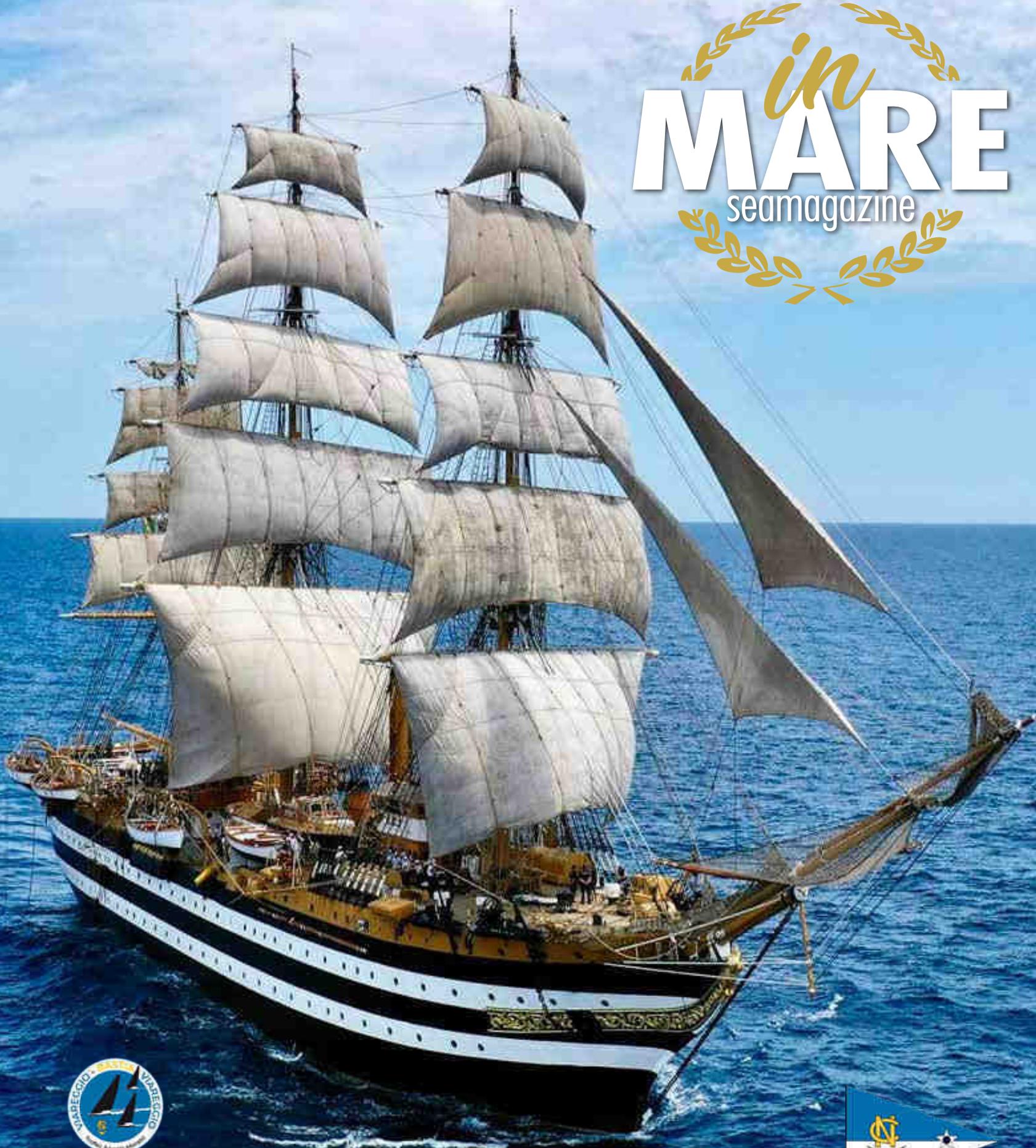


giugno 2025
anno 43 - nr. 61
Distribuzione Gratuita

CLUB NAUTICO VERSILIA asd

in
MARE
seamagazine



Viareggio Bastia Viareggio
Trofeo Angelo Moratti





EDIZIONE

Giugno 2025

Anno 43 - Numero 61
distribuzione gratuita
Aut. del Tribunale di Lucca
n. 359 del 28/03/1983

EDITORE

Club Nautico Versilia asd

STAMPA

Grafiche l'Ancora - Viareggio
info@graficheancora.it

PROGETTO GRAFICO

Rino D'Anna

DIRETTORE RESPONSABILE

Gianni Giampaoli
giampaoligiovannivg@gmail.com

REDAZIONE

Paola Zanoni
Walter Strata
Franco Pocci
Marco Bertini

Hanno collaborato:

Cristiano Bettini
Gianfranco Meggiorin
Leone Ramacciotti
Roberto Righi
Paolo Maccione
Michele Pistelli

Consiglio di indirizzo:

Ammiraglio Isp. Capo CP (r) Marco Brusco
Dott. Guglielmo Gagnesi
Dott.ssa Pamela Thamar Kagel
Pio Guido Zebinati



AMERIGO VESPUCCI E CLUB NAUTICO VERSILIA, TESTIMONI DEL TEMPO.



di Cristiano Bettini Ammiraglio di Squadra (r)



Il termine della Campagna per il giro del mondo dell'Amerigo Vespucci, che verrà suggellata in giugno a Genova, coincide esattamente con un rinnovato slancio del periodico In Mare Seamagazine, rivista acquisita dal Club Nautico Versilia. Quasi un passaggio di testimone virtuale tra due realtà che continuano a segnare una vicinanza fortemente vissuta al contesto marinairesco e nautico della Nazione.

Il Vespucci ha iniziato la sua lunga circumnavigazione del globo nel luglio del 2023 a distanza di circa venti anni dalla precedente, compiendo oltre 41 mila miglia nautiche, facendo sventolare il tricolore in 28 Paesi, quale ambasciatore, simbolo ed orgoglio italiano; la sua missione di formazione marinairesca di generazioni di ufficiali e marinai della Marina Militare, si sposa con quella di far conoscere il nostro Paese attorno al globo, continuando ad affascinare migliaia di persone, come ha fatto nei suoi novantaquattro anni di vita. Per tale motivo nei diversi Paesi la Campagna è stata affiancata dal Villaggio Italia, designato ad allargare i confini delle eccellenze nazionali e promuoverne la conoscenza in tutti i Paesi toccati.

Una nave dunque che, oltre alle sua missione di Naval Diplomacy, tipica delle Marine militari, per la sua configurazione è anche una vera testimone del tempo, capace di attraversare indenne buona parte della travagliata storia del novecento e riflettere un'immagine cristallina di un mondo ideale di valori positivi, di dedizione, di coraggio ed energia, di competenze, di vita in comune e solidarietà, nonché di disciplina e sacrificio silenziosi. Ben interpreta, la nave più antica della flotta, lo spirito della "grande silenziosa" come spesso viene ancora denominata la nostra Marina per caratterizzarne la sua postura e quella della flotta nella storia patria. Un silenzio parlante, per usare un ossimoro, che ci dice come la silente maestosità di questo vascello sia da sola capace di interpretare e rappresentare, oltre le parole, i sentimenti di molti che vedono nella Patria un coacervo di legami ed emozioni che vanno oltre le contrapposizioni politiche contingenti. Se un'idea di Patria comune degli italiani, prima del Risorgimento e dopo Roma, ci ha inseguito e affascinato dai tempi di Dante e Petrarca, la sua sofferta realizzazione ha anche bisogno



di una sua semiotica, di una sua "mitologia": il tricolore e Nave Vespucci sono parte di queste. Quando nei porti esteri molti dei nostri connazionali, soprattutto quelli emigrati da vari lustri, salendo a bordo per visitare la nave, piangono al cospetto di questi simboli, vuol dire che essi parlano loro ed incarnano ciò che sentono di aver lasciato e non trovato pienamente altrove, quel lido natio che ogni nave della flotta rappresenta, anche giuridicamente: chi sale a bordo all'estero entra in un lembo di suolo italiano, dove vigono le leggi nazionali.

Su questa nave si sono formate generazioni di Allievi Ufficiali e di Sottufficiali nocchieri, facendo loro comprendere dalle basi la pratica della vita di bordo e della navigazione, con poche agiatezze, per realizzare quella maturità, spirito di gruppo e responsabilità, che saranno parte centrale della loro professione futura.

Il Vespucci non nacque solo; in un periodo storico di espansione del nostro Paese e di incremento della flotta, due nuove navi scuola vennero impostate nel 1926 e varate in suc-

cessione a Castellammare di Stabia: Nave Colombo (nome iniziale Patria) entrata in servizio nel 1928, e Nave Vespucci (che riprendeva il nome della precedente nave scuola del 1884), che entrò in linea nel 1931, di lunghezza leggermente diversa, ma sostanzialmente navi quasi gemelle. Erano destinate a sostituire due precedenti unità, il Flavio Gioia e l'Amerigo Vespucci, vecchi incrociatori a vela e motore dei primi anni 80 dell'800, impiegati come navi scuola già durante la loro vita operativa.

L'Italia aveva infatti tratto vantaggio, tra le due guerre mondiali, prima dalla Conferenza di Washington del 1921 tra le cinque principali potenze navali dell'epoca (Stati Uniti, Gran Bretagna, Giappone, Francia e Italia), poi dalla Conferenza di Londra del 1930, per aumentare il tonnellaggio complessivo della flotta, al fine di pareggiare quella francese e le due nuove navi rientravano in tale programma.

Naturalmente per il resto, dal punto di vista ingegneristico, le navi dovevano differenziarsi da quelle del passato: i ponti che negli anti-

chi vascelli di prima linea portavano dagli 80 ai 120 cannoni di calibri diversi, ora dovevano ospitare soprattutto personale, mentre al contempo la propulsione velica veniva affiancata da un apparato propulsivo poppiere a elica, con tutti gli impianti elettrici ed accessori ed i serbatoi del carburante. Il bilanciamento totale e la stabilità erano molto differenti, soprattutto navigando a vela. Il modello costituito da vascelli del passato, progettati attorno alle loro artiglierie ed alla santabarbara per le munizioni e le polveri, non era più valido, anche se le linee dovevano essere preservate.

Per ricostruire l'origine delle linee del Vespucci è pertanto necessario percorrere a ritroso alcuni passi della storia dell'architettura navale che parte dai primi decenni del '700: in particolare dal Re Galantuomo (ex Monarca, vascello di circa 70 metri di lunghezza, inizialmente a tre ponti, da 80 cannoni e di 3669 tonnellate) del Regno delle Due Sicilie, varato nel 1850 su progetto dall'ing. F. Sabatelli; egli aveva adattato alle finalità della nuova nave molti dei prece-

denti parametri (come larghezza, linee stellate, bordo libero, uscite poppiere delle linee d'acqua) ed il bilanciamento dinamico dello scafo per la propulsione ausiliaria a elica, visti gli esiti insoddisfacenti della precedente trasformazione del 1859. Il Monarca, la maggiore unità mai posseduta dalla Marina borbonica, ereditava a sua volta delle linee tratte dai piani costruttivi portati a Napoli dall'ingegnere francese Imbert; questi era stato chiamato quale progettista nella capitale partenopea nel tardo 1778 da J.F. Edward Acton, che aveva avuto il mandato di rinnovare la Marina borbonica su modello francese. Acton è un personaggio fondamentale nella storia della Marina borbonica; giunto a Napoli su proposta del principe di Caramanico e con i favori della regina consorte Maria Carolina, sorella del Granduca di Toscana Pietro Leopoldo, era di nascita francese ma nobili origini inglesi; già al servizio del Granduca, per questi aveva riorganizzato la Marina da guerra toscana; qui aveva mostrato grande esperienza di comandante e capacità organizzativa, in grado di ricostituire un efficace Ministero della Marina. Fu questo il punto di svolta.

Imbert aveva portato tra l'altro con sé diversi piani del notissimo e longevo architetto francese J.N. Sané (1740-1831), che era stato allievo e poi collaboratore di uno dei maggiori teorici settecenteschi della Marina francese, l'ingegnere H.L. Duhamel du Monceau (1700-1782), fondatore tra l'altro dell'Accademia della Marina francese di Brest e autore di uno dei primi testi di architettura navale. Peraltro Sané collaborava già dal 1765 con la Marina borbonica già prima della Rivoluzione francese, progettando navi molto apprezzate e poi riprodotte anche dagli inglesi, dopo la cattura di alcune di queste. Due di questi progetti a scafo corto sul modello di vascelli di prima linea della classe Commerce de Marseille da 118 cannoni vennero costruite anche in Italia a Castellammare di Stabia, il Capri (74 cannoni) e il Gioacchino (80 cannoni); entrambe avevano impressionato lo stesso Napoleone, che ne aveva sollecitato la costruzione. Non bisogna neppure dimenticare che i piani costruttivi della Marina borbonica, ancor prima dell'arrivo di Imbert a Napoli, erano indirettamente legati alla scuola francese anche dalla precedente impostazione

spagnola il cui Capo costruttore era il noto architetto francese Gautier.

Dopo la caduta dei Borbone e la fragile Repubblica napoletana, nel 1805 Napoleone riprese Napoli e quando il potere fu assunto nel 1806 da Giuseppe Bonaparte come re di Napoli, la Marina fu nuovamente riorganizzata su modello francese.

Il livello scientifico navale francese, almeno fino al Settecento, era considerato il più elevato in Europa e quello maggiormente imitato per le flotte d'altura, seguito da quello svedese; i vascelli francesi del XVIII secolo, i cui studi idrodinamici miravano come detto alle performance, consideravano molto il fattore velocità; ciò comportava una certa maggior leggerezza di costruzione complessiva ed un'elevata superficie velica. Per lo stesso motivo si preferivano alberature non troppo alte per mantenere il centro velico basso; si poteva così ridurre lo sbandamento a tutte le andature, compensando la riduzione delle velature in alto e allargan-

done la superficie in quelle basse, usando di conseguenza pennoni più lunghi.

Se osserviamo il Vespucci, indipendentemente dalla robusta costruzione in ferro anziché in legno, la nave ha le stesse caratteristiche di un antico vascello di linea a tre ponti principali più vari ponti parziali (copertini), continui da prora a poppa (di coperta, di batteria e di corridoio), sia nell'aspetto che nei rapporti dimensionali complessivi. Il "patrimonio genetico" del Vespucci è dunque antico ed originale, di matrice complessiva prevalentemente francese, con l'"impronta" dell'arch. Sané, sebbene con diversi perfezionamenti soprattutto nell'opera viva per le ragioni citate; esso ed ha mantenuto, cosa quasi unica nel panorama delle navi-scuola naviganti, tutte le manovre dell'attrezzatura velica manuali, come nel passato.

La raffinatezza raggiunta dalle carene settecentesche alla ricerca della velocità, veniva da lunghe osservazioni degli scafi in mare, sui fiumi e, per la Marina francese, anche sull'ampio



canale, Le grand Canal che si apre davanti alla reggia di Versailles.

Il nostro grande designer di yacht classici Carlo Sciarrelli, che ben conosceva l'evoluzione dell'architettura degli scafi antichi, esprimeva nel suo stile questa cultura in modo radicale: "Le imbarcazioni moderne non sono altro che fantastici piani velici su rozzi scafi, mentre le fregate del Settecento avevano linee d'acqua sublimi con vele disastrose".

Più recentemente Il Vespucci durante i lavori periodici necessari, ha anche adattato la nave alla presenza della componente femminile dell'equipaggio, oltre ad essere oggetto di aggiornamenti tecnici relativi principalmente alla propulsione diesel-elettrica ed agli organi di governo (comandi del timone, elica); tuttavia lo scafo della nave è rimasto composto da lamiere chiodate e non saldate tra loro, come normale oggi.

E' per il mantenimento delle caratteristiche di originalità settecentesca che il Vespucci ci appare ancora come un pezzo di storia navigante ed è considerata "la Nave più bella del mondo", come in occasione di incontri in mare, rimasti memorabili, con le portaerei statunitensi USS Independence nel 1962 e di nuovo nel 2022 con la USS George H.W. Bush, venne trasmesso via radio con entusiasmo alla nostra nave mentre le navigavano ammirati a fianco: "you are the most beautiful ship in the world".

La manovra delle vele del Vespucci è anch'essa materia che richiede un lungo tirocinio a bordo; i nocchieri che si formano a bordo hanno bisogno di anni di esperienza sulla nave e solo i più capaci possono ambire a divenirne Primo Nostromo. La nave dispone di grandi vele quadre in tessuto naturale olona, cucite tra loro in sferzi larghi circa 6 metri, per una superficie totale di circa 2635 metri quadri. Questo tipo di vele, che deve spingere una massa di circa 4.300 tonnellate a pieno carico, è più idoneo a prendere vento con andature larghe rispetto alla direzione del vento, in confronto alle altre vele, dette di strallo, costituite da cinque fiocchi prodieri e una randa, grande vela poppiera con picco, capaci di stringere maggiormente il vento. Alcune manovre di orientamento delle vele possono essere governate dal ponte di coperta, mentre altre operazioni

richiedono all'equipaggio di salire sui pennoni, tramite scalette di corda (griselle) fissate sulle sartie. Manovrare (per imbrogliare o sbrogliare) le grandi superfici delle vele a diverse decine di metri dal mare, con i piedi appoggiati su cavi d'acciaio incatramati e affestonati sotto ai pennoni (marciapiedi), sentendo gli ordini impartiti con fischi modulati da parte del Nostromo e dai suoi vice posti ai piedi degli alberi, non è cosa ordinaria e non lo è neppure arrivarci, salendo lungo le griselle; si consideri infatti che la superficie della vela posta sul trevo dell'albero di maestra misura una superficie di circa 345 metri quadri e pesa oltre 600 kilogrammi da maneggiare a sole forza di braccia.

Una volta orientate le vele, ogni considerazione teorica va inoltre associata alla difficoltà, in caso di vento e mare, di mantenere la rotta con buona precisione, per le ampie imbarcate cui è soggetto lo scafo in questi casi, soprattutto quando si naviga con il timone manuale solo meccanico, comandato sul Vespucci da ben quattro grandi ruote in legno, che richiedono da 4 a 8 persone alle caviglie (o maniche) per muovere la grande pala del timone, di ben 16 metri quadri; si pensi che servono due giri e mezzo di queste grandi ruote per far ruotare di un solo grado la pala immersa. Tale impegno cresce poi nelle virate, altro momento delicato di cambio rotta che richiede di predisporre un nuovo orientamento della velatura. I grandi velieri come il Vespucci usano preferibilmente virare in poppa, che non presenta il problema della riduzione di velocità ma richiede un tempo leggermente maggiore e più lavoro sulle manovre, in particolare sull'orientamento dei pennoni e sulle scotte.

Un aspetto infine poco noto sulla progettazione dei velieri come il Vespucci è quello dei canoni estetici e in particolare della ricerca della simmetria e della proporzioni delle forme. Se oggi il Vespucci ci seduce anche con le sue forme è per questa ricerca di armonia complessiva delle forme, che attinge anch'essa a tradizioni passate. L'estetica dei vascelli è rimasta perché parte consapevole del fascino che doveva accompagnare queste realizzazioni. Naturalmente bisognava scegliere quali criteri adottare e questi avevano le loro radici in quelli architettonici e artistici adottati nelle



realizzazioni a terra, che risalivano a loro volta alle culture classiche riadattate sui gusti dell'epoca. Esse risalgono addirittura all'architetto romano Vitruvio, in "un rapporto di ragione di parti proporzionate", le une rispetto alle altre o ognuna rispetto al tutto il corpo solido in termini tridimensionali, non solo nella proiezione statica sui tre piani dello spazio cartesiano, ma anche con il vascello sbandato.

In conclusione il progetto è riuscito a fondere in sé un complesso di caratteristiche uniche di architettura navale, funzionalità marinai ed estetiche, nel ridisegnare una carena capacitiva e perdendo poco in termini di performance velica; ciò grazie anche a varie scelte, come una accentuata stellatura, una buona altezza metacentrica data dalle sue forme e dalla distribuzione dei pesi, ottenuta con una larghezza contenuta, anche se il baricentro resta sempre poco sopra la linea di galleggiamento; un costante bilanciamento dei volumi tra prora e poppa a nave sbandata; un buon equilibrio nella posizione delle alberature e del centro velico rispetto al centro di resistenza laterale della carena per mantenere il veliero leggermente orziero (cioè tendente al vento) per ragioni di sicurezza; un elevato bordo libero con minima rientranza delle murate, che contribuisce ad una forza raddrizzante comunque generosa a tutte le inclinazioni e permette di tenere molta vela a riva fino a venti forza 6; una poppa moderatamente sovra-immersa che favorisce la direzionalità di rotta; tutte doti che conferiscono marinità, buon governo e discreta velocità in un ampio arco di andature a vela. Infatti il Vespucci è capace, in caso di burrasca, di restare agevolmente alla cappa ardente, cioè con alcune vele di strallo e mantenendo un angolo al vento non eccessivo, scarrocciando limitatamente, in attesa del passaggio della perturbazione, senza allontanarsi troppo dalla rotta iniziale.

Come in un corpo umano, è dunque la fusione equilibrata in sé di molti fattori diversi ad aver accresciuto nei decenni il fascino del Vespucci: una lunga tradizione storica, un'equilibrata architettura statica e dinamica, il coagulo di elementi funzionali nautici, marinai ed estetici, tutti pensati e dedicati da quasi un secolo alla crescita degli uomini e donne che vi



si formano alla vita in mare. Questo complesso armonico di caratteristiche è ancora in grado di parlarci e di suscitare emozioni ovunque la nave si fermi, sventolando a poppa il tricolore nazionale; essa, nel momento in cui sono entrati in crisi o nell'ombra molti elementi della nostra tradizione, è di più di una semplice nave, è un simbolo nazionale duraturo di continuità generazionale, quasi un grande affresco secolare ed un museo navigante di italianità, dotata di un fascino che la rende capace di suscitare ovunque entusiasmo ed orgoglio, aggregando attorno a sé i migliori sentimenti.



YOUR PREFERRED SUPERYACHT SPECIALISTS

SUPERYACHT CHANDLERS

FORNITURE NAUTICHE
SHIPCHANDLERS
ACCESSORI INOX
MATERIALI TECNICI
PER CANTIERI NAVALI

Superyacht Chandlers Srl
Forniture Navali

Punto vendita Viareggio
via Virgilio 182
T +39 0584 370515

Punto vendita Livorno
via Edda Fagni 73, 75, 77
T +39 328 0579847

info@superyachtchangers.it
superyachtchangers.it



SUPERYACHT
PROVISIONS
by SUPERYACHT CHANDLERS



Food & Beverage

Enoteca

Gourmet Corner

via Virgilio, 172 Viareggio LU
24 hrs tel +39 328 0579847
info@superyachtprovisions.it

superyachtprovisions.it

CLUB NAUTICO VERSILIA



UN 2025 DI CONFERME, INNOVAZIONE E PRESTIGIO

di Paola Zanoni

Dopo aver iniziato il nuovo anno con il prestigioso conferimento della Stella d'Oro al Merito Sportivo da parte del CONI -massima onorificenza che premia l'impegno, la passione e il lavoro svolto nel corso degli anni- Il Club Nautico Versilia, sempre più determinato a scrivere nuove pagine nella storia della nautica e del territorio, ha in programma un intenso

calendario di eventi, non solo sportivi, che coniugano tradizione e innovazione.

Il 2025 del CNV, infatti, non è solo continuità: accanto alle consolidate manifestazioni agonistiche dedicate a Derive, Vela d'Altura e Barche d'Epoca, Classiche e Storiche -talvolta organizzate in sinergia con i Circoli Velici del territorio, in particolare con la LNI Sezione di Viareggio, la Società Velica Viareggina e il Circolo Velico Torre del Lago Puccini, e sempre con il prezioso supporto di Amministrazione Comunale, Capitaneria di Porto e Autorità Portuale Regionale Toscana, a riprova di un rapporto solido e sinergico- e alle interessanti iniziative culturali dedicate a temi

di grande attualità, spicca l'organizzazione di un'importante novità che unisce sport, cultura, tradizione, innovazione e sostenibilità, a conferma della volontà di confermarsi sempre più punto di riferimento per la comunità e il territorio.

In questo contesto, archiviati la L Coppa Carnevale-Trofeo Città di Viareggio e Trofeo del



Carnevale 2025 -tradizionale appuntamento riservato all'Altura vinto in Overall dal GS56 C Axa Paolissima di Paola Poggi e Luca Poli (CNV)- e il XXVIII Trofeo Challenge Ammiraglio Giuseppe Francese - non solo una regata ma anche un'occasione per onorare la memoria di un amico che ha profondamente contribuito alla vita della Versilia e di Viareggio dove ha prestato servizio d'Istituto presso la Capitaneria di Porto- la macchina organizzatrice del Club Nautico Versilia è tutta rivolta a Viareggio Yachting Destination Events 2025, l'iniziativa che, ideata insieme al Comune di Viareggio e a Navigo e supportata dal main partner iCare Viareggio Porto 2020, si svolgerà dal 9 al 28 giugno. In programma due prestigiose competizioni veliche -l'European Championship Star Class Open e la IV Viareggio Bastia Viareggio- e una serie di eventi collaterali sulla banchina antistante il CNV, pensati per celebrare il mare e coinvolgere appassionati, residenti e turisti.

NASCE VIAREGGIO YACHTING DESTINATION EVENTS: UN MESE DI SPORT, CULTURA, TRADIZIONE E SOSTENIBILITÀ.

Nella Giornata Nazionale del Mare -istituita nel 2017 per porre l'attenzione sulla necessità di protezione per le nostre acque e la biodiversità che le popola- e ad un mese esatto dal XXVIII Trofeo Ammiraglio Francese, il Club Nautico Versilia in collaborazione con il Comune di Viareggio e Navigo scarl, ha presentato ufficialmente Viareggio Yachting Destination Events, la coinvolgente iniziativa di sport, cultura, tradizione, innovazione e sostenibilità che dal 9 al 28 giugno, vedrà la città viareggina grande protagonista con due grandi manifestazioni sportive e numerosi eventi collaterali rivolti ad un pubblico eterogeneo.

Nel corso della conferenza stampa, il Presidente del CNV Roberto Brunetti, gli Assessori del Comune di Viareggio Alessandro Meciani e Rodolfo Salemi, il Direttore generale di Navigo Pietro Angelini, il Presidente di iCare Viareggio Porto 2020 Moreno Pagnini e il Direttore Sportivo CNV Muzio Scacciati -con il Consigliere Pio Zerbinati ed Ettore Mattiello- hanno



illustrato nel dettaglio il nutrito programma dell'evento che sarà supportato dal main partner iCare Viareggio Porto 2020 e dal Comune di Viareggio.

Fra i presenti in sala anche il Consigliere Nazionale Fiv Andrea Leonardi, il Presidente Coni Toscana Simone Cardullo, il Presidente Il Zona Fiv Lorenzo Barberi, il Delegato Marevivo Marina Gridelli della Delegazione Toscana, Mattia Rizzo dell'Ufficio Agenzia delle Dogane e del Monopolio, il TV Lorenzo Tempesti della Capitaneria di Porto di Viareggio in rappresentanza del Comandante Brini, il Consigliere della Provincia Federico Gilardetti in rappresentanza del Presidente, Andrea Tittocchia di Azimut Capital Management Sgr, il Presidente Fondazione Banca Del Monte Lucca Andrea Palestini, Ennio Buonomo AD Codecasa, il dirigente Unitar e Cifal delle Nazioni Unite Julio Andrade, il Presidente Sorptimist Maria Luisa Murri, Vittorio Giusti del Panathlon, Andrea Bertacca della Federalberghi Viareggio Versilia, il Presidente della Fondazione Mare Oltre Silvio Nuti, il Presidente del Club Nautico Marina di Carrara Andrea Simonelli, i rappresentanti dell'Anmi, numerose altre graditissime Autorità civili e militari e anche la IV BCN (Capitani) del Nautico Artiglio di Viareggio con i professori Annalisa Pardini, Anna Graffia e Gianluca Corrado, a riprova della grande attenzione che il CNV rivolge ai giovani.

EUROPEAN CHAMPIONSHIP STAR CLASS OPEN, 9-14 GIUGNO

Viareggio Yachting Destination Events prenderà il via con un prestigioso appuntamento sportivo: il 2025 European Championship Star Class Open (<https://euro.starchampionships.org/>), organizzato dal 9 al 14 giugno dal CN Versilia e dalla Società Velica Viareggina, sotto l'egida della Fiv, con l'International Star Class Yacht Racing Association e il title sponsor G&B Ropes. La Star Class, infatti, ha scelto ancora una volta Viareggio che ospita una delle più importanti Flotte Star di tutto il mondo e che vanta un campo di regata considerato ottimale dagli equipaggi della Classe sulla quale si



cimentano i migliori velisti di tutti i tempi. Lo spettacolo sarà assicurato da sette regate di altissimo livello tecnico e dal calibro dei velisti in mare.

I Presidenti CNV Brunetti e SVV Paolo Insom, il vice presidente ISCYRA Diego Negri, il Segretario del XIV Distretto (District Secretary) Massimo Canali, l'Assistant District Secretary Silvio Dell'Innocenti e il Direttore Sportivo CNV Scacciati lavoreranno in sinergia per garantire la massima assistenza e accoglienza, sia in mare che a terra, con l'obiettivo di rendere

indimenticabile il soggiorno in Versilia e la partecipazione al 2025 European Championship. A loro fianco, come sempre, anche la locale sezione della LNI, il Comune di Viareggio, iCare Viareggio Porto 2020, Navigo scarl, e le Flotte ospitanti -Viareggio, Perla della Versilia e Forte dei Marmi- che collaboreranno con le Autorità Organizzatrici. Alla Cerimonia di inaugurazione dell'Europeo sarà presente anche la Fanfara M.M. di La Spezia mentre quella di Livorno darà il benvenuto agli equipaggi della Viareggio Bastia Viareggio il 25 giugno.





DAL 17 AL 24 GIUGNO, NELLA BANCHINA DAVANTI AL CLUB NAUTICO VERSILIA, IL MARE DIVENTERÀ PROTAGONISTA CON UNA SERIE DI ATTIVITÀ.

Si parte martedì (17) con un tavolo rotondo sullo Sviluppo del porto di Viareggio in materia di infrastrutture e di sostenibilità finanziaria ed ambientale promossa da Azimut Investimenti (TBC) e con la partecipazione di Viareg-

gio Porto 2020, Comune di Viareggio, Autorità Portuale Regionale Toscana, Navigo e Marevivo, per proseguire con la giornata (il 18) nella quale saranno festeggiati i 40 anni di Marevivo con una tavola rotonda sulla "Legge Salvamare"-importante strumento che manca ancora dei decreti attuativi per essere operativa e realmente efficace- con la partecipazione del segretario generale Marevivo Raffaella Giugni,



uno spazio bambini con esclusivi personaggi del mondo dei cartoni animati e visori messi a disposizione per esplorare virtualmente dei magnifici fondali marini.

Venerdì 20 sarà la volta della festa per i 200 anni del Cantiere Codecasa durante la quale il giornalista Fabio Pozzo intervisterà le tre generazioni della famiglia vera eccellenza della nautica viareggina. Sabato 21 e domenica 22 saranno dedicate all'Amerigo Vespucci con una serie di iniziative fra le quali la presentazione di "Amerigo Vespucci, orgoglio italiano" l'ultimo libro dell'Amm. Sq (r) Cristiano Bettini sulla Nave più bella del Mondo. Il 23 e il 24 giugno, il programma dell'evento si arricchisce con un focus dedicato alla robotica, all'innovazione e al digitale, grazie alle attività coordinate da Navigo. Due giornate di incontri, workshop ed esperienze rivolte al mondo della nautica, con l'obiettivo di valorizzare le nuove tecnologie applicate al settore e promuovere lo sviluppo di competenze e soluzioni all'avanguardia.

IV VIAREGGIO-BASTIA-VIAREGGIO TROFEO ANGELO MORATTI, 25-28 GIUGNO.

La IV Viareggio-Bastia-Viareggio Trofeo Angelo Moratti, la regata ecosostenibile che ha portato la Vela sulla tradizionale rotta tra la Versilia e la Corsica, e che il CNV organizzerà con la partecipazione dei Comuni di Viareggio e Bastia e del Consorzio Navigo scarl, sotto l'egida della Fiv, il supporto dell'Autorità Portuale Regionale Toscana e della Capitaneria di Porto di Viareggio, e la collaborazione di iCare Viareggio Porto 2020, U.V.A.I. e Associazione Marevivo, chiuderà l'edizione 2025 di Viareggio Yachting Destination Events. Protagonisti in mare saranno ancora una volta gli spettacolari Maxi (over



60') e le imbarcazioni Over 42' (12.80 mt) che si affronteranno nel pieno rispetto dell'ecosistema del tratto di mare coinvolto sul percorso dell'epica VBV -la gara internazionale offshore di Motonautica nata nel luglio 1962 pochi anni dopo la fondazione del sodalizio viareggino- cercando di battere il record di 12 ore, 29' e 19" dello skipper triestino Furio Benussi che con il suo Fast and Furio Sailing Team e il Maxi 100' Arca SGR, è stato il vincitore indiscusso delle prime tre edizioni. Nell'ambito della VBV 2025 -che si aprirà con la Fanfara M.M. di Livorno e si concluderà con la tradizionale serata di gala e le premiazioni- sono in programma anche le interviste a Caterina Banti, due volte oro olimpico e attualmente consigliere federale FIV (il 27 giugno) e al Sindaco di Viareggio.

Il calendario agonistico 2025 del Club Nautico Versilia proseguirà il 13 luglio con la 39° Veleggiata Regatalonga, organizzata con la LNI Sez. Viareggio in ricordo delle vittime del 29 giugno 2009, e si concluderà con l'affascinante Raduno Vele Storiche Viareggio (17-19 ottobre, co-organizzato con l'omonima Associazione), che quest'anno, in occasione della ventesima edizione, offrirà ancora più glamour e spettacolo non solo in mare ma anche sulle banchine e nelle sale del CNV.

Anche quest'anno, inoltre, sta proseguendo l'attenzione del Club Nautico Versilia verso i giovani e le scuole, con regate, iniziative mirate come le Borse di Studio "Maurizio e Bertani Benetti" e il potenziamento della Scuola Vela Valentin Mankin nata nel 2016 dalla sinergia fra CNV, CVTLP e SVV con la volontà di creare un ricambio generazionale nella Vela, di fare da volano al turismo versiliese e di insegnare ai giovani non solo ad andare in barca ma anche ad amare e rispettare il mare, il lago e il territorio. Le costanti affermazioni delle Squadre Agonistiche, oltre a riempire di orgoglio, confermano la validità dell'iniziativa, premiando il lavoro e l'impegno svolto in questi anni. A fine marzo, inoltre, si è svolta l'Assemblea Generale dei Soci del Club Nautico Versilia, durante la quale sono stati approvati i bilanci



e rinnovati gli organi direttivi per il prossimo quadriennio olimpico. Le votazioni hanno confermato sostanzialmente i Consigli uscenti, a testimonianza della fiducia riposta nel lavoro svolto. Nella successiva riunione sono state quindi assegnate le cariche che resteranno in vigore fino al 2028: Presidente Roberto Brunetti, Presidente onorario Roberto Righi, Vice Presidente Amm. Marco Brusco, Questore e Addetto al pronto soccorso Guglielmo Gagnesi, Tesoriere Paolo del Pistoia, Segretario e Direttore Sportivo Muzio Scacciati, Maestro di casa e addetto al mantenimento della sede Pamela Thamar Kagel, Addetto di banchina Pio Guido Zerbini, Addetto ai rapporti con scuole, Marevivo, e LNI Massimo Canali, Consigliere addetto alle attività sociali e ricreative

Carlo Alberto Carrai. Collegio Revisori dei conti: Presidente Marzio Luigi Gusmaroli, membri Rossella Belli e Stefano Mariotti. Collegio dei probi viri: Presidente Enrico Motroni, membri Stefano Landucci e Raffaello Matraia. Oltre alle regate e alle numerose iniziative culturali -organizzate nelle sale del sodalizio e rivolte non solo ai propri Soci ma ad un pubblico eterogeneo e dedicate in modo particolare all'ambiente e alla sostenibilità-, agli incontri con personaggi di spicco e alle presentazioni di libri, il Club Nautico Versilia offrirà anche per il 2025 molteplici servizi forniti dalla Segreteria e dai Nostromi, dal Ristorante (riservato ai Soci) con una terrazza e un panorama davvero mozzafiato e dal Bar del Club (aperto a tutti).







Ammiraglio Giuseppe Francese

28° TROFEO AMM. GIUSEPPE FRANCESE



Domenica 11 maggio si è conclusa la 28esima edizione del Trofeo challenge Ammiraglio Giuseppe Francese, classica manifestazione riservata alla Vela d'Altura: Rating FIV, Gran Crociera, ORC A e B), alle Vele d'epoca e agli Yacht Classici CIM Aive. Vincitore assoluto in Overall, il J112E Jeco di Carlo Gabbanini, in equipaggio con Giaime Nicolò Montagna, Ettore Veneri, Adalberto Martini, Carmela Marinelli, Alessandro De Luca, Andrea Gambarotta. Le condizioni meteo marine hanno permesso lo svolgimento regolare della regata costiera che ha preso il via da Marina di Carrara verso l'isola del Tino e arrivo a Viareggio per 27,28 miglia nautiche, con vento dai 9 nodi della partenza, agli 11 al cancello al Tino, fino ai 5 nodi a Viareggio. Le graduatorie: nelle Vele D'epoca Classe Unica 1° Onfale del massese Nicola Bocci (CNMC) vincitore anche della Coppa della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana consegnata dal Presidente della LNI Viareggio Marco Serpi; 2° Penelope della SeVeMM La Spezia affidato al Primo Luogotenente Michele Renna; 3° Gazell di Andrea Corvi. I primi tre Rating Fiv: 1° il C&C37 Bucaniere di Muzio Scacciati (CNV, già vincitore nel 2024), 2° Arvel del Presidente Club Nautico Marina di Carrara Carlandrea Simonelli, e 3° Magia Ugo Pezzini (Lni). Per la classifica Orc Gran Crociera: 1° Clan di Jacopo e Andrea Poli (YCRMP); 2° My Fin di Paola Capecci e Patrizio Galeassi (CNV); 3° Grand Soleil 37 B Marta III di Graziano Grazzini (LNI Vg). In Classe ORC B: 1° Jeco di Carlo Gabbanini (Cvela Erix); 2° RD3 di Maurizio Raugi (LNI Li); 3° Elan 400 Andromeda di Domenico Mei (Lni Viareggio). In Classe ORC A: 1° l'XP 44 Orizzonte del portacolori del Club Nautico

Versilia Paolo Bertazzoni (già vincitore in Overall nel 2018, 2019 e 2024); 2° Lucifero co armato da Giordano Cardini e Nanni Lombardi (YCLI); 3° Axa Paolissima di Paola Poggi e Luca Poli (Cnv). A Paolo Bertazzoni è stato anche consegnato il crest donato dal Capo di Stato Maggiore della Marina Militare. Il saluto di benvenuto è stato del vice presidente CNV Ammiraglio Marco Brusco che, dopo aver ringraziato gli ospiti presenti, i regatanti e tutti coloro che hanno contribuito alla riuscita della manifestazione, ha ricordato la figura dell'Ammiraglio Giuseppe Francese e la nascita di questo



Trofeo. Hanno consegnato i riconoscimenti, il Direttore Marittimo della Toscana C.A. Giovanni Canu, anche in rappresentanza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Ammiraglio Ispettore Capo (Cp) Nicola Carlone, il Comandante Interregionale Marittimo Nord della Marina Militare Ammiraglio di Divisione Flavio Biaggi, il Direttore di Marivela C.A. Roberto Bottazzi Schenone, l'Assessore al Comune di Viareggio Alessandro Meciani, il Consigliere Nazionale Fiv Andrea Leonardi e il vice presidente Club Nautico Versilia, Amm. Ispett. Capo (Cp) Marco Brusco.



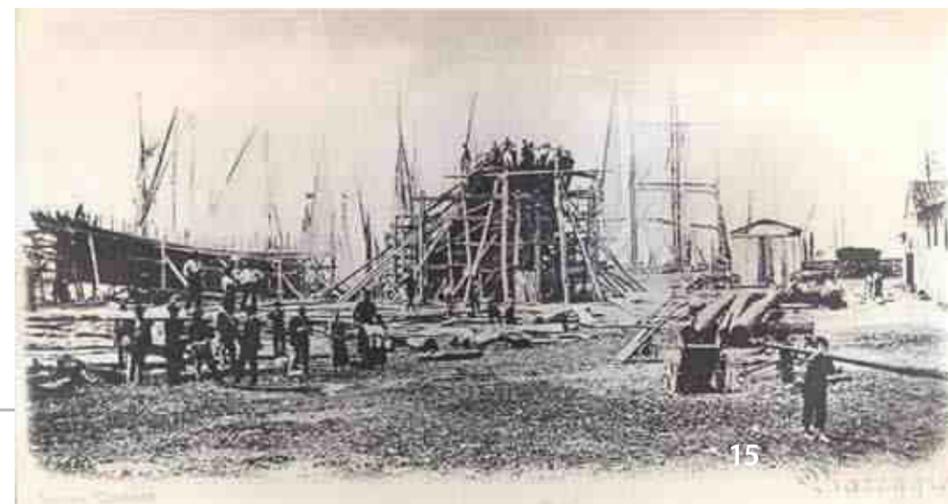
200 ANNI DI CODECASA



Con l'avvio del 2025 i Cantieri Navali Codecasa celebrano i 200 anni di attività con la gestione portata avanti sempre e unicamente dalla famiglia Codecasa. È un traguardo importante e che lascia fortemente orgogliosi. I Cantieri Navali Codecasa furono fondati nel 1825 dal maestro d'ascia Giovanni Battista Codecasa nella città di Viareggio, culla secolare della costruzione navale italiana. Seguirà poi nel 1902 Giovanni Battista Codecasa, detto Tistino, portando avanti il cantiere durante i tempi duri della Seconda Guerra Mondiale, e mostrando una notevole capacità di adattamento che si rivelerà un fattore vincente

per l'impresa. A Tistino succederanno i figli Ugo e Sandro, assaporando la Viareggio degli anni '60, tempio della marineria italiana. Agli inizi l'attività si concentra sulla costruzione di navi a vela, arrivando a un attivo di oltre 50 bastimenti oltre che pescherecci, pontoni, bettoline ed imbarcazioni di ogni tipo nell'anno 1946. Alla morte di Ugo nel 1973 il testimone passa al figlio Fulvio Codecasa, personaggio chiave nella vita del cantiere. Fulvio adotterà una strategia vincente e una volontà di diversificazione che porterà Codecasa al centro del panorama internazionale, unendo alla produzione di barche da lavoro quella di

motoryachts di lusso. Nel 1985 si affianca al padre la figlia Fulvia, a cui si unirà successivamente la sorella minore Elena. In seguito si aggiungeranno alla gestione dell'impresa i rispettivi mariti, Ennio Buonomo e Fabio Lofrese, proseguendo stabilmente la tradizione familiare. Nel corso degli anni 2000 il percorso ben tracciato verrà poi seguito dai figli di Fulvia e Ennio, Matteo e Niccolò, a cui si è recentemente unita la figlia Chiara. Dal 1973 al finire degli anni '90 il Cantiere vara





yachts molto diversi fra loro. Possiamo citare gli yachts a motore di quegli anni, Entrepreneur e Casabella, che navigano in acque americane. Seguirà nel 1975 lo yacht Fair Play, un 27mt che inaugura lo stile proprio di Codecasa. Sarà poi la volta del Luisella di 62mt, il più grande yacht mai costruito prima da Codecasa e primo yacht destinato al charter. Seguiranno il Blue Velvet nel 1994; il Charly Coppers nel 1996, che inaugurerà la nuova serie dei 48/51 metri e numerosi altri successi.

Parallelamente all'innovazione delle costruzioni, i Cantieri Navali Codecasa seguiranno uno sviluppo anche nel territorio viareggino: in aggiunta al Cantiere Ugo Codecasa, creato nel 1977, verrà inaugurato nel 1982 il Cantiere Codecasa Due, costituito sull'antica sede del cantiere nella Darsena Toscana, e nel 1987 si aggiungerà il Cantiere Codecasa 3 nella Nuova Darsena. A partire dal 2011 verrà integrata anche una nuova struttura situata nella zona Navicelli a Pisa, un grande stabile composto da quattro hangars e più adatto alla realizzazione di grandi unità.

Agli inizi degli anni 2000 Codecasa svela una nuova sorpresa con l'ingresso nel settore degli open veloci in alluminio di grandi dimensioni, possedendo tutte le carte in regola per un successo garantito. Il primo modello, varato nel 2004, è realizzato per un armatore consapevole che altro non è che Fulvio Codecasa.

Lo yacht prende il nome della meravigliosa moglie, Maria Carla.

I proprietari degli yachts costruiti da Codecasa nel corso degli anni sono i suoi migliori ambasciatori: in Italia vediamo Giorgio Armani, separatosi dal suo Mariù del 2003 per sostituirlo nel 2008 con il Main; Stefano Gabbana e Domenico Dolce con il loro primo Regina d'Italia del 2006 seguito dal Regina d'Italia del 2019. Il Cavaliere Leonardo del Vecchio che navigava sul suo secondo Codecasa a nome Moneikos; il Magari del signor Paolo Bulgari del 2011 e Dragoluna di Piersilvio Berlusconi datato 2019. La lista di clienti da ogni parte del mondo è lunga e una tale fiducia non è frutto



di un azzardo bensì il risultato dell'eccellenza e dell'affidabilità del cantiere.

Portare avanti, generazione dopo generazione, questa splendida storia nel mondo della nautica da una parte comporta il peso di tante responsabilità, ma dall'altra permette di ricordare e assaporare i momenti del passato come risultato di scelte giuste e calibrate, tanto coraggio e forte determinazione. Fulvio segue da lungo tempo una linea ben precisa che gli ha permesso di diventare uno degli attori chiave del gran dipartimento e di costruire un sistema familiare indipendente che si affaccia sul porto di Viareggio come un faro che domina e illumina la città.

Codecasa non è un cantiere navale tradizionale, gode di una qualità di costruzione e riconoscibilità del prodotto senza paragoni e centra tutto il suo lavoro sulla fedeltà: fedeltà dei clienti che scelgono e continuano a scegliere il brand, fedeltà sviluppata con i collaboratori e fedeltà allo stile - generalmente uno yacht Codecasa riprende le linee del precedente, migliorandone le sfumature. Questo è il motivo per cui alla parola rivoluzione si preferisce evoluzione. I 200 anni di attività sono anche il risultato del lavoro e della passione di tante persone. I Cantieri Navali Codecasa sono oggi a tutti gli effetti una grande famiglia che porta avanti con orgoglio e affetto il valore tracciato e impresso dai suoi fondatori.

LE NUOVE GENERAZIONI



Matteo Buonomo

"Sono entrato nell'azienda di famiglia 15 anni fa inserendomi nel cantiere CodecasaDue di Viareggio che si occupa del refitting di imbarcazioni e che ha da tempo un rapporto di collaborazione con la Guardia Costiera Italiana per la costruzione delle motovedette SAR ognitempo per la ricerca ed il soccorso in mare. Da sempre mi affianca Angelo Bertolucci, collega e amico di fiducia con cui mi interfaccio quotidianamente. Il mio interesse ad entrare a far parte dell'azienda di famiglia è nato dalla curiosità di conoscere a fondo il mestiere di mio nonno e dei miei genitori, che si è poi sviluppata in una grande passione. Negli anni sono subentrati successivamente in azienda anche i miei due miei fratelli, Niccolò e Chiara, perciò sono certo che il futuro di Codecasa continuerà sulla strada già tracciata dalla nostra famiglia e sarà caratterizzato da un forte focus sulla sostenibilità, sull'innovazione tecnologica e sulla personalizzazione, rendendo il processo più accessibile e interessante per i proprietari di imbarcazioni".

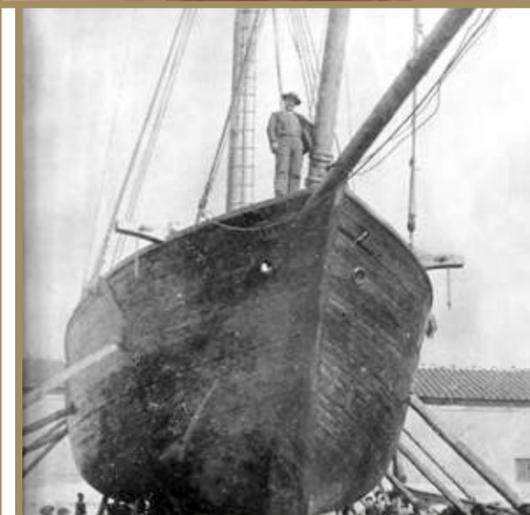
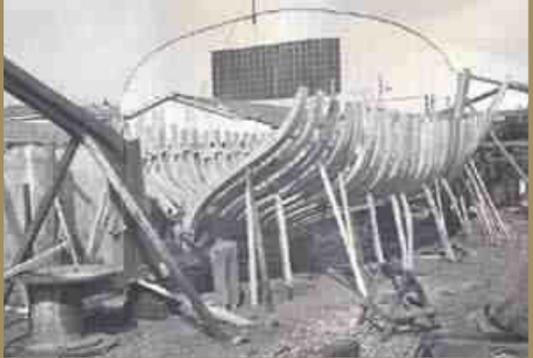
Chiara Buonomo

"Se devo essere sincera il cantiere non è mai stata una mia priorità o comunque la mia strada principale. Mi è sempre piaciuto molto studiare perciò ho dato priorità agli studi laureandomi neanche un anno fa all'Università IULM di Milano. Dopodiché, tornata a Viareggio, mi sono presa una pausa e sono venuta a vedere che aria si respira qui in cantiere. Così facendo mi sono ritrovata nella celebrazione di un anniversario immenso, 200 anni di storia, e ne sono ovviamente rimasta affascinata. Mi occupo di tutto ciò che riguarda questi 200 anni con la pianificazione delle celebrazioni, la produzione di gadget che possano rimanere nel tempo e la realizzazione di un video e di un libro celebrativo così da "materializzare" e rendere eterno questo grande traguardo fatto di amore, passione e tanta determinazione. Nel mentre però osservo con attenzione il lavoro di mio nonno Fulvio, mia madre Fulvia e mio padre Ennio, e ne rimango davvero colpita. Quindi, pur essendo entrata casualmente penso proprio di aver trovato la mia strada. Sono orgogliosa di fare parte di una famiglia ricca di valori e forza di volontà, e sono altrettanto orgogliosa di poter essere un saldo passaggio di testimone e di poter portare avanti nel tempo la storia del nostro cantiere".

LA STORIA DEL PIÙ ANTICO CANTIERE NAUTICO GESTITO DA UN'UNICA FAMIGLIA CONTINUA CON I FIGLI DI FULVIA CODECASA ED ENNIO BUONOMO. SONO MATTEO, NICCOLÒ E CHIARA, CHE COSÌ PUNTUALIZZANO IL LORO COSTANTE IMPEGNO IN QUESTO DIFFICILE ED ESALTANTE LAVORO.

Niccolò Buonomo

"Quando sono entrato in cantiere, avevo poca esperienza nel settore e il mio obiettivo era imparare il più possibile dai capi barca tutte le lavorazioni necessarie per la costruzione di uno yacht. La motivazione principale che mi ha spinto a far parte del team Codecasa è senza dubbio quella familiare. Lavoro qui perché appartengo alla famiglia e, proprio per questo, sento una grande responsabilità nel crescere e migliorare, così da poter dare il mio contributo all'azienda. Attualmente seguo i lavori di uno yacht di 33 metri, il primo varato nell'anno del bicentenario dell'azienda. In generale, cerco di occuparmi di diversi aspetti, dalla parte economica a quella progettuale, fino alla comunicazione e al marketing. Guardo al futuro con curiosità e rispetto, consapevole che sia affascinante e incerto. Per il momento, spero che l'azienda possa mantenere la sua attuale solidità, con mio nonno e i miei genitori ancora alla guida. Questo è il mio nonno anno in cantiere, e nel tempo ho arricchito le mie competenze grazie agli insegnamenti dei miei preparatissimi colleghi e alle esperienze maturate anche al di fuori del lavoro. Nel biennio 2023-2024 ho frequentato il corso Yachting Builder della Fondazione ISYL e ho svolto due esperienze di tre mesi negli Stati Uniti per migliorare la mia conoscenza della lingua inglese. I miei colleghi sono un punto di riferimento per me: da ognuno di loro posso imparare qualcosa. Il patrimonio di valori ed esperienza che mi trasmettono è fondamentale sia per la mia crescita professionale sia per quella personale."





di Walter Strata

Il tre volte vincitore della Viareggio Bastia Viareggio, Furio Benussi, ci ha rilasciato alcune riflessioni circa la sua attività professionale.

Quale è stato l'approccio al mare e alla vela in particolare?

"Il mare è un questione di famiglia. Ho iniziato a quattro anni sul beccaccino di mio padre e mia madre, e da lì non mi sono più fermato".

Cosa occorre per vincere?

La barca, l'equipaggio, la tecnica...

"In sintesi: passione, team, capacità di scelta".

Come vi presentate alla quarta Viareggio Bastia Viareggio?

"Come sempre, al massimo delle nostre possibilità".

E il tracciato della VBV?

"Rotta bellissima. Di solito il tratto più difficile è l'avvicinamento a Bastia".

Quale il futuro del suo team in Italia ed all'estero?

"Nel Mediterraneo le solite classiche. All'estero stiamo valutando la Sidney to Hobart 2025, in occasione dell'ottantesima edizione, in quanto Wild Thing l'ha vinta nel 2023".

FURIO BENUSSI

Furio Benussi è nato a Trieste l'11 agosto 1968. Fin da bambino andava in barca con il padre Dario, poi ha iniziato le sue prime regate con gli optimist passando per la classe Europa e finendo con i 470, per quindi arrivare alle classi d'Altura e Monotipi. Ha integrato la sua esperienza di velista professionista nei suoi diversi ruoli di timoniere, tattico, trimmer, con l'attività imprenditoriale, Infatti dal 2001 gestisce imbarcazioni da regata ed eventi correlati.

I suoi migliori risultati:

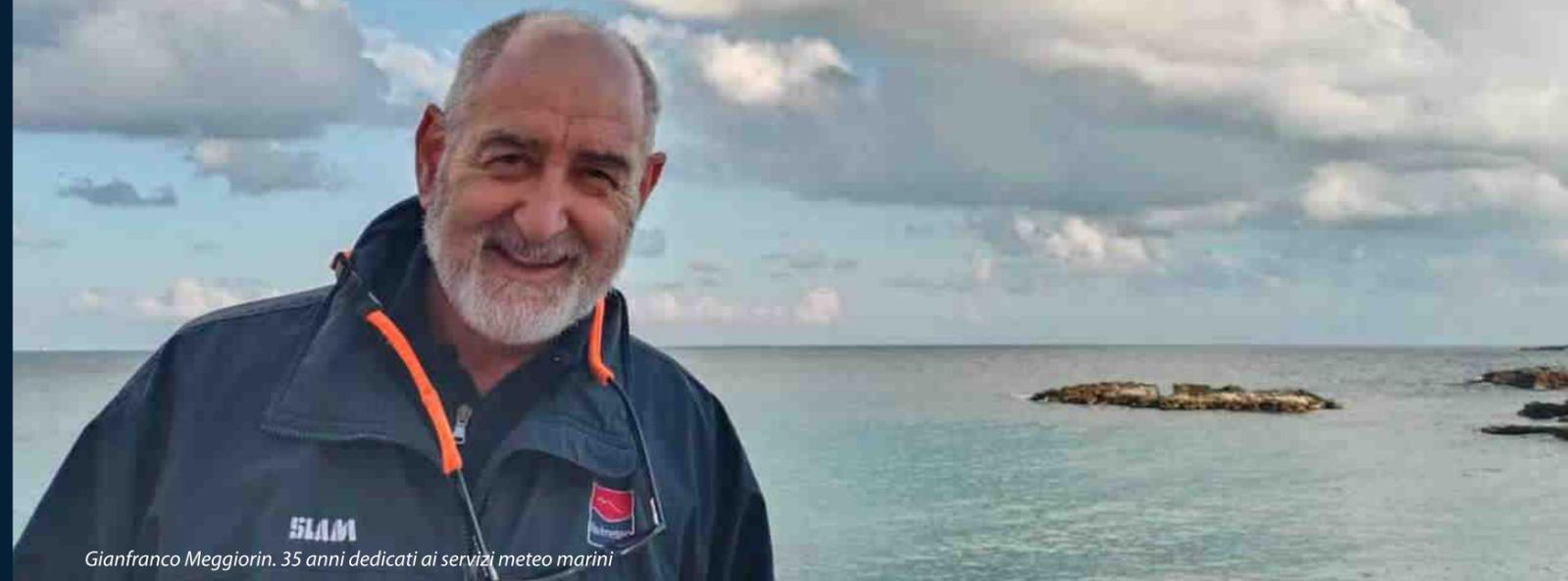
- 3 volte campione del mondo off shore 2002 Maxi yacht- 2003 IMS 500- 2008 Minimaxi**
- 5 medaglie d'Argento ad un campionato mondiale (riconosciuto ISAF)**
- 3 medaglie di Bronzo ad un campionato mondiale (riconosciuto ISAF)**
- 2 volte Campione Europeo off shore 1995-1998**
- 6 volte vincitore del Giro d'Italia a Vela; 1992-1997-1998-1999-2004-2007**
- 10 volte Campione Italiano; 1996-1998-1998-1999-2002-2003-2006-2012-2014-2017**

Benussi si è classificato al primo posto:

Giraglia Race over all 2002-2004-2021. Sardinia Cup 2002. Palermo Montecarlo 2007-2008 2014 - 2021. 151 miglia 2019-2021-2022-2024. Line Honours Middle sea race 2002. Coppa del Re, Spagna 1996 - 2001. Barcolana 2005-2016-2017-2018-2021-2023-2024. Regata transatlantica ARC 2004. Audi Invitational 2004-2006. Circuito europeo Swan 45 2007. Super Maxi Rolex cup 2008. Mini Maxi Rolex World 2008. Round de Island Race (Cowes Inghilterra) 2011. Portopiccolo Maxi Yacht race 2015-2017-2018-2020-2021. Venice Hospitality Challenge 2015-2017-2018-2023. Trofeo Bernetti 1999- 2015-2017-2018-2020-2022-2023-2024. Regata Veleziana 2015-2021. Regata dei Tre Golfi 2022-2024. Viareggio Bastia Viareggio 2022-2023-2024. Trieste Venezia 2020-2022-2023. Maxi Adriatic Series 2021-2022



L'IMPORTANZA DELLA CONOSCENZA DELLA METEOROLOGIA MARINA



Gianfranco Meggiorin. 35 anni dedicati ai servizi meteo marini

Straordinari progressi

La comprensione del tempo sul mare è un fattore fondamentale per la navigazione. Le tecnologie si sono straordinariamente evolute, basti pensare ai modelli, alle immagini satellitari, ai radar, alle stazioni meteorologiche automatiche, alle boe oceanografiche. Grazie ai moderni sistemi di telecomunicazione e a internet, ciò che un tempo era ad uso esclusivo dei professionisti è oggi a disposizione di tutti. C'è molto interesse per il tema della meteorologia e ognuno può consultare una moltitudine di siti e app che forniscono accattivanti previsioni e dati. Nei miei tanti anni dedicati dapprima alla navigazione a vela in Mediterraneo e in Atlantico e poi ai servizi meteo marini, ho potuto essere testimone di questo straordinario sviluppo di cui tutti i naviganti beneficiano oggi. Un tempo, mi riferisco agli anni '80 il modo principale di acquisire le previsioni meteo era la radio. Si ascoltava a bordo il bollettino

MeteoMar elaborato dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica per i mari italiani oppure ci si sintonizzava sempre via radio per l'ascolto dei bollettini emessi dai centri Internazionali. Le mappe sinottiche e alcune immagini sa-

tellitari erano accessibili soltanto a chi fosse dotato a bordo di un apparato radio-facsimile. La consultazione dei dati osservati di boe e stazioni era occasionale e sporadica. Ciò imponeva al navigante un'attenzione straordinaria

NAVIMETEOROLOGICO

NOWCASTING - THUNDERSTORM WARNING

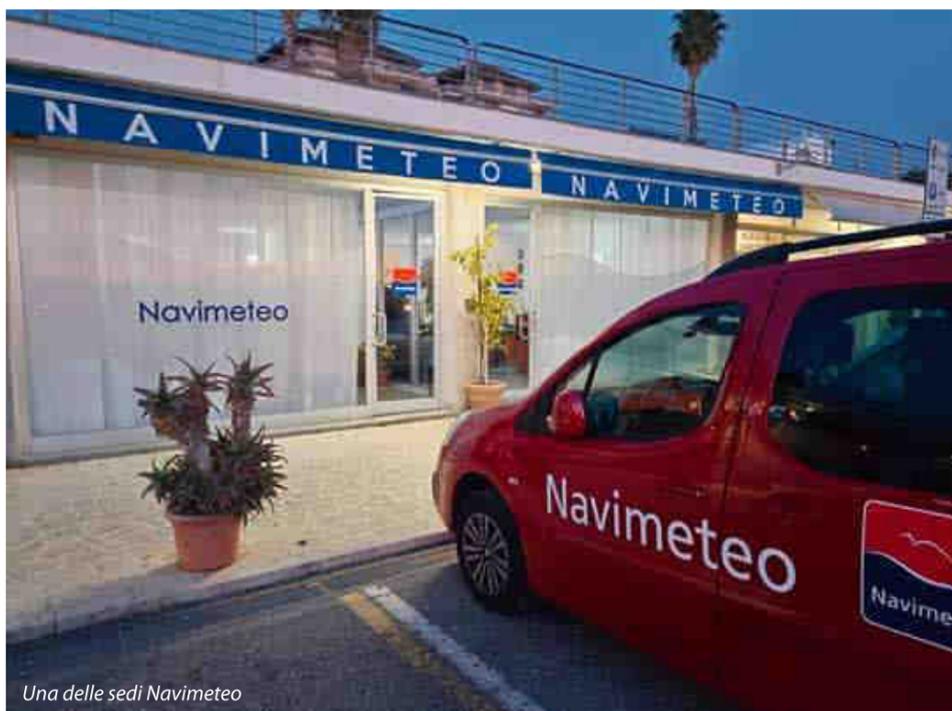
Sound alarm and email notifications when lightnings are detected around the vessel:

- 50 km: Yellow warning
- 25 km: Orange warning
- 15 km: Red warning

LIGHTNING DETECTION SYSTEM WITH GEOFENCES CENTERED ON YACHTS' POSITION

Lightning Data provided by **VAISALA**

Il nuovo sistema Navimeteo di Thunderstorm Warning



Una delle sedi Navimeteo

all'osservazione diretta dei segnali del tempo. Le diverse nubi, la visibilità verso l'orizzonte, la forza e le direzioni del vento, il comportamento dello stato del mare, i colori del cielo, delle albe e dei tramonti, i cambiamenti della temperatura e anche il volo degli uccelli potevano fornire utili indicazioni. Soprattutto il barometro veniva consultato con regolarità, poiché ogni marinaio sa che dalle variazioni del valore della pressione atmosferica dipendono la forza del vento, il conseguente stato del mare e molti dei fenomeni quali i fronti e le linee di instabilità. L'onda lunga è il segno di un vento lontano che l'ha generata e continuare a se-

guirne l'evoluzione può confermare se il vento tenderà a rinforzare anche sulla nostra zona o rotta. Con l'avvento delle nuove tecnologie, di cui vi dicevo, le tecniche di Navigazione Meteorologica, termini cui mi ispirai quando pensai al nome del servizio Navimeteo, la meteorologia marina è diventata più tecnica e accurata. Tutto ciò è straordinario ma il tuffo nel "digitale" ha in qualche modo fatto sì che l'attenzione meteo del navigante fosse più focalizzata sullo scenario presentato dal computer che in quello reale osservato a bordo. Credo che la capacità di usare gli strumenti digitali meteo debba fondersi con equilibrio e la capacità di percepire e osservare lo scenario marino in cui ci muoviamo in navigazione. E'anche una questione di sensibilità ai mutamenti del tempo e credetemi, in determinate situazioni, ciò può fare la differenza.

Il tempo cambia, cambiano le regole della navigazione

Se da un lato le previsioni meteo sono migliorate, mitigando il rischio di essere sorpresi dal cattivo tempo o da situazioni inattese, osserviamo dall'altro lato che l'evoluzione dei fenomeni meteo è in qualche modo cambiata.



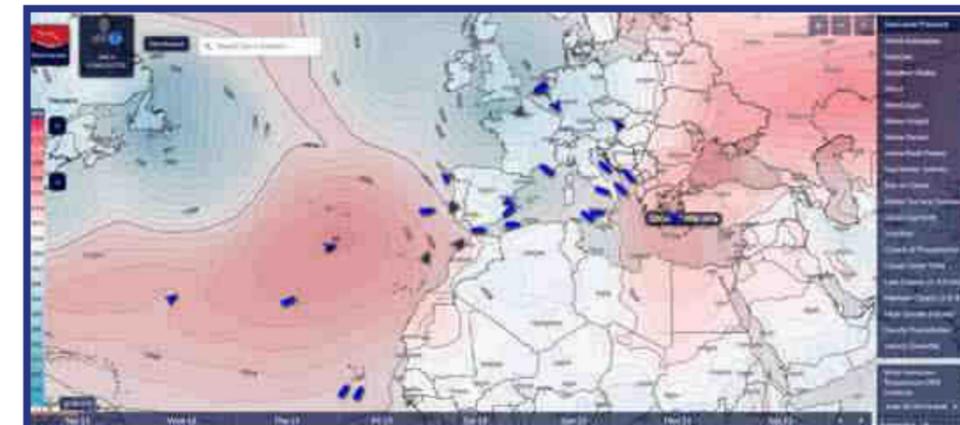
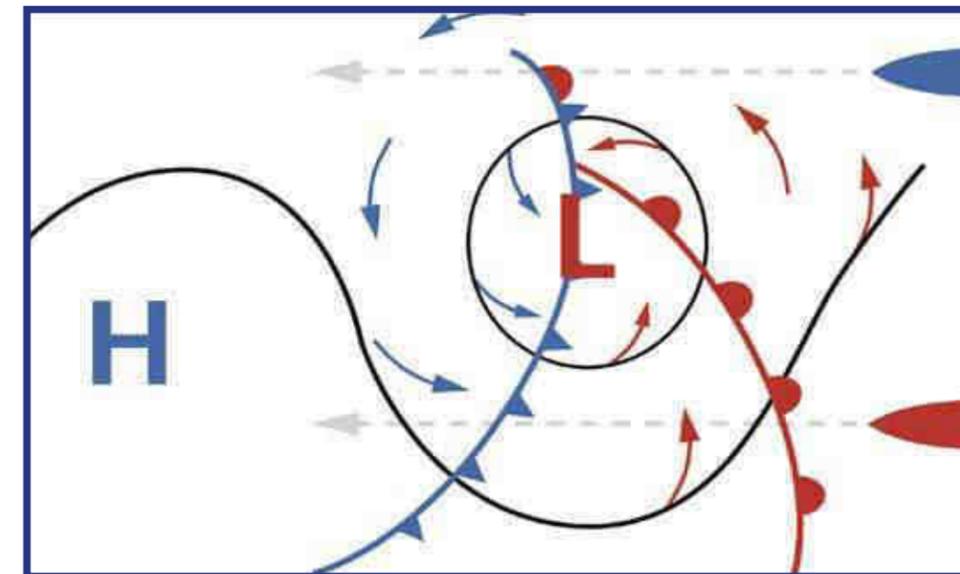
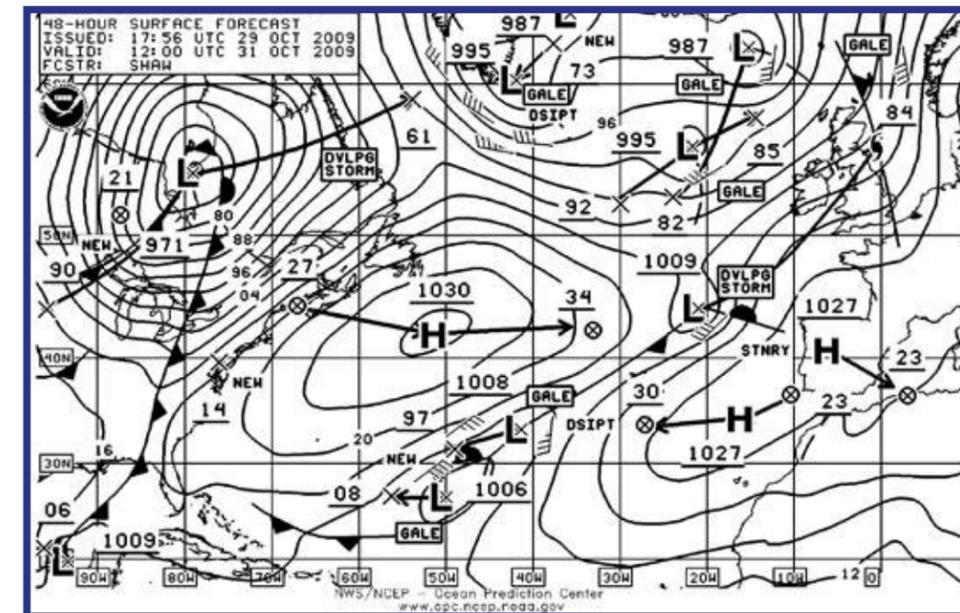
Il Team Navimeteo

Tutto ciò è diventato più evidente in quest'ultimo decennio. L'estate Mediterranea ad esempio, che da sempre rappresenta la stagione calda e mite che favorisce la navigazione del diporto, è nella realtà diventata la stagione da seguire con maggiore attenzione. Va sottolineato che i venti forti e le burrasche di Maestrale, di Libeccio, di Scirocco, di Bora o di ogni altro vento di gradiente sono ben "fotografate" con buon anticipo dai principali modelli meteo. Altri fenomeni meteo, talvolta violenti e associati ai temporali si confermano invece la vera criticità dei nostri mari, specie durante la stagione calda quando l'energia accumulata dalla superficie del mare è maggiore. Pensate ad esempio agli ancoraggi in rada, alla navigazione specie in prossimità delle coste, alla manovra in porto e a tutte le altre situazioni che possono subire delle criticità con il verificarsi di fenomeni temporaleschi. Le cellule temporalesche infatti possono svilupparsi in tempi brevissimi ed impongono decisioni e azioni pronte. Questo aspetto non riguarda solo le imbarcazioni o gli yachts ma anche le grandi navi che anche quando sono all'ormeggio, con la spinta di raffiche violente che impattano lateralmente sulla grande superficie dell'unità, possono subire la rottura delle cime di ormeggio.

Corsica, Sicilia, Baleari, Croazia, Campania sono solo alcune delle zone che la scorsa estate hanno subito la furia di trombe marine, downbur-

sts associati ai temporali. Per mitigare questo rischio oggi le tecniche di "forecasting" (previsione per oggi domani e i giorni a seguire) sono state integrate da quelle di "nowcasting" (previsione quasi in tempo reale o a brevissimo termine). Si tratta di monitorare un fenomeno nel suo sviluppo, seguirne lo spostamento e velocità, cercando di capire con un seppur breve preavviso se esso stia generando fenomeni violenti e pericolosi. Il breve preavviso può permettere di adottare misure atte a mitigare l'impatto del fenomeno come ad esempio lasciare l'ancoraggio per portarsi nell'imminenza del rinforzo in mare aperto a qualche miglio dalla costa. Guadagnare "acque libere e spazio di manovra" si è rivelata in più occasioni la decisione difficile ma fondamentale per superare situazioni difficili determinate da fenomeni violenti, improvvisi e talvolta imprevisibili. Negli ultimi anni a Navimeteo abbiamo lavorato molto per affinare queste tecniche ed oggi, dopo un lungo periodo di operatività a favore delle navi da crociera siamo finalmente pronti per condividere con i naviganti l'efficacia di un modernissimo sistema di lightning detection che "segue" attraverso delle geofences la posizione e rotta dell'unità in navigazione attraverso dei thunderstorms warnings. C'è molto da fare e da imparare ma certamente l'innovazione tecnologica sta consentendo passi importanti per una navigazione più sicura.

Gianfranco Meggiorin



Il rialzo della temperatura superficiale del Mar Mediterraneo

FARMACIA CANALI VIAREGGIO



VIA OLEIFICIO, 2 - VIAREGGIO
TEL. 0584.390377 - FAX 0584.384647
farmaciacanali@farmaciacanali.it



NON E' UN EVENTO, E' UNA RELIGIONE

VENDÉE GLOBE 2024/2025

di Walter Strata

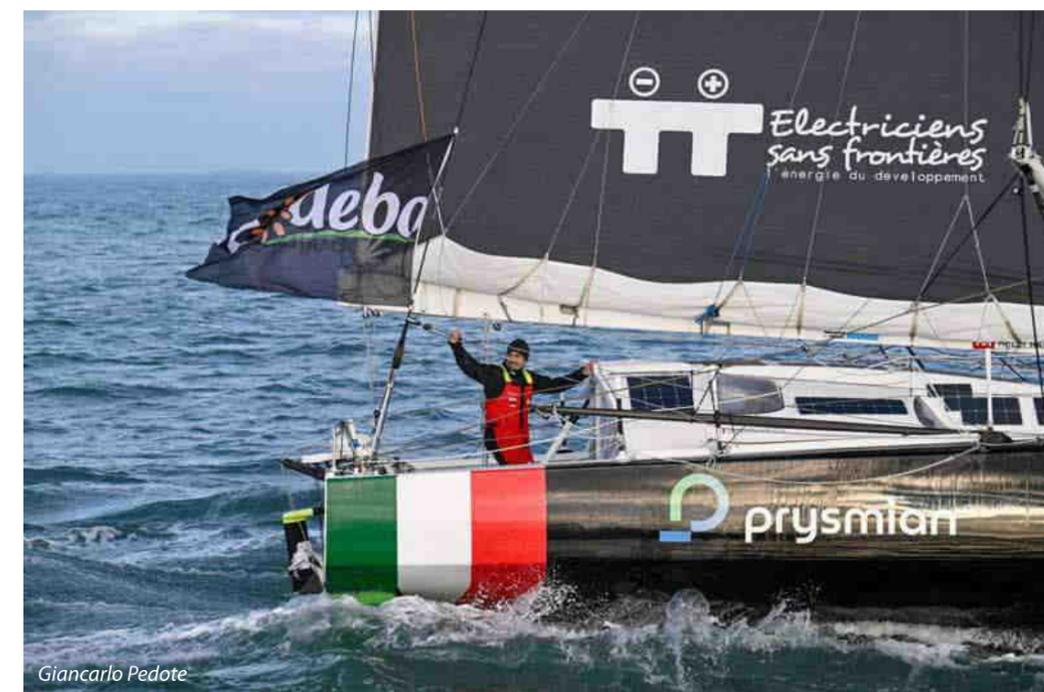
Vendée Globe 2024 - 25: un giro del mondo in solitario senza soste e senza assistenza, con trentatre skipper tra cui sei donne. Unico italiano Giancarlo Pedote. La vittoria è andata al francese Charlie Dalin che ha dominato la regata in 64 giorni, 19 ore, 22 minuti e 49 secondi, abbassando di molto il tempo segnato da Armel Le Cléac'h nel 2016 (74 giorni e 3 ore) di 9 giorni, 8 ore, 12 minuti e 57 secondi.

La sua barca era Imoca60 battezzata Macif Santé Prévoyance, progettata da Verdier e costruita da CDK Technologie (con MerConcept). La regata più difficile al mondo è stata chiusa da Dalin il 14 gennaio scorso a Les Sables d'Olonne, sulla costa atlantica della Francia da dove era partita il 10 novembre, dopo avere percorso 27.668 miglia, con 17.79 nodi di media. "Qui, la Vendée Globe non è un evento, è una religione" è lo slogan dell'evento.

Questa decima edizione non ha avuto precedenti per numero di partecipanti e copertura mediatica. La vela italiana è stata rappresentata da Giancarlo Pedote che ha conquistato il 22esimo posto, arrivando al porto francese il 4 febbraio, dopo avere sfidato gli oceani per 85 giorni, 20 ore e 32 minuti con il suo Prysmian. La rotta era discendere l'Atlantico verso Capo di Buona Speranza, attraversare l'Oceano Indiano e una volta doppiato Capo Leeuwin, anche il Pacifico passando dalle latitudini tra il 40° e il 60° parallelo sud in condizioni estreme di mare e vento. Successivamente, doppiare Capo Horn a 55°59' di latitudine sud e risalire l'Atlantico per far ritorno a Les Sables d'Olonne. Incredibile, ma vero.



Charlie Dalin (foto Vela)



Giancarlo Pedote

JOSHUA SLOCUM IL “PRIMO” GIRO DEL MONDO IN SOLITARIO

di Walter Strata

“Sailing Alone Around the World” è il libro autobiografico del capitano Joshua Slocum che per primo compì il giro del mondo in barca a vela in solitario, tra il 24 aprile 1895 e il 27 giugno 1898, per ben 46.000 miglia, con il suo sloop “Spray”. Lo ricorda molto bene Claudio Ressmann ex ufficiale di Marina, per venti anni direttore della rivista “Lega Navale”. Riportiamo alcuni passaggi della storia, davvero unica, che si trova sul sito [sportmemory.it](https://www.sportmemory.it) dedicato a quanti amano il mare, e come sia stato

possibile realizzare un’impresa epica.

.....“Joshua Slocum nacque il 20 febbraio 1844 a Mount Hanley, nella Contea di Annapolis, Nuova Scozia, una delle province marittime canadesi. La sua era una famiglia di marinai di origine inglese e la passione per il mare cominciò a contagiare il piccolo Joshua intorno agli 8 anni di età, quando la famiglia si trasferì nel villaggio di Westport, nell’isola di Bar, dove cominciò ad imbarcare come mozzo sulle locali golette da pesca”.....

In pochi anni divenne, grazie alle eccellen-

ti qualità di marinaio, prima ufficiale, poi comandante e armatore di diversi tipi di imbarcazioni. Dopo molte sfide vinte e decine di migliaia di miglia percorse sui mari, ecco la folgorazione.

.....“Nel Rhode Island l’irrequieto navigatore, nel 1893 trovò, abbandonato in un prato sulle rive del fiume Acushnet, a Fairhaven, nelle vicinanze di New Bedford, il relitto di un piccolo peschereccio a fondo piatto lungo 11 metri, abbandonato da tempo immemorabile, che lo aveva colpito sia per la singolarità delle sue linee sia

per la robustezza delle sue strutture ancora in discrete condizioni. Fu un amore a prima vista, unito al desiderio di riportarlo a nuova vita. Battezzato col nome augurale di Spray (“spruzzo”), sotto le mani di Slocum la barca in 13 mesi assunse di nuovo l’aspetto dei tempi migliori, il restauro era costato soltanto 554 dollari.”

Quel 24 aprile 1895 lo “Spray” prese il largo da Boston, per poi affrontare una sfida unica. Con la prua verso Est, giunse alle Azzorre dove fu avvisato delle razzie dei pirati del Mar Rosso. Immediata fu la scelta di invertire la rotta e tentare l’avventura navigando verso Ovest. Da qui in poi si snodano una serie incredibile di episodi piacevoli, ma anche di pericoli costanti che accompagnarono Slocum fino a Boston, il 28 giugno 1898 da dove era partito tre anni, due mesi e quattro giorni prima. <https://www.sportmemory.it/di-mare-e-di-vento/joshua-slocum-il-primo-solitario-degli-oceani/>





ORIENT EXPRESS A VELA

Primo dei due velieri Orient Express, Corinthian, salperà da giugno 2026 per itinerari disegnati nel Mediterraneo, nell'Adriatico e nei Caraibi.

Le sue caratteristiche: 220 metri di lunghezza che garantiranno il primato di nave a vela più grande al mondo. Un progetto che affascina non solo per le dimensioni straordinarie, ma anche per un aspetto inedito: per la prima volta l'inconfondibile atmosfera Orient Express non viaggerà su rotaie ma solcherà i mari. Orient Express Corinthian promette di offrire un'esperienza senza pari, sospesa tra il sogno, la tecnologia all'avanguardia e il massimo del

comfort a bordo.

L'architetto Maxime d'Angeac direttore artistico di Orient Express svela l'intero iter progettuale e le caratteristiche che rendono questo progetto così unico.

Dal treno allo yacht: alla base di entrambi i mezzi di trasporto c'è la tecnologia al servizio del viaggio, che rappresenta una delle caratteristiche distintive di Orient Express. Il progetto deve dedicare particolare attenzione agli aspetti tecnici, alla sicurezza, alla gestione delle vibrazioni, alla resistenza dei materiali, al fuoco e ad altri fattori critici, prima di concentrarsi sull'aspetto estetico che deve essere

comunque estremamente elegante e sofisticato. L'Orient Express Corinthian si distingue principalmente per le proporzioni: dispone di tre alberi basculanti su una lunghezza di 220 metri, con una superficie velica di 4.500 m², un'impresa non da poco.

Con la sola propulsione a vela, la nave sarà in grado di raggiungere una velocità di 17 nodi. L'obiettivo è che la maggior parte della navigazione almeno la metà del viaggio, avvenga senza l'uso del motore.

Quando si progettano alberi così imponenti nel mezzo della nave, è necessario organizzare il design tenendo conto degli aspetti tecnici, il che risulta estremamente complesso. Si devono considerare le vibrazioni, il rumore e la distribuzione dei pesi. La filosofia progettuale si è orientata verso la velocità, poiché i tempi a disposizione per costruire uno yacht sono sempre molto stretti. La leggerezza, in quanto spesso ogni elemento risulta troppo pesante, e, l'armonia perfetta con la linea di Orient Express, nel pieno rispetto della tradizione dei grandi transatlantici, come il Normandie e L'Ile de France e dai leggendari liner che hanno fatto la storia.

Fu Georges Nagelmackers, fondatore di Orient Express, che nel corso di una sua visita negli Stati Uniti rimase colpito dai lussuosi

treni notte, desiderando portare quel livello di comfort e stile in Europa. Abbiamo inventato i codici dello "slow travel" 140 anni fa e oggi interpretiamo e trasportiamo questa storia nel presente. Sono i valori dell'archivio e del Dna che hanno forgiato la storia dei viaggi fin da principio e si è cercato di trasferirli a bordo di questa nave. Per tale motivo il progetto è così distintivo: non si tratta semplicemente di estetica e decorazione, ma di un vero e proprio bagaglio di tecnica, cultura e design.

L'opera risulta complessa, poiché non è possibile progettare un treno all'interno di una nave. In treno si usano colori scuri, dato lo spazio ristretto: questa è una sorta di codice estetico che da tempo caratterizza i treni di lusso. Su una nave invece, la situazione cambia completamente, poiché la scelta dell'ambiente è diversa. C'è molta più luce, in quanto abbiamo lavorato sulle dimensioni delle aperture. In una imbarcazione di piccole dimensioni, la luce è limitata: puoi avere legni pregiati ma non molta luce. Nel nostro yacht, invece, le finestre sono ampie, con una lunghezza di almeno 3,60 metri, un aspetto che offre una notevole abbondanza di luce naturale, un elemento estremamente importante. È stata dedicata molta attenzione all'intimità delle cabine: ogni ospite ha bisogno di spazio, silenzio e lusso, senza rinunciare allo spirito decorativo. Allo stesso tempo ci sono spazi pubblici, come bar e ristoranti, dove gli ospiti possono socializzare, ma se desiderano un po' di privacy possono farlo senza problemi. Molti dei tavoli nei ristoranti sono pensati per accogliere un numero limitato di persone, ma se si preferisce è anche possibile divertirsi in party con un numero maggiore di invitati.

Come è stato tradotto in termini progettuali il senso del viaggio tipico di Orient Express? Lo spirito di Orient Express si manifesta nella capacità di sorprendere: pensiamo a tavoli mobili, illuminazione integrata e cassette nascoste. Ogni spazio nasconde soluzioni intelligenti come ad esempio la possibilità di riporre i bagagli senza che siano visibili. L'obiettivo è stato quello di ottimizzare ogni angolo senza sacrificare l'estetica, ad esempio per stabilizza-



re un tavolo o anche nascondendo le maniglie su una parete, necessarie per potersi tenere, ma che potrebbero interrompere la linea estetica pulita. La cultura di Orient Express dal 1883 è quella di progettare esperienze di viaggio di lusso, in cui ogni dettaglio contribuisce a un comfort senza pari. Abbiamo cercato di includere queste accortezze in tutto lo yacht, celando oggetti come tv e simili, per privilegiare la vista mare e garantendo funzionalità senza compromettere l'eleganza e la discrezione. La palette cromatica adottata per tutti gli ambienti dello yacht è ispirata alla Riviera Francese e Italiana, la luce della golden hour crea un piacevole effetto arancione accompagnato da toni caldi di marrone tipici del le-

gno. Abbiamo anche integrato il bianco che porta luminosità insieme a bellissimi accenti di giallo e blu. A bordo gli ospiti troveranno il massimo del lusso possibile: chef stellati, cucine dotate di soluzioni intelligenti che offrono una varietà infinita di cibi e bevande e una diversificata selezione di ristoranti, di esperienze e attività.

Il lusso si riflette anche nelle cabine, progettate con dettagli raffinati e spazi straordinari per garantire il massimo del comfort.

L'esperienza a bordo permette anche di riscoprire il piacere del "viaggio lento, intelligente e silenzioso" su itinerari originali, lontani dal frastuono, dove ogni momento è pensato per il relax e il bien vivre.





I CAPITANI DELL'ULTIMA VELA

di Franco Pocci

Questa romantica e suggestiva definizione per i capitani viareggini, ripresa dal bel libro di Silvio Micheli, è perfettamente meritata e in linea con il progressivo affermarsi della marineria velica viareggina. Maria Luisa di Borbone con le sue opere materiali (costruzione della prima darsena 1819 – 1823) e legislative (Codice della Marina di Viareggio 1821 e Codice della Pesca 1823) aveva dotato Viareggio di quanto necessario perché l'intraprendente marineria cominciasse il suo viaggio, fino a

divenire la più importante del nostro Paese. Ricordiamo come già nel 1843 una piccola goletta viareggina dal significativo nome "Italia", comandata dal ventenne Eugenio Beluomini, ebbe a raggiungere Montevideo per incontrare Giuseppe Garibaldi. L'anno successivo Tommaso Riario Sforza, Camerlengo di papa Gregorio XVI (cioè il Cardinale che presiede all'amministrazione finanziaria e regge la Sede Vacante alla morte del papa) insignì il Capitano Giuseppe Benedetti di "una me-

daglia d'oro di grandi dimensioni", stanziando contributi per la "ciurma" della goletta "Il Volto Santo". Motivo dell'elargizione da parte di un personaggio così importante ai vertici della scala gerarchica della Chiesa Romana fu il salvataggio, nella notte del 24 marzo 1844 a largo delle coste di S. Severa, dell'intero equipaggio, compreso il Capitano Pietro Caterini, di una paranzella pontificia andata a fondo nel mare in tempesta. L'opera di salvataggio deve essere stata molto difficoltosa e ciò lo si ricava non solo dal particolare che la medaglia d'oro doveva essere di grandi dimensioni, ma anche dalla motivazione del conferimento "al merito di marina" confermata dall'incisione "ai benemerenti", che accomunava capitano e marinai. Nella memoria di tutti i Viareggini c'è poi l'impresa della paranza "Madonna del Soccorso" di proprietà di Silvestro Palmerini, detto "Scricchi" e pilotata da Raffaello Motto, con a bordo i marinai Francesco Palmerini, Giuseppe Rosani ed il mozzo Antonio Barsella, che salpò il 18 marzo 1860 da Cornigliano Ligure alla volta della Sicilia per sbarcarvi i patrioti

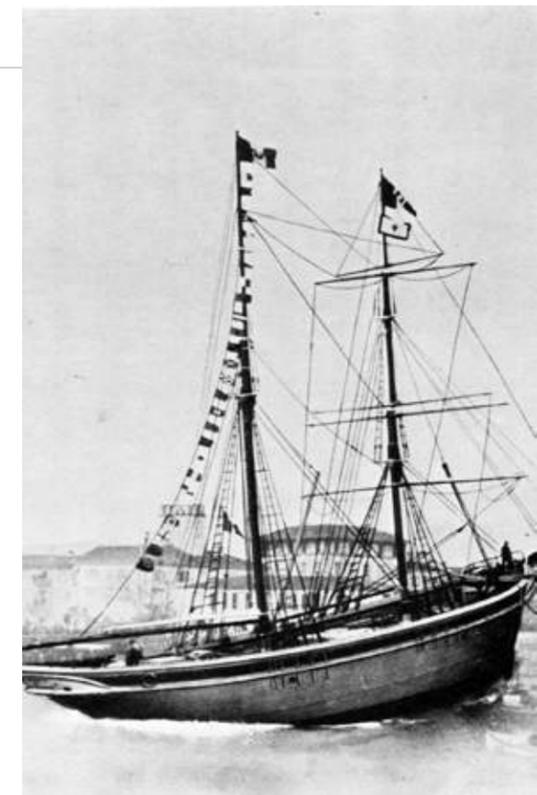


Rosolino Pilo e Giovanni Corrao, che andavano a preparare nella natia isola lo sbarco dei Mille. Tuttavia la più documentata storia sulla marineria velica viareggina è quella riguardante la famiglia degli Antonini. Il libro di Enrico Sisco "Vita e avventure dei Capitani Marittimi Antonio e Angelo Antonini di Viareggio", edito per i tipi della Tipografia Pietrini nel 1932, è in assoluto il primo libro che parla della Marineria Viareggina in maniera competente e compiuta. Enrico Sisco di famiglia corsa aveva

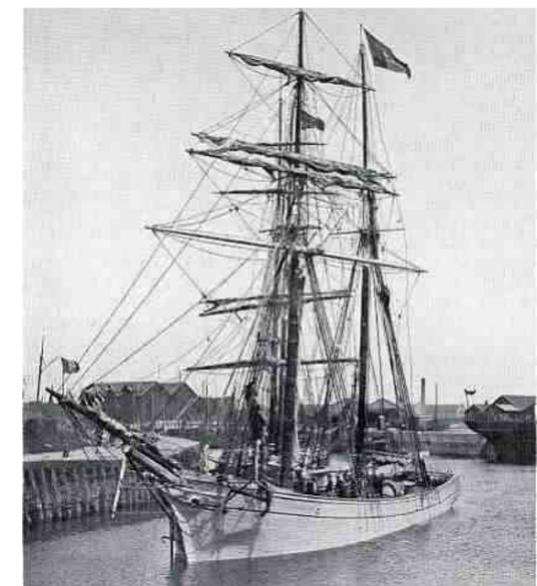


navigato a lungo con gli Antonini e sbarcato a terra era divenuto un vero e proprio cronista della vita marinara della nostra città. Il libro sopra citato divenne la base per il libro del Micheli "Capitani dell'ultima vela" pubblicato quarant'anni dopo, in due volumi "Gran Lasco" e "Una famiglia viareggina nei mari del mondo". Proprio nel secondo volume è descritta la vita degli Antonini, padre e figlio, con notizie ulteriori rispetto al Sisco. Se il padre Antonio è famoso per i suoi viaggi in Sud America con i barcobestia, accompagnati dall'intera famiglia, moglie compresa, il figlio Angelo o Angelino, è ricordato anche per aver preso parte a vere e proprie regate durante le quali emerse la straordinaria qualità di capitano. Le imprese

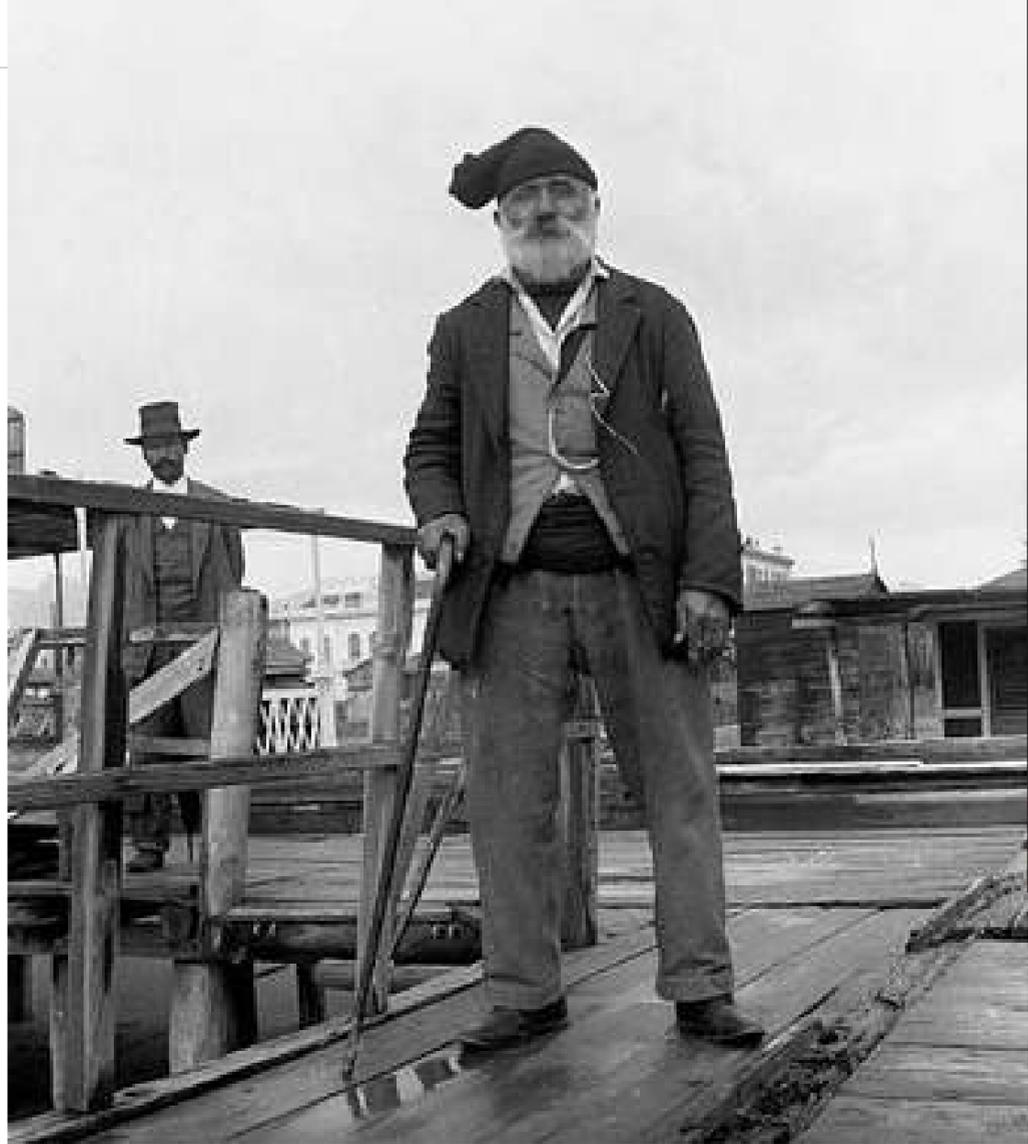
vittoriose le compì a bordo del "cutter" Maria che il Barone Ruggeri, proprietario del più bel palazzo dei viali a mare, si era fatto costruire dai Fratelli Lenci nel loro cantiere nella Darsena Vecchia. Era una barca di soli undici metri, una delle prime nate per "diporto", aveva un grosso albero inclinato a poppa, randa, controranda fiocco e controfiocco al bompresso. Per marinari come gli Antonini, abituati agli sbruffi dell'Atlantico, le comode crociere, bordeggiando, risultavano assai noiose. Perciò quando il Barone Ruggeri propose a Angelino di iscrivere la Maria alle regate che si stavano organizzando a Viareggio, l'Antonini accettò di buon grado anche se sapeva che la barca non era adatta a competere con imbarcazioni nate



per le regate. Propose allora al barone di modificare l'assetto del cutter, intervenendo prima sulla chiglia, poi sull'albero di poppa e sul bompresso, cercando una maggiore velatura. Le modifiche furono approvate e eseguite a tempo record dai cantieri Lenci. Le vele di Olona finissima furono tagliate dal Puosi, ma cucite con rinforzi particolari (filo di cotone a doppio) dalle suore Mantellate di via S. Francesco. Venne il giorno della regata, favorita d'obbligo era la "Miss Mary" un cutter pilotato da un capitano francese, che aveva vinto agevolmente



nelle ultime regate. La partenza dal Molo di Viareggio fu accompagnata da molti spettatori e da barche e barchette che facevano ala ai cutter partenti. Il Maria partì subito in testa e vi rimase sempre, nonostante i tentativi ripetuti del cutter francese e tagliò il traguardo con trenta secondi sul rivale. Il capitano francese chiese ufficialmente e ottenne la rivincita per la prossima regata di Nizza, sicuro che nelle acque di casa avrebbe colto il successo. La Domenica della regata il tempo e il mare erano pessimi, tutti i partecipanti volevano l'annullamento della competizione, ma l'Antonini sicuro di sé, del suo equipaggio e del suo cutter salpò con a bordo il presidente di giuria e, rasentando pericolosamente il Capo Gaulop, arrivò da solo a Nizza, perché nessuno fra gli altri concorrenti aveva osato seguirlo. Una dimostrazione di maestria e di coraggio che zittì le proteste dei pavidi e valse la proclamazione ufficiale della vittoria da parte del Comitato di gara. Ancora una vittoria arrise al Maria nella regata Livorno, Portoferraio, Napoli e ritorno, che vide ancora una volta l'arrivo in solitario del cutter viareggino. Anche l'ultimo viaggio del Maria fu un record, perché Angelino d'accordo con il Barone partì nell'autunno del 1872 alla volta di Montevideo con il suo



fidato equipaggio, compresi il Bemi detto Ferone, Beppino e Belisario. Si trattava di una traversata atlantica da farsi con una piccola barca di undici metri, non con un imponente e affidabile barcobestia, come fatto più volte. Il viaggio avventuroso e straordinario fuori da Gibilterra, passando dalle Canarie, lasciando a dritta le isole di Capo Verde e dopo un commovente incontro in alto mare con un piroscalo italiano che portava emigranti in America, si concluse il 6 novembre dopo soli quarantasette giorni di navigazione. L'affermazione della Marineria velica viareggina, iniziata con il viaggio della goletta Italia di Eugenio Belluomini, si concludeva gloriosamente con il cutter viareggino Maria: due barche di poco più di dieci metri che hanno fatto entrare i Viareggini nella storia della marineria velica.



L'ANGOLO DELLA CAMBUSA

a cura di
Leone Ramacciotti
Medaglia d'Oro
di Lunga Navigazione

di Leone Ramacciotti

Nelle grandi cambuse delle navi a lungo corso il mio angolo preferito è sempre stato quello dei superalcolici.

Se ne potevano trovare di moltissimi tipi acquistati, spesso, nei luoghi di origine; ma il massimo della suggestione lo trovavo davanti agli scaffali dedicati al Rum in quel particolare mondo che è il Caribe.

Non riesco proprio a dire Caraibi. La pronuncia americana, tra l'altro assai poco piacevole, che

INNAMORARSI DEL RUM



storia un'infinità di parole in tutto il mondo, non l'ho mai apprezzata. Ho difficoltà anche a capire come ci si ostini nella ricerca di nomi bellissimi per i figli per poi storpiarli con Vale, Ferdi, Tommi, Patti, Stefi, Lu. D'altronde non comprendo nemmeno perché, per i vini spumanti ci si riferisca alle bollicine (tipiche del morbillo e della scarlattina) e non a parole di un certo fascino come perlatura o effervescenza.



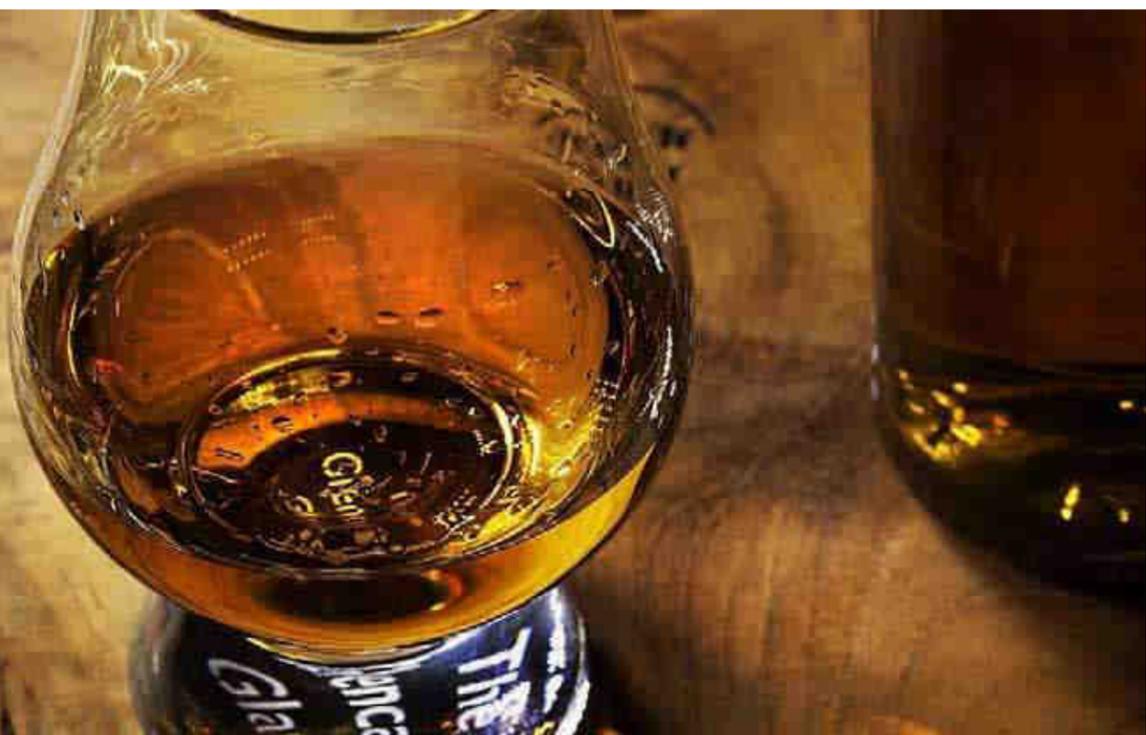
Dicevamo del Caribe.

Belle navigazioni con mare generalmente calmo, rotte particolari da Trinidad a Barbados, Guadalupa, Martinica, Puerto Rico e ovunque ci fossero da portare prodotti derivati dal petrolio per il fabbisogno di moltissime isole.

Il primo approccio con il rum l'avevo già avuto nella zona dove il fiume Caroni (il fiume dei piraghi) confluisce nell'Orinoco. Un contadino eccezionalmente poetico, Josè, coltivava su un terreno non molto vasto delle canne da zucchero che, a suo dire, erano di una qualità eccezionale. Nella zona aveva provveduto a costruirsi una specie di distillatore, molto molto particolare, pareva un pentolone grandissimo, il fuoco era alimentato da legna, non so veramente come riuscisse quel contadino a trarne un liquido profumatissimo ancorché appena distillato. Diceva che era il miglior rum che si potesse assaggiare e lo chiamava Caroni come il fiume. Questo nome l'ho ritrovato poi per indicare un rum pregiato, ma difficile dire se l'origine provenisse dal prodotto di quel contadino.

All'epoca in Italia conoscevo pochissimi rum,

Rum in italiano,
inglese e tedesco,
Rhum in francese,
Ron in spagnolo



neppure particolarmente buoni; venivano usati soprattutto per il bere miscelato e uniti ad altri liquori contribuivano a grado alcolico e profumi. Quello del simpatico José era tutto diverso.

Il rum è il distillato più prodotto, si distilla in ogni parte del mondo, le tipologie sono così tante da non poterle classificare; si va dal Brasile all'Australia, alla Nuova Guinea.

Si distinguono, tra tutti, i rum provenienti dalle isole e terraferma del mare delle Antille o Mar Caribico che rimangono le zone più vocate.

Cristoforo Colombo non poteva immaginare certo i risultati che si sarebbero ottenuti importando canne da zucchero nelle terre da lui scoperte.



Eppure anche in questa zona, limitata rispetto al resto del mondo, è difficile stilare una classificazione dei rum. Ogni isola dona prodotti così personali che è facile distinguerne la provenienza. Certo il terroir, le specie di canne, il tipo di distillazione, se si distilla solo succo di canna o melassa o entrambi, sono fattori principali assieme agli alambicchi. Questi possono essere continui o discontinui, ma è una definizione molto generale: sono semplicemente le categorie principali, ma dentro a ognuna ci sono variazioni particolari che ogni maestro distillatore spesso modifica secondo le sue proprie capacità o il suo estro. Si usano distillatori charentais o armagnacais tipici delle zone del cognac e dell'armagnac e distillatori continui a colonna delle più svariate misure. Quali i migliori? Non me lo sono mai chiesto. Ho sentito rum buonissimi derivati da ogni tipo di alambicchi. Credo che principalmente dipenda dalle materie prime usate, dall'utilizzo degli alambicchi e dalla sapienza del maestro distillatore. Poi ancora i rum si distinguono per colore e invecchiamento: dai bianchi dal gusto rotondo quasi dolce con note di banana ai rum oro dalle sensazioni affumica-

te e di caramello. Rum scuri di medio corpo con gusto di pepe e resine e ancora caramello, rum invecchiati dal gusto ampio, burroso, agrumato a quelli invecchiati con il metodo solera nei quali il gusto pare dilatarsi in note di caramello, spezie e tabacco. Ci sono anche quelli chiamati a grado pieno (overproof) che arrivano a 75° e, principalmente, compongono gli zombie e particolari grog.

Degustando rum di diversi tipi, abbastanza



facilmente e frequentemente da poterne fare paragoni, si notavano sensazioni così particolari tra l'uno e l'altro che la ricerca ci spingeva sempre a nuove considerazioni.

Il vecchio marinaio Esmeraldo Montilla, panamense, caratteristiche spiccate da indio, era una persona stupenda. Da lui apprendevo tanti proverbi in spagnolo e l'uso di molte erbe che lui conservava, anche secche, in un baule. I marinai panamensi si curavano con le erbe di Esmeraldo il quale diceva che a terra lavorava come "Curandero". Palato sopraffino, con lui facevo bevute meravigliose.

Non si potevano chiamare degustazioni, erano proprio bevute per l'abbondanza e la varietà dei prodotti, ma ne venivano fuori sensazioni stupende. Raramente si scendeva a terra per frequentare i locali del posto provvisti di scaffali sui quali le bottiglie spesso avevano etichette scritte a mano giusto per sapere da dove il rum provenisse. Si trattava di distillerie che definirei più rudimentali che artigianali e alimentavano un commercio limitatissimo, quasi privato.

Una differenza esagerata rispetto alle importanti e raffinate forniture navali.

Sovente gli addetti alla scarica dei prodotti petroliferi portavano a bordo boccioni di rum, del tipo bottiglia gallone americano, in cambio di qualche litro di benzina ruspato dalle migliaia di tonnellate presenti nelle cisterne



della petroliera. Era molto divertente studiare le differenze di distillati tra isole e isole e da produttore a produttore.

Una sera a Puerto Rico, anzi una notte perché avevamo lavorato fino alle 22.00, mi ritrovai con Esmeraldo in uno dei tanti locali sul porto; eccezionalmente ordinato, pulito, assai di buon gusto. Esmeraldo scelse alcuni tipi di rum per chiacchierarci sopra. Dopo un paio di bevute esclamò: "Señor este ron habla español!"

Che voleva dire? Con il tempo e le libagioni il significato divenne evidente. Rum delle zone colonizzate dagli spagnoli si distinguevano dalle altre dove avevano imperato francesi e inglesi. Non volendo si parlava di una prima classificazione. Un argomento che poi ho avuto modo di studiare anche nella vasta storia e letteratura del rum. Ogni dominazione ha saputo dare una sua versione e ne ha lasciato il segno, interpretando il distillato secondo gli usi e costumi della madrepatria.

Esmeraldo aveva ragione! Continuando a navigare nel Caribe si conoscevano meglio le sensazioni organolettiche così importanti che comunicavano i rum.

Quelli da terre di lingua spagnola (tra le altre Cuba, Repubblica Dominicana, Puerto Rico) marcano gusti puliti, rum chiari, mentre quelli di lingua francese (a esempio Guadalupe,

Martinique, Marie Galante) si distinguono per gli eccezionali bouquet, per arrivare alle terre di lingua inglese (tra le quali Giamaica, Bermuda, Trinidad, Guyana Britannica) con rum scuri e di gusto pieno.

La materia è vastissima e, probabilmente, inesauribile, per questo tanto affascinante.

Gli hobbies mi hanno portato, tra l'altro, ad approfondire molto di quello che riguarda il rum, lo studio è veramente interessante. Le lezioni che tenevo più volentieri per l'Associazione della quale ero dirigente nazionale, riguardavano i distillati e ne seguivano degustazioni raffinatissime.

Però... le libagioni nel Caribe erano un'altra cosa... quel bere come capitava, per piacere, per sete, per svago o per scambiarci pareri, in contenitori qualsiasi dai barattoli di latta o peltro o coppette di coccio, la compagnia di Esmeraldo, Joaquin con il suo ukulele, Lamont, Rivera, José, i tramonti dei tropici con le delicatissime sfumature pastello, ricordi emotivi di vita in luoghi lontani, il fascino dei rum bevuti senza sapienza ma con esperienza sul posto, i colori del Caribe non possono essere equiparati.

**"Si tiene remedio non se preocupe.
Si no tiene remedio,
¿por qué se preocupa?"**

(Esmeraldo Montilla)

NATALE 1967 MARINAI FESTE E GUAI

di Leone Ramacciotti

*Esta noche es nochebuena
y mañana navidad
saca la bota, Maria
que me voy a emborrachar*
(da La Marimorena')

Ero 1° Ufficiale. Quando si rientrava da Gibilterra poteva cambiare la destinazione prevista della nave verso un centro siderurgico o un altro. Quella volta la previsione era per Bagnoli di Napoli. Figuriamoci quando ci fu comunicato di andare al molo Nino Ronco dell'acciaieria Cornigliano a Genova. Saremmo arrivati a mezzogiorno della vigilia di Natale. La sosta in porto, a quei tempi, era poco più di un giorno, ma si potevano chiamare i familiari della zona per passare a bordo il Natale.

In mare uno dei sogni dei naviganti!

Si misero in moto mille attività. Dalle telefonate, allora sempre complicate con Romaradio², per avvertire i familiari come trovarci, dalla pulizia più accurata dei saloni, oltretutto sempre pulitissimi, ma occorreva farli brillare, alla pitturazione delle lampadine usate (a bordo non si buttava via niente, tutto poteva ritornare utile) con i colori più svariati e mescolati per guarnire un improvvisato albero di Natale realizzato con il compensato, alla produzione di figurine di cartone per allestire una specie di presepe, ai fiori di carta crespa che erano un passatempo del Cuoco di bordo, tutto un artigianato fatto parzialmente di capacità, ma soprattutto di volontà fiabesca per accogliere i familiari nella maniera più festosa e più natalizia possibile relativamente ai mezzi a

disposizione.

Tirando le somme potevano raggiungerci la moglie del Comandante, mia moglie con mio figlio, la moglie del 2° Ufficiale di Coperta e quelle dell'Operaio di Macchina e di un Marinaio. Tutti familiari residenti a Genova o dintorni mentre la moglie dell'Operaio veniva da La Spezia. Con mia moglie, proveniente da Viareggio, ero d'accordo di andarla a prendere a Genova Piazza Principe il mattino di Natale alle 09.30. L'Orario Ferroviario nel 1967 era sempre presente nel bagaglio di un navigante. A bordo c'era una frenesia come può capitare solo ai bambini in un parco dei divertimenti. Gioia immensa per chi attendeva i familiari e piacere anche per chi poteva solo accontentarsi di partecipare alla felicità dei colleghi.

Arriviamo puntuali a Genova sul mezzogiorno della vigilia di Natale e ci fermiamo alla fonda in rada perché ci avvertono che l'ingresso in porto avverrà verso le 16.00. Ancora tutti a lustrare qualsiasi cosa pur di lustrare.

Alle 16.00 la Stazione Piloti del Porto ci comunica che entreremo verso le 20.00 perché la nave al pontile deve fare una riparazione, ma alle 20.00 ci ritardano ancora. Pronti a muovere a mezza-



notte. Il Comandante decide di buttarsi un po' in cuccetta³. Resto con il 3° Ufficiale che monta di guardia e poi scendo anch'io in cabina raccomandando di chiamarmi almeno un'ora prima di mezzanotte. Mi chiama invece il 2° Ufficiale, che a mezzanotte prende servizio, per comunicarmi che l'entrata in porto è stata ancora spostata alle 04.00. Alle 03.00 di Natale sono sul ponte di comando, ma nessun cenno di chiamata da parte dei Piloti. Alle 04.00, a lampi di luce, la "Lanterna"⁴ mi comunica che si dovrebbe entrare alle 08.00. Avverto il Comandante e inizio a preoccuparmi su come andare a ricevere mia moglie e mio figlio alla stazione. Alle 07.00, pur con le solite complicazioni, decido di telefonare alla stazione ferroviaria di Viareggio per fare una comunicazione perché la signora Ramacciotti non partisse con il treno previsto ma, quando riesco a parlare, il treno era appena partito.

Il Comandante è con me sul ponte e verso le 07.30, tramite VHF⁵, i Piloti ci avvertono che l'ingresso in porto è rimandato alle 16.00. Che fare? Partono un po' di imprecazioni. Il Nostromo poi, non ho mai saputo per quale forma di deviazione particolare, ce l'aveva soprattutto con San Rocco.

Il mare, che era stato decente durante la notte, aveva cominciato a incresparsi da libeccio. Il Comandante mi suggerisce, se me la sento, la possibilità di andare a terra con una lancia⁶ per prendere i familiari. Certo che ci vado e alla svelta: devo accogliere i miei a Genova Piazza Prin-

cipe. Altre telefonate sempre più complicate. Riusciamo a dare un appuntamento generale alle ospiti presso la Stazione dei Piloti del Porto per le 10.00.

Il vento aumenta. Ancora un consulto con il Comandante. Se si mettesse troppo mare? Tentiamo, sempre in sicurezza, ma tentiamo. Se non fosse possibile tornare a bordo porterò tutti a pranzo in qualche posto a terra. Tentiamo. Si prepara per mettere in mare la lancia di dritta. Il Nostromo allestisce delle tavole di legno che, tenute da cime⁷, fa scivolare verticalmente aderenti la fiancata della nave per attutire, dato il rollio, eventuali colpi della lancia contro lo scafo durante l'ammainata.

Indossando indumenti adatti si scende in mare. Il vento aumenta di minuto in minuto. Mi sono preso a bordo un motorista e due marinai. Arriviamo alla Stazione Piloti e mi precipito verso un taxi per raggiungere la stazione ferroviaria. Il volto del tassista ha una smorfia preoccupata vedendomi in muta impermeabile e stivali con in testa il sudovest⁸, ma si rende subito conto della situazione.

Mia moglie pare quasi spaventata quando mi vede così conciato. "Come sei messo?" "Via, via, ti spiego dopo." Il tassista attende, bisogna andare subito al porto.

Divertito fin dall'inizio mio figlio di quattro anni: a vedermi vestito come un palombaro prende subito tutto per gioco, forse un misto tra carnevale e mare.

Arriviamo puntualissimi alla Stazione Piloti, ci siamo tutti tranne la moglie del 2° Ufficiale. Proviamo ad attendere, ma il mare ingrossa. Dal molo dove ci troviamo mi accorgo che il Comandante ha fatto mettere in moto probabilmente per manovrare sull'ancora e darmi più ridosso possibile dal vento e mare.

Le signore si accomodano sui sedili laterali della lancia impegnate, con inutile precauzione, a non sporcarsi le pellicce che andavano di moda all'epoca. La moglie del 2° Ufficiale ritarda e il mare aumenta. Si parte? Aspettiamo ancora un poco. Errore grave che permette l'aumento del vento e del mare. Quando lei arriva il mare è ingrossato bene e il libeccio è di quelli che portano via il pelo. La moglie del Comandante, bellissima e molto più giovane del coniuge, è così entusiasta che non può fare a meno di confessarmi che ha in serbo un regalo stupendo per il marito: deve dirgli che è incinta del loro primo figlio. Cosa meravigliosa, ma aumenta le mie già elevate preoccupazioni.

"Care signore non potete stare sedute sui banchi⁹, la prima incappellata¹⁰ vi bagnerebbe totalmente. A pagliolo¹¹, cercate di sistemarvi alla meglio, è necessario che vi faccia coprire con una tela cerata, pazienza per l'incolumità degli abiti." Sono tutte obbedienti, resto in apprensione per la moglie del Comandante e per mio figlio così piccolo che è diventato il pezzo più importante: ma è felicissimo, non può pensare che è la prima avventura delle numerose che gli capiteranno durante la sua futura carriera in Marina Militare. Ogni tanto fa capolino dalla tela cerata per dire "Bravi marinai!" poi, sempre più spesso, ne vuole venire parzialmente fuori per vedere come sono alti i cavalloni e continua a entusiasarsi. Si procede a moto poco sostenuto per evitare di inflarci troppo nelle onde. È un continuo accelerare il motore verso le onde minori e ridurre di fronte a quelle maggiori. Ci vogliono quaranta minuti buoni per arrivare sottobordo e lì la lancia sale e scende almeno di un paio di metri sopra e sotto la piattaforma inferiore della scala reale¹². Il marinaio riesce a lanciare una barbeta¹³ da prua raccolta da un altro che è sulla scala reale. La barbeta viene



recuperata e mollata di continuo per assicurare la posizione meno pericolosa della lancia. Sto al timone e tormento il motorista con stressante avanti e indietro del motore. La situazione è molto precaria.

Il Comandante, mentre lavora per darmi il riposo più accettabile, con il megafono mi dice addirittura se è il caso di ammainare una "giapponese"¹⁴ per maggiore sicurezza e velocità di trasbordo delle passeggere. Mi spiace troppo pensare alle donne dentro una specie di rete da pesca issate a bordo come pesci. No, dico di stare tranquillo, faccio il possibile per tenere la lancia, o almeno ci provo.

Istruisco le signore per trasbordare, sono un po' agitate dal mal di mare che, per fortuna, viene attenuato dal timore. Indico le posizioni alle quali si riferiscono i termini marinareschi, devono cercare di mantenersi in equilibrio con l'aiuto del marinaio mentre tengono un piede sul sedile della lancia e l'altro sulla falchetta¹⁵. Pensino solo a ubbidire immediatamente al mio "Via!" saltando in avanti con una spinta del piede che hanno sulla falchetta. Il salto è breve, ma deve essere necessariamente veloce: da parte mia devo calcolare il momento esatto per il via per farle trovare pari pari sulla piattaforma inferiore della scala reale. La prima è la moglie del Comandante. Perfetta. Bene anche le mogli dell'Operaio e del Marinaio, mia moglie è la più veloce. Invece quella del 2° Ufficiale non salta immediatamente quando do l'ordine e resta con un piede sulla piattaforma inferiore della scala reale mentre l'altro scende con la lancia: dà l'impressione di squarciarsi e il marinaio è rapidissimo per agguantarla. Riesce a salire al terzo tentativo, ormai era diventata l'ossessione della giornata.

Poi tocca a mio figlio che, nel frattempo, si era divertito moltissimo. È troppo piccolo per saltare verso la scala reale. Sul pianerottolo faccio scendere il 2° Ufficiale di Macchina, vecchio compagno del 51° Corso A.U.C.D.¹⁶ dell'Accademia Navale di Livorno dove era campione indiscusso della mattutina salita a braccia sulle "draglie"¹⁷. Un gigante! "Attilio te lo tiro!" "Dai." Dico a mio figlio che gli faccio fare un volo per divertirci di più, ma non è per nulla impressionato. Lascio il



timone al marinaio, cerco un equilibrio con difficoltà e, sollevando mio figlio, quando l'imbarcazione è all'altezza della piattaforma lo lancio tra le possenti braccia di Attilio. L'incubo è finito. C'è da alare¹⁸ l'imbarcazione a bordo, operazione complicata con quel mare, ma ormai è questione di pratica marinaresca. L'orario della mensa di bordo viene ritardato solo di quindici minuti sul normale. Si fa in tempo a indossare l'impeccabile divisa delle feste. Le signore preferiscono mettersi subito nelle rispettive cabine, ma mia moglie per farmi felice, più che per il desiderio del pranzo, riesce a presenziare in salone. Il bimbo è in un paese delle meraviglie affascinato dagli addobbi che, pur essendo inerenti alla festa, sono così diversi dalle immagini natalizie di casa o dei negozi in città. Il Natale è comunque in famiglia.

NOTE

1 Antica canzone spagnola.

2 Roma Radio è il nome del servizio radiotelefonico marittimo il cui indicativo è IAR.

3 Lettino, specialmente se sovrapposto a un altro, come nelle cabine di navi.

4 L'importante faro di Genova, uno dei più antichi al mondo, è chiamato la "Lanterna" ed era la sede da cui rispondeva l'avvisatore marittimo.

5 Per VHF sulle navi si intende l'uso di un apparato radio operante sulla frequenza VHF.

6 Sulle navi mercantili si chiama così ogni lancia di salvataggio impiegata per soccorrere i marittimi e anche per trasferire le persone dalle navi alla terraferma e da nave a nave o altri servizi.

7 A bordo tutte le corde sono chiamate cime.

8 Cappello impermeabile con una grande tesa, usato dai marinai durante le intemperie.

9 Sedili trasversali di una imbarcazione.

10 Violento colpo di mare sulla prua quando l'onda sorpassa la falchetta (o murata su una nave) e si rompe sulla coperta.

11 Pavimentazione che ricopre il fondo interno di un'imbarcazione, costituita da tavole di legno o da lamiere.

12 Scala movimentabile che scende dalla fiancata della nave dove si trova il barcarizzo (entrata sulla nave) fino al pelo dell'acqua. In alto e in fondo ha due piattaforme (sorta di pianerottoli) per il facile accesso dei passeggeri.

13 Cima di piccolo diametro detta anche sagola.

14 Grossa rete per il recupero di naufraghi o per la discesa a mare usata anche per portare del carico issandolo con una gru.

15 Bordo superiore dei fianchi dello scafo.

16 A.U.C.D.: Allievi Ufficiali di Complemento Diplomatici.

17 Le draglie sono dei cavi d'acciaio posizionati in modo obliquo che scendono da sotto al davanzale delle finestre del primo piano dell'Accademia Navale di Livorno fino in piazzale che è il cortile interno della stessa nell'area allievi. Ogni mattina gli allievi dell'Accademia si esercitano nella salita a braccia delle draglie e devono arrivare minimo alla terza tacca (a circa 4 metri) di altezza per non subire una punizione.

18 Issare a bordo un'imbarcazione.

19 In direzione della prua.



3 ASSI ALLA VBV

di Marco Bertini

Tre personaggi che hanno fatto la storia delle competizioni offshore e che hanno trionfato nella gara più classica

Seconda Parte: Fabio Buzzi

Parlare di Buzzi, l'Ingegnere Fabio Buzzi, è allo stesso tempo facile quanto arduo.

Progettista, tecnico, costruttore, manager, proprietario d'azienda, pilota, genio e...sregolatezza, fino al punto che quest'ultima gli sarà fatale.

L'Ingegnere Buzzi con la Viareggio-Bastia-Viareggio ha avuto un legame particolare e im-

prescindibile per la sua storia agonistica e tecnica.

Giovane progettista legato al cantiere torinese Cigala & Bertinetti con la sua FB Design nei primi anni settanta, appare per la prima volta nel mondo delle competizioni offshore nel 1978 con un monocarena da lui progettato e costruito usando un materiale composito, il

Saatilar, da lui ideato che unito alla fibra Kevlar 49 dava allo scafo alta resistenza agli impatti sull'acqua.

"Haikala", questo il nome datogli dal pilota proprietario, il corpulento siciliano Salvatore Carruba, che condivideva il pozzetto di guida con Buzzi stesso e il cui termine in dialetto siciliano significa squalo, così come Shark era il nome della serie di barche monocarena prima ad essere ideata e costruita dalla FB Design. Era un 24' con una coppia di fuoribordo per concorrere nella classe cadetta, la C3.

E Haikala trionfa subito determinando la fine del dominio in famiglia dei Tombolini in questa classe.

A questo punto Buzzi progetta e realizza un tipo di catamarano destinato a competere sempre nella classe 3 con diverse soluzioni di motorizzazione a seconda delle varie sottoclassi previste. Nasce così un tipo di scafo che risulterà dominante non solo nella classe cadetta ma con dimensioni maggiori anche nelle due superiori, la Op2 e la Op1.

Buzzi per la motorizzazione sceglie i diesel turbo della Aifo-Iveco, l'azienda ex OM facente parte del Gruppo Fiat e che sono preparati da Romeo Ferraris. Sfruttando infatti un regolamento, ormai obsoleto, che favoriva i motori diesel rispetto a quelli a benzina riguardo alla cilindrata massima ammessa alle gare, 32 litri contro 16 e l'evoluzione tecnica che aveva visto nei primi anni ottanta colmare il gap di potenza, i diesel ora erano diventati competitivi anche nelle gare.

Nasce così il Red Iveco un catamarano con quattro motori con il quale Maurizio Ambrogetti, che aveva iniziato a competere in offshore, dopo una brillante carriera come rallyman, guidando uno dei piccoli catamarani di Buzzi nella cl.3, vince la VBV del 1983, la classica del Mediterraneo che fino a quel momento aveva visto trionfare solo dei monocarena.

I partenopei Antonio Gioffredi e Gianni Di Meglio si imporranno nella gara l'anno seguente sul piccolo Yellow Iveco, un catamarano di quelli derivati dalla cl.3, ma di maggiori di-



Un felice Fabio Buzzi con il riconoscimento alla carriera consegnato a Viareggio in occasione del VBV Legend del 2017



Haikala fu la prima barca offshore progettata e costruita da Fabio Buzzi e fu subito vincente



Tam Tam fu uno dei primi catamarani di Fabio Buzzi per la classe 3. Molti esemplari di questo tipo di barca dominarono le varie sottoclassi della 3. Da questo progetto furono poi ricavati scafi di dimensioni maggiori per competere anche nelle classi 2 e 1.



Red IVECO fu il primo catamarano a vincere la VBV, nel 1983. A bordo oltre al pilota Ambrogetti c'era lo stesso Buzzi.

mensioni e motorizzazioni, che poteva competere e vincere in tutte le classi offshore. Vincono davanti al Red IVECO di Ambrogetti e polverizzano il vecchio record di Niccolai che resisteva dal 1978 ora portato a 138 km/h di media e arrivando per la prima volta nella storia della gara abbondantemente prima delle 13, orario da sempre previsto dagli spettatori per assistere al trionfo del vincitore.

Gioffredi, questa volta con Fulvio Ballabio, si ripete con una barca gemella allo Yellow IVECO, il Mededil, nel 1986 facendo scendere il tempo di gara di altri nove minuti tant'è che all'arrivo non trova nessuno ad accoglierlo, tranne la barca della giuria, perché... troppo presto!

In quello stesso anno Mededil con Gioffredi e il ritrovato Di Meglio trionferanno anche alle finali del Campionato del Mondo Offshore tenutosi nelle acque dei Kiwi ad Auckland. E' anche il primo titolo mondiale di classe 1 per una barca progettata e costruita da Fabio Buzzi. L'ingegnere nel frattempo sta portando avanti un progetto di un grande monocarena quadrimotore, dopo le esperienze positive con il White IVECO che aveva vinto il Giro d'Inghilterra, una gara offshore a tappe, nel 1984. La nuova barca, caratterizzata da una grande ala posta subito dietro il pozzetto di comando, che Buzzi fa montare a seconda delle condizioni del mare, e che a breve sarà copiata da molti concorrenti senza però che ne avessero realmente compreso il suo utilizzo. Monta anche i nuovi motori turbo diesel Seatek da lui ideati, così come il sistema di trasmissione ad eliche di superfice Trimax.

La barca di 44' necessita di una lunga messa a punto a causa della sua instabilità, rolla troppo e l'ala serve a smorzare questo effetto negativo, che dura quasi due anni, ma nel 1988 per il Cesa 1882, così ufficialmente ribattezzato in onore dello sponsor principale, non esistono rivali in ogni dove e in qualsiasi tipo e condizione di mare del Mondo.

Naturalmente trionfa a Viareggio e a fine stagione ai Campionati Mondiali tenutisi a Guernsey. Tutto questo in un mondo di catamarani di ogni tipo il mono di Buzzi è l'unico

a batterli anche sui loro mari ideali, quelli con acque calme, laddove gli altri monocarena classici subiscono ritardi da clessidra.

La barca poi alla fine della stagione trionfa anche nei mondiali che gli americani ogni anno si organizzano per conto loro con alla guida Stefano Casiraghi insieme con Buzzi stesso e Romeo Ferraris.

L'anno successivo la barca passa definitivamente nelle mani di Stefano Casiraghi ben coadiuvato oltre che dal fido Patric Innocenti, anche dal fidato tecnico dei motori di Buzzi, Romeo Ferraris.

L'ingegnere, mai domo, nel frattempo ha ideato e costruito un nuovissimo tipo di catamarano sempre quadrimotore con due soli posti di comando destinati a lui e all'esperto Giorgio Villa, compagno di mille trionfi. La particolarità di questi posti è che sono inglobati in rispettive capsule di sicurezza che possono essere staccate dallo scafo in caso di rovesciamento della barca, cosa diventata assai frequente con l'avvento dei catamarani e la crescita esponenziale delle velocità. Il nuovo Cesa 1882 manco a dirlo trionfa a mani basse ovunque compresa la VBV del 1989 segnando un nuovo strabiliante record a 163 km/h di media e arrivando dopo solo due ore e diciotto minuti di gara, un terzo di tempo in meno rispetto a sei anni prima!

Il 1989 è per Buzzi e le sue barche un anno di trionfi, infatti oltre alle vittorie nelle singole gare arriva anche il terzo titolo mondiale, secondo consecutivo, nella prima classe grazie alla vittoria di Casiraghi con il grande mono nei Mondiali disputati nelle acque da sempre rivali degli americani ad Atlantic City, la Montecarlo made in USA affacciata sull'Atlantico e che sono organizzati da Donald Trump.

Il 1990 è invece un annus horribilis per l'ingegnere, che si vede le barche di punta messe fuori dalle gare a causa del nuovo regolamento che la UIM, la federazione internazionale della motonautica, ha approvato e che porta la cilindrata massima per i motori diesel pari a quella dei motori a benzina e quindi, sia il suo cat che il vecchio mono, protagonisti assoluti



Yellow IVECO trionfò alla VBV del 1984 con Gioffredi e Di Meglio. Questo tipo di catamarano fu vincente in tutte le classi offshore.



Stefano Casiraghi vinse il mondiale americano nel 1988 e il mondiale UIM nel 1989. La stessa barca aveva vinto il titolo mondiale anche nel 1988 nelle mani di Fabio Buzzi.



Nel 1989 Buzzi si presentò alle gare con questo suo nuovo catamarano con cui insieme a Villa vinse la VBV. Si notano le due capsule di sicurezza per i due conduttori che in caso di incidente potevano essere espulse dal resto della barca.



Questo nuovo tipo di mono di Buzzi trionfò in due Venezia-Montecarlo e le due ultime edizioni della VBV del 1994, nella foto e 95 oltre ad altre numerose gare.

degli ultimi due anni, fuori gara.

Una cosa infinitamente peggiore è invece la morte di Casiraghi durante i Mondiali che si tenevano a Montecarlo, nelle acque di casa del Campione del Mondo in carica, proprio su una sua collaudata barca che era una versione bimotores e ridotta in dimensioni del vecchio Red Iveco e l'unica barca rimasta competitiva con le nuove regole, purtroppo però senza le capsule di sicurezza.

Dopo aver ripreso fiato e volontà Buzzi ritrova il successo di prestigio nella corsa a tappe Venezia-Montecarlo con un nuovo trimotore monocarena di 46' con il campione del mondo Renato Della Valle che fa il bis l'anno successivo e con l'argentino Daniel Scioli nel 1993.

Nel 1994 la classica del Mediterraneo viene esclusa dal circuito della nuova Class 1 creata da Mauro Ravenna che non ha mai digerito questo tipo di gara poco adatta alle nuove barche catamarano sempre più veloci ma allo stesso tempo sempre meno adatte a correre



L'Ingegnere fa visita allo stand del VBV Legend 2017 accolto dagli organizzatori Gianni Giampaoli a sinistra e Marco Bertini.

in mare aperto, il vero Offshore.

La gara entra così a far parte del trofeo Endurance dedicato proprio agli eventi classici come la VBV e la Cowes Classic in Inghilterra. Purtroppo il campionato avrà vita breve ma nelle due ultime edizioni della VBV, del 1994 e 1995 a trionfare sono ancora le barche di Buzzi, gli ultimi monocarena di 46' degli svedesi Ugland e Hillestand e poi dell'austriaco Bohinc.

La Viareggio-Bastia-Viareggio termina qui la sua gloriosa storia, Buzzi invece prosegue a ideare e realizzare nuove barche vincenti come i R.I.B. monomotore, tanto leggeri quanto veloci che ancora una volta battono gli americani nelle loro acque...calme. Negli ultimi decenni si cimenta anche nella creazione di veloci vedette costiere per le marine militari di molti paesi, nella creazione e guida dei tre punti da acque interne, sua origine sia tecnica che agonistica, e nel battere in continuazione i suoi record registrati sul percorso non stop attorno alla penisola italiana,



Il Grey Iveco di Emilio Riganti trionfò nella classe 2 ai mondiali americani del 1984 battendo una nutrita quanto agguerrita flotta di catamarani made in USA.



Red Iveco fu il primo catamarano a vincere la VBV, nel 1983. A bordo oltre al pilota Ambrogetti c'era lo stesso Buzzi.

da Montecarlo a Venezia.

E' proprio in questo ultimo ennesimo tentativo che il 17 settembre 2019 subito dopo aver battuto il suo precedente record che l'Ingegnere, al timone in quel momento, forse per la stanchezza, aggravata dall'età, ben 76 anni, non toglie gas a sufficienza e finisce contro la barriera di una diga foranea poco illuminata

all'esterno della Laguna di Venezia.

Muore sul colpo insieme a due altri uomini, su un equipaggio complessivo di quattro, con cui aveva condiviso l'impresa per 18 ore e 33 minuti a oltre 61 nodi di media. Una tragica fine che chiude la fantastica, incredibile, folle vita dell'Archimede dell'era moderna, l'Ingegnere Fabio Buzzi.

OFFSHORE IS MAGIC?





CHIMICA • COLORE • COMPOSTI

VIAREGGIO DARSENA • BICCHIO
LIVORNO • MASSA CARRARA

SERVICE PER MEGA YACHT



yachtcare@gruppotomei.it

Via M. Coppino 343 - Darsena
55049 Viareggio (LU)
Tel. 0584 1660833
Fax 0584 1660834

c/o NCA Refit
Viale C. Colombo 4bis
54033 Marina di Carrara (MS)
Tel. 344 0110262



LE VELE CLASSICHE DI PUCCINI

Sul lago di Massaciuccoli, si è svolta la seconda edizione di "Le Vele Classiche di Puccini", regata organizzata dal Circolo Velico Torre del Lago. Ventisei gli scafi, costruiti tra metà Ottocento e gli anni Duemila, alcuni veri e propri pezzi unici.

L'imbarcazione Nemo III, un Classe U varato dal cantiere Baglietto nel 1938, ha vinto nella categoria 'Derive', mentre la Star Isca 4368 del presidente onorario del Club Nautico Versilia, Roberto Righi, costruita dal cantiere palermitano Puleo nel 1961, è stata prima tra la 'Barche a chiglia'. Il premio "La Fanciulla di Puccini"

è stato assegnato al Flying Fifteen Elvira del 1963, progetto dell'inglese Uffa Fox. Ex aequo per il premio ASDEC, Associazione Scafi d'Epoca e Classici, conferito al Dinghy Mirror Betulla del 1980 e Nemo III.

Ex aequo anche al premio Glamour del Museo della Barca Lariana, al Finn Princess del 1966 e al Dinghy 12' Carlo III del 1973. Posto d'onore in banchina per "La fanciulla del lago", navicello di metà Ottocento un tempo impiegato per i trasporti commerciali da Massaciuccoli fino al mare, e restaurato dal cantiere Checchi di Massarosa.



Assistiamo la navigazione dal 1825.

Gestione imbarcazioni, navi da diporto
Yacht management and administration

–
Agenzia marittima
Yacht agents

–
Pratiche nautiche & servizio STED

–
Consulenza fiscale e doganale
Fiscal and customs consultation

Porti controllati

Cinque Terre
Portovenere
La Spezia
Carrara
Forte dei Marmi
Viareggio
Pisa
Livorno

CAPITANERIA DI PORTO - GUARDIA COSTIERA

Sede centrale: Via Oberdan n. 2 - 55049 Viareggio (LU) - **Sede distaccata:** Piazza Palombari dell'Artiglio n. 2

Orari di apertura al pubblico: lunedì, mercoledì, giovedì e venerdì: 09.00 -12.00 martedì: 09.00 -12.00 e 15.00 -16.30

Tel: 0584 43931 - PEC: cp-viareggio@pec.mit.gov.it - Email: cpviareggio@mit.gov.it

Comandante: C.F. (CP) Silvia BRINI - **Comandante in seconda:** C.F. (CP) Elisa PETROSINO - **Dipendenza:** Direziomare Livorno

Tel +39 (0) 584 46553 M H24 +39 328 0579847 info@agenziavannucci.it vannucdigroup.it



The logo for Sigma features a stylized white figure with arms raised inside a red circle, which is itself inside a white circle. To the right of this icon, the word "SIGMA" is written in a bold, red, sans-serif font with a white outline, all set against a dark blue background.

SIGMA



CAMAIORE (LU) - Via Roma, 41 - LA SPEZIA (SP) - Via Sardegna, 17/a