



4G R

11%

21:06



Giornale.della...



437 PARALLELO
SCALINO (GR)
+39 0544 85000
info@paralelo.it

BOAT COMMERC
SANTO STEFANO AL MARE (PG)
+39 0184 48 18 38
info@boatcomm.it

EUROPE YACHTS
OLBIA
+39 047 630 5530
info@europayachts.it

EUROPE YACHTS
PORTO CERVO, PARADISI DELLA SARDEGNA (OR)
+39 070 2134 4418
info@europayachts.it

SALERNO CHARTER
SALERNO
+39 089 72 6315
info@salernocharter.it

M-YACHTS
PORTO CERVOLE (GR)
+39 0564 837 374
info@myachts.it

YACHT COMMERCIAL SERVICE
+39 0744 331 600
info@yachtcommercial.it

RAVENNA BOAT SERVICE
RAVENNA DI RAVENNA (RA)
+39 0544 331 600
info@ravennaboatservice.it

REGIONIYACHTS
REGGIO CALABRIA
+39 0965 32 4545
info@regioniyachts.it

575
+39 0574 464 471
info@yachtpartner.it

BOAT COMMERC
LAZAGNA (GO)
+39 0185 314021
boatcomm@boatcomm.it

YACHT PARTNER
MESAIGNE (BRINDISI)
+39 0831 04 22 50
info@yachtpartner.it

magazine OTT17

Ian Lipinski sul suo Proto Griffon, dopo avere vinto nel 2015 tra i Serie, è uno dei super favoriti della MiniTransat 2017.



FOCUS/ PARTE LA MINITRANSAT

Sei italiani al via di quella che viene definita la regata oceanica più dura per un marinaio. Sono 84 gli iscritti che per almeno tre settimane e 4.000 miglia in solitario soffrono le terribili condizioni della vita sugli inospitali "barchini" di sei metri e mezzo.

Una vita da galera

Barca Mini, fatica grande, questa è la Transat 650, la regata che rappresenta la porta d'ingresso nel mondo della grande vela oceanica. L'edizione 2017, la ventunesima, con 84 iscritti, parte l'1 ottobre da La Rochelle (Francia) per fare tappa a Las Palmas (Canarie), dopo 1350 miglia, circa una settimana di mare. La seconda tratta di 2700 miglia, quella decisiva ai fini della vittoria finale, ha come traguardo Le Marin in Martinica, per un totale di poco più di 4000 miglia di percorso. Anche quest'anno l'Italia, come da tradizione delle ultime edizioni, schiera una nutrita squadra di ministri che partecipano con ambizioni e obiettivi differenti. Dai più agguerriti Andrea Fornaro (Sideral), Ambrogio Beccaria (Ambeco) e Andrea Pendibene (Marina Militare), a chi partecipa con lo scopo principale di arrivare fino in fondo, come

Emanuele Grassi (Penelope), Matteo Rusticali (Spot), Luca Sabiu (Jolly Roger).

La vittoria della regata viene assegnata con la somma dei tempi delle due tappe, la classifica come sempre è divisa tra prototipi e barche di serie. Le regole sono chiare e abbastanza severe: niente plotter cartografico, niente satellitare, vietati piloti automatici con processori evoluti, gli skipper ricevono la classifica - non la posizione degli avversari - una volta al giorno dalla nave appoggio che segue la regata (sempre se riescono a sentirla via VHF), per il resto possono contare solo su se stessi e sulle loro capacità di marinai e regatanti. Una serie di regole che rendono la vita degli skipper ancora più dura e complessa, perché oltre alla difficoltà di navigare su una barca piccola e angusta (sei metri e mezzo), ai problemi legati al meteo atlantico o a eventuali problemi tecnici, >>

OTTOBRE VELA 31





Adria Ship srl
Sede centrale Testata Mosconi
34073 Grado (Go)
tel. 0039-0431-83504
cell. 0039-348-3102925
www.adriaship.it

Voted boat of the year in the United States and noted for its exceptional innovation, the BALI 4.3 offers an enormous saloon, worthy of a 50 footer. An innovation which is seen right across the whole Bali range is the glazed sliding window at the front of the saloon, allowing you to control ventilation, and making easy access to the forward cockpit. The trampoline has been replaced by a rigid deck, improving the ride through the waves and letting you relax and enjoy your meal at the front of the boat. The aft door in its fully open position completely disappears into the coachroof ceiling, and the saloon is transformed into an immense flush-decked cockpit, forming a very convivial and enjoyable area.

BALI 4.3, Will your next boat be a loft?



BALI 4.0 Lounge



BALI 4.3 Loft



BALI 4.5 Open Space



BALI 4.3 MY

BALI
CATAMARANS
CATANAPROUD

magazine FOCUS

« i ministri devono fare i conti con il logorio psicologico reso più acuto dalla solitudine. Una cosa è partecipare ad una regata in solitario durante la quale conosci la posizione, la velocità e l'avanzamento degli avversari, o quanto meno ne ricevi frequenti aggiornamenti che possono spingerti psicologicamente a lottare e andare avanti. Altro è regatare praticamente al buio, ricevendo solo una volta al giorno le miglia che mancano al traguardo per i vari concorrenti e non la loro collocazione sullo scacchiere dell'Oceano. Una differenza sottile ma decisiva, una particolarità quella di non conoscere la posizione degli avversari unica nel panorama delle regate oceaniche, uno scoglio forse ancora più grande rispetto alla complessità della condizione di una barca.

I FAVORITI E LE SPERANZE DEGLI ITALIANI

Gli italiani se la vedono con il top della vela francese che schiera i suoi migliori "ministri", alcuni dei quali partono decisamente favoriti sulla carta. Tra i prototipi i più quotati: Quantim Vlamynck con il mini volante Arkema 3, Simon Koster con Eight Cube e soprattutto Ian Lipinski con Griffon.fr già vincitore nel 2015 tra i serie. Andrea Fornaro con il suo Sideral ha scelto una barca più semplice, meno estrema, forse sulla carta meno perforante dei prototipi di punta, ma che gli può dare più certezze e gli ha dato la possibilità di avere una preparazione semplice. Può essere uno degli outsider. Matteo Rusticali, anche lui tra i proto, si affida a un progetto di vecchia generazione con l'obiettivo di andare fino in fondo. Più difficile il pronostico tra i Mini di serie, dove il folto gruppo dei Pogo 3 si presenta compatto. Da tenere d'occhio la "terribile" Clarisse Cremer, vincitrice dell'ultima prova ufficiale prima della Mini, la Trans Gascogne, ma anche Pierre Chedeville, Germain Kerlevoe e Yannick Le Clech potrebbero dire la loro. Su un Pogo 3 anche il nostro Andrea Pendibene su Pegaso della Marina Militare che si candida a una buona Transat.

Mauro Giuffrè



MINI TRANSAT/ 4000 MIGLIA IN OCEANO IN DUE TAPPE IN SOLITARIO SU BARCHI DI 6,5 MT

PERCORSO

Da La Rochelle a Las Palmas, poi l'Atlantico fino in Martinica per circa 4000 miglia complessive. L'inizio in Biscaglia sarà subito uno snodo cruciale.



CLARRISE LA TERRIBILE Clarisse Cremer, 27 anni bretonne da Auray, ha stupito tutti nella fase di preparazione con risultati di rilievo e la vittoria della Transgascogne. Regata su un Pogo 3 di ultima generazione griffato TBS, sarà lei la prima donna a vincere la Mini Transat?

SEI GUERRIERI ITALIANI ALLA TRANSAT CHI SONO I MINISTI CHE SI LANCIANO NELL'AVVENTURA IN SOLITARIO



Andrea Pendibene

36 anni da Viareggio (Lucca), alla terza Transat, è il ministro italiano più esperto. Ha avuto più tempo per prepararsi rispetto all'edizione 2015. Corre su un Pogo 3, barca di ultima generazione, si è allenato a lungo con i ministri della base di Barcellona ma forse gli è mancata un po' l'ultima parte di preparazione nelle regate in acque francesi. Può fare bene e ha l'esperienza per farlo, anche se tenere il ritmo dei primissimi non sarà facile.



Ambrogio Beccaria

25 anni, da Milano. Si sta dimostrando uno dei migliori skipper tra quelli in possesso di barche non di ultima generazione. Il suo Pogo 2 è rodato ed è stato preparato bene, con ottimi risultati nelle ultime regate ufficiali. Non può tenere il ritmo dei primi, ma ha dichiarato chiaramente di non essere interessato alla classifica del Pogo 2 ma di volere provare a restare a ridosso dei primi dieci posti. Sarebbe comunque un grande risultato.



Emanuele Grassi

36 anni da Lanuvio (Roma), attivo nella classe Mini dal 2013, è alla sua prima Mini Transat. Ha acquistato la barca che fu di Susanne Beyer, un Pogo 2 che ha già fatto la Transat ed è stato aiutato dall'amica skipper nella preparazione. Ha svolto l'avvicinamento alla regata in Mediterraneo, potrebbe soffrire il passaggio in Oceano e il ritmo degli avversari più esperti ma ha dimostrato nel circuito italiano di avere delle buone carte da giocare.





magazine | FOCUS

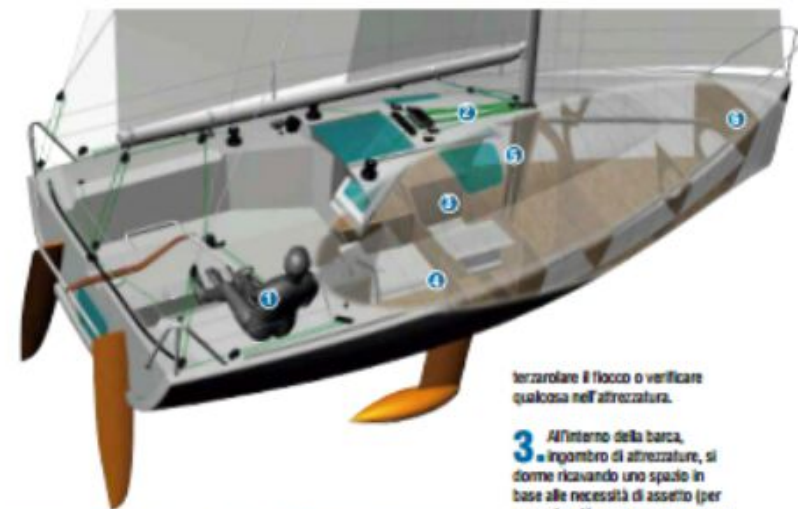
A BORDO DI UN MINI COME SI VIVE SULLA SCATOLA INFERNALE

Da soli a bordo di una micro barca con spazi vitali ridotti. Analisi di una vita da cani

Sol metri e mezzo di lunghezza, tra 1,5 e 2 mt di immersione (a seconda che sia un prototipo o un serie), un albero tra gli 11 e i 12 metri, e un'altezza interna che sfiora il metro e mezzo. Per diverse settimane, non meno di tre e per alcuni anche di più, la vita dei miniristi si svolge all'interno di questa scatola infernale. Il pozzetto, sia alle portanti che di bolina, non appena il vento sale sopra i 10 nodi, viene spazzato dall'acqua: sui Mini non esiste il prolungamento della tuga come sugli IMOCA 60 e l'acqua invade tutto quando le velocità sono elevate.

All'interno gli spazi vivibili sono pochi e angusti. Nei punti cruciali viene stivata l'attrezzatura indispensabile: vele, utensili, pezzi di ricambio, cambusa e abbigliamento tecnico. Tutto va spostato da sopravvento a sottovento, da prua a poppa, a ogni cambio di bordo o variazione di intensità del vento, lo skipper nei rari momenti di riposo si "accuccia" dove può, generalmente disteso sul fondo della barca su un cuscino o un materassino, spesso anche seduto se le condizioni non consentono la posizione orizzontale, in una scomodità generale difficilmente riproducibile su qualsiasi altra barca da regata.

La navigazione quotidiana di un minirista è fatta di piccoli e grandi gesti, tutti molto faticosi. Dai bisogni primari (come mangiare e dormire) in poi nulla è scontato. Inutile dire che non c'è posto per un vero wc su queste barche, ma un "comodo" secchio servirà a sostituirlo. La cambusa è un'altra



fonte di sacrificio: soprattutto per la seconda tappa, imbarcare cibo fresco sarà difficile dato lo spazio che occupa e in volumi così ristretti è un lusso che non ci si può permettere: occorre lasciare spazio all'attrezzatura. Il menù degli skipper è principalmente a base di cibi liofilizzati, che occupano pochissimo spazio. Tutti i miniristi però non rinunciano a qualche piccolo snack, qualche barretta energetica da stivare qua e là e da tirare fuori dopo una manovra faticosa o in un momento di abbattimento: serve a ridare energie velocemente e a tirare su il morale, piccole gioie quotidiane in una vita fatta di grandi sacrifici.

terzarolare il fiocco o verificare qualcosa nell'attrezzatura.

3. All'interno della barca, si dorme ricavando uno spazio in base alle necessità di assetto (per esempio, più peso a prua, a poppa, sopravvento).

4. Oltre a vivere a bordo, bisogna anche navigare e dunque trovare lo spazio per fare la rotta. A bordo solitamente non c'è quindi un vero tavolo da carteggio. Il punto di riferimento è il minuscolo schermo del gps non cartografico, lo skipper cerca poi un angolo dove stendere qualche carta nautica per fare dei punti e orientarsi meglio.

5. L'interno della barca dei prototipi ha un grosso ingombro in più: il sistema per azionare la chiglia basculante, fatto con una serie di rinvii e pulegge, che toglie ulteriore spazio vitale all'uomo.

6. La paratia di prua è stagna: in caso di collisione con un oggetto in quella zona dello scafo la galleggiabilità della barca non viene compromessa e lo skipper può isolare la zona. Più complessa l'eventualità di una collisione con la chiglia.

DIFFICILE PUNTARE ALLA VITTORIA MA POSSONO ARRIVARE RISULTATI IMPORTANTI E SORPRENDENTI



Matteo Rusticali

35 anni, da Savio (Ravenna), è alla sua prima Transat ed è una faccia relativamente nuova del panorama Mini italiano. Ha scelto un prototipo del 1991, la sua 444 non avrà le performance dei modelli recenti ma è una barca semplice ed affidabile, che può consentire un battesimo atlantico a Rusticali senza troppo stress e complicazioni tecniche. Il suo obiettivo realistico è arrivare in Martinica tenendo dalle buone medie, la sfida non è impossibile.



Andrea Fossare

40 anni, da Roma, è alla sua seconda Transat dopo l'esperienza tra i Serie nel 2015. Aveva iniziato la sua preparazione per quest'edizione con un Serie Olist nuovo ma, reso certo dell'impossibilità di completare la qualifica dato l'alto numero di iscritti, ha virato su un prototipo. Si tratta di un progetto di Bertrand del 2017: la barca ha mostrato di essere competitiva. Vederlo a ridosso dei primissimi potrebbe essere qualcosa di concreto.



Luca Sable

42 anni, da Milano, la Transat è per lui un sogno inseguito a lungo che finalmente si concretizza. Aveva già avviato una campagna non risarcitoria a completarla per motivi organizzativi e di budget, nell'edizione 2017 sarà sulla linea di partenza. Si è definito più un navigatore che un regatante, ma dal 2013 ad oggi ha ottenuto anche ottimi risultati nel circuito italiano. Vuole arrivare in fondo, senza stress e godendosi. Il suo spirito è quello dei grandi sognatori.