nascondo nulla a nessuno. Le barche si riparano e quando lo si fa bene tornano come nuove.

SVN – Ma da chi le compra?

Mario – Da tutti. Dai privati che non hanno fatto la polizza kasko e ora si trovano con un relitto che gli costerà per portarlo via e per ripararlo e non intendono investirci così tanti soldi. Oppure dalle assicurazioni. Quando un'assicurazione dà per persa la barca e la paga al suo assicurato, la barca è la sua.

A quel punto la vende a qualcuno come me che la rimette a posto.

SVN – Ma se la barca è dichiarata persa, come fa lei a metterla a posto.

Mario – Dichiarata persa perché secondo il perito dell'assicurazione riparare la barca costerebbe di più che pagare il premio all'assicurato, ma in molti casi riusciamo a rimetterle a posto e a guadagnarci sopra.

SVN – Prende anche le barche affondate?

Mario – A volte, dipende da come sono messe. Ci sono barche di nome che, anche se sono affondate, vale la pena investirci e rimetterle a posto.

SVN – Quanto ci guadagna su una barca?

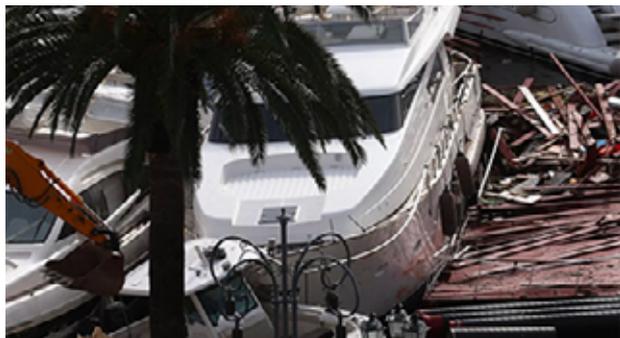
Mario – Dipende dal cantiere, dalla vetustà della barca, dal fatto che i motori siano integri o abbiano subito danni.

SVN – Ci dia un'idea.

Mario – Si può andare dal 25% al 100%, dipende. A volte sbaglio i conti o non vedo qualche danno e ci rimetto un sacco di soldi. Una volta ho comprato una barca che poi ho dovuto smaltire perché irrecuperabile e ho speso anche dei soldi per farlo.

SVN – Lei lo sa che quelli come lei li chiamano sciacalli?

Mario – Sì, lo so, ma mi sembra una cosa stupida, io non rubo nulla, compro e, anzi, risolvo problemi. Lei cosa ci fa con una barca in quello stato? (indica una barca a motore con una grande falla sulla murata) Nulla! Se la porta in cantiere, le fanno un preventivo tale che le conviene comprare la barca nuova. Con me, invece, lei incassa i soldi della sua assicurazione e anche quelli che le do io e si è levato il problema. Pensiamo a tutto io e la mia squadra, portiamo via la barca, la ripariamo e la vendiamo. Chi compra sa che si tratta di una barca incidentata e rimessa a posto. Dov'è lo sciacallaggio?



► La mareggiata che ha colpito Rapallo ha distrutto oltre 200 barche

www.solovela.net

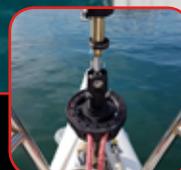
JIBER®

IL PRIMO JIB FURLER SENZA PROFILO

IL ROLLAFIOCCO, REINVENTATO.



MINOR CATENARIA



BASSO PROFILO



SICUREZZA



FACILE RIDUZIONE

PHOTO BY: STUDIO BORLENGHI

WWW.UBIMAIORITALIA.COM

UBI MAIOR ITALIA®
SAIL BLOCKS – DECK HARDWARE – CUSTOM PROJECTS

• via Serravalle 35 • 50065 • Molino del Piano (FI) • ITALIA
• Tel. +39 055 8364421 • info@ubimaioritalia.com

PHOTO BY: FABIO TACCOLA

COYOTE

La storia di una leggenda americana nella vela

di Alessandro Gallo

Euscito a ottobre il film di Thomas Simmons, Coyote: la storia di Mike Plant. Non molti conoscono Plant, ma il ragazzo dal ciuffo biondo è rimasto nel cuore di molti velisti americani e a venticinque anni dalla sua morte in mare questo film vuole celebrarlo.

Plant non è stato un eroe positivo, dedito alla cocaina, viziato, senza grandi ideali, aveva però dei grandi sogni e riusciva a materializzarli in avventure sensazionali.



► Non è uno degli skipper più conosciuti, ma sicuramente è stato uno dei più intrepidi. Figlio di famiglia borghese senza alcun problema economico, Mike cresce viziato, con poca cultura e privo di ogni ideale se non quello di eccellere in qualche cosa e per farlo, scelse la vela

Mike girò il mondo per due volte, una di queste partecipando al Vendée Globe. Cominciò a navigare nei suoi venti, iniziò da zero, senza che nessuno lo avesse istradato. Aveva capito che in quella passione, nella vela, poteva diventare qualcuno, cosa che non gli era riuscita in altre discipline.

Nella sua vita si costruì due barche, con entrambe fece il giro del mondo. La terza barca decise che non l'avrebbe costruita lui. La fece disegnare da Rodger Martin, un progettista sudafricano trapiantato a Newport (USA), dove la fece costruire. Era un 60 piedi molto avanzato e leggero che chiamò Coyote.

Con Coyote decise di partecipare all'edizione del 1992 del Vendée Globe. La barca andava portata in Francia, a Les Sables-d'Olonne, da dove il Vendée sarebbe partito. Mike affrontò la traversata da solo. Molti giorni dopo la sua partenza, trovarono il Coyote capovolto alla deriva in oceano, ma di Mike non si seppe più nulla. Non si venne mai a sapere il motivo per cui la barca perse il bulbo che ne provocò l'immediato capovolgimento, ma quella fu l'ultima navigazione di Plant.

Thomas Simmons, il regista del film – che chi l'ha visto ha definito eccellente –, non è un regista di professione, ma conosce molto bene il protagonista, perché Mike era suo zio e il suo eroe. ●



#enjoy your life
Oceanis 51.1 new world benchmark.

Dream  Yachting
NORTH SARDINIA SAIL Group

IMPORTATORE



BĒNĒTEAU

Le nostre sedi:

Pontedera (PI) via Roma 33/35, Tel. 0587 59124

Marina Cala de' Medici - Rosignano Solvay (LI)

Viale Trieste 142

info@dreamyachting.it - www.dreamyachting.it



Moria di delfini in Liguria: colpa del morbillo

L'ultimo ritrovamento risale a qualche giorno fa quando sulla spiaggia di Arenzano, in Liguria, dopo il brutto tempo della settimana scorsa, dei passanti hanno rinvenuto un piccolo di delfino.

Un esemplare di *Stenella* di circa 3 mesi. L'animale è il 128esimo delfino morto trovato nel 2018 sulle spiagge liguri. Inizialmente si è ipotizzato che la causa della morte fosse d'attribuirsi all'inquinamento come spesso accade ma, una volta analizzato il corpo del piccolo

delfino, si è accertato che la causa della morte anche per questo esemplare è stata l'infezione da morbillo. Cristina Casalone, coordinatrice del centro di referenza nazionale per le indagini diagnostiche sui mammiferi marini spiaggiati presso l'istituto zooprofilattico sperimentale di Piemonte e Valle d'Aosta, ha spiegato che al centro hanno isolato un ceppo di Dolphin Morbillivirus arrivato in Mediterraneo, si tratta di un ceppo molto pericoloso perché il sistema immunitario dei delfini non ha difese contro di esso. Il morbillo è diventato la prima causa di morte tra i delfini, il resto lo fanno i batteri che arrivano in mare dopo le grandi piogge.

News

Alex Thompson si incaglia

Alex Thompson ha dimostrato che anche i migliori possono sbagliare (se di sbaglio si tratta dal momento che non c'è ancora una spiegazione ufficiale), lo skipper inglese, secondo all'ultimo Vendée Globe e tra i più noti velisti del mondo, in prossimità dell'arrivo della Route du Rhum alla Guadalupa, si è incagliato.

L'incidente è avvenuto intorno alle 22 di ieri sera, ora della Guadalupa, e sembra dover essere attribuito a un errore nella lettura del map navigator, ma per sapere realmente cosa sia accaduto, bisognerà attendere l'arrivo di Thompson.

Lo skipper inglese, che stava navigando vicino all'isola della Guadalupa, per trarsi d'impiccio è stato obbligato a usare il



motore rompendo i sigilli.

Thompson dovrebbe essere il primo tra gli IMOCA, ma adesso bisognerà vedere cosa decide la giuria circa l'uso del motore e la rottura dei sigilli.



Ventura Yachts srl

Liguria di Ponente - Marina degli Aregai

Concessionaria Grand Soleil Cantiere del Pardo
Agente Fountaine Pajot

Tel. +39 0184 481520 - Mob. +39 348 0076480 - info@venturayachts.it - www.venturayachts.it
Porto Turistico Marina degli Aregai - Via Gianni Cozzi, 1 - 18010 Santo Stefano al Mare



GRAND SOLEIL
YACHTS



FOUNTAINÉ PAJOT



Partner ufficiale di Netus Yacht Brokers per le imbarcazioni usate



Federica Stronati

Professionalità, esperienza e passione per il mare nel mercato dell'usato

www.netusyachtbrokers.com info@netusyachtbrokers.com +39 349 5250542



Yemen: liberato il solitario francese Alain Goma

E' l'Eliseo a dare la notizia che Alain Goma è finalmente libero. Il navigatore solitario lo scorso 3 giugno, spinto dalla carenza di acqua potabile a bordo, aveva attraccato nel porto di Al-Hudaida nello Yemen senza sospettare che questo fosse al centro di una guerra civile estremamente sanguinosa. Nella zona erano già morti più di 10.000 civili. Alain, giunto in porto, era stato immediatamente "arresta-

to" e trasferito nel deserto da dove per mesi non era arrivato alcun segnale di vita.

Il 50enne voleva fare una rotta inconsueta per un solitario, partito nell'agosto del 2017, era arrivato a Gibuti, nel corno d'Africa, da dove era ripartito per far rotta verso l'indiana Goa. Nella traversata aveva incontrato poco vento, cosa che aveva allungato il suo viaggio di molti giorni, e quando aveva capito che non ce l'avrebbe fatta a raggiungere Goa con l'acqua che aveva a bordo, piuttosto ingenuamente si era diretto sul porto più vicino con l'idea di fare acqua e ripartire. Quando in Yemen si dice che un uomo è stato arrestato è come se questo fosse stato rapito, nessuno sa dove i prigionieri stranieri sono portati, e tutto dipende da quale milizia ha operato.

In un posto dove si uccide anche solo per gioco, la vita umana vale poco e nulla e riuscire a liberare qualcuno è un lavoro molto lungo che la diplomazia francese ha portato avanti nel silenzio più assoluto sollecitata dalla pressione che la famiglia di Alain ha fatto attraverso i mass media.

E' stata coinvolta, fa sapere l'Eliseo, l'Arabia Saudita e l'Oman che i francesi hanno ringraziato per l'opera svolta.

News



Nautigamma importerà le barche dell'Hanse Yachts

Il gruppo tedesco Hanse ha riorganizzato la sua rete vendita italiana stringendo un accordo d'importazione con la Nautigamma di Lignano Sabbiadoro, lo storico importatore del marchio Dehler.

E' proprio grazie alla reputazione che Nautigamma si è guadagnata con il marchio Dehler che i dirigenti dell'Hanse hanno deciso di siglare l'accordo d'importazione. Da oggi Nautigamma opererà, quindi, sull'Emi-

lia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Il vecchio importatore del nord est, uno degli importatori della prima ora, Peter Markowitz, collaborerà con Nautigamma curando per loro alcuni aspetti della vendita delle imbarcazioni Hanse.

News



JEANNEAU YACHTS

Un mondo di lusso e di eccezione



Jeanneau 51

Equipaggiato con il pack **Raymarine**

43° PARALLELO
SCARLINO (GR)
+39-0566 866094
dario@parallelo43.it

BUENAONDA
SANTO STEFANO AL MARE (IM)
+39-0184 48 10 28
info@buenaonda.it

EUROPE YACHTS
OLBIA
+39-347 630 5930
info@europeyachts.it

LIONELLO YACHTS
PORTO SANTA MARGHERITA DI CAORLE (VE)
+39-04 2126 0418
info@lionelloyachts.it

MARINA CHARTER
SALERNO
+39-089 72 6315
info@marinacharter.it

M-YACHTS
PORTO ERCOLE (GR)
+39-0564 837 574
info@myachts.it

NT
CIVITAVECCHIA (RM)
+39-0766 502958
nautica@nauticatirreno.it

RAVENNA BOAT SERVICE
MARINA DI RAVENNA (RA)
+39-0544 531 000
info@ravennaboatservice.it

REGHION YACHTS
REGGIO CALABRIA
+39-0965 32 4545
info@reghionyachts.it

SYS
MESSINA (ME)
+39-337 8866 571
siciliamare@siciliamare.it

**UNION YACHTS BROKER
BOAT COMMERCE**
LAVAGNA (GE)
+39-0185 314021
unionyachts@unionyachts.com

YACHT PARTNER
MESAGNE (BRINDISI)
+39-0831 09 22 50
info@yachtpartner.it



JEANNEAU YACHTS

Bavaria: il nuovo management spiega la nuova linea aziendale



Dopo aver portato i libri in tribunale e rischiato di chiudere definitivamente i battenti, il cantiere Bavaria, comprato all'ultimo momento utile dal fondo d'investimento tedesco CMP, riparte.

Il nuovo direttore generale del cantiere Erik Appel, ha spiegato che Bavaria andrà incontro a una ristrutturazione profonda che avrà lo scopo di razionalizzare le gamme prodotte e l'attività di produzione.

Per prima cosa, ha spiegato Appel ai giornalisti, Bavaria riporterà l'intera produzione in Germania. Quello del ritorno a produrre in Germania è un punto su cui il dirigente ha insistito molto. Negli ultimi anni prima del default parte della produzione era stata spostata in Croazia.

Il numero di modelli per ogni gamma (vela e motore) saranno ridotti. Oggi Bavaria ha in gamma 26 modelli tra vela e motore, questi dovranno scendere a 10 - 12 modelli di cui il 60% saranno a vela e il 40% a motore. Nella vela non si produrrà più il Bavaria 65 presentato a Dusseldorf lo scorso anno.

Nei prossimi mesi e anni, saranno messi fuori produzione i modelli più vecchi per rinnovare completamente la gamma. Il cantiere produrrà circa 3 modelli nuovi ogni anno divisi tra gamma motore e gamma vela.

Il nuovo 50 piedi (C50) disegnato da Maurizio Cossutti, è stato temporaneamente tolto dalla produzione per essere ripensato in funzione del sistema produttivo, sono in fase di ultimazione alcune modifiche al progetto per migliorare la barca e per permetterne una produzione di serie più efficiente. Le migliorie introdotte nel C50 saranno poi riportate anche nel C45, e il C57.

Il direttore generale ha tenuto a sottolineare come nessun lavoratore, tranne quelli che hanno lasciato il cantiere di loro volontà durante la crisi, sia stato licenziato.



VNS

VITELLI NAUTICA STORE



● SHIP CHANDLER ●

Via del Campone,72 - Porto S. Stefano (GR)

www.vitellinauticastore.it

Quarantotto ore in mare attaccati alle zattere non d'altura



Si è conclusa felicemente l'avventura dei due pescatori, Renato Spano di Olbia e Alessandro Vitiello della Maddalena, che sono rimasti 48 ore in mare attaccati a due zattere di salvataggio del tipo non d'altura, ovvero, quelle che una volta si chiamavano atolli. Gli uomini sono affondati con la loro barca in legno di 14 metri, con cui erano partiti da Porto Ercole, a causa dal brutto tempo che ha danneggiato alcune tavole del fasciame della carena provocando il repentino ingresso dell'acqua e un quasi immediato affondamento. Fortunatamente i due uomini hanno avuto il tempo di liberare due zattere a cui sono rimasti attaccati con il corpo in acqua dal punto vita in giù per due giorni e due notti.

L'allarme era stato dato dalle famiglie che non li avevano visti rientrare.

Le ricerche, scattate subito dopo l'allarme, sono continuate con sei motovedette e un elicottero per tutto il tempo sino al ritrovamento dei due superstiti. Il primo naufrago ad essere individuato è stato Renato Spano che, prelevato in mare dall'elicottero di soccorso, al suo arrivo a terra è sembrato sorprendentemente tranquillo e sorridente. L'uomo è stato portato in ospedale per accertamenti anche se è stato dimesso dopo poche ore.

Meno bene è andata ad Alessandro Vitiello che, ritrovato poco dopo, quando è stato tratto in salvo era disidratato e in ipotermia. Al momento comunque l'uomo non è in pericolo di vita.

In pochi giorni questo è il secondo naufrago che vede coinvolti dei pescatori che passano più di 40 ore in acqua e ne escono in una sorprendente forma fisica, pochi giorni fa era toccato a Giovanni Amodio che anche lui rimasto in acque per giorni è stato recuperato con successo.

PIERMAR

Imbarcazioni e attrezzature nautiche

- Una vela per tutti -

Scopri il nuovo

COBRA 38

A partire da

€ 110.000





▶ First 27

Un First alle olimpiadi?

Quando ieri il direttore di Solovelanet, Maurizio Anzillotti, ha scritto a Gianguido Girotti Direttore Generale della Beneteau per chiedergli se secondo lui fosse plausibile pensare al Figaro 3 come barca di classe olimpica per le regate offshore, regate che la World Sailing (Federazione internazionale della vela) ha promosso al posto delle regate dei Finn, si è sentito rispondere che il Figaro3, probabilmente, è una barca troppo costosa per fare classe olimpica, ma che invece un progetto realizzato con i due fondatori del cantiere Sloveno Seascope potrebbe avere una chance.

Girotti non è uomo da dire cose che non hanno fondamento e la sua idea, spiegata nella nota inviata al nostro Direttore, che la nuova classe offshore debba essere una classe di barche dal prezzo contenuto per allargare al massimo la platea degli atleti interessati, ha un fondamento e lascia intravedere un piano preciso del cantiere francese, piano che il Direttore Generale non spiega, ma che può essere intuito mettendo insieme alcune informazioni.

Qualche mese fa la Beneteau, sorprendendo molti, aveva acquistato il cantiere sloveno Seascope

produttore di barche veloci di piccole dimensioni (14, 18, 24 e 27 piedi). La cosa aveva sollevato diversi interrogativi. Si sapeva che il cantiere francese voleva rilanciare la gamma First, ma partire dal 14 piedi era una cosa che non era nelle corde del cantiere che non si era mai impegnato in barche di quelle dimensioni.

Oggi, alla luce delle dichiarazioni di Girotti, si potrebbe ipotizzare che il progetto iniziale fosse proprio quello di creare una gamma partendo dal basso per avere un modello tra i 24 e i 28 piedi da proporre alla World Sailing come classe olimpica. Le barche Seascope sono molto veloci e esteticamente interessanti, il prodotto ideale da dove ripartire con una gamma First rinnovata che miri ad avere una modello olimpico.

C'è da scommettere che la barca da sottoporre alla World Sailing sia stata già disegnata e, forse, già costruita. Il gruppo Beneteau, proprio con l'arrivo di Girotti nel Cantiere Beneteau, ha aperto un centro studi, un capannone dove un team di ingegneri fa sperimentazione e ricerca, il luogo ideale per creare una barca destinata ad essere classe olimpica.

Alla luce di questi sviluppi, vedere a breve, una barca Beneteau nominata quale nuova classe olimpica, forse, non è solo un sogno. ●



race
NAUTICA
marine



OFFICIAL DEALER



DUFOUR
YACHTS

 **GRAND SOLEIL**

RACE NAUTICA & DUFOUR - UN RIFERIMENTO NEL TIRRENO



Race Nautica Marine: 2018 Dufour World Best Dealer

RACE NAUTICA & GRAND SOLEIL - UNA SINERGIA VINCENTE



RACE NAUTICA MARINE SRL - MAIN OFFICE: PUNTA ALA (GR)
DUFOUR, FONTAINE PAJOT, GRAND SOLEIL, SUNBEAM DEALER

 +39.0564.923475
 +39.329.2508299

 www.racenautica.it
 info@racenautica.it



PH. CREDITS: MAX RANDY



I cantieri hanno paura di prendere le barche affondate in Liguria

Il maltempo che a Rapallo ha distrutto oltre duecento imbarcazioni e altre decine ne ha affondate negli altri porti della Liguria ha lasciato uno strascico di problemi che stanno investendo tutta la costa della regione.

Il primo problema è dove e come portare le barche semi-affondate. Per muovere alcune barche servono mezzi di grandi dimensioni che non possono entrare in porto a causa delle barche affondate. Il comune studia una strategia che non sarà semplice e nel frattempo i cantieri di riparazione di cui la Liguria è piena si trovano davanti a una scelta che, se errata, gli potrebbe costare caro.

I telefoni dei cantieri sono caldi, gli armatori che sono tenuti, quelli che possono, a muovere velocemente i loro mezzi, cercano un posto dove portare la barca, ma non tutti i cantieri sono disposti ad accoglierli a braccia aperte. Il pericolo che operatori della zona hanno prospettato a Solovelanet è quello di riempire il piazzale di barche che apparentemente sembrano portare tanto lavoro, ma che poi rischiano di rimanere ferme lì per anni in attesa delle eventuali cause tra proprietari e assicurazione.

In Liguria gli spazi sono sempre ristretti e ogni cantiere può ospitare un numero limitato di imbarcazioni, se riempie il piazzale con barche che rimangono lì per anni e che a volte neanche pagano la sosta, poi non c'è più spazio per le barche che i lavori li fanno velocemente e li pagano.

Ma anche dire no, non è facile. Ci sono barche che hanno bisogno di centinaia di migliaia di euro di lavori, se le cose andassero bene ci sarebbe di che lavorare per diversi mesi.

Al capo cantiere l'arduo compito di fare la scelta.





NEW 63 EXCLUSIVE LUXURY WITHOUT COMPROMISE



ORGANIZZAZIONEMARE®
Yacht Broker



DUFOUR
YACHTS

LA ROCHELLE



USATO SELEZIONATO

- Dufour 45e - 2010
- Dufour 350GL - 2016
- Dufour 365GL - 2009
- Dufour 40P - 2003
- Dufour 34P - 2008
- Dufour 450GL - 2015
- Dufour 500GL - 2014
- Dufour 512GL - 2016

- Sun Odyssey 49i - 2008
- Hense 54 - 2008
- Sun Odyssey53 - 2011

MARINA DI NETTUNO (RM)
RIVA DI TRAIANO - CIVITAVECCHIA (RM)

www.orgmare.it - orgmare@orgmare.it
tel. +39.335.522.86.26

XCS

Un nuovo brand di catamarani, Excess, la prossima sfida di Bénéteau

di Maurizio Anzillotti



Nei saloni autunnali è stato presentato il nuovo brand del Gruppo Bénéteau Excess. Excess, o meglio XCS, è un brand di catamarani che si andranno ad affiancare a un altro marchio del gruppo francese e leader del mercato catamarani, Lagoon. La Bénéteau non è stata particolarmente generosa di particolari illustrando il nuovo progetto, anzi si può dire che al di là di qualche rendering sfumato e un'idea generale di quello che sta nascendo non si è saputo nulla di più.

Guardando i rendering, si nota lo scalino accentuato in carena, che allarga lo scafo appena sopra la linea di galleggiamento, ma mantiene una carena piuttosto fina negli scafi. Se ne può dedurre che si tratta di barche più sportive dei Lagoon. Questi ultimi invece hanno scafi larghi con bordi liberi molto alti, pensati per mettere la comodità al primo posto fra i valori espressi dalla barca. S'intravede un boma molto vicino al tettuccio, il che farebbe pensare che non ci sia un fly vero e proprio, sensazione rafforzata da quella che sembra essere una colonnina del timone a poppa che spunta appena dal nero di fondo.

Se così fosse, si confermerebbe la natura più sportiva delle barche. Timonerie laterali per controllare le vele durante le andature di finezza e un boma basso per un piano velico importante. Per cercare di sapere qualcosa di più di queste barche abbiamo parlato con Lorenza Turrisi, che è il responsabile del nuovo brand della Bénéteau.

Turrisi è un manager con un'ottima esperienza in diversi grandi cantieri italiani e francesi. Lorenza, come ci dirà lei stessa, è stata assunta dalla Bénéteau due anni fa, è giunta dal gruppo Bavaria, proprio per occuparsi del nuovo brand. In questi due anni ha lavorato in Lagoon, cosa che ci fa comprendere come i due brand stiano operando a stretto contatto.

SVN – Brand manager, una bella posizione e l'inizio di una bella avventura, la tua nomina è stata una sorpresa?

L.T. – Un grande onore, ma non direi una sorpresa; sono stata assunta dal Gruppo Bénéteau circa due anni fa proprio con lo scopo di occuparmi del lancio commerciale di Excess, ma ricopro anche ruoli commerciali all'interno del marchio Lagoon.

SVN – Excess? Brand che sappiamo ha avuto dei problemi, o almeno ha avuto dei ritardi.

L.T. – Ha avuto dei ritardi, ma non dei problemi.

► Lorenza Turrisi, responsabile del nuovo brand di catamarani del gruppo francese Bénéteau, l'Excess, che condividerà il management con Lagoon



Il settore dei catamarani sta vivendo un grande boom con una domanda in rapidissimo aumento già sul primo marchio del Gruppo, Lagoon; per far fronte a ciò e per accogliere l'arrivo di un secondo marchio è stato necessario portare prima a termine importanti investimenti volti ad aumentare la capacità produttiva.

SVN – Ma adesso ci siamo, il brand è lanciato e a Düsseldorf sappiamo che presenterete i vostri primi modelli.

L.T. – Presenteremo i rendering e alcuni modelli in scala, mentre le prime barche in acqua sono attese per il Salone di Cannes del 2019.

SVN – Excess avrà con Lagoon lo stesso rapporto che Bénéteau ha con Jeanneau?

L.T. – No, Bénéteau si scontra frontalmente con Jeanneau, i due marchi dividono una stessa fascia di mercato. Excess produrrà catamarani filosoficamente diversi dai Lagoon e si rivolgerà a una clientela differente. Gli Excess saranno più sportivi, adatti a chi ama giocare con il vento e a chi tiene al design e alle prestazioni della propria barca. Sempre considerando che stiamo parlando di catamarani da diporto dove la comodità rimane un valore fondamentale.

In ultimo bisogna considerare che Bénéteau e Jeanneau sono due marchi che nascono storicamente divisi. Excess e Lagoon invece condividono il management, il che rende difficile che i due marchi possano entrare in conflitto fra loro.

SVN – Gli Excess saranno più costosi dei Lagoon?

L.T. – Excess ambisce a diventare uno dei marchi tra i più venduti in termini di volumi pur garantendo gli standard qualitativi per i quali il Gruppo Bénéteau è noto. Il posizionamento di prezzo sarà dunque in linea con quello degli altri marchi attualmente leader del mercato.

SVN – Come sarà composta la gamma degli Excess, quanti modelli farete e in che tempi?

L.T. – Il programma è per cinque modelli che saranno denominati in metri secondo la loro lunghezza, a partire dall'11 per finire al 15.

SVN – A chi è stato affidato il compito di disegnare le nuove barche?

L.T. – A Düsseldorf, al salone tedesco, scoprirete tutto, per il momento lasciami ancora mantenere qualche segreto.

SVN – Appuntamento a Düsseldorf. ●





Le promesse di Toninelli

di Maurizio Anzillotti

Caro ministro Toninelli, a settembre quando ci onorò della sua visita al Salone Nautico di Genova, ha fatto delle promesse probabilmente perché convinto che così facendo si sarebbe ingraziato il pubblico degli industriali che lo stavano ascoltando. Ha promesso due cose. La prima che entro ottobre 2018 il registro telematico del diporto sarebbe diventato operativo, la seconda che il limite di lunghezza dei natanti sarebbe stato portato da 10 a 12 metri.

Siamo a fine novembre e, come ampiamente previsto da noi e da chiunque conosca anche solo superficialmente il funzionamento della macchina dello Stato – esageratamente lenta quando ci sono in ballo interessi contrastanti –, del registro telematico del diporto non vi è traccia. Lo stesso dicasi per i natanti a 12 metri.

Se in altre occasioni ci è capitato di essere molto critici con quanto detto dai ministri che l'hanno preceduta al Salone Nautico di Genova, con lei non ce la sentiamo di insinuare nulla, vista la grande ingenuità da lei dimostrata, che ci induce a credere nella sua buona fede.

Per prima cosa, qualcuno avrebbe dovuto spiegarle che un ministro non dà mai delle date, in un contesto come una visita a una fiera, non si dice mai che una cosa accadrà entro una determinata data. Ci si limita a dire che accadrà, questo perché le possibilità che una cosa accada entro la data a lei riferita dal suo entourage è pari a zero. Secondo, prima di fare una promessa, parliamo dei natanti a 12 metri, un politico si dovrebbe informare se vi sia o no una richiesta relativa a quanto si va a promettere.

È stupido, oltre che inutile, promettere una cosa che nessuno vuole. Quando lei ha promesso di interessarsi dell'argomento natanti si aspettava un'ovazione e decine di articoli, almeno sui giornali specializzati, per elogiare la sua idea, ma non è stato così e non lo è stato perché quanto da lei proposto non ha un senso logico. I natanti non possono essere acquistati con il leasing agevolato e nessuno comprenderebbe un 12 metri senza usufruire dello sconto della metà dell'IVA consentito dal leasing agevolato. Da qui l'inutilità di quanto da lei proposto. Non se la prenda per questi nostri appunti: siamo convinti che lei sia una persona onesta e volenterosa, senz'altro molto più onesta della maggioranza dei politici che l'hanno preceduta al Salone Nautico di Genova, ma riteniamo che dovrebbe evitare di mettersi a fare il falegname se non sa come si usa un martello. ●



► Il ministro delle infrastrutture e i trasporti Danilo Toninelli

UPGRADE TO A CNB YACHT!
SEMI-CUSTOM YACHTS 66' & 76'
WWW.CNB.FR



GENOVA: CNB 66 - DÜSSELDORF: CNB 66

CNB
yacht builders

Exclusive Italian dealers

Oceanis Yachts - Main Office Sanremo - Portofino - Tel. +39 0184 481113 - www.oceanis.it

Silveri Yacht - Milano - Salerno - Tel. +39 335.7015773 - www.silveriyacht.it

Decreto dignità come incide sul costo del posto barca?



Matteo Italo Ratti è il direttore del Marina di Cala de' Medici e un esperto in materia di marina privati

Con un'interessante serie di articoli, Matteo Italo Ratti ci sta illustrando, punto per punto, cosa incide sul costo del posto barca. In questo servizio analizza l'incidenza del Decreto Dignità approvato dal governo

Nelle precedenti rubriche abbiamo cercato di comprendere in quale misura le imposte che devono sostenere i gestori dei porti incidono sul costo finale dell'ormeggio. Passeremo adesso ad analizzare un altro fattore che incide sul prezzo di locazione del posto barca, ovvero il costo del lavoro in ambito portuale, concentrandoci sull'impatto che avrà su quest'ultimo il recente Decreto Dignità, approvato lo scorso agosto. Cos'è cambiato nel settore della nautica dopo l'11 agosto 2018, quando è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Legge 9 Agosto 2018, n. 96?

La legge vorrebbe disciplinare i contratti di lavoro a tempo determinato, intervenendo anche sulle tutele in caso di licenziamento illegittimo e determinando gli esoneri contributivi per favorire l'occupazione giovanile. Per le aziende del turismo nautico l'impatto di questa nuova disposizione si è già fatto sentire con la fine della stagione estiva. Le strutture portuali, infatti, vivono di una stagionalità che inizia a fine aprile e termina con la fine di settembre e un porto turistico che ospita fra i 600 e i 1.000 posti barca ha mediamente un organico tra i 15/20 dipendenti fissi.

La nuova normativa prevede che il contratto di lavoro a tempo determinato sia utilizzabile solo in presenza di necessità specifiche: "Esigenze temporanee e oggettive, estranee all'ordinaria attività, ovvero esigenze di sostituzione di altri lavoratori"; nonché "esigenze connesse a incrementi temporanei, significativi e non programmabili, dell'attività ordinaria", prescrizione che stride con l'esigenza di risorse specializzate con contratti legati alla stagionalità del settore e relativi a un'attività ordinaria e non straordinaria.

In pratica, l'assunzione di un dipendente a tempo determinato è diventata possibile solo per incrementi temporanei dell'organico, non programmabili e non più attinenti alla gestione ordinaria. La norma, inoltre, è ancor più limitante dal momento che i contratti a tempo determinato possono essere stipulati nel li-

mite massimo del 20% del numero dei lavoratori con un contratto a tempo indeterminato, in forza al primo gennaio dell'anno di assunzione.

Questa situazione normativa mette i porti turistici che intendano non diminuire i propri servizi di fronte a un dilemma: trasformare tutto l'organico a tempo indeterminato, cosa che aumenterebbe i costi di gestione della struttura che andrebbero inevitabilmente a ricadere sul prezzo del singolo posto barca, oppure investire su programmi di formazione veloce, per attivare contratti stagionali meno remunerativi per il lavoratore o, ancor peggio, sviluppare un nuovo lavoro "precaro" in cui il lavoratore è assunto per brevi periodi al fine di svolgere le attività meno specialistiche, soluzione che andrebbe sicuramente a danno dei lavoratori, ma anche delle imprese, costrette a un turn over continuo di personale scarsamente qualificato.

Ma quanto inciderebbe sul costo dell'ormeggio la trasformazione di un intero organico a tempo indeterminato? Se una struttura media già dispone di un organico a tempo indeterminato di circa 15-20 persone, il cui costo medio annuo, applicando il contratto dell'industria del turismo, si aggira sui 650/700.000 €, convertire a tempo indeterminato la necessità di incremento di organico collegata alla stagione estiva porterebbe a un aumento di costi di circa 250/300.000 € annui.

Nelle precedenti rubriche avevamo dimostrato che l'incidenza delle imposte quali: Canone Demaniale, IMU, TARI, TASI e Addizionale Regionale e infine l'IVA, generava un costo fra gli 806 e i 3.380 € annui a posto barca. Ora vediamo che il costo medio delle risorse umane necessarie incide per circa 970 € a posto barca e che l'incremento ipotizzabile derivante da una possibile trasformazione dei contratti a tempo indeterminato inciderebbe in ulteriori 450 € a posto barca. Una possibile soluzione a questa problematica potrebbe essere un nuovo contratto collettivo specifico per il settore della nautica, ma questa è un'altra storia. ●

SPARTIVENTO YACHTS

DEALER ESCLUSIVO



Contatti salone
☎ +39.328.5954787

8-16
DEC 2018
PARIS *Mautic*



TI ASPETTIAMO
HALL 13
STAND H02

boot
Düsseldorf

19-27
gennaio
2019

SCOPRI LE NOVITA' VELA E MOTORE
VACANZE IN BARCA A VELA E I NOSTRI
PROGRAMMI DI GESTIONE

VIVILO INSIEME A NOI

HALL 1 - STAND D16

- VACANZE IN BARCA A VELA
- DEALER ESCLUSIVO
 - BENETEAU
 - MONTECARLO
 - LAGOON
- PROGRAMMI DI GESTIONE

PORTOROSA | CAPO D'ORLANDO | TRAPANI | TROPEA | SALERNO | CARIBBEAN

☎ 06.97628732

✉ sales@spartivento.it

🌐 www.spartiventoyachts.it

segui su



Il futuro di Italia Yachts

Il cantiere Italia Yachts negli ultimi due anni ha visto profondi cambiamenti a iniziare dalla proprietà. Ripercorriamo le tappe di questo cambiamento e ne parliamo con l'attuale amministratore delegato

di Maurizio Anzillotti

Italia Yachts è un tipico cantiere italiano: grande qualità e numeri contenuti. Se i francesi con i loro cantieri vanno dai 400 agli 8.000 pezzi, da noi, il Pardo, che al momento è il cantiere che va per la maggiore, costruisce 50 barche l'anno e ne è soddisfatto. Così è per Italia Yachts, che produce una ventina di barche l'anno curate e costruite con un'attenzione quasi maniacale, barche dove anche il particolare più insignificante è tema di riflessione, studio e scelte sofferte.

Italia Yachts nasce nel 2010 per volontà di due velisti veneti navigati, Franco Corazza e Marco Schiavuta, entrambi agguerriti regatanti, ex concessionario X-Yachts il primo. Nato in un momento drammatico dell'economia del Paese e di buona parte del mondo occidentale, Italia Yachts cresce veloce. Sforna cinque modelli nei primi cinque anni, nel sesto realizza un capannone dove costruire le proprie barche, ma non tutto fila liscio come i soci fondatori vorrebbero. La qualità del prodotto, che in questo caso c'è tutta, non basta a garantire lo sviluppo di un'azienda importante come può essere un cantiere, soprattutto se questo, come accade per Italia Yachts, ha l'obiettivo di vendere la maggior parte della sua produzione all'estero.

Il cantiere quindi va in sofferenza e nel 2016 si rende necessario l'ingresso di un nuovo socio che rifinanzi il cantiere. Il nuovo socio è un cliente del cantiere, una persona che ha avuto modo di toccare con mano il livello qualitativo raggiunto da Corazza e i suoi soci, si tratta della famiglia Vitulano.

L'ingresso della famiglia Vitulano nella compagine societaria del cantiere avviene con un aumento di capitale in conseguenza del quale il 45% delle quote passa al nuovo arrivato. I Vitulano portano diversi cambiamenti. Il capannone in cui si è iniziata la lavorazione di alcuni modelli viene chiuso e la produzione torna per intero nelle mani del cantiere Baruffaldi che sin dagli inizi ha costruito gli Italia Yachts.

A un anno dall'ingresso dei Vitulano, questi capiscono le potenzialità del cantiere e le sue criticità e decidono di investire di più e di prendere il controllo totale acquistando il pacchetto di maggioranza e arrivando al 55%.

L'ingresso dei Vitulano significa non solo capitali, ma l'arrivo in cantiere di una mentalità aziendale molto diversa da quella passionale dei fondatori.

Francesco Pisciotto

Il nuovo amministratore delegato della Italia Yachts è nato a Pagani nel 1964. Studia ingegneria navale e meccanica al Federico II di Napoli e assume il suo primo incarico importante presso la Azimut Benetti nel 1995 rivestendo la mansione di direttore generale. Nella sua carriera è stato per breve tempo anche AD della Baglietto.

Pisciotto non è un velista, si è formato ed è cresciuto nel mondo delle barche a motore. La sua esperienza lavorativa nel mondo della vela prima di approdare a Italia Yachts è stata presso la Vismara Marine. Forse proprio questa sua mancanza di passione per la vela gli permetterà di portare il cantiere verso gli obiettivi prefissati.

Con il suo arrivo in azienda si è completata la trasformazione dell'Italia Yachts da cantiere caratterizzato da una forte connotazione veneta in un cantiere più nazionale con al suo interno forze e idee che rappresentano culture diverse.



► Francesco Pisciotto

Con l'acquisizione della maggioranza, molte altre cose cambiano. Fra queste si registra l'arrivo di un amministratore delegato, un uomo di esperienza che viene dal mondo delle barche a motore, ma che conosce bene le dinamiche di un cantiere: stiamo parlando di Francesco Pisciotto, ex AD di Baglietto ed ex direttore generale di Benetti.

Con lui il cantiere affronta la difficile trasformazione da realtà artigianale a realtà industriale che non miri a fare grandi numeri, ma che gestisca un numero ristretto di barche con un sistema e una visione più vicini a quelli industriali che a quelli familiari-artigianali. Abbiamo incontrato Pisciotto e gli abbiamo fatto alcune domande per capire quale sarà il futuro del cantiere. Dire che sia stato generoso d'informazioni sarebbe un'esagerazione, e da quanto ci ha detto non è facile capire su quale strada sia Italia Yachts.

SVN – Italia Yachts ha sempre puntato molto all'estero, volete continuare questo cammino?

F.P. – Certamente, oggi il 60% delle nostre vendite avviene in Italia, e il 40% è all'estero. Il nostro obiettivo è di ampliare la presenza sui mercati internazionali fino ad arrivare al 65% della produzione.

SVN – Sin dai primi mesi da quando la famiglia Vitulano è entrata nella compagine societaria del cantiere, avete aperto un ufficio negli Stati Uniti, segno evidente che quello è uno dei mercati sul quale puntate.

F.P. – È vero, puntiamo molto sugli Stati Uniti, che rappresentano il 50% del mercato globale ed è doveroso per Italia Yachts essere presenti in questo mercato.

SVN – Gli Stati Uniti, però, hanno rappresentato un grande sogno per molti cantieri ed è sempre stato un sogno infranto, nessuno, tranne i grandi cantieri francesi, è riuscito a sfondare negli USA, perché voi dovrete farcela?

F.P. – Perché l'approccio è diverso. Negli USA non si deve vendere il prodotto, devi vendere te stesso e far comprendere la grande qualità del prodotto. Solo se si riesce a stabilire un rapporto diretto con il pubblico ci si può aspettare che questo risponda. Per essere vincente sul mercato statunitense devi capire cosa loro si aspettano: negli Stati Uniti, l'armatore si aspetta che il cantiere lo segua per tutto il tempo in cui lui avrà quella barca, anche oltre gli obblighi di garanzia. Cosa che ha permesso la fidelizzazione negli anni di tutti i clienti di Italia Yachts.

È un rapporto stretto basato su un livello di fiducia profondo oltre che sulla qualità del prodotto, per questo abbiamo scelto di avere una società in America e di sviluppare un network di distribuzione e di assistenza capillare.

SVN – Per quanto gli Stati Uniti siano molto grandi e il mercato delle barche a motore rappresenti una fetta importante del mercato globale, quello della vela è molto più piccolo di quello europeo, questo non può essere un grande limite?

F.P. – In un mercato che rappresenta il 50% della ricchezza nel mondo, sicuramente c'è una nicchia di mercato che richiede imbarcazioni di altissima qualità. E questo sposa in maniera perfetta l'obiettivo aziendale, che si estende sulle 40 barche all'anno.

SVN – Presto presenterete l'11.48, il secondo modello della gamma race, ma abbiamo sentito parlare di nuovi progetti in arrivo, ci può dire qualche cosa?

F.P. – Sì, stiamo già lavorando su nuovi progetti, dei quali presto parleremo.

SVN – Il che significa che si tratta di più di un modello?

F.P. – Quello che le sto dicendo è una vera anteprima. Presenteremo i rendering di due modelli, un modello che rientra nella gamma già in produzione e un modello più grande.

SVN – Quindi volete entrare nel mondo dei Maxi?

F.P. – Ho già detto di più di quello che avrei dovuto dire, non mi faccia sbilanciare oltre.

SVN – Sbaglio se scrivo che sarà un 72-74 piedi veloce, un performance?

F.P. – Non le posso dire altro se non che Italia Yachts vuole dare continuità ai propri clienti che si avvicinano sempre più interessati al nostro brand, quindi stiamo meditando di proporre un'imbarcazione che va ben al di là della nostra gamma, che ora arriva fino ai 54 piedi.

SVN – A oggi, vendete poco meno di 20 barche l'anno, quale sarà l'obiettivo dei prossimi anni?

F.P. – Il nostro obiettivo primario è rappresentato dalla qualità e dalla fidelizzazione del cliente, e per questo i numeri aumenteranno di poco ma incidiranno sensibilmente in percentuale, in riferimento all'attuale produzione.

SVN – Capisco, ma senza un minimo di quantità il fatturato non cresce e lì nascono i problemi.

F.P. – Diciamo che vogliamo arrivare intorno alle 35/40 barche annue.

SVN – L'Italia Yachts dei primi anni aveva tanta passione, ma alcune cose non funzionavano, come il marketing, che ha sempre sofferto, almeno in Italia. La comunicazione del cantiere con i giornali era inesistente.

F.P. – Stiamo affrontando con più sistematicità il settore della comunicazione ampliando il raggio dell'informazione riferita al cantiere, ai suoi progetti e alle sue iniziative, anche in campo internazionale. Per farlo abbiamo impegnato anche risorse esterne professionalmente riconosciute. ●



A caccia di record

Il record per cat non abitabile sulla rotta Dakar Guadalupe è uno dei record più duri da stabilire e uno dei più ambiti. Su questa rotta navigatori francesi e navigatori italiani si danno battaglia da anni con fortune alterne, ora a provarci saranno due navigatori romani.

Testo di Maurizio Anzellotti fotografia di Andrea Falcon







Andrea Falcon



Andrea Falcon



I record sulla Dakar Guadalupe per catamarani non abitabili ha una lunga storia piena di colpi di scena. Un record dove, evento quasi unico nella storia della vela sportiva, gli skipper francesi se la sono sempre dovuta vedere con quelli italiani e spesso hanno dovuto cedere il passo.

Dakar Guadalupe su un catamarano non abitabile si può anche leggere come il record della sofferenza dove l'uomo navigatore attraversa una prova totale, psicologica e fisica.

Quasi due settimane passate su quello che potrebbe somigliare alla lontana a un Nacra 17 senza foil. Un cat sportivo con rete centrale e con due terrazze che sembrano dei davanzali in cima a delle strutture in carbonio. Non esiste alcuna cabina, alcun riparo. Pioggia vento, freddo, caldo, non c'è fuga, non c'è difesa. Il mangiare diventa un esercizio di sopravvivenza, non c'è la possibilità di cucinare, l'unica cosa che si può fare è aprire una busta e nutrirsi. I bisogni fisici possono trasformarsi in veri incubi. Soffrire, soffrire e resistere questo è il motto di chi è abbastanza matto da voler tentare un record del genere. Poi c'è la paura. A bordo si è in due, soli a centinaia di miglia da terra, per buona parte della rotta si è fuori dalla portata degli elicotteri di soccorso, se

Il record



► Nico (sinistra) e Vittorio Malingri (destra)

Il record fu stabilito per la prima volta da Matteo Miceli e Andrea Gancia nel 2005 su Bondina Nera, un cat non abitabile di 20 piedi costruito da Matteo Miceli. Miceli aveva registrato un tempo di 13 giorni e 13 ore.

Nel 2007 il record fu conquistato da una coppia di navigatori francesi Pierre-Yves Moreau e Benoit Lequin che abbassarono il tempo a 11 giorni, 11 ore, 25 minuti e 42 secondi. Il record dei francesi resistette per dieci anni. Miceli cercò di riprenderselo nel 2007 sempre con Biondina Nera, ma questa volta proprio in coppia con Tullio Picciolini. Purtroppo i due scuffiarono e non furono più in grado di rigirare la barca. Nel 2017 ci provarono la coppia Vittorio e Nico Malingri, padre e figlio i quali ebbero successo e portarono il record a 11 giorni 1 ora 9 minuti e 30 secondi.

accade qualche cosa le possibilità di sopravvivenza non sono altissime. La notte poi, quando si naviga da soli mentre il compagno cerca di dormire, venti minuti alla volta, i pensieri si affollano e i fantasmi volano bassi tra le vele, per farcela le possibilità sono due, o sei completamente fuori di testa o hai dei nervi d'acciaio.

Tullio e Gianmarco

A metà novembre a Ostia, il quartiere della capitale che si affaccia sul mare, la Dakar Guadalupe ha trovato un'altra coppia di campioni che tenteranno di strappare il record a Vittorio e Nico Malingri, padre e figlio che lo hanno stabilito nel 2017.

I due sono Tullio Picciolini e Gianmarco Sardi e la barca è Ocean Cat, il nuovo nome della barca con cui i Malingri hanno stabilito il record l'anno scorso e che loro hanno comprato.

I due che a Ostia hanno presentato la loro impresa, partiranno su OceanCat, tra gennaio e febbraio da Dakar, in Senegal e percorreranno 2.551 miglia per raggiungere, dall'altra parte dell'oceano, la Guadalupe. Se vorranno mettere i loro nomi alla riga sopra a quella dei Malingri nell'elenco dei detentori del record dovranno essere veloci, molto veloci. Il tempo da battere è 11 giorni 1 ora e 9 minuti.





► Tullio Picciolini parla alla presentazione di Ocean Cat

Tullio e Gianmarco come è facile intuire non sono dei novellini, anche se sono poco conosciuti al grande pubblico. Tullio, che ha 6 traversate oceaniche (Atlantico e Pacifico) al suo attivo, ha tentato di battere il record già nel 2011 in coppia con Matteo Miceli, su Biondina Nera, la barca di Miceli, ma i due hanno scuffiato e il sogno si è interrotto in mezzo all'atlantico quando ormai era evidente che fossero più veloci dei due francesi, Pierre-Yves Moreau e Benoit Lequin che in quel momento detenevano il record. Gianmarco ha un'esperienza diversa. Anche lui ha diverse esperienze in Atlantico e Pacifico e vanta una decennale esperienza sui catamarani sportivi in doppio ai quali si è aggiunta poi un'avventura sui Mini 650 che lo porterà a correre la Minitransat nel 2021. ●

La parola a Tullio

OCEAN CAT



SVN – Tullio cosa credi che sia la cosa più importante per affrontare un'avventura di questo tipo?

T.P. – La preparazione e il tema a terra. Se non sei preparato molto bene, se non hai controllato mille volte ogni cosa, sperimentato e studiato ogni apparecchio, ogni parte dell'attrezzatura, non hai chance e poi gli amici che ti seguiranno, loro sono fondamentali.

SVN – Quante persone vi seguiranno durante la vostra avventura?

T.P. – In totale saranno 12 persone.

SVN – Dodici persone che vi seguiranno girando e notte?

T.P. – Sì, ci sarà un certo numero di persone che a turno ci terrà d'occhio sempre e devo dire che questa è una cosa che oltre ad essere fondamentale è anche molto tranquillizzante da un punto di vista psicologico.

SVN – Quanto è pericolosa un'avventura del genere?

T.P. – E' pericolosa, ma non come si pensa. O, almeno, se si vuole si può limitare il pericolo.

SVN – Come.

T.P. – Pensando che la sicurezza è la cosa più importante. La sicurezza tua e di chi, nel caso, ti dovrà venire a soccorrere, è più importante del record stesso.

SVN – Un'idea insolita per chi fa cose come queste.

T.P. – Sì, ma credo che sia una cosa importante. Io e Gianmarco la vediamo nello stesso modo. Ce lo siamo detto più volte. Forse non dovremmo dirlo perché forse non è un concetto che piace agli sponsor, ma per noi la sicurezza viene prima di ogni cosa e se mai ci dovessimo rendere conto che continuando il livello di pericolo salirebbe oltre a quanto siamo disposti ad affrontare, alzeremmo le mani.

SVN – Tu sai bene cosa ti aspetta lì fuori.

T.P. – Sì l'ho già vissuto con Matteo nel 2011. Un'esperienza fondamentale per preparare questo secondo tentativo.

La parola a Gianmarco

OCEAN CAT

SVN – Perché hai deciso di fare una cosa del genere?

G.S. – Io insegno vela presso il 3V, un circolo di vela a Bracciano vicino Roma, insegno a ragazzi e bambini e un giorno un bambino alla domanda come vorresti essere da grande mi ha risposto, come te. Lì ho capito che quello che volevo fare era essere da esempio, riuscire a trasmettere i valori che io trovo nella vela ad altri.

SVN – Quando tornerai a terra, dovrai quasi subito rimetterti in moto per prepararti alla Mini Transat del 2021. Credi che quello che stai vivendo ora, ti servirà per la Mini.

G.S. – Certamente, credo che questa sarà una grande esperienza, un momento di crescita importante e quanto imparerò qui, sicuramente mi tornerà utile sul Mini.

SVN – Ho sentito che a bordo di Ocean Cat non avete la zattera, non è pericoloso?

G.S. – La zattera autogonfiabile non c'è, uno per-

ché peserebbe troppo e sarebbe troppo ingombrante, ma poi, soprattutto, perché non servirebbe. Ocean cat è inaffondabile. Ci sono 14 comparti stagni separati tra loro. Anche se dovessimo prendere un oggetto in mare e fare una falla, si allagherebbe solo un compartimento, tutti gli altri rimarrebbero intatti garantendo la galleggiabilità del mezzo.



L'omicidio di Kim Wall

Nell'agosto del 2017, una giornalista svedese scompare dopo aver intervistato un inventore a Copenaghen, in Danimarca, più tardi il suo corpo viene trovato a pezzi. Questa la sua storia





di Nadia Allera

di Jean Bonnet

Il 10 agosto, nel pomeriggio, Kim Wall, giornalista freelance trentenne, aveva detto al suo ragazzo che sarebbe andata a Refshaleøen, il porto di Copenaghen. Lì avrebbe intervistato Peter Madsen, l'eccentrico inventore che aveva costruito un sottomarino raccogliendo 200.000 euro di fondi in crowdfunding.

Kim era una ragazza vivace, non bellissima, ma intelligente, che aveva lavorato per il "Guardian" e il "New York Times" e per molti altri giornali di primo piano. Si stava facendo un nome e, quando chiamava nelle redazioni per proporre i suoi servizi, i responsabili di queste la stavano a sentire. Sapevano che Kim non proponeva mai servizi superficiali come facevano molti suoi colleghi, i quali, invece di muoversi e andare a caccia del materiale per fare articoli interessanti, preferivano leggere i giornali e scrivere rimaneggiando e riciclando notizie. Così finivano con il riproporre alle redazioni roba già letta e riletta.

Kim aveva deciso d'intervistare Peter Madsen, perché questi era un personaggio singolare, un inventore brillante e stravagante, il soggetto giusto per diventare il protagonista di uno dei suoi servizi. Ingegnere aerospaziale, Madsen aveva fondato una

► Qui sotto, Kim Wall, la giornalista trentenne scomparsa dopo essersi recata al porto di Copenaghen per intervistare Peter Madsen



società che si interessava di creare missili a basso costo da inviare al limite dell'atmosfera. Ma Kim non voleva incentrare l'intervista sui missili, ma sul sottomarino; era quella nave molto simile a un U-Boot tedesco della seconda guerra mondiale che solleticava l'interesse della ragazza. Madsen, nel 2014, si era licenziato dalla società che lui stesso aveva fondato e si era messo a costruire sottomarini privati. Ne aveva costruiti tre, l'ultimo era l'UC3 Nautilus in cui ora abitava.

Kim arrivò a bordo del Nautilus alle 19.00. Il sole era ancora alto, in effetti, in quel periodo dell'anno in Danimarca non faceva mai notte, il sole scendeva scomparendo sotto l'orizzonte, ma non a sufficienza da far calare le tenebre, quindi a qualunque ora del giorno e della notte c'era sempre della luce. Madsen aveva promesso a Kim che le avrebbe fatto fare un giro sul fondo della baia di Køge, nel canale che divide la Danimarca dalla Svezia.

Quando arrivò, Madsen l'accolse cordialmente e le mostrò il suo piccolo gioiello. Il sottomarino sembrava realmente un U-Boot in miniatura come molti gliel'avevano descritto. L'inventore invitò la giornalista a salire in torretta e qualcuno, da lontano, scattò una fotografia dove si vedevano Kim e Peter che ridevano. Poi partirono. Circa un'ora dopo, alle 20.30, un'altra persona, da un traghetto, scattò una seconda fotografia al sottomarino in navigazione in superficie.

Da quel momento nessuno vide più Kim Wall. Il suo ragazzo la chiamò più volte, ma senza successo. Pensò che all'interno del sottomarino i cellulari non prendessero, ma la mattina dopo, quando vide che Kim non era ancora rientrata a casa, si preoccupò molto e andò alla polizia.

Le ricerche della giornalista iniziarono subito. La polizia, come prima cosa, andò all'imbarcadero del Nautilus e lì Peter Madsen dichiarò che aveva lasciato la giornalista a terra la sera prima. Nel pomeriggio di quello stesso giorno, però, una barca privata aveva salvato Madsen dal naufragio del suo sommergibile.

La polizia, insospettita da quel misterioso naufragio, dispose per il recupero del sommergibile e accertò che, al contrario di quanto aveva dichiarato Madsen, il sommergibile non era affondato per un'avaria, ma

► Qui sotto Peter Madsen all'interno dell'UC3. Sotto, in fondo alla pagina, lo stesso Madsen parla con la polizia nei primi giorni dell'indagine



per un sabotaggio a opera, evidentemente, dello stesso Madsen, che più tardi ebbe a dire che aveva pianificato di morire con il suo sottomarino. Nel sommergibile la polizia trovò degli abiti da donna strappati, che risultarono essere quelli di Kim, lì le cose cambiarono e i sospetti che il procuratore aveva su Madsen si fecero quasi certezze. Madsen fu arrestato. Messo sotto pressione, l'ingegnere alla fine ammise che la ragazza era morta per un tragico incidente. Kim, disse Madsen, stava scendendo sotto coperta mentre lui teneva aperto il portello del sottomarino, che pesava 70 chili, ma scivolò, perse l'equilibrio e il portello cadde sulla testa della donna uccidendola sul colpo. Preso dal terrore, aveva gettato il corpo in mare.

La storia raccontata da Madsen era una bugia, ma una base di verità l'aveva, il corpo di Kim era stato gettato realmente in mare. Dieci giorni dopo, il 21 agosto, un ciclista trovò il dorso di una donna su una spiaggia, mancavano la testa e gli arti. Il DNA confermò che si trattava del corpo mutilato di Kim Wall. A quel punto, la polizia, con l'aiuto dei sommozzatori della Marina, cercò i rimanenti resti del corpo della giornalista sul fondo della baia, dove vennero ritrovati dentro dei sacchetti di plastica appesantiti con oggetti di ferro. Tutto sommato, Peter Madsen non era il genio che era convinto di essere.





► Di fianco Peter Madsen fotografato sull'UC3. Sotto la fotografia presa da un passante quando Madsen e Wall hanno lasciato il porto di Refshaleoen



L'autopsia stabilì che la testa non aveva subito traumi assimilabili a quello di un grosso coperchio di 70 chili, mentre sul corpo furono rinvenute le tracce di 15 coltellate, di cui alcune inferte mentre la vittima era ancora in vita e altre appena dopo la morte. Quattordici di queste erano nella zona dei genitali. La posizione di Peter Madsen si aggravava di ora in ora. La polizia trovò sul computer di Madsen diversi video amatoriali di sevizie su donne, tra questi un video dove una donna veniva uccisa e decapitata. L'autopsia accertò anche che Kim prima di morire era stata torturata, legata, schiaffeggiata e colpita con un ferro. Il profilo psicopatico dell'inventore era delineato.



I primi giorni di marzo del 2018, si è aperto il processo a Peter Madsen. Ma, nonostante tutte le prove, il suo avvocato Betina Hald Engmark ha sostenuto che il suo assistito non è l'autore di quelle atrocità, mentre ha ammesso che Madsen è, effettivamente, l'autore dello smembramento del corpo della Wall, smembramento fatto nel tentativo di nascondere il corpo, perché preso dal panico dopo che lei era morta incidentalmente all'interno del sottomarino, mentre lui guidava lo stesso stando fuori, sulla torretta. In un secondo momento, durante il processo, che è terminato ad aprile del 2018, Madsen ha cambiato versione e ha asserito che la ragazza era morta per delle esalazioni di monossido di carbonio all'interno del sottomarino, sempre mentre lui era all'esterno a guidare il mezzo. Jakob Buch-Jepsen, procuratore di Copenaghen e rappresentante della pubblica accusa, era convinto sin dall'inizio delle indagini della colpevolezza di Madsen e alla fine è riuscito a ottenere giustizia. Peter Madsen è stato riconosciuto colpevole di omicidio e di un'altra lunga serie di reati tutti resi più pesanti da diverse aggravanti, fra le quali la crudeltà; la sentenza è stata l'ergastolo.



► Qui sopra Jakob Buch-Jepsen, il procuratore di Copenaghen che ha dimostrato la colpevolezza di Peter Madsen. Al centro, Betaina Hald Engmark, l'avvocato difensore di Madsen. Di lato Tobias Lindholm, il regista che sta preparando la serie televisiva sulla storia di Kim Wall



Qualche settimana fa l'autore e regista di serie televisive Tobias Lindholm ha annunciato di aver iniziato a scrivere la storia di Kim Wall per farne una serie televisiva in sei puntate, che si chiamerà The Investigation. ●

L'autore



Jean Bonnet, nato a Sant Malo, ha vissuto per molti anni sulla Francia atlantica dove ha lavorato in cantieri per costruzioni tecnologicamente avanzate

La qualità delle barche



Il team di Solovelanet, condotto dal nostro direttore, Maurizio Anzillotti, ha indagato su quali sono le principali caratteristiche di una barca di alta qualità. Per farlo si è recato presso il Cantiere del Pardo

[Il video](#)

Maurizio Anzillotti
direttore di Solovelanet



5 mete da maxi

Pensando a una crociera mediterranea con la vostra barca, Solovelanet vi propone 5 località imperdibili. Si parte a primavera da Palma di Maiorca per arrivare a fine estate a Porto Montenegro.

di Giuliano Luzzato







Le fotografie di questa pagina illustrano Maiorca, il suo porto e la sua cattedrale gotica

Abbiamo selezionato per voi cinque porti del Mediterraneo, senza la pretesa di raccogliere con essi il meglio del Mare Nostrum, ne di svelare località ancora sconosciute. Anzi, come leggerete nelle prossime righe si tratta di approdi ben conosciuti, alcune dei veri e propri must. Ognuno di essi ha però le sue peculiarità, più o meno adatte al vostro stile di vita. A voi la scelta.

Palma di Maiorca: i servizi di una città in un luogo di vacanza.

La nostra ipotetica crociera mediterranea parte da Palma di Maiorca, capoluogo dell'arcipelago delle Baleari. Raramente si può trovare un luogo più adatto alle necessità di un armatore, soprattutto se di una barca importante: vi sono quattro marina principali direttamente in città, cui vanno ad aggiungersi altri porti turistici nelle immediate vicinanze per chi preferisse un ambiente più raccolto ed esclusivo. Grazie al suo aeroporto internazionale, la città di circa 400.000 residenti è perfettamente collegata in tutte le stagioni, non solamente d'estate. Questa è

► Palma de Maiorca e Saint Tropez



► In alto, sotto la mappa, un vicolo di Saint Tropez, al centro la famosa terrazza dell'Hotel Sube e, in fine, qui sopra, un avista di Port Vieux, il marina di Saint Tropez, al calare del sole

solo una delle ragioni per le quali potrebbe essere conveniente qui l'invernaggio del vostro yacht, ma ve ne sono molte altre: nel caso abbiate un equipaggio fisso a bordo, nei mesi invernali l'affitto è vantaggioso data l'abbondanza di seconde case in un contesto cittadino, non in un luogo che vive di sola stagionalità. Ma soprattutto avrete a disposizione una moltitudine di cantieri e artigiani specializzati, in grado di far fronte a qualsiasi necessità di manutenzione e refitting, una vera "Boating Valley" parafrasando la Silicon Valley californiana. Che l'home port della vostra barca sia Palma o che l'abbiate raggiunta dall'Italia, la città offre tutto: dal migliore shopping, ai ristoranti per tutti i gusti, alle visite culturali, la Cattedrale gotica innanzitutto, ma l'intero centro storico di Palma vale una visita. Partendo da Palma potrete circumnavigare l'isola di Maiorca, che offre ridossi naturali o porti, circa 50 in tutta l'isola, rendendo la vostra veleggiata sicura e scevra da sorprese. Oppure fare prua sulle altre isole dell'arcipelago, da Minorca dove l'atmosfera è molto britannica, a Mahon soprattutto, alla festaiola Ibiza fino alla selvaggia Formentera. Naturalmente una tale ricchezza di opportunità comporta che Palma sia sempre abbastanza affollata.

Saint Tropez: tutto il fascino della Costa Azzurra

Dal Mediterraneo occidentale la nostra crociera prosegue verso la Costa Azzurra, meta imperdibile, della quale si è scritto di tutto e di più, eviteremo dunque di annoiarvi. Il porto consigliato provenendo da ovest è Saint Tropez, resa famosa da Brigitte Bardot negli anni 60. Il caratteristico borgo di pescatori provenzali (ma fu fondato da coloni dell'antica grecia) si è rapidamente trasformato in una località tra le più esclusive, pur mantenendo una sua forma di "democrazia": infatti, addentrandosi tra gli stretti e caratteristici viottoli è facile trovare ottimi ristoranti a prezzo fisso o botteghe di artisti e artigiani dai costi ben diversi rispetto alle griffe sul fronte del porto. Navigare nel Golfo di Saint Tropez con la brezza termica dei mesi estivi è piacere velico allo stato puro, 10-15 nodi e acqua piatta ne fanno un luogo ideale per tirar bordi, magari in direzione ovest verso la Plage de Pampelonne, detta anche de Tahiti, dove si trova anche il celeberrimo Club 55. Qui darete fondo per un tuffo rinfrescante, ma tutto il golfo si adatta perfettamente per rilassarsi ormeggiati alla ruota.

► Di lato una giovanissima Brigitte Bardot





► In alto, una scena del film “Et Dieu... créa la femme” diretto da Roger Vadim e interpretato da una giovanissima Brigitte Bardot insieme a Jean-Louis Trintignant. Con questo film, ambientato a Saint Tropez, la Bardot diventa un sex symbol e Saint Tropez viene lanciata come meta di VIP

Per godere appieno di Saint Tropez l’ormeggio ideale è nel bacino del Vieux Port, sulla promenade centrale, di fronte ai locali più alla page e sotto lo sguardo della statua bronzea del Bailli de Suffren, marchese di Saint Tropez e viceammiraglio della Marina francese nel 18° secolo che proprio sui pescherecci del luogo imparò l’arte marinai. Dietro al monumento vedrete lo storico Hotel Sube, recentemente ristrutturato: salite al bar del primo piano, aperto al pubblico. Un aperitivo al tramonto sul balconcino è un’esperienza da non mancare e, se non ci fosse posto, dai divani vintage del salone potrete ammirare tutte le memorie nautiche appese ai muri o pendenti dal soffitto: mezzi scafi, modellini, quadri e le famose foto di Plisson.

Trovare disponibilità di ormeggio nel Vieux Port è certamente difficile in alta stagione e quasi impossibile quando si svolgono le regate: la Giraglia Rolex Cup, a metà giugno, e le Voiles de Saint Tropez la prima settimana di ottobre. Se voi e il vostro yacht avete un’anima corsaiola, entrambe le manifestazioni sono dei “must to do” sia per l’aspetto agonistico che per quello sociale, a terra. In occasione della Giraglia, che si conclude a Genova dopo aver doppiato l’isolotto della Giraglia davanti alla Corsica, è imperdibile la festa che il Title sponsor Rolex organizza

► Palma de Maiorca e Saint Tropez



► Qui sopra una vista aerea del promontorio di Portofino. Sotto il famoso porticciolo con il borgo di pescatori che gli si sviluppa intorno

in spiaggia (fino a qualche anno fa era alla Citadelle che domina il borgo) alla conclusione delle regate costiere. Le Voiles de Saint Tropez vedono in mare una flotta composita e irripetibile, dagli yacht classici più importanti ai modernissimi Wally, ma trovano posto tutte le tipologie di yacht e il vostro si troverà in ottima compagnia sia sul campo di regata che all'ormeggio. In questa occasione, oltre alla tradizionale e divertente sfilata degli equipaggi, vale la pena ritornare al bar del Sube per respirare un'atmosfera unica: solo in questa occasione lo affollano centinaia di velisti, dai dilettanti appassionati ai professionisti di fama scesi dagli yacht più blasonati con i quali potrete bere una birra e scambiare le impressioni della giornata. Chi ha detto che la fratellanza della gente di mare si vede solo in acqua?

Portofino:
il porticciolo più bello del mondo per una sosta romantica

La nostra crociera ideale, partita in tarda primavera ci porta da Saint Tropez verso un'altra mecca del savoir vivre e dello yachting d'eccellenza: Portofino. Molti di voi saranno certamente già stati nel caratteristico borgo ligure, ma data la ristrettezza del suo





- In alto una delle ville che si affacciano sulla baia di Portofino. Al centro la famosa piazzetta del brogo dei pescatori. Qui sopra una vista dell'inse-natura del porticciolo vista da terra

specchio acqueo così protetto non avrete preso in considerazione di ormeggiare la barca. La prenotazione al Marina di Portofino è sempre indispensabile, con soli 14 posti (senza corpo morto, occorre calare l'ancora) la disponibilità è davvero limitata e orientata alle barche più grandi per massimizzare gli incassi. Molte le presenze, soprattutto dall'estero in alta stagione, tuttavia gli yacht non si trattengono mai troppo a lungo e, soprattutto se la stagione non è ancora al suo culmine, potrete sperare di trascorrere un paio di notti in banchina ad ammirare questa piccola perla e a farvi ammirare a vostra volta. Per correttezza di cronaca, segnaliamo che abbiamo contattato Marina di Portofino per avere alcune informazioni più dettagliate da fornirvi, ma non hanno ritenuto di rispondere... non sappiamo dunque se presentandovi come armatori invece che giornalisti troverete maggiore disponibilità! Se però non doveste ricevere risposta, segnaliamo che alcuni dei blasonati yacht a vela che trascorrono l'inverno al gavitello del porticciolo più famoso del mondo sono soliti affrontare lunghe crociere estive; in questo caso gli ormeggiatori locali saranno ben lieti di affittarvelo per una breve, quanto indimenticabile, sosta. Avvicinandovi alla banchina di sinistra ci sono inoltre alcuni ormeggi per barche fino ai 40 piedi, soprattutto al mattino potrete trovar posto e saranno gli stessi addetti a segnalarvi alla voce la disponibilità. In alternativa potrete ormeggiare nella vicina Santa Margherita Ligure, la località vale certo una visita, al molo di transito oppure in rada, e da lì raggiungere Portofino con il tender (da ormeggiare vicino al molo dei ferry) oppure con l'ottimo servizio di battelli, in funzione fino a sera tarda. Altra opzione, almeno per l'andata, è la piacevole passeggiata pedonale a picco sul mare di circa quaranta minuti che vi permetterà di visitare lo splendido borgo di Paraggi.

Se la frequentazione della celeberrima piazzetta e dei VIP che la popolano nei week end non fa per voi, il suggerimento è di affrontare una passeggiata sul promontorio, dal quale potrete godere di scorci indimenticabili arrivando fino al faro. Se poi siete dei camminatori, potrete avventurarvi fino alla cala dell'Oro, in direzione ovest, dove non è infrequente veder volare i falchi pellegrini. Essendo inserita nell'area di riserva integrale, la cala dell'Oro non è più raggiungibile via mare ma solo a piedi via terra. A proposito di tutela ambientale, raccomandiamo di rispettare le ordinanze della Capitaneria di Porto circa l'Area Marina Protetta (indicata dagli appositi segnalamenti gialli) che si estende fino a Punta Chiappa e prevede limitazioni in particolare per gli yacht dai 24 metri in su.



► Palma de Maiorca e Saint Tropez



Kastellorizo:
l'atmosfera greca con l'Asia a sole due miglia

Lasciata Portofino ormai alla soglia dell'estate, è ormai tempo di una lunga navigazione per raggiungere l'area di vacanza che trascorrerete con tutta la famiglia. Sappiamo che il Mediterraneo lascia solo l'imbarazzo della scelta, noi vi proponiamo una delle isole più a est dell'Europa: Kastellorizo. A tutti gli effetti è la classica isola greca, della quale si respira l'atmosfera, ma essa si trova a sole due miglia dalla Turchia ed è famosa anche perché qui il regista Gabriele Salvatores girò il film Mediterraneo che gli valse l'Oscar. Ricordate Abatantuono e Bisio, soldati italiani inviati su quest'isoletta sperduta durante la II Guerra Mondiale? Il racconto affonda le radici nella storia, perché Castelrosso, così vuole il toponimo italiano (ma in greco è Megisti) fu veneziana nel 17° secolo e italiana tra i due conflitti mondiali, quando venne definitivamente assegnata alla Grecia. In mezzo molte dominazioni: francesi, britanniche e soprattutto ottomane.

► Di lato, la rada davanti al porto di Kastellorizon, piccola isola greca davanti alla Turchia



Data la sua posizione, da Kastellorizo potrete veleggiare sia in acque greche che dirigervi verso la Turchia, ferme restando le incombenze burocratiche nel caso vogliate dar fondo oppure ormeggiare nelle acque della nazione dirimpettaia. Amministrativamente l'isola appartiene al Dodecaneso ma rimane lontana dal Meltemi che spesso rende le vacanze poco godibili a causa del suo impeto; al contrario, Kastellorizo è più adatta al relax e ai tuffi all'ancora che alla navigazione a vela. L'isola è brulla ma proprio per questo affascinante, offre molte baie e la barca è il mezzo ideale per goderle, essendo praticamente priva di spiagge. Si ormeggia nel porto naturale dell'omonima cittadina, con le sue casette tipiche e i tavolini dei locali a un metro dall'acqua, posta tra capo Santo Stefano, a nord vicino alla Turchia, e Nifti ad est. Da qui la navigazione è breve verso gli isolotti di Agios Georgios, Psomi e Psoradia, oppure alla grotta azzurra, Perastà, che offre i suoi riflessi blu soprattutto al mattino. Quando si fa sera invece, il suggerimento è di salire al castello dei Cavalieri, diroccato, oppure in cima al paese per godere del tramonto. In alta stagione l'affollamento dei turisti (ma ricordate anche voi ne siete parte...) potrebbe togliere un po' di quel fascino silenzioso e sospeso che ispirò David Gilmour dei Pink Floyd per il suo album solista "On a Island": la prima traccia, strumentale, si intitola Kastellorizon. A buon intenditor...

Porto Montenegro: una struttura di lusso in una costa incontaminata

Terminata la vacanza, la famiglia si può imbarcare dall'aeroporto dell'isola alla volta di Rodi, mentre per voi e il vostro marinaio, oppure qualche amico, c'è la navigazione finale di questa crociera mediterranea: Porto Montenegro. Si tratta di una struttura modernissima di 460 posti e ancora in fase di ampliamento nelle infrastrutture, costruita con l'obiettivo primario di attrarre il turismo dei superyacht. Ne consegue un'ottima qualità di servizi a terra, dalla piscina e sport club ottimamente attrezzato all'hotel di lusso del gruppo Regent, da un museo navale alle boutique delle griffe più affermate, fino ad eventi organizzati all'interno dell'area, Porto Montenegro si sta affermando come la nuova meta del turismo d'élite, grazie anche alla vicinanza con l'aeroporto internazionale di Tivat a soli 7 chilometri; a 50 si trova quello di Dubrovnik e a 90 quello di Podgorica, raggiungibili

► Una carrellata di fotografie di Kastellorizon, l'isola più orientale della Grecia



► Sopra la grande piscina che si apre nel Porto Montenegro, di lato un'altra immagine della stessa struttura. Sotto il marina

grazie all'ottimo servizio di concierge che vi organizzerà tutto. La legislazione montenegrina offre inoltre molte opportunità tax free in particolare per chi utilizza la propria imbarcazione per il charter.

Dal punto di vista della navigazione, Porto Montenegro si trova in uno splendido fiordo naturale, il sito di Kotor (Cattaro, antica roccaforte della Serenissima Repubblica di Venezia) è protetto dall'UNESCO e tutta la costa circostante è rimasta incontaminata. Da qui ci si può muovere facilmente verso le coste croate e il nord Adriatico, la Grecia Ionica verso sud, le coste del Gargano e le Tremiti a ovest. Ma queste saranno le mete delle vostre prossime navigazioni, per ora potete lasciare in tranquillità il vostro maxi in un porto protetto dall'orografia e controllato dai servizi della modernissima struttura. Nel caso foste fortunati armatori di uno yacht con equipaggio in servizio tutto l'anno, sappiate che Porto Montenegro dedica loro particolare attenzione, offrendo molteplici opportunità di socializzazione e servizi, inclusi appartamenti e una scuola internazionale per le famiglie che volessero raggiungere l'equipaggio. ●

L'autore



Giuliano Luzzato è l'ex direttore e fondatore della testata Mainsail. Gironalista tra i più raffinati del settore cura articoli di grandi regate, VIP e superyachts.



Neofita a bordo

Quando partiamo in barca, anche solo per un weekend, con amici che non hanno esperienza bisogna insegnargli molto velocemente alcuni elementi base che aiutino a garantire la loro sicurezza

di Maurizio Anzillotti

Quando si parte per la crociera estiva o anche solo per un weekend con a bordo un equipaggio di neofiti, bisogna, prima di prendere il mare, passare a questi alcune informazioni di base essenziali per la loro e la nostra sicurezza e perché questi possano aiutarci nelle operazioni più comuni.

Ciò aiuterà i nostri ospiti a sentirsi più sicuri e partecipi e noi ad avere una chance in più nel momento in cui ci dovesse accadere qualcosa.

Vestire una cintura di salvataggio, evitare di fermare la barca con le gambe, saper tirare una cima, mettere in moto il motore e chiamare soccorso sono tutte cose che chiunque è a bordo, anche per una navigazione di poche ore, deve sapere.

L'incidente più grave che ci possa accadere nel momento in cui navighiamo con un equipaggio di neofiti è cadere in mare. Se cade in mare un membro dell'equipaggio e si sta navigando in una bella giornata estiva, lo skipper lo recupererà senza grandi problemi, ma se a cadere in mare è lo skipper, chi lo recupererà?

Le istruzioni di base all'equipaggio, fra le altre cose, servono proprio a far sì che questi possa aiutare lo skipper nel caso sia questo a cadere in mare.

Andiamo per stadi e iniziamo dalla sicurezza di chi è a bordo.

Le cinture di salvataggio

La prima cosa da fare quando si sale a bordo della barca è distribuire a ognuno la sua cintura di salvataggio per poi, più tardi, spiegargli come si indossa e come si usa.

Ognuno dovrà riporre il giubbotto in un posto facilmente raggiungibile.

Quando si passa a spiegare come si usa, si partirà da come si indossa, per poi illustrare, a seconda di che cintura di salvataggio si tratta, come si attiva.

Il V.H.F.

Lo skipper cade in mare, si ferisce in modo grave o comunque non è in grado di chiedere aiuto, lo deve fare l'equipaggio, per questo almeno una persona dev'essere istruita sommariamente all'uso del V.H.F.

È semplice, basta spiegargli che il canale principale è il 16 e che per parlare bisogna spingere il tasto, per ascoltare rilasciarlo.

Se si naviga sotto costa, è inutile





spiegare come si danno le coordinate Gps, con tutta probabilità, se dovesse servire, nessuno si ricorderà dove leggerle o come farlo. L'importante è che si sappia dove si sta navigando. In caso di richiesta d'aiuto sarà sufficiente dire che si sta navigando da Scarlino all'Elba, da Nettuno a Ponza, tra La Spezia e Livorno. A seguire si deve dare il tipo di barca: una barca a vela lunga circa 14 metri con sei persone a bordo. Queste sono informazioni fondamentali per permettere ai soccorritori di rintracciarci.

Il motore

Un'altra cosa fondamentale per la sicurezza è che uno dei membri dell'equipaggio sappia come si accende il motore e come si usano le marce. Anche in questo caso è inutile dare tante spiegazioni. Basta far vedere qual è il pulsante che attiva il quadro, quello che accende il motore, o come girare la chiave, come si mette in folle e come si mettono le marce.



► Insegnare a tutti, bambini inclusi, a usare il giubbotto -indossarlo e attivarlo se è di quelli ad attivazione manuale - è fondamentale.

Di lato, lo skipper spiega agli ospiti l'utilizzo del V.H.F. - chiamare, parlare, chiedere soccorso -. Sotto, lo skipper insegna ad accendere e spegnere il motore.





► Lo skipper insegna ad uno degli ospiti ad addugliare e lanciare una cima. In alto un membro dell'equipaggio illustra come non bisogna evitare l'avvicinamento delle due barche

L'autore



Maurizio Anzillotti, direttore di SVN Solovelanet, è un esperto di mercato e per molti anni ha navigato in solitaria. Ora lo fa con la famiglia.

Per tranquillità del membro dell'equipaggio che deve imparare queste nozioni, gli si spieghi che nelle barche moderne con S-Drive l'elica è sotto lo scafo in una posizione non raggiungibile dalle gambe di una persona che nuota, quindi non si deve avere paura ad avvicinarsi a chi è in mare.

L'assistenza all'ormeggio

Date le istruzioni di base per la sicurezza, si può insegnare come aiutare lo skipper in fase di ormeggio. Le cose che almeno due membri dell'equipaggio devono sapere sono come addugliare e come lanciare una cima. Quando si fa un ormeggio, avere qualcuno in grado di lanciare una cima senza che questa si aggrovigli e cada in acqua è già un grande aiuto.

È essenziale mettere a conoscenza l'equipaggio dei rischi che si corrono a cercare di fermare la barca ponendosi con le gambe tra uno scafo e l'altro. Purtroppo cercare di fermare la barca a braccia tese o gamba tesa è una cosa che al neofita viene istintiva ed è molto pericoloso, quindi va istruito anche in questo senso. ●

Usare il gennaker

Se quando navigate cercate sempre il massimo delle prestazioni dalla vostra barca, allora non potete fare a meno di utilizzare alle andature portanti un gennaker. Scopriamo, dalla preparazione della barca all'ammainata, tutto quello che c'è da sapere per usarlo in modo corretto e in sicurezza

di Fabio Amoretti



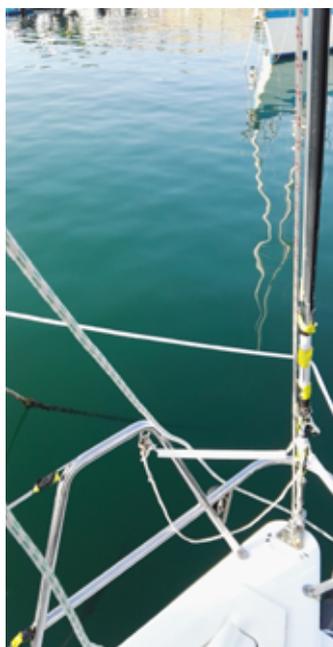
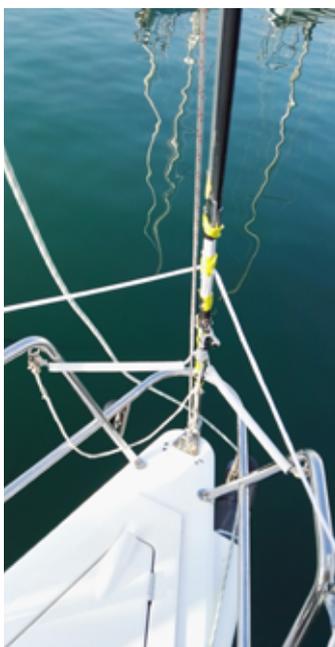
Una cosa fondamentale per non avere problemi durante l'utilizzo del gennaker, soprattutto durante le manovre di issata e ammainata, è preparare tutto con calma e in anticipo. Vediamo quali sono le varie operazioni da compiere suddivise in sei fasi: la preparazione in porto, armare la vela, l'issata, la navigazione, la strambata e l'ammainata.

La preparazione in porto

La prima cosa da fare è piegare la vela in maniera corretta per assicurarsi che non abbia già una caramella mentre viene issata. Dato che questa operazione può portare via un po' di tempo e dev'essere effettuata preferibilmente sotto coperta per evitare che la vela si gonfi, è meglio farla in porto con la barca all'ormeggio. In questo modo avremo tutto il tempo che ci serve e soprattutto, se non siamo forti di stomaco, non dovremo stare in dinette con la barca che rolla e beccheggia tra le onde. In pratica, come bisogna fare? L'operazione è semplice, ma se organizzata male rischia di complicarsi.



► In queste immagini si vede il gennaker appeso per la penna e il sistema per piegarlo in modo che sia pronto all'issata.



Per iniziare è meglio prendere la penna della vela e legarla con uno stroppo a qualcosa di alto, ad esempio i tieniti bene del cielo della dinette (se presenti). Partendo dalla penna ci si fa scorrere tra le dita della mano la balumina della vela fino alla bugna. Così facendo abbiamo la certezza che non ci siano giri. Se vogliamo essere sicuri, allora, possiamo fare la stessa operazione anche sull'inferitura partendo sempre dalla penna e arrivando alla mura. Ora la vela è pronta per essere messa nel sacco. Partendo dalla base la insacchiamo lasciando le tre estremità ben visibili all'esterno.

Prima di prendere il largo è meglio far passare tutte le scotte. Questa seconda operazione necessita di essere fatta in maniera scrupolosa, perché se si passano in modo sbagliato le scotte o la cima a cui è fissata la mura, una volta issato il gennaker, non è semplice porvi rimedio. Quindi facciamole passare assicurandoci che seguano il percorso corretto: esterne a tutto (draglie, strallo, sartie ecc.) fino ad arrivare al bozzello a poppa, dal quale vengono rinviate direttamente, o per tramite di un altro bozzello, su un winch. Completata questa operazione, leghiamo insieme le due estremità delle scotte e fissiamole a una draglia o a un candelieri a prua. A questo punto possiamo ancora montare l'eventuale bompresso, se lo abbiamo, e farci passare la relativa cima che andrà collegata alla mura del gennaker.

Armare il gennaker

Terminata la preparazione della barca e della vela, possiamo mollare gli ormeggi e prendere il largo. Dopo aver navigato di bolina arriva il grande momento di poggiare. Subito dopo ci possiamo occupare di armare il gennaker. Una cosa importante è far passare la cima della mura rispetto alle scotte (sopra o sotto): da questo dipenderà il tipo di strambata che andremo a fare. Se la mura passa sotto le scotte, la vela stramberà ruotando esternamente all'inferitura; se la mura passa sopra le scotte, allora il gennaker in strambata passerà internamente fra lo strallo di prua e l'inferitura (quasi come un genoa). Quale tipologia di strambata scegliere? Molto dipende dallo spazio che abbiamo tra l'inferitura del gennaker e lo strallo di prua. Maggiore è questo spazio e più semplice sarà la strambata interna. Se però, ad esempio, abbiamo una barca dove la drizza dello spinnaker esce poco sopra, se non allo stesso livello di quella del genoa, e muriamo la vela sulla prua, è pressoché impossibile riuscire a fare la strambata interna e quindi dovremo ricorrere a quella esterna.

Quali sono i rischi? Con vento molto leggero la strambata esterna è difficoltosa perché il gennaker



Sopra una barca scuba per la patente nautica, il primo approccio per diventare skipper

non riesce da solo a mettersi “a bandiera” e ruotare. Dovremo quindi aiutarlo noi con le scotte e probabilmente anche a mano. Più aumenta il vento e più questa manovra risulta semplice (magari non con 25/30 nodi...). Un rischio che si corre è che la scotta sopravento non in tensione cada al di sotto della prua e finisca in mare sotto lo scafo. Le barche da regata usano lo stratagemma di mettere una piccola stecca lunga 20/30 cm alla fine del bompresso per evitare questo problema. Inoltre alcuni gennaker hanno il cosiddetto “corno”, cioè una stecca di fettuccia rigida posizionata poco sopra la mura, che serve proprio a farci appoggiare la scotta sopravento. Cerchiamo comunque di tenere sempre la scotta che non lavora sotto controllo e prima della strambata verificare che sia nella giusta posizione.

Il gennaker va armato e issato sottovento, quindi la drizza deve passare all'esterno del genoa. La mura va armata sotto il genoa per arrivare fino al punto di attacco sulla prua o sul bompresso. Per riuscire a compiere queste operazioni nella maniera più semplice, la soluzione potrebbe essere quella di preparare tutto sopravento collegando già scotte, drizza e mura. In questo modo non abbiamo il genoa che ci dà fastidio, soprattutto per far passare e agganciare la drizza e la mura. Una volta pronti strambiamo e ci ritroviamo tutto predisposto correttamente per l'issata.

L'issata

Prima di issare assicuriamoci di aver fissato il sacco del gennaker alle draglie (capita spesso di vederlo volare insieme alla vela). Organizziamo bene la manovra: il timoniere deve seguire una rotta al gran lasco con un angolo al vento di almeno 150°/160°. Questo permette di issare il gennaker senza farlo subito gonfiare. Prima di iniziare la manovra, cazziamo la mura fino a far arrivare la vela in posizione. Ora possiamo tirare la drizza. Soltanto quando la vela sarà stata issata completamente allora potremo cominciare a cazzare la relativa scotta e ammainare o avvolgere il genoa. A questo punto il timoniere potrà orzare fino al giusto angolo, che dipende anche dall'intensità del vento. Più questo è debole e minore è l'angolo che ci permetterà di gonfiare la vela. Questa operazione è importante perché se il gennaker rimane coperto dalla randa per troppo tempo, inizia a ruotare su se stesso con il rischio di finire attorcigliato intorno allo strallo. Per liberarlo sono dolori...

La navigazione

Una volta che siamo riusciti a gonfiare il gennaker, la navigazione non è difficile. Soprattutto con poco vento bisogna evitare di navigare poggiate, perché

Gennaker con calza



Se possediamo un gennaker munito di calza, le manovre di issata e ammainata diventano più semplici. Possiamo farle entrambe senza il genoa issato. Fondamentale però è eseguirle sempre in andature al gran lasco/poppa. Per preparare la vela è consigliabile piegarla a fisarmonica partendo dalla base fino alla penna (vedi foto). Una volta terminato, si inserisce nel sacco lasciando come sempre fuori le tre estremità. Facciamo anche attenzione al tipo di bocca della calza. Le più diffuse sono quelle rigide, che garantiscono maggiore scorrevolezza, ma hanno anche dei difetti. Sbattono contro l'albero quindi, a seconda del materiale con cui è costruito quest'ultimo (legno, carbonio), possono creare anche dei danni. L'alternativa è la bocca fatta con stecche inserite all'interno di una fettuccia che risulta quindi più morbida, fatta su misura, meno ingombrante e più facile da stivare. L'unico aspetto negativo è che ha una scorrevolezza inferiore rispetto a quella rigida.



rischiamo di far diminuire troppo il vento apparente e quindi far sgonfiare subito il gennaker. Dobbiamo cercare di mantenere un angolo con il vento tale da sentire sempre sul viso un minimo di pressione. Se questa sensazione viene a mancare, dobbiamo senz'altro orzare per "crearci" un po' più di vento apparente.

La strambata

Se durante la navigazione dobbiamo anche strambare, non preoccupiamoci. È una manovra che possiamo fare senza grossi problemi seguendo alcuni semplici consigli. Tutti dovranno avere chiaro in mente come si svilupperà la manovra e cosa succederà. Per tale motivo il timoniere dovrà spiegare tutto in anticipo. Consideriamo di fare la strambata esterna, che sarà quella più semplice e anche la più usata. Una cosa fondamentale è far filare bene la scotta sottovento del gennaker quando iniziamo la manovra. Quando il timoniere chiamerà l'inizio della strambata, ci dovrà essere una persona al winch sottovento che si occuperà di lasciare la scotta seguendola con le mani, togliendo poi tutti i giri dal winch quando ormai il gennaker sarà sgonfio. Il timoniere dovrà cambiare mure soltanto quando vedrà la bugna del gennaker completamente sgonfia e il più a prua possibile. Con poco vento la vela non riuscirà a mettersi "a bandiera", quindi bisognerà aiutarla a ruotare manualmente. Una volta che la barca ha cambiato mure e il boma è passato dall'altra parte, allora dobbiamo recuperare il più velocemente possibile la nuova scotta del gennaker. Il timoniere si dovrà portare tempestivamente sull'angolo corretto rispetto al vento per far ripartire la barca creando un po' più di vento apparente. Una volta che la barca è lanciata, allora potrà poggiare un poco per guadagnare spazio sottovento.

L'ammainata

Questa manovra è forse la più complicata, anche perché può succedere che, mentre navighiamo al lasco, il vento aumenti senza che ce ne accorgiamo più di tanto e poi ci ritroviamo in prossimità del porto con 15/20 nodi e il gennaker da ammainare. Esistono tanti tipi di ammainata in base alle situazioni e al tipo di equipaggio che abbiamo a bordo. La tecnica più semplice è probabilmente quella di armare la mura con un moschettone che si possa aprire anche sotto carico e che venga quindi "sparato" al momento giusto. Nel caso in cui fissiamo la mura semplicemente con una gassa sulla cima, dovremo assicurarci che quest'ultima sia completamente libera di scorrere senza nodi di arresto alla fine, per essere filata completamente.

I barber



Per migliorare le prestazioni al lasco si possono usare i barber. Sono costituiti da due cime (una per lato) rinviate in pozzetto tramite un bozzello fissato sulla falchetta, poco più a poppa delle sartie. All'estremità hanno una pasticca nella quale viene fatta scorrere la scotta del gennaker. La loro funzione è molto simile a quella dei carrelli del genoa. Più pogliamo e lasciamo il gennaker e maggiore sarà il tiro orizzontale della scotta. La conseguenza è che la vela nella parte alta sarà troppo aperta (svergolata) e tenderà a non portare. Cazzando il barber aumenteremo il tiro verticale della scotta dando la giusta forma alla vela e aumentandone anche la stabilità. Non avete un barber? Potete farne uno a costo zero. Basterà procurarsi una cima di piccolo diametro, fissarla ad esempio alla galloccia che solitamente è presente a metà barca, farla passare attorno alla scotta gennaker e riportarla sulla galloccia fissandola con qualche collo. Avremo un po' di attrito sulla scotta gennaker, ma le prestazioni aumenteranno sicuramente.

Se nella sua corsa si dovesse bloccare, potrebbe far rigonfiare il gennaker e far sbandare la barca rendendo quasi impossibile l'ammainata. Vediamo nel dettaglio come fare.

Prima di iniziare la manovra bisognerà verificare che la coda della drizza del gennaker sia in chiaro, perché è fondamentale che possa essere filata velocemente. Successivamente possiamo issare o srotolare il genoa e il timoniere potrà poggiare e mettersi in poppa per permettere al gennaker di sgonfiarsi. A questo punto possiamo cazzare la scotta per far avvicinare la vela alla barca e poter essere presa più facilmente e "sparare" il moschettone della mura (o filare completamente la relativa cima). Subito dopo il drizzista mollerà 2/3 metri di drizza per far ulteriormente sgonfiare il gennaker e iniziare a raccogliarlo. La posizione ideale per compiere questa operazione è a poppa della sartie, ammainandolo all'interno della barca per evitare che si gonfi. In questa fase il ruolo del drizzista è fondamentale perché dovrà seguire la vela nella sua discesa senza essere né troppo veloce (la vela finirebbe in acqua) né troppo lento (l'ammainata diventerebbe più lunga facendo fare più sforzo a chi sta raccogliendo la vela con il rischio che si gonfi di nuovo). Quando tutto il gennaker è in barca, possiamo sganciare la drizza e fissarla alla base dell'albero internamente alle scotte del genoa. ●

L'autore



Fabio Amoretti è un noto regatante d'Imperia. Fabio Amoretti è un esperto velista della Lega Navale Italiana e svolge attività didattica



Ormeggio di poppa

in un marina

L'ormeggio di poppa è conosciuto anche come l'ormeggio mediterraneo perché in Europa si pratica quasi solo in questo mare. Vediamo come si ormeggia di poppa con una barca in S-Drive e una in linea d'asse

di Maurizio Anzillotti





Dire manovra d'ormeggio è facile, ma di ormeggi ce ne sono molti, e anche se ci limitiamo all'ormeggio di poppa o, come spesso si chiama, l'ormeggio mediterraneo perché è caratteristico del Mar Mediterraneo, bisogna fare almeno una distinzione, ormeggio con ancora e ormeggio con trappa, dove la trappa è la cima che sale dal corpo morto ed è caratteristica delle marine private o dei pontili galleggianti. In questo articolo ci occuperemo di quello che oggi è diventato l'ormeggio più comune, ovvero quello con trappa.

Ci sono molti modi di fare una manovra di ormeggio in un marina. Gli stadi della manovra sono sempre quelli, ma i particolari cambiano. Quella che vi mostriamo in queste pagine è la più semplice e quella più indicata per chi non è un professionista dell'ormeggio.

Prenderemo in esame la manovra su due tipi diversi di barche, una barca dotata di S-Drive e una barca che ha una trasmissione in linea d'asse. Il primo tipo di barca ha la caratteristica di rispondere molto bene al timone anche quando si procede in retromarcia, mentre la seconda, in retromarcia, quando l'elica gira, fa molta fatica a sentire il timone. Questa differenza richiede due comportamenti molto diversi che ora andremo a scoprire.

La preparazione della manovra

La buona riuscita di una manovra di ormeggio si decide molto prima di iniziare la manovra stessa. Questa comincia con la preparazione della manovra. Solo un'accurata preparazione farà sì che una volta in manovra tutto proceda per il meglio.

Vediamo quindi come preparare la barca:

a) Parabordi – Questi vanno fissati né troppo alti né troppo bassi concentrandoli nella parte centrale della barca. Un parabordo a prua è del tutto inutile, uno al giardinetto è quasi del tutto inutile.

b) Cime di ormeggio – Queste vanno incocciate alla galloccia, fatte passare sotto il pulpito, addugliate e disposte in modo che sia facile prenderle e lanciarle in banchina.

c) Mezzo marinaio – Il mezzo marinaio dev'essere a portata di mano per agguantare la trappa e portarla verso prua.

Ogni membro dell'equipaggio deve sapere cosa deve fare. I porti sono pieni di barche che arrivano e quando sono dentro l'ormeggio l'equipaggio terrorizzato corre a prendere le cime nei gavoni, a mettere i parabordi un po' dove capita e ad afferrare la trappa a mani nude.

Una situazione che spesso sfocia in qualche incidente.



► La preparazione è un momento fondamentale dell'ormeggio. Quando si avvicina il posto barca le cime devono essere già adugliate e pronte al lancio e i prabordi devono essere in posizione

La velocità

L'elemento fondamentale di una buona manovra d'ormeggio è la velocità, o meglio la mancanza di questa. Quando si entra nell'ormeggio, se si vuole avere il controllo della barca, bisogna essere lenti, più si è lenti, migliore sarà il controllo che si avrà sull'imbarcazione. Per questo, quando ci si sta avvicinando alla banchina, si metterà in folle.

In caso di vento forte di traverso alla barca, purtroppo, bisognerà essere più veloci altrimenti il vento ci sposterà di lato non permettendoci più di entrare nel posto barca, ma quando saremo nel canale, tra le due barche che delimitano il nostro posto, comunque dovremo andare molto piano. Chi arriva veloce, convinto in questo modo di dimostrare la sua destrezza, in effetti sta solo dimostrando la sua mancanza di perizia e di esperienza.

La manovra con l'S-Drive

La buona riuscita di una manovra dipende dal momento in cui si inizia a far ruotare la barca per portarla perpendicolare al posto barca.

C'è un vento leggero che arriva dalla banchina, quindi non ci darà alcun problema.

Ci avviciniamo al posto barca molto lentamente (2 nodi). Quando la nostra prua si affaccerà sul posto barca, cominceremo a girare fin tanto che la





► Nelle quattro fotografie in alto, le fasi della rotazione della barca per entrare nel posto barca. Questa deve iniziare con la barca che va molto piano nel moento in cui si affaccia sul posto barca.

barca non andrà a mettersi perpendicolare al posto barca stesso. Poco dopo l'inizio della rotazione, dovremo mettere il monoleva in folle. Ci dovremo anche ricordare di riportare il timone al centro poco prima che la barca arrivi sulla perpendicolare, perché la barca, in modo direttamente proporzionale alla sua lunghezza, risponderà con ritardo ai comandi del timone. Quando saremo sulla perpendicolare del posto barca, o appena prima, metteremo la retromarcia. Quando l'elica avrà preso e la barca comincerà a spostarsi all'indietro, daremo un po' di gas per fargli prendere un po' di abbrivio, ma senza esagerare. Un po' di velocità farà sì che il timone risponda meglio. Ricordiamo che una barca con trasmissione in S-Drive di retromarcia governa quasi come fa quando naviga in marcia avanti. Quindi, anche se non siamo perfettamente allineati con il nostro posto barca, potremo correggere la direzione dell'imbarcazione. Una volta che saremo dentro il posto barca per un terzo, potremo levare la marcia e proseguire con la barca in folle. Quando saremo a pochi metri dalla banchina, metteremo la marcia avanti senza dare gas, cosa che faremo con moderazione quando la barca sarà prossima alla banchina sino a fermarla.

Chiudere la manovra

Arrivare dentro il posto barca e fermarsi vicino alla banchina non significa aver fatto la manovra. Ora dovremo ormeggiare la barca. Quando arriviamo in banchina, se a terra non c'è nessuno, un membro dell'equipaggio avrà il compito di saltare a terra e prendere le cime dai compagni che gliel tireranno. L'uomo passerà una cima intorno a una bitta e la ripasserà al suo collega sulla barca. Questi la preparerà intorno alla galloccia senza darle volta, pronto a farla filare.

Con le cime di poppa pronte a filare, il timoniere potrà riportare leggermente avanti la barca in modo da consentire a chi ha portato la trappa a prua di dare volta alla galloccia senza dover faticare nel tirare a bordo la trappa. Una volta che la trappa è assicurata alla galloccia di prua, il timoniere darà marcia indietro e riporterà la barca vicino alla banchina forzando un poco con il gas, questo permetterà agli uomini di poppa di chiudere bene le cime di poppa senza dover faticare a cazarle. Una volta che le cime di poppa sono chiuse sulle galloccie, il timoniere potrà levare la marcia e spegnere il motore. La manovra è terminata. Questo passaggio è fondamentale.

È questo che permette a una persona non particolarmente forte fisicamente di poter sistemare la trappa senza eccessivi sforzi. Purtroppo, quello di



- ▶ In alto, una barca entra in un ormeggio, tutti si guardano intorno, ma nessuno ha preparato le cime di ormeggio e il mezzo marinaio, fortunatamente non c'è vento, quindi quando si sarà in banchina ci sarà il tempo di tirare fuori le cime e il gancio di accosto. Al centro, un membro dell'equipaggio si sforza per cazzare la trappa del corpo morto, ma se lo skipper venisse un pochino avanti potrebbe raggiungere lo scopo senza fatica. Qui sopra, qualcuno ha sbagliato l'ormeggio e gli skipper delle altre barche mostrano la loro solidarietà dando una mano a controllare la barca

far dare volta alle cime di poppa prima di aver sistemato la trappa è l'errore più comune in manovra, insieme a quello di arrivare alla manovra con la barca non preparata. Ed è quell'errore che di solito fa sì che la signora, moglie dello skipper, alla fine si rifiuti di fare la manovra perché troppo faticosa.

La manovra con la barca in linea d'asse

La manovra con una barca con trasmissione in linea d'asse è per buona parte uguale a quella con la trasmissione in S-Drive. Questa differisce soprattutto per la scelta del momento in cui si andrà a interrompere la rotazione della barca davanti al posto barca. Come abbiamo visto, una barca in S-Drive in retromarcia procede dritta e sente il timone, questo perché l'elica è molto lontana dalla pala del timone. Con una barca in linea d'asse ciò non accade. Qui l'elica esce molto più indietro sotto lo scafo e la sua vicinanza alla pala del timone fa sì che la turbolenza provocata dalla sua rotazione arrivi al timone e ne renda inefficace l'azione. Perché il timone possa governare, l'elica deve fermarsi.

Bisogna anche ricordare che un'elica gira ruotando verso destra o verso sinistra, in retromarcia ruoterà in senso inverso e spingerà la poppa nella direzione della sua rotazione.

Questo concetto è importante, perché quando si metterà la retromarcia non solo la barca non risponderà al timone, ma la poppa girerà dalla parte in cui ruota l'elica senza che il timoniere possa farci nulla. Da qui si deduce come sia fondamentale sapere da che parte gira l'elica o da che parte tira la poppa. Se non si conosce la barca, basterà fare una piccola retromarcia per capire da che parte tira la poppa. Quando si inizia la manovra, sin tanto che è possibile, bisognerà arrivare sul posto barca da dritta se l'elica è destrorsa e da sinistra se l'elica è sinistrorsa, questo perché, così facendo, una volta che avremo iniziato la rotazione per prepararci a entrare nel posto barca, ci potremo fermare poco prima di arrivare sulla perpendicolare dell'ormeggio e, quando andremo a mettere la retromarcia, l'elica avrà invertito la sua rotazione. E anche la sua tendenza a spingere da un lato la poppa porterà questa verso l'ingresso dell'ormeggio.

Esecuzione della manovra

(Ipotizziamo di trovarci su una barca con elica destrorsa e di arrivare all'ormeggio da dritta in rapporto al posto barca visto dalla banchina).

Arrivati a velocità ridotta in prossimità del posto barca, come la prua si affaccia su questo, il timoniere inizierà la rotazione.



Il posto barca



Non tutti gli ormeggi sono uguali. Se c'è vento e lo skipper ha un po' di esperienza, si preferisca, potendo scegliere, un posto barca posizionato fra due imbarcazioni, questo perché una volta nel canale tra le due barche, queste conterranno il decadimento sottovento della prua e si potrà fare una manovra con relativa calma. Con il posto libero di lato, se il vento prende la prua, la farà scendere sottovento, in quel caso, molto spesso è necessario riuscire e riprovare a meno che non si abbia a disposizione una buona elica di prua. Potendo scegliere tra un posto barca con vento di prua e uno dove il vento arriva dalla banchina, si scelga quest'ultimo. Il vento che arriva di prua ci schiaccerà contro la banchina e sarà un po' più difficile controllare la barca, nel caso contrario invece il vento terrà la barca distante dalla banchina.

► La barca in ormeggio, un Sun Odyssey 54 in linea d'asse, ferma la sua rotazione quando è ancora distante dalla posizione in perpendicolare sul posto barca, perché lo skipper deve calcolare il movimento della poppa. Nella foto sotto, come si vede dal movimento dell'acqua a prua, lo skipper ha dato gas e fatto prendere abbrivio alla barca, ora la barca governa e lui la porta dentro il posto barca

Data la tendenza dell'elica a spostare la poppa di lato, il timoniere non aspetterà di arrivare sulla perpendicolare del posto barca per fermare l'imbarcazione, ma lo farà prima, quando questa è ancora obliqua all'ormeggio. Più forte è la tendenza allo spostamento laterale della poppa, più accentuata sarà l'inclinazione della barca in rapporto all'ormeggio. Come è già accaduto nella manovra con l'S-Drive, il timoniere metterà in folle prima di terminare la rotazione, quindi metterà la retromarcia e, quando l'elica avrà agguantato l'acqua, darà gas, questa volta con decisione per far prendere l'abbrivio alla barca. Quando l'imbarcazione avrà preso l'abbrivio, metterà in folle. Un attimo che l'acqua intorno al timone smetta di turbinare e la barca inizierà a essere governabile. Nel frattempo la barca si è avvicinata al suo ormeggio girando verso sinistra e ponendosi sulla perpendicolare di questo. Da questo momento in poi, le cose funzionano come le abbiamo viste nella manovra precedente. L'unica cosa che bisogna ricordare è che se si usa il gas in retromarcia, la barca, progressivamente, smetterà di rispondere al timone. Quando la barca sarà vicina alla banchina, il timoniere metterà la marcia avanti e darà gas gradualmente per fermare la barca senza nervosismi. Gli uomini tireranno le cime in banchina che gli saranno ripassate in doppiino. Le terranno in mano senza dare volta alla galloccia per dare la possibilità al timoniere di riportare la barca avanti e permettere a chi è a prua di recuperare la trappa senza faticare. Data volta alla trappa, verrà indietro, le cime di poppa saranno richiamate a bordo prima di essere incocciate sulle gallocce e la manovra sarà terminata. ●

L'autore



Maurizio Anzillotti, direttore di SVN Solovelanet, è un esperto di mercato e per molti anni ha navigato in solitaria. Ora lo fa con la famiglia.

CNB

66

Con la giusta attrezzatura di coperta questa barca è un 66 piedi che ancora può essere gestito dall'armatore-skipper.

testo di Maurizio Anzillotti



Abbiamo visto il nostro primo CNB l'anno scorso, quando abbiamo provato il 76, la sorella maggiore di questo 66 piedi. Barca che ci stupì per la sua manovrabilità e velocità, per questo, nel provare il CNB 66 e nel vederlo agile e veloce senza mai nessun accenno di nervosismo, un cruiser vero pensato per piacere e offrire una grande comodità a bordo, abbiamo confermato la nostra prima impressione.

La barca

Disegnato da Philippe Briand, come già gli altri modelli del cantiere, il CNB 66 è una barca imponente che colpisce, al di là delle sue dimensioni, per la maestosità con la quale si presenta. I bordi liberi importanti in armonia con la tuga da deck saloon fanno sì che l'imbarcazione abbia un aspetto importante. Guardarla da lontano arrivare di bolina rende una bella sensazione di sicurezza e velocità.



Il suo passo è deciso, mai titubante, lo scafo taglia l'onda con indifferenza, beccheggiando pochissimo. Nel disegno di questo e del 76, Briand ha interpretato alla perfezione lo spirito della barca. Il grande ponte è monolivello, senza scalini, senza salite, uno spazio unico interrotto e delimitato in parte solo dalla tuga. La barca è pensata per le lunghe giornate in rada, dove serve spostarsi sul ponte con agilità senza per questo però rinunciare agli standard di sicurezza di un'imbarcazione che deve saper anche navigare sulla lunga distanza. Gli interni, come vedremo, sono spaziosi e pensati per vivere la barca, cosa che nelle imbarcazioni di queste dimensioni non è sempre scontata.

► In apertura il CNB 66, qui sopra, la barca al lasco. Qui di lato, il CNB 66 offre un momento di relax ai suoi ospiti

La coperta

Come abbiamo appena detto, la caratteristica principale della coperta del CNB 66 è quella di avere un ponte a un solo livello. Il pozzetto non è incassato come avviene solitamente nelle barche a vela da crociera, il suo piano di calpestio è allo stesso livello del ponte di coperta, cosa che amplifica molto gli spazi. Il pozzetto cessa di essere il luogo dove ci si protegge quando il tempo è brutto e diventa il luogo dove si trascorre il tempo della vacanza.

www.solovela.net

► Qui sotto, il direttore di SVN Slovelanet Maurizio Anzillotti, in un momento della prova del CNB 66. Al centro, il gavoncino del verricello con al centro, fra verricello e cubia, il bloccacatena. In ultimo, in basso, la grande consolle delle timonerie. Si vedono il map navigatore, due strumenti multifunzionali, l'elica di prua e di poppa oltre al monoleva elettronico



Le sedute non sono più panche, ma divani di un grande salotto. Non c'è più il sali e scendi, su questa barca si cammina e basta, ovunque si voglia andare. Tutto ciò pur mantenendo gli standard di sicurezza propri di una barca che è realizzata per navigare dappertutto, infatti, il pozzetto, anche se non è incassato, è comunque protetto lateralmente dalle ali della tuga che si protendono verso poppa.

A poppavia dell'area divaneria, c'è un grande spazio riservato alle timonerie. Qui il timoniere può lavorare o in piedi davanti alla ruota, o seduto di lato. Qui ha una seduta integrata con le colonnine che, oltre a essere un bell'oggetto di design, è comoda. Davanti alla timoneria una grande consolle riporta tutti gli strumenti. Sulla consolle di dritta troviamo il monoleva elettronico, un accessorio che chiunque porti la barca, soprattutto in manovra, può apprezzare per il controllo totale che riesce a dare sull'imbarcazione anche sulle accelerazioni di poche decine di giri motore.

A proravia della tuga si apre una seconda porzione di ponte anche questa completamente pulita con grandi passauomo a filo coperta. Un luogo ideale per passare la giornata a prendere il sole o parlare con gli amici.

All'estrema prua c'è un grande cala vele attrezzato anche come cabina marinaio.

La prua termina con una delfiniera-bompreso che ospita il musone dell'ancora basculante.



► Sopra, lo spazio timoneria del CNB 66, che mostra uno dei pochi difetti che gli abbiamo trovato durante la prova, l'assenza di puntapiedi per il timoniere



Philippe Briand è una delle migliori firme francesi. Da sempre ha una stretta collaborazione con il Gruppo Bénéteau, per il quale ha disegnato molti modelli sia per le gamme della Jeanneau sia per quelle della Bénéteau. Briand è un progettista attento ai particolari estetici e crea barche dalle linee morbide e calde. I cantieri si rivolgono a lui quando vogliono un modello per le loro gamme lusso. Briand non è un progettista di barche da regata, anche se ne ha realizzate alcune con successo (First 50 e First 45). Per quanto riguarda la produzione di serie, le sue creazioni migliori sono nella fascia tra i 50 e i 70 piedi. Suoi lo Jeanneau 53 e il 64, come gli ultimi modelli della gamma DS dello stesso cantiere. Suoi, chiaramente, anche i CNB.



Il progettista

► Sopra, il CNB 66 in rada. I vantaggi del ponte di coperta su un unico livello si avvertono di più proprio quando si è in rada. A barca ferma è particolarmente piacevole poter camminare sul ponte senza mai dover salire o scendere dal pozzetto, è un po' come stare su una grande terrazza sul mare

Il pulpito di prua, per facilitare le operazioni di fessaggio delle vele per le andature portanti, è aperto. Davanti al pulpito troviamo una delfiniera integrata allo scafo che ospita anche il musone dell'ancora. Sulla delfiniera, diversi punti di attacco per le vele di prua.

All'estrema poppa invece si trova la grande piattaforma da bagno che si cela dietro lo specchio di poppa che, quando si apre, scopre anche il garage. Questo è in grado di ospitare un gommone di 3,25 metri gonfio e con motore montato. Sia l'apertura della piattaforma da bagno che l'argano che vara e ala il gommone sono elettrici con telecomando.

L'attrezzatura di coperta

Studiata con cura certossina, l'attrezzatura di coperta del CNB 66 è ciò che garantisce la possibilità di portare la barca in autonomia senza bisogno di un equipaggio professionista. 

► Nella prima fotografia di questa serie di tre, si vede l'avvolgitore della trinchetta che scende sotto coperta. Celato alla vista, subito dopo, c'è l'avvolgitore del genoa anch'esso recesso sotto coperta. Al centro, la rotaia dell'autovirante recessata nella coperta e inclinata verso prua. In fondo, una sartia volante



Il cantiere



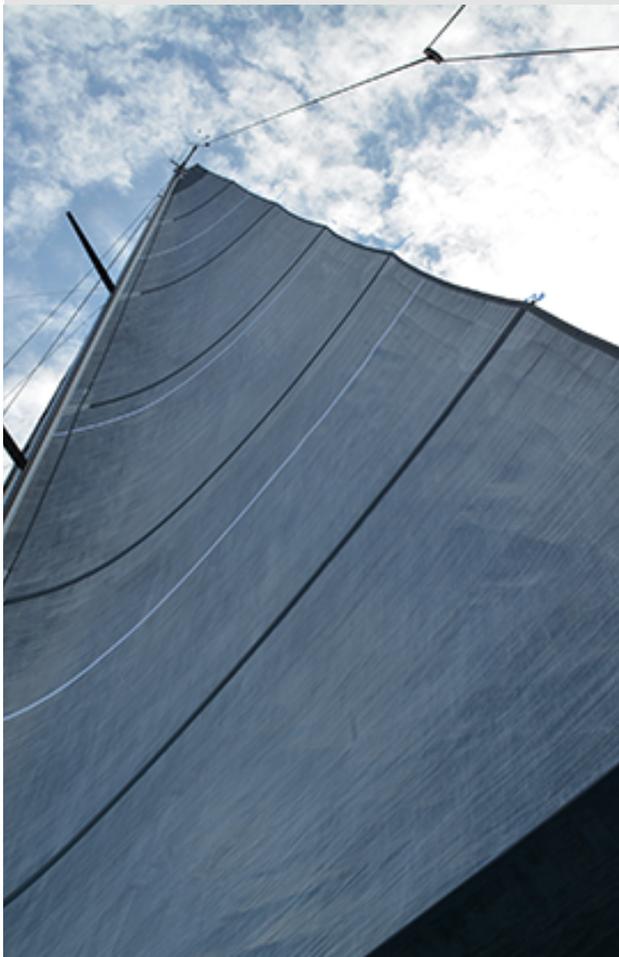
Il cantiere CNB Yachts è probabilmente unico nel suo genere. Nato nel 1987 per volere di Dieter Gust e Olivier Lafourcade sulle rive della Garonna, a Bordeaux, nella Francia atlantica, il cantiere sin da subito si dedica a barche di grandi dimensioni. Lo fa, un po' come tutti, acquisendo un ordine e realizzandolo al meglio delle sue possibilità. Inizialmente costruiscono in alluminio e più tardi passano alla vetroresina e composito. Nel 1992, il cantiere viene acquistato dal gruppo Bénéteau, che vuole un cantiere in grado di fare barche di lusso, settore che manca alla rosa di cantieri che già appartengono al gruppo d'oltralpe. Il tempo passa, il cantiere cresce, ma la svolta arriverà solo nel 2008. È questo, infatti, l'anno in cui si decide di fare un grande passo: si lascia la costruzione one off e si crea il concetto di Maxi di serie, ovvero la costruzione di barche tra i 60 e gli 80 piedi in serie. Sino a quel momento nessuno aveva mai tentato questo tipo di impresa. In realtà, nessuno l'aveva mai fatto perché nessuno se lo era potuto permettere. Costruire in serie significa costruire al di là del venduto, quindi investire capitali consistenti con il rischio, poi, di non trovare il cliente. Una scommessa. Una scommessa che da subito appare vincente. Si inizia con il Bordeaux 60, dopo cinque anni si arriva a progettare il CNB 76 che, già nel 2017, è il Maxi più venduto al mondo, per poi approdare al CNB 66, momento della maturità massima del cantiere e della sua tecnica di costruzione e disegno.

Se da una parte la costruzione in serie limita la possibilità dell'armatore di scegliere come fare la sua barca, dall'altra gli dà la garanzia e la tranquillità che solo un oggetto sperimentato e replicato più volte può dare. Inoltre c'è il piacere di poter fornire in tempi ragionevoli le barche richieste dai clienti.

La randa steccata

La randa che abbiamo visto montata sull'esemplare di CNB 66 provato a Cannes era una randa avvolgibile nel boma del tipo Park Avenue, ovvero quello con le alette laterali. Questo tipo di boma, nato per accogliere la randa steccata quando viene ammainata, oggi lo si trova spesso in doppia versione, ovvero un boma che può essere usato per una vela steccata tradizionale e che, con semplici modifiche fatte dall'alberaio, diventa un boma rollabile.

Oggi molte barche montano le rande avvolgibili steccate. Ne esistono di due tipi, quella, più economica, che entra nell'albero e ha le stecche verticali, e quella, più costosa perché ha bisogno di un boma particolare, che si avvolge con le stecche orizzontali. Il CNB che abbiamo provato aveva quella con le stecche orizzontali che si avvolgeva all'interno di un boma Park Avenue. Un sistema che abbiamo trovato molto efficiente. Una randa steccata che si porta e si comporta quasi come una randa tradizionale.



↓ L'esemplare che abbiamo provato noi a Cannes, a ridosso del Salone Nautico, era armato con due avvolgitori elettrici a prua, uno per il fiocco autovirante e uno per la trinchetta. La randa invece era affidata a un avvolgitore elettrico all'interno del boma ed era provvista di stecche. I winch, erano 7, 5 in pozzetto e 2 sul ponte. Due coppie ai lati del pozzetto, davanti alle timonerie, un quinto riservato alla scotta della randa, al centro del pozzetto posto su una torretta. Altri due winch si trovavano ai piedi dell'albero e servivano le drizze. Tutti i winch erano elettrici con comando a pulsante a piede posto sul ponte. Così armata, la barca, se non accade nulla di particolare, è perfettamente conducibile da due persone.

Il fiocco autovirante aveva una rotaia incassata nel ponte, leggermente curva. Sul ponte, al termine della tuga, si trovavano le due rotaie con i carrelli per la trinchetta.

Nel modello da noi provato, l'albero era in carbonio ed era dotato anche di sartie volanti, che a nostro giudizio complicano di molto la vita dello skipper, anche se non sono strutturali. Una barca di questa grandezza, per essere realmente conducibile da una coppia di appassionati, dovrebbe avere un piano velico più da crociera (è disponibile un piano velico più contenuto).

Interessante il paterazzo monocavo che scende sotto il ponte ed è comandato elettricamente. Elettrico è anche il vang che ha il comando sotto la trozza del boma.

La prova in mare

Siamo usciti in una giornata caratterizzata da un vento di circa 10 nodi che è cresciuto durante la prova via via che ci allontanavamo da terra.

Abbiamo condotto la barca in tutte le andature, ma non abbiamo potuto usare il gennaker o il code 0.

Come avevamo già verificato sul CNB 76 da noi provato un anno fa, gli organi di comando sono particolarmente morbidi e la barca risponde perfettamente senza esitazioni. Molto comodo il sedile laterale del timoniere, una specie di sella elegante da vedere e comoda da usare.

Le consolle davanti alle ruote sono ampie e tutti gli strumenti sono perfettamente visibili. La barca da noi usata aveva due schermi gemelli, uno per consolle, ma in quella di destra aveva i comandi motore elettronici, e quelli delle eliche di manovra, prua e poppa. Una delle prime cose che abbiamo provato è stato il motore. I comandi elettronici, al di là del fatto che non permettono la sensibilità del monoleva meccanico, consentono una modulazione morbida dell'accelerazione.



SI & NO

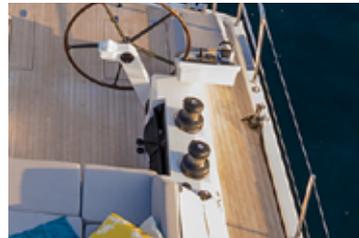
SI La barca armata, come in questa fotografia, dove ci sono la trinchetta, il genoa e il code 0 tutti avvolgibili, è pronta per navigare in ogni condizione di mare e di vento



Una delle cose che non abbiamo ben compreso è l'assenza dei puntapiedi del timoniere. Quando la barca s'inclinava di bolina rimanere in piedi non era facile

NO

SI La posizione dei winch è particolarmente felice, questi possono essere raggiunti e manovrati sia dal timoniere, sia dal prodiere. Questi avranno il massimo spazio di manovra



La scaletta che porta dalla planchetta al piano di coperta non è particolarmente comoda, forse si poteva trovare una soluzione migliore che la rendesse meno ripida

NO

SI Tutti i particolari della barca sono di altissimo livello, e ogni singolo pezzo è studiato e scelto fra i migliori che offre il mercato, in questo caso le maniglie dei passavomo sono tutte in acciaio inox



Se proprio si vuol essere pignoli, si può rilevare che i piani di lavoro della cucina non hanno uno spazio da dove recuperare le briciole e quanto altro cade sul piano di lavoro stesso

NO



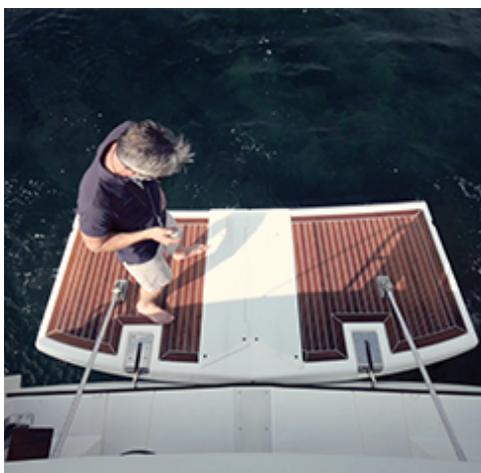
► Il paterazzo della barca che scendo sotto il ponte

La personalizzazione



CNB Yachts è un cantiere un po' particolare. Solitamente i cantieri che costruiscono grandi barche (il 66 è il modello di mezzo della gamma CNB) costruiscono su ordinazione e questo fa sì che per avere una barca bisogna attendere due anni. Certo, costruire su ordinazione significa costruire secondo i voleri del cliente che però deve immaginare la sua barca, non la può vedere, proprio perché sarà realizzata secondo i suoi voleri. CNB invece è il primo cantiere al mondo a costruire barche di grandi dimensioni di serie. CNB, per riuscire a stare dietro agli ordini e consegnare in tempi ragionevoli, solitamente fra i nove e i dieci mesi, costruisce al di là dell'ordine. Questo, logicamente, esclude che l'armatore possa fare interventi strutturali, anche se, però, ha un'ampia possibilità di personalizzare la barca con essenze di legno diverse e una vasta scelta di tappezzerie.

CNB ha anche un'altra particolarità. Il prezzo. Il cantiere vende molto, è preciso e ha una qualità molto elevata, ma, quando si va al prezzo, la sua rigidità è leggendaria. L'idea del cantiere è che una barca con un prezzo certo ha anche un valore certo, e dargli torto è difficile.



↓ Ciò è molto utile soprattutto in fase di manovra. La velocità di crociera si aggira intorno ai 10 nodi. A motore, il rumore di questo è ridotto al minimo. Condurre la barca è particolarmente piacevole per via dell'ampio spazio che si trova alle spalle del timoniere e per la presenza dei winch elettrici. Non essendoci piani diversi da quello di coperta, il timoniere può spostarsi agevolmente verso prua o di lato per governare i diversi winch.

Aperte le vele in carbonio, la barca portata a 45° dal vento si è adagiata su un lato con un angolo di sbandamento di circa 13-14° e ha iniziato a prendere velocità. L'accelerazione, come ci aspettavamo, non è certo da barca da regata, ma comunque divertente, di contro l'andatura era comoda. La barca è risultata veloce – nei momenti in cui il vento è salito, ha toccato agevolmente i 12 nodi – e molto stabile. Il mare era appena mosso, quindi non possiamo giudicare la navigazione con mare formato, ma con l'onda bassa la carena era perfetta. E anche quando abbiamo incrociato le onde dei tanti superyacht presenti nella grande rada antistante Cannes, la barca le ha tagliate con passo sicuro e beccheggiando in modo quasi impercettibile. Bisogna abituarsi al fatto che il pozzetto si trovi allo stesso livello della coperta, ma quando si prendono le misure e si comprende la filosofia che ha guidato Briand in questo progetto ci si sente perfettamente a proprio agio.





► I due winch elettrici di fianco all'albero asserviti alle drizze sono particolarmente utili e facilitano il lavoro dell'e-quipaggio

► L'avvolgiranda nel boma è un altro accessorio che non bisogna far mancare a questa barca. Questo, se abbinato al fiocco autovirante, rende semplice condurre la barca

► Il CNB 66 è una barca particolarmente luminosa nei suoi interni, tale luminosità è data sicuramente dalla grande vetrata della tuga, ma anche i grandi oblò a scafo contribuiscono molto

► Il tavolo telescopico dispone di due ante laterali. Nella fotografia queste sono aperte. Facendo scendere il tavolo lo spazio divaneria si può trasformare in un grande prendisole



► La barca ha molte componenti della attrezzatura di coperta mosse elettricamente, tra questi anche il grande vang. Nella fotografia vediamo il comando



► L'albero in carbonio è un plus importante per la barca. Questo oltre ad alleggerire il peso totale della barca, leva peso dalla parte alta e la barca è più stabile



► Il musone dell'ancora è incassato nella delfiniera, esteticamente è molto bello, ma forse un pò disagiata per lavorarci

La costruzione

Lo scafo è in vetroresina in sandwich di balsa laminato con la tecnica dell'infusione. Nei punti di maggiore sollecitazione ci sono strati di rinforzo di stuoie di carbonio. Le paratie principali sono in composito ricoperto in legno e sono collegate allo scafo con una laminazione lungo tutto il perimetro. Le pale del timone sono anch'esse ottenute con il sistema dell'infusione.

► I dati qui riportati si riferiscono alla versione standard della barca e non a quelli della barca da noi provata

In evidenza

- Luminosità interna
- Facilità di conduzione
- Comodità
- Grande qualità nella costruzione

► Tab 2 - Il piano velico

Rig	Standard	
I	25,00	m
J	7,67	m
P	24,13	m
E	7,80	m

► Tab 3 - Velocità a motore

Vele	mq
Full butten randa	112
Fiocco avvolgibile	103
Spinnaker	330
Gennaker	250

“... e' una barca pensata
per la famiglia, molto bella
e molto fruibile...”

Giulio Salvapietra - visitatore salone di Genova







► In alto, la dinette con il grande tavolo telescopico e sul lato di poppa il tavolo da carteggio. Qui sopra, il grande divano che si trova sulla dritta, trasformabile in un letto spazioso. Di lato, il tavolo da pranzo

▼ Gli interni

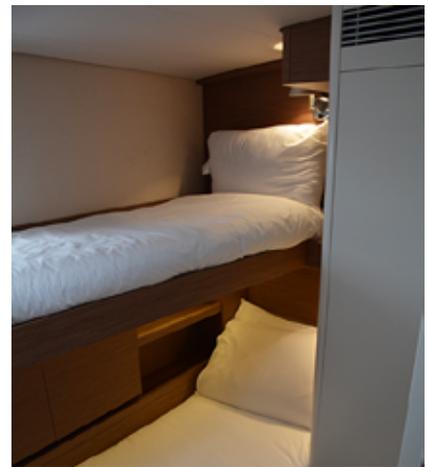
Negli interni del CNB 66, il progettista ha fatto dei decisi passi avanti nei confronti di quelli del CNB 76. Questi sono più spaziosi e vivibili. La barca, come gli altri modelli della gamma, è molto luminosa. La falegnameria è molto curata, sobria ed elegante al tempo stesso. Ogni particolare è studiato in funzione della sua estetica e della sua funzionalità per garantire il massimo confort all'ospite.

Una bella dinette accoglie chi scende la scalinata d'ingresso (viste le dimensioni e l'inclinazione, questo termine è più appropriato a definire la scaletta di discesa negli interni). La dinette è circondata dalle vetrate della tuga che permettono di spaziare con lo sguardo sul panorama esterno annullando così ogni sensazione di chiuso. La luminosità della barca è poi amplificata da altri oblò fissi che si trovano sullo scafo. Una cura particolare è stata posta nello studio della circolazione dell'aria e la barca ha una serie di passauomo disposti in modo da garantire una costante circolazione dell'aria. La dinette si trova a un livello più alto del resto della barca, questo da una parte permette di godere in modo più ampio e completo delle grandi finestrate che la circonda e dall'altro crea uno spazio sotto il pagliolato che si rivela prezioso per

alloggiare i diversi sistemi, dal generatore al desalinatore, per arrivare alle pompe e ai banchi delle batterie. Questa collocazione degli impianti di bordo, ai quali si aggiungono i serbatoi acqua e carburante, fa sì che tutti i pesi siano al centro. Cosa che giustifica la morbidezza della barca sull'onda e la sensazione di grande stabilità che questa regala quando è in navigazione. Sulla dinette, verso poppa, si apre, a un livello più basso, una grande cucina posta in corrispondenza dei paramare del pozzetto. Questa gode di un ottimo equilibrio tra piani di lavoro e volumi per lo stivaggio ed è accessoriata con tutto quello che serve per preparare piatti ad alti livelli. La cucina è grande e soprattutto permette, da una parte, una certa privacy mentre si cucina, perché si trova a un livello più basso e sotto il pozzetto, ma dall'altra, allo stesso tempo, è in comunicazione con la dinette permettendo a chi vi lavora di non essere escluso da quanto in questa accade. Soluzione ottima sia per chi ha a bordo lo skipper che cucina, che può lavorare sufficientemente appartato, sia per chi ama cucinare in prima persona, che invece non è escluso dalla convivialità degli ospiti. Di fianco alla cucina si apre una cabina con il proprio bagno. Questa di solito è destinata all'equipaggio, ma ha la particolarità di essere rifinita come quelle degli ospiti.



► Sopra, la cabina marinaio vicino alla cucina. Di lato, la cabina a pullman che si trova di fronte alla cabina VIP nel corridoio che porta alla cabina armatoriale





▶ In alto e qui sopra, due immagini della cucina che si articola nel corridoio di fianco al pozzetto. Di lato, il tavolo da carteggio che separa la dinette dalla cucina



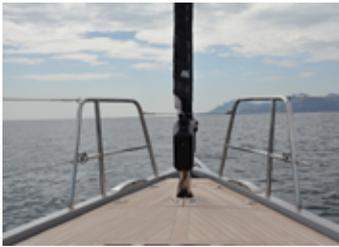
Ciò fa sì che, se dovesse servire una quarta cabina, il comandante può usare la cabina skipper a prua con ingresso dal ponte e in questa si possono alloggiare gli ospiti.

A prua, scendendo dei gradini, si accede al quartiere notte, dove si trovano tre cabine con i rispettivi bagni. Tra queste la più grande è, naturalmente, quella dell'armatore. La cabina armatoriale ha il bagno a prua con accesso entro la cabina. Il letto guarda a poppa e, di lato a questo, ci sono un tavolino, una poltroncina e un mobile con due grandi cassetti. Il bagno è provvisto di un grande box doccia. Oltre alla cabina armatoriale abbiamo una cabina VIP con letto matrimoniale a murata e una terza cabina a pullman. Entrambe le cabine ospiti hanno il loro bagno. ●

L'autore



Maurizio Anzillotti, direttore di SVN Solovelanet, è un esperto di mercato e per molti anni ha navigato in solitaria. Ora lo fa con la famiglia



► I due avvolgitori sono elettrici e il tamburo degli avvolgitori è nascosto sottocoperta

► A prua si apre un grande gavone vele utilizzabile anche come cabina skipper

► La randa si controlla dal winch centrale elettrico. Questo è facilmente raggiungibile dal timoniere

► Le finiture sono a un livello molto elevato, ogni particolare è molto curato

Layout



Le più vicine in gamma



CNB 60 Bordeaux

I.f.t.	m	18,60	pesc.	mq	2,45
larg.	m	5,18	disl.	kg	26.700
S.Vel.	mq	180,00	€		-



CNB 76

I.f.t.	m	23,17	pesc.	m	3,00
larg.	m	6,10	disl.	kg	45.000
S.Vel.	mq	304,00	€		-

Il cantiere

CNB Yachts
Bordeaux (Francia)
+ 33 (0)5 57 80 85 50

CNB
yacht builders

Scheda tecnica

L.f.t.	m	20,61
Lunghezza scafo	m	19,86
Lunghezza gall.	m	18,45
Larghezza	m	5,51
Pescaggio	m	2,95
Dislocamento	kg	31.100
Cabine		4+1
Bagni		4
Acqua	lt	1.000
Carburante	lt	1.300
Motore	hp	180
Superficie Velica	mq	215,00
Progettista		P.Briand

La concorrenza



Contest 67

L.f.t.	20,30	m
Larg.	5,65	m
Disl.	39.500	kg
Sup.v.	253	mq
Motore	132	hp
Pesc.	2,95	m
Prezzo	1.892.000	€
Prog.	Nissen	



Euphoria 68

L.f.t.	21,04	m
Larg.	5,84	m
Disl.	32.000	kg
Sup.v.	267	mq
Motore	180	hp
Pesc.	2,30	m
Prezzo	1.800.000	€
Prog.	Frers	

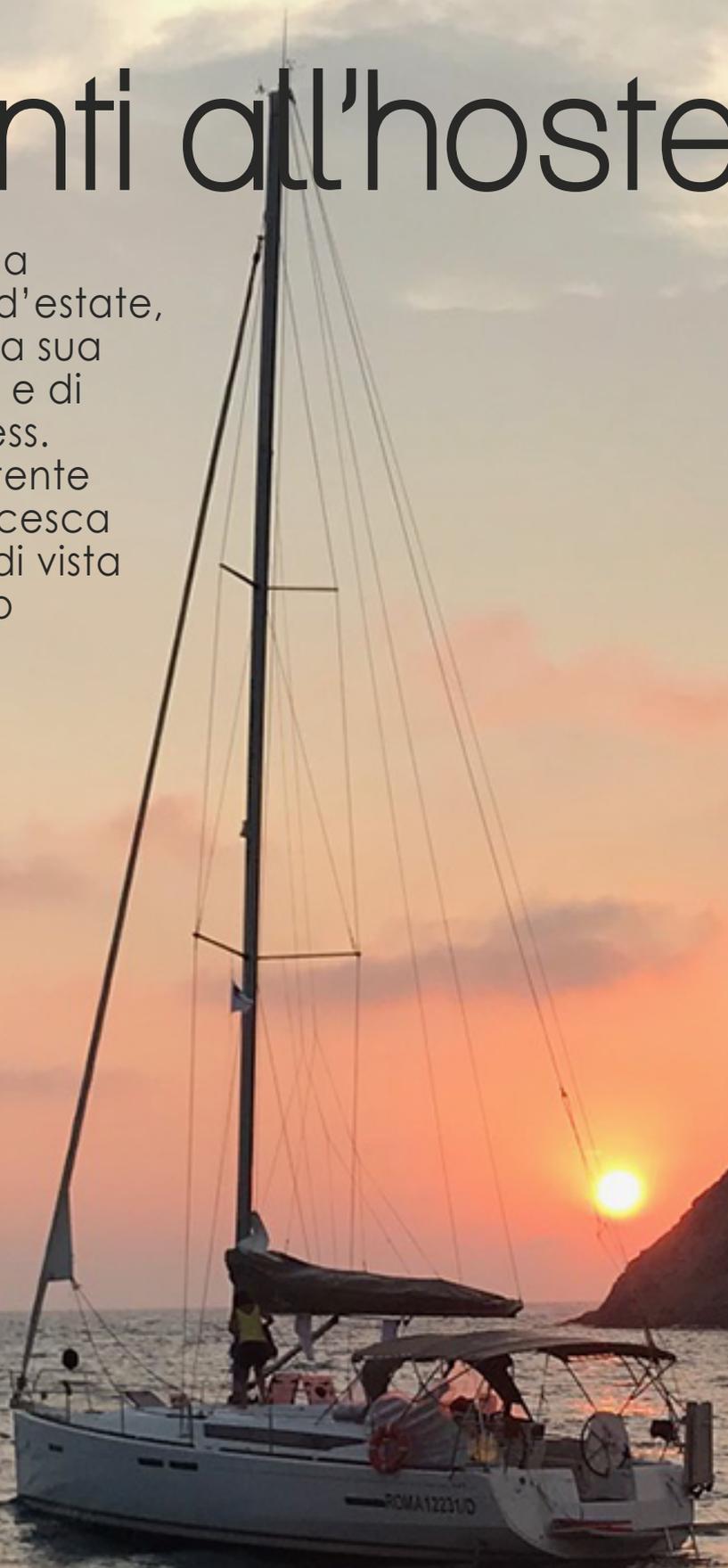


Solaris 68

L.f.t.	20,80	m
Larg.	5,50	m
Disl.	28.800	kg
Sup.v.	264	mq
Motore	150	hp
Pesc.	3,40	m
Prezzo	-	€
Prog.	Acebal	

Attenti all'hostess

Francesca è una psicologa che d'estate, per appagare la sua voglia di barca e di mare, fa l'hostess. In questa divertente riflessione, Francesca illustra il punto di vista dell'equipaggio





di Francesca Biscaglia

Francesca Biscaglia, l'autrice e la protagonista di questa divertente riflessione sulla vita dell'hostess di una barca da charter, di professione fa la psicologa e, per amore della vela e del mare, d'estate si presta a fare l'hostess a bordo di barche non particolarmente grandi. Questo è quanto Francesca scrive della sua esperienza.

Stare in un'affollata barca a vela, e per affollata intendo con meno di 2 mq a persona, significa mettere in campo capacità di adattamento e intelligenza sociale. Tutti, e intendo proprio tutti, specie skipper e hostess, devono stare bene per far stare bene tutti. Lapalissiano, ma non così scontato.

Anche gli ospiti, a volte alla loro prima esperienza, non sempre sono attrezzati alla vita in barca. Chi fa parte dello staff di bordo (non parlo mai di navi con personale fisso) deve sempre ricordarsi che alcuni comportamenti degli ospiti sono del tutto contingenti e non voluti. Pertanto pazienza e comprensione! In una barca a vela può essere difficile dormire e riposare bene, può essere difficile mantenere un buon bioritmo e mantenere in equilibrio tutte le funzioni fisiologiche. Mi è capitato di osservare volti che d'un tratto diventano lucidi, discese improvvise in sottocoperta e riemersione con espressioni frustrate, abitudini alimentari poco consone al buon funzionamento fisiologico – diciamo –, e attacchi di sonnolenza improvvisa (primo segnale da mal di mare o di cabine scomode o troppo poco aerate).

Tutti questi fattori influenzano negativamente il clima a bordo e la brava hostess ogni tanto propone alternative intelligenti a ideone degli ospiti sempre in agguato, senz'aspettarsi che vengano colte.

Non parliamo poi delle competenze relazionali e dell'intelligenza sociale: la barca vuole e richiede necessariamente capacità di negoziazione e in genere hostess e skipper cooperano in fantastiche modalità soft e poco invasive per rendere più semplice e serena l'esperienza dei loro ospiti. Sulla capacità di negoziazione degli ospiti, invece...

Le leggi dell'hostess



Prima legge: lei non soffre il mal di mare e riesce a stare sottocoperta anche dieci ore al giorno, immaginate quante cose riesce a fare e pianificare ai vostri danni in tutto questo tempo!

Seconda legge: lei conosce molto bene la barca. Qualche hostess, se la fai arrabbiare, piazza un parabordo lì sul passavanti, vicino al carrello della scotta del genoa, proprio lì dove è più stretto il passaggio... per il mellino (più noto come mignolo del piede) non c'è scampo... è solo questione di tempo; nei casi più fortunati segue bestemmione, di quelli che riempiono il cuore (quello delle hostess, chiaramente).

Terza legge: le hostess sanno cosa sarebbe opportuno mangiare e bere, suggeriscono saggiamente, specie se un ospite non sta bene, cosa mangiare poiché sono le prime ad avere forti e diretti interessi nei confronti di un buono stato in salute di tutti i presenti a bordo. Ma se incontrano scienziati che tutto sanno, cos'altro fare se non assecondarli nelle loro richieste folli? Anzi, rinforzare le dosi perché certi processi è bene accelerarli per poterli superare prima possibile! Se siete neofiti, quando una hostess è troppo accondiscendente nel servirvi alcolici e cibi grassi e acidi, sospettate, è senz'altro malefica! Ecco, anche le hostess, queste maledette approfittatrici del vostro bisogno di comodità e di potere, hanno una natura in fondo maligna. Imparate a riconoscerle, mi raccomando trattatele con sufficienza e arroganza, fatele correre su e giù almeno dodici ore al giorno, mettetele sempre al loro posto, subordinate a tutto e tutti ma, soprattutto, non dite mai loro la parola "grazie" e la vostra crociera, vedrete, sarà fantastica!

Quindi attenti all'hostess perché potrebbe portarvi a comprendere il profondo significato di una banale verità: siamo tutti nella stessa barca e io sono la stessa persona che prima ti pulisce il bagno e poi ti prepara da mangiare!

Dal momento che alcuni ospiti sono senz'altro esperti tuttologi e sulla terraferma hanno consolidato e corroborato un'esperienza di sé vincente, faticano, poverini, a comprendere i propri limiti, quegli stessi limiti che tutti abbiamo e che ci rendono meravigliosamente umani.

Alcuni esempi per capirci.

– **Vogliamo un mojito in bicchiere di vetro!** Il mojito nel bicchiere di vetro è senz'altro più gustoso di quello servito in plastica rigida, ma il sorvegliarlo in navigazione con un po' di onda richiede particolare cura. Il bicchiere non è calamitato sul tavolo del pozzetto, i liquidi tendono a versarsi dal contenitore se la barca s'inclina (eh maledetta fisica dei corpi!). Quindi, se pretendi il vetro, abbine cura. Quando il bicchiere di vetro si frantuma nel pozzetto è necessario rimuovere tutti i pezzi di vetro, lavare via le bevande (zuccherate e appiccicose). Se questo gioco si ripete, per l'hostess diventa faticoso perché oltre al carico di lavoro extra c'è una questione di sicurezza da gestire. Se poi sei ospiti, tre dei quali over size, occupano il pozzetto con l'ostinazione che nemmeno Saddam in Kuwait, il lavoro diventa particolarmente difficoltoso nonché increscioso: non ti sto facendo né piedino né la pedicure, ma se alzi le zampine pulisco meglio. Se poi andaste a prua un pochino, non sarebbe male... difficile?!

– **La cura di sé:** la messa in piega, la grattata di pomice per la pedicure... sono attività gratificanti e spesso irrinunciabili. Farle a poppa aiuta hostess e compagni di viaggio a non trovarsi residuati biologici per ogni dove.

– **Non mi sento bene!** Se ci sono accenni al mal di mare certamente è utile bere birra accompagna-



► Francesca Biscaglia al timone

ta da patatine (possibilmente unte), ingerire liquidi d'ogni tipo, andare a dormire sottocoperta al caldo e lontani da oblò e prese d'aria. Mi raccomando, mai ascoltare suggerimenti idioti di chi a bordo passa parecchio tempo, perché nessuno meglio dell'ospite conosce se stesso.

– **Mi sveglio, voglio il caffè!** All'alba è bellissimo svegliarsi, godersi il panorama e il sole ancora dolce. Magari fare anche un tuffo. Se sono le 6.35 del mattino e anche l'hostess (che ha dormito in pozzetto perché non ha cabina) necessita quantomeno di un caffè e una prima minzione per provvedere ai tuoi bisogni, guardarla torvo perché sei impaziente, mentre ancora sorseggia il suo caffè, non aiuta il clima a bordo. In alternativa all'attesa puoi tuffarti in mare, farti tu stesso una moka, guardare il paesaggio e magari accennare a un buongiorno (solo una volta mi è capitato un caso di mutismo "selettivo" verso parole tipo buongiorno, buonanotte, grazie, solo una, ma la ricordo bene).

– **Mantenere la linea!** In barca si fa vita sana e possibilmente si dimagrisce con una dieta accorta a base di frutta, verdure fresche, pesce, pasta, qualche dolcetto, tartine e stuzzichini, aperitivi alcolici, Coca Cola, Nutella, biscotti, birra, patatine, salatin... e un'olivina ce la mettiamo?! Ah, ma l'importante è fare di tutto piccole dosi!

Ecco che le esperte di alimentazione, dopo gozzoviglie varie, chiedono di cuocere 50 g a testa di pasta, condita solo con pomodorini e un filo d'olio, e, simpaticamente, escludono sempre dal conto dei commensali skipper e hostess (che sono notoriamente mangiapane a tradimento e vivono di sogni e salmastro). La brava hostess in questi casi accontenta l'ospite e, sacrificandosi e tribolando un po' di più, prepara un secondo pasto delizioso, profumatissimo (tipo pasta alla norma, crostini caldi e alicette marinate con carpaccio di zucchine e pinoli... tutta quella roba calorica insomma che farebbe male alla linea degli ospiti) per lo skipper e per sé, per poi gustarselo quando possibile. Ovviamente in una barca in mezzo al mare nessuno riuscirebbe a mangiare senza esser visto. Quindi può capitare che gli ospiti chiedano di assaggiare, l'hostess, che perfida sa, prevede pure una piccola dose in più e offre l'assaggiato in modo da soddisfare la richiesta del cliente, ma senza farlo ingrassare come da suo desiderio.

– **Abbiamo cambiato idea!** Se gli ospiti decidono di sbarcare e pranzare a terra e, alle 13.15, tornano sostenendo di non aver trovato un ristorante di loro gradimento, ecco che subentra un'altra spietata

legge della fisica... a parte due taralli e due tartine il tuo pranzo non potrà essere servito prima delle 14.00-14.20, sempre che la tua hostess (approfittando della tua assenza) non si sia messa a pulirti a fondo la barca e necessiti magari di una doccia prima di prepararti da mangiare. In questo caso, mi raccomandando, chiedi pure un aperitivo così lei ti amerà.

– **Doccia siori e siore!** Cosa c'è di meglio di un'abbondante doccia calda a poppa anche prima di andare a dormire? Poco altro nella vita, acqua come non ci fosse un domani e come se nessun altro fosse a bordo! L'acqua in genere, e quella calda in particolare, è preziosissima se non si ama fare porto. Anche le hostess si lavano e, se il meteo mette freschino, pure le hostess, che si possono lavare solo all'aperto, amano l'acqua almeno tiepida.

Ovviamente non possono pretenderla, ma almeno fredda? Entrambe le varianti mi sono accadute spesso e se l'assenza di H2O calda è un problema dell'hostess, l'assenza totale di acqua per la doccia dell'hostess è un problema di tutti! Scienziati!

Ecco, quando tutte queste comodità sono garantite da volponerie simili degli ospiti, può capitare che l'hostess manifesti momenti di insanità mentale come quando si sbafa la norma e le alicette in faccia ai tristi commensali reclinati su 50 g di tristi pennette di cui prima. ●



Il Presidente dice no



► Francesco Ettore,
presidente della FIV

Uno dei più contrari all'ingresso dell'altura nei giochi olimpici è Francesco Ettore, presidente della FIV. Ettore, pur criticando la decisione di fare una classe olimpica per la barca d'altura, è contrariato dal modo in cui la decisione è stata presa. Il presidente sottolinea che quest'anno, all'Annual Conference di World Sailing a Sarasota in Florida, c'erano molti più delegati degli altri anni. Molti di questi provenivano da Paesi piccolissimi, come le isole Samoa o l'arcipelago delle Cook, dove gli iscritti alla federazione si contano in decine di persone. I rappresentanti di queste federazioni non sono mai venuti alle conferenze annuali della World Sailing perché il viaggio è troppo costoso. Quest'anno però sono arrivati numerosi come se si fossero dati appuntamento e hanno votato secondo il volere del CEO della World Sailing, ovvero a favore dell'altura. Circostanza strana e sospetta, sostiene il presidente. Sempre Ettore fa notare come una barca d'altura per quanto piccola costi molto più di una qualunque deriva, tanto di più da limitare fortemente il numero d'atleti che potranno permettersene una. Ciò porterà alle Olimpiadi persone che non sono atleti, ma che hanno la capacità finanziaria di acquistare una barca e sostenere una campagna olimpica. Cosa che farà precipitare l'immagine della vela agli occhi del mondo non velico.

Quanto dice il presidente è vero ed è probabilmente altrettanto vero che Hunt stia giocando sporco su spinta della Francia. Quest'ultima ha saputo trascinare dalla sua parte anche gli Stati Uniti, e l'Inghilterra, che ha cambiato la sua intenzione di voto all'ultimo momento, ma è anche vero che oggi la vela d'altura attira un pubblico enormemente più numeroso della vela olimpica. Tenere fuori l'altura significa tenere fuori buona parte del mondo della vela.



Fuori i Finn, dentro l'altura. Forse!

Il 3 novembre del 2018 alla Annual Conference di World Sailing a Sarasota in Florida si sono prese due importanti decisioni. La prima è stata che dopo 66 anni dalla sua prima apparizione ai giochi olimpici avvenuta nel 1952, (due anni dopo il varo della prima barca) il Finn va in pensione almeno per quello che riguarda i giochi olimpici. La deriva non sarà presente già alle olimpiadi di Parigi del 2024. La cosa ha suscitato molte proteste, per prima la FIV, perché da molti il Finn, come lo era anche la Star, è considerata una classe storica che incarna lo spirito stesso della vela.

Per sostituire il posto lasciato libero dal Finn non è stata scelta una barca, ma un'idea, o meglio un vago progetto ancora tutto da definire. L'idea è quella di istituire una regata d'altura che veda un percorso che impegni gli equipaggi composti da un uomo e una donna per 48 ore. Più avanti sarà scelta la barca con la quale effettuare la regata, barca che diventerà classe olimpica.

La decisione è storica perché mai l'altura era entrata nei giochi olimpici, ma nasconde anche dei pericoli e il fatto che sia stata presentata con molta vaghezza non contribuisce a rasserenare gli animi.



► In alto in apertura, un Seascope 27, oggi First 27. Qui sopra dei Finn in regata

LE GRANDI SERIE

LE GRANDI SERIE DI SVN



La Grecia in breve, 4 articoli scritti da due navigatori esperti di portolano Raffaello Merlo e Alessandro Puppo per poter navigare nella terra dell'Olimpo



12 articoli in ricordo di Manfred Marketl, uno dei migliori collaboratori di Solovela che con il suo Maus, un 10 di acciaio ha navigato per l'Atlantico in lungo e in largo. Queste le sue avventure



5 lezioni di meteo scritte da Vittorio Anzillotti, il comandante. Articoli chiari e facili da leggere per avere le basi della meteo

SVN solovelanet

Direttore responsabile
Maurizio Anzillotti
m.anzillotti@solovela.net
Tel. 348.3363363

Collaborano con la redazione

Antonio Giovannelli
Fabio Amoretti
Andreas Müller
Gianfranco Malfatti
Alessandro Gallo
Nadia Allera
Alessandro Balzani
redazione@solovela.net

Organizzazione

Andrea Freschi
a.freschi@solovela.net

Web Information Architect

Nadia Allera
n.allera@solovela.net

Ufficio commerciale

Alessandro Balzani
a.balzani@solovela.net
tel. 347.9416941

Progetto grafico

Servizi Editoriali Romani

Editore

SDM s.r.l.s.
Via di Vallerano, 98
00128 Roma
P.iva/CF 13381071003



Contatti

info@solovela.net
Skype: solovelanet

Tutto il materiale inviato in redazione non sarà restituito se non su esplicita richiesta da parte del mittente da effettuare prima dell'invio. In ogni caso le spese di spedizione per la restituzione sono a carico del destinatario.

Periodico telematico con trasmissione in formato digitale. Testata registrata presso il Tribunale Civile di Roma. Sezione per la stampa e l'informazione n° 117/2015 del 9/07/2015

finito di impaginare 20-11-2018

SVN
solovela.net

network diretto da Maurizio Anzillotti



SVN
solovela.net

ti racconta il grande sogno della vela

Solovelanet: i migliori giornalisti, fotografi e videomaker
per raccontarti la tua passione