

ITALIAN AND ENGLISH TEXT

# YACHT DIGEST

TORIA, TRADIZIONI, CULTURA NAVALE, BARCHE D'EPOCA E MODELLI

DE AGOSTINI PERIODICI



**SPECIALE RADUNI** DALL'ARGENTARIO ALLA RIVIERA ROMAGNOLA, GLI EVENTI CLOU  
DELLA STAGIONE - **ANNIVERSARI** NEL SOLENT CENTINAIA DI NAVI RENDONO OMAGGIO  
A HORATIO NELSON - **ASTE** RECORD DI VENDITE DA BONHAMS E CHRISTIE'S

Incrocio sul campo di regata dell'Argentario Sailing Week tra Sirius, a sinistra, monotipo NY32 progettato da Sparkman & Stephens, e il cutter aurico Bona Fide dell'armatore Giuseppe Giordano.



# RITO D'INIZIAZIONE PER BARCHE D'EPOCA

L'Argentario Sailing Week è diventato il palcoscenico per portare al debutto scafi nuovi di restauro. Perché riprendano il gusto della competizione e ricevano la benedizione di un novantaseienne sacerdote dello yacht design

Testo di **Paolo Maccione** - Foto di **James R. Taylor**



**DIARIO DI BORDO** del 18 giugno 2005. A bordo di Caroly, yawl bermudiano della Marina Militare del 1948 lungo 23,60 metri in regata all'Argentario Sailing Week di Porto Santo Stefano. Ci stacciamo dalla banchina, al timone il capitano di fregata Riccardo Testa. Salutiamo Artica II, l'altro piccolo yawl della Marina intervenuto alla manifestazione al comando di Angelo Lattarulo, il capitano di vascello che oggi gestisce le quasi 200 barche a vela dello sport velico della Marina Militare. Con lui a bordo Angelo Bonati, amministratore delegato delle Officine Panerai, prestigioso marchio di alta orologeria che nel triennio 2005-07, con opzione per altri tre anni, sponsorizzerà il circuito mediterraneo delle regate di vele d'epoca organizzato dall'Aive (Associazione Italiana Vele d'Epoca) sotto l'egida del Cim (Comitato Internazionale del Mediterraneo). Dirighiamo verso il campo di regata, un percorso di 11,9 miglia, mentre sale una leggera brezza da nord-ovest che non supererà gli 8-10 nodi di intensità. Il sole picchia,

il mare è calmo, armiamo randa e mezzana, ma arriviamo troppo presto sulla linea di partenza. Virata a 360 gradi, ecco lo sparo. Partiamo di bolina con mura a sinistra, siamo pesanti e lenti, ci vorrebbero 15 nodi di vento per cominciare a divertirsi. «Issare il gennaker e ammainare il genoa», ordina Testa. Il nostromo sassarese Gianni Pinna non se lo fa ripetere e presi un paio di marinai si porta a prua. «Cazza la drizza, ammaina genoa, raccogliere vela a bordo». Sale a riva il bellissimo gennaker da 170 metri quadrati con lo stemma della Marina, ma dopo mezz'ora ci si accorge di essere scaduti troppo sottovento rispetto alla prima boa da scapolare. «Giù il gennaker, su il genoa». Pinna sprona i suoi, che cominciano a fare girare le maniglie dei winch fino a sudare. «Come va?», chiediamo a un marinaio. «Sono infermiere e questa è la mia prima uscita in barca a vela». Beh, almeno se qualcuno si fa male avremo assistenza immediata. La brezza rinfresca, il gennaker sbatte impazzito prima di essere legato in coperta. Viriamo in boa, tallonati dal

Paolo Marzicone



Paolo Marzicone

In alto, l'equipaggio ingaggiato da Tom Perkins al lavoro su Mariette dopo il rientro da una regata. Sopra: a sinistra, le manovre a bordo del Fife Clío impegnato in regata; a destra, Astarte II di Giancarlo Lodigiani che ha corso nella categoria bermudiani classici.

Nella pagina a fronte, il ketch aurico Tirrenia II del presidente dell'Aive Gianni Loffredo, inseguito dal cutter aurico Varuna di Luigi Donna.



## VELE D'EPOCA E OROLOGI, UN'UNICA GRANDE PASSIONE

L'Argentario Sailing Week ha offerto l'occasione di incontrare Angelo Bonati (*a sinistra, nella foto sotto*), milanese classe 1951, amministratore delegato di Officine Panerai, al quale abbiamo rivolto alcune domande sul diretto coinvolgimento della società in questo mondo.

**Bonati, da cosa deriva la scelta di sponsorizzare un circuito di barche d'epoca, decisamente atipico rispetto ad altri eventi velici?**

Innanzitutto da un'analisi di marketing che ho effettuato personalmente. Da velista appassionato di Hobie Cat e oggi armatore di uno Jeanneau 37, senza farmi coinvolgere emotivamente, ho potuto riscontrare parecchi punti di contatto tra regate come quelle dell'Argentario Sailing Week e un marchio come il nostro.

**Cosa hanno in comune orologi e barche d'epoca?**

Sono entrambi frutto di arti, mestieri e tradizioni. Poi c'è il mare. Non dimentichiamo infatti che Panerai ha prodotto strumenti di precisione per gli incursori subacquei della Marina. Questi eroi hanno trasmesso valore, così come designer e sportivi lo hanno trasmesso a queste barche.



**Si tratta di un piccolo settore della nautica da diporto.**

Anche Panerai è una marca esclusiva, autentica, di nicchia e non per tutti. Come la barca d'epoca.

**È vero che volevate sostenere questo circuito già in passato?**

Sì, dopo avere assistito qualche anno fa al grande raduno di Imperia. Considerato l'ingresso di Prada mi era stato risposto che avremmo potuto fare i co-sponsor. Abbiamo rifiutato, in attesa di diventare lo sponsor principale.

**Come considera questo 2005?**

Un anno di studio, di conoscenza degli armatori, di creazione di un'immagine. Insomma, un anno propedeutico. Nel 2007 decideremo se rinnovare la sponsorizzazione per altri tre anni.

**Lo sa che a Imperia negli anni dispari si organizza anche un raduno di motoryacht d'epoca?**

Ne ho sentito parlare e non escludiamo un giorno di potere essere presenti anche lì.

**Acquisterebbe una barca d'epoca o classica?**

Domani stesso. Il problema è trovare il tempo per curarla e coccolarla.



Sopra, Bona Fide al lasco evidenzia il pozzetto della timoneria verso mezza nave e, in alto, subito dopo la partenza di una regata, il ketch Désirée (a sinistra) tallonato da Cometa, che ha vinto nella classe riservata ai grandi bermudiani. Sopra, a destra, Mariette di bolina.

cutter Manta del 1935 e da Mait II. L'inferitura del genoa "fa catarina", si va al vento giusto il tempo per cazzare a ferro la drizza. «Stringere al massimo la bolina, procediamo mura a dritta», ordina Testa. Durante una nuova virata si issa anche la trinchetta, è tutta tela in più. Poi si torna in rotta, il nostromo va al genoa e tesa il meolo per evitare che la balumina sbatta. Il nuovo obiettivo è la seconda boa, quella di lasco. Ci arriviamo in mezz'ora. Parte l'avvertimento: «Giù le teste, passa il bomaaa!». Ora il vento viene da dietro, è l'andatura migliore per un veloce spuntino.



Poi l'ultimo tratto di bolina, Caroly equilibratissima procede quasi senza toccare timone a cinque nodi di velocità lasciandosi a dritta le spiagge del Golfo di Talamone. Si taglia il traguardo dopo circa 2,5 ore di regata. Procediamo verso l'ormeggio, pronti con la prua al vento per l'ammaina vele, ma arriva un grido: «Fermi, il genoa non scende, si è rotta la puleggia». Lesto come uno scoiattolo un marinaio indossa il bansigo e sale in testa d'albero armato di coltello. Zac! Un taglio netto e la vela cade a piombo sul ponte. È finita. Ogni barca ha avuto la sua storia in regata, noi vi abbiamo raccontato la nostra. Domani si replica. L'Argentario Sailing Week è una manifestazione che continua a piacere. Lo hanno confermato le quaranta imbarcazioni d'epoca (su 48 prescritte) giunte nella cittadina toscana dal 16 al 19 giugno scorso per prendere parte all'ottava edizione. Giugno è un mese strategico, dopo il letargo invernale le barche hanno voglia di navigare, di confrontarsi e questo raduno gliene offre subito la possibilità.

Impeccabile l'opera di assistenza in mare e in banchina fornita dallo Yacht Club S. Stefano. Fra gli sponsor Banca Italease, Bmw, Drei Donà, il Pastificio Lucio Garofalo e Lalique. Anche quest'anno il 96enne progettista americano Olin Stephens, dallo scorso ottobre cittadino onorario di Porto Santo Stefano, non è voluto mancare alla manifestazione. Armato di macchina



La banchina della Pilarella a Porto Santo Stefano, con l'allineamento di 40 scafi iscritti alle regate della Sailing Week, è l'immagine più indicata per illustrare una cittadina divenuta uno dei principali poli mediterranei per il culto delle barche d'epoca.

fotografica e accompagnato dal figlio, è uscito in mare su Vim, sua creatura del 1939 da anni di proprietà della famiglia Rusconi, che non regatava per mancanza di equipaggio. Questo 12 Metri S.I. (Stazza Internazionale) appena restaurato dal Cantiere Navale dell'Argentario, che monta ancora l'albero originale in alluminio dell'epoca, ha ricevuto in premio un vaso di cristallo offerto da Lalique.

Stephens ha anche tenuto una conferenza insieme all'armatore di Mariette Tom Perkins che, prendendo spunto dalla mostra allestita in banchina sulla storia del cantiere americano Herreshoff, ha illustrato l'evoluzione degli armi velici fino ad arrivare al "dyna rig" di Maltese Falcon, il nuovo yacht di Perkins lungo 87 metri in costruzione da Perini Navi.

Tre le regate, svoltesi lungo percorsi a triangolo di lunghezza mai superiore a 12 miglia, sempre in condizioni di sole, mare calmo e con venti da nord-ovest di 10 nodi di intensità massima. Sette le classi in cui sono state suddivise le barche.

Rorolima, uno Sciarrelli del 1984 lungo 15 metri, correva praticamente da solo negli *Spirit of Tradition*. Il suo unico "avversario", la goletta di 47 metri Borkumriff IV, non ha infatti preso parte alla competizione velica. Non passa anno che all'Argentario non si presenti qualche nuova barca fresca di restauro. È il caso del 10 metri Mopi del 1953, dei piccoli cutter Rijoro di 7,77 metri condotto in regata da Federico Nardi e Duca del 1963, di Cometa, Papachoca e Sirius, uno degli unici due New York 32 navi-

## LE CLASSIFICHE

**Yacht Epoca aurici:** *Marilee, Mariette, Jap*

**Yacht Epoca classi metriche:** *Vega, Aramis IX*

**Yacht Epoca grandi bermudiani:** *Cometa, Marjatta, Désirée*

**Yacht Epoca piccoli bermudiani:** *Cholita, Clio, Sirius*

**Yacht Classici grandi bermudiani:** *Galvana, Alcor Secondo, Parsifal*

**Yacht Classici piccoli bermudiani:** *Strale, Astarte II, Artica II*  
**Spirit of Tradition:** *Rorolima*

ganti in Europa oggi di proprietà di Fabio Mangione, anche armatore di Al Nà Ir III. Purtroppo nulla ha potuto contro lo strapotere di Cholita, giunto primo in tutte le regate di classe. Debutto anche gli sloop Galvana, uno Sparkman & Stephens del 1975, e Hornet, un Santarelli del 1973.

«Anche se le forme un po' estreme di questi scafi hanno poco a che vedere con i loro vicini di banchina e non soddisfano il mio gusto estetico», dice lo stazzatore Aive Pier Maria Giusteschi Conti, «le abbiamo dovute accettare come da regolamento. Sono infatti scafi in legno, costruiti entro il 1975, non sono barche di serie, hanno l'albero in metallo e sono prive di sovrastrutture in carbonio». Chi vorrà storcere un po' il naso è avvertito: prepariamoci a nuove visioni in banchina. 