

MEMBRANE[®]

*tecnologiche
vincenti
italiane*



Fra Diavolo (Mylius 48) Vincitore Campionato Italiano ORCi 2009 - Classe C1

Race

Race Q

Race S

Race K

Race P

Race B

victory list 2009

1° Classificato ORC Trofeo Pirelli
1° Classificato ORC Pasquavela
1° Classificato Trofeo Punta Stendardo
1° Classificato Campionati Siciliani
1° Classificato Comet Cup
1°, 2°, 3° Classificato Rolex Capri Sailing Week
1°, 3° Classificato Settimana dei Tre Golfi
1° Classificato Brindisi Corfù
3° Classificato ORC World Championship
1° Classificato X-35 European Championship
1°, 3° Classificato Campionato Italiano ORC - C1
1° Classificato Maxi Rolex Cup
4° Classificato X-41 World Championship



Italian Points:

Ancona
Bari
Catania
Cecina
Fiumicino
Genova
Lavagna
Lignano
Napoli
Riva di Traiano
Varazze

European Points:

Croatia
Germany
Greece
Malta
Spain
Turkey
UK



Banks Sails

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

MEMBRANE e Banks Sails sono marchi comunitari di Veleria Semeraro Srl.

INFORMATIEPERIODE VAN DE ITALIAANSE OFFSHORE ZEILUNIE - JAAR XV - N. 50 - MEI 2010

lavela d'altura

magazine



• Editorial •

Besana's cartoon • De
erfenis van Pasquale Landolfi •
De Caribische routes van het Dsk-
team • De welkome/onwelkome taak van
de metingen • Livorno bereidt zich voor op
de Italiaanse kampioenschappen • De
ontwerper: Alessandro Paganini • De eigenaren:
Claudio Paesani en Fausto Pierobon • Mensen:
Tommy Moscatelli en
Michele Valenti • Regatta's, diensten en nieuws • De Uvai-post



ITALIAANSE OFFSHORE ZEILUNIE
00198 Rome - Via Lutezia,
2 tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293
uvairoma@tin.it - www.uvai.it

lavela d'altura
INFORMATIEPERIODE VAN DE
ITALIAANSE OFFSHORE
ZEILUNIE JAAR XV - N. 50 - MEI 2010

Idee en realisatie ARTEGRAFICA PLS info@artegraficaps.it
Managing Director Laura Jelmini
Redactie Clyde Carter, Aurelio Magnini, Costanza
Clarke, Emanuel Richelmy, Fabio Taccola
d.boccalotto@artegraficaps.it
SPEDIM
Reclame
druk op

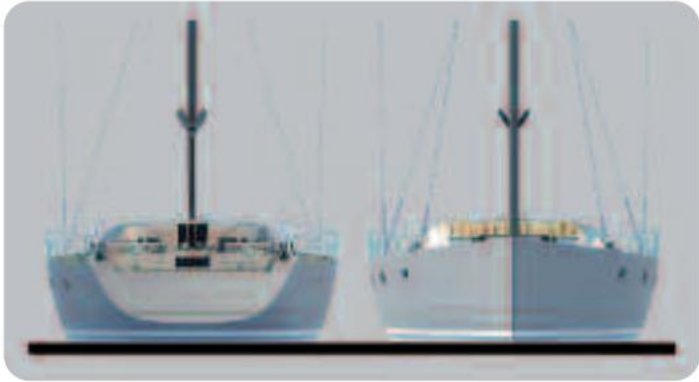
BEVAT IP

Gratis regimetarief - Poste Italiane spa - Postabbonement Verzending - 70% - DCB Rome - Toestemming van de rechtbank van Rome n. 38/97

COMET 100 THE POWER AND THE GRACE



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



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

COMET : 21 · 33 · 35 · 36 · 36 Ø · 38 Ø · 41 Ø · 45 Ø · 51 Ø · 52 · 62 · 100

COMAR
Handmade Yachting Technology

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



van Guido Leone
(President Uvai)

Het seizoen doet zijn intrede in het leven en vrienden van het Communicatieteam – dat kan niet herken het niet - ze maken deze periodieke reis op 'supersonische jets'-hoogte. DE diensten en rubrieken die het samenstellen ze groeien steeds meer kwaliteit en interesse e ze zijn zodanig dat ze aantrekken de aandacht en interesse van degenen die "voor gaan". zee". Van deze uitgave, zoals in de beste gezinnen, zullen we aan onze lezers een geannoteerde cartoon opdragen over het goede, en ook hoe eigenaar, Davide Besana.

De bijdrage waaraan vrienden Lello en Emanuel ze bellen me, voordat ze elke nieuwe "lanceren". nummer van La Vela d'Altura, prikkelt iemand in mij soort conflict tussen 'huidige gebeurtenissen' en 'herinneringen', ja lost op in de analyse van de te bespreken onderwerpen. Het enige voorproefje dat ik mezelf toesta over hoeveel je zult lezen, gaat over de herinnering aan het onvergetelijke Pasquale Landolfi, ongeëvenaarde eigenaar van de *Goed gedaan*, waar ik me persoonlijk aan herinner utingen van waardering en vriendschap die hij tot mij richtte ter gelegenheid van de laatste Uvai-vergadering waaraan hij deelnam, voordat hij ons verliet. Dat zijn er veel die hun gedachten en dankbaarheid aan hem zullen opdragen utingen van schatting; voor elk van hen ben ik Ik associeer. Het raceseizoen 2010 al begonnen, zal de eerste Italiaanse Off-shore Kampioen aan het einde van een jaar afstuderen tijdens de waar regatta's van topklasse zullen plaatsvinden, maar ook "nieuwe inzendingen" zoals de 151 Miglia ed ander. Het is voorspelbaar dat, zoals bij alle "primeurs edities" die gerespecteerd worden, wordt er iets verwacht verbeteren". Er blijft echter het opvallende fonds van onmiskenbaar prestige bestaan dat tijdens dit kampioenschap regatta's zal garanderen zoals: de Giraglia, de Tre Golfi, de Cinquecento voor iedereen, om maar te noemen degenen die hierbij in je opkomen moment. En over Giraglia gesproken, "onvergankelijk" getuigenis van mijn persoonlijk vervoer voor de authentieke Altomare-regatta's, mijn herinneringen schuiven een paar "stapjes" terug, om precies te zijn bij de editie van 1989 (laatste 20e eeuw) die *Velet-ta*, bewapend door ondergetekende, won in de grootste klasse, de tweede, verdienstelijk het opnemen van de naam in de prachtige Trophy

Uitdaging. Een levendige editie, traditiegetrouw gekenmerkt door de weersomstandigheden zeer variabel; van de storm, die zich kort voor Cap Corse ontwikkelde - met verwante zeer harde en eindeloze beat - en die bleef voortduren voor een groot deel van de nacht, ons weggevend een opwindende pijpbeurt onder spionage, met snelheid, vrijwel constant op 10/11 knopen en waardoor we de overhand konden krijgen op Marivela's One Tonner, *Merope*. Van storm naar kalmte was de weg kort.

zien. Ik heb nog steeds een levendige herinnering aan de baritonstem van onze navigator, Giancarlo, die het opmerkte hoe we, tegen de wind in, trokken "platte randen", passeren en opnieuw doorgeven punt, zoals onze GPS ons er spottend aan herinnerde. Ik herinner me nog, en ten slotte, dat toen we de Franse kust naderden, we een glimp opvingen van de boeg, a Klasse A, waarvan ik de naam niet meer weet, die, a kust een gigantische witgestreepte spinnaker en rood, ging ons voor. De scène duurde lang en de afstanden groeiden uiteraard naarmate de tijd, zozeer zelfs dat het op een gegeven moment te begrijpen is waar het was, moesten we een verrekijker gebruiken.

De onvergetelijke en onvergeloofbare Tommy (Masturzo), turend door een verrekijker, uitgesproken dat we absoluut moesten grijpen (we werden duidelijk onder spionage) omdat de Klasse A van die de spion volgens hem kon zien, bewoog praktisch niet. Na een tijdje stapte hij op de verrekijker onze staarter, Lalli Moccheggiani (huidige zeer ervaren eigenaar van de Melges 32

ook oplaadbaar, behorend tot het gewone bankcircuit. Voorbij de "moderniteit" van procedure zal dit nieuwe instrument dit mogelijk maken tegen de Uvai dat ze deze reders, gelukkig weinigen (in de orde van 4 procent) niet langer hoeven te 'achtervolgen' honderd van het totale aantal leden) die "vergeten" naar de kassa te gaan, waardoor we op onplezierige wijze worden gedwongen hen te achtervolgen, wanneer het de moeite waard is, of om te leiden tot verliezen van bedragen die, aangezien het om een zeer bescheiden bedrag gaat, deze niet rechtvaardigen geen veeleisende herstelactie, zoals niet eens minimaal winstgevend.

Met als doel de activiteit van Minialtura te promoten - iets lager, als je de velen niet in ogenschouw neemt monotypes - de Uvai en de Fiv zijn overeengekomen om naar analogie de Nationale Gebiedskampioenschappen op te richten met wat al bestaat voor categorieboten groter. De resultaten zijn redelijk goed Nationaal kampioenschap dat in het begin in Bari werd gehouden afgelopen april, waar ze raceten 16 mini-heuvel. Beneden de verwachtingen, hoeveel

Nummer 50: een belangrijke mijlpaal

Ik herinner me ze allemaal, van toen we nog een klein stukje papier waren tot vandaag, toen we ons zelfs maar een beetje verstopten. Met trots kan ik zeggen dat ik ze allemaal professioneel en gepassioneerd heb verzorgd. Vandaag gebeurt er iets bijzonders, er wordt er één rond het tijdschrift gemaakt geest van associatief erbij horen waar al vele jaren naar wordt gezocht, en dat stukje papier geeft waar we begonnen zijn, wordt de stem van reders.

In deze "50" wilden we iets nog specialers doen: vieren de "eigenaar", Pasquale Landolfi, en daarmee hebben we het opnieuw waargenomen hoeveel werk en hoeveel mensen zijn er altijd bij deze passie betrokken geweest, zelfs in een enkele boot. Passie, vriendschap, beroep, werk. Niet een beetje.

De navigatie van het tijdschrift heeft 15 jaar geduurd en bij deze gelegenheid wil ik Guido, Riccardo en de hele vereniging bedanken voor de geboden kans en mijn collega's Emanuel, Connie, Daniela, Alessandra en Fabio, die concrete communicatiegroei mogelijk maakten.

Aurelio Magnini

Rush Diletta) die zich verdiepte in het "optische examen" en zich tot Tommy wendde en hem met de zijne vertelde mooi Ancona-accent: «Ik geloof je niet het beweegt: het is een "de aqua" tank!» De hilariteit was generaal, en het meest geamuseerd was de dierbare Tommy. Leg het register van herinneringen, het heden, opzij roept ons met gezag op om voor te zorgen institutionele fasen van de vereniging. Zoals degenen die onze website bezoeken goed weten, is de Uvai heeft een nieuw en bijgewerkt statuut aangenomen is voortgekomen uit de buitengewone zitting van de Ledenvergadering van 27 maart. Het Statuut zal, zodra aan de formele vereisten is voldaan, zal op de site worden gepubliceerd in de bijgewerkte versie, zodat elk van de Vriendenleden indien nodig kunt u deze raadplegen.

Het besluit van de Raad is van aanzienlijk belang Raad om de procedure radicaal te veranderen van de afgifte van de meetbrieven die, tijd la volledig operationeel zullen zijn, zullen reders dat ook kunnen "afdrukken" rechtstreeks vanaf internet, na betaling van de kosten met een creditcard,

aan het aantal deelnemers, maar uiteindelijk Het kampioenschap was heel dichtbij, met 4 maten die op 2 punten eindigden. Ook op het NK waren de cijfers behoorlijk goed

Palermo, waar 12 boten deelnamen speelde goede tests, favoriet bij de benijdenswaardige weersomstandigheden op het eiland. Van de andere kampioenschappen Nationale teams van het gebied zullen we u vertellen wanneer de zaak is afgehandeld.

De Nationale Gebiedskampioenschappen van de grotere boten begonnen met die van de Beneden-Tyrreen Zee en Ionische die plaatsvond in de tweede week van Mei, in de wateren van een van de parels van de Eolische eilanden, het eiland Salina. De schrijver is een oprechte bewonderaar van het prachtige eiland, hoopte hij tot het laatst kunnen deelnemen, maar onoverkomelijke moeilijkheden logistieke aard (een "schildpad"-schip dat gebruik maakt van van Napels naar Milazzo de onzin van 17 uur!!) zij hebben hem verhinderd. Mijn vriend Francesco Siculia-na, die op zijn zeer efficiënte manier deelnam *Alvaroski* zal vertellen hoe het ging, maar niet erover dit nummer van het tijdschrift, maar eerder de volgende. Steeds weer: goede wind voor iedereen.



CCVT-2010

ABSOLUTE ITALIAANSE KAMPIOENSCHAP
OFFSHORE ZEILEN



Livorno, 22/28 augustus 2010

Jouw regatta!

Dit belangrijke evenement, georganiseerd door het Toscaanse Zeilclubcomité, sluit het wedstrijdseizoen Offshore Sailing 2010 af.

De 60 beste boten strijden om de titels van absoluut Italiaans kampioen in 5 uitdagende racedagen.

NAUTISCHE CLUB LIVORNO
VERSILIA NAUTISCHE CLUB
ITALIAANSE ZEELIGA VAN VIAREGGIO
ITALIAANSE MARINELIGA PISA _
JACHTCLUB LIVORNO _
JACHTCLUB MARINARA REPUBLIEK PISA _

www.ccv.it - www.uvai.it

DUIZEND REGATTAS VERLOREN - TROFEE VAN DE LIVORNO NAVAL ACADEMY

DAVIDE BESANA



De erfenis van Pasquale

acuradi E manuel Richelmy - Tr aduzioni S ally T itcomb

Vijf jaar na de verdwijning van de immense The , we willen dat we opnieuw illegaal worden - andolfigendar of scheepskoning van de *Koper*, zijn er veel getuigenissen van degenen die de kracht hadden hem te kennen en naast hem zeilden. Een oprecht en duidelijk , naar de manchehat ra scinatoi! ik heb te maken met de verovering van Naar admiraal S eerbetoon aan de nummer 1 van de strijdkrachten, die tientallen zeilen lanceerde, die absolute bekerkampioenen zou worden, die meer dan wie dan ook heeft bijgedragen aan de groei van de Italiaanse hoogtesport. Een bijzonder , van welke vandaag weer wij blijven het missen. persoon en wat we niet kunnen zeggen bedankt.



• Luca B ontempelli

Ondanks het feit dat dit is vastgesteld, is het feit dat Aangezien de lijn van *de B ra va* nulta-lijst van , het zo is internationale zeilsuccessen is uitgeput, denk ik niet dat uit de Italiaanse hooglanden , het juist is om hier te vertrekken om Pasquale L'andfia vijf jaar na zijn verdwijning te herdenken. Het is in ieder geval de ideale gelegenheid om een geweldige scheepsruiter zoals ik te lezen, geïnspireerdals een stimulans voor het verlangen om aan het hoofd te varen van de vloot die aanwezig is in hoort voor elke booteigenaar of zeilregatta.

P asquale L andolfiera een zeer knappe en , dalfysicus imposante maghelehouwvloedeciviteopda-persoonlijkheid. Ze is afgestudeerd in scheikunde en is zo veelbelovend dat ze werd gelanceerd in Montedison, Eugenio C efisio aan de frontlinie in Moskou, waar de zaken worden afgehandeld die er toe doen, degene met 1 2 nullen van haar . Vanaf de vensterbank hart is door de jeugd in P gegaan osillipo de horizon wordt begrensnd door Capri en de , comemana - in plaats , slaven van de wereld zonder barrières in een synthese daarvan spannend en , heel charmant ff: hij spreekt vloeiend heel Engels briljant in Rusland, in een periode waarin er maar weinigen de wereld winnen en heel weinigen met PassaPortoltalië- Nee, enophetzelfdekunnen bogen.

De elf brak tegen, zoals een orkaan, in het Italiaanse zeilen het einde der jaren de heuvel af, 0 . Tr ovaanmilieu 7 slaperig, het slachtoffer van een sterk minderwaardigheidscomplex jegens het Angelsaksische zeil, het dominante zeil in een carrière als eigenaar bij een bar-caincom-eigendom is heel snel te begrijpen, omdat competitieve zeilactiviteiten veeleisend zijn en snelle beslissingen alleen kunnen worden genomen als er één persoon de leiding heeft. In die periode is de offshore liana-zeilboot sterk uit balans in de samestelling van de vloot en de avant-, vooral in het gardes die de kant kiezen van kanoën in de , noord-noord. competitiesport zijn de Ligurische boten (beter dan dat ze aangetrokken worden tot de Italiaanse Y acht Club I, bijna altijd met Lombard reders, voornamelijk uit Milaan) met af en toe invallen van de discussclubs van de Boven-Tyrreen Zee, vaak in het bijzonder de discussie over Toscaanse reders, voornamelijk Florentijnen). 'de periode waarin het handicapsysteem dat groter is dan de I or (acroniem voor International O ffshore Rule) een redelijke marge toelaat voor de creatie van de projecten in Val di Siena. met andere woorden, het ideale moment voor , Zeker bewapening die pijn wil doen tijdens het zeilen, hun eigen weltanschauung , herconceptie van de wereld, voor (visonechiscarroccia in het Duits) ondernemend.

We hebben de manager L'andolfie al verbonden met de continenten (onderandere materieel met de eerste gaspijpleiding tussen Italië, de Unie en de Sovjet-Unie). Ik herhaal: het is belangrijk om het kosmopolitische aspect van zijn zeilbenadering op te merken, wat misschien wel het andere is. kenmerkend voor de zeilcarrière van Pasquale L'andolfie , Samen, zijn ware erfenis.

<

Als u door aftrekking gaat, is het gemakkelijk om te argumenteren dat zonder Landolfi Italië het land zou hebben bereikt

America's Cup minstens tien jaar later, Francesco De Angelis zou veel moeite hebben gehad meer om de eerste stuurman te worden die er niet van komt moedertaalspreker van het Engels om de finale te bereiken van de America's Cup zelf. Waarschijnlijk wel Italië zou nooit de Admiral's Cup hebben gewonnen, regatta is nu verdwenen, maar voor twintig jaar erkend wereldkampioenschap hoogte.

Ontrol die herinneringen, die niets anders zijn dan de flitsen meer verblindend dan een kwart van eeuw van successen van het Italiaanse zeilen, lessen

Afgezien van de Olympische Spelen dient het om de definitie beter te definiëren kenmerken van de Landolfi-stijl.

Het is een feit dat de eerste officiële daad van de geschiedenis Italiaans in de America's Cup is de aankoop van 12 meter *Enterprise* en dat dit gebeurt via een cheque met de handtekening van Landol-fi. Het was 1981 en de eerste *Brava*, de stamvader

met zeilnummer 9100 was het al aan het varen. De Napolitaanse reder had het atelier van de Romeinse ontwerper uitgekozen om het te ontwerpen Andrea Vallicelli voor een boot ontworpen zonder compromissen: de beste scheepswerf ter wereld, de beste zeilen op de markt, de beste zeilers bij rand. Verlichting in vertrouwen op een huisontwerper, als onderdeel van een project dat gericht op planetaire uitmuntendheid, het is de staatsgreep klasse, het genie van de pure manager, die nooit zijn wortels uit het oog verliest om zich voor te stellen compleet nieuwe scenario's. Op technisch gebied van de Vallicelli-studio om de impact te weerstaan zo'n impuls is in feite de eerste sprong erin aanzienlijke vooruitgang in de Italiaanse offshore-zeilvaart op internationaal vlak is dat de moeite waard herinneren. De eerste *Brava* was niet alleen snel, maar ook elegant, helemaal blauw geschilderd, zoals hij wilde het, hij was van nature elegant, ook al was hij bijna 2 meter lang en had hij handen

zo groot als een A4-blad. De vloot gaat snel weer aan boord.

Niet toevallig. De beste zeilmaker ter wereld wereld heeft een extra budget voor de *Brava*, want

de beste zeilen lagen voor de hand, maar mocht er toch een idee zijn om deze exclusief te ontwikkelen en wellicht exclusief te testen... Samen met een groep Italiaanse zeilers worden uitgenodigd aan boord van de *Brava* , de beste ter wereld. Landolfi is niet de eerste die zijn toevlucht neemt tot het aannemen van de besten uit het buitenland ontwikkelde de trend zich in die jaren, maar hij is zeker degene die, beter dan anderen, de voordelen ervan begrijpt.

Met het geduld en de precisie van een diamantslijper beeldhouwt Landolfi buitengewone bemanningen, letterlijk, zonder uitzondering, met de beste zeilers ter wereld van die tijd en bij belangrijke gelegenheden, altijd geleid door Italianen. Landolfi brengt tientallen matrozen mee

Italianen moeten racen in de beste omstandigheden, met de meest geavanceerde materialen, met de grootste kampioenen, op het hoogste wereldniveau. EN

het leert hen letterlijk om te leven, om mensen van de wereld te zijn, en niet van een provincie van de wereld. Na die in de designsector is het de tweede, zeer gezonde, schop onder de kont (met als enig doel om vooruit te komen, in godsnaam) in de zeilbeweging

nationaal. Iedereen heeft genoten van de effecten, van *Moro* tot *Luna Rossa* is er geen winnende boot met de driekleur die deze niet heeft gehad

rand van belangrijke stukken van de *Brava*. Landolfi doet het omdat hij er diep van overtuigd is dat de Italiaanse zeilsport het verdient en, sorry als het niet genoeg is,

alles uit eigen zak betalen. Dit alles, en nog veel meer, is wat de Italiaanse offshore-zeilvaart te danken heeft aan Pasquale Landolfi. Soms

Ik denk dat ik geen tijd had om hem genoeg te vertellen. Dat als ik het nog één keer had gedaan, ik hem had zien lachen

Nog steeds. Hoewel ik vanuit het diepst van mijn hart voel dat hij begreep hoe dankbaar we hem allemaal zijn.



Dat schot van *Brava* dat een legende werd

Hoe een foto je leven kan veranderen. Voor opheldering over deze kwestie kunt u Carlo Borlenghi vragen, een van de beste nautische fotografen ter wereld, auteur van de opname die u voor ogen heeft en die een van Pasquale Landolfi's *Bra*-vas (je kunt hem hieronder zien, met de witte hoed, liggend op het water) in een sensationele ruststand portretteert. Een legendarische foto, gemaakt in Alassio in 1980, die geluk bracht in wat volgde

hij zou een van de meesters van de offshore-fotografie worden, vooroplopend in het vertellen van avonturen als die van *Azzurra*, del *Moro di Venezia*, Luna Rossa, Alinghi , *Merit Cup*, Giovanni Soldini en vele anderen.

Welke herinneringen heb jij aan die dag?

Het was mijn eerste regatta op zee met de Ior-boten, er was veel wind en gekke golven. Ik was vreselijk bang, ik wilde niet naar buiten, maar ik vatte moed. Toen kwam de meevaller, toen we de *Brava* volgden, die het was toen al boot nummer één. Hij ging neer en ik begon te schieten, terwijl Pasquale Landolfi eigenlijk in het water keek hij in de lens. Gek. Ik had de hele rol, aangezien ik geen cent had en Ik dronk van de foto's, dus ik deed de hele reeks. Uiteraard was ik erg blij, maar ik besepte pas wat ik had gedaan toen ik aan land kwam.



Wat is er gebeurd?

Ik stond op de kade, letterlijk belegerd. Ze wilden allemaal die foto's, inclusief tijdschriften en kranten. Ik begreep dat ik was omgedraaid en dat ik op het juiste moment op de juiste plaats was. Ik heb veel aan die reeks te danken, maar ik denk dat het Pasquale zelf ook veel geluk heeft gebracht.

Welke relatie had u met hem?

Uitstekend, zeer intens. We hebben veel dingen samen gedaan. En dan nog veel herinneringen, veel verhalen om te vertellen. Pasquale hield van de zee en zeilen zoals weinigen ter wereld kon misschien alleen zijn vrouw Ianuaria zich tegen hem verzetten. En het is geen toeval dat ze elkaar hebben gevonden.

Wat is de erfenis van Landolfi?

Zijn volledig Napolitaanse vriendelijkheid en zijn charisma, gecombineerd met een buitengewoon managementvermogen dat hij gedurende vele jaren als manager van Montedison had ontwikkeld, brachten hem, maar meer in het algemeen de hele Italiaanse beweging, naar de top van de wereldzeilsport. Hij had een ongelooflijke groep gecreëerd, een afdruk, een handelsmerk, het eerste echte team van professionele Italiaanse zeilers. En dit alles in principe dankzij een passie die ik destijds deelde met andere reders zoals Giorgio Carriero, die ik vandaag de dag alleen herken in mensen als Patrizio Bertelli. Pasquale was het nummer één in het algemeen, zonder enige twijfel.



• Paolo Massarini

Ik heb 17 jaar van mijn leven naast Pasquale doorgebracht en ik denk echt dat ik hem heel goed heb leren kennen. Als ik hem met drie bijvoeglijke naamwoorden zou moeten beschrijven, zou ik hem definiëren: vastberade sportief en... roker. Het is moeilijk om de vele kanten van zijn persoonlijkheid in slechts enkele te vatten woorden, maar het is zeker de term 'sportiviteit' die het in zijn geheel definieert. Voor mij was hij een gids, een leraar, een voorbeeld om te volgen of te bekritisieren, verdedigen of aanvallen: in ieder geval een mythe. En de matroos Pasquale, die vind ik echt heel leuk! Omdat hij met hetzelfde gemak en met hetzelfde wist te verliezen en te winnen glimlach, met dezelfde passie; omdat hij goed over zijn tegenstanders sprak en probeerde te leren van de gemaakte fouten; omdat hij de mensen in het team uitkoos en hen 'verwende'; Waarom hij had een neus maar hij liet zich leiden; omdat hij vertrouwen schonk, en, bijna altijd, jou laat je beste werk doen. Op de verschillende *Bravas* (en *Brava Q8*) staan er in totaal acht de beste zeilers ter wereld zijn geslaagd: sommigen zijn er maar een seizoen gebleven, of zelfs minder, sommigen leerden, anderen leerden vooral. Anderen bleven lange tijd en droegen bij aan het behalen van buitengewone successen van het Brava-team , of beter gezegd, van de "Brava-familie ".

"Klein maar efficiënt", zei hij altijd, en dat was waar. voorbeeld *van Brava* werd gevolgd, benijd, geïmiteerd en bewonderd. Maar het concept van Team, het grote vermogen om ons te motiveren, met Tegelijkertijd zijn wijsheid en durf en de intuïtie die nodig is voor de rolverdeling misschien wel de beslissende geheimen die Team *Brava* naar de hoogten van de wereld internationale wedstrijden. Pasquale hield niet van grenzen stellen: "onbeperkt budget", herhaalde hij vaak. "Alles wat nodig is om te winnen moet gedaan worden." En als je verliest, moet je wel probeer het opnieuw... totdat je wint. En samen hebben we veel verloren. We hebben een aantal 'klappen' gekregen die al jaren in ons hoofd weerklinken. Bedenk maar eens hoeveel Admiral's Cup zag ons over de grijze wateren van de Solent varen en bracht een derde, vijfde of een andere middelmatige plaatsing. Maar toen wonnen we, veel en Nou ja, met vastberadenheid en woede, met suprematie en gemak. Het was ook leuk om dezelfde tafel te delen tijdens de eindeloze diners bereid door onze chef-kokvrienden en op smaak gebracht met de meest ongelooflijke anekdotes en verhalen verteld door Pasquale (ook hier hebben we lesgegeven...).

Het was leuk! Bedankt voor alles, lieve Pasquale.

Een leven vol succes



Pasquale Landolfi, de belangrijkste, charismatische en meest succesvolle onder de reders die Italiaans offshore zeilen dat ik ooit heb gehad, ja dat is het overleed in Rome in 2005, op 76-jarige leeftijd.

De successen die vanaf 1980 werden geboekt, met de serie van zijn beroemde *Brava* sono zeer talrijk. Van de belangrijkste beperken we ons tot het noemen van twee One Ton Cups (Napoli '89 en in Kopenhagen '92), twee kampioenschappen Ilc 40 Wereldbeker (1995 en '96), één Wereldbeker 50' (2001), zeven Sardinië Cups, één Fastnet (1983) en de legendarische Admiral's Cup '95 met het Italiaanse team, waar Landolfi deel van uitmaakte uiteraard de kapitein en waar de *Brava Q8*, een Ilc 40 ontworpen door Bruce Farr, het bleek de beste boot van de hele vloot.

Bovendien was Landolfi in 1981 een van de eerste promotors van het *Azzurra-consortium* en droeg hij aanzienlijk bij aan de aankoop van de hazenboot *Enterprise*.

• Nicola Sironi

Pasquale Landolfi betrad de zeilwereld met *Stranezza*, een Canados 33' in samenwerking met Raffaele Santoro, maar na een paar van seizoenen "gooide zijn hoed daarheen van de heg", een van zijn uitspraken, en stelde het project samen een top reder worden niveaus. Hij begon te zoeken naar het beste professionals op de markt en onderhandelen over offertes. Tijdens zijn frequente reizen naar New York, waar hij was hij was al jaren president van Montedison USA, wist hij

Chuck Sadler, op City Island, waar hij was gelegen de scheepswerf van Minneford. Na Na een eerste benadering met Doug Peterson was hij ervan overtuigd dat hij een oplossing kon bieden kans voor de toenmalige jongeren van de studio



Vallicelli, waar ik deel van uitmaakte. De eerste echte ontmoeting met hem was op vooravond van het rampzalige Fastnet van '79 om naar Cowes te gaan, waar ontmoet Sadler en maak een afspraak om vanuit Minneford te bouwen van een nieuwe aluminium 44', die de eerste zou worden *Goed*. Met Andrea (Vallicelli) hadden we Pasquale ontmoet en lanuaria op het vliegveld en aankomen in Londen, in plaats van de wachtrij, we glipten een lift in, en van daaruit rechtstreeks naar een auto die ons rechtstreeks naar Shanklin bracht, een plaats met uitzicht op de zee op het Isle of Wight. Dezelfde avond kwamen we langs de drukke kade naar Williaw, de Amerikaanse boot gebouwd door Minneford, waar Sadler was, die zodra hij ons zag, hij ging naar beneden, pakte zijn koffertje en leidde ons stapsgewijs weg snel naar het Royal Yacht Squadron, het sprookjeskasteel van Cowes.

Zittend aan een tafel op de veranda haalde hij de papieren eruit en ging naar binnen al snel moesten we het eens worden over de nieuwbouw, die direct na de zomer zou starten. Ik kreeg de opdracht haar rechtstreeks te volgen en bracht een maand door in New York, nadat ik voor de eerste keer, in de Verenigde Staten voor een kort bezoek in de herfst, Ik ga naar John Marshall in Maine om dit te regelen de inventaris van de zeilen, allemaal van dubbel- en drievoudig stof dacron. De eerste *Brava* werd te water gelaten op City Island en na een proefvaart in Long Island Sound, met ijspegels op de rails, op een schip geladen. In het voorjaar arriveerde hij bij Napels, toen kwam Alassio en bij het eerste hijsen van de spinnaker, brutaal opgeroepen door John Marshall, arriveerde de daaruit voortvloeiende stormloop, met ondergetekende aan boord, vereeuwigd op de beroemde foto van Carlo Borlenghi. Niemand raakte gewond en de boot behaalde later steeds meer succes. De selecties voor de Sardinia Cup van dat jaar, vanwege een vreemde manoeuvre tussen *Dida* en *Jena* stonden niet toe dat *Brava* zich bij het team voegde, en Pasquale werd gedwongen zijn internationale debuut te maken onder de Canadese vlag. In Punta Ala tijdens een andere fase van de selecties zelf was er een historisch publiek dispuut met Giorgio Falck, die *bij zijn debuut in Alassio had geprotesteerd tegen de Brava*, omdat er ook een zuiger op de boeg zat, wat verboden was

van ITC het jaar ervoor, en zei tegen Pasquale "Koop een motorboot!", Wat hem woedend maakte. De eerste Admiral's Cup eindigde niet zo goed, maar succes kwam in de voorbereidende regatta's met de verovering van koningin Victoria Cup Direct na Pasquale, met de aankoop van *Enterprise*, was dat het geval cruciaal voor de start van *Azzurra*, gelijktijdig met de opkomst van *Brava*, een operatie waaraan ik actief heb deelgenomen. Pasen was voor mij net zo belangrijk als, en misschien wel belangrijker dan, mijn ouders heeft ons altijd vertrouwen en een stimulans gegeven om het beter te doen niemand anders. Er zijn talloze gesprekken met hem gevoerd, fel, vaak beslist overdreven, vooral achteraf de overvloedige drankjes tijdens het diner die ons tot de felbegeerde band van de RSDS maakten, nu vergeten door het oude en onbekende aan de jeugd van vandaag. Ik heb zijn stelregels daar vele malen gebruikt belangrijker "nova igerere, vetera servire, sed inter conve-nientibus". De andere die "houten klets- en snuifdozen, de Banquo verbindt ze nooit." Eén herinnering die ik aan hem heb, is die van hem passie voor schoenen. Hij had ze allemaal in 1966 gekocht (dus ' zei hij), en ze na 20 stuks beurtelings met een paar tegelijk dragen jaar zag er nog als nieuw uit. En dan passie en collecties van in Rusland bekende Fabergé-eieren, veel schilderijen van onbekende Russische schilders die nu hoog aangeschreven staan, en niet te vergeten van antieke horloges, echte verzamelaarswhisky's en de laatste tijd zelfs versteende planten. En dan zijn heel bijzondere manier van bijgelovig zijn, zonder vaste ideeën of rituelen vanzelfsprekend, maar veranderlijk afhankelijk van de momenten, de ontmoetingen, van eenvoudige sensaties. Een select groepje wist waar het verborgen was de Bourbon-vlag, die alleen wordt getoond bij belangrijke overwinningen, maar altijd ergens samen met andere amuletten bewaard spleet van de boot, die altijd een schuilplaats had.

Zijn gastvrijheid, het vermogen om de aandacht van de pelotons te trekken van de bemanningen die de acht Brava's passeerden , geen van de wat hij vergat, net als de managers van het wereldzeilen, was de grote kwaliteit van aggregator en van altijd vertrouwen hebben in de toekomst, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.



• **Giovanni Iannucci**

Ik ontmoette Pasquale Landolfi ter gelegenheid van zijn eerste major succes op internationaal niveau, overwinning in de One Ton Cup 1989. Destijds was ik in Napels, bij de NAVO. Met een collega, een Engelse admiraal met een passie voor zeilen, waar we ons voor hebben bevrijd een paar dagen vrij van werkverplichtingen en met een kleine motorboot volgden we alle regatta's op de voet. Weinig wind en vaak danser in intensiteit en richting. Het was een reeks regatta's in de waarbij de vaardigheid van de bemanningen op de proef werd gesteld. De euforie van mijn collega na de eerste twee races, gewonnen door zijn landgenoot Graham Walker's Indulgence, werd goed vervangen door Al snel komt de teleurstelling voor de comeback van *Brava*, die zonder winst wint slechts één regatta zegevierde dankzij een indrukwekkende regelmaat met een goede puntenmarge op een vloot van 28 jachten zij vertegenwoordigden 14 landen. We hebben elkaar ontmoet op de club Italië, nadat *Brava* triomfantelijk de kleine haven van Santa Lucia was binnengekomen met een groot Bourbon-vaandel Koninkrijk van Twee Sicilië dat vanaf de voorstag fladderde. Een handdruk en een paar woorden om te feliciteren. Een vergadering heel kort, wat echter voldoende was om mij de zekerheid te geven een persoon met uitzonderlijke kwaliteiten te hebben ontmoet met opmerkelijk charisma. We zagen elkaar pas jaren later weer, in 1995, toen Andrea Damiani, toen leiding gaf aan het offshore zeilen Fiv heeft mij benoemd tot adviseur van de Offshore Racing Council, as het heette toen, voordat het Congres werd. Ik maakte mijn debuut bij jaarlijkse bijeenkomst die dat jaar in Hamburg werd gehouden. ik was een een beetje gedesoriënteerd en het was Pasquale die mij in die wereld introduceerde van sport en technologie die hij nu goed kende. Hij vertelde het mij zijn eerste ervaringen toen hij, ondanks dat hij al had gewonnen

tweemaal de One Ton Cup, buitenlanders, vooral de Engelsen, ze deden alsof ze hem niet kenden en reageerden op zijn begroeting met een koud, bijna minachtend knikje. Overwinning in de Admiral's Cup datzelfde jaar, met het team onder leiding van hij en met de hoogste totaalscore behaald door *Brava*, was Het was een succes dat niet genegeerd kon worden, een succes dat eindelijk ieders aandacht op hem had gevestigd en het was het keerpunt geweest in het winnen van niet alleen de overweging, maar ook de bewondering van de andere raadsleden van de Orc, inclusief de Britten. We beseften al snel dat er sprake was van een vrijwel totale identiteit tussen onze meningen en het was niet alleen het begin van een actieve samenwerking, maar van een diepe en oprechte vriendschap ten gunste van waarin ook de gemeente een belangrijke rol speelde "Napolitaniteit". Het was geen gemakkelijke tijd voor de Orc. Een groot deel van de offshore-wereld wachtte op een keerpunt, maar vrijwel alle raadsleden leken dit niet te beseffen. Naar Hamburg was ik die mijn debuut maakte met "The house is on fire" en het jaartal daarna was Pasquale aan de beurt met "Het huis is uitgebrand". DE problemen van het IMS, onder druk van de ontwerpers, onvermijdelijk gezien de hoge mate van concurrentie waren ze serieus en het was niet eenvoudig om de reders die "duidelijke boodschap" te geven waarop Pasquale herhaaldelijk een beroep deed. Samen hebben we een project ontwikkeld om een substantiële vierjarige stabiliteit van de economie te garanderen Vpp, maar het kreeg niet de consensus die we verwachtten. Weer een sector waar we de volledige identiteit van hebben gevonden standpunten waren die van de promotie van het IMS. Wij dachten van wel een onmisbaar element dat echter absoluut onbekend was bij de Orc. We hebben gewerkt aan de oprichting van een commissie en om een programma van interventies op te zetten, maar het initiatief



had moeite om op gang te komen en het duurde jaren voordat ze goden gingen leveren concrete resultaten. In 1997, ter gelegenheid van de Admiral's Cup, Ik kende door directe ervaring een ander aspect van zijn veelzijdige capaciteiten, dat van een organisator en een diepgaande kennis van logistiek. Sergio Masserotti en ik waren door de Fiv aangewezen om ondersteuning te bieden aan het onder leiding staande Italiaanse team van Pasquale met zijn *Brava Q8*. De technisch-logistieke organisatie was perfect en kende een groot succes, erkend door iedereen. De reden voor bijzondere tevredenheid voor ons was het publiek lof, op een avond tijdens het diner in "Casa Italia", door Rod Davis, een van de meest gezaghebbende buitenlandse vertegenwoordigers van onze bemanningen. Maar Sergio en ik hadden een relatief gemakkelijke taak gehad, omdat we ons hadden beperkt tot het beheer van wat hij had het tot in de kleinste details gepland en geregeld. Het was een Admiral's Cup die een paar uur later bijna zeker was van één buitengewone toegift, getransformeerd in de laatste paar mijl, of beter in de laatste meters van Fastnet in een bittere teleurstelling. Daar we moesten niet genoeg nemen met de tweede, maar zelfs met de derde plaats en het was *Brava Q8* die instortte in de roulette van de laatste rust, nadat hij de hele regatta aan de leiding had gestaan. Als de eindstreep was, zoals logisch was, een paar honderd geweest meter verder weg, zou het resultaat anders zijn geweest. Wij allemaal we waren teleurgesteld en verbitterd. In de daaropvolgende jaren, terwijl zette zijn successen op de 50 voet voort, een groot deel van de activiteit van de ORC concentreerde zich op onderhandelingen met ISAF over het nieuwe inrichting van het offshore-zeilen, dat jarenlang heeft geduurd ze werden gekenmerkt door een agressieve en grillige houding van de president van ISAF die – ik heb redenen om aan te nemen – dat wel had het doel om de Orc op te lossen en op te nemen. Voor Pasquale was zijn uitsluiting van de onderhandelingsvertegenwoordiging van de ORC een bron van teleurstelling en bitterheid. Hij was degene die jarenlang leiding had gegeven en met opmerkelijk succes onderhandelingen die niet eenvoudig zijn in de complexe sector van koolwaterstoffen met de hoogste exponenten van de leiding van de Sovjet-Unie. Met zijn ideeën en zijn intellectuele eerlijkheid zou dat wel zo zijn

een ongemakkelijke aanwezigheid geweest die hij waarschijnlijk niet zou hebben had de resultaten substantieel kunnen beïnvloeden, maar dat weet ik zeker tenminste een deel van de achtergrond die beslissingen motiveerde in hoeverre minder twijfelachtig aan het licht zou zijn gekomen. Met mij reageren i teleurstellende onderhandelingsresultaten en andere absurde beslissingen volgde, zei hij dat sport en technologie er altijd al waren geweest vergezeld van een zekere dosis politiek, maar deze keer de politiek had het leeuwendeel gespeeld. Zijn vroegtijdige dood was voor iedereen een groot verlies offshore zeilen. Voor mij was het het verlies van een zeer dierbare vriend, loyaal en genereus, die ik nu als een broer beschouwde. Tot slot denk ik dat we niet over Pasquale kunnen praten, de zijn vaardigheden en zijn overwinningen zonder lanuaria te noemen. Altijd discreet aanwezig en beschikbaar, denk ik van hem suggesties en zijn voortdurende steun waren factoren cruciaal voor de vele successen van Pasquale.



• Paolo Bottari

Ik geloof dat je pas sterft als je vergeten bent en ik denk bijna elke dag aan Pasquale. Ik ben net terug van de Farr Wereldkampioenschappen En het lot, het toeval, of iemand die naar ons keek, hielp ons een handje. De derde dag, Ik maak een strategische fout en... helaas, ja Zet de X voor ons van *Nero omhoog*. We bevinden ons als laatste, maar de wind ondergaat zo'n rotatie het racecomité annuleert de race. Het is een

teken. Maar, zou je kunnen zeggen, wat heeft Pasquale ermee te maken? Goed, de Brava heeft al jaren een symbool op de zijkant en dit

jaar voor het eerst keer was het hetzelfde op *Nero* . Een toeval? In ieder geval nogmaals bedankt... Pasquale.

• Paul Cayard

Een buitengewoon karakter. Pasquale was het altijd optimistisch, enthousiast over dat alles dat is het leven. Hij was een uitstekende zeiler en gaf een veel jonge Italiaanse zeilers de kans daartoe geweldige dingen doen. Zeker Francesco De Angelis, Matteo Piazzi, Bruno Finzi, Paolo Bottari en Flavio Favini, en ik kan nog wel even doorgaan, zijn hem dankbaar. Hij gaf het mij ook geweldige kansen. Ik vond het heerlijk om mee te varen Pasquale. Hij was een man met een groot charisma, mi Hij wordt gemist en ik zal hem nooit vergeten.

• Koning Juan Carlos en Jose Cusi

Koning Juan Carlos vindt het heel moeilijk uit te leggen in een paar regels wat Pasquale voor hem was. Hij heeft mij zei: "Pasquale was erg Pasquale".

We hadden allebei een grote genegenheid voor hem: groot zeeman, gewaardeerde reder, echte sportman en prachtige krijger van de zeeën. Pasquale en Juan Carlos ontmoette elkaar tijdens het zeilen het was nog steeds amateuristisch en dat heeft de koning altijd gedaan beschouwd als een van de beste tegenstanders. Verder, hij denkt ook met veel plezier terug aan de bijeenkomsten aan de wal aan zee na de regatta's, waarin ze discussieerden manoeuvres en voorbereid voor de volgende dag. Pasquale werd door iedereen zeer gerespecteerd.

• Simon Daubney

Ik had het over Pasquale op de dag dat ze arriveerde uw verzoek om een herinnering aan hem. NAAR Eerlijk gezegd vertel ik daar vaak verhalen over ze maken zich zorgen en ik denk bijna elke dag aan hem. Maar ondanks de eer die ik had om het *Brava-uniform te dragen*, waren de meeste Mijn herinneringen hebben niets met zeilen te maken. Ik zal het nooit vergeten toen ik het hem zag doen sluip zijn persoonlijke chef-kok binnen keuken van het beste restaurant op Capri, of toen hij zichzelf op de bestuurdersstoel liet zakken we reden met 20 km/u over de kust van Palma - het dragen van zijn hoed en autohandschoenen blanke mensen uit het verleden - zich niet bewust van het lawaai van claxons die het meest gaan Normaal gesproken moesten ze plotseling uitwijken om ons te ontwijken. De laatste keer dat ik hem zag was

in zijn huis in Rome. Hij heeft mij uitgenodigd, Warwick en Murray gaan eten om de zijne te zien nieuwe aankoop, een versteend bos. Zittend tussen die prachtige exemplaren van versteend hout van overal de wereld, liet ons een stuk zien dat hij had aan de kant gelaten, zodat zijn “vrienden van de antipoden” zou het kunnen plaatsen. Tijdperk een felle concurrent, maar ook een heer, een uniek karakter dat dat ook zal blijven.

• Rod Davis

Ik heb zoveel respect voor hem. Iedereen die op de *Brava* voer, werd onderdeel van een gezin. En als je er eenmaal bij was, kon je er niet meer uit. De reden voor deze relatie dat grensde aan toewijding was eenvoudig: de het hoofd van de familie, Pasquale, regelde alles. Maar de toewijding die zijn bemanningen hem toonden was recht evenredig met wat hij hij dacht hetzelfde over hen. Hij was een harde baas, maar met een hart van goud. Toen hij sprak, iedereen ze luisterden en zijn advies was altijd geldig. Pasquale was een teamspeler, plaatste hij veel individuen samen om ze één te laten worden groep, een familie die altijd verenigd is, voor altijd en in het slechte. Hij beschikte over buitengewone leiderschapskwaliteiten, sterke communicatieve vaardigheden overtroefde. Er ontbrak niet alleen nooit iets aan de boot, maar het was ook voor de hand liggend, maar het juiste woord is nooit ontbroken, de advies of vaak de grap. De *Brava* was de het plezier om aan boord te zijn bij de beste zeilers van de wereld, die de houding deelde en De stijl van Pasquale: grote passie, respect voor klasgenoten en voor werk. In de dagen scheef, hij was de laatste die van de boot stapte, zodat zijn steun op moeilijke momenten nooit zou ontbreken. Hij was graag geïnteresseerd in het werk van controles en onderhoud, misschien wel in de wens en de stemming ze waren niet op hun best. Dus zonder noodzaak toespraken leerde hij ons door zijn voorbeeld dat niet te doen geef op. Zelfs bij diners, een heel belangrijk ritueel van de *Brava*, waar altijd gezinnen aanwezig waren uitgenodigd, slaagde hij erin om iedereen zijn aanmoediging, zijn vastberadenheid en passie te laten voelen. Ik had het geluk hem te ontmoeten toen ik nog een jongen was, gaf hij mij een geweldige kans, waar ik veel van kan leren dingen, sport en leven. Wij zijn geworden vrienden, onze families zijn geworden. NAAR Soms probeer ik de kledingkast lichter te maken en weg te geven een paar oude bootuniformen. Die van *Mooi*, ik kan het niet.

• Francesco De Angelis

Het lijkt erop dat er ruim vijf zijn verstreken jaar sinds het overlijden van Pasquale, een teken van hoeveel de wereld en het zeilen zijn veranderd hij vertegenwoordigde, en niet altijd in Beter. Ik weeg de woorden om hem te herinneren: sportief gepassioneerd door de zee en regatta's, geweldig competitief, vasthoudend en met de missie om te winnen, liefhebber van teamwerk, organisator nauwkeurig, aandachtig voor de behoeften van het team. Man van Magna Graecia, intelligent en ironisch, in staat tot grote ruzies, maar tot solide vriendschappen, verzamelaar van echte schatten, zelden getoond, maar erg genoten, hardwerkend maar enthousiast leef volledig met zijn dierbaren, bewust van de vergankelijkheid van de wereld, maar ook van waarde van herinneringen aan dingen die gedaan zijn.

• Riccardo De Magistris

Pasquale was werkelijk geweldig in alle opzichten: in de eerste plaats een groot man, maar ook: voor ons zijn volgers, een groot zeiler, manager en sportman. Ik heb veel regatta's met hem gedaan, Ik heb er veel gewonnen, maar net zo veel verloren. Daar hij leerde hoe je kunt winnen, maar vooral hoe je kunt verliezen, hoe je de winnaar moet toejuichen en hoe je moet mediteren spontaneïteit en het feit dat hij alles uitdrukte, werkelijk het waarom en waarom van de nederlaag, om te vinden elke keer nieuwe energie en vastberadenheid om weer op te staan en te gaan strijden om de

volgende overwinning. In één definitie, Pasquale hij was de perfecte reder: hij verenigde en combineerde de scherpzinnigheid en sluwheid van de Napolitanen, trouw aan de bestuurlijke efficiëntie en ijver van de Milanezen.

• Bruce Farr

Pasquale Landolfi was een echte heer, een geweldig persoon, een man altijd Vrolijke man die met volle teugen van het leven hield. Tijdperk buitengewoon interessant om mee om te gaan en van uitstekende klant, hij is een goede vriend geworden. Daar zijn passie voor zeilen, de inzet waarmee gewerkt aan de ontwikkeling van hoge grond, zowel in Italië dat in het buitenland, en de manier waarop hij de mensen met wie hij zeilde, ze waren legendarisch. Ik heb veel goede herinneringen aan leuke ontmoetingen waar we bespraken onze plannen en hadden plezier waarmee we samen met de bemanning de *Bravas ontwierpen*, de boten waarmee hij in bijna 15 jaar tijd zes Wereldkampioenschappen kon winnen. Natuurlijk heb ik ook goede herinneringen aan zijn beroemde diners! Pasquale wordt enorm gemist ons allemaal, maar hij heeft ons prachtige herinneringen nagelaten.

• Flavio Favini

Op de *Brava* was de sfeer bijzonder, dat wist je om op de belangrijkste boot te zijn, maar het klimaat bleef vertrouwd. Er ontbrak niet alleen nooit iets aan de boot, maar het was ook voor de hand liggend, maar het juiste woord is nooit ontbroken, de advies of vaak de grap. De *Brava* was de het plezier om aan boord te zijn bij de beste zeilers van de wereld, die de houding deelde en De stijl van Pasquale: grote passie, respect voor klasgenoten en voor werk. In de dagen scheef, hij was de laatste die van de boot stapte, zodat zijn steun op moeilijke momenten nooit zou ontbreken. Hij was graag geïnteresseerd in het werk van controles en onderhoud, misschien wel in de wens en de stemming ze waren niet op hun best. Dus zonder noodzaak toespraken leerde hij ons door zijn voorbeeld dat niet te doen geef op. Zelfs bij diners, een heel belangrijk ritueel van de *Brava*, waar altijd gezinnen aanwezig waren uitgenodigd, slaagde hij erin om iedereen zijn aanmoediging, zijn vastberadenheid en passie te laten voelen. Ik had het geluk hem te ontmoeten toen ik nog een jongen was, gaf hij mij een geweldige kans, waar ik veel van kan leren dingen, sport en leven. Wij zijn geworden vrienden, onze families zijn geworden. NAAR Soms probeer ik de kledingkast lichter te maken en weg te geven een paar oude bootuniformen. Die van *Mooi*, ik kan het niet.

• Roberto Ferrarese

Pasquale maakte altijd oogcontact met wat hij te zeggen had en dat vond ik erg leuk, net zoals ik hield van zijn spontaniteit en het feit dat hij alles uitdrukte, werkelijk alles. Vreugde, pijn, woede, slecht humeur, gevoelens die velen willen verbergen,

ze waren voor hem een reden om zich in te leven met alles. En dan vertelde hij je er altijd één visie van de wereld vol kleuren en vreugde. Toen we Admiral's niet wonnen in '91 Beker voor een half punt, zei hij en gaf mij een schouderklopje, “en dat is goed.” appelboom Ik weet het nog goed, want ik was verdrietig en hij maakte me aan het lachen. Bedankt Pasquale, ik zal altijd van je houden.

• Bruno Finzi

Het is voor mij onmogelijk om aan Pasquale te denken zonder het album van de 12 beste jaren te heropenen en intense gebeurtenissen in mijn leven, een opeenvolging van prachtige regatta's, successen en mislukkingen maar vooral de constructie van een prachtig exemplaar vriendschap. Het zijn jaren van intensief werk geweest, waar Pasquale mij leerde zorgen en passie voor detail, eigenzinnigheid in zoeken naar het resultaat, consistentie in toepassing en voorbereiding, maar vooral naar de mogelijkheid om niet alleen een bemanning op te bouwen werken, maar een groep vrienden. Toewijding en passie waren totaal en wie het ook had Ik had het geluk om daardoor met hem te racen “gebrandmerkt” voor het leven. Hij had altijd een positieve benadering van sport in goede en met pech en zijn morele kracht en openhartigheid van manieren en uitdrukkingen vertegenwoordigden enerzijds een grens aan de gebeurtenissen wat anderzijds diplomatie vereiste onstuitbare kracht om al zijn volk te leiden *Goed*. Ik zal hem altijd met herkenning, enorme genegenheid en dankbaarheid herinneren vertrouwen en de leringen die hij mij gaf.

• Warwick Fleury

Pasquale was de meester van het offshore zeilen Italië. Hij voelde zich thuis in elke ontmoeting tussen zeilers en trok altijd ieders aandacht. Hij was een echte sportman, competitief, maar ook genereus. Hij was charismatisch en elegant zijn boten. Zonder zijn aanwezigheid twijfel ik dat het zeilen in Italië hetzelfde zou hebben gehad volgen waar hij nu van geniet.

• Torben Grael

Pasquale was een zeer charismatische man en Zijn *Bravas* waren beroemd over de hele wereld. I Ik had mijn eerste ervaring met een boot buitenlander, vooral Italiaans, en met hem heb ik dat gedaan veel geleerd. Sterker nog, het opende deuren voor mij voor mijn volgende ervaring met Prada. Maar het mooiste aan Pasquale was de geweldige sfeer die hem omringde tijdens de lange en zeer vermakelijke diners die hij organiseerde. Wat hebben we genoten!

• Giulio Guazzini

Pasquale behoort tot die generatie eigenaren die de geschiedenis van het zeilen hebben geschreven Italië. Een grote passie, een kennis grenzeloze dimensie van deze wereld, de nabijheid

Ik ken het team, de permanente aanwezigheid aan boord, dat ben ik aspecten die hem groot maakten, maar niet praat over zijn buitengewone vermogen om talent te spotten. En toen werd hij gerespecteerd, op internationaal niveau, zoals weinig anderen in Italië.

• Michele Ivaldi

Voor mij was het de initiatie tot offshore zeilen: dankzij hem heb ik vanaf het begin van mijn niet-olympische carrière kunnen begrijpen wat het betekent stel een serieus programma op en welke zouden de minimumnormen moeten zijn blijven concurreren op internationaal niveau. Zijn vitaliteit, competitieve geest, de zijne zijn verlangen om te racen zal in mijn geheugen gegrift blijven. Evenals de eindeloze avonden aan tafel op basis van een uitstekende keuken en zeilen. Voor mij was het een grote eer om dit te mogen doen surf op 2 van de *Brava's* die ze hebben binnengebracht Italiaans zeilen over de hele wereld.

• Murray Jones

Zeilen met Pasquale was een eer, maar vooral leuk. Het respect dat zowel bij de bemanning van *Brava* als bij die van hemzelf tegenstanders waren ongelooflijk. Wat een persoon!

• Flavio Lotti

Het is moeilijk voor mij om de mijne in een paar woorden uit te drukken gevoelens jegens Pasquale. Een vriend, een heer van de zee, ik heb een tijdje met hem doorgebracht mooie fase van mijn professionele leven. Mij zijn verhalen, zijn bedrijf, d.w.z. ontbreken zijn rituelen, op de boot stappen en allereerst schone zeilschoenen aantrekken, om niet vies te worden het deken. Plaats de tas op de gebruikelijke plaats benedendeks. Ik mis hem, zijn glimlach toen hij de dame weer zag (zo noemde hij haar boot), zijn stem toen hij belde Commandant. En ik denk dat het zeilen veel gemist wordt.

• Lorenzo Mazza

De herinnering die ik aan Pasquale heb is buitengewoon positief en prettig. Hij had een zeldzaam vermogen tot evenwicht in de visie en het doorzettingsvermogen van zijn projecten. Hierin blijft een uniek, ongenaakbaar voorbeeld.

• Tiziano Nava

Hij was de heer van het zeilen, een hartstochtelijke passie voor regatta's en veel geluk. ik herinner die voordat hij aan boord ging altijd een vreemd zilveren voorwerp tevoorschijn haalde, dat ik niet heb begreep nooit wat het was en zei dat ik erover moest schrijven, anders zou het niet bewegen. Hij was geweldig, er waren anderen zoals hij.

• Alexander Nazareth

Zelfs vóór een “meesterreder”, Pasquale was een geweldige heer die het deed dingen met plezier en heel goed. Dit is hoeveel ik begreep toen ik voor het eerst naar *Bra-*

gaat en dat heb ik als bemanningslid, als onderdeel van het ontwerp, leren waarderen team van zijn eerste boten, maar vooral als vriend, een vriendschap die duurde tot naar de laatste. Hij had een enthousiasme dat bijna gedurfd was tiener in zijn grote liefde voor regatta's en de zee, die hij overdroeg aan degenen die dat wel hadden rond om dat team te creëren waarvan niet ze gingen niet meer van boord, zelfs niet toen ze werden opgepakt andere wegen. Tijdens de ORC-vergaderingen van 2004 tijdens een diner met z'n tweeën in het beste restaurant van Kopenhagen bekende hij mij dat hij graag had willen stoppen en de laatste *Brava* wilde verkopen om een shuttle te regelen om in rond te rijden rust om van de zee te genieten. Maar terwijl hij aan het praten was, ja hij begreep dat dat slechts een excuus was dat ja het was gebouwd voor zijn kwalen, dacht hij bij TP 52 kon hij zelfs zonder wisselen problemen vragen over verplaatsingssshuttles a die over de regels van de nieuwe klasse ontluikend. Ik geloof zonder het te weten Pasquale en de *'Brava'-stijl*, ik zou nooit de stap hebben gezet om een passie te transformeren voor zeilen en racen, in levenswerk.

• Mauro Pelaschier

Pasquale is voor mij een heleboel fantastische herinneringen. Ik zat in de overgangsperiode tussen de driften en de heuvel, en vroeg me om deel te nemen aan zijn project, waarbij hij me onmiddellijk vertrouwde. Het volgende jaar maar *Azzurra* 's uitdaging begon en hij, wie was het onder de supporters zei hij tegen mij: "Mauro, vergeet het maar onze verplichtingen, je moet gaan". Een paar jaar na het script was het hetzelfde, met de tweede uitdaging van *Azzurra* en hem, eerst om mij te pushen richting de America's Cup. Dit toont aan dat hij veel verder keek dan alleen zijn eigen belangen, hij had een bredere visie. Wij zijn gebleven vrienden, een zeer waardevolle vriendschap voor mij.

• Matteo Piazzi

Pasquale was de leider van een gezin waarin Ik ben geboren en getogen als zeeman. Ik heb 15 jaar met hem doorgebracht en ik heb me altijd als hem gevoeld gesteund, vooral bij nederlagen en nederlagen fouten. Als hij in iemand geloofde, deed hij het blindelings hielp hij hem groeien en verbeteren. Een groot man, een groot sportman.

• Andrea Vallicelli

Ik ontmoette Pasquale Landolfi in en tussen '78 we zijn niet alleen als sportvereniging geboren duurde bijna tien jaar, maar een relatie van vriendschap en achting werden nooit onderbroken. Veel van de sportondernemingen op internationaal niveau (waarvan ze betrokken ook mijn studio) zijn geboren uit zijn vitaliteit en zijn capaciteiten managementvaardigheden, zijn verbeeldingskracht en vindingrijkheid, zie ook de eerste Italiaanse uitdaging op de America's Cup. Ik geloof dat mensen het leuk vinden Pasquale, er zou een grote behoefte zijn vandaag de dag, en niet alleen in de zeilsector.

L'erotteCaribbean delte am D sk

door Andrea Casale - foto Studio B orlenghi

De R orc Caribbean 6 0 0 is een van die regatta's die herinneringen worden aan een , ' A ervaar onvergetelijke leperchivi is een bijgewoond levenDe aregata georganiseerd door de mythische R orc Club uit Londen, zeer interessante en gemakkelijke route tussen haar van de Caribische archipel. en gedefinieerd Middenzeerace van het Caribisch gebied " zon voor het spiegelbeeld van de route van dezelfde lengte (precies 6 0 0 mijl) en de adembenemende passages van de zonnen, actieve vulkanen en archipels • onvergetelijk Je vertrekt en komt aan vanuit het laboratorium aiadi Engelse haven op het eiland Antigua en zeil rond Barbuda en volg S apa Saint Barths Sinterklaas door of links richting de rokende vulkaan Montserrat, en dan landt en draait - navigatie over het grote eiland Frans Guadeloupe en dan weer richting de Noord-West, om terug te keren naarAntigua zullen ze rond de Redonda-rots cirkelen (de S-trombolicchio van het Caribisch gebied). In het kort, een fascinerend technisch parcours met veel , met geërodeerde en verplichte passages en veel manoeuvres. Dit op 2 0 1 0 was de tweede opeenvolgende deelname aan de race door de bemanning van de Swan 9 0 Dsk van reder Danilo Salsi . Het was een eerder bewijs van andere editie van verschillende weersomstandigheden of tegengekomen speurtochten iets meer dan 5 0 uur onze huidige tijd in de winderige editie van 2 0 0 9 ruim 7 0 deze medeplichtige een Alise of een beetje , niet erg genereus ...

De race is echt aangenaam, de uitstekende mensen worden afgewisseld met de sierlijke zomersteegjes, en we weten niet of squall "en in de praktijk er onweersbuien, onweersbuien, , zouden we graag willen deelnemen aan het geval dat we op volle zee blijven zonder het hele jaar door te passagiers, afleveringen aan boord hoeven dragen, de route bleek te worden verhandeld: naast het feit dat we tussen vrolijke beuglijnen moesten leven zijn! Ook deze boten zijn lokale , en bij velen kwamen we een aantal kieuwen en dolfinen tegen " aan het einde , vooral in de laatste vissers op kilometers water tussen Redonda en , er is een megagattery voor ons ontstaan, paar momenten van verbazing Antigua met alle bemanning , en opwinding, en deelnemen aan deze regatta is veel eenvoudiger dan je zou denken.



Antigua en in de buurt van Saint Martin (ongeveer 160 km) zijn veilige en goed uitgeruste havens, die gemakkelijk rechtstreeks vanuit Londen en Parijs kunnen worden opgehaald. Het lijkt mogelijk om deel te nemen door ter plaatse een mooie regattaboot te huren of naar Farr 6 5 te gaan. Extreem actief (www.ondackoceanracing.com) op - hier staatde 'Orcel' l rc bijna bekend,als een regatta met een lokaal beoordelingssysteem genaamd C sa (Caribbean San - ne voor ò ling Association), een heel eenvoudig, praktisch, in volledige Caribische stijl ... en gemakkelijk te intuïtief systeem voor het Te am D sk het was weer een deelname en een echte en echte tijd . Sinds twee jaar worden we gefaciliteerd door het comfort van deze krachtige en snelle , maar in het verleden zijn er veel Swan 9 0-deelnames met een Swan 4 5-fokkers en de Middle Sea Race Fastnet , nieuwe havens geweest in de Bermuda Race en zelfs H obart. in Sydney - De inspiratie van al die geliefden is altijd de gebruikelijke D anilo S als die volgt met een bijzonder oog en met nieuwsgierigheid de zeil- en wedstrijdactiviteiten die plaatsvinden buiten de Middellandse Zee en de Gekoloniseerde 'Ercole. Een voorbeeld om na te volgen, omdat we te vaak de neiging hebben om regatta's en ervaringen uit onze regio te herhalen. En in plaats daarvan zijn er heel veel manifestaties en navigaties over de hele wereld die het verdienen om er minstens één keer in het leven van een zeeman te zijn.



Ja , unarmatoreglobetro tt er

Van de races in Australië tot de legendarische Sydney-Hobart en die in de Caribische Zee, deze R , als orc 6 0 0 de eigenaar D anilo S alsi (op de foto links) bevestigt zichzelf als een van de meest eclectische mensen die er zijn .

bij pro-D , het D sk-team is, zoals altijd, betrokken regatta's met voldoende details: wat ops ertoe aanzet om "buiten de gebaande paden" te gaan. Allereerst de passie voor de gereguleerdhoogte en vervolgens de wens om het zeilen naar Italië te brengen waar het is geweest te lang afwezig. Welke regatta herinner je je met het grootste plezier en waarom?

Zeker de race Sydney - Hobart, omdat het een regatta is in een bepaalde zee, de Straat van , Bass, heel anders dan onze trimaries, veel uitdagender, zelfs in extreme omstandigheden zoals die we tegenkwamen. En dan omdat we wonnen in onze klas!

Denkt u niet dat uw ervaring nuttig kan zijn voor deelname aan een groot evenement als de Volvo Ocean Race?

Zeker , Ik sluit niet uit dat er sprake is van enige vorm van embridel

Onze bemanning zal u bijwonen en u af en toe een rondleiding geven. Zou u graag willen organiseren en/of deelnemen - blijkbaar in de organisatie van een uitdaging, maar budget is belangrijk en dit is niet het juiste moment om het benodigde geld in te zamelen. Wat zou je een jonge booteigenaar adviseren die de wereld van offshore racen wil betreden?

Zorg allereerst voor een stabiele en betrouwbare taat. uitrusting - reken dan op een boot die altijd in perfecte staat wordt gehouden (breuk is de belangrijkste oorzaak van storingen). Als het een boot is met goede beoordelingen, nog beter!





Lombardini Cup Trofeo Bernetti (Sistiana 3 ottobre)

La Duecento (Caoile 21-23 maggio)

Lombardini Cup Sesta CoppaMerica
(Marina di Ravenna 4-5 settembre)

Regata del Conero
(Ancona 12 settembre)

Comet Cup (Marina di Cala Galera 7-9 maggio)
Trofeo dei Reali Presidi di Spagna
(Talamone, Porto S. Stefano, Porto Ercole 30 maggio - 2 giugno)

Italian Cup
(Civitavecchia 12-13 giugno)

Roma per 2 (Riva di Trionfo 18-25 aprile)

III Trofeo Porto di Roma Lombardini Cup (Roma 4-6 giugno)

Coppa Italia Trofeo Lombardini classe IRC
(Roma 24-26 settembre)

Round Sardinia Race
(Cagliari 24-30 settembre)

Settimana Velica Ponziana
(Ponza 12-15 luglio)

Lombardini Cup Campionato Nazionale delle Scuole di Vela
(Cagliari 1-2-3 maggio)



C'è aria di sfida.

La Lombardini Cup è il circuito di regate d'altura che riunisce alcune tra le più interessanti manifestazioni veliche in Italia. Una giuria costituita da Giulio Guazzini, Cino Ricci e Giovanni Soldini, valuterà le imbarcazioni che parteciperanno a più tappe aggiudicando al vincitore il Trofeo Lombardini Cup 2010.

www.lombardinimarine.com

LOMBARDINI
Marine
academy
2010

La Lombardini Academy concretizza l'impegno della Lombardini Marine alla diffusione dello sport velico in Italia, organizzando un circuito di regate riservato alle scuole di vela.

LOMBARDINI
Marine

TOTAL

LOMBARDINI MARINE e TOTAL navigano insieme.

De welkome/onwelkome taak van maten

door Cesare Cislaghi (Fiv-Orc-meter)



Meetcontroles

Ik ben nooit,

helaas, te populair bij zeilers; Niet

Ik ben omdat binnen

aardig voor iedereen

van ons doen het graag controleren, maar

vooral omdat

voor veel concurrenten

is de maat nog iets te veel

mysterieus en er is nog steeds de angst om dat niet te doen kan nooit helemaal in orde zijn.

Enkele jaren gevolgd als meter i

winterkampioenschappen in Fiumicino en Riva van Trajanus heb ik met voldoening opgemerkt

Overtredingen van de meetregels komen steeds minder vaak voor, maar zijn nog steeds

wijdverspreider dan wenselijk zou zijn. Ik zal de weinige, zeer weinige, niet rapporteren

"vrijwillige" overtredingen, d.w.z. die waarvan

de eigenaar wist heel goed hoe

bijvoorbeeld dat van het declareren van een helix a vaste bladen, terwijl een propeller was gemonteerd

paraplu. Ik wil alleen onthouden dat deze overtredingen als 'kwaadwillig' worden beschouwd en dat het risico

verre van ver, is dat de jury van toepassing is

regels 2 en 69 van de RRS die gepaard gaan met bijzonder zware sancties, tot en met eeuwige

uitzetting uit de FIV in

geval van zeer ernstig onsportief gedrag. Ik zal het

daarom alleen hebben over de overtredingen

door onzorgvuldigheid of onwetendheid:

beide zijn uiteraard situaties die

ze kunnen niet als excuus worden aangevoerd, maar als er iets is, zijn ze verergerend!

Het algemene principe met betrekking tot tonnage is dat de enige persoon die verantwoordelijk is voor de

juistheid ervan de persoon is aan wie het vaartuig is toevertrouwd

deelneemt aan een regatta, of het nu de eigenaar is of

gewoon de schipper van de specifieke regatta. Zelfs als het de maat a was geweest

een fout maakt bij het uitvoeren van een meting, anders was het de

secretariaat om fouten te maken bij het verzenden of in

transcriberen de gegevens, in al deze gevallen de

de verantwoordelijkheid zou nog steeds bij hem blijven

schipper, van wie op zijn hoogst erkend zou kunnen

worden dat hij te goeder trouw was, maar dit zou de

objectieve verantwoordelijkheid van dat niet doen niet verminderen

na te hebben geverifieerd dat de metingen weergegeven op

certificaat komt precies overeen met

die van de boot.

Ondanks mijn aandringen door de jaren heen,

de meest voorkomende overtreding is degene die

betreft de tonnagemerken aan de leiding

van de boom (de meting van de P) en in verschillende delen van de

giek (de grootte van de E). Velen doen dat nog steeds niet ze kennen de afmetingen van de poten van een grootzeil

ze worden niet op het grootzeil zelf genomen, maar hun nummer moet op de antennes worden aangegeven

maximale verlenging. Bij het ontbreken van het

meetmerk wordt de meting uitgevoerd tot

grootzeilvalkatrolgroef

bij de masttop en op het uiterste punt

Varea van de hausse. Het spreekt vanzelf dat in gevallen waarin

de merken zijn vrijwel altijd weggelaten

deze metingen blijken de

tolerantie van 1 procent voorzien door de verordening



Irc klaagt en de boot riskeert een straf van de jury.

De 1 procent

betekent 10 cm voor een grootzeil met een voorlijk van 10 meter, en 10 cm bij de masttop

het zijn er maar heel weinig. Vaak ook de afmetingen

van de zeilen zijn onjuist en hierop

Mijn advies is overigens om het te doen

altijd helpen bij het controleren van de metingen

door een deskundige, beter door één

meter. Wees voorzichtig dat niet altijd





misschien zijn de "standaard" correct gekopieerd van de door de werf gedrukte commerciële folder. Het lijkt eenvoudig om een zeil te meten, maar voor degenen die het nog nooit hebben gedaan: het is niet eenvoudig, en de fouten die worden aangetroffen bij het uitvoeren van controles tonen dit aan, en in dit geval de goede trouw. Het is geen excuus. Let vooral ook goed op de metingen van de stoten bij de boeg en achtersteven die afhankelijk zijn van de vorm van de romp, maar ook door zijn verplaatsing, die varieert vaak van boot tot boot, vooral als Anders "ingericht" door de eigenaar. Het is niet eenvoudig om het momentum te meten en als u daar niet toe in staat bent, vraag dan degenen die dat wel kunnen om hulp je helpen. Opnieuw een foute meting, bijna altijd minder serieus omdat het binnen de tolerantie de lengte van de paal is. De reden voor de fout het komt vaak door de verschillende methoden van maatregel aangenomen door het IRC en de ORC. In de IRC het wordt bewapend in een longitudinale positie gemeten en gelijkgesteld met een mogelijke boegspriet, terwijl dit bij de ORC gemeten wordt dwars in volledige kwadratuur; bij de twee methoden zorgt de grootte van de belhardware voor het verschil tussen maatregelen. Dit voorbeeld nodigt u uit om dat niet te doen klakkeloos de metingen van a overbrengen ORC-certificaat op die van een IRC-certificaat, en dit geldt in het bijzonder nog meer voor de verplaatsing van de boot, wat een goede zaak is

rechtstreeks geëvalueerd met een rollenbank en met de hulp van degenen die het kunnen certificeren weging. Ten slotte zijn er veel overtredingen van de Bijzondere Verordening ORC, d.w.z. de regels die betrekking hebben op veiligheidsuitrusting, die zijn door de FIV aangenomen voor de offshore-activiteit en waarnaar veel Regatta-commissies uitdrukkelijk verwijzen in de toewijzingsberichten meestal categorie 4 ook voor regatta's in warme en beschermde wateren, maar waarvoor wij zijn niet in staat om adequate regelingen te treffen hulpverleningsvoertuigen vereist door categorie 5. In categorie 4 wordt dat strikt verwacht de reddingsvesten zijn die met de vereiste certificering en zijn hiervan voorzien drijfvermogen van minimaal 150 Newton. Naast de vele andere voorzieningen herinner ik me die van de zachthouten pluggen om alle waterwegen af te sluiten die in verbinding staan met de zee-inlaten. Wiggen hoeven niet maar wees jaloers bewaard in de in de originele verpakking en eventueel opgeborgen wie weet waar. Elke zeekraan moet dat hebben in zijn omgeving de houten kap van voldoende maat, misschien vastgebonden met één touw dat onmiddellijk gebruik niet verhindert. Tot slot wil ik u herinneren aan de verplichting dat er in het vierkant een diagram met de punten wordt weergegeven opbergen van veiligheidsuitrusting, in zodat iedereen van de bemanning dat is in noodgevallen geïnformeerd. Ten minste een keer per jaar de tabellen opnieuw lezen

Speciaal Reglement op de ISAF-website en binnenkort ook op de FIV-website vertaald in Italiaans. Je denkt nooit aan veiligheid genoeg en ik herinner me die eigenaar die hij altijd jaloers in zijn zak bewaarde van zijn broek de motorsleutel; in zee glipte, gelukkig was hij aan boord die in staat was een zeilmanoeuvre uit te voeren herstel van de man overboord, maar de tijden waren erg lang en de risico's waren aanzienlijk groter. Nu is het duidelijk de motorsleutel hangt altijd boven de dinette! Concluderend nodig ik u uit om te verifiëren dat de afmetingen van uw certificaat, zowel ORC als IRC, zijn volledig compatibel met echte metingen van de boot en ik verzoek u dringend deze niet buiten te laten geen van de vereisten met betrekking tot de veiligheid en dit niet alleen om uiteraard een diskwalificatie te voorkomen. Tot slot, als u twijfels heeft vraag het aan degenen die er meer van weten en neem eventueel contact op met een meter die u kan helpen Ze oplossen. En als je elkaar toevallig tegenkomt tijdens een regatta om een cheque te ontvangen van de meting moet samenwerken, omdat de meter er niet is om u te 'scheuren', maar alleen om u te 'rippen' helpen u om in tonnage te zijn en zorgen zo voor de gehele vloot van uw regelmaat. Soms lijkt het mij dat de taak van de meter onaangenaam is, zowel voor mij als voor de concurrenten, maar dan besef ik dat de racers ze groeien in bewustzijn en aandacht en Zelfs zondagen maken mij blij regenachtige winters brachten het meten van boten door.

● **JE BENT HIER**
● **WE ZIJN HIER**



2.000 PUNTEN VAN
TECHNISCHE ASSISTENTIE,
MEDISCHE EN LEVENsstIJL
IN DE MIDDELLANDSE ZEE
DAT ZIJ KUNNEN
JE BEREIKEN
WAAR JE OOK BENT
24/7/365.

GENIET VAN JE VAKANTIE





**La tua barca, la tua regata, la tua stagione
diventano un libro personalizzato
con immagini e contenuti realizzati appositamente
da professionisti del settore.
Si chiama Seabook.
Vieni a conoscerlo**



Il team di Seabook sarà presente alle principali regate dei monotipi Melges 24, Melges 32, X-35, X-41 e del circuito di vela d'altura per Orc e Irc come la Settimana di Alassio, Pasquavela, Trofeo Accademia, Trofeo Pirelli, Settimana dei Tre Golfi, Trofeo Gavittello d'Argento, Campionato Europeo Orc di Cagliari, Campionato Italiano assoluto di Livorno, Maxi Yacht Rolex Cup e Rolex Swan Cup.



www.sea-book.com - fabiotac@tin.it - tel. 335 377605

Livorno bereidt zich voor op de Italiaanse kampioenschappen

van Aurelio Magnini

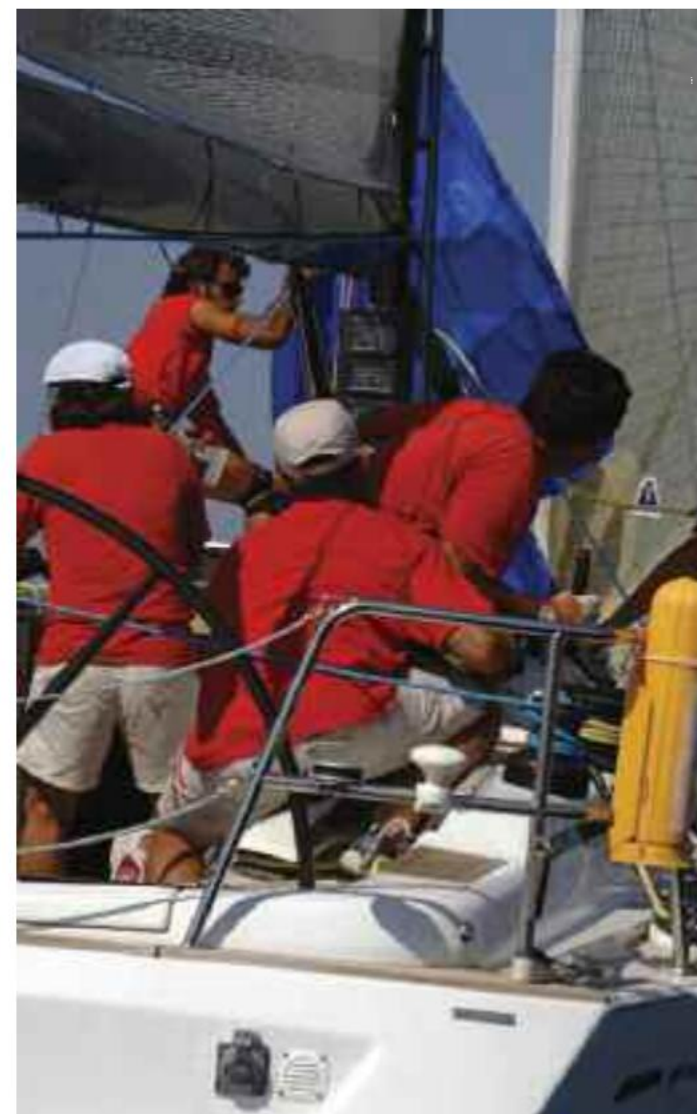


Drie steden, Livorno, Pisa en Viareggio, en de zes organiserende clubs, voeren al geruime tijd offshore-zeilactiviteiten op hoog niveau uit.

Ze zijn klaar om, zowel op zee als aan land, deze belangrijke gebeurtenis te verwelkomen die het hoogste punt van het offshore-raceseizoen in Italië vertegenwoordigt.



Livorno, 22/28 augustus 2010



Tijdens de laatste Livorno Naval Academy Trophy werd de volgende editie van het Italiaanse Absolute Offshore Sailing Championship 2010 gepresenteerd, opnieuw gepland in Livorno, van 22 tot 28 augustus. Het evenement, georganiseerd door het Toscaanse Zeilclubcomité, dat de Livorno Yacht Club, de Livorno Nautical Club, de Versilia Nautical Club, de Italian Naval League van Viareggio, de Italian Naval League van Pisa en de Maritime Republic Yacht Club van Pisa verenigt, met de steun van de Italiaanse Offshore Sailing Union en de Italiaanse Zeilfederatie, zal de deelname zien van de 60 beste offshore-boten op het Italiaanse toneel met Orc International-tonnagecertificaat, die zullen strijden in een reeks regatta's tussen boeien. Boten van de verschillende kwalificatieregatta's die door het hele land worden georganiseerd, evenals enkele wildcards met alle hoofdrolspelers van het seizoen, te beginnen met de bemanningen die vorig jaar de nationale titels in Gaeta wonnen. "We doen ons uiterste best, het is een opmerkelijke inspanning, maar we hebben veel vertrouwen in het succes van het evenement", verklaarde Tommaso Spadolini, voorzitter van de Yacht Club Livorno, logistieke basis van het kampioenschap, die de volledige samenwerking met alle havenbedrijven bevestigde. autoriteiten. In dezelfde lijn maakte Domenico Mei, voorzitter van het Comité van de Toscaanse Zeilclubs, de balans op van de situatie en verklaarde dat "van de boten die voor de gelegenheid gekwalificeerd en uitgenodigd zijn, het plafond van 60 geregistreerde boten beslist een prestatie is." De locatie van het evenement is de Yacht Club Livorno, die onlangs is gerenoveerd. De kade van de club, waar alle deelnemers zullen verblijven, zal worden omgetoverd tot een exclusief voetgangersgebied en zal ook plaats bieden aan een regattadorp met talrijke stands. Het programma omvat een reeks races tussen de boeien (geen lange races in het programma), die, afhankelijk van de weersomstandigheden, zullen worden gehouden op een regattaveld ten noorden van Livorno, voor Marina di Pisa, of op een het zuiden, ter hoogte van Castiglioncello. De wind zal in die periode (eind augustus) naar verwachting rond de 10-14 knopen zijn. Het Italiaanse Offshore Zeilkampioenschap 2010 heeft al de bescherming gekregen van de regio Toscane en de provincies Pisa en Livorno, evenals de technische sponsoring van het kledingbedrijf Nyl. www.ccv.it

Orc International, een systeem dat werkt

van Clyde Carter

Hoe de passie voor zeilen ontstond en vooral voor het plannen?

Ik kom uit La Spezia, een stad aan de kust met een kloof die speciaal gemaakt lijkt om naartoe te gaan zeil. Als kind uitgaan en op boten stappen

het was alsof een jongen uit Brunico uitging trek je ski's aan. Duidelijk de echte passie rijpte toen ik op 8-jarige leeftijd ontdekte de driften. Het idee om verder te gaan een door de wind geblazen voorwerp raakte mij gefascineerd. Om deze reden bleef ik, in plaats van het typische competitieve proces, doorgaan

boot om de mechanismen te begrijpen die er aan ten grondslag liggen het zeil. Toen ik twintig was, heb ik een jaar lang het prototype ontworpen, gebouwd en getest een landvoertuig dat de grens overstak Mauritanie onder zeil.

Waar was je hoofdvak in? afstudeerfase en waarom?

Ik heb mijn hogere opleiding aan het Instituut afgerond Gerenommeerde nautische technicus uit La Spezia als een van de beste in Italië, waar ik Ik studeerde af met topcijfers; daar Ik heb gestudeerd om Kapitein te worden bedekt, met veel technische onderwerpen en wetenschappelijk zoals vlakke navigatie, instrumentnavigatie, meteorologie, veiligheid en maritieme structuren. Vervolgens behaalde ik het diploma in scheepsontwerp aan de Universiteit van Genua met het geluk dat ik dat had

zoals professoren, geweldige professionals zoals bijvoorbeeld de jonge en briljante Mario Caponnetto, onlangs in de schijnwerpers nieuws voor de BMW Oracle vleugelmast .

Nadat ik de universiteit met volledige cijfers had afgerond, specialiseerde ik me in composietmaterialen en perforaties.

tips voorspelling zowel in Italië als in het buitenland. Prestatievoorspelling gericht op optimalisatie van rompen, appendages en vloeren Velici is sinds het begin de drijvende kracht achter de mijne interesse, al sinds ik een kind was de experimenten met de houten Optimist, aangepast... Composietmaterialen zijn dat dus wel een van de tools waarmee het mogelijk is om veel van de optimalisaties te verkrijgen

ze zijn rond de tafel ontworpen. **Geloof u dat het IMS, het huidige ORCi, de meest geldige meetsysteem, denk je dat er andere betere zijn?**

Persoonlijk heb ik te maken met regelgeving maat voor de lengte sinds ik begon te werken als kantoorassistent

van anderen en vandaag de dag heb ik mijn eigen studio, de enige regeling die overleefd heeft is de Orc Internationale. Dit zou je een pauze moeten geven over de goedheid van het systeem, laten we dat niet vergeten het heeft altijd als doel mensen samen te laten rennen heel verschillende boten van elkaar, die in sommige gevallen kunnen leiden tot kleine fouten in de schatting van de compensatie, maar het zijn herhaalbare en beheersbare fouten in de ORC, ondanks andere regelgeving waarbij veranderingen in de rating vaak voorkomen ze volgen geen wetenschappelijke basis. Sinds wanneer ja het wordt opgelegd als een evolutie van het IMS, ha toonde veel veranderingen ten gunste van veiligheid en ontmoediging van methoden kunstmatig om de boten te vertragen om de rating te verbeteren. Er werken veel ontwerpers ze hebben dit specifieke veld niet geïmplementeerd dit aspect, maar de Orc Int. laat boten eindelijk zo snel mogelijk varen

mogelijk. Bovendien is het de enige regeling die op een wetenschappelijke en gemeten manier is het in staat de prestaties van bepaalde boten te voorspellen, zoals degenen met een dubbel roer, een kantelbare kiel of waterballast, en die ook de mogelijkheid hebben om de correcte interpretatie van bepaalde zeilplannen die zeilen gebruiken zoals nulstaarten, asymmetrische spinnakers, grootzeilen met vierkante bovenkant grote maan. Dit betekent het aanmoedigen van experimenten en het in water zetten geavanceerde en innovatieve boten.

Met Orc International, een boot

Hoe concurrerend kan het zo blijven?

Ieder jaar zien we een model boot



Paganini, eigenaar van de Paganini Marine Workshop in La Spezia, houdt zich bezig met het ontwerp en de optimalisatie van race- en cruiseboten.

nu vergeten, om uit te blinken in belangrijke regatta's. Ook zie je veel boten

prestaties die ooit ondenkbaar waren het zien van regatta's gewonnen in Ims, vandaag uitblinkend. Ik geloof dat een serieboot, waar de nodige maatregelen zijn genomen

punt van aanhangsels, trims, tuigage en put meegebracht door de bemanning, mogen ze blijven

lange tijd concurrerend. Duidelijk, en niet toevallig de boten die overblijven concurrerend zijn die waar reders actief zijn liefde en interesse blijven hebben Zij. De figuur van de reder zelfs nog meer de boot is strikt verbonden met het concurrentievermogen van de boot zelf; zonder flauw te vallen, zoals velen denken, maar met a continue en gestructureerde bijdrage aan verbeteringen zelfs als het gaat om details die gewoonlijk over het hoofd worden gezien, lijken veel boten niet ouder te worden, zelfs niet als het gaat om de resultaten.

Laten we het hebben over de nieuwe huisartsenklassen. Voor welke redenen hebben ze nog niet hetzelfde succes genoten als de IOR Level-lessen destijds?

Ik heb met passie en interesse deelgenomen aan de technische vergelijking tussen zogenaamde ontwerpers van de Orc om hun mening te geven over de eerste schetsen van de GP Classa. Nu geloof ik heel erg in de regelgeving met boxregels dat ze zijn naar mijn mening erg stimulerend ontwerpers en racers. Het probleem is, denk ik dat deze GP-klassen in hun versie worden begrepen

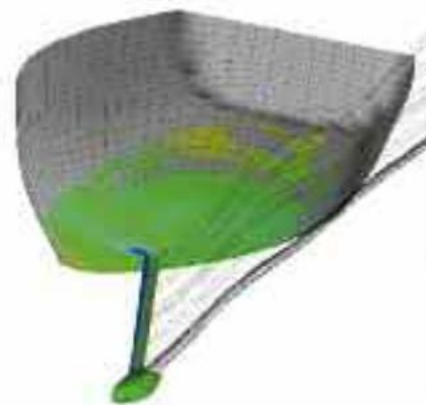


solo per passione



sailongue

struttura in fibra di carbonio
e telo confezionato con vele usate



noch koningin van de 42', leggen budgetten op die te groot zijn voor de korte levensduur die een boot als deze op het hoogste niveau kan hebben. Toen werden ze geïntroduceerd in een tijd van grote economische soliditeit waar de sponsors er waren er veel, maar nu is alles anders. ik voed veel belangstelling voor de klasse Gp 26, die binnen is verhouding de best presterende van de drie, maar het gaat hier niet van start, terwijl je in Argentinië bent ze begrepen de filosofie goed en zijn er zeer interessante boten. Ik denk dat het succes van de Level Ior ook te danken was aan het feit dat er desgewenst ook in de thuisgarage een boot gebouwd kon worden, met technologieën menselijk, terwijl dat voor een Gp 42 onmogelijk is. **Zoals je kunt zien, zijn de nieuwe boxregelklassen zoals Tp 52, Stp 65 en Volvo Ocean 70?**



Ik ben die seconde een beetje teleurgesteld over de Tp 52s mijn technische indruk ontbreekt, in veel exemplaren van de regel die geldt een klasse van deze soort, dat wil zeggen de zeevaart of beter gezegd de mogelijkheid om voor de kust te varen onzekerheid. De Stp 65 zijn voorlopig zo weinig dat ik geen technisch oordeel wil uiten, omdat ik er dichtbij ben gevaren Sommige hiervan kunnen echter van mij zijn leek onder bepaalde omstandigheden enkele prestatietekorten te hebben. Een opkomende klasse waarmee ik sinds de oprichting veel heb gevaren, is de klasse 40. Deze boten, gemaakt volgens een doos regels goed doordacht, zelfs onder de aanpak economisch van de bouw, vertegenwoordigen zij een uitstekende mix van zeeheid, economie en prestaties en ik geloof dat zij de moeders zijn van volgende boten voor snel varen. **Jouw filosofie is professionaliteit, duidelijkheid en nederigheid: kunt u dit toelichten?** Ik ben iemand die veel surft, die mij kent Je weet het goed, daarom overkomt het mij zo vaak

om mezelf op de kade te vinden als onderdeel van een bemanning. Het idee dat een reder mij kan voor een goede reden op de kade jagen van mijn onprofessionele houding en Het is duidelijk een afschrikmiddel en een leuke stimulans als ik op kantoor aan een project werk. Trouwens, dat is het echte punt: ik kom eraan uit een familie die mij het goede heeft bijgebracht test de waarden van respect voor anderen en loyaliteit, duidelijkheid in relaties en respect voor iemands woord. Naast de optimalisaties en tonnageregeling verzorg ik beheer van werken en herinrichtingsontwerpen van boten van zeer hoog niveau en, indien Heeft u enig idee van de economische middelen die op het spel staan? banen als deze, je zult die duidelijkheid begrijpen en professionaliteit zijn van fundamenteel belang, vooral als u te maken heeft met buitenlandse klanten wier cultuur heel anders is wij Italianen zijn zeer alert op deze aspecten. **Wat zijn je huidige projecten?** Ik volg de herinrichting en transformatie van een 82' Amerikaanse maxi, misschien wel het nieuwste Ims-racerproject van de Sparkman & studio Stephens, evenals enkele grote zeilschepen. Op het gebied van optimalisaties ben ik op verschillende terreinen betrokken van Italië op evenveel boten voor de welke Ik optimaliseer de certificaten, wijzig of vervang de bijlagen, teken zeilplannen en het uitvoeren van prestatieanalyses. Dat is ook een van mijn activiteiten van de ontwikkeling van boten op zee, voor aanpassingen of technische controles, die samen met de vele regatta's en navigaties die dat met zich meebrengt Ik laat me niet veel vrije tijd. Onlangs is begonnen met de bouw van een nieuw gebouw mijn plan voor een 36' om te cruisen



offshore, afgeleid van de klasse 40 en schaven. **Wanneer u de opdracht krijgt a project, waar en hoe begin je?** Deze vraag veronderstelt a slaapverwekkende reactie en waarschijnlijk niet veel begrijpelijk. In mijn werk heb ik te maken met verschillende takken van de maritieme architectuur, dus het is erg moeilijk om samen te vatten vanwaar Ik zal beginnen, kortom, het hangt van het geval af. Echter gemeenschappelijke noemer zijn een reeks van Vragen die vanaf het begin gesteld moeten worden een optimalisatie, herinrichting of bouw. Wat zijn de bepaalde gegevens? Wat Ja wacht je op de eigenaar? Wat zijn de voorwaarden langs de rand? Kunnen we toekomstige problemen voorspellen? Zullen we ze kunnen oplossen? We hebben soortgelijke ervaringen waarop we de eerste bevindingen kunnen doen? Zijn de baten groter dan de kosten?

Wat is volgens jou de toekomst van design? Zullen we grote veranderingen ondergaan? Veranderingen vinden voortdurend plaats, maar ze worden vaak gezien als kleine stapjes die allemaal samen echte sprongen vertegenwoordigen vooruit. Ik geloof dat de typische zeilbootgebruiker zijn ideale boot heeft nog steeds erg geworteld in eerdere concepten en verouderd; om deze reden zullen grote veranderingen, die binnen ieders bereik liggen, mogelijk zijn vinden plaats wanneer bepaalde concepten uit de hoofden van bootgebruikers worden uitgeroeid. Hoe dan ook, om grote veranderingen in de geest te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat grote evenementen zoals de America's cup, de Volvo Race, de regatta's van 60' monohulls en andere beheerde boten laten we als team doorgaan. Bovenal: bedankt naar het onderzoek dat voor deze boten is ontwikkeld vandaag kunt u genieten van technologische voordelen zelfs op cruiseboten.



...regolati il più bello dei nostri mari.

Ci fidiamo solo della nostre barche extra-selezionate e dei professionisti che le gestiscono. Così, dove gli altri non possono offrirti barche conosciute, noi possiamo garantirti la barca migliore, adatta alla tua vacanza. Ti stupirai di quanto possiamo coccolartil

Visita il nostro sito e scoprirai che, i nostri, non sono i soliti orizzonti.



Een buitengewoon succesvolle neofiet

door Emanuel Richelmy



De eerste regatta van het seizoen op het gebied van midden-Tyrreen, de historische Pasquavela van Porto Santo Stefano, eindigde met veel stijlvolle winnaars en een absolute dominator. Daar boot die meer dan enig ander opviel in de vloot die de zeilen heeft gekleurd wateren van de Argentario, is de X-37 *Rewind* van de Ancona-reder Claudio Paesani en van stuurman Jacopo Lacerra, naast de tactiek van Luigi Masturzo, eerste in de groep Irc 2 (met drie overwinningen uit drie regatta's) en in Orc-groep overall (met twee overwinningen en een tweede plaats). Kortom, in de am-

lijst met beoordeelde offshore-boten, *Rewind* maakte een verschil en bevestigde dat i resultaten vorig jaar behaald in de Adriatische Zee niet toevallig was aangekomen en dat de bemanning Ancona was helemaal geen meteor, Integendeel. Wat echter indrukwekkend is, als het gaat om Claudio Paesani en de zijn passie voor zeilen en regatta's, dit zijn de tijden. Verrassend kort. "Ik werd heel laat verliefd op zeilen", vertelt hij ons aan de telefoon terwijl hij zich voorbereidt om naar huis terug te keren na de eetbui Argentario awards, «drie jaar voor precisie». Slechts drie jaar? Mogelijk? "Ja dat weet ik, Het lijkt misschien vreemd dat bepaalde resultaten in zo'n korte tijd kunnen worden bereikt, maar zo is het. Dan is het duidelijk niet dat ik dat niet eerder was nooit naar zee geweest. Ik heb het vele jaren gedaan windsurfen op hoog niveau, inclusief regatta's, e dan ben ik een liefhebber van groot wildvissen, daarom worden de verzamelde kilometers niet meegeteld op motorboten. Maar ik miste het zeilen, en hier ben ik dan eindelijk, op 57-jarige leeftijd erin geslaagd deze tekortkoming goed te maken." EN Daarbij stopte Claudio Paesani niet niets aan het toeval overgelaten, te beginnen met een grotere boot klein ("een sterk gemodificeerde First 31.7 met waar we ons ook enorm mee vermaakten als we vaak achterop kwamen"), en ging toen naar boven

qua omvang en vooral qua concurrentievermogen met de huidige X-37, genaamd *Rewind Energiebronnen* als eerbetoon aan een hoofdbron sponsor die op de een of andere manier een geschiedenis heeft die volgt op die van de reder Paesani. "Ja, het is een relatief jong bedrijf, dat wel zich bezighoudt met hernieuwbare energie en die een waanzinnige groei heeft doorgemaakt, zowel in Italië als in de VS in het buitenland, vooral de laatste jaren. Op de laatste Barcolana was hij met één aanwezig stand die aanzienlijk succes had en Ik denk dat dit heel positief is, gezien dat we over schone energie praten." Hiermee boot, zeilde Montefusco en zeer competitief in zowel Orc als Irc, Paesani en de zijne bemanning van zeer jonge mensen ('afgezien van mijzelf is de oudste 27 jaar oud en we hebben een grootzeilmeester van 19') hebben twee sensationele seizoenen meegemaakt, met talloze overwinningen in de Adriatische Zee, uitstekende prestaties ook in lange regatta's (zie 15e algemeen bij Pesaro-Rovigno), bijna successen in evenementen zoals de laatste kampioenschappen Italianen uit Gaeta, eindigden op de vierde plaats klasse, en dergelijke bittere teleurstellingen verholpen op het Orc Wereldkampioenschap in Brindisi, gecompromitteerd door een vreselijke prestatie in de lange regatta. Snelle en vooral verrassende groei, maar niet voor wie, hoe



Dorpelingen, hij is de ziel van deze bemanning en hij kent de diepste geheimen ervan. "Meer dan over geheimen, ik zou over geest spreken, want dat is het onze kracht. Wij zijn een fantastische groep, er zijn geen prima donna's en die zijn er ook niet professionals, iedereen heeft zijn eigen persoonlijkheid die zij ter beschikking stelt van de groep. Er heerst echt een ontspannen sfeer aan boord, ja hij speelt altijd en maakt grapjes, en als we 5 minuten van het begin verwijderd zijn, vliegt hij niet meer een vlieg en we begrijpen elkaar alleen met blikken, met gebaren. Een heerlijk gevoel, onbetaalbaar". Wat blijkbaar vruchten afwerpt Nou ja, volgens de resultaten die hieruit zijn verkregen bemanning die er voor het huidige seizoen is besloot om te verdubbelen, naast het circuit offshore met de X-37, enkele regatta's in de Melges 24 klasse en in de bijbehorende Volvo Cup. Regatta's waarbij Paesani uiteraard altijd aanwezig zal zijn. «Natuurlijk, het doel is om dat te zijn altijd aan boord en dit geldt ook voor mijn zoon Francesco, dit is waarom we het proberen de verschillende fasen van de twee circuits op elkaar aansluiten. De Melges 24 is een prachtige boot, er zal zeker nog veel werk aan de winkel zijn om naar boven te gaan niveau, maar het werk maakt mij niet bang en dat ben ik wel Natuurlijk zullen we voor onszelf opkomen." Niet op deze er zijn twijfels en het sensationele debuut in de Volvo Cup, in Sanremo, werd afgesloten met een uitzonderlijke 7e plaats overall (van 55 maten) en met de overwinning onder Corinthian is het zover, onuitwisbaar, om ervan te getuigen. Zelfs als het voor iemand als Paesani moeilijk is om te slapen op onze lauweren. Vooral omdat hij iemand is die graag vooruitkijkt, van alle kanten gezichtspunten. «Ik hou van bouwen, creëren, dingen laten werken. Ik heb zoveel ideeën, zoveel doelstellingen... Met de X-37 zullen we dat dit jaar zijn



aanwezig bij de belangrijkste regatta's op het offshore-circuit, waaronder Italiaans en Europees. En we hopen ook deel te nemen aan enkele lange regatta's. Ik moet zeggen dat ik heel erg van stokken houd en dat we een boot hebben die zich beslist beter uitdrukt onder de boeien, maar ik voel me er ook erg door aangetrokken

navigatie op grote hoogte. En dan de onze stuurman, Jacopo Lacerra, is een echt oud dier, dus het zou zonde zijn om dat niet te doen profiteer ervan! Juist, dat zou een echte zijn Zonde. Zelfs als de tegenstanders van *Rewind*, logischerwijs denken ze daar niet bepaald over op dezelfde manier...



Aan boord van *Rewind*

Na een paar seizoenen op het offshore circuit is Team Rewind verschenen voor 2010 ook in de klasse Melges 24, waar hij meteen uitstekende resultaten behaalde. De bemanning van de X-37, die aan de start zal staan van de belangrijkste evenementen in de Tyrrheense Zee, bestaat uit Claudio en Francesco Paesani, Aris Paul Leandri, Alfredo Di Giuseppe, Paolo Bucciarelli, Carlo D'orsogna Bucci, Giacomo Di Stefano, Jacopo Lacerra en Luigi Masturzo. Aan boord van de Melges 24, die zal deelnemen aan het Volvo Cup-circuit, de Italianen in Alghero en de Wereldbeker in Tallinn, vinden we altijd Claudio en Francesco Paesani, Paolo Bucciarelli, Jacopo Lacerra en Giacomo Di Stefano.

De grenzeloze passie voor regatta's

door Emanuel Richelmy



Fausto's passie voor de zee en zeilen Pierobon, een reder uit Treviso, een van de meest succesvolle regatta's van de afgelopen jaren diepzee tot rating, komt van heel ver weg. Het komt van een vader die, zoals hij ons vertelt Fausto, als voorzitter van de nautische club van Jesolo en vooral als een "maniak van

zeil", plaatste hem op een boot die stil lag een kind. Vanaf daar het begin van een relatie van liefde die niet alleen de kleine Pierobon om emmers mee te nemen van zout water op elk type drift, van Junior vliegen op 470, maar dat, naarmate we verder gaan na verloop van tijd zou het verder zijn gegroeid, totdat het een soort tweede baan wordt.

"Maar niemand heeft mij ooit gedwongen", benadrukt de eigenaar van de Grand Soleil 37 *Sagola Toeristische haven van Jesolo*, laatste van een serie van offshore-boten die talloze overwinningen in de Middellandse Zee hebben behaald van drie Wereldbekers, een Europees Kampioenschap en twee Italiaanse IMS/ORC-titels, tot een heleboel andere regatta's (van de Copa del Rey tot de Duecento voor 2) en twee titels Reder van het Jaar Uvai. «Eigenlijk besepte ik dit al sinds ik een kind was dat zeilen mijn favoriete sport was geval was dat zeilen iets bijzonders en dat ik het geluk had de mijne te kunnen passeren dagen midden op zee".

Een geërfd fortuin, zeker, maar toch De tijd werd met koppigheid gecultiveerd, zozeer zelfs dat het hem ertoe aanzette ook heel vroeg met de offshore zeilen, eerst in cruisen, met een Komeet 770 (we zijn in 1985), en dan in de race, met achtereenvolgens een Zuanelli 34, de Evolution 10 *Glenfield*, de eerste *Sagola*, een

J 109 vers uit de markt, bijv de huidige, hooggetitelde Grand Soleil 37, die dit jaar keerde hij terug naar het water met tal van technische innovaties, van de radicale transformatie van de spiegel (nu de boot, uniek onder de vele Gs 37, het heeft een achtersteven open) tot nieuwe zeilen gemaakt door Quan-tum, de beroemde zeilmaker waar Pierobon deel van uitmaakt wordt vanaf dit jaar het aanspreekpunt voor het gebied van Veneto en Friuli. «Een project binnen waar ik veel in geloof, omdat Quantum er één is Internationale zeilmaker met ervaring ontwerp- en constructietechnieken die uniek zijn in de wereld. Het is niet noodzakelijkerwijs nodig wijzigen om updates te krijgen die de scheepswerven in de nieuwe modellen voorstellen. Kortom, het is een discussie die de vraag stelt reders een alternatief voor wegwerp", ci legt hij uit nadat hij het programma aan ons heeft uitgelegd van het seizoen 2010 ("Eerst doen we wat regatta in de Adriatische Zee, in Lignano voor de Due Golfi en Cherso voor het Midden-Europese Orkkampioenschap, daarna gaan we naar de Tyrrheense Zee de Europese Ork van Cagliari en de Italiaan van Livorno"), samengesteld ondanks alle moeilijkheden van het moment. 'Er is altijd geld minder en sponsors zijn schaars, kortom het moment is zeker niet het beste", ja laat het gaan. Maar dit betekent niet dat Fiat e



Marchiol bevestigde hun mening aan hem steun, een verademing die hij heeft toegestaan aan deze zeer actieve reder ga het seizoen tegemoet met een minimum van extra gemoedsrust. "Zeker wel dit jaar moest ik het geheel organiseren seizoen uit de eerste hand, zonder enige hulp, en ik verzeker je dat het erg vermoeiend was.

Een 2010 waarin *Sagola* bergafwaarts zal gaan water met een deels vernieuwde bemanning, de groep van 4-5 is zeer trouw in feite voegden jonge matrozen toe die, zoals legt Pierobon uit, «ze zouden dat wel willen de reis te voet ondernemen, alleen maar om deel te nemen aan een offshore zeilevenement: een aanstekelijk enthousiasme dat we hadden behoefte". Een team dat zoals altijd zal moeten omgaan met de historische tegenstanders van Piero-bon, te beginnen met Manuel Costantin waarmee we letterlijk 'sindsdien in oorlog zijn 2003". Een bijzondere relatie, die tussen twee reders (van Constantin zullen we a profiel in het volgende nummer van dit tijdschrift), waarin uiteindelijk, ondanks duizend schermutselingen, de geest altijd de boventoon voert (of bijna) sportief. Dezelfde die een groot man bezielde van zeilen zoals Simone Bianchetti, de zeeman

voortijdig verdwenen oceanische alligator die Pierobon het geluk had te huisvesten aan boord van de *Glenfield*, een paar jaar geleden, tijdens een Cooking Cup, de door het bedrijf georganiseerde eet- en wijnregatta della Vela di Venezia waar de twee samen mee zijn Franse oceaanlegende Bruno Peyron, ze hadden het genoeg om te winnen. "Een ervaring gedenkwaardig, het kostte me maar een paar seconden om te begrijpen dat Simone een persoon was bijzonder en vanaf dat moment, na het hebben naast hem zeilde, werd hij voor mij een levende legende, om altijd in de zijne te volgen avonturen over de hele wereld. Het spijt me dat het zo eindigde, dat hij zo jong vertrok. Een verschrikkelijk onrecht."

De stem van Pierobon aarzelt even, het is de emotie van iemand, die begint de schrijver hield echt van Simone.

Dan komt het heden terug om te domineren en na een reflectie op offshore zeilen a de beoordeling van vandaag ("Het lijkt mij dat er goed werk wordt geleverd, het systeem verbeterd met jaar na jaar en de boten blijven competitief in de loop van de tijd: dat is iets uitstekends») en de herinnering aan die tijd, bij de Duecento per 2, in die als vermist werd opgegeven in de Adriatische Zee

("Nooit in mijn leven heb ik de zee zo boos gezien mijn, we waren echt bang en van op dat moment zei ik genoeg met de regatta's lang met een kleine bemanning"), nemen we afscheid en spreken af elkaar te ontmoeten in Cagliari, voor midden juli.



Aan boord van *Sagola*

Voor 2010 zal de basisbemanning van de Grand Soleil 37 *Sagola Porto Turistico di Jesolo* bestaan gevormd, naast de eigenaar Fausto Pierobon aan het roer, door Paolo Pinelli, Alberto Bigi, Andrea Straniero, Giulio Frasson, Vinicio Schiavon, Antonella Cantoni en Angelo Marchesini, waaraan van tijd tot tijd een aantal elementen zullen worden toegevoegd. *Sagola* zal een van de hoofdrolspelers zijn bij de volgende kampioenschappen in Cagliari (Europese Orc) en Livor-no (Italiaanse Assoluto d'Altura).

De botenfluisteraar

van Clyde Carter

Het samenvatten van het nautische leven en werk van Tommy Moscatelli op één pagina behoort tot gebied van onmogelijke prestaties, zoals het op blote voeten beklimmen van de Himalaya of een wereldreis maken non-stop aan het roer van een Flying Junior. Zelfs als we schematisch op één lijn zaten lijst met banen die we nooit zouden kunnen uitvoeren passen allemaal in twee en een halve map Moscatelli heeft dit gedaan in meer dan 40 jaar activiteit in het veld, van de kleine scheepsbehandelaar die in de garage voor het huis werd georganiseerd hij was tenminste nog niet veel meer dan een jongen creatie van Top Yachts, het recente verleden (geboortjaar is 1988) maar vooral het heden van deze bekende man door iedereen die iets van zeilen weet, vooral aan de Tyrreense kant van het land.

over Garda en de "zelfgemaakte" scheepsbehandelaar, Moscatelli begint echt dingen te doen serieus en in 1966 nam hij deel aan de Salon Nautico di Genova, de eerste van een zeer lange serie die nog niet is afgelopen, met de Sintesi, een tweesnijdend bot van zes en een halve meter. Vervolgens krijgt hij de licentie om Snipes te bouwen, neemt de beheer van de Nautilus-winkel in Rome (waarvan heeft onder zijn medewerkers mensen als Franco Zamorani en Gigio Russo), de vertegenwoordiging van merken als Comar, Passatore, Intercarene, Balanzoni, Mangiafuoco, door ontwerpers als Ron Holland en zeilmakers als McWilliam, en de bouw van het eerste Europese project van German Frers, de zeilzolder Cheret, de Z Spars, de Fireballs, de 470s, het



rubberboot-raceteam met zeilers als Stefano Roberti en Sandro Berti Ceroni. Waar er is zeilen, Moscatelli is aanwezig. Of het nu gaat om markt of regatta's, zie de bereiding van sommigen tussen de boten toonaangevende Italiaanse bedrijven panorama op grote hoogte, de als eerste te lanceren groot avontuur van de Admiral's Cup "Eerlijk gezegd is het onmogelijk om alles te onthouden", wij zegt hij glimlachend. "In die periode was nooit stil,

Moscatelli is de geschiedenis van de Italiaanse watersport made person, een van de weinige pioniers van sector bevond zich nog steeds op de top van de golf.

Dankzij het ondernemersvermogen van buitenaf Van de gemeente, zonder twijfel, maar vooral van een ongebreidelde passie voor de zee dwingt ons vandaag de dag nog steeds om onszelf in nieuwe uitdagingen te storten, terwijl we gemakkelijk op de lauweren konden blijven zitten werk leven. «Ik hou van wat ik doe en Ik kijk nauwelijks achterom. Als ik me omdraai, besef ik natuurlijk dat ik veel dingen heb gedaan nogal wat, en hier blijven om mijn persoonlijke verhaal te reconstrueren heeft een zeker effect op mij.» Ook voor ons, zonder enige twijfel. Na de eerste races

het waren mooie momenten fibrillatie. Het was de geboorte van de sector van varen, zoals dat tegenwoordig heet. EN er was echt heel veel te doen." Het is ook het gouden moment van zeilen, de geboorte van vele scheepswerven die snel grote namen zouden worden. Zoals de Cantiere del Pardo, C&C, X-Yachts, realiteit dat Moscatelli, de huidige voorzitter van de Cala Galera Marina Operators Association, ziet geboorte en groei, mede dankzij zijn bijdrage. Om nog maar te zwijgen van de Amerikaanse boten, zie de beroemde Tripps Carol Marine. «Ik vergat: dat waren we ook de eerste in Italië die een bar oprichtte



ca in balsabroodje, het was voor Jack De Ridder. Dat was in die tijd niet zo zo normaal..." We komen aan het einde van Jaren 80, toen het Topbedrijf werd geboren Jachten, in Cala Galera. En daarbij horen merken als Bénéteau, Wauquiez, Rm, Summit Jachten, Oyster, One Sails, de eerste carbon masten gebouwd door Goetz, de prachtige Lobster-motorboten, de originele. Tot de nieuwste uitdagingen, zoals het Day Spirit project, per dag zeiler met een uitstekende kwaliteitsverhouding prijs, of de terugkeer naar de race, aan boord van de "zijn" First 45, met deelname, thuis, tegen Pasquavela ("Het is jaren geleden dat ik dat niet was heden») en het idee om nog een aantal regatta's te doen, zie de 151 Miglia di Punta Ala. Alleen voor maak duidelijk dat de jaren verstrijken, maar al geweldige Tommy Moscatelli, ze maken zich druk over hem. Eigenlijk twee.

Alles en meer

Leider van de Toscaanse nautische markt voor de scheepsbevoorradings- en makelaarsactiviteiten, met een brede verspreiding op nationaal niveau, is Top Yachts gevestigd Marina di Cala Galera en momenteel vertegenwoordigt de scheepswerven van Bénéteau, Rm, Rhea Marine, breedtegraad 46, Tag Yachting en Summit Yachts. De sterke punten van de Het bedrijf van Tommy Moscatelli is de after-sales service van de boten, de technische assistentie van de exclusief verkochte producten en het opgeleide en beschikbare personeel, altijd en voor elk type van nood. www.top-yachts.com



SAILING SOUL SEA & SEE
THE SAILING EXPERIENCE

SEA & SEE L'AGENZIA FOTOGRAFICA DEL MARE

Dal 1990 SEA & SEE collabora con i migliori professionisti internazionali per produrre servizi fotografici e video specializzati nell'immagine marina.

- servizi editoriali
- campagne pubblicitarie
- cataloghi
- documentazione eventi

Contattaci telefonicamente
02 40010300
O inviaci un'email
info@sea-see.it

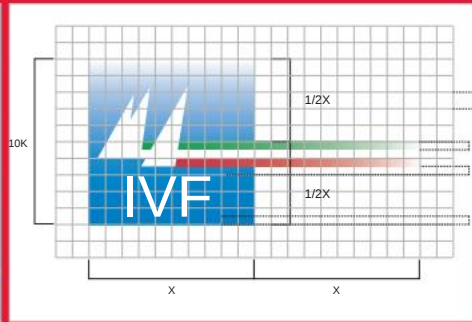
HEBT U DEZE PAGINA GEMERKT?



grafisch ontwerp



sponsoring



branding

IVF

Het is een klassiek voorbeeld van ons vak, communicatie.

Al vijftien jaar lang leggen wij aan wie het moet weten uit wat onze klanten doen.

Via PR, evenementen, internet, boeken, kranten, films, perscampagnes.

En veel regatta's, omdat we van de zee en zeilen houden.

We hebben verslag gedaan van solo-regatta's, regatta's rond de wereld, matchraces voor miljardairs, voedselregatta's, grote en kleine scheepswerven, zeilclubs, klassenverenigingen, zeilers en zeilteams.

dus - hoogstwaarschijnlijk - kunnen wij ook voor u zorgen.

via melzo 6 Milaan
www.besanopoli.it

Besanopoli
BRANDING &
COMMUNICATION

Besanopoli won de Red Dot Award, Assorel Award, Grand Prix Brand Identity, Golden Plaque of Communication, Mediastars....
Davide Besana won Barcolana, Millevele, Trofeo Zegna, Roma per tutti, Alassio, Coppa Italia Formula 18, Reder van het jaar...

Dromen van de America's Cup

van Aurelio Magnini



Er zijn uitstekende zeilers die, ondanks dat ze populair zijn in de wereld, nog nooit zo populair zijn, hetzij vanwege het ontbreken van een persdienst, hetzij vanwege een gereserveerd, om niet te zeggen verlegen karakter. Michele Valenti behoort precies tot deze categorie. Geboren in februari 1983 in Palermo, is hij al enkele jaren een hoofdrolspeler in het offshore-circuit, sinds 2001, toen hij begon te zeilen met de eigenaar Francesco Siculiana en zijn Alvaroski-bemanning (voorheen was het *Don Alvaro*), aanvankelijk als grootzeiler en daarna als een tacticus. Jarenlange regatta's over de hele

Middellandse Zee en vele overwinningen, waaronder verschillende Italiaanse titels, die deze jonge getalenteerde zeiler hebben gewijd als een van de meest serieuze en betrouwbare die er zijn,

kenmerken die het ABC zijn van een goede professionele sporter. Veel offshore-zeilen dus, wat uiteindelijk in het DNA van Valenti zit, die, een vrij zeldzaam geval, op 6-jarige leeftijd, in tegenstelling tot veel van zijn leeftijdsgenoten

het zeilen en de zee begon te proberen op een kleine kajuitboot, een Sciacchetra gebouwd van Barberis gebaseerd op een ontwerp van de Fransman Philippe Harlé. «Een boot die mij nauw aan het hart ligt, want dankzij haar ben ik verliefd geworden op zeilen. Daarna heb ik mij, net als iedereen, ook een beetje toegelegd op rubberboten, een beetje Optimist en Laser, maar dit duurde niet lang en ik ben meteen weer op grotere boten gaan varen. Ik voelde dat ze meer van mij waren, ik vond ze veel leuker, ook al...". Valenti's stem wordt serieuzer, het is een soort spijt dat door zijn gedachten spookt. Het berouw dat hij niet had volgehouden met drijven, dat hij zijn kont niet genoeg nat had gemaakt. "Misschien had ik het kunnen proberen met een Olympische klasse, het is een hele mooie omgeving, achteraf gezien had ik het graag in ieder geval geprobeerd, maar de hoge kosten en de omvang van de uitgaven waren te groot. En ik kan niet eens zeggen "misschien de volgende keer". Klopt, maar uiteindelijk



er valt weinig te klagen, aangezien het cadeau van deze jongen vol verplichtingen zit, wat getuigt van de geloofwaardigheid die is bereikt in deze jaren van regatta's op de Orc- en Irc-circuits, in matchrace-evenementen naast de veelbelovende jonge Simone Ferrarese en in one-designs zoals als de Bénéteau 25 en de Melges 24. Eisen als matroos ("Normaal gesproken ben ik op tactiek, ik ben meer op mijn gemak in de cockpit, maar als de schoten binnengehaald moeten worden, sta ik altijd klaar") en zoals Teammanager ("Naast de regatta's met *Alvaroski* beheer ik een X-41, *Curaddau derde* en zorg ik voor alle aspecten van de boot"), die een steeds constantere, 360° betrokkenheid in de zeilwereld voorspellen.

«Het is een baan die ik erg leuk vind en ik wil op deze weg doorgaan. Het is natuurlijk niet eenvoudig om alleen van de zeilwereld te verdienen, maar dat is wel het doel." En dan weet je het nooit voor de toekomst. Misschien zou er ook enige betrokkenheid kunnen zijn bij een groot team op het hoogste niveau, zie het TP 52-circuit of de America's Cup. 'Misschien wel precies! Ik hou echt van boeienraces, ik geef er de voorkeur aan boven lange navigatie, en ik heb een grote passie voor matchraces, dus voor mij zou Het zou een droom zijn die uitkomt, zeker als we het over de America's Cup hebben, maar voorlopig blijft het gewoon een droom." Maar gezien het feit dat iedereen er hele nachten over droomt voordat hij een doel bereikt en bereikt, is Valenti al een stap voor. Het belangrijkste is dat je er niet in blijft geloven. Nooit.



• Alassio-week

In totaal gingen 49 boten, verdeeld in de Orc- en Irc-groepen, het water op Alassio tijdens het weekend van 19-21 maart

voor de Internationale Zeilweek

Offshore, regatta geldig als selectie voor de 2010 Absoluut Offshore Kampioenschap van Livor-nr. Organiserend is, zoals gewoonlijk, de Alassio Nautical Club at the Sea. In totaal

vier tests werden tussen Vrijdag en Zondag voltooid, in omstandigheden van onstabiele wind, helaas een constante deze periode.

In de Orc 1-groepering, succes voor de Mc 42 *Seawonder* van de eigenaar van de werf

Marine Composite Vittorio Urbanati, met schipper Beppe Zaoli, op *Gls Stella* di Stefano Fava en *Giumat* door Flavio Enrico Trusendi,

Aurora in de Orc 2-groepsoverwinning behaalde door Luca Bonomo/Roberto Bruno op *Lunatica II* van Domenico Vercellotti en *Forrest Gump II* door Roberto Tamburelli, in de Orc 3 overwinning voor *Brancaleone* door Ciro Casanova op *Low Noise* van Giuseppe Giuffrè en *Kryos* van Giancarlo Campera is de eerste onder de Minialtura's plaats voor *Aia de Mâ* van Luca Olivari op *Celestina III* van Francesco Campodonico.

Seawonder, de echte dominator van het evenement, vestigde zich ook in de Irc-groep

1 op *Gls Stella* en *Nikita* van Andreas Faerber,

terwijl in de Irc 2 de gebruikelijke, uitstekende *Aurora* heeft kreeg de overhand van *Forrest Gump II* en *Clean*

Energie door Alberto Cogni, en in de Irc 3 *Kryos*

het ging *Just a Joke* van Marcello Maresca en *Alex*

van Giorgio Saettone vooraf in het klassement.

De Internationale Offshore Zeilweek

het vond plaats onder de bescherming van het departement aan de sport van de gemeente Alassio en de medewerking van de marine van Alassio.

www.cnamalassio.it



• Archipel 6,50 in Talamone

Andrea Caracci (*Marina di Loano*) en Andrea respectievelijk Pendibene (*Intermatica*).

in de prototype- en seriecategorieën wonnen ze

de regatta georganiseerd door de Zeilclub

Talamone, op de 260 mijl route Tala-mone-Capraia-Giannutri-Talamone, geldig

als de eerste ronde van het Italiaanse kampioenschap stijlvol. Andrea Caracci, die in een stel zat

met de Zwitser Andrea Rossi en die tot de proto's behoort

ging Iacopini-Stella vooraf aan *Adrenalina*,

won ook het algemeen klassement,

als eerste over de finish komen voor de

Pendibene zelf, gekoppeld aan de Fransman

Guillaume Rottee. Onder de serie boten, al

de tweede plaats ging naar Gesi-Pedote

Dagadà en de Fransman Chiavarria-Oreux met

Atichiki Tou op de derde plaats. «De regatta was

aanvankelijk erg mooi, met windsnelheden van zo'n

20 knopen uit het zuidoosten, die ons bracht

snel naar Capraia waar we hebben

schoot als eerste", verklaarde Andrea Caracci.

«Toen nam de wind af en op dat moment de regatta is extreem veeleisend en tactisch geworden.

We waren met 4 boten heel dichtbij, dat hebben we gedaan begon ons te markeren door verschillende af te wisselen maal de leiding. Tussen Montecristo en Giannu-tri

hebben we de route weer kunnen nemen

hoofd van de groep en vooraan blijven tot

uiteindelijk". Grote tevredenheid ook voor

Andrea Pendibene, die zijn debuut maakte bij *Inter-*

matica, waar hij naar eigen zeggen erg blij mee was

«op de tweede plaats overall over de finish gekomen, een grote voldoening en een resultaat

wat mij belooft voor het harde voorbereidingswerk

dat ik deze winter samen met mijn coach Guillaume

Rottee, die bij de gelegenheid was, heb verricht

aan boord van *Intermatica*".

www.classemini.it



NAVIGARE PER PASSIONE - ORMEGGIARE PER PIACERE

www.marinadiloano.it



MARINA DI LOANO
Il nuovo modo di dire
PORTO.
Vieni a trovarci quando vuoi

CONSEGNA
2010

CAMPAGNA VENDITE 2010

Marina di Loano S.p.A.

Banchina Porto - 17025 LOANO (SV)

Tel. 019 67.54.45 - Fax 019 66.92.64 - info@marinadiloano.it



• Trofee van de Marineacademie

Een uitstekend technisch niveau, dat van de ploegen die deelnamen aan de 27e editie van Livorno Naval Academy-trofee in de offshore-klassen



Orc en Irc. Misschien komt het omdat de charme van Tan onveranderd is, of want eind augustus zal Livorno gastheer zijn van de Italiaanse Offshore-kampioenschappen, maar het regatta-weekend wel ik heb een aantal teams en hun respectievelijke teams het water zien betreden boten, de meest competitieve op het Italiaanse toneel, vanaf die *Nautilus Wave*, de Nm 43 gebouwd door de scheepswerf Nauti-lus Marina naar een ontwerp van Mauro Cossutti, bewapend door Valente, Stillitano en Bernardo, die de Orc 1 klasse wonnen, gevolgd door .G di Guerzoni en *Canapiglia* di

Pierre Hamon (eerste kruiser). In de Orc 3-klasse ging de overwinning naar de M 37 *Coconut*, bewapend door Sodini, gevolgd door Paesani's *Rewind* (eerste onder de kruisers) en Campera's *Kryos* . In Irc-klassen 1-2 echter overwinning voor *Zizi*, Eerste 40 bewapend door Susini, op *Dolcenera* van Bisti-Lallai-Giuseppini en *Luna* van Grandi, terwijl in Irc 3-4 succes voor *Faster 2*, Eerste 34.7 van Focosi, in voorkant naar *Vlag* van Casolaro en *Scamperix* van Scalari. www.trofeoacademianavale.eu

• Pasquavela 2010

Groot succes voor Pasquavela 2010, de evenement georganiseerd door het jacht Club Santo Stefano die plaatsvond naar de Argentario, waar 120 boten samenkomen verdeeld over de Irc- en Orc-hoogteklassen, ei Audi Melges 20, Este 24, J 24 monotypes, Comet 21 en Meteor, met bemanningen uit Italië, Duitsland, Nederland en Hongarije. Grote heerser van evenement, onder de offshore-boten, Claudio Paesani's X-37 *Rewind* , die won in het algemeen Orc, op Nespega's *Fral2 Nautilus Wave* van Valente-Stillitano-Bernardo, en in de Irc 2-klasse, domineert alle regatta's in de serie. De andere winnaars *Ulika* van was stijlvol

Andrea Masi (Irc 1), *Sneller 2* van Francesco Focosi (Irc 3) en de Dufour 34 *Sottovoto* van Fabrizio Pianelli (Irc 4), terwijl in de monotype-competitie de overwinningen naar toe gingen *Hulk* van Stefano Di Properzio (Melges 20), *Super Silvietta* van Emanuele Bravin (Este 24), *Smit* door Luigi Ravioli (Meteor), *United 5* van Ian Kaether (J24) en *Flockette* van Stefano Ferri (Comet 21). www.ycss.it



• Uitdager Mario de Tuddo

Tweeëndertig bemanningsleden verdrongen de basis vaarafdeling van de Roeivereniging Zeilafdeling

Aniene in Santa Marinella, voor de derde editie van de sociale regatta Mario Challenger Cup de Tuddo, gespeeld op 10 en 11 april. De repetities gingen door tot de grote finale de *bemanning van Charis Bagua*, die het zag afwisselend als stuurlieden Andrea Cecchetti en Fabio Mangifesta altijd met de tacticus Vasco Vascotto versloeg de anderen en won de trofee, gevolgd door *O Piscatore*, onder leiding van Massimo Funaro, met Paolo Bri-nati als tacticus. Op de derde plaats *lacht Hij zo*, de bewezen bemanning van Sasà Rinaldi die voor de gelegenheid had hij Marco als tacticus Balbi, atleet van het Air Force Sports Center. 'Het was een demonstratie

vanuit alle gezichtspunten zeer succesvol", zei hij verklaarde Vasco Vascotto, «maar wat heeft mij het meest onder de indruk was het zien van dat niveau De competentie is sinds vorig jaar veel verbeterd en omdat het een sociale regatta is, is dit een uitstekend startpunt. Er waren veel volwassenen en jongens, ik hoop jullie volgend jaar te zien zelfs enkele kinderen." Garantie voor plezier was het nivelleren van vaardigheden van de vloot: opleiding van de bemanning gegarandeerd een schipper, twee zeilers en twee nieuwelingen op krachtige Este monotype boten 24. Alessandra deed ook mee Sensini (met president Giovanni Malagò), Giulia Conti en Giovanna Micol, kampioenen 470, en Edoardo Mancinelli Scotti. www.ccaniene.com



• Miniatuur in de Adriatische Zee

Gefinisht in Bari na twee dagen racen Nationaal kampioenschap Adriatisch gebied Minialtura, georganiseerd door de Roeivereniging Barion. De uiteindelijke overwinning ging naar Melges 24 *Extravagantie* door Giuseppe Pannarale (Cc Barion), gevolgd door *Folle Volo Pegasus* door Antonio Giuseppe Pastore (Cus Bari) en van *Surprise Cocò* van Vitantonio Natuzzi (Cus Bari). Na de prijsuitreiking gaf de voorzitter van de VIII FIV Zone Raffaele Ricci zijn mening dank aan de organisatoren en iedereen medewerkers voor hun inzet voor en tijdens het evenement, perfect vanuit alle gezichtspunten succesvol.



Zeilen; 2.*Mijn lied* van PierluigiLoro Piana; 3.*Edimetra VI* door Ernesto Gismondo. Irc Groep A: 1.*Chestress 2* door Giancarlo Ghislanzoni; 2.*Leeuwenhart* door Leonardo Ferragamo; 3.*Bohemia Express* van Richard Vojta en Cajolla Diogo. Irc Groep B: 1.*Vulcano 2* door Giuseppe Morani; 2. *Fremito d'Arja* door Marcello De Gasperi; 3. *Gewoon een grapje* van Marcello Maresca. Orc Groep B: 1.*Branca-leone* door Ciro Casanova; 2.*Sea Whippet 2* van Carla d'Albertas Ceriana; 3.*Express* van Giorgio Turchetti. www.yci.it

• Regatta van de Twee Golfen

De evenementen eindigden op zaterdag 1 mei proefvaarten van de 36e Regatta dei Due Golfi van Lignano Sabbiadoro. Voordeel nemen van gunstige weersomstandigheden op zee, ja drie tests op de boeien zijn vrijwel perfect uitgevoerd. De zon, weinig golf en een wind van 8 tot 14 knopen waren in het voordeel van de zeilers en het racecomité slaagde daar vervolgens uitstekend in het raceparcours, zowel bij de start als in positionering en beheer van boeien. Aan het einde van de tests slaagde de jury erin de elf protesten te bespreken die tegen middernacht en op zondag werden gepresenteerd in het historische hoofdkwartier van de



Bij Yacht Club Lignano werden de prijzen uitgereikt, waarbij de menigte racers de Ycl-hal op een vrolijke en vrolijke manier vulde ontspannen, een teken van waardering voor het evenement en de manier waarop het werd beheerd. Deze ik podia in de individuele groepen. Open A: 1.*Oniak 9400*. Irc A1: 1.*Geef me vijf*; 2.*Marinariello*; 3. *Poket Nordica*. Irc A2: 1.*Ima III*; 2,2r... *in de wind*; 3.*Sagola 60*. Irc B: 1.*Chilavi-sta*; 2. *Yumé*; 3. *Furkolkjaaf*. Orkklasse 1: 1.*Sele-ne*; 2. *+goed*; 3.*Oscar+*. Orkklasse 2: 1.*Atha-ris&c*; 2.*Vahine 5*; 3. *Het zoete leven*. Orkklasse 3: 1.*Sagola Gs*; 2. *Escandalo*; 3,10 voor 10. www.yclignano.it

• Chemische Roadmaster Cup

Seizoensopening en eerste overwinning voor Grand Soleil 37 *Kryos* van Giancarlo Campera, met tactieken van Verona Albino Fravezzi e gevaren door Be1 Sails van Capezzano Piano-re. Vaandeldrager van de Lni Viareggio en vlaggenschip van het Dream Team, *Kryos* is opgelegd in de Chemical Roadmaster Cup, regatta die deel uitmaakt van het City of Trophy Circuit Viareggio en provincie Lucca. De chemische stof Roadmaster Cup zag het water op gaan meer dan twintig bemanningen, ongeacht de kou scherp, maar getroost door de zon en de lucht duidelijk. De loef-lijwaartse koers werd gekenmerkt door windvlagen van ongeveer 25 knopen. De tweede plaats in de regattaklasse ging naar de X-37 *Vai Mò*, terwijl de derde plaats 6 *Bizzosa* was van Stefano Bettarini. In de kas Cruisesucces voor *Tao Tao* van Marco Barsanti op *Adrenalina* van Alfieri en *Tre C twee* van Cosenza.



• Rome voor 2 en voor iedereen

Gebruikelijke grote deelname voor de XVII Roma per 2/Roma per Tutti, de regatta uitgevonden door mijn vriend Paolone Venanzangeli, georganiseerd door de Circolo Nautico Riva di Traiano en voor dit jaar eerste ronde van de Lombardini Cup, winnaar van de Roma per Tutti in multiplex was *Sciara*, First 44.7 door Filippo Massimo Lancillotti die de herhaling herhaalde overwinning vorig jaar, voorafgaand aan *Dream Uit*, Sergio Poli's eerste 36.7, en *Chestress*, J109 door Giorgio Anserini. In de eerste groepering, overwinning van *Ars Una*, FY49 van Vittorio Biscarini, gevolgd door *Hagar II*, Felci 61' door Gregor Stimpfl en Alberto Tad-dei (eerste in realtime), en derde *Ikarus*, de Starkel 60' gehelmd door Massimo D'Alema, ex aequo met

de bemanning van *Libera*, Lorenzo Zichichi's Comet 51S. In de tweede groep eerst plaats voor *Sciara*, tweede *Tany en Tasky* van Giancarlo De Leuse en derde *Zig Zag* van Andrea Salvioni. De Orc-ranglijst, geldig voor het algemene Italiaanse Offshore-kampioenschap, zag in plaats daarvan de overwinning van Vittorio Biscarini's *Ars Una* op *Tany & Tasky* en *Dream Away*. In Rome voor 2 ging de eindzege naar de Felci 50' *Vento di Sardegna*, geleid door Andrea Mura en Guido Mai-sto, de vierde overwinning in de geschiedenis van de regatta. Ereplaats voor de Fransman Thierry Bouchard en Oliver Krauss op de Class 40 *Mistral-Loisirs*, gevolgd door *Calaluna*, nog een Class 40 (net gelanceerd) door Mario Amati, met ontwerper Sam Manuard aan boord. *Vento di Sardegna* won ook in de tweede groep op *Al Caso Mio*, de Mylius van Luigi Cazzotti, terwijl hij binnen was de vierde groep *Mistral-Loisirs* ging *Calaluna* en *Adriatech* voor en in de vijfde *Whiskey Echo*, Este 35, geleid door Valerio en Paolo Brinati, had de overhand op *Cure2children* van Luca Zoccoli en Giovanni Sanfelice en *Cymba* van het echtpaar Isidoro Santececca en Francesco Piva. Ten slotte werd Roma's IRC-classificatie voor 2 bekroond met *Whiskey Echo*, op *Cymba* en *Jolly Roger*, de Jeanneau Sun Fast 3200 van Sylvain Perrel.

www.romaper2.com

• Italiaanse GP Mini 6.50

Succes voor de Zwitser Etienne David e Stéphane Le Diraison, aan boord van *Teamwork*, in de Italiaanse Grand Prix Mini 6.50, vierde editie van de regatta georganiseerd door het jacht Club Italiano en gereserveerd voor de kleine maar zeer snelle Mini 6.50's. Op de tweede plaats *Marina di Loano* van de Italianen Andrea Caracci en Gaeta-no Mura, terwijl hij derde (en eerste onder de serie boten) Andrea Pendibene en Nicolas Beranger aan boord van *Intermatica*.

www.gpi-mini650.com



• Komeetbeker

Concurrentievermogen en plezier kenmerkten de tiende editie van de Comet Cup, de regatta gereserveerd voor boten van de scheepswerf Comar die een aanzienlijk aantal zag van boten bezig in een serie van 5 regatta's gehouden in Argentario gedurende twee dagen met zon en wind van 7 tot 13 knopen. In Orc Rega-ta succes voor Nicola's Comet 45 *Allure* Granati, die in eigen wateren speelde voorafgaand aan twee andere 45's, *Fral 2* van de eigenaar/stuurman Alessandro Nespega, keeper van de vorig jaar gewonnen Challenge Trophy, e *Quattrogatti* van Andrea Casini. Op de vierde plaats Komeet 51 *Andromeda* van Massimo Guardigli . In Orc Cruise, uitstekend debuteert voor de Komeet 38 *Italia* van Marco Paoletti die *Antilia* van Rodolfo Vignocchi wist te verslaan en *Mister G III* van Andrea Rossi en Mauro Capone. In Comet 21 is het in plaats daarvan *Merope*, onder leiding van Enri-co Passoni, die de overhand krijgt op *Flockette* door Stefano Ferri en *Maya* door Alessandro di Ciacchio. In de Comet Cup-klasse is het de grote uit de vloot Comar momenteel in het water, de komeet 62 *Galahad* domineert de ranglijst op de Comet 41 *Rood* door Giovanni Mariani en de komeet 12 *Specht* van Ugo Garriba.

www.comaryachts.it

• Lions Club Chiavari-trofee

Derde editie van de Chiavari Castello Lions Club Trophy, een regatta gepromoot door de Chiavari Castello Lions Club, georganiseerd door de Chiavari Yacht Club en gesponsord door de gemeente Chiavari Sports Department, met de bijdrage van Carrier Corporation, Baxi Italy en Bandelloni srl en andere kleine sponsors. Aan de start stonden meer dan twintig boten verdeeld in de klassen Orc, Irc, Libera en J 80, die op een dag die werd gekenmerkt door wind uit het noordoosten met een onregelmatige intensiteit van 8 tot 25 knopen en een kalme zee, te maken kregen met een driehoekige route van ongeveer 24 mijl, die Chiavari, Cavi di Lavagna en Portofino raakte, om de Lions Club Chiavari Challenge Trophy te winnen Castle, toegewezen aan Giorgio Diana's X-50 *Jonathan Livingston* , eerst in realtime. Deze de winnaars in de verschillende klassen: *Baciottinho* van Giuseppe Tadini (Orc), *El Chico* van Daniele Fogli (Irc), *Sea of Fog* van Enrico Bollero-Claudio Stabon (Libera) en *Jeniale!* door Massimo Rama (J80).

www.ycc.it

• Farr 40 Wereldkampioenschap

Groot succes voor het Italiaanse zeilen tijdens het Farr 40 Wereldkampioenschap, dat plaatsvond in Casa de Kamp, Dominicaanse Republiek. *Nero-ne*, de Farr 40 van Massimo Mezzaroma en Antonio Sodo Beter dan met Alberto Signorini aan het roer en Vasco Vascotto bij de tactiek, ja bekroond met de titel, een herhaling van een succes al behaald in 2003. Een overwinning die de laatste dag bereikte, met een spannende finale die de inspanningen van de Italiaanse bemanning beloonde, wees geworden door Antonio Sodo Migliori, die vanwege een ongelukkig ongeval thuisbleef en aan wie het team de opdracht opdroeg succes. Op de tweede plaats *Transfusie* door Guido Belgiorno-Nettis, terwijl hij derde werd *Barking Mad* van Jim Richardson (VS), met *Fiamma* door Alessandro Barnaba, vijfde druk *Enfant Terrible* van Alberto Rossi zesde.

www.farr40worlds.com



• Een Salona 45 voor de brug

Met het lange weekend van 2 juni voor de deur is het zover een superaanbieding die u niet mag missen. Alleen voor de kans die H2O Sailing Team in feite biedt H2One is beschikbaar, een prachtige Salona 45, tegen een zeer voordelige prijs, 2000 euro, met mogelijkheid tot instappen vanaf vrijdag 28 mei in de middag tot en met woensdag 2 juni, of vanaf dinsdag 1 uur in de middag tot en met zondag 6 juni. H2O, die voor augustus stelt u in staat een hele maand lang over een boot te beschikken, tegen onhaalbare prijzen, organiseert ook flottieljecruises in Turkije en het "verborgen" Sardinië. www.h2osailingteam.it



• Lombardini-beker 2010

Lombardini Marine presenteerde de nieuwe editie van de Lombardini Cup en voor 2010 het circuit is verrijkt met regatta's zoals de Rome voor 2, La Duecento en de Ronde van Sardinië. Van april tot en met april zullen ongeveer 1000 boten strijden in de Tyrrheense en Adriatische Zee Oktober in offshore racen (Rome voor 2, La Duecento, Lombardini Cup-trofee Porto di Rome, Ronde van Sardinië), kust (Trofee van de Koninklijke Garnizoenen van Spanje, Week Zeilen in Ponziana, Conero Regatta, Lombardini Cup Bernetti Trophy) en zeilen aan de windzijde (Comet Cup, Italiaanse beker, Italiaanse beker). Bovendien wordt de inzet van Lombardini voor de verspreiding van de zeilsport in 2010 voortgezet de Lombardini Academie, een regattacircuit gereserveerd voor zeilscholen die de studenten zullen zien concurreren in het Lombardini Cup-kampioenschap Team van de Nationale Zeilscholen en in de Lombardini Cup Zesde CoppaMerica. www.lombardinicup.com



• Hoogten in Marciana Marina

De competitiekalender van de Circolo della Vela Marciana Marina, de sportvereniging onder voorzitterschap van Piero Canovai, werd gepresenteerd. De offshore boten gaan het water op voor de Golden Trophy Irc, van 25 tot 27 juni, regatta inbegrepen in het Marelba-evenement, en voor de Effer Trophy, de 15 augustus, terwijl de Challenge Durand de la Penne Trophy Vintage Sails Rally gepland staat van 17 tot 20 juni. De CVMM-regatta's worden georganiseerd onder de bescherming van Gemeente Marciana Marina, de medewerking van het Elban Sailing Clubs Committee en de steun van WD-40 en Moby. www.cvmm.it



• Het Crv Italia-seizoen

Druk seizoen voor de Circolo del Remo e van Vela Italia in Napels, beginnend bij de Settimana dei Tre Golfi. De demonstratie, waarop ze worden verwacht ruim 100 barches dit jaar van wil betwisten Ischia, van 20 tot 23 mei met Sponsor Marina Zeilen, dat hij besloot het te doen overeenkomen met de zijne merk op de historische regatta's georganiseerd door Napolitaanse club. Het Ligurische merk zal daarom de hoofdsponsor zijn van het evenement dat het Tyrreense Nationale Kampioenschap zal belonen van de prestigieuze Tre Golfi Regatta (28 May), nu in zijn 56e editie. De Marina Yachting Trophy wordt uitgereikt aan de klassewinnaars van de twee gecombineerde races. Onder de andere regatta's georganiseerd door Crv Italia, naast de beroemde Coppa Lysistrata van roeien (16 mei), de 1e zomer Interclub Race (24-26 juni), de Regatta's Nationaal 470 (10-12 september) en die van wedstrijdace van de Unione Circoli Italiani Trophy (8-10 oktober). www.critalia.it



• Handige beker in Porto Ercole

De Handy Cup is dit jaar weer terug, nu aan zijn tiende editie en gepland voor Porto Ercole van 21 tot 23 mei. Wacht een sterke aanwezigheid van internationale verenigingen, evenals Italiaans. Om de regatta te organiseren, naast de betreffende non-profitorganisatie en de club Nautische en zeilende Argentario, ook Zeilschool Mal di Mare, de oprichter, en de Italiaanse Solidarity Sailing Union. Zij leiden het Erecomité drie prominente persoonlijkheden uit de internationale cultuur: prof. Giovanni Bollea, neuropsychiater, mevrouw Betty Williams, prijs Nobelprijs voor de Vrede 1976, en Predrag Matvejevic, schrijver. Vanaf dit jaar is Handy Cup is het nationale evenement geworden van de Italiaanse Solidarity Sailing Union, een netwerk opgericht in 2003 door een groep Italiaanse verenigingen die zeilen gebruiken in de context van ontberingen fysiek, psychologisch, zintuiglijk en sociaal. www.handycup.it



• Van skizeilen tot Veleziana

Bij de Compagnia della Vela di Venezia staat alles klaar om een jaar te beginnen heel bijzonder, opgetogen over het hebben van een nieuw benoemde president-burgemeester, maar ongetwijfeld gekenmerkt door de enorme inspanning om het te voltooien van het nieuwe hoofdkantoor op het eiland S. Giorgio, ontworpen als nautisch sportcentrum van uitmuntendheid. Na de klassieker Sci Vela 2010, georganiseerd samen met de Sci Club 18 van Cortina, en de Venetian Sailing Week, de offshore regatta's georganiseerd door clubs zijn de S. Pellegrino Cooking Cup (26 juni), de Lui e Lei en de Zomer Race (3-4 juli), de Ior Classic Week (18-19 september) en de spectaculaire Velezia-na (19 september) met zijn honderden zeilen en spinnakers die het bekken van St. Marcus. Op 17 oktober zal de Closing Regatta de sociale kalender afsluiten afscheid van 2011, het jaar van het eeuwfeest. De kalender is ook erg intens gereserveerd voor rubberboten, wat zal uitmonden in het eerste Europese kampioenschap Team Racing (17-19 september). www.compagniadellavela.org

• Met het oog op de Europese Orc

Met het oog op het volgende EK ORCi, dat van 5 tot 11 juli in Cagliari wordt gehouden, De site waar u de aankondiging kunt vinden, is operationeel van de regatta en een reeks nuttige informatie iedereen die van plan is om aan het evenement deel te nemen. Het Offshore Racing Congress heeft ook enkele faciliteiten voor deelnemers ingericht en dankzij een overeenkomst met het ORC kan de Marina di Villasimius, 43 km van Cagliari, biedt Championship-leden korting op tarieven voor de pre- en post-regattaperiode. Deze ik ligplaatsprijzen voor 1 week: 10 m. (E 350) regattageld E 200; 12 m. (E 490) regattageld E 300; 14 m. (E 630) tariefregatta E 400; 16 m. (E 770) regattakosten E 550. Neem voor reservering contact op met de Marina di Villasimius (directeur Amedeo Ferrigno), al tel. 070 7978006 of info@marinavillasimius.it www.orceuropeans2010.com www.villasimius.it



• Een M37 voor de Chileense marine

Belangrijke order voor de Friula-no 2 emme scheepswerf. De Chileense marine heeft er namelijk een M 37 "corsa" voor besteld deelnemen aan de belangrijkste regatta's  Zuid-Amerikaanse diepzeevis, besluit later de overwinningen van de boot op de wereldkampioenschappen in Brindisi, op de Europese kampioenschappen in Cherso en op de Italiaanse kampioenschappen in Gaeta vorig jaar. De boot het zal in Livorno worden afgeleverd en aan boord worden genomen een vrachtschip op weg naar Valparaiso, het hoofdkwartier van Chileense marine, in de eerste helft van Juli. Voor Massimo Breggion, voorzitter van 2 emme marine, "Achter dit succes gaan jaren van studie, planning, testen en beproevingen. We hebben onze eigenaren altijd het beste willen garanderen met boten met aandacht voor elk klein detail, met behoud van aandacht voor het maximale innovatieve technologieën op het gebied van design, ontwerp en onderzoek naar materialen". www.2emmemarine.com

• Trofee voor Koninklijke Opdrachtgevers van Spanje

De Royal Presidi of Spain Trophy is ook terug in 2010, georganiseerd door Circolo Vela Talamone, in samenwerking met de Argenta-rio Nautische en Zeilclub, de Santo Stefano Yacht Club, de Porto Velico Club Azzurro en de Scarlino Nautische Club. De regatta, nu in zijn VI editie, zal zoals elk jaar in drie fasen plaatsvinden aankomst en vertrek in de havens die een paar eeuwen geleden zijn ontstaan, in Toscane, de staat van het Koninklijk Presidia van Spanje. Het programma omvat vertrek uit Porto Santo Stefano op 30 mei, met een stop bij Porto Azzurro en Marina di Scarlino (30 en 31 mei). mei) en afsluiting in Talamone op 1 juni. www.cvtalamone.it 



• Giraglia Rolex-beker

Er komt nieuws over de 58e editie van de Giraglia Rolex Cup, de grote mediterrane klassieker die op 16 juni vanuit Saint Tropez van start gaat, na drie dagen regatta's tussen de boeien (13-15 juni) georganiseerd in de wateren voor de beroemde Franse stad. Na twaalf jaar inderdaad de komst van de 240 mijl-test, beroemd om de doorgang naar de Giraglia-rots, is gepland in Sanremo en niet langer in Genua. Tussen eerste leden moet de aanwezigheid van de Maxi opgemerkt worden *Alfa Romeo*, van de nieuwe Lutra 80 *Singularity*, van de Swan 112 *Higland Breeze* en een grote groep van klasse 40 en Imoca 60, aanvoerder van Kito de Pavant's *Groupe Bel* . www.regattanews.com



• Het succes van Seatec

Groot succes ook voor Seatec 2010, internationale evaluatie van technologieën, onderaanneming en ontwerp voor boten, die vond plaats van 10 tot 12 februari in het CarraraFiere tentoonstellingscomplex, in Marina di Carrara. Dit blijkt uit de officiële gegevens (753 exposanten, waarvan 35 procent buitenlands, en 8.754 bezoekers waarvan 5 procent uit het buitenland) en door de interesse die het vijftal wekte wedstrijden georganiseerd door Seatec-Qualitec Award voor exposanten, die gerelateerd zijn aan design, zoals Myda, Targa Bonetto en Living the Boat universiteitsstudenten, en de talrijke nevenevenementen die, zoals gewoonlijk, het gekwalificeerde tentoonstellingsaanbod completeerden. De afspraak met de negende editie van Seatec is van 16 tot en met 18 februari 2011.

www.svjhsvjcscj



• Pivoli online

pivoli.it, de nieuwe website van Franco, is online Pivoli & C. Vernieuwd qua inhoud en vormgeving graphics, en ontworpen door Numa Italia, de site, ook bereikbaar via mobiele telefoon, illustreert de distributieactiviteiten, het netwerk van verkoop en merken die door het bedrijf worden afgehandeld. Franco Pivoli & C. werd in 1986 in Milaan geboren om exclusief voor Italië het merk Musto te distribueren, een wereldwijd toonaangevend bedrijf in de productie van technische kleding uit zeilen, jagen en paardrijden. Door de jaren heen heeft hij met veel prestigieuze bedrijven samengewerkt, waaronder deze: Gottifredi Maffioli, Gerber, Holmenkol, Deep Blue, Blue Fox en Dr. Sonic en de laatste tijd heeft Baltic Safety Products overgenomen. Tegenwoordig bestaat het commerciële netwerk uit meer dan 300 verkooppunten verspreid over het hele nationale grondgebied.

www.pivoli.it

• De school van Mascalzone bloeit

Afgelopen 30 maart heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken Roberto Maroni de Zeilschool toegekend Mascalzone Latino, gevestigd in Napels, heeft de bescherming van zijn afdeling. «Een herkenning belangrijk, een extra motivatie en inzet om het altijd beter te doen», aldus hij tevredenheid Vincenzo Onorato, die zijn inspanningen voor dit geweldige project zo steeds meer beloond ziet.De Mascalzone Latino Zeilschool is opgericht om nieuwe motivatie en



betere levensdoelen voor de minder welgestelde kinderen van Napels of die situaties van sociale ontbering ervaren. Ondersteund door de Vodafone Italia Foundation met medewerking van de marine, die een deel van haar faciliteiten ter beschikking heeft gesteld gevestigd in Napels, wordt ook gesponsord door het voorzitterschap van Ministerraad, het Sociaal Secretariaat van Rai en het Ministerie van Jeugd. www.mascazonelatino.it

• FIV via e-mail

Federvela heeft de e-mailrapportageservice voor het laatst gepubliceerde nieuws geactiveerd op de website www.federvela.it. Alle geïnteresseerden kunnen zich inschrijven door hun adres in te vullen in het juiste vak op de startpagina van de site. Twee keer per week, per post elektronisch wordt een samenvatting van alle informatie verzonden. Door op de link te klikken voorgesteld onderaan de individuele nieuwsberichten, krijgt u de mogelijkheid om de volledige tekst te lezen, eventuele fotoapparatuur en bijlagen te bekijken. www.federvela.it



• Summit Yachts in Italië

De American Summit Yachts zijn geland Italië, vertegenwoordigd door Top Yachts als exclusieve importeur. De starters, Barry Car-roll en George Carabetta, hebben meer achter de rug van 20 jaar ervaring op het gebied van bouw en verkoop van boten van

regatta. Het assortiment van Summit Yachts bestaat uit van de bekende Summit 40 met carbon rig en ook wel bekend als Koning 40, winnaar van de prijs voor de overall winnaar van Boot van het Jaar 2009 van Sailing World magazine, vanaf nieuw Model Summit 35, met aluminium tuigage, ook uitgereikt door Sailing World als beste Racer Irc 2010, en de MD35 daysailer, gekenmerkt door een ontwerp dat vooral gericht is op regattawedstrijden, maar ook op regattawedstrijden ideaal en perfect voor dagelijkse uitstapjes met het gezin, met vrienden of alleen. Alle modellen ze zijn ontworpen door Mark Mills en gebouwd in Florida door Edgewater Boats. www.top-yachts.com



ITALIAANSE OFFSHORE ZEILUNIE

00198 Rome-Via Lutezia, 2
tel. 06 8841273 8841283 - fax 06 8841293

uvairoma@tin.it - www.uvai.it

TABEL MET BETREKKING TOT AI

TECHNISCHE DIENSTEN 2010

1) MEETCERTIFICATEN	LOA min. 10.00 uur	LOA 10.00 – 13.00 uur	LOA-majoor 13.00 uur
1.1) ORC INT.- CERTIFICATEN (IMS)	€ 100,00	€ 140,00	€ 150,00
1.2) IRC- CERTIFICATEN	€ 100,00	€ 160,00	euro 14,00 p.m.
1.3) TWEE CERTIFICATEN	€ 170,00	€ 270,00	korting € 30,00

2) ORC-CLUB	LOA min. 10.00 uur	LOA 10.00 – 13.00 uur	LOA-majoor 13.00 uur
2.1) NIEUW	€ 75,00	€ 90,00	€ 130,00
2.2) VERLENGING	€ 100,00	€ 120,00	euro 11,00 p.m.

3) VEREENVOUDIGDE IRC-CERTIFICATEN	LOA min. 10.00 uur	LOA 10.00 – 13.00 uur	LOA-majoor 13.00 uur
3.1) NIEUW	€ 85,00	€ 105,00	€ 160,00
3.2) VERLENGING	€ 100,00	€ 120,00	euro 14,00 p.m.

4) TOEWIJZING VAN HET ZEILNUMMER	€ 100,00
4.1) Zeilnummertoe wijzing (ORC CLUB, SIMPL.)	€ 50,00
4.2) Toekenning van een gepersonaliseerd zeilnummer	€ 250,00

5) KOPIEËN VAN ZWARE CERTIFICATEN	€ 15,00
-----------------------------------	---------

6) INT ORC-CERTIFICATEN. (IMS)-TEST	€ 55,00
6.1) IRC-TESTBEOORDELING	Dezelfde kosten als het certificaat

7) CERTIFICAAT VAN OVEREENSTEMMING	€ 120,00
------------------------------------	----------

Let op: de mt. zijn die welke voortvloeien uit de lengte ft (LOA) van het meetcertificaat. In kosten per m. de LOA wordt afgerond op de dichtstbijzijnde m.

Lidgelden 2010 (CD 3-09-94)	Schepen met grotere lengte (LOA) 12,99 m	€ 155,00
	12,99 - 10,40 meter	€ 104,00
	10,39 - 9,80 m	€ 78,00
	min. 9,80 m	€ 52,00
	Sportverenigingen	€ 258,00

De bedragen kunnen worden verzonden via een NIET-OVERDRAAGBARE bankcheque op naam van UVAI of via een bankoverschrijving: Unicredit Banca - Viale Liegi, Rome - C/C n. 6457583, CAB 03002, ABI 05283, CIN K, (IBAN: IT 30 K 03002 05283 000006457583). Bij REDEN heeft u het zeilnummer of de jachtnaam nodig.

Of via creditcards met vermelding van: type, Eurocard/Mastercard of Visa	(excl. Elektron),
kaartnummer en vervaldatum.	Eigendom van:
	Kaartnr.:
Nr. CV2:	zichtbaar op de achterkant van de kaart.
Uiterste houdbaarheidsdatum:	/ Toegestaan bedrag: ,
Datum:	Handtekening:.....

• **Slam Technology Eyewear** Slam

presenteerde de eerste Slam Advanced Technology Eyewear-collectie, brillen en zonnebrillen gemaakt met innovatieve hightech materialen.

Ze zijn gemaakt van titanium, aluminium en magnesium en beschikken over polariserende zonnecfilters van polycarbonaat met hydrofobe behandelingen, waardoor ze ideaal zijn voor nautisch gebruik. www.slam.com



• **Henri Lloyd in de Formule 1** Henri

Lloyd presenteerde de officiële Mercedes Gp Petronas Merchandise Collection, het resultaat van de samenwerking tussen Henri Lloyd en het gelijknamige Formule 1-team als officiële leverancier van kleding en schoenen.

De collectie omvat herenpoloshirts en coureurs- en teampetten. De kleding wordt gekenmerkt door de rijnummers van de coureurs Michael



Schumacher en Nico Rosberg. www.henri-lloyd.it

• **Musto-wetsuits** Het

Musto-wetsuit met halve pijpen, speciaal bedoeld voor rubberbootrijders en windsurfliefhebbers, is met zijn dikte van 3 millimeter het ideale kledingstuk voor uitstapjes naar de zee tijdens het middenseizoen. Naast de herensnit is deze ook

ver verkrijgbaar voor dames en kinderen. www.pivoli.it



• **Lolly Cuissarde van Aigle**

Geïnspireerd door de rubberen Lolly Pop-laars, gedragen door generaties kinderen, heeft de Aigle cuissarde een zomerse en nautische stijl. De Lolly Cuissarde is verkrijgbaar in geel of marineblauw en draagt de handtekening van het merk en de 2 witte strepen, waardoor hij herkenbaar is onder duizenden. Deze zomereditie wordt met de hand verpakt in de ateliers van Châtellerault en is beperkt tot 50

exemplaren wereldwijd. www.aigle.com

• **Gottifredi Maffioli Dsk90** De Dsk90

Ultra- en Dsk90 Race-touwen zijn gemaakt van Dyneema® SK90, de meest geavanceerde onder de hightechvezels. Ze zijn het resultaat van Gottifredi Maffioli's intensieve onderzoeksactiviteiten, in samenwerking met Dsm Dyneema, als onderdeel van de America's Cup. Nu is de geavanceerde technologie van deze lijnen beschikbaar voor alle zeilers die ernaar streven de prestaties van hun lopend want naar het hoogste niveau te tillen. www.gottifredimaffioli.com



• **Garmin Cartography** De

nieuwe V2010 nautische cartografie-release voor de BlueChart® g2 en Blue-Chart® g2 Vision-lijn is klaar, een vernieuwde en nog completere versie van de BlueChart® die gratis wordt aangeboden aan bezitters van Garmin-kaartplotters. Beide versies, die steeds rijker worden aan details, bevatten nu ook viskaarten en zijn de enige die de exclusieve Autoguidance-functie bieden. www.garmin.it

• **Eryd 40** Dit

interessante project van Emanuele Rossi is ontworpen voor pure prestaties en bedieningsgemak, zelfs met een kleine bemanning. Een moderne snelle cruiseboot, met een interieur ontworpen voor 2/4 personen, die daardoor kunnen genieten van grote ruimtes en maximaal comfort. www.eryd.com



• **Fontana/Maletto 42** Van

Adriasail komt een nieuwe, interessante 42' cruiser/racer ontworpen door de Fontana/Maletto studio, bekend om zijn decennialange activiteit en om zijn overwinningen in talrijke Ton Cups ten tijde van de IOR, Nationale Kampioenschappen, Sardinië Cup, Commodore's Cup en vooral twee edities van de Louis Vuitton Cup, in 1992 met de *Moro di Venezia* en in 2000 met *Luna Rossa*. De analyses uitgevoerd op de vloot en op de individuele boten hebben de kenmerken gedefinieerd van het project van deze Fm 42, gebouwd door de Adriasail Custom Yachts-scheepswerf van Fano, om in kleine series te worden gebouwd en voornamelijk ontworpen volgens de regels van Orc International, maar met een oog ook voor de Irc. Een boot met lage waterverplaatsing, gemaakt met de nieuwe infusiegiettechniek waarmee het gewicht van het laminaat kan worden vastgehouden en de mechanische eigenschappen ervan kunnen worden vergroot. www.adriasail.it



★ Top Yachts ★

— Dream Boats & Brokerage —

Marina Cala Galera 25 - 58018 Porto Ercole (GR)
Tel: +39 0564 830234 fax +39 0564 830235
Kantoor Riva di Traiano. B zuid 36 tel. 347 5101559

ty@top-yachts.com
www.top-yachts.com
Talamone (blauw mar
Marina di Grosseto
Castiglione della Pescaia

Eerste 45

Demoboot te registreren bouwjaar 2008, raceversie:

aluminium mast met 3 rijen a d zalingen
En staafverstaging, b loden lamp, teakdek, verwarming,
Ronstan grootzeilwagens, set Onesails zeilen (cruising/
racing), Raymarine S ST 290 elektronica met
fmasterpeaters, aanvraag € 280.000,00 inclusief

BTW
R
R

Lengte: 14,07 m
Maximale breedte: 4,20 m
Diepgang: 2,75 m
Waterverplaatsing: 11.545,00 kg
Zeiloppervlak: 113,20 m² 1 x
Yanmar 54 pk 3
hutten, 2 badkamers



DEALER



Een buitengewone gebeurtenis



Wij ontvangen en publiceren van de reder

Piero Mortari deze brief, waarmee we een nieuw gedeelte beginnen dat precies is gewijd aan:

naar de brieven. Het is duidelijk dat we er klaar voor zijn wijden dezelfde ruimte voor een recht van reageer op iedereen die dit passend acht.

Beste vrienden en mede-reders van UVAI, dat ben ik
Het is al enkele maanden geleden sinds de laatste keer mijn boot, de Comet 45s *The Pied Piper*, het raakte het zoute water van onze zee. We waren op zaterdag in Ostia voor de Italiaanse beker.
Vlakke zee, 10 knopen wind, we liggen op de grond lijn richting de loefmarkering, eerst vóór iedereen, wanneer komeet 51 *Nur* arriveert, ga overstag links, die eerst op ons mikt, als het duidelijk is dat hij nooit had kunnen passeren, en op het laatste moment probeert hij ons te ontwijken door voorover te leunen en met de wind mee, maar neemt ons in plaats daarvan mee naar binnen vol. De slag is zijdelings, naar de achtersteven toe, voor geluk op een absoluut niet-structureel gebied. *Nur* klimt er praktisch bovenop, één
van de twee roerwielen ontploft, de spinnakerboom glijdt in onze achterste preekstoel
en de boten passen in elkaar en blijven één
naast elkaar, slippen. De preekstoelen buigen en we slagen erin onszelf te bevrijden. Dat zijn wij duidelijk gedwongen terug te keren naar het land. Dit zijn de feiten. En hoe dan ook de situatie accepteren (het hoort bij het spel),
Ik kan niet anders dan zeggen dat er bepaalde risico's zijn kunnen en moeten worden vermeden, of misschien zou het voldoende zijn om wat minder aanmatigend te zijn en je eigen beperkte capaciteiten te begrijpenafspraken, weken die voorbijgaan zonder ooit de schade te zeilen. Het is duidelijk dat ze aan boord van *Nur* toegeven dat ze ongelijk hadden en dat is waar die procedure begint wat een buitengewone gebeurtenis wordt genoemd.

Maar wat is het?

Wanneer er op zee een aanvaring plaatsvindt, wordt de Het eerste dat u hoeft te doen, is naar de Havenbedrijf en vul de verklaring van buitengewone gebeurtenis in, een wet die beheert elk type schip, van schip tot schip, en dient om de veiligheid te garanderen. De vaarvergunning wordt onmiddellijk ingetrokken tot RINA

zorgen voor de volledige herovering van de zeewaardigheid van het schip na de nodige interventies van de bouwplaats. Hoe dan ook, altijd bedankt Na een direct bezoek en voorlopige aangifte van RINA kunnen we naar de Comar-scheepswerf varen, die gelukkig dichtbij is.

Net als bij auto's speelt in deze gevallen de burgerlijke aansprakelijkheid een rol op verzekeringsniveau. *Nur*, verzekerd door Vittoria Assicurazioni, is eigendom van Comar en dit is een verdere garantie, gezien de uitstekende relaties die ik heb met de scheepswerf, dus voordat

begin met het werk, laten we wachten tot het beweegt de verzekering. Jammer dat de deskundige na ruim anderhalve maand toch komt opdagen zie de schade. En dat, nadat de afspraak was gemaakt, laat me twee uur wachten en je bent er al donker. Dat is het. De procedure begint. Ze vertellen me "eerst het werk doen, dan beginnen we je het geld te geven", maar ik ben er niet klaar voor, ik bel de advocaat, die hij is onder andere zeeman, dus hij kent het onderwerp, en ik vertrouw de praktijk aan hem toe., dagvaarding voor de rechtbank. Zo begint een uitputtend proces, met uitstel, gemiste afspraken, weken die voorbijgaan zonder ooit de schade te hebben gekwantificeerd totaal. De verzekeringsmaatschappij staat erop mij te willen geven in eerste instantie slechts een deel van het bedrag

maar zelfs als ik al een schatting van Comar heb gepresenteerd, waarvoor de schade is gedocumenteerd, is het niet duidelijk waarom deze kwestie kan niet onmiddellijk worden gesloten. De bouwplaats binnen Ondertussen maakt hij kosten tijdens de uitvoering van de werken voor materialen en arbeiders. Ik vind het absoluut Het is juist om 40 procent van de kostenraming voor te schieten.
Het lijkt mij juist, het is hun taak, ze zijn er werknemers moeten betalen en ik ben niet van plan problemen te creëren. Op 28 april, precies zeven maanden na de aanvaring, volgde felle druk van mijn advocaat, en de interesse van een vriend (het is ongelooflijk om aanbevelingen te vragen in het aangezicht van een Juist!), komen er enkele cheques binnen! Uiteraard niet alleen het bedrag van bovengenoemde cheques het betaalt mij niet terug voor de zeven maanden zonder boot en van verspilde tijd, maar ze zijn niet eens genoeg om de factuur van Comar volledig te dekken. Resultaat: ik incasseer de cheques en ga verder reden om tot een passende en billijke schadevergoeding te komen. De wanneer? Meh...!

Moraal van het verhaal? Wat is de reden waarom Ik besloot deze brief te schrijven en te maken het verhaal publiceren? Omdat de buitengewone gebeurtenis helaas iedereen kan overkomen. Echter vanwege incompetentie en de wens om het te overdrijven, kunnen enkele maanden aan anderen worden doorgegeven verdorie, dit moet goed begrepen worden. En aan hen collega reders kan ik alleen maar zeggen: Bewapen jezelf met geduld en bereid je voor om te slikken een paar bittere pillen. En zoek een verzekering die je iets beter beschermt dan degene die ik ontmoette. Goede wind allemaal.

Piero Mortari



HEXAGON

IL NUOVO MATERIALE DA SPINNAKER HIGH-TECH DALLE PRESTAZIONI ECCEZIONALI.
PER TUTTI, SOPRA QUALUNQUE MARE, DENTRO QUALUNQUE VENTO.

Hexagon e Spidertech insieme con Andrea Caracci alla MiniTransat 2809

Hexagon e Spidertech sono marchi registrati FMG
www.spidertech.it - www.florenzi-marine-group.eu