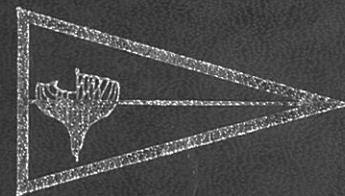


ASSOCIAZIONE ITALIANA
VELE D'EPOCA



ANNUARIO 1998

ASSOCIAZIONE ITALIANA
VELE D'EPOCA

Costituita il 1° Marzo 1982

ANNUARIO 1998

Sede Sociale: presso YACHT CLUB ITALIANO
16128 Genova - Porticciolo Duca degli Abruzzi

DIREZIONE GENERALE
1997 - 2000

- Presidente : dottor Gianni Loffredo
- Vice Presidente : Sport Velico Marina Militare
nella persona del comandante Giancarlo Schiavoni
- Segretario Generale : dottor Luigi Lang
- Membri : dottor Giorgio Balestrero
comandante Cristiano Bettini
professor Giovanni Broggi
dottor Luigi Croce
ammiraglio Mario di Giovanni
professor Pier Maria Giusteschi Conti
dottor Giuseppe Masini
dottor Giovanni Novi
architetto Carlo Sciarrelli
dottor Marco Tonini
architetto Luigi Vietti
- Giunta Esecutiva : Gianni Loffredo, Giancarlo Schiavoni, Luigi Lang
- Commissione Tecnica: Gianni Loffredo, Luigi Lang, Giorgio Balestrero,
Mario di Giovanni, Pier Maria Giusteschi Conti,
Franco Giorgetti, Sergio Guazzotti, Raffaele Solari

Copia N.

STATUTO

Art. 1 - E' costituita l'ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA - A.I.V.E.

Art. 2 - L'Associazione non ha alcuna finalità di lucro.

Art. 3 - L'Associazione costituisce un Organismo permanente avente le seguenti finalità:

- a - La valorizzazione in senso lato di scafi ed armamenti progettati e costruiti secondo i criteri propri degli anni fino al 1950, e comunque con almeno venti anni di anzianità.
- b - La ricerca e la conservazione delle tradizioni nautiche e della loro storia in quanto connesse alla costruzione di imbarcazioni da diporto e da regata.
- c - L'organizzazione di un "Riferimento Operativo", su cui far gravitare mediante opportune attività e manifestazioni (settimane veliche - regate - raduni) tutti coloro che in Italia e all'estero mantengono armate imbarcazioni atte a regatare, al diporto nautico o all'insegnamento della vela (e della Marineria) costruite negli anni antecedenti al 1950, o con almeno 20 anni di anzianità.
- d - La creazione di una biblioteca dove raccogliere:
 - 1) 1 piani di costruzione e velici di tutte le barche associate e, quando non esistono più, la documentazione su cui è stata eventualmente fatta la ricostruzione induttiva, nonché quella relativa al restauro ed alla conservazione di essi.
 - 2) Relazioni sul curriculum vitae di ogni imbarcazione ancora armata oltre a tutte le possibili notizie bibliografiche squelle non più in armamento.
 - 3) Pubblicazioni specializzate con particolare riferimento alla Cantieristica Velica più tradizionale.
- e - La pubblicazione diretta o indiretta di una rivista fuori commercio che compendi sia le attività della Associazione che quanto attiene alla vita delle Barche associate, oltrechè quanto possa essere utile al raggiungimento degli scopi sociali.

f - La promozione di attività culturali o di insegnamento che, connesse alla cantieristica, all'armamento e alla navigazione possano essere di valido aiuto alla concreta realizzazione degli impegni statutari.

g - L'organizzazione di almeno un raduno velico all'anno che sia punto di incontro di tutti gli associati e motivo di maggior pregio per le barche partecipanti.

h - L'organizzazione di regate veliche.

Art. 4 - L'Associazione ha la sua sede in Genova, porticciolo Duca degli Abruzzi presso lo Yacht Club Italiano. Essa può autorizzare la costituzione di Sezioni.

Le Sezioni nelle quali si articola l'Associazione sono costituite in posizione territoriale con riferimento ai porti di armamento degli Yachts appartenenti agli associati previa approvazione del Consiglio Direttivo. Le Sezioni sono rette da un Segretario che è il fiduciario del Segretario Generale. Possono essere domiciliate presso un Circolo Velico preesistente.

Cinque o più Soci Sostenitori possono costituire la Sezione e procedere alla nomina del Segretario dandone comunicazione al Consiglio Direttivo.

Art. 5 - La durata dell'Associazione è illimitata.

Art. 6 - Il patrimonio dell'Associazione è costituito:

- dalle quote di associazione versate da soci;
- dagli eventuali contributi annuali dei soci;
- da eventuali contributi di enti pubblici e privati, italiani ed esteri e persone fisiche;
- da eventuali lasciti e donazioni.

Art. 7 - L'anno finanziario della Associazione si chiude il 31 dicembre.

L'organo amministrativo deve presentare alla Assemblea, per l'approvazione, il rendiconto dell'esercizio annuale entro il trenta aprile dell'anno successivo.

Art. 8 - Sono Organi dell'Associazione:

- l'Assemblea dei Soci;
- il Consiglio Direttivo;
- il Presidente.

Art. 9 - L'Assemblea dei soci è validamente costituita con la presenza della maggioranza degli associati aventi diritto al voto e delibera validamente con il voto della maggioranza dei presenti.

In seconda convocazione, da tenersi almeno un'ora dopo la prima convocazione, l'Assemblea è validamente costituita qualunque sia il numero dei soci presenti e delibera con il voto della maggioranza dei presenti.

Art. 10 - L'Assemblea deve essere convocata, dal Presidente, presso la sede sociale o in altro luogo in Italia con avviso da inviarsi con lettera almeno otto giorni prima di quello della adunanza. Anche in difetto di formale convocazione l'Assemblea è valida ove siano presenti tutti gli associati.

L'Assemblea è presieduta dal Presidente e in sua assenza da persona designata dai presenti.

Hanno diritto di partecipare all'Assemblea tutti i soci purchè in regola con i versamenti dei contributi. Il socio può farsi rappresentare da altro socio a mezzo delega.

Art. 11 - L'Assemblea deve essere convocata entro il trenta aprile di ciascun anno per l'approvazione del rendiconto annuale. In ogni altro caso è convocata dal Presidente, quando questi lo ritenga opportuno, o su richiesta scritta di almeno un terzo dei soci.

Art. 12 - L'Assemblea:

- a) provvede alla nomina delle cariche sociali;
- b) determina il programma dell'Associazione;
- c) approva il rendiconto annuale;
- d) ratifica l'ammissione di nuovi associati;
- e) delibera su ogni altro argomento di carattere ordinario che sia posto in discussione.

Art. 13 - Il Presidente rappresenta l'Associazione di fronte ai terzi ed in giudizio.

Al Presidente spetta la firma sociale. Il Presidente è eletto dal Consiglio Direttivo tra i Soci Fondatori. Al medesimo sono conferiti tutti i più estesi poteri per l'attuazione delle varie iniziative deliberate dall'Assemblea, ed in genere per il compimento di tutti indistintamente gli atti comunque connessi con l'attuazione degli scopi sociali, senza limitazione alcuna.

Il Presidente può delegare parte dei suoi poteri congiuntamente o disgiuntamente ai Vice-Presidenti; uno dei Vice-Presidenti sarà statutariamente Marivela, nella persona del suo Direttore.

Art. 14 - Il Consiglio Direttivo è composto da almeno 7 Membri, di cui 3 Soci Fondatori, 3 Soci di Diritto che non siano Fondatori ed 1 Socio Ordinario, oltre a 2 Soci Onorari che abbiano raggiunto il maggior numero dei voti.

I Membri del Consiglio Direttivo vengono eletti dall'Assemblea che ne stabilisce il numero.

I 2 Soci Onorari vengono indicati dal Presidente, una volta eletto, senza che l'Assemblea debba ratificare.

Qualora il Consiglio Direttivo sia formato da più di 7 Membri deve mantenersi inalterata la rappresentatività sopra indicata. I Soci eletti al Consiglio Direttivo si qualificano come Consiglieri.

L'attività del Consiglio sarà dedicata esclusivamente al perseguimento dello scopo sociale.

Il Consiglio Direttivo è validamente costituito con la presenza della maggioranza dei suoi Membri ivi incluso almeno un Socio Fondatore e delibera validamente su argomenti di carattere ordinario e straordinario a maggioranza dei presenti, riservato il diritto di veto ai Soci Fondatori.

Art. 15 - I Membri del Consiglio Direttivo durano in carica 4 anni per far sì che le elezioni coincidano con l'anno Olimpico. Sono rieleggibili.

Art. 16 - Possono essere ammessi a far parte della Associazione in qualità di Soci cittadini italiani e stranieri.

I Soci possono appartenere alle seguenti categorie:

- Soci Fondatori
- Soci di Diritto
- Soci Ordinari
- Soci Temporanei.

Una particolare categoria di Soci Onorari è parte integrante della Associazione.

Scelti tra indiscusse personalità del mondo velico o tra coloro che abbiano particolari benemerite nel settore o che comunque con il loro impegno ne sviluppino l'idea e le finalità. Saranno Membri della Associazione a tutti gli effetti.

Art. 17- Soci Fondatori:

sono i sottoscrittori dell'atto costitutivo e coloro che siano stati associati entro un anno dalla costituzione dell'Associazione.

Alzano sempre il Guidone Sociale con la loro presenza a bordo anche quando ospiti.

Art. 18- Soci di Diritto:

sono gli Armatori delle imbarcazioni iscritte nei Registri "A", "B" e "C" dell'Associazione.

Art. 19 - Soci Ordinari:

sono coloro che ne fanno richiesta. Sono accettati con riserva quando presentati da almeno 2 Soci Fondatori e/o di Diritto. La riserva verrà sciolta direttamente dal Presidente sentito il Consiglio, dopo che l'Assemblea avrà ratificato l'ammissione e comunque, in ogni caso, insindacabilmente.

Art. 20 - Soci Temporanei:

sono coloro che, armatori di imbarcazioni, desiderano partecipare ai raduni o alle regate indette o patrociniate dalla Associazione, ma che non possono aderire definitivamente all'Associazione o abbiano la loro domanda a socio in corso di istruttoria. Essi non hanno diritto al voto nelle Assemblee.

Art. 21- Ufficiali della Marina Militare.

Gli ufficiali in servizio permanente effettivo ausiliaria della Marina Militare iscritti allo Sport Velico della Marina Militare (Marivela) possono essere ammessi a far parte dell'Associazione con la procedura prescritta per i Soci Ordinari, ma sono esonerati dal pagamento della tassa di buon ingresso e delle quote annuali.

Art. 22 - Quote sociali e tasse di buon ingresso:

sono determinate dal Consiglio Direttivo anno per anno e sono comunicate ai Soci entro l'ultimo trimestre di ciascun anno. Sono tenuti al pagamento dei relativi importi:

- i Soci Fondatori
- i Soci di Diritto
- i Soci Ordinari.

Sono esentati dal pagamento:

- i Soci Onorari
- i Soci Fondatori che hanno assunto la qualifica di Soci Vitalizi
- gli Ufficiali della Marina Militare (Art. 21).

Art. 23 - I soci hanno diritto a partecipare alla vita sociale, intervenendo all'Assemblea come sopra indicato nonchè ad usufruire di tutti i servizi di qualunque genere messi a disposizione della Associazione.

Art. 24 - La qualità di socio si perde qualunque sia la categoria di appartenenza:

- per morosità nel pagamento delle quote;
- quando un Socio di Diritto vende l'imbarcazione di pregio velico e non provveda a chiedere il passaggio nella categoria dei Soci Ordinari;
- per comportamenti contrari al presente Statuto od ai regolamenti tutti;
- per gravi motivi da valutarsi a insindacabile giudizio del Consiglio Direttivo all'uopo riunito in Commissione di Disciplina.

Art. 25 - Il Consiglio Direttivo ha la facoltà di redigere i regolamenti che riterrà necessari ed opportuni per il migliore funzionamento dell'Associazione. Per tutto quanto non previsto dallo Statuto e dai Regolamenti, o in caso di dubbio dovrà aversi per fermo che la Associazione è regolata, anche al di sopra delle norme scritte, dai principi del più alto e nobile vivere civile e dalle migliori consuetudini della marineria velica.

REGOLAMENTO INTERNO

Norme emanate dal Consiglio Direttivo ad integrazione e supporto dello spirito dello Statuto Associativo.

1. - La Giunta Esecutiva.
2. - Le Regole Tecniche.
3. -11 Guidone.
4. - Le Commissioni.
5. - Le Sezioni.
6. - Le Votazioni a Domicilio.

1. LA GIUNTA ESECUTIVA

- 1.1 Per favorire il processo operativo dell'Associazione e non obbligare il Consiglio Direttivo a frequenti riunioni, viene istituita la Giunta Esecutiva. Il Presidente, di volta in volta, potrà invitare a partecipare alle riunioni altri consiglieri e membri delle commissioni consultive; ad essi potranno anche essere demandati specifici incarichi.
- Essa è formata dal Presidente, dai Vice-Presidenti e dal Segretario Generale.
- Compito primario è l'attuazione degli scopi sociali, in ottemperanza di quanto disposto dal Consiglio Direttivo, ovvero di prontamente agire nella direzione delle strategie indicate, in mancanza di precipua delibera consiliare, con l'obbligo comunque di rispondere al Direttivo mediante il Presidente e con specifica richiesta di ratifica.
- Il Segretario Generale oltre alle funzioni sancite dalle abituali necessità organizzative, coordinerà i lavori delle varie Commissioni operando a largo raggio nella rappresentatività nazionale ed internazionale della Associazione.

2. REGOLE TECNICHE

L'Associazione Italiana Vele d'Epoca emanando tali regole intende disciplinare le varie componenti che interagiscono nello spirito di valorizzazione del naviglio storico.

- 2.1 Regolamento per la stazza, i requisiti e le dotazioni degli yachts d'epoca e classici, allegato al presente regolamento, ne è parte integrante.
- 2.2 **Documenti A.I.V.E. per Imbarcazioni d'Epoca a Vela.**
- 2.2/1 Attestato di Iscrizione.
- E' un documento che attesta l'iscrizione dell'Imbarcazione nell'archivio A.I.V.E. Ha la funzione di favorire la raccolta di documentazioni sul naviglio storico italiano.
- E' rilasciabile anche a imbarcazioni in fase di restauro. Si ottiene redigendo una domanda sull'apposito modulo al quale dovrà essere allegato un completo curriculum dell'imbarcazione comprendente i piani di

costruzione, notizie storiche, informazioni aggiornate, fotografie, fotocopie di certificato RINA o equivalente e libretto di navigazione.

- 2.2.2 Registri di Iscrizione.
- Sono previsti tre diversi tipi di "Registro":
- Registro "A" - per le Imbarcazioni d'Epoca a Vela di cui ai paragrafi 3.2.1 e 3.3.1 del Regolamento di cui al punto
- Registro "B" - per le Imbarcazioni di cui al paragrafo 3.4.1 del Regolamento di cui al punto 2.1.
- Registro "C" - per le Imbarcazioni di cui ai paragrafi 3.3.2 e 3.4.3 del Regolamento di cui al punto 2.1.
- Per ottenere l'iscrizione nei Registri A.I.V.E., le Imbarcazioni a Vela d'Epoca, che effettuano attività commerciale o svolgono funzioni promo-pubblicitarie, devono ottenere il preventivo consenso del Consiglio Direttivo.
- 2.2.3 Certificato specifico di Omologa.
- E' il documento ufficiale rilasciato dall'A.I.V.E. e riservato alle Imbarcazioni a Vela associate all'A.I.V.E. ed iscritte nei Registri di cui all'articolo 2.2.2 in stato di buona conservazione secondo i criteri originali della loro progettazione ed in perfette condizioni di navigabilità.
- Viene rilasciato dalla Commissione Tecnica A.I.V.E. dopo opportuna verifica e dopo che i pareri dei Commissari, esposti alla Giunta Esecutiva, vengano da questa approvati.
- Attesta l'autenticità dell'imbarcazione rispetto al progetto originale, nonché il livello di manutenzione e del restauro.
- 2.2.4 Certificato di stazza:
- E' il documento rilasciato dall'A.I.V.E. che attesta il rating riconosciuto alla imbarcazione considerata dal certificato stesso. Esso viene rilasciato a cura della Commissione Tecnica dopo opportuna verifica della imbarcazione.
- Esso deve essere annualmente convalidato.
- Valgono le regole di cui al punto 5.1.5 del Regolamento allegato di cui al punto 2.1.
- 2.2.5 Il Consiglio Direttivo potrà determinare annualmente il contributo da versare per l'ottenimento dei diversi attestati.

2.3 **Patrocinio e/o riconoscimento di manifestazioni veliche organizzate da Circoli Velici iscritti alla F.I.V. o Organismi Internazionali da essa riconosciuti.**

- 2.3.1 Il Circolo Velico, se iscritto alla F.I.V., potrà inoltrare richiesta di patrocinio allegando un'ampia documentazione sul tipo di manifestazione e dettagliato programma alla Segreteria A.I.V.E. con almeno 4 mesi di anticipo.
- 2.3.2 Il patrocinio A.I.V.E. verrà concesso a quei Circoli Velici che, per esperienza e tradizione, siano in grado di garantire accoglienza portuale e sicurezza organizzativa alle Imbarcazioni d'Epoca a Vela in genere e in particolare a quelle battenti il Guidone A.I.V.E.. Il Circolo Velico dovrà impegnarsi a rispettare ed applicare il Regolamento all'uopo editato dall'A.I.V.E.
- 2.3.3 La concessione in uso per la riproduzione grafica del Guidone Ordinario A.I.V.E., essendo qui riaffermata la proprietà di immagine, quella dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca, viene concessa per scritto ai Circoli Velici che ne garantiscono il corretto uso e comunque dopo che l'A.I.V.E. ha visionato e specificatamente autorizzato preventivamente ogni bozzetto.
- 2.3.4 Il Circolo Velico che intende ottenere il patrocinio A.I.V.E. dovrà rendere possibile ogni controllo a Commissari A.I.V.E., appositamente designati, che si presteranno gratuitamente, ma manlevati da ogni spesa di soggiorno, nei tempi preliminari e nello svolgimento della manifestazione.
- 2.3.5 Il termine di "Imbarcazione d'Epoca, Classica, Replica di Yacht d'Epoca e Replica di Yacht Classico" deve essere usato solamente nei confronti delle imbarcazioni come dai punti 3.2.1, 3.3.2, 3.4.1 e 3.4.3 dell'allegato Regolamento di cui al punto 2.1 e pertanto le pubblicazioni delle manifestazioni, le relative classifiche parziali e finali, le comunicazioni stampa, dovranno essere stilate in conformità per non ingenerare inutili confusioni con imbarcazioni simili ma non uguali.
- 2.3.6 Al Circolo Velico Organizzatore l'A.I.V.E. potrà richiedere un contributo alle spese di segreteria. Tale richiesta dovrà comunque essere effettuata in via preliminare e prima della concessione del patrocinio e/o riconoscimento.

2.4 **Principi fondamentali di "Raduno"**

- 2.4.1 L'A.I.V.E. considera "Raduno" un raggruppamento di Imbarcazioni d'Epoca e Classiche a Vela, ospitate in un porto o marina per manifestazioni senza componente agonistica.
- 2.4.2 Il raggruppamento avrà scopo informativo sia sul piano storico che caratteriale delle imbarcazioni presenti e dovrà portare ben evidente ogni possibile riferimento divulgativo della cultura e della tradizione velica.
- 2.4.3 Ogni "Raduno" dovrà consentire alle imbarcazioni partecipanti di poter efficacemente trasmettere la propria singola immagine storica e quindi di disporre di adeguata acqua e di adeguata terra per esaltare la propria presenza nei confronti del pubblico.
- 2.4.4 Il Circolo Velico organizzatore di un "Raduno" dovrà curare gli eventi collaterali alla manifestazione con lo svolgimento di temi storici e culturali mediante conferenze, proiezioni, mostre, dibattiti tali da coinvolgere l'opinione pubblica e da far risaltare l'Imbarcazione d'Epoca a Vela come un bene che trascende dalla proprietà stessa in quanto tale.

2.5 **Principi fondamentali di Competizione Velica.**

- 2.5.1 L'A.I.V.E. considera "Competizione Velica" una Regata intesa a valorizzare i criteri progettuali tipici delle Imbarcazioni d'Epoca a Vela.
- 2.5.2 La competizione, nella stesura delle classifiche, deve tenere in considerazione tra l'altro dei fattori d'età, lunghezza, armamento e destinazione progettuale, secondo le istruzioni emanate dal Circolo Velico Organizzatore in accordo con le normative A.I.V.E.

3. IL GUIDONE SOCIALE.

3.1 **Descrizione.**

Pennello blu (proporzione 2 a 3) bordato in bianco portante a mezzo del 1° e 3° campo, in colore bianco, la sezione trasversa dello Yacht Britannia.
Le linee d'acqua della sezione trasversa si prolungano dalla vista di poppa all'asta e dalla vista di prua alla freccia del battente dividendo il pennello in parti uguali.

Le dimensioni previste in funzione delle dimensioni dell'Imbarcazione sono:

- m. 1,00 x 1,50 - m. 0,35 x 0,52
- m. 1,00 x 1,13 - m. 0,25 x 0,37
- m. 0,50 x 0,75 - m. 0,16 x 0,24

Il Guidone detto d'Onore è pennello bianco bordato in blu portante a cavallo del 1° e 3° campo la sezione trasversa dello Yacht Britannia in colore blu con proporzione e caratteristiche identiche a quelle del Guidone Ordinario.

3.2 Proprietà.

Il Guidone Ordinario A.I.V.E. è e resta di proprietà dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca.

Il Guidone viene consegnato in uno al Certificato di Guidone, si considera, se a riva di un'Imbarcazione d'Epoca avente diritto, solamente in concessione di uso e può essere richiamato in qualunque momento il Consiglio Direttivo dell'A.I.V.E. ne faccia comunicazione scritta.

3.3 Diritti

Alzano il Guidone Ordinario

- tutte le Imbarcazioni associate e scritte nei Registri A, B, C.
- I Soci Fondatori anche quando non armatori.
- I membri del Consiglio Direttivo.
- Il Segretario delle Sezioni.
- I Soci Fondatori e i membri del Consiglio Direttivo, ospiti a bordo di imbarcazioni non associate, alzano il Guidone Sociale alla prima crocetta di sinistra della maestra.

Alzano il Guidone d'Onore:

- Le imbarcazioni appartenenti alla Classe J ed altre classi di particolare valore storico.
- Il Presidente.
- Possono alzare il Guidone d'Onore le imbarcazioni d'epoca e classiche della Marina Militare (SVMM).

3.4 Doveri.

Il Guidone Sociale è alzato in testa d'albero di maestra o alla prima crocetta di maestra.

Il Guidone Sociale non può essere alzato in condizione di deterioramento e in navigazione commerciale.

Il Guidone Sociale è d'obbligo:

- in regata;
- nel caso di manifestazioni veliche patrocinate A.I.V.E.;
- quando è a riva il Gran Pavese.

3.5 Richieste.

Le richieste per ottenere il Guidone Sociale dovranno essere inoltrate dagli aventi diritto al Segretario Generale.

L'avente diritto dovrà rimborsare l'A.I.V.E. al costo.

4. - LE COMMISSIONI

Organismi di natura consultiva.

4.1 Il Comitato dei Proviviri.

Organo Permanente.

Formato da tre Soci prescelti dal Consiglio Direttivo, è l'organo a cui fare riferimento per la salvaguardia delle più alte e nobili tradizioni della marineria velica nonchè per tutti i casi disciplinari formalmente sottoposti. (Art.23 dello Statuto Sociale).

Il Comitato dei Proviviri è in carica parallelamente al Consiglio Direttivo.

4.2 La Commissione Storica.

Formata per nomina del Consiglio Direttivo ed in carica per il medesimo periodo sarà composta da studiosi e ricercatori.

Curerà la biblioteca sociale, gli archivi storici, gli archivi tecnici, la pubblicazione e l'emanazione di informazioni e dati storici sotto forma editoriale sia diretta che indiretta.

4.3 La Commissione Tecnica.

Compito primario sarà l'applicazione delle "Regole Tecniche" nonchè tutti gli adempimenti relativi all'iscrizione delle imbarcazioni nei registri

dell'Associazione e al rilascio del "Certificato di Omologa" con relativo parere da convalidare da parte della Giunta Esecutiva.

Formata per nomina del Consiglio Direttivo ed in carica per il medesimo periodo sarà composta da tecnici sia di natura amatoriale che professionale.

4.4 La Commissione Elettorale.

Formata dalla Giunta Esecutiva tre mesi prima della scadenza elettorale ha il compito di presentare alla Assemblea Ordinaria elettiva una lista di candidati disponibili a svolgere l'attività di Consigliere per un quadriennio.

Il Presidente di questa Commissione avrà il compito di insediare il nuovo Consiglio Direttivo.

Si scioglie dopo la prima riunione del nuovo Consiglio Direttivo.

5. - LE SEZIONI

Ai sensi dell'Art.4 dello Statuto viene dato incarico permanente al Segretario Generale di promuovere e sovrintendere l'attività delle Sezioni.

Le Sezioni risponderanno direttamente al Consiglio Direttivo, che potrà favorire la loro costituzione ovvero dismetterle per comprovati motivi.

6. - LE VOTAZIONI A DOMICILIO

Nei casi accertati utili dal Consiglio Direttivo e con il voto deliberativo del Presidente si possono indire votazioni che comunque aiutino ma non modifichino i poteri dell'Assemblea (Art.12).

Anche per l'elezione dei membri del Consiglio Direttivo potrà essere usata la formula delle votazioni a domicilio purchè esse siano scrutinate in seno all'Assemblea Ordinaria appositamente a posteriori indetta.

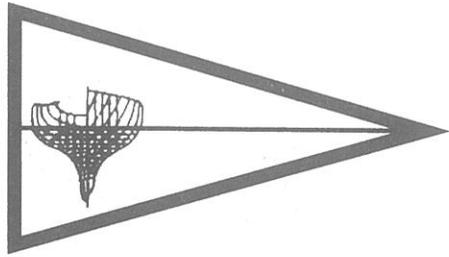
In questo caso le schede per la votazione a domicilio dovranno essere inviate ai Soci a mezzo posta.

Il plico dovrà contenere la lista dei Soci suddivisi nelle categorie di appartenenza, la scheda di votazione con indicati i nomi dei candidati nelle

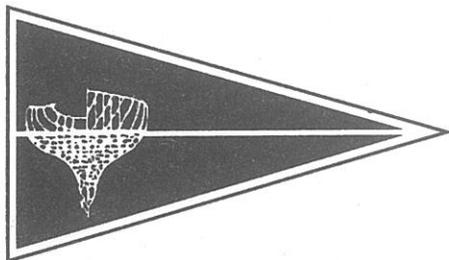
rispettive categorie di appartenenza in Consiglio Direttivo e una serie di spazi per eventuali diverse indicazioni. Dovrà contenere altresì una busta anonima standard con impresso il solo indirizzo della Sede Sociale A.I.V.E. con la quale il Socio provvederà ad inoltrare la propria scheda in maniera che giunga nei termini previsti in non oltre il quinto giorno precedente l'Assemblea Ordinaria all'uopo indetta.

Per quanto concerne le eventuali proposte di modifica dello Statuto potrà essere seguita uguale procedura purchè la modifica raccolga una maggioranza qualificata di pareri favorevoli (75% dei Soci).

In tale spirito e con la medesima procedura si potranno tenere altro genere di votazioni che se non statutariamente previste di competenza dell'Assemblea saranno comunque scrutinate almeno in occasione di una riunione del Consiglio Direttivo.



Guidone Sociale d'onore



Guidone Sociale d'onore



Fiamma d'Onore



Fiamma Ordinaria

LA FIAMMA

Con i colori e le caratteristiche del Guidone Ordinario e d'Onore, l'Associazione concede alle imbarcazioni associate costruite antecedentemente all'anno 1930 l'uso della Fiamma.

In particolare, fatti salvi i principi sull'uso del Guidone nelle due forme (ordinaria e d'onore), le imbarcazioni costruite negli anni:

- dal 1915 al 1930 sono autorizzate ad alzare una fiamma di lunghezza pari a mt. 1,50
- dal 1900 al 1915 pari a mt. 2
- antecedente al 1900 pari a mt. 3

L'altezza della Fiamma si intende pari ad 1/10 della sua lunghezza.

REGOLAMENTO
PER LA STAZZA,
I REQUISITI E LE DOTAZIONI
DEGLI YACHTS D'EPOCA E CLASSICI

1. Autorità, giurisdizione e fini

- 1.1 In aderenza e in adempimento ai propri fini istituzionali e statuari l'A.I.V.E. emana queste regole, affinché i raduni e le regate degli yachts d'epoca e classici possano svolgersi sotto una disciplina uniforme e preventivamente nota a tutti coloro che intendano intervenire ad essi.
- 1.2 Poiché gli yachts d'epoca e classici hanno fisionomie e attitudini marinaresche particolari, l'AIVE emana queste regole che hanno specifica e speciale rispondenza ad esse e che debbono pertanto essere applicate a complemento del regolamento di regata dell'ISAF, dei regolamenti delle autorità internazionali (ORC, C.I.M., etc.), nonché delle norme delle autorità nazionali.
- 1.3 Queste regole potranno in ogni momento essere modificate dall'A.I.V.E., ma le eventuali modificazioni non avranno vigore prima di sei mesi dalla loro pubblicazione.
- 1.4 Queste regole sono destinate ad essere applicate ogni qualvolta sia indetto un raduno di yachts d'epoca e classici o una regata sia aperta o dedicata ad essi in quanto tali.

I comitati organizzatori ed i comitati di regata non potranno comunque disporre deroghe alle parti 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di queste regole.

Con il parere preventivo e vincolante di un comitato tecnico designato dall'A.I.V.E. potranno, invece, introdurre modificazioni od esclusioni tra le norme delle parti 7 e 8.

- 1.5 Con la richiesta della stazza secondo la formula ed i parametri della parte 5 e con la richiesta di intervento, assistenza o patrocinio dell'A.I.V.E. gli armatori ed i comitati organizzatori si sottopongono rispettivamente all'integrale applicazione di queste regole.
- 1.6 Queste regole non esimono l'armatore od il suo rappresentante dalla piena responsabilità della sicurezza dello yacht, la cui conservazione dovrà con la robustezza strutturale contemperare la fedeltà storica e la qualità estetica.
- 1.7 Poiché gli yachts d'epoca e classici possono avere attrezzature e sistemazioni particolari, che non debbono essere alterate e che al tempo stesso richiedono perizia speciale nella manovra, gli armatori debbono assicurarsi di disporre sempre di equipaggi specificamente adeguati ed idonei.

- 1.8 L'armatore ed il comandante debbono essere sempre ragionevolmente sicuri delle buone condizioni dello scafo, dell'alberatura, delle vele e di tutta l'attrezzatura dello yacht; debbono essere altresì certi che gli equipaggiamenti di sicurezza, di emergenza e di salvataggio siano permanentemente efficienti e che l'equipaggio ne conosca la collocazione e l'uso.
- 1.9 Ogni yacht potrà non di meno essere in qualsiasi momento sottoposto ad ispezioni, a discrezione di un comitato di regata o ad iniziativa di un commissario tecnico dell'A.I.V.E. Ove trovato non più conforme a queste regole, potrà essere escluso da un raduno come da una regata o potrà esservi ammesso con le limitazioni o le modificazioni, che un commissario tecnico dell'A.I.V.E. giudicherà necessarie od opportune.

Nel caso di alterazioni dolose o pericolose, contro l'armatore ed il comandante dello yacht si procederà ai sensi della regola 75 del regolamento IYRU, mentre lo yacht resterà escluso da raduni e regate sinché non sarà stato di nuovo trovato sicuro e rispondente a queste regole.

- 1.10 Poiché gli yachts d'epoca e classici hanno caratteri particolari e la valutazione di essi presuppone competenze storiche, oltre che tecniche, i commissari tecnici dell'A.I.V.E. sono i soli abilitati all'emanazione dei certificati di omologia e di stazza, nonché alle misurazioni, alle ispezioni ed alle procedure necessarie per l'applicazione pratica di queste regole e della disciplina sopra enunciata (cfr. 1.1).

2. Raduni e regate.

- 2.1.1 **Si ha un raduno** quando su bando od invito gli yachts d'epoca e classici siano in quanto tali fatti convenire in un porto, affinché si dispongano a parate e ad altre cerimonie marinaresche.
- 2.1.2 Durante i raduni le evoluzioni e le manovre degli yachts, quand'anche fatte a vela, hanno fine spettacolare, essendo esclusa ogni forma di competizione in velocità e destrezza.
- 2.1.3 Particolarmente durante i raduni, gli yachts d'epoca e classici, all'ormeggio come in navigazione, dovranno prestare scrupolosa osservanza alle norme e alle consuetudini marinaresche, specie per quanto attiene bandiere ed insegne.

- 2.1.4 I raduni sono destinati all'esibizione ed all'illustrazione degli yachts d'epoca e classici. Dovranno pertanto essere messe a generale disposizione note informative sulla storia e sulle caratteristiche di ognuno di essi.
- 2.1.5 Nei raduni dovranno ad ogni yacht essere assicurate pari opportunità di ormeggio e di evoluzione, nonché pari accessibilità. Quando per limiti di spazio dovessero nella collocazione degli yachts essere fatte suddivisioni, i criteri di queste dovranno essere stabiliti o approvati dall'A.I.V.E..
- 2.1.6 Ai raduni dovranno inderogabilmente accompagnarsi manifestazioni collaterali e complementari, il programma delle quali dovrà essere stabilito o approvato dall'A.I.V.E. Tali manifestazioni debbono essere soprattutto rivolte ad illustrare i valori progettuali, costruttivi, storici e nautici dei vari yachts, nonché il patrimonio culturale per tutti costituito con la loro conservazione.
- 2.2.1 **Si ha una regata** quando gli yachts d'epoca e classici si pongono in competizione per compiere un percorso prestabilito impiegando il minor tempo possibile. Tale tempo viene poi corretto in ragione dei compensi determinati dalle risultanze dell'applicazione della formula di stazza (parte 5).
- 2.2.3 Le regate per gli yachts d'epoca e classici sono di tre tipi:
- A (altura)**, regate che comportano navigazione a grande distanza dalla costa ed anche in ore notturne e che implicano che ogni yacht sia ragionevolmente autosufficiente anche in caso di emergenza.
- B (brevi)**, regate a media distanza dalla costa, che possono di norma essere compiute in ore diurne o che possono fruire di scorta o di assistenza.
- C (costiere)**, regate a breve distanza dalla costa, in acque relativamente protette e costantemente seguite da servizio di assistenza.
- Di ogni regata sarà dal comitato organizzatore stabilito ed indicato il tipo.
- 2.2.4 L'ammissione degli yachts alle regate di tipo A e B è subordinata al possesso delle caratteristiche e delle dotazioni stabilite e indicate nella parte 7.
- 2.3 I raduni e le regate sono compatibili. Durante i raduni possono essere disputate regate ed una serie od una sola di queste può aprirsi o concludersi con un raduno.

3. Yachts ammissibili

- 3.1 Queste regole si applicano esclusivamente a monoscafi a vela.
- È un monoscafo quello la cui profondità di carena in nessuna sezione decresce verso il piano longitudinale mediano.
- È yacht a vela quello ideato e costruito per navigare ordinariamente con questo mezzo di propulsione e che solo con questo raggiunge la sua velocità massima.
- 3.2.1 Sono ammessi tra gli YACHTS D'EPOCA esclusivamente quelli costruiti a fini lusori in legno o in metallo, varati avanti il 31 dicembre 1949 e rimasti conformi alla progettazione e alla destinazione originarie.
- 3.2.2 L'epoca del varo deve inderogabilmente risultare da documentazione autentica o da registrazione ufficiale.
- 3.2.3 La conformità al progetto iniziale deve risultare dall'esibizione di esso in originale o in copia autentica o sicuramente attendibile.
- Estese o sostanziali modificazioni, tanto più se recenti e fortemente alterative della fisionomia originale, possono comportare l'esclusione di uno yacht dalla categoria degli yachts d'epoca od una penalizzazione, come stabilito nella parte 4.
- 3.2.4 Ove il progetto e la documentazione originaria di uno yacht d'epoca non fossero più reperibili, la conformità di quest'ultimo ai criteri progettuali del suo tempo potrà in via eccezionale essere induttivamente stabilita da una commissione designata dall'A.I.V.E.
- 3.3.1 Gli yachts progettati dopo l'1 luglio 1946 e prima del 31 dicembre 1949, purché varati entro il 30 giugno 1952, sono assimilati agli yachts d'epoca, ove già riconosciuti per tali da un certificato di omologia (di omologa) emesso dall'A.I.V.E.
- 3.3.2 È considerato REPLICA DI YACHT D'EPOCA quello che, indipendentemente dal momento del suo varo, sia costruito in fedele esecuzione di un progetto anteriore al 31 dicembre 1949 nonché con il ricorso alle tecniche e ai materiali in uso nell'architettura navale degli anni anteriori al termine sopra indicato.
- 3.4.1 Sono ammessi tra gli YACHTS CLASSICI esclusivamente quelli costruiti a fini lusori in legno o in metallo e varati dopo il 31 dicembre 1949 e prima

del 31 dicembre 1974. L'ammissione di questi può, tuttavia, avvenire solo ove abbiano caratteri e decoro formale analoghi o corrispondenti a quelli degli yachts d'epoca.

- 3.4.2 L'età del varo di uno yacht classico e la sua conformità ai disegni originari sono accertate con le procedure stabilite per quelli d'epoca. Estese o sostanziali modificazioni della sua fisionomia, specie se con gravi compromissioni estetiche, possono condurre alla inammissibilità dello yacht stesso tra quelli classici, alla sua esclusione o ad una penalizzazione, come stabilito nella parte 4.
- 3.4.3 È considerato REPLICA DI YACHT CLASSICO quello che, indipendentemente dalla data del suo varo, sia costruito in fedele esecuzione di un progetto anteriore al 31 dicembre 1974 nonché con il ricorso alle tecniche e ai materiali in uso nell'architettura navale degli anni anteriori al termine sopra indicato.
- 3.5 Gli yachts delle classi monotipiche, purché costruiti in legno o in metallo ed in conformità all'originario regolamento di stazza della classe di appartenenza, sono tutti attribuiti all'anno del progetto del rispettivo prototipo.

Questa norma non si applica per estensione od analogia agli yachts delle classi a formula e di quelle a restrizione.

4. Autenticità e omologia.

4.1 Criteri generali

- 4.1.1 Poiché la preservazione del patrimonio storico, culturale ed estetico costituito dagli yachts d'epoca e classici è generalmente ed assolutamente preminente, l'ammissibilità temporale non comporta per uno yacht il diritto ad essere automaticamente considerato e stazzato secondo queste regole, in quanto l'ammissione resta inderogabilmente subordinata al suo pregio nautico, velico e formale.
- 4.1.2 L'ammissibilità effettiva di uno yacht è quindi rimessa al giudizio insindacabile della Commissione Tecnica dell'A.I.V.E., che procede secondo i fondamentali criteri dell'autenticità e dell'omologia.
- 4.1.3 L'autenticità di uno yacht d'epoca consiste nella piena ed integrale conservazione della sua fisionomia iniziale, nonché delle strutture materialmente ed individualmente poste in opera al tempo della sua costruzione.
- 4.1.4 L'omologia di uno yacht d'epoca consiste nella restituzione della sua fisionomia iniziale e nella ricostruzione delle parti necessariamente sostituite

per obsolescenza od usura fatta in perfetta aderenza al loro disegno originario o in totale rispondenza ai tipi e alle forme in uso al tempo della sua costruzione.

- 4.1.5 La proporzione di autenticità e di omologia è valutata ai fini della stazza, così come l'incongruenza o l'incompatibilità di una ricostruzione o di un restauro; ogni modificazione del loro rapporto comporta pertanto la necessità di sottoporre a nuovi accertamenti della Commissione Tecnica dell'A.I.V.E. lo yacht già stazzato che abbia subito rimaneggiamenti rilevanti al riguardo.
- 4.1.6 L'adeguamento dell'armamento via via fatto in aderenza all'evoluzione del profilo dei padiglioni e della conseguente forma delle vele può essere escluso dalla valutazione della persistente autenticità di uno yacht, purché la fisionomia assunta non risulti gravemente incompatibile con quella iniziale.

4.2 Coefficienti yachts d'epoca

- 4.2.1 Ad uno yacht d'epoca, in cui, con esclusione dei legamenti metallici, delle ferramenta (purché rifatte come erano o secondo l'uso del tempo), dei fasciami, delle ordinarie macchine di bordo, non siano state fatte materiali sostituzioni, è riconosciuta piena autenticità ed è attribuito un coefficiente (Co) di 0.90.
- 4.2.2 Ad uno yacht d'epoca, in cui, con le esclusioni sopra indicate, siano stati fatti restauri limitati con contenuta sostituzione di parti e di elementi, è attribuito un coefficiente di 0.93.
- 4.2.3 Ad uno yacht d'epoca ove, con le esclusioni sopra indicate, siano stati fatti restauri in piena aderenza con il suo disegno originario od almeno in perfetta rispondenza ai profili ed ai disegni dell'età sua ed ove la sostituzione di parti o di elementi ascenda ad un quinto del totale, è attribuito un coefficiente di 0.95.
- 4.2.4 Ad uno yacht d'epoca ove, con le esclusioni sopra indicate, siano stati fatti ampi restauri e vaste sostituzioni, senza che, tuttavia, sia stata alterata la sua fisionomia originaria, ovverosia ove l'omologia risulta perfettamente complementare alla residua autenticità, è attribuito un coefficiente di 0.96.
- 4.2.5 Ad uno yacht d'epoca ove, con le esclusioni sopra indicate, siano stati fatti restauri parzialmente innovativi all'interno, ma questo abbia non di meno conservato piena omologia con la disposizione tipica dell'età della sua costruzione, è attribuito un coefficiente di 0.97.

- 4.2.6 Ad uno yacht d'epoca ove siano state introdotte innovazioni all'esterno come all'interno, ma queste risultino omologhe ai tipi e ai disegni dell'età sua, è attribuito un coefficiente di 1.00.
- 4.2.7 Ad uno yacht d'epoca, ove all'esterno come all'interno siano state fatte modificazioni modicamente alterative, è attribuito un coefficiente di 1.03.
- 4.2.8 Ad uno yacht d'epoca, ove all'esterno come all'interno siano state fatte limitate modificazioni, ma queste compromettano la sua omologia con le forme dei tempi suoi, è attribuito un coefficiente di 1.04.
- 4.2.9 Ad uno yacht d'epoca, ove siano state fatte modificazioni e queste risultino difformi dalla sua fisionomia iniziale, è attribuito un coefficiente di 1.05.
- 4.2.10 Ad uno yacht d'epoca, ove siano state fatte ampie modificazioni e sostituzioni ed in più queste risultino incompatibili con la sua fisionomia iniziale o con i tipi e le forme del suo tempo, è attribuito un coefficiente di 1.06.
- 4.2.11 Ad uno yacht d'epoca, ove siano state fatte modificazioni incongrue, oltre che incompatibili, è attribuito un coefficiente di 1.07.
- 4.2.12 Ad uno yacht d'epoca, ove siano state fatte modificazioni incongrue, incompatibili e male eseguite, è attribuito un coefficiente di 1.10.
- 4.3 Coefficienti yacht classici**
- 4.3.1 Negli yachts classici, per la limitata anzianità del loro varo, l'autenticità risulta virtualmente indistinguibile dall'omologia, non di meno in ragione dell'incidenza di quest'ultima, ovvero della loro rispondenza ai canoni progettuali e fisionomici degli anni della loro costruzione, è attribuito un coefficiente (Co) analogo e corrispondente a quello degli yachts d'epoca.
- 4.3.2 Ad uno yacht classico, che, con le esclusioni sopra indicate (4.2.1), all'esterno come all'interno non abbia subito innovazioni o modificazioni e che abbia conservato intatta la sua fisionomia originaria, è attribuito un coefficiente di 0.95.
- 4.3.3 Ad uno yacht classico, ove all'interno siano stati fatti interventi fortemente innovativi e divergenti dalla sua disposizione originaria, è attribuito un coefficiente di 1.00.
- 4.3.4 Ad uno yacht classico, che all'esterno come all'interno abbia subito ampi rimaneggiamenti deteriorativi, è attribuito un coefficiente di 1.05.

- 4.3.5 Ad uno yacht classico affetto da obsolescenza precoce o da esteso degrado per difetto di conservazione o per interventi incongrui o male eseguiti, è attribuito un coefficiente di 1.06.

5. Formula e parametri di stazza.

- 5.1.1 Questo sistema di misurazione e di attribuzione di coefficienti è destinato esclusivamente a far regatare insieme yachts di tempi e di tipi diversi, tutti comunque attribuibili alle categorie sopra definite (3.2.1, 3.3.1, 3.3.2, 3.4.1 e 3.4.3).
- 5.1.2 Poiché queste regole si applicano esclusivamente ad essi e poiché estese e sostanziali modificazioni ne comportano l'esclusione dalle rispettive categorie, nel calcolo della stazza sono introdotte grandezze induttivamente determinate in base a funzioni costanti individuate con l'analisi comparativa e statistica.
- 5.1.3 La Commissione Tecnica dell'A.I.V.E. procede e sovrintende alle misurazioni, alla determinazione dei parametri ed alla attribuzione dei coefficienti che concorrono a formare la grandezza convenzionale (rating), in base alla quale per ogni yacht è calcolato il compenso sec./mg.
- 5.1.4 La Commissione Tecnica dell'A.I.V.E. si riserva comunque il diritto di rifiutare un rating, di modificarlo quando risulti incongruo od errato, nonché di dare l'interpretazione autentica di queste regole.
- 5.1.5 I certificati di stazza sono emessi dall'A.I.V.E. e debbono essere annualmente convalidati o rinnovati ogni qualvolta uno yacht abbia subito modificazioni che ne abbiano mutato l'efficienza o sia passato di proprietà.

Una copia del certificato di stazza in vigore deve essere sempre a bordo dello yacht.

I certificati di stazza sono pubblici e chiunque può ottenerne copia dietro rimborso delle spese.

In caso di modificazione di parametri o di coefficienti l'A.I.V.E. procederà al rinnovo automatico e gratuito di tutti i certificati emessi.

- 5.1.6 Gli elementi di stazza sono costituiti da:
- a) grandezze misurate:
 - a1) lunghezza fuori tutto (Lft),
 - a2) alberatura e posizione nel piano longitudinale;

b) grandezze induttivamente determinate:
 b1) slanci prodiero e poppiero (Fa e Fp);

c) grandezze calcolate:
 c1) superficie velica (Spv),
 c2) lunghezza corretta (Lc),
 c3) lunghezza di stazza (Ls);

d) coefficienti:
 d1) di autenticità e di omologia (Co),
 d2) di armamento (Ca),
 d3) di profilo di carena (Pp),
 d4) di età (Pe),
 d5) delle sezioni immerse (Cc),
 d6) di equipaggiamento e attrezzatura (Pv).

5.1.7 Le unità di misura e di calcolo sono quelle del sistema metrico decimale e il calcolo è algebrico.

5.1.8 Il compenso (Rating) si determina come segue:

$$R = Lc \cdot C \cdot Co \cdot Cc$$

ove (1) $Lc = Ls + 0.25\sqrt{Spv}$

(2) $Ls = Lft \cdot [(Fa - Fp) + Pp]$

(3) $C = (Ca + Pp) + [(Pe+Pv) \cdot (Ca + Pp)]$

(4) Co è il coefficiente attribuito secondo le regole della parte 4

(5) Cc è il coefficiente delle sezioni immerse

e quindi:

$$R = \{Lft \cdot [(Fa-Fp)+Pp]+0,25\sqrt{Spv}\} \cdot [(Ca+Pp)+(Pe+Pv) \cdot (Ca+Pp)] \cdot Co \cdot Cc$$

5.1.9 Il compenso in secondi per miglio è quindi calcolato come segue:

$$APM = (2160 : \sqrt{R \cdot 3,281}) - 258.16938$$

5.1.10 Per una regata o per una serie di esse il compenso sec./mg. (APM) di uno yacht può essere ridotto per cattiva manutenzione (5.8.1), per stato indecoroso (5.8.2) o per uso di vele di taglio o tessuto non ammessi (5.8.4).

5.2.1 La lunghezza fuori tutto di uno yacht (Lft) sarà misurata in modo da comprendere tutto lo scafo, ma non aste o parti sporgenti da esso, come bompressi, buttafuori di mezzana, pulpiti, etc.

Essa sarà limitata dalla verticale passante per il punto più avanzato della ruota o dritto di prua (sia questo sopra o sotto il livello del ponte di coperta) o dell'impavesata (se questa si estende al di sopra della ruota o dritto) e dalla verticale passante per un punto che sia a poppa l'estremo dello scafo (sia questo sopra o sotto il livello del ponte di coperta) con l'inclusione degli eventuali bottazzi, ma non della pala del timone, se esterno.

5.2.2 Gli alberi saranno misurati dal punto più basso in cui possono essere fatte scendere le trozze sino al punto più alto in cui possono salire i moschettoni delle drizze delle rande, se queste sono triangolari, o sino al punto in cui può salire la trozza del picco nel caso di rande auriche e dalla coperta sino al punto più alto in cui possono salire i moschettoni delle drizze di tutte le altre vele che vi possono essere inferite.

Sarà misurata la distanza tra l'estremo punto in cui possa essere murato un fiocco (restandovi così incluso l'eventuale bompresso) e la faccia prodiera dell'albero o del primo albero. Nelle golette e simili saranno misurate la distanza tra le facce prospicienti degli alberi e l'altezza utile per quello di trinchetto.

Saranno misurate le lunghezze utili di bomi e picchi.

5.2.3 Calcolo della superficie velica:

triangolo di prua..... 0.5 · I · J

ove I è l'altezza della più alta inferitura di un fiocco e J è la distanza dall'albero dell'estremo punto di mura (misurate come indicato sopra);

rande triangolari..... 0.5 · P · E

ove P è la distanza tra il punto cui può discendere la trozza e il punto in cui può salire il moschettone di drizza ed E è la lunghezza utile del boma;

rande auriche 0.6 · P · (E+Es)

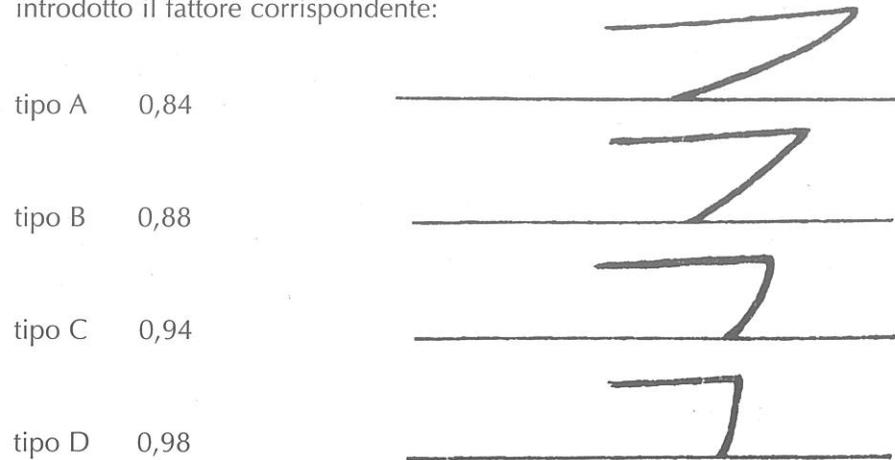
ove P è la distanza massima tra le due trozze, E la lunghezza utile del boma ed Es la lunghezza utile del picco;

velatura di trinchetto Dm · Ht

ove Dm è la distanza tra gli alberi e Ht è l'altezza utile di quello di trinchetto.

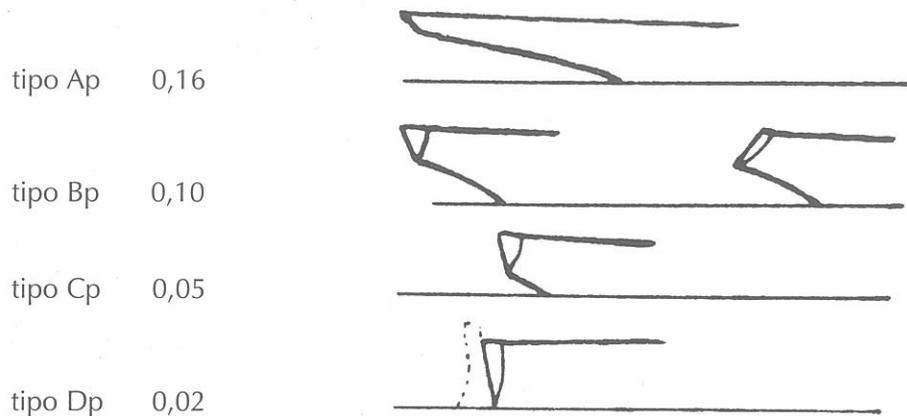
5.3.1 Fattore dello slancio di prua (Fa).

In ragione della configurazione e della proporzione del suo slancio di prua, ogni yacht viene ricondotto ad uno dei quattro tipi fondamentali qui indicati e definiti e quindi nel calcolo della sua lunghezza di stazza (Ls) viene introdotto il fattore corrispondente:



5.3.2 Fattore dello slancio di poppa (Fp).

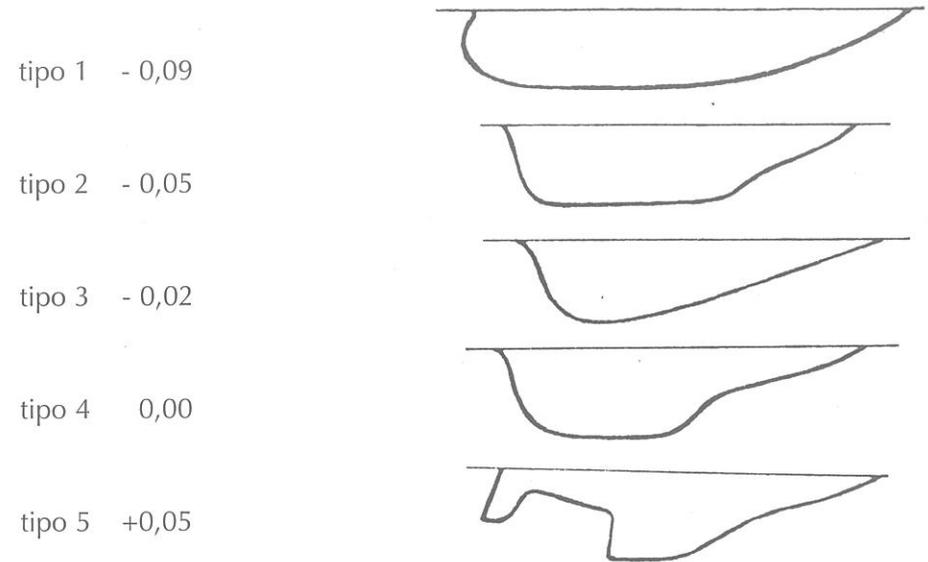
Giusta la configurazione e la proporzione del suo slancio di poppa, ogni yacht viene ricondotto ad uno dei quattro tipi fondamentali qui indicati e definiti e quindi nel calcolo della sua lunghezza di stazza (Ls) viene introdotta la quantità convenzionale corrispondente, che deve essere sottratta al fattore dello slancio di prua:



5.3.3 L'attribuzione ad un tipo per lo slancio di prua non comporta identica assegnazione per quello di poppa.

5.4 Parametro del profilo di carena (Pp).

Giusta il profilo longitudinale del suo scafo, ogni yacht viene ricondotto ad uno dei cinque tipi fondamentali qui indicati e definiti e quindi gli è attribuito un parametro, che è direttamente introdotto nella formula di stazza e che è determinato come segue:



5.5 Coefficiente dell'armamento (Ca).

Per la determinazione del coefficiente generale di stazza (C), ad ogni yacht è attribuito un coefficiente in ragione del suo armamento e della categoria di appartenenza:

	yacht d'epoca	yacht classico
classi metriche	1.00	1.00
armamento con rande triangolari:		
- cutter / sloop	0.82	0.90
- yawl	0.72	0.77
- ketch	0.63	0.67
- schooner	0.61	0.65
armamento con rande auriche:		
- cutter / sloop	0.77	0.83
- yawl	0.65	-
- ketch	0.56	0.62
- schooner	0.54	0.60

5.6 Parametro dell'età (Pe).

In ragione dell'anno del suo varo ogni yacht riceve un parametro secondo la tabella allegata.

Per gli yachts delle classi monotipiche il parametro deriva dall'anno del progetto, anziché da quello del varo del singolo esemplare.

Per gli yachts delle classi metriche e di quelle a restrizione il parametro deriva dall'anno del varo del singolo scafo.

5.7 Parametro dell'equipaggiamento e delle attrezzature (Pv).

Ai fini della valutazione delle prestazioni per ogni yacht è introdotto nel calcolo della stazza un parametro risultante dal prodotto della somma algebrica delle quantità corrispondenti agli elementi qui indicati ed il coefficiente per l'armamento (Ca) diminuito del parametro del profilo di carena (Pp).

timone di deriva (trim tab)	+ 0.05
alberatura in lega	+ 0.01
boma in lega con albero in legno	+ 0.01
assenza di elica	+ 0.03
elica con pale pieghevoli o orientabili	0.00
2 eliche a pale pieghevoli o orientabili	- 0.01
elica a due pale fisse (in posiz. centrale)	- 0.02
elica a due pale fisse (in posiz. laterale)	- 0.03
elica a tre pale fisse (in posiz. centrale)	- 0.03
elica a tre pale fisse (in posiz. laterale)	- 0.04
due eliche a pale fisse	- 0.06
assenza di sistemazioni interne	+ 0.03
attrezzatura con vele quadre -	- 0.08
terzo albero	- 0.05
rullafiocco	+ 0.05
strallo cavo	+ 0.01
winches self-tailing o potenziati	+ 0.02

L'uso di winches di scotta idraulici o elettrici è vietato in regata.

5.8 Coefficiente delle sezioni immerse (Cc).

Qualora l'osservazione dello scafo faccia presumere che nelle sezioni del terzo mediano della sua lunghezza totale l'area di esse corrispondente alla sua parte immersa (opera viva) sia superiore al 70% di quella corrispondente al bordo libero (opera morta), si procede alla misurazione delle altezze di costruzione in una sezione qualsiasi del terzo mediano stesso.

In detta sezione, scelta ove la misurazione sia agevole, vengono rilevate le altezze di costruzione dalla retta del baglio, al di sotto del ponte ed entro fasciame, ad 1/8, 1/4 (ovvero 2/8) e 3/8 della sua larghezza ed in corrispondenza vengono altresì rilevate l'altezza del bordo libero e la semi-larghezza al galleggiamento.

Detratti a queste ultime lo spessore del ponte e quello del fasciame, tracciata la curva passante per i punti così determinati, ove l'area della sezione immersa risulti superiore al limite sopra indicato, allo yacht è attribuito un coefficiente riduttivo del rating di 0.95, sempre che esso non appartenga o non abbia appartenuto ad una classe metrica o il suo profilo non sia riconducibile al tipo 3 (cfr. 5.4).

Per tutti gli altri yachts il coefficiente delle sezioni immerse è uguale a 1.

5.9 Penalizzazioni transitorie.

5.9.1 Ad uno yacht che sia trovato in cattivo stato di manutenzione, all'esterno come all'interno, potrà essere inflitta una penalizzazione dal 2 al 15% del suo compenso sec./mg. (APM).

Tale penalizzazione sarà annotata sul suo certificato di stazza e sarà cancellata come esso sarà riportato in condizioni soddisfacenti a giudizio della commissione tecnica dell'A.I.V.E.

5.9.2 Ad uno yacht sul quale siano state fatte installazioni incongrue od indecorose potrà essere inflitta una penalizzazione dal 5 al 30% del suo compenso sec./mg. (APM).

La penalizzazione sarà annotata sul certificato di stazza e sarà cancellata quando le installazioni saranno state definitivamente rimosse.

5.9.3 Ad uno yacht che abbia già subito due penalizzazioni stabilite da questa regola, alla terza infrazione sarà inflitta la sospensione annuale del certificato di stazza.

5.9.4 Ad uno yacht che faccia uso di vele con taglio e disposizione dei ferzi incompatibili con l'età della sua costruzione è irrogata una penalizzazione dal 5 al 30% del suo compenso sec./mg. (APM).

La medesima penalizzazione si applica per il ricorso a tessuti ad alta inestensibilità ed indeformabilità o con speciali caratteristiche (come kevlar, norlan, spectra etc.).

Le due penalizzazioni sono cumulabili sino al massimo comune del 30% e sono tolte quando lo yacht sostituisca le vele irregolari o rinunzi ad issarle in regata.

6. Norme speciali per gli yachts delle classi metriche.

6.1.1 La rispondenza a queste norme è necessaria per l'ammissione di uno yacht delle classi metriche alle regate ad esse specificamente riservate.

In dette regate sarà usato il sistema "time on time".

6.1.2 Lo yacht deve risultare conforme al suo progetto nello scafo, nelle appendici, negli allestimenti, nel ponte di coperta, nonché nei materiali e nei sistemi di costruzione.

6.1.3 Salvo quanto concesso in seguito (6.1.4./ 5 / 7 / 8 / 9) una difformità sostanziale dal progetto comporta l'esclusione dello yacht dalle regate riservate alle classi metriche.

6.1.4 Sono ammessi materiali diversi da quelli previsti nel progetto originario solo per chiodature, viterie ed altri elementi strutturali metallici, sempre che il peso specifico del materiale utilizzato sia uguale o superiore a quello originale.

Per i legnami impiegati sono del pari ammesse essenze diverse da quelle originali, purché il loro peso specifico non sia inferiore.

6.1.5 Nell'intestatura e nella giunzione delle tavole del fasciame sono ammessi sistemi diversi dagli originali (come la palella incollata e l'incollaggio con sverzatura in luogo del calafataggio); sono altresì ammesse le strutture lamellari e la ricostruzione del ponte di coperta con manto di compensato sottostante ai correnti.

6.1.6 Qualsiasi altra divergenza nei sistemi di costruzione come nei materiali comporta l'esclusione dello yacht dalle regate riservate alle classi metriche.

6.1.7 Benché non prevista nei progetti originari, è ammessa senza penalizzazione l'installazione delle comuni macchine di bordo (di propulsione, di drenaggio, di generazione elettrica etc.).

6.1.8 Sono soggette a penalizzazione percentuale le seguenti utilizzazioni, disposizioni ed installazioni:

- essenze lignee più leggere delle originali..... 0.50%
- disposizione delle strutture diversa dall'originale 0.50%
- arredi interni diversi dagli originali ed incompatibili con lo stile lo stile dell'epoca 0.50%

- divisione degli interni diversa dall'originale, ma fedele alla destinazione iniziale dei locali 0.25%
- alterazione del ponte di coperta e delle sovrastrutture 1.00%
- osteriggi e tambucci diversi dagli originali ed incongrui con i tipi dell'epoca di costruzione dello yacht 0.50%
- pulegge, bozzelli e galloce di materiali e modelli posteriori all'epoca della costruzione dello yacht 0.25%
- winches di modello posteriore all'epoca di costruzione dello yacht ed in numero eccedente quelle del progetto originario 0.50%
- impiego di fibre inestensibili nelle manovre correnti 0.25%
- corsoi e trasti non previsti nel progetto originario o di tipo posteriore all'epoca di costruzione dello yacht 0.50%
- installazione di pulpiti e di battagliole inamovibili 0.25%
- sartieme e di arridatoi di materiali e tipi posteriori alla costruzione dello yacht..... 0.25%
- albero e boma di materiale diverso da quello previsto nel progetto originario 1.00%
- tangoni di materiale diverso da quello previsto nel progetto originario 0.50%

6.1.9 L'uso di vele con fibre inestensibili ed indeformabili, ovvero ad alte qualità tecnologiche, non è in genere ammesso.

Con una penalizzazione dallo 0.25 all'1.00% la commissione tecnica dell'A.I.V.E. può autorizzare l'impiego di tali vele, purché ricavate da altre usate.

6.2 Gli yachts della classe 12 m. S. I. sono divisi in tre categorie, ad ognuna delle quali compete un diverso compenso percentuale:

I categoria: yachts varati tra il 1907 e il 1922, progettati secondo la prima formula di stazza e con armamento aurico 15%

II categoria: yachts varati tra il 1923 e il 1958, progettati secondo il primo regolamento di stazza internazionale e con armamento bermudiano 2%

III categoria: yachts varati tra il 1959 e il 1970..... 0%

6.3 Con esclusione dell'ultima, queste norme per analogia si applicano anche agli yachts delle classi monotipiche, per le quali potranno essere emanate specifiche regole integrative.

7. Requisiti ed equipaggiamento.

7.1 Requisiti.

- 7.1.1 Con l'eccezione delle imbarcazioni minori e particolari, ammesse solo alle regate di tipo C, tutti gli yachts debbono aver conservato o riacquisito la capacità di autoraddrizzarsi, di resistere ai colpi di mare e di chiudere efficacemente boccaporti, osteriggi ed ogni altra apertura, sulla coperta come nello scafo.
- 7.1.2 Con l'eccezione delle imbarcazioni sopra indicate ed eventualmente degli yachts delle classi metriche e similari (che in tal caso possono partecipare solo a regate del tipo C), tutti gli yachts debbono essere muniti di un motore capace di funzionare continuativamente anche con forte sbandamento ed in acque agitate, nonché di imprimere loro una velocità di crociera in condizioni ordinarie di 4 nodi almeno e dotato di un'autonomia superiore ad 8 ore.
- Quando l'avviamento del motore sia unicamente elettrico, vi deve essere una batteria a ciò esclusivamente destinata.
- 7.1.3 Tutti i materiali pesanti che si trovano a bordo di uno yacht debbono essere fissabili in modo sicuro e permanente.
- 7.1.4 Le casse di eventuali derive mobili non debbono avere aperture verso l'interno dello scafo o tali aperture debbono essere munite di solidi sistemi di chiusura, che debbono essere permanentemente operanti durante la navigazione.
- 7.1.5 Con l'eccezione degli yachts delle classi metriche e similari (che in tal caso sono ammessi solo a regate del tipo C), tutte le cavità ricavate nella coperta (pozzetti) debbono essere stagne e vuotabili staticamente.
- I condotti di evacuazione debbono essere fatti in modo che essa avvenga ad ogni angolo di sbandamento.
- 7.1.6 Tutti i condotti che comportano aperture nello scafo al di sotto della linea di galleggiamento debbono essere muniti di sistemi di chiusura.
- 7.1.7 Non sono ammessi argani, verricelli ed altri apparati di avvolgimento o di trazione manovrati da operatori che si trovino sotto coperta.
- 7.1.8 Non sono ammesse manovre correnti che passino o si estendano sotto il ponte di coperta.

7.2 Equipaggiamento ordinario

- 7.2.1 Ove le dimensioni dello yacht lo consentano ed ove sia stato previsto nel progetto originario, al di sopra del trincarino vi deve essere una impavesata di altezza idonea a limitare le cadute fuori bordo.
- 7.2.2 Salvo quanto sopra e quanto disposto al punto 6.2.4, gli yachts debbono essere permanentemente muniti di battagliole a doppia draglia ed alte almeno 60 cm.
- Nel caso in cui al di sotto vi sia un'impavesata di altezza superiore a 20 cm. può esservi una sola draglia situata a 60 cm. al di sopra del ponte.
- Negli yachts di Lft. < di 9 m. è ammessa la battagliola con una sola draglia situata 45 cm. al di sopra del ponte.
- 7.2.3 Ove non vi sia il bompreso, le battagliole debbono essere a proravia permanentemente collegate con una struttura rigida (pulpito) che si estende oltre la draglia (o strallo) più avanzata. A poppavia debbono in ogni caso essere permanentemente collegate con un'analogha struttura rigida. Eventuali deroghe possono essere concesse dall'A.I.V.E. per accertata conformità ai piani originali.
- 7.2.4 Ove la battagliola sia incompatibile con la fisionomia dello yacht, essendone questo stato originariamente privo, per le regate di tipo A e B dovrà essere predisposto su ogni lato un cavo di aggancio (jackstay) per le cinture di sicurezza.
- Ove il profilo del ponte e delle sovrastrutture non consentisse la predisposizione di cavi continui da prua a poppa, ve ne dovrà essere più di uno per lato, in modo da garantire lo spostamento dell'equipaggio in condizioni di permanente assicurazione.
- I cavi di aggancio dovranno essere tenuti in opera per tutta la durata della regata.
- 7.2.5 Ogni yacht dovrà essere munito di almeno due estintori.
- 7.2.6 A parte quelle elettriche, che sono facoltative, ogni yacht dovrà avere due pompe di sentina ad azione manuale, robustamente fissate ed usabili l'una sopra e l'altra sotto coperta. Entrambe debbono poter funzionare con tutti gli osteriggi ed i boccaporti chiusi e scaricare al di sopra del ponte o fuori dello scafo, restando pertanto escluso lo scarico nelle cavità auto drenanti del ponte (pozzetti) o tramite i condotti di evacuazione di queste.

- 7.2.7 Ogni yacht dovrà disporre di almeno due secchi di capacità di almeno 9 lt. ciascuno e muniti di cima.
- 7.2.8 Ogni yacht dovrà avere almeno due ancore, ognuna delle quali con adeguata catena o con catena e cavo (cablotto).
- 7.2.9 Ogni yacht dovrà avere almeno due torce, una delle quali a prova d'acqua ed adatta alla segnalazione.
- 7.2.10 A bordo di ogni yacht dovranno esservi medicinali d'uso comune e materiali di pronto soccorso.
- 7.2.11 Ogni yacht dovrà essere dotato di un segnale acustico per nebbia.
- 7.2.12 Ogni yacht dovrà avere la bussola di rotta, una bussola di scorta, nonché gli strumenti per misurare la velocità, il percorso e la profondità marina.
- 7.2.13 Per essere ammesso alle regate di tipo A e B, qualsiasi yacht dovrà essere dotato di fanali di via installati al di sopra del ponte ed in modo da garantirne il funzionamento continuativo anche in condizioni meteorologiche avverse.
- 7.2.14 Per essere ammesso alle regate di tipo A e B, qualsiasi yacht dovrà essere dotato di radio ricetrasmittente, almeno in VHF.
- 7.2.15 Ogni yacht dovrà tenere a bordo almeno una cima di robustezza adeguata alle sue dimensioni e di lunghezza pari o superiore al triplo della sua lunghezza f. t.
- 7.3 Equipaggiamento di emergenza.
 - 7.3.1 Ove non disponga di fanali di via di emergenza, uno yacht deve avere una lampada da segnalazione con portata luminosa superiore a 5 miglia.
 - 7.3.2 Ogni yacht deve disporre di vele fortemente ridotte, come randa di cappa e fiocco da tempesta.
 - 7.3.3 Ogni yacht, ivi compresi quelli dotati di barra e frenello (timoneria a ruota), deve disporre di una barra di emergenza, nonché di un apparato ausiliario di governo, da usarsi in caso di rottura totale del timone.
 - 7.3.4 Ogni yacht deve disporre di utensili per piccole riparazioni, oltre che per la manutenzione ordinaria dei suoi impianti e dei suoi apparati.
 - 7.3.5 Ove le antenne radio siano sull'alberatura, vi deve essere un apparato sostitutivo per ciascuna di esse.

- 7.3.6 Debbono essere tenute a bordo cinture di sicurezza in numero uguale a quello degli imbarcati.
- 7.4 Equipaggiamento di salvataggio.
 - 7.4.1 Debbono essere tenuti a bordo giubbotti di salvataggio in numero uguale a quello degli imbarcati.
 - 7.4.2 Ogni yacht deve avere a bordo zattere di salvataggio autogonfiabili di capacità totale pari o superiore al numero degli imbarcati.
 - 7.4.3 Le zattere devono essere stivate in modo da non compromettere la fisionomia dello yacht, ma altresì in modo che ne sia garantito il rapido e sicuro uso.

Esse non possono pertanto essere conservate sottocoperta, salvo in ripostigli o gavoni immediatamente e facilmente accessibili dal ponte di coperta e destinati unicamente ad esse.

Le zattere debbono comunque essere estraibili in 20 secondi ed essere tenute in perfetta efficienza con le ispezioni periodiche previste dal costruttore.
 - 7.4.5 Ogni yacht deve tenere in coperta salvagenti di dimensioni e forma compatibili con la sua fisionomia.

I salvagenti saranno pertanto anulari o "a ferro di cavallo" e collocati secondo l'uso del tempo dello yacht stesso; gli yachts di lunghezza f. t. inferiore a 9 mt. potranno portare un solo salvagente.

Ove compatibile con la fisionomia dello yacht, i salvagenti saranno dotati di boe luminose.
 - 7.4.6 Per essere ammesso alle regate di tipo A e B, ogni yacht deve essere munito almeno di tre razzi rossi a paracadute, di tre fuochi a mano rossi e di due fumogeni ad uso diurno.

8. Norme per le regate.

- 8.1 Le regate degli yachts d'epoca e classici dovranno sempre essere corse applicando il regolamento ISAF in vigore, le norme aggiuntive delle autorità veliche nazionali, le istruzioni di regata e, per quanto concerne la stazza, queste regole. Per tutto quanto non sia specificamente previsto si fa rinvio ai regolamenti ORC e C.I.M., ove compatibili ed applicabili.

8.2 Nel comitato di regata ed in quello per le proteste (se distinto) dovranno essere inseriti giudici di regata designati dall'A.I.V.E., in ragione della metà se tra questi non è incluso il presidente, di un terzo se vi è compreso.

8.3 Gli yachts saranno suddivisi prima tra le fondamentali categorie di appartenenza (d'epoca e classici), quindi per il tipo di armamento e, ove il numero lo consenta, in ragione delle dimensioni e del compenso.

Non sono comunque ammessi gruppi con meno di quattro iscritti.

Attesa l'incalcolabile diversità degli yachts, resta comunque esclusa l'emissione di qualsiasi classifica generale.

8.4 Da mezz'ora dopo il tramonto e sino a mezz'ora prima della levata del sole (o entro limiti diversi, se specificamente indicato nelle istruzioni di regata), le norme per prevenire gli abbordi in mare rimpiazzeranno le corrispondenti regole della parte IV del regolamento di regata ISAF; nel medesimo periodo gli yachts dovranno navigare con le regolamentari luci di via permanentemente accese.

8.5 In caso di inosservanza di una di queste regole, come di quelle del regolamento di regata ISAF, nonché, per quanto applicabile, degli altri regolamenti sopra richiamati, uno yacht potrà subire una penalizzazione del 2%, del 5% o del 10% del tempo reale in cui ha compiuto la regata.

La decisione del comitato di regata o delle proteste di applicare una penalizzazione piuttosto che un'altra non sarà in se suscettibile di protesta.

Quest'ultima norma si applica anche alle decisioni della commissione tecnica dell'A.I.V.E. circa le penalizzazioni stabilite al punto 5.9.

Nel caso di infrazioni più gravi resta comunque irrogabile la squalifica e nel caso di più infrazioni le altre penalizzazioni sono cumulabili come iterabili.

8.6 Tutti gli yachts che partecipano ad una regata debbono essere muniti di numeri velici. In assenza di questi od in caso di incompatibilità con la fisionomia dello yacht, durante la regata dovranno su entrambi i lati essere esposti numeri mobili di identificazione di altezza minima di 50 cm. e di colore contrastante con quello dello scafo o del loro supporto.

A discrezione dei comitati organizzatori questi ultimi numeri possono essere aggiuntivi, anziché sostitutivi di quelli velici.

8.7 Con esclusione degli yachts delle classi metriche e dei monotipi per caratteristiche e dimensioni ad essi assimilabili, durante la regata è consentito

l'imbarco e lo sbarco di membri dell'equipaggio, purché questo sia fatto senza l'ausilio di mezzi meccanici.

L'eventuale sbarco non dovrà comunque ridurre l'equipaggio al di sotto del numero minimo consentito.

8.8 Con esclusione degli yachts delle classi metriche e dei monotipi ad essi assimilabili, che si atterranno ai rispettivi regolamenti di classe originari, il numero minimo dei membri dell'equipaggio è stabilito come segue:

yachts > di 20 mt. Lft.: 8 membri

yachts > di 15 mt. Lft.: 6 membri

yachts > di 10 mt. Lft.: 4 membri

yachts < di 10 mt. Lft.: 3 membri

8.9 Nel corso di una regata gli yachts per motivi di sicurezza possono ormeggiare in un porto o in un ridosso, purché nella dichiarazione di osservanza diano puntuale descrizione dell'evento.

8.10 Nel corso della regata è proibito l'uso di qualsiasi sistema di timoneria automatica.

8.11 Nel corso della regata il motore può essere usato per la ricarica delle batterie e per il prosciugamento delle sentine; in questi casi, tuttavia, deve essere interrotta la solidarietà meccanica tra gli assi dei motori e quelli delle eliche.

La propulsione meccanica è ammessa solo per recuperare un uomo in mare o per prestare soccorso o assistenza; in queste come in ogni altra circostanza dell'impiego del motore deve essere fatta precisa relazione nella dichiarazione di osservanza.

8.12 A meno che non ne siano espressamente esonerati nelle istruzioni di regata, tutti gli yachts al loro arrivo, entro il tempo indicato nelle istruzioni stesse, debbono fare una dichiarazione nella quale è attestato che tutte le regole sono state osservate ed è di norma indicata l'ora dell'arrivo (in ore, minuti e secondi), come rilevata dallo yacht stesso.

Nella dichiarazione sarà altresì fatta menzione di ogni fatto straordinario eventualmente occorso durante la regata (v. 8.9 e 8.11).

Il ritardo o l'omissione della presentazione della dichiarazione di osservanza sono suscettibili di penalizzazione o di squalifica nel caso in cui sia altrimenti accertata l'evenienza di un fatto straordinario.

8.13 Nelle regate di tipo C il tempo massimo entro cui gli yachts debbono finire la regata è indicato nelle istruzioni di essa.

In quelle dei tipi A e B ogni yacht avrà un tempo limite pari al doppio del suo abbuono sec/mg. moltiplicato per la lunghezza geografica del percorso.

8.14 Ogni yacht che abbandoni una regata, cioè che si ritiri, è tassativamente tenuto a darne tempestiva comunicazione al comitato di regata.

Ogni infrazione a quest'obbligo sarà perseguita ai sensi della reg. 75 del regolamento ISAF.

8.15 Durante la regata nessun yacht deve esporre la bandiera nazionale, che, ammainata 10' avanti la partenza, isserà dopo il suo arrivo o al momento dell'eventuale abbandono (ritiro).

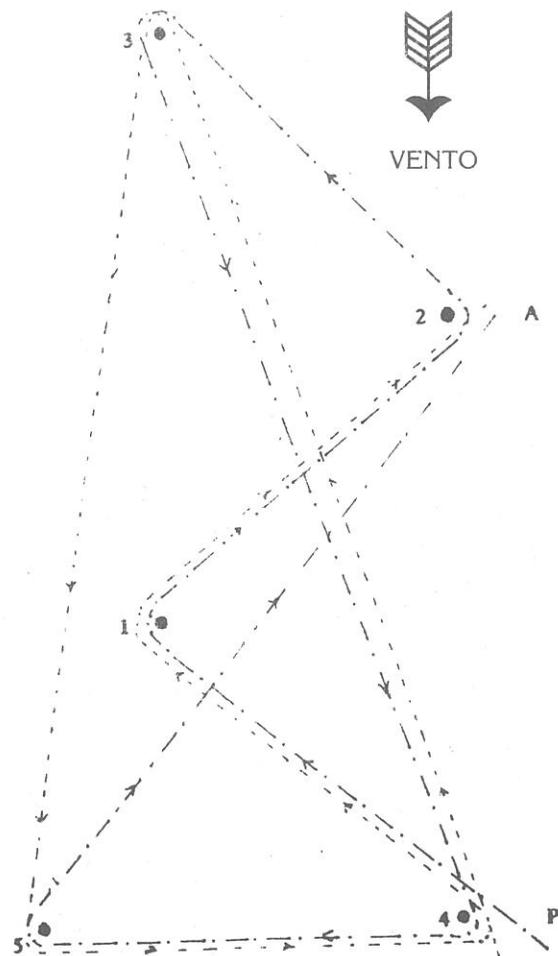
8.16 Ogni yacht è tenuto a consegnare al comitato di regata una lista nominativa dei membri del suo equipaggio e di tutti gli imbarcati, che dovranno avere una tessera sportiva valida emessa dall'autorità velica del paese di appartenenza.

8.17 A meno che condizioni particolari non lo impediscano, nelle regate di tipo C il percorso sarà disposto secondo lo schema allegato.

TABELLA DEI PARAMETRI D'ETA'

1974	+0.020	1949	-0.001	1924	-0.027
1973	"	1948	-0.002	1923	-0.029
1972	"	1947	-0.003	1922	-0.031
1971	"	1946	-0.004	1921	-0.033
1970	"	1945	-0.005	1920	-0.035
1969	"	1944	-0.006	1919	-0.038
1968	"	1943	-0.007	1918	-0.041
1967	"	1942	-0.008	1917	-0.044
1966	"	1941	-0.009	1916	-0.046
1965	+0.019	1940	-0.010	1915	-0.047
1964	+0.018	1939	-0.011	1914	-0.048
1963	+0.016	1938	-0.011	1913	-0.049
1962	+0.014	1937	-0.011	1912	-0.050
1961	+0.012	1936	-0.012	1911	-0.051
1960	+0.010	1935	-0.012	1910	-0.052
1959	+0.008	1934	-0.012	1909	-0.053
1958	+0.006	1933	-0.013	1908	-0.054
1957	+0.005	1932	-0.013	1907	-0.055
1956	+0.004	1931	-0.013	1906	-0.056
1955	+0.003	1930	-0.014	1905	-0.057
1954	+0.002	1929	-0.016	1904	-0.058
1953	+0.002	1928	-0.018	1903	-0.059
1952	+0.001	1927	-0.020	1902	-0.060
1951	+0.001	1926	-0.022	Parametro costante (-0.060) per gli anni anteriori	
1950	0.000	1925	-0.025		

**SCHEMA DEI PERCORSI PREFERENZIALI
PER REGATE DI TIPO C**



Schema di percorsi per yachts d'epoca e classici

Yachts d'epoca: P - 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - A
 Yachts classici: P - 3 - 5 - 4 - 1 - A
 Angolo minimo di bolina (lato 5 - A) 35° (yachts d'epoca)

**Cronistoria della
Associazione Italiana Vele d'Epoca**

1982 1 MARZO - Viene costituita a Milano la Associazione Italiana Vele d'Epoca. Sono presenti alla costituzione i signori Beppe Croce, Gianni Loffredo, Franco Torrini, Giuseppe Turrin, Gherardo Zaccagni. Viene nominato un Comitato Direttivo "provvisorio" formato da: Beppe Croce, presidente, Gianni Loffredo e Franco Torrini. La sede della Associazione è a Genova presso lo Yacht Club Italiano. Si ha la prima edizione del San Pellegrino Veteran Boat Rallye di Porto Cervo con la partecipazione di sedici yacht di cui cinque di soci. Il Trofeo San Pellegrino è vinto dallo yacht Agneta. Viene deciso di istituire la "Targa A.I.V.E." da assegnare ogni anno allo yacht meglio conservato e fedele al progetto originario.

1983 21 GENNAIO - Si tiene la prima assemblea che constata come l'attività sociale sia in espansione secondo programma. Viene deciso di considerare fondatori tutti i soci che aderiranno alla Associazione entro il 31 dicembre 1983. Viene riconfermato il Comitato Direttivo già in carica. Quale simbolo sociale viene scelto il disegno dello yacht Britannia. Ventisei yacht di sette nazioni partecipano alla seconda edizione del San Pellegrino Veteran Boat Rallye di Porto Cervo; sempre cinque sono gli yacht presenti armati da soci. Il Trofeo San Pellegrino viene vinto dallo yacht Mariette. La targa A.I.V.E. viene assegnata allo yacht Altair.

1984 6 APRILE - Si riunisce l'Assemblea che tra l'altro delibera di consegnare i Guidoni d'Onore ai tre yacht della Marina Militare: Caroly, Corsaro II e Stella Polare oltre che a nave Vespucci e nave Palinuro. Viene altresì deciso di destinare due Guidoni d'Onore anche ai due J Class armati in Italia: Quadrifoglio e Astra. Viene eletto il primo Consiglio Direttivo che, in deroga all'art. 14 dello Statuto, è composto da cinque Soci Onorari nelle persone del Capo di Stato Maggiore della Marina, Luigi Durand de la Penne, Tino Straulino, Artù Chiggiato, Carlo Rolandi e da dieci Soci Sostenitori nelle persone di Beppe Croce, presidente, Gianni Loffredo e Franco Torrini, vice presidenti, Giuseppe Turrin, segretario generale, Piero Ottone Mignanego, Oddone Balbo di Vinadio, Giorgio Vincenzini, Jean Marc Droulers, Cristina Litta Modignani di Pierro, Giuseppe Masini, Andrea Gotti Lega. La Commissione Permanente è formata da: Guglielmo Capanna, Raffaele Ranucci, Luigi Lang, Giulio Cesare Carcano, Gianni Loffredo, Artù Chiggiato. In dicembre la Federazione Italiana Vela riconosce ufficialmente l'Associazione.

1985 A seguito del decesso dell'architetto Artù Chiggiato viene nominato nuovo Socio Onorario il dottor Franco Carraro. Viene destinato un fondo per la costituzione biblioteca della Associazione. Il crescente successo dei raduni di yacht d'epoca consiglia la messa a punto di una formula di rating che, pur riaffermando l'animo non competitivo dei raduni, consenta agli yacht presenti di rega-

tare a parità di condizioni. Si svolge la terza edizione del San Pellegrino Veteran Boat Rallye di Porto Cervo vinto nuovamente da Agneta. La Targa A.I.V.E. viene assegnata allo yacht Skagerrak.

1986 L'A.I.V.E. e lo Yacht Club Italiano si affiancano all'Assonautica di Imperia nella organizzazione del I Raduno di Imperia. Al socio Carlo Sciarrelli viene richiesta la elaborazione di una formula di stazza sperimentale. Nel corso del Trofeo Zegna a Portofino vengono consegnati i Guidone d'Onore alle navi scuola della Marina Militare, Corsaro II e Stella Polare. Il 16 settembre, muore a Genova Beppe Croce, fondatore e primo presidente della Associazione. Gli succede pro tempore il vice presidente Gianni Loffredo.

1987 In aprile, l'assemblea conferma alla presidenza della Associazione Gianni Loffredo e nomina vice presidenti i signori Piero Ottone Mignanego e Franco Torrini. Vengono eletti nuovi consiglieri l'Accademia Navale di Livorno ed Giovanni Novi, neo presidente dello Yacht Club Italiano. Si svolgono regolarmente i Raduni di Porto Cervo e di Imperia. Vincitore del Trofeo San Pellegrino è lo yacht Emi. Vengono assegnate due Targhe A.I.V.E. agli yacht Puritan e Galashiel. In dicembre, presso il Porticciolo Duca degli Abruzzi a Genova viene consegnato il Guidone d'Onore al J Class Astra. Lo Statuto sociale viene modificato in diversi articoli per meglio rispondere ai problemi della Associazione.

1988 Viene eletto il nuovo Consiglio Direttivo per gli anni 1988 - 1992 nelle persone di : Gianni Loffredo, presidente, Franco Torrini e Marivela, vice presidenti, Gianfranco Alberini, segretario generale, Luigi Durand de la Penne, Carlo Rolandi, Luigi Croce, Mario Di Giovanni, Luigi Lang, Giuseppe Masini, Giovanni Novi, Piero Ottone Mignanego, Raffaele Ranucci, Carlo Sciarrelli e Luigi Vietti. La Commissione Tecnica è formata da Mario Di Giovanni, Carlo Rolandi, Carlo Sciarrelli; la Commissione Storica da Carlo Sciarrelli, Luigi Croce e Luigi Lang; la Commissione Affari Giuridico-Legali da Giuseppe Masini. Vengono apportate alcune modifiche allo Statuto e viene predisposto un nuovo testo del Regolamento. Si ha la terza edizione del Raduno di Imperia con la Targa A.I.V.E. assegnata allo yacht Orion. Continua la sperimentazione della formula di stazza.

1989 Si tiene ai primi di luglio il Trofeo del Dipartimento Alto Tirreno organizzato a La Spezia dalla Marina Militare; esso ha un grande successo grazie all'impegno della Marina, ad un dispiego di mezzi, numero e qualità di yacht partecipanti di tutto rilievo. Il Raduno vede anche la sperimentazione di un ulteriore modifica alla formula dei compensi. La targa A.I.V.E. viene assegnata a Shaula. Si ripete a settembre il tradizionale appuntamento a Porto Cervo con un interessante momento culturale con una conferenza cui partecipano Olin Stephens, Stanley Rosenfeld, i rappresentanti del Greenwich Museum e dell'Istituto Idrografico. Gli atti della conferenza vengono pubblicati grazie ad un contributo della F.I.V. La Targa A.I.V.E. è assegnata a Saharet of Tyre mentre il Trofeo San Pellegrino viene vinto da Tomahawk.

1990 Regolare è lo svolgimento dell'attività sociale che si concretizza con lo svolgimento del tradizionale Raduno di Imperia.

1991 Nei raduni di Porto Cervo e di Imperia viene sperimentata la prima versione di una vera e propria formula di stazza messa a punto dal Comitato Tecnico della Associazione. Essa vede la luce dopo diversi anni di successive iterazioni che hanno consentito di sperimentare diverse soluzioni. Sempre più numerosa è la partecipazione ai raduni con un crescente interesse da parte degli armatori degli yacht classici. Gli yacht schedati negli archivi della Associazione superano i 330. Il Trofeo San Pellegrino del Veteran Boat Rallye viene vinto dallo yacht Santa Rosa. Vi è una rinnovata attenzione verso gli yacht delle classi metriche con particolare attenzione ai 12 Metri Stazza Internazionale con il restauro di alcuni scafi dal passato glorioso. E' questo un fenomeno tipicamente italiano. Per la prima volta, nell'ambito del Trofeo Accademia a Livorno, un apposito campo di regata viene riservato ai 12 Metri S.I.; tre sono gli yacht partecipanti.

1992 Lo Sport Velico della Marina Militare in persona del suo direttore pro tempore, viene nominato vice presidente istituzionale della Associazione. L'attività si concentra sui raduni di Porto Santo Stefano con trentacinque imbarcazioni presenti e di Imperia dove oltre novanta sono gli yacht presenti. La Targa A.I.V.E. viene assegnata allo yacht Moonbeam of Fife. Sette sono i Dodici Metri che partecipano alle regate nell'ambito del Trofeo Accademia. Anche per questi yacht l'Associazione viene richiesta di mettere a punto un regolamento applicativo. La formula di stazza viene proposta all'attenzione del C.I.M. per l'estensione della sua applicazione ai diversi raduni del Mediterraneo.

1993 A norma di Statuto, si procede a nuove elezioni per il rinnovo delle cariche sociali. Il nuovo Consiglio Direttivo 1993-1996 risulta composto da: Gianni Loffredo, presidente, Giancarlo Schiavoni in rappresentanza di Marivela, vice presidente, Luigi Lang, segretario generale, Giorgio Balestrero, Luigi Croce, Mario Di Giovanni, Piermaria Giusteschi Conti, Giuseppe Masini, Giovanni Novi, Raffaele Ranucci, Carlo Rolandi, Carlo Sciarrelli, Agostino Straulino, Luigi Vietti, Giorgio Vincenzini. La Commissione Tecnica è formata da: Giovanni Alberini, Giorgio Balestrero, Mario Di Giovanni, Franco Giorgetti, Piermaria Giusteschi Conti, Carlo Sciarrelli. La Commissione Storica ha come membri: Luigi Croce, Carlo Rolandi, Carlo Sciarrelli. La Commissione Affari Giuridico Legali è formata da Giuseppe Masini e Giorgio Vincenzini. L'attività in mare vede l'Associazione attiva in diverse regate e raduni: i 12 Metri regatano a Livorno nell'ambito del Trofeo Accademia; viene istituita la regata sociale sul percorso Isola del Tino - Isola di Capraia dedicata al socio fondatore Luigi Durand de la Penne; al Veteran Boat Rallye di Porto Cervo il Trofeo San Pellegrino viene nuovamente vinto da Santa Rosa mentre la Targa A.I.V.E. viene assegnata allo yacht Tirrenia II; la stagione viene chiusa con la regata "Vent de la Liberté" patrocinata dalla Associazione sul percorso Bonifacio - Cannes. Particolarmente attiva anche l'attività normativa : l'A.I.V.E. viene riconosciuta dalla F.I.V. come associazione di classe per gli yacht d'epoca e classici; viene varato, approvato dalla F.I.V. e dal C.I.M., il "Regolamento per la stazza, i requi-

siti e le dotazioni degli yacht d'epoca e classici" con la definitiva formula di stazza; si procede alla emissione dei primi Certificati di Stazza; viene raggiunto un accordo con lo Yacht Club Costa Smeralda e l'Assonautica di Imperia per la organizzazione dei rispettivi raduni; sono approvate modifiche allo Statuto.

1994 Si svolge regolarmente la tradizionale attività in Tirreno con le regate del Trofeo Accademia per i 12 metri, la regata sociale Coppa Luigi Durand de la Penne, il Raduno di Imperia. Per i 12 Metri viene messa in palio la Coppa A.I.V.E. che viene assegnata al 12 m Flica II, primo classificato su diverse regate. Ma la presenza dell'A.I.V.E. si allarga anche all'Adriatico con la prima edizione del Campionato del Mediterraneo, raduno di vele d'epoca articolato su un complesso di regate di altura e di triangolo. Continua una estensiva applicazione del regolamento di stazza con il rilascio di oltre cento certificati. Gli yacht schedati superano il numero di cinquecento.

1995 Si ha la prima edizione della Coppa d'Europa riservata ai 12 Metri S.I. ed articolata su sei regate corse in acque italiane e francesi. Originale la formula che vede competere 12 m d'epoca e moderni secondo un peculiare sistema di compensi. Bruma e Golondrina vincono la terza edizione della regata Durand de la Penne; Marjatta si aggiudica il Trofeo San Pellegrino al veteran Boat Rallye che vede la Targa A.I.V.E. assegnata a Mariette. Venti sono gli yacht che partecipano al complesso di regate di triangolo ed altura valide per le classifiche del Campionato dell'Adriatico. La "flotta" A.I.V.E. naviga anche su Internet grazie alla collaborazione di un socio. Viene avviata una attività editoriale con la pubblicazione del "Vocabolario della lingua marinaresca" curato dal socio Piermaria Giusteschi Conti.

1996 Regolare é lo svolgimento dell'attività sociale e con i tradizionali raduni e regate in Tirreno ed Adriatico. Al Raduno di Imperia la Targa A.I.V.E. viene assegnata a Kentra. Continua l'attività pubblicistica con l'opuscolo dedicato a "Gli yacht di Fife con guidone A.I.V.E.". I soci superano il numero di duecento.

1997 A norma di Statuto, viene rinnovato il Consiglio Direttivo. Risultano eletti: Gianni Loffredo, presidente, Giancarlo Schiavoni in rappresentanza di Marivela, vice presidente, Luigi Lang, segretario generale, Giorgio Balestrero, Cristiano Bettini, Giovanni Broggi, Luigi Croce, Mario Di Giovanni, Piermaria Giusteschi Conti, Giuseppe Masini, Giovanni Novi, Carlo Sciarrelli, Marco Tonini, Luigi Vietti. La Commissione Tecnica é formata da Gianni Loffredo, Luigi Lang, Giorgio Balestrero, Mario Di Giovanni, Piermaria Giusteschi Conti, Franco Giorgetti, Sergio Guazzotti e Raffaele Solari.

Particolare rilievo ha la Coppa d'Europa-Campionato del Mediterraneo per i 12 Metri con regate (12m Portovenere Cup) dedicate. Vincono le tre classifiche Nyala, Italia e French Kiss. Per l'occasione l'Associazione dà alle stampe un volumetto intitolato "I Dodici - Cenni storici". Il maltempo porta all'annullamento della Coppa Luigi Durand de la Penne mentre il successo arride ad una edizione di particolare rilievo del Veteran Boat Rallye : Marjatta si aggiudica nuovamente il Trofeo San Pellegrino e la Targa A.I.V.E. viene assegnata a Dorade. Si ripete, a Venezia, il Campionato dell'Adriatico.

ELENCO DEI SOCI DELL'ASSOCIAZIONE

aggiornato
al 28 Febbraio 1998.

SOCI ONORARI

- 1983 Il Capo di Stato Maggiore della MARINA MILITARE
(Amm. Sq. Umberto Guarnieri)
Ministero Difesa Marina, Piazzale della Marina - 00196 Roma
Socio Fondatore dal 1983
- 1983 CARRARO Dott. Franco
Via Porta S. Pancrazio, 32 - 00153 Roma
Socio Fondatore dal 1983
- 1983 ROLANDI Dott. Carlo
Via S. Brigida, 51 - 80133 Napoli
Socio Fondatore dal 1983
- 1983 STRAULINO Amm. Agostino
Via Timavo, 15 - 00195 ROMA
Socio Fondatore dal 1983

SOCI FONDATORI

- 1985 ACCADEMIA NAVALE
Amm. Paolo La Rosa - Viale Italia - 57100 Livorno
- 1983 AGA KHAN S.A. Principe Karim
Aiglement - 60270 Gouvieux
- 1983 AGNELLI Avv. Giovanni
Strada S. Vito, 256 - 10133 Torino
- 1983 AJMONE MARSAN Dott. Giorgio
Corso Dante, 119 - 10126 Torino
- 1983 BALBO di VINADIO Conte Oddone
Ave de l'Hippodrome 1 - B - 1050 Bruxelles
- 1983 BENATOFF Dott. Cobi
Via Borgonuovo, 14 - 20121 Milano
- 1984 BUSSEI Dott. Giancarlo
Via Giulia di Barolo 9 - 10124 Torino
- 1983 CAPANNA Dott. Guglielmo
Via Roma, 99 - 57100 Livorno
- 1983 CARCANO Ing. Giulio C.
Via Ospizio, 10 - 22054 Mandello del Lario LO
- 1983 CARRARO Dott. Franco
Via Porta S. Pancrazio, 32 - 00153 Roma
- 1983 COSTA Dott. Giorgio
Via Fatebenefratelli, 32 - 20121 Milano
- 1983 DE BOCCARD Amm. Giulio
10, Rue Montevideo - F - 75116 Parigi
- 1983 DROULERS Jean Marc
Villa Belvedere - 22020 Blevio CO
- 1983 DUBINI Arch. Filippo
Via Cherubini, 6 - 20145 Milano

- 1983 GOTTI LEGA Dott. Andrea
Via Agnello 19 - 20121 - Milano
- 1983 GROSSO Dott. Carlo
Halkin Place, 3 - GB - SW1 Londra
- 1983 GUCCI Alessandra ed Allegra
Palazzo Gargantini - via Marconi 2 - CH - 6900 Lugano
- 1983 LANG Dott. Luigi
Via Aurelia 102 - 16043 Chiavari GE
- 1983 LITTA MODIGNANI di PIERRO Mar.sa Cristina
Viale Bianca Maria, 17 - 20122 Milano
- 1983 LOFFREDO Dott. Gianni
Via Torino, 61 - 20123 MILANO - tel. 8692943
- 1983 MARINA MILITARE
Il Capo di Stato Maggiore Amm. Umberto Guarnieri
Ministero Difesa Marina, Piazzale della Marina - 00196 Roma
- 1983 MASINI Dott. Enrico
Via G. Sacchi, 1/3 - 20121 Milano
- 1983 MASINI Dott. Giuseppe
Via G. Sacchi, 1/3 - 20121 Milano
- 1983 MAZZANTI Com.te Ginfranco
Viale XX Settembre, 157 - 54031 Avenza MS
- 1983 MENTASTI Dott. Giuseppe K.
Via Telesio, 10 - 20145 Milano
- 1983 NOVI Dott. Giovanni
Via S. Ilario, 42 - 16167 Genova
- 1983 PIRELLI Ing. Leopoldo
Via S. Pio V, 5 - 20123 Milano
- 1983 RANUCCI Dott. Raffaele
Via Monte Brianzo, 89 - 00186 Roma
- 1983 REVEDIN Dott. Pietro
Largo Olgiata, 15, Isola I-F - 00123 Roma

- 1983 ROLANDI Dott. Carlo
Via S. Brigida, 51 - 80133 Napoli
- 1985 SCIARRELLI Arch. Carlo
Via del Panorama, 38 - 34134 Trieste
- 1983 SPORT VELICO MARINA MILITARE
C.V. Giancarlo Schiavoni
Ministero Difesa Marina, Piazzale della Marina - 00196 ROMA
- 1983 STRAULINO Amm. Agostino
Via Timavo, 15 - 00195 ROMA
- 1982 TURRIN Dott. Giuseppe
Piazza Rossetti, 5 - 16129 GENOVA
- 1983 VIETTI Arch. Luigi
Corso Venezia, 46 - 20121 Milano
- 1983 VINCENZINI Avv. Giorgio
Via Scali d'Azeglio, 52 - 57100 Livorno
- 1982 ZACCAGNI dott. Gherardo
Podere Le Celle - Loc. I Borri 7 - 50064 Incisa Valdarno FI
- 1985 ZANOLETTI di ROZZANO Gianalberto
Via Mozart, 9 - 20122 Milano

SOCI DI DIRITTO

- 1995 ALBARELLO Paolo
Via Monte Rosa 21 - 20149 Milano
- 1995 ALBUZIO Dott. Antonio
Riv. Tito Livio 52 - 35123 Padova
- 1989 ANCARANI RESTELLI Ing. Amedeo
Via Monza, 80 - 22052 Cernusco Lombardone
- 1997 AURISICCHIO Rag. Franco
Via Regina Elena 104 - 65100 Pescara
- 1994 AZZOAGLIO Dott. Simone
Via Sale Sangioanni 23 - 12073 Ceva
- 1988 BALESTRERO Dott. Giorgio
Via del Carmine, 8 - 19100 La Spezia
- 1994 BANDINI Antonio
Via Luigi Bodio 68 - 00191 Roma
- 1988 BARAVALLE Ugo
Corso Govone 14 - 10129 Torino
- 1992 BELLINGERI dott. Giovanni Paolo
Viale IV Novembre 4A/11 - 16121 Genova
- 1995 BENCO Dott. Argeo
Via Novellina 42 - 21100 Varese
- 1995 BERTELLI Patrizio
Loc. Poggi Lupi - 52023 Levane
- 1990 BETTINI Cap. Fr. Cristiano
Nave Ardito - Marina Militare - 19100 La Spezia
- 1990 BILLI Claudio
Via Incontri, 46 - 50139 Firenze
- 1992 BISTOLFI Franco
Via Tommaso Grossi, 32 - 10126 Torino
- 1997 BOGARELLI MASSA Antonella
Via Coni Zugna 40 - 20100 Milano

- 1998 BOJOLA Michele
Via San Cristoforo 23 - 50029 Tavarnuzze
- 1987 BOREA d'OLMO Conte Gian Marco
Località Saioni, 5/B - 30015 Chioggia
- 1996 BOSSIO Francesco
c/o Limad - 7, rue du Gabian - MC 98000 Monaco Principato
- 1996 BONARDI Avv. Piero
Via XX Settembre 66 - 25121 Brescia
- 1995 BOTTI Ing. Gianluigi
Via Giacomo Boni 32 - 20100 Milano
- 1997 BRANDUARDI Sergio
Via De Gasperi 24 - 22064 Casatenovo
- 1990 BROGGI Prof. Giovanni
Via Rovani, 9 - 20123 Milano
- 1995 BRUN Rag. Antonio
Via Piave 75 - 30170 Mestre
- 1995 BUTTAZZONI Carlo
Via L. Ragusa 19 - 31021 Mogliano Veneto
- 1988 CAPOLEI Prof. Arch. Francesco
Via Paolo Mercuri 8 - 00193 Roma
- 1995 CARPANEDA Arch. Marina
Via Regina Margherita 7 - 07024 La Maddalena SS
- 1987 CARTA Marco
Viale Europa, sn. - 08041 Arbatax
- 1995 CASTALDI Francesco
Località Montecontros 49, Loiri - 07020 Porto San Paolo
- 1994 CERATO Alcide
Via 4 novembre 21 - 20019 - Settimo Milanese
- 1995 CERVEGLIERI Mario
Via Senofonte 7 - 20145 Milano
- 1998 CONTARDO Stefano
Via A. Depretis 100 - 20142 Milano

- 1998 CORNELI Marco Claudio
Via Aurelia 190 - 00165 Roma
- 1993 CORSINI Don Filippo
Piazzale Porta al Prato, 37 - 50123 Firenze
- 1993 CRAVERO Ing. Riccardo
Via Febo, 18 - 10133 Torino
- 1995 DANELON Guglielmo
Via Lazzaretto Vecchio 9 - 34123 Trieste
- 1993 DEGENNARO On.le Giuseppe
Via Sparano, 115 - 70122 Bari
- 1993 DE GIOVANNI Riccardo
Corso Garibaldi 62 - 13033 Costanzana
- 1990 DE NITTO Francesco
Via Sant'Angelo, 2 - 73039 Tricase
- 1993 DEL BALZO DI PRESENZANO Antonio
Piazza S. Pantaleo 3 - 00186 Roma
- 1994 DELLA TORRE DI LAVAGNA Conte Giulio
Via V. Veneto 173 - 19100 - La Spezia
- 1989 DELLI Rag. Alfredo
Via Quintino Sella 4 - 20121 Milano
- 1997 DE SILVA Dott. Roberto
presso Divina srl - Via Castelli Fiorenza 33/37 - 20017 Rho
- 1995 DI PROPERZIO Dott. Sabatino
Viale Regina Elena 171 - 65100 Pescara
- 1987 DOTTI Avv. Vittorio
Piazza A. Diaz, 7 - 20123 Milano
- 1995 DUCA Avv. Giuseppe
Dorsoduro 3623/A - 30123 Venezia
- 1993 ELIA Avv. Bruno
Via Assarotti, 15 - 16122 Genova
- 1996 ENGELS Peter
Heinrich von Kleist str. 28 - D - 31515 Wunstorf

- 1987 ENTE FINANZIARIO BRESCIANO S.r.l.
Via Callegari n.4 - 25121 Brescia
- 1994 FABBIANI Umberto
Via Mazzini 9 - 19100 La Spezia
- 1995 FABBRI Alberto
Via Paisiello 11 - 50041 Calenzano
- 1996 FERRARA Prof. Alberto
Via Della Spiga 20 - 20100 Milano
- 1994 FERRARI Angelo
presso Hotel Royal e Golf - Via Roma 83 - 11013 Courmayeur
- 1995 FIGAROLO Dott. Adriano
Piazza San Francesco 7 - 15033 Casale Monferrato
- 1987 FILIPPONE Giuseppe
Via Giusti, 33 - 90144 Palermo
- 1988 FONZI Ing. Fulvio
Via Cagliari 13 - 00100 Roma
- 1994 GASPARINI Dott. Francesco
Spianata Castelletto 22 a - 16124 Genova
- 1996 GAZZONI-FRASCARA Dott. Giuseppe
Via Barontini 16/20 - 40138 Bologna
- 1996 GENTILE Avv. Gabriele
Via Bologna 35 - 65121 Pescara
- 1995 GHIGLIA Leonardo
Via Carmignanese 60 - 50046 Poggio a Caiano
- 1995 GIOVAGNONI Ing. Fabrizio
Via della Camilluccia 589 C - 00135 Roma
- 1989 GIUSTESCHI CONTI Prof. Pier Maria
Via XXVII Marzo, 47 - 19121 La Spezia
- 1997 GOZZINI Paolo
Via G.B. Pergolesi 14 - 51010 Montecatini Terme
- 1994 GRASSER Ernst
Kunigundenstrasse 54 - 0805 Munchen

- 1995 GRIPPO BELFI Giampaolo
Via Oriani 88 - 31100 Treviso
- 1984 GUCCI Dott. Alessandro
Via della Mercede, 33 - 00195 Roma
- 1997 IMPALLOMENI Arch. Guido
Via Seminario 22 - 30026 Portogruaro
- 1997 IMPERIALI DI FRANCAVILLA Giovanni Federico
Cannaregio 5101 - 30100 VENEZIA
- 1987 IRACE Avv. Ernesto
Via Mario Fani 61 - 00135 ROMA
- 1990 JABRE Gabriel
P.O Box 90653 - Jedeideh (Libano)
- 1994 LASIO Dott. Giovanni
Corso Magenta 44 - 20123 Milano
- 1987 LO FRANCO Piero
Via Sette Ponti, 76 - 52029 Castiglion Fibocchi
- 1989 LOPEZ Walter
Via Borgospesso, 27 - 20121 Milano
- 1995 MALOSSI Mario
Via Franca 15 - 34123 Trieste
- 1988 MANFELLOTTO Dott. Giorgio
Via Petrarca, 37 - 80122 Napoli
- 1995 MANGIONE Dott. Fabio
Via Galilei 228 - 64022 Giulianova TE
- 1991 MANTOVANI Dott. Enzo
Via Bellinzona, 29 - 40135 Bologna
- 1991 MENCONI Dott. Giuseppe
Via Po, 102 - 00198 Roma
- 1995 MENTASTI Pietro
Corso Venezia 41 - 20100 Milano
- 1992 METTEL Dott. Paolo Andrea
Riva Vela, 12 - C. P 2922 - CH 6901 Lugano

- 1995 MEYER Alfred
47 Route de Meinier - CH 1253 Vandouvres
- 1995 MEZZANO Dario
Via Nerino 3 - 20123 Milano
- 1997 MINUTOLI TEGRIMI Conte Alessandro
Via Monte di Balbano 6 - 55050 Massaciuccoli LU
- 1997 MINOLA Ing. Stefano
Via Gignese 4 - 28049 Sresa NO
- 1995 MOLINI Loris
Via C. Colombo 9 - 19100 La Spezia
- 1997 MONTANARI Marco Fabio
Loc. Cortevicchia - 58055 Semproniano GR
- 1994 MUSSA Prof. Antonio
Via Mentana 22 - 10133 Torino
- 1993 MUSU Dott. Carlo
Cascina Crocefisso - Via la Cerca 1 - 20060 Mediglia MI
- 1995 NOBBIO Dott. Alessio
Via Zenale 13 - 20123 Milano
- 1994 ONETO Dott. Luigi
Via Migliara 18 - 15100 Alessandria
- 1995 PANTE' Santo
Via Matteo Bellinvia - 98051 Barcellona ME
- 1991 PARODI Ing. Juan
Via Don Minzoni, 18 - 16035 Rapallo GE
- 1995 PERKINS Thomas J.
Suite 3520 - Embarcadero Center n. 4 - San Francisco, Cal. USA 94111
- 1997 PESSOT Geom. Aldo
Via Modolo 87 - 32100 Belluno
- 1997 PIAZZA Francesco Maria
Via Tagliamento 24 - 00198 Roma
- 1992 PIERINI Ing. Urbano
Via Ruffini, 7 - 20123 Milano

- 1989 PIROTA Renato
Via Monte Cereo, 73/B - 35030 Bastia di Rovolon
- 1993 PIRRI Arch. Mario
Le Macchie, 5 - 05010 Canale - Orvieto
- 1991 PORRELLO Prof. Antonino
Viale Nazioni Unite, 71 - 31100 Treviso
- 1997 RASINI Dott. Alessandro
Via Telesio 12 - 20100 Milano
- 1993 RESNATI Dott. Andrea
Via Piave, 10 - 20052 Monza MI
- 1993 ROSSI Avv. Matteo
Corso Matteotti, 1 - 20121 Milano
- 1988 RUSCONI Comm. Alberto
Viale Sarca, 235 - 20126 Milano
- 1995 RUZZIER Com.te Giampaolo
Via del Lazzaretto Vecchio 5 - 34123 Trieste
- 1997 SACCENTI Com.te Paolo
Via Nino Bixio 2/b - 55049 Viareggio LU
- 1991 SADA Marco
Via della Vignazza, 10 - 16011 Arenzano GE
- 1997 SADA Paolo Alfonso
Via Vittoria Colonna 46 - 20149 Milano
- 1991 SALVADORI Maurizio
presso Trident Agency - Corso Europa 13 - 20122 Milano
- 1995 SANGIORGI Maria Pia
Via Cal di Breda 90 - Vacil di Breda - 31030 Breda di Piave
- 1994 SCARDOVI Luigi
Via Ferruccio 6 - 20145 - Milano
- 1994 SCHMIDT Peter M.
6, Route de Commugny - 1296 Coppet (Vaud) CH
- 1995 STEFANI Gino
Via Commerciale 30 - 34100 Trieste

- 1994 STEFANI Raffaella
Viale 4 Novembre 80 - 31100 Treviso
- 1995 TERZI Enrico
Via Monteleone 34 - 21013 Gallarate VA
- 1996 TODESCO Tarcisio
Via Marconi 18 - 36031 Dueville TV
- 1995 TOMASSINI Arch. Romano
Via Gran Sasso 75 - 00141 Roma
- 1991 TONINI dott. Marco
San Cristoforo Srl - Via Puccini, 49 - 51016 Montecatini Terme
- 1996 TORCHIO Silverio Maria
Vicolo del Malpasso 11 - 00186 Roma
- 1987 TOWBIN Robert A.
c/o Unterberg Harris - 22nd Floor, 10 East 50th St. - New York, N.Y. 10022, U.S.A.
- 1987 TROMBETTI Riccardo
Monte Bolognola - 27019 Villanterio PV
- 1993 VEGA SHIPPING S.r.l.
Via O. Grassi, 26 - 43044 Collechio PR
- 1993 VESPA Fabio
Via Da Pozzo 27 - 19132 Marola SP
- 1996 YACHT CLUB DE MONACO
Quai Albert 1er - MC 98000 Monaco
- 1987 ZANDRI Franco
Via Mangili, 11/4 - 00197 Roma
- 1995 ZECCA dott. Gennaro
Via R. Margherita 28 - 65122 Pescara
- 1997 ZUCCHI Ing. Francesco
Via Lavinia 45 - 16145 Genova

SOCI ORDINARI

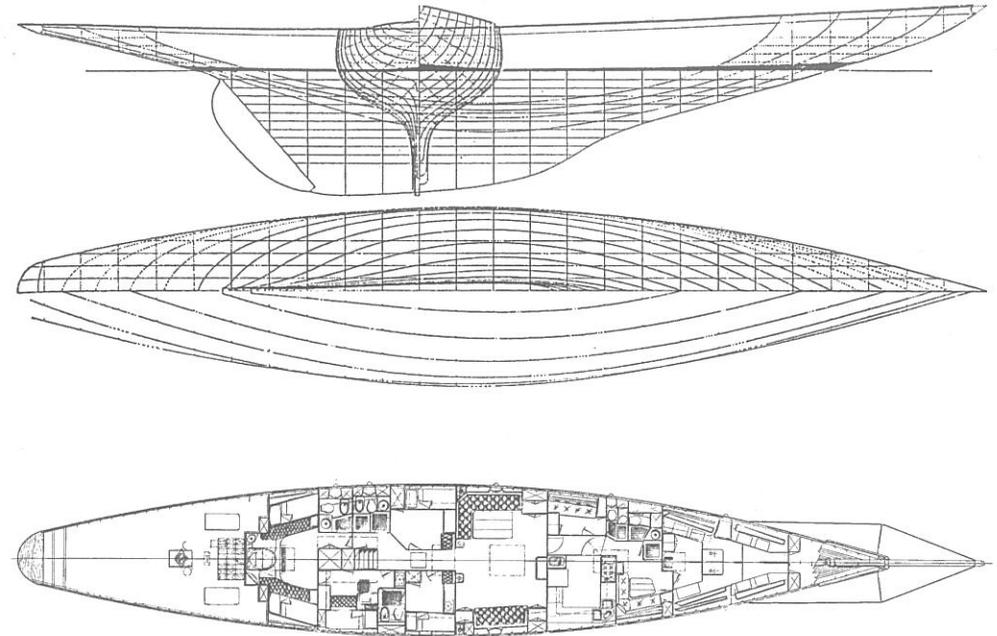
- 1995 ALBANESE Amm. Mario
Via S.ta Maria Maggiore 120 - 00185 Roma
- 1988 ALBERINI Amm. Gianfranco
Via Farnesina, 193 - 00194 Roma
- 1990 ANDRENELLI C. V. Aldo
It. NMR - 7010 Shape - Casteau Belgio
- 1987 BAGNASCO Ing. Alberto
Corso Montegrappa, 60 - 16137 Genova
- 1996 BALESTRERO Matteo
Via XX settembre 66 - 19100 La Spezia
- 1990 BILLI Alessandra
Via Incontri 46 - 50139 Firenze
- 1990 BINI Amm. Mario
Via Montemignaio, 64 - 00189 Roma
- 1995 BROGGI Franco
Via Laveno, 6 - 20148 Milano
- 1987 CAFFARENA Prof. Paolo
Via Assarotti, 15/6 sc. A - 16122 Genova
- 1987 CAMERA DI COMMERCIO
Viale Matteotti, 48 - 18100 Imperia
- 1990 CANELLI Daniele
c/o EL.TI Group - Via Brigate Muccini 38 - 19058 Sarzana SP
- 1996 CECCARELLI Dott. Gianluca
Galleria Goito 12 - 19121 La Spezia
- 1991 CHITIS Ing. Wolf
C.so V. Emanuele, 167/C - 80121 Napoli
- 1995 CRAVEDI Sergio
Via G. da Coderta - 31100 Treviso
- 1987 CROCE Dott. Luigi
Sal. S.M. della Sanità, 41 - 16122 Genova

- 1986 DI GIOVANNI Amm. Mario
Via Francesco Mengotti, 39 - 00191 Roma
- 1990 DINI Arch. Claudio
Via Corridoni, 11 - 20122 Milano
- 1988 DONNA Dott. Luigi
Piazza Industria, 3 - 15033 Casale Monferrato
- 1989 GIORGETTI & MAGRINI
Via privata Perugia 10 - 20100 Milano
- 1993 GIORGETTI Arch. Franco
Viale Romagna 14 - 20132 Milano
- 1996 GIUSTESCHI CONTI Dott. Nicola
Via XXVII Marzo 47 - 19100 La Spezia
- 1993 GUAZZOTTI C.V. Sergio
Via della Quercia, 47 - 19100 La Spezia
- 1994 LAGORIO SERRA dottor Gianluigi
Via Serra 2 - 16122 Genova
- 1996 MENEGHINI Enrico
Via del Forte 36 - 17012 Albisola Marina SV
- 1996 MORIONDO Dott. Virginio
Via R. Sanzio 20 - 20149 Milano
- 1988 PICCIONI Amm. Giasone
Via Vallombrosa 42 A - 00135 Roma
- 1988 ROLLI Andrea
Via Mazzini, 37 - 10123 Torino
- 1987 SBISA' Dott. Pier Luca
Piazza Mirabello, 1 - 20121 Milano
- 1987 SIMEONI Dott.sa Marina
c/o Farmacia - 07020 Porto Cervo
- 1994 SOLARI Com.te Raffaele
II Traversa Olivo 13 - 19025 - Portovenere SP
- 1995 YACHT CLUB ADRIACO
Molo Sartorio 1 - 34123 Trieste
- 1994 YACHT CLUB COSTA SMERALDA
07020 Porto Cervo

Yacht Iscritti

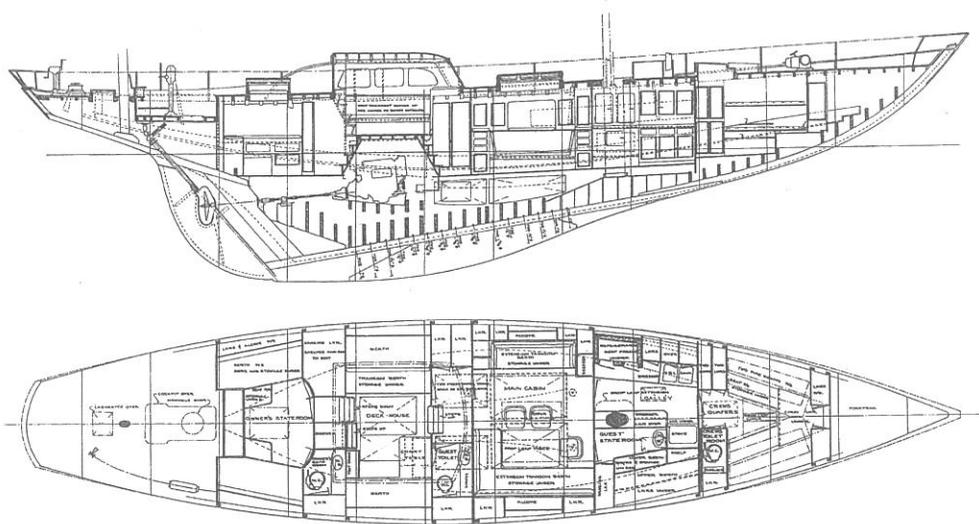
“GUIDONE SOCIALE D’ONORE”

ASTRA



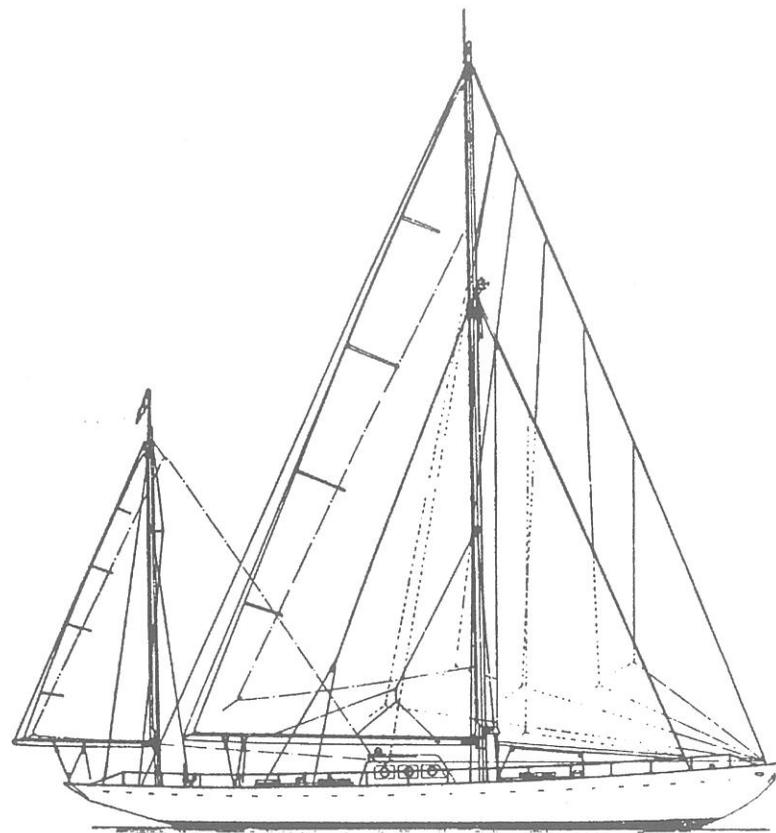
Armamento	: J CLAS	Lunghezza fuori tutto	: m.	35,38
Progetto	: CHARLES E. NICHOLSON	Lunghezza armamento	: m.	37,78
Cantiere di costruzione	: CAMPER & NICHOLSON	Lunghezza galleggiamento	: m.	23,03
Luogo di costruzione	: GOSPORT (UK)	Larghezza fuori tutto	: m.	6,12
Anno varo	: 1928	Immersione	: m.	4,30
		Dislocamento	: t.	124,00
		Stazza	: t.	---
		Superficie velica	: mq.	698,00

CAPRICIA



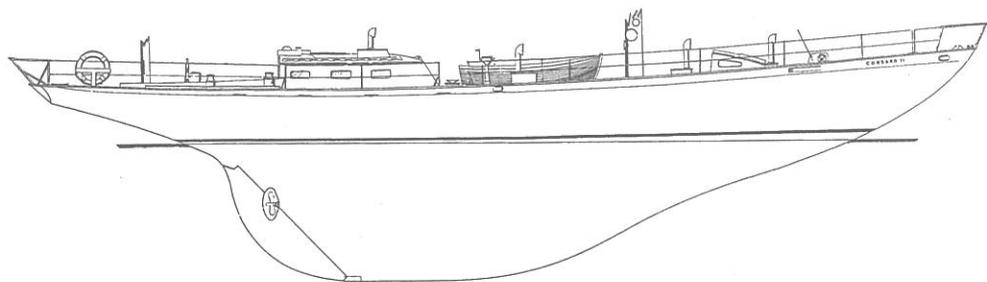
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	22,50
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m.	22,50
Cantiere di costruzione	: A. B. NEGLINGE (BENGT PLYM)	Lunghezza galleggiamento	: m.	16,46
Luogo di costruzione	: SALTSJOBADEN (SVEZIA)	Larghezza fuori tutto	: m.	5,03
Anno varo	: 1963	Immersione	: m.	3,12
		Dislocamento	: t.	---
		Stazza	: t.	49,90
		Superficie velica	: mq.	233,52

CAROLY



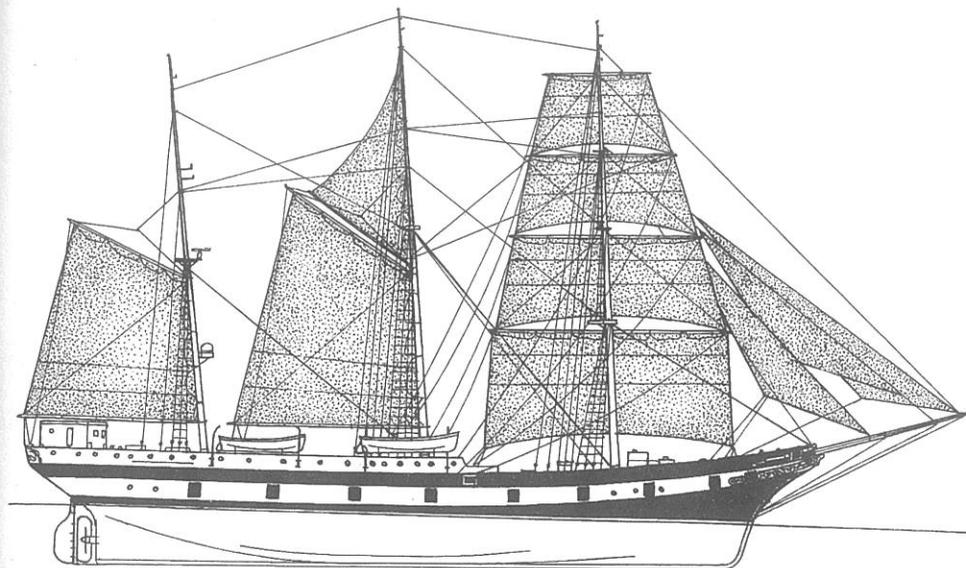
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	23,60
Progetto	: BAGLIETTO	Lunghezza armamento	: m.	23,60
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m.	17,00
Luogo di costruzione	: VARAZZE	Larghezza fuori tutto	: m.	4,80
Anno varo	: 1948	Immersione	: m.	---
		Dislocamento	: t.	52,00
		Stazza	: t.	39,81
		Superficie velica	: mq.	205,97

CORSARO II



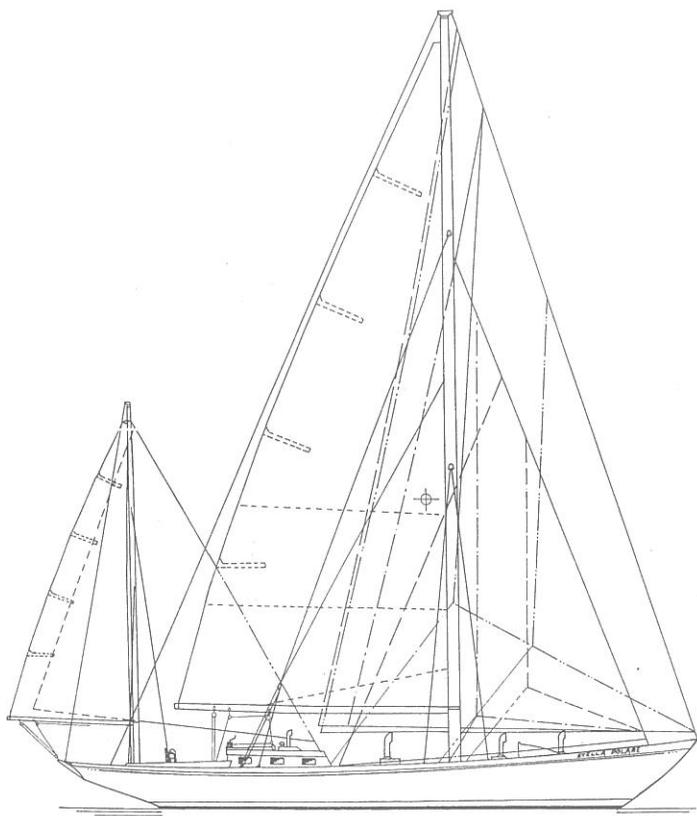
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	21,20
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m.	21,20
Cantiere di costruzione	: CANTIERI COSTAGUTA	Lunghezza galleggiamento	: m.	17,62
Luogo di costruzione	: GENOVA	Larghezza fuori tutto	: m.	4,89
Anno varo	: 1961	Immersione	: m.	2,97
		Dislocamento	: t.	44,00
		Stazza	: t.	39,36
		Superficie velica	: mq.	187,69

PALINURO



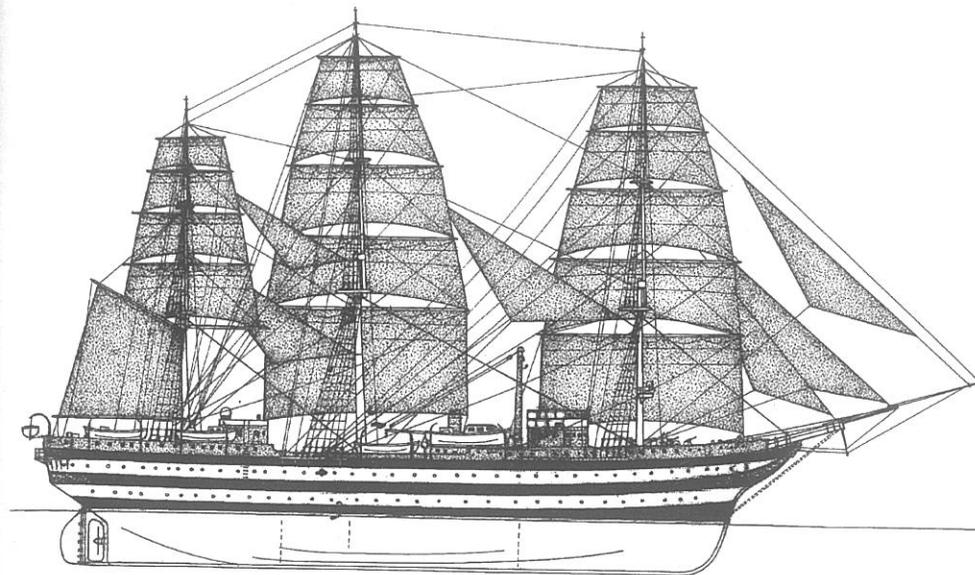
Armamento	: NAVE A GOLETTA A PALO	Lunghezza fuori tutto	: m.	58,70
Progetto	:	Lunghezza armamento	: m.	68,85
Cantiere di costruzione	: ANCIENS CHANTIERS DUBIGNON	Lunghezza galleggiamento	: m.	50,00
Luogo di costruzione	: NANTES (F)	Larghezza fuori tutto	: m.	10,09
Anno varo	: 1934	Immersione	: m.	4,84
		Dislocamento	: t.	1265,00
		Stazza	: t.	902,70
		Superficie velica	: mq.	

STELLA POLARE



Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 21,40
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 21,40
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 17,67
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,89
Anno varo	: 1965	Immersione	: m. 3,07
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 48,00
		Superficie velica	: mq. 200,85

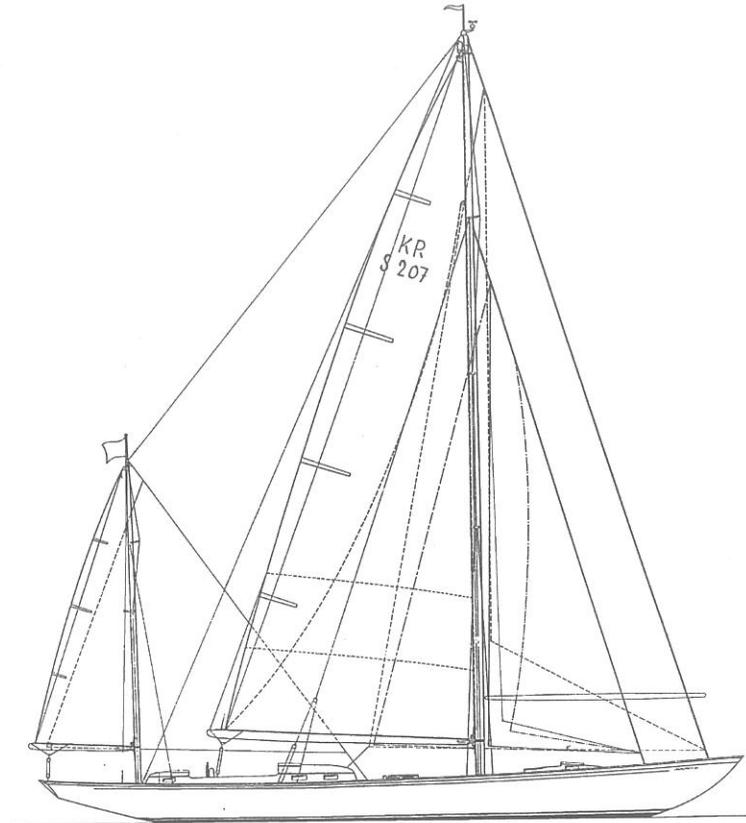
A. VESPUCCI



Armamento	: NAVE A TRE ALBERI	Lunghezza fuori tutto	: m. 82,38
Progetto	: TEN.COL. FRANCESCO ROTUNDI	Lunghezza armamento	: m. 100,50
Cantiere di costruzione	: CASTELLAMARE DI STABIA	Lunghezza galleggiamento	: m. 70,00
Luogo di costruzione	: NAPOLI	Larghezza fuori tutto	: m. 15,50
Anno varo	: 1931	Immersione	: m. 7,30
		Dislocamento	: t. 4146,00
		Stazza	: t. 3550,00
		Superficie velica	: mq.

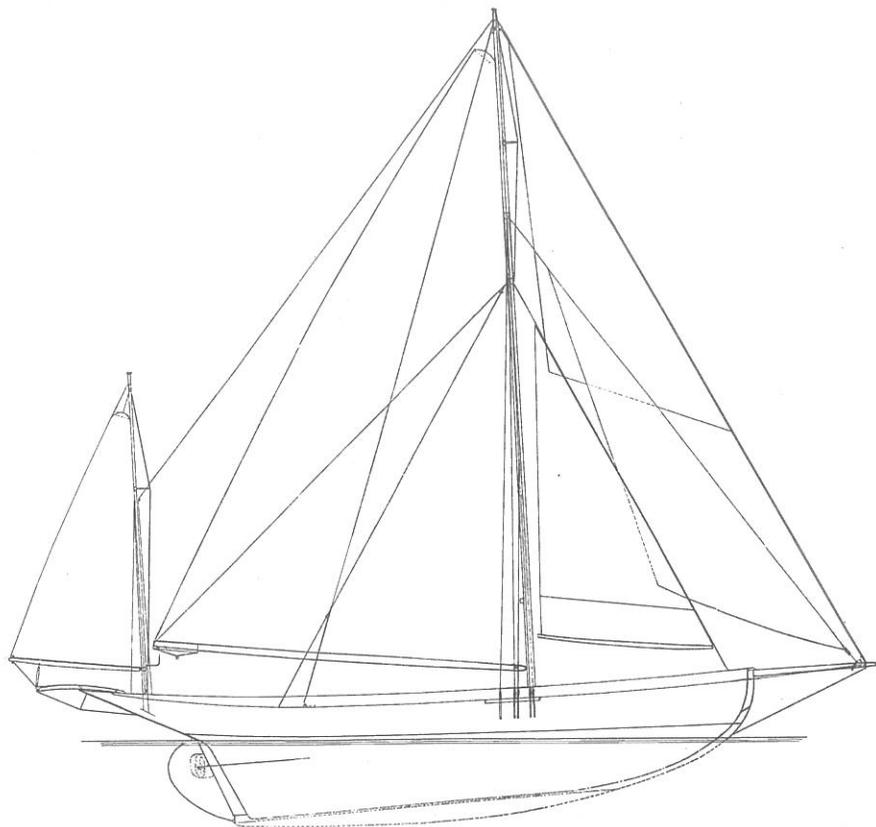
Yacht Iscritti
“REGISTRO A - EPOCA”

AGNETA



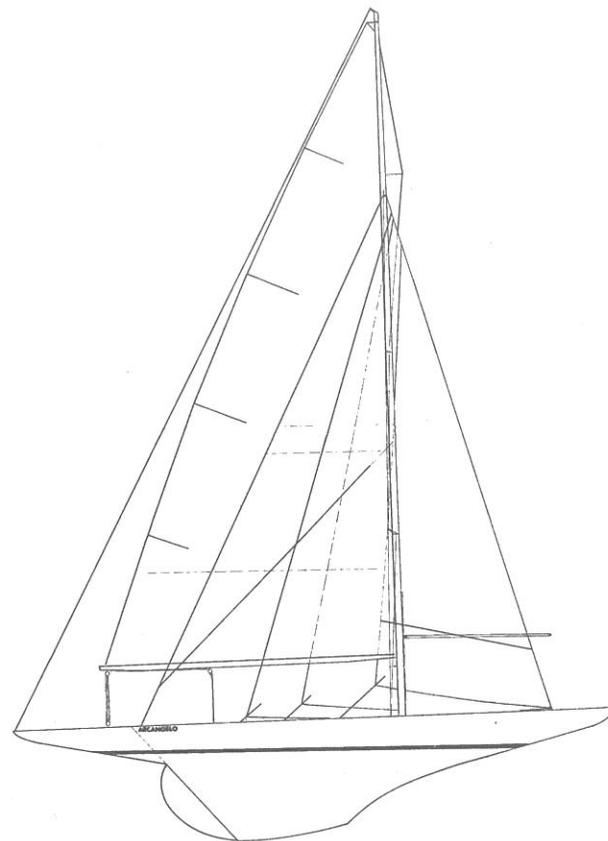
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	25,00
Progetto	: K. REIMERS	Lunghezza armamento	: m.	25,00
Cantiere di costruzione	: B. PLYM	Lunghezza galleggiamento	: m.	18,09
Luogo di costruzione	: SALTSJOBADEN (Svezia)	Larghezza fuori tutto	: m.	4,35
Anno varo	: 1951	Immersione	: m.	2,94
		Dislocamento	: t.	37,00
		Stazza	: t.	---
		Superficie velica	: mq.	225,55

ALZAVOLA



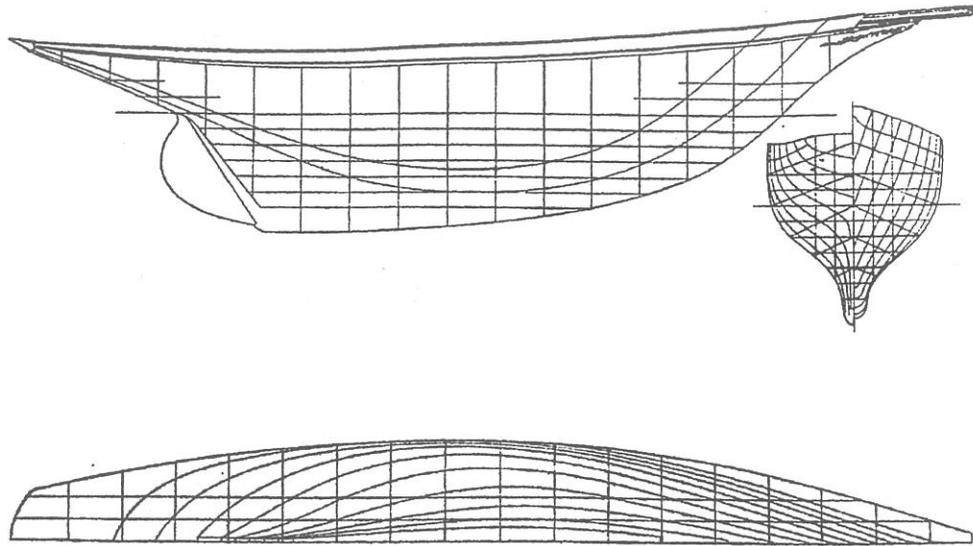
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,20
Progetto	: CLAUDE WORTH	Lunghezza armamento	: m. 18,60
Cantiere di costruzione	: PHILIP AND SON	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,50
Luogo di costruzione	: DARTHMOUTH	Larghezza fuori tutto	: m. 4,10
Anno varo	: 1924	Immersione	: m. 2,80
		Dislocamento	: t. 48,00
		Stazza	: t. 27,68
		Superficie velica	: mq.

ARCANGELO



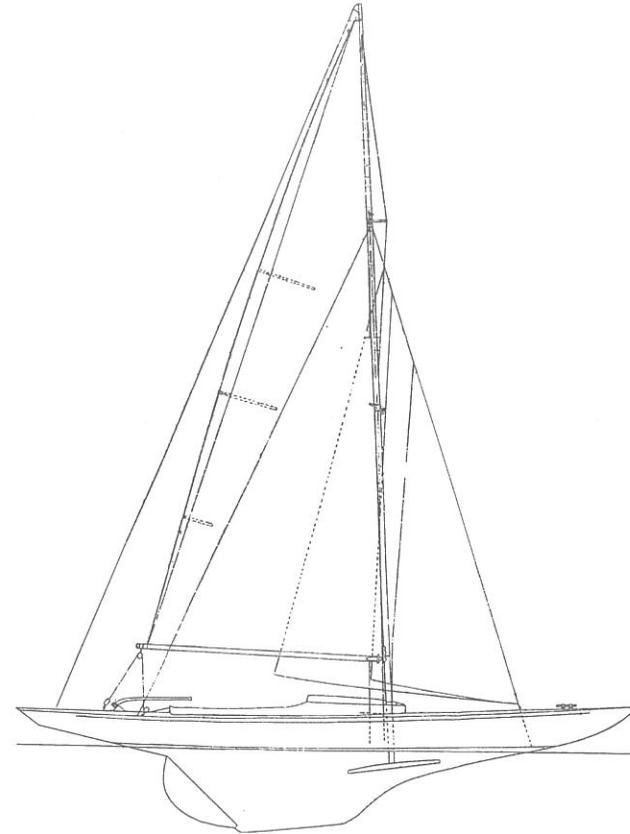
Armamento	: 6 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,43
Progetto	: G.A. ESTLANDER	Lunghezza armamento	: m. 11,43
Cantiere di costruzione	: PAPST WERF	Lunghezza galleggiamento	: m. 7,73
Luogo di costruzione	: ---	Larghezza fuori tutto	: m. 1,86
Anno varo	: 1923	Immersione	: m. 1,80
		Dislocamento	: t. 3,37
		Stazza	: t. --
		Superficie velica	: mq. 45,63

AVEL



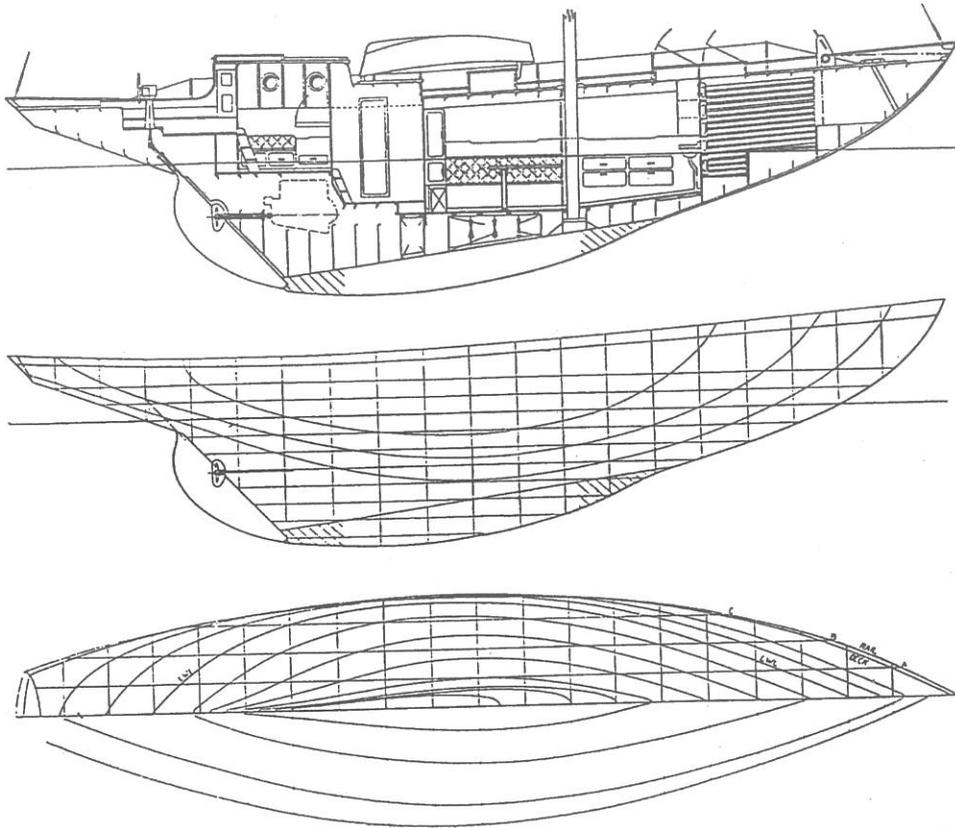
Armamento	: CUTTER AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m.	18,25
Progetto	: CHARLES E. NICHOLSON	Lunghezza armamento	: m.	23,85
Cantiere di costruzione	: CAMPER & NICHOLSON	Lunghezza galleggiamento	: m.	12,58
Luogo di costruzione	: GOSPORT	Larghezza fuori tutto	: m.	3,50
Anno varo	: 1896	Immersione	: m.	2,30
		Dislocamento	: t.	26,60
		Stazza	: t.	
		Superficie velica	: mq.	183,41

BLUE MILLARD



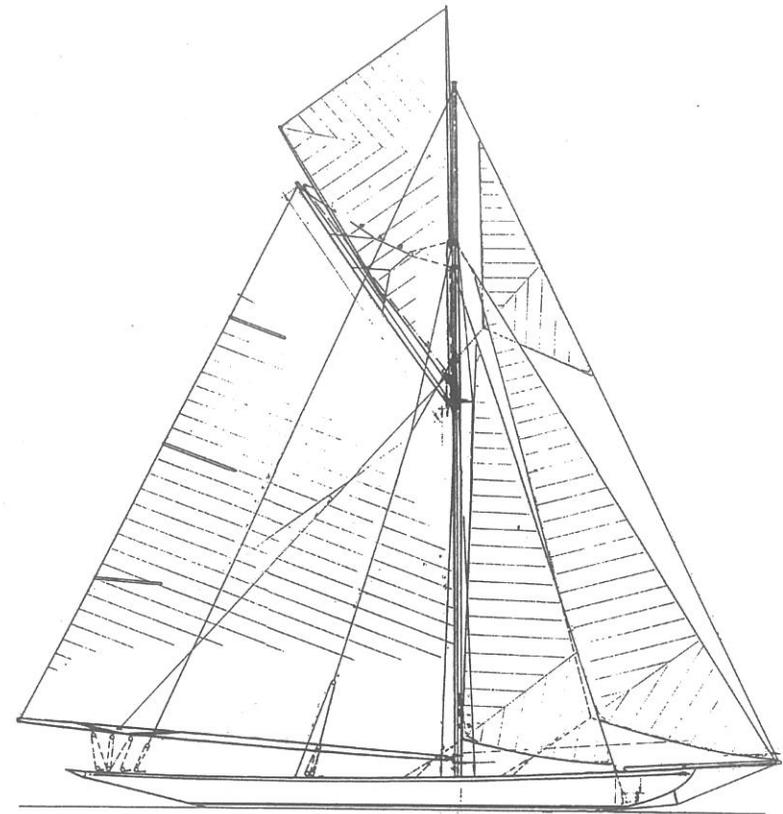
Armamento	: DRAGONE	Lunghezza fuori tutto	: m.	8,90
Progetto	: JOHAN ANKER	Lunghezza armamento	: m.	8,90
Cantiere di costruzione	: BRODRENE ROLANDS	Lunghezza galleggiamento	: m.	5,60
Luogo di costruzione	: KRISTIANSAND (NORVEGIA)	Larghezza fuori tutto	: m.	1,96
Anno varo	: 1949	Immersione	: m.	---
		Dislocamento	: t.	1,70
		Stazza	: t.	4,09
		Superficie velica	: mq.	22,42

BRUMA



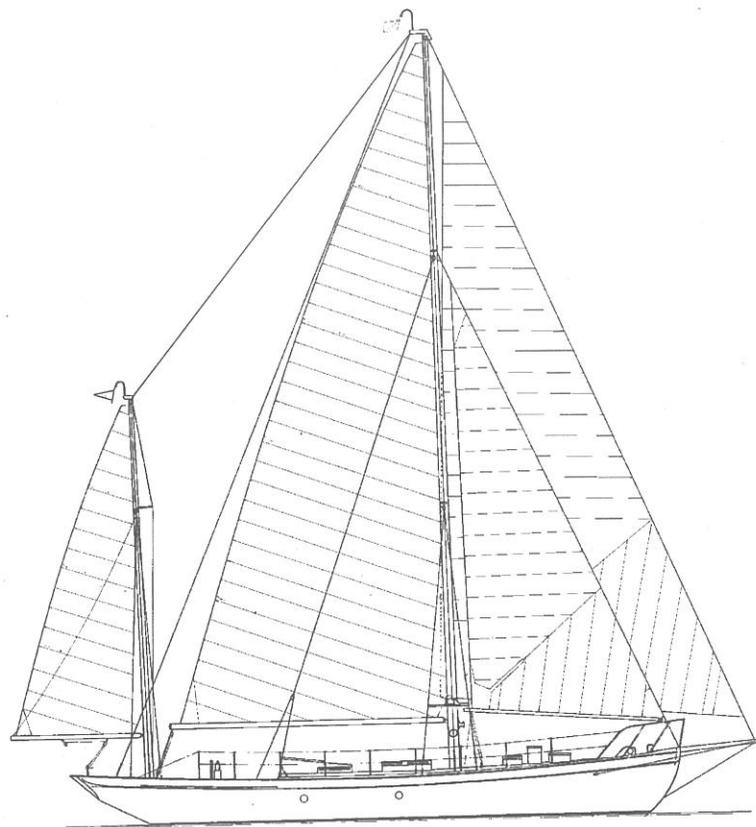
Armamento	: CUTTER MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,50
Progetto	: W. & F. MURDOCH	Lunghezza armamento	: m. 16,50
Cantiere di costruzione	: VAN DE VOORDE	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,90
Luogo di costruzione	: ANVERSA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,07
Anno varo	: 1945	Immersione	: m. 2,26
		Dislocamento	: t. 22,50
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 92,50

CINTRA



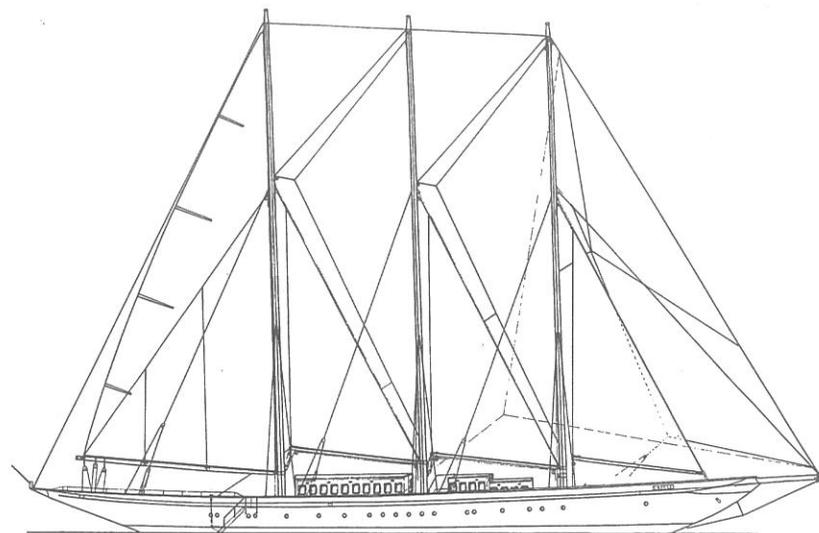
Armamento	: 12 m S.I. - AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m. 18,82
Progetto	: WILLIAM FIFE III	Lunghezza armamento	: m. 21,32
Cantiere di costruzione	: WILLIAM FIFE & SON	Lunghezza galleggiamento	: m. 12,85
Luogo di costruzione	: FAIRLIE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,36
Anno varo	: 1909	Immersione	: m. 2,30
		Dislocamento	: t. 18,50
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 221,59

CLEVER



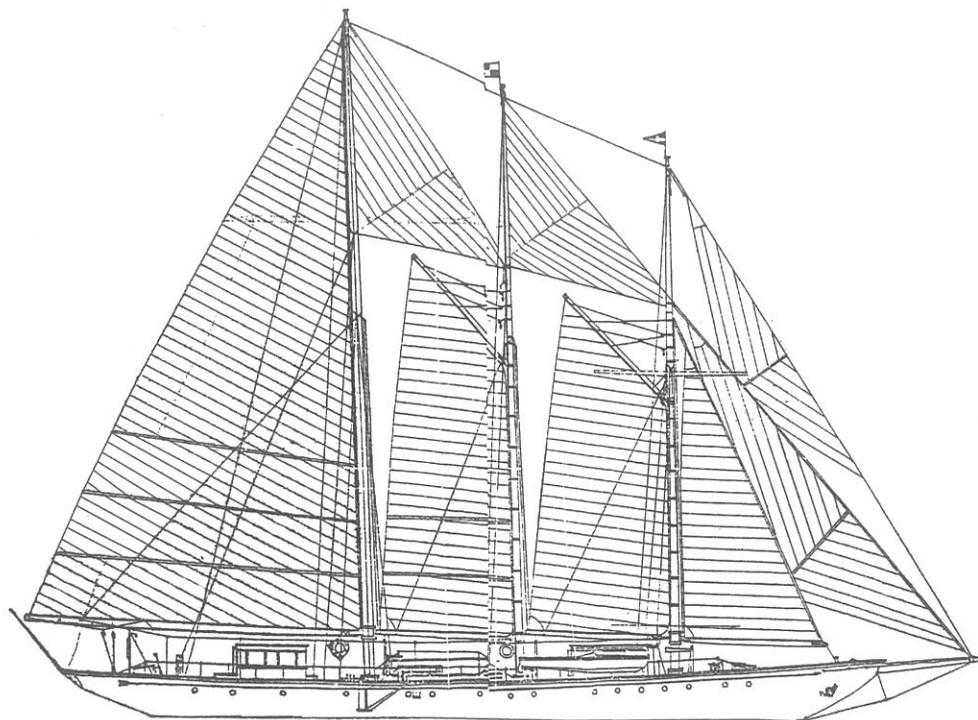
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,90
Progetto	: ---	Lunghezza armamento	: m. 16,65
Cantiere di costruzione	: CHANTIERS DE LA ROCHELLE	Lunghezza galleggiamento	: m. 13,85
Luogo di costruzione	: LA ROCHELLE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,80
Anno varo	: 1927	Immersione	: m. 2,03
		Dislocamento	: t. 27,30
		Stazza	: t. 19,40
		Superficie velica	: mq. 129,63

CREOLE



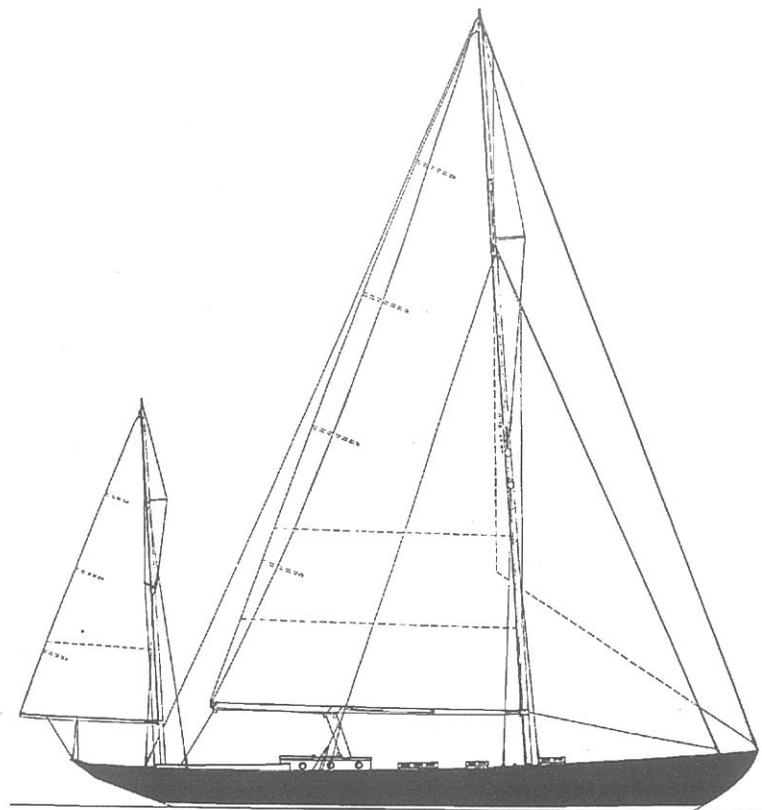
Armamento	: GOLETTA A TRE ALBERI	Lunghezza fuori tutto	: m. 58,22
Progetto	: CHARLES E. NICHOLSON	Lunghezza armamento	: m. 63,04
Cantiere di costruzione	: CAMPER & NICHOLSON	Lunghezza galleggiamento	: m. 42,67
Luogo di costruzione	: GOSPORT	Larghezza fuori tutto	: m. 9,45
Anno varo	: 1927	Immersione	: m. 4,84
		Dislocamento	: t. 525,00
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 1423,00

CROCE DEL SUD



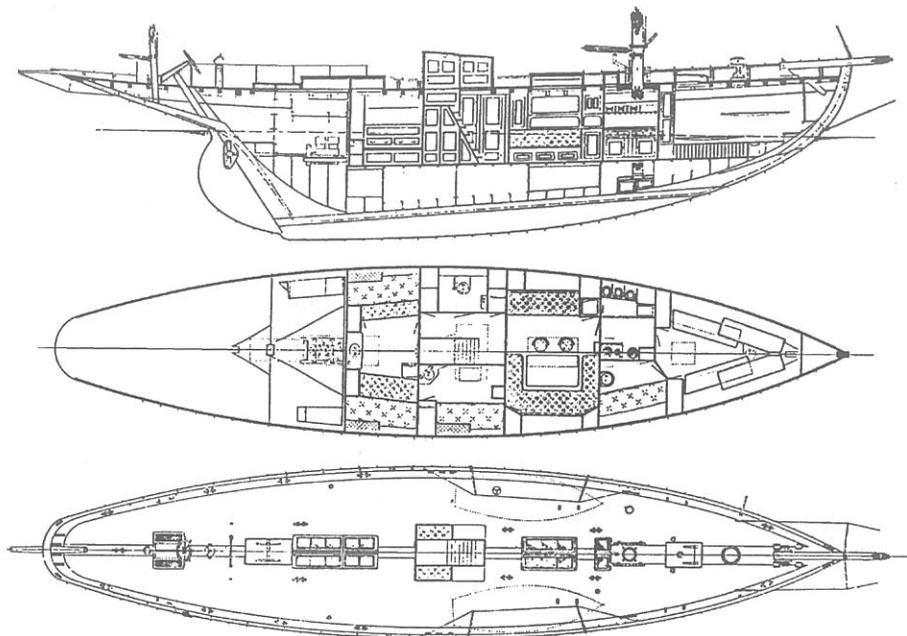
Armamento	: GOLETTA AURICA A TRE ALBERI	Lunghezza fuori tutto	: m. 37,33
Progetto	: CANTIERI MARTINOLICH	Lunghezza armamento	: m. 40,93
Cantiere di costruzione	: CANTIERI MARTINOLICH	Lunghezza galleggiamento	: m. 27,90
Luogo di costruzione	: LUSSINO	Larghezza fuori tutto	: m. 7,50
Anno varo	: 1933	Immersione	: m. 4,60
		Dislocamento	: t. 280,00
		Stazza	: t. 178,89
		Superficie velica	: mq. 661,02

DORADE



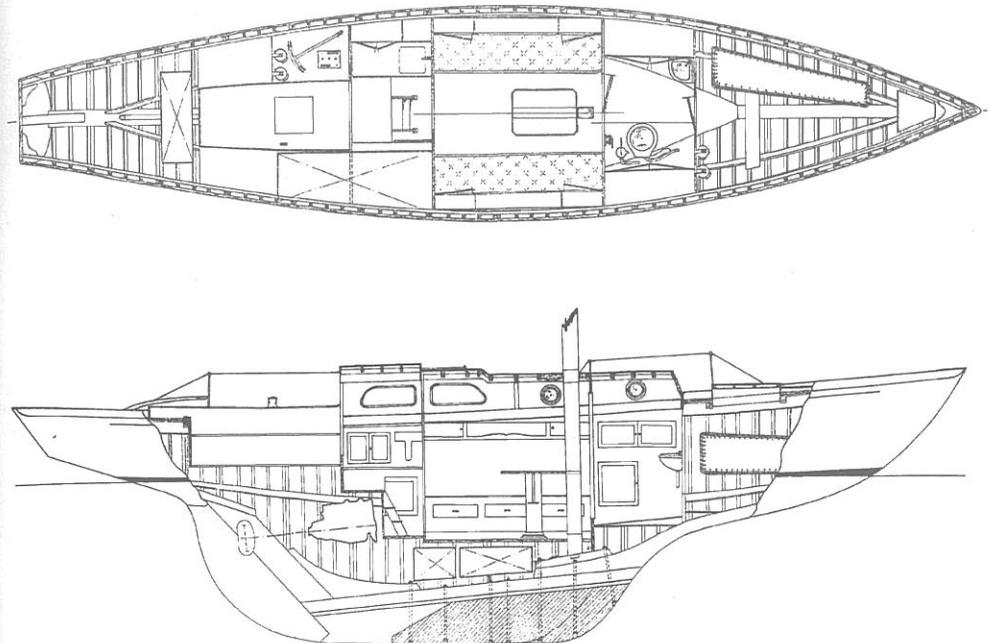
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,00
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 16,00
Cantiere di costruzione	: H.B. NEVINS & CO.	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,36
Luogo di costruzione	: CITY ISLAND	Larghezza fuori tutto	: m. 3,12
Anno varo	: 1930	Immersione	: m. 2,30
		Dislocamento	: t. 14,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 113,27

ESTRELLA DE GUARUJA



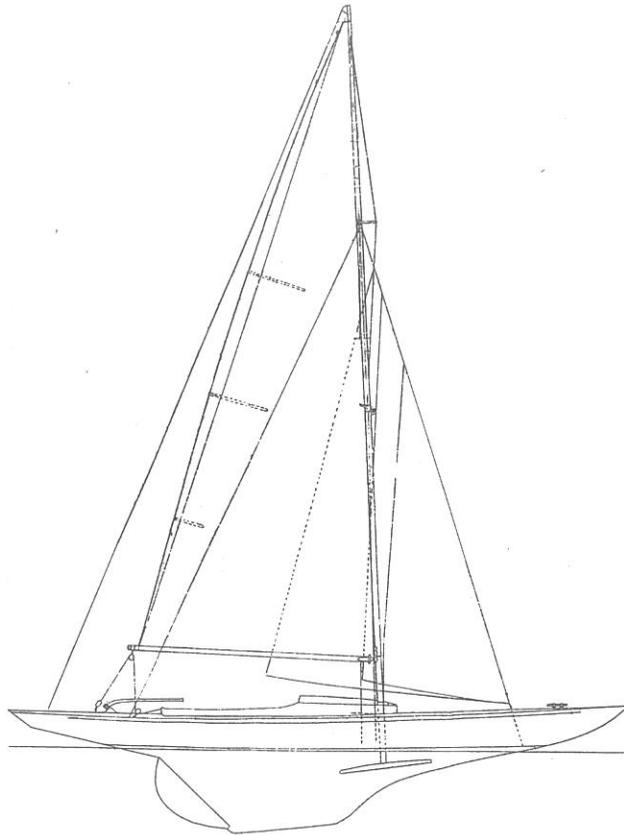
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	24,00
Progetto	: H. RASMUSSEN	Lunghezza armamento	: m.	31,00
Cantiere di costruzione	: ABEKING E RASMUSSEN	Lunghezza galleggiamento	: m.	17,00
Luogo di costruzione	: LEMWERDER	Larghezza fuori tutto	: m.	4,70
Anno varo	: 1912	Immersione	: m.	3,00
		Dislocamento	: t.	---
		Stazza	: t.	40,00
		Superficie velica	: mq.	---

FANTASIA



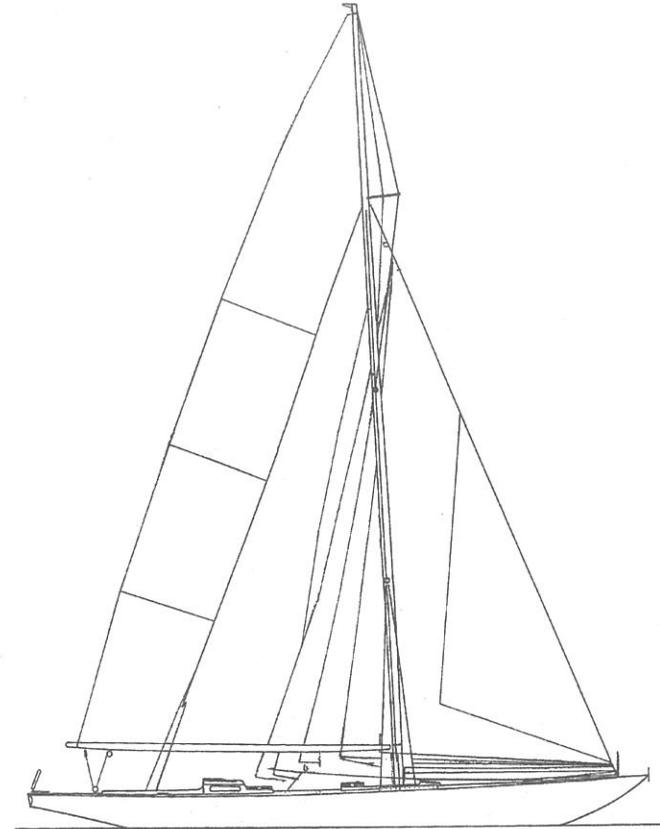
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	10,83
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m.	10,83
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m.	7,68
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m.	2,36
Anno varo	: 1949	Immersione	: m.	1,88
		Dislocamento	: t.	---
		Stazza	: t.	---
		Superficie velica	: mq.	51,31

FLAMME



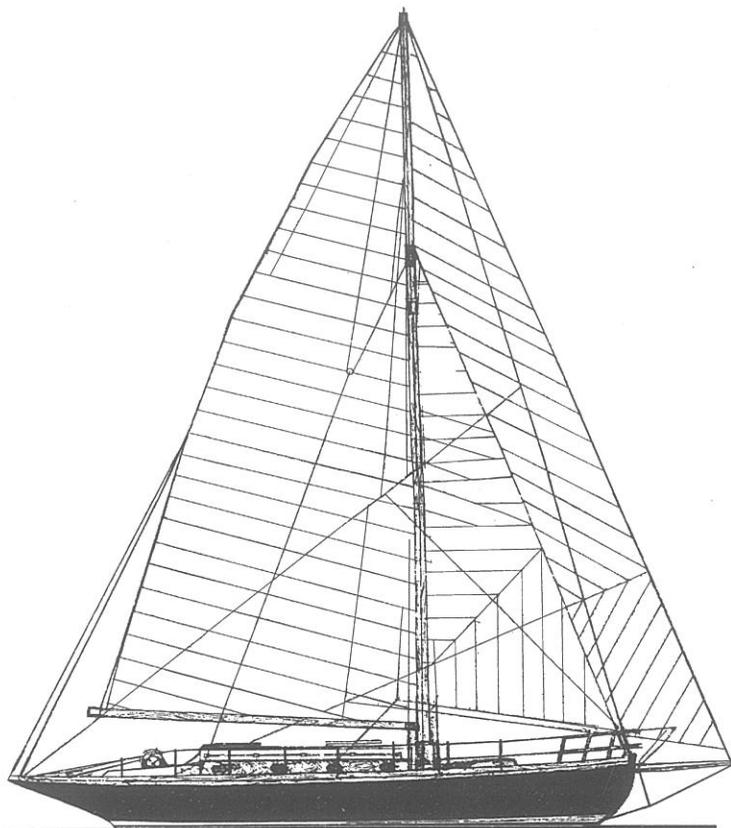
Armamento	: DRAGONE	Lunghezza fuori tutto	: m. 8,90
Progetto	: JOHAN ANKER	Lunghezza armamento	: m. 8,90
Cantiere di costruzione	: ---	Lunghezza galleggiamento	: m. 5,60
Luogo di costruzione	: LAGO AMMERSEE - GERMANIA	Larghezza fuori tutto	: m. 1,96
Anno varo	: 1949	Immersione	: m. ---
		Dislocamento	: t. 1,70
		Stazza	: t. 4,09
		Superficie velica	: mq. 22,42

FLICA II



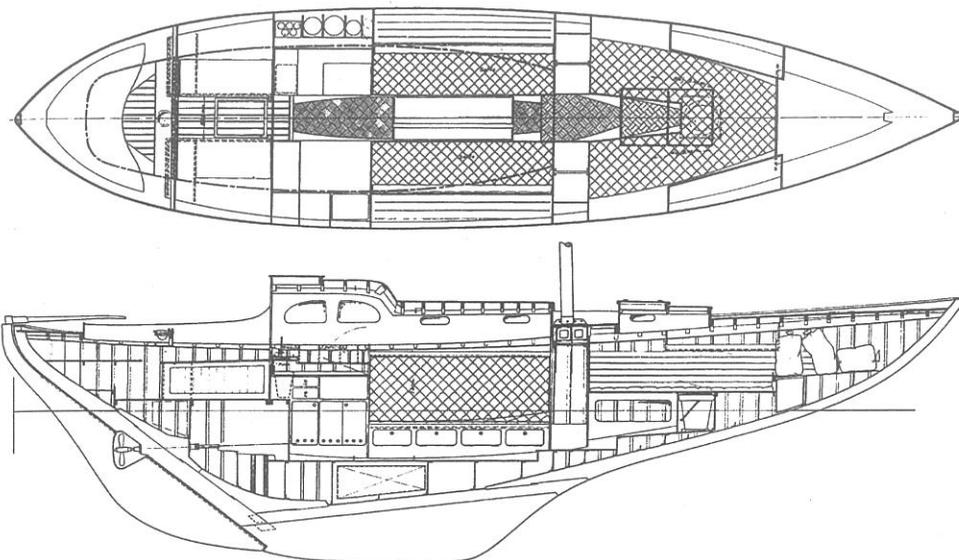
Armamento	: 12 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 20,52
Progetto	: L. GILES AND PARTNERS	Lunghezza armamento	: m. 20,52
Cantiere di costruzione	: W. FIFE & SON	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,85
Luogo di costruzione	: FAIRLIE (SCOZIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,62
Anno varo	: 1939	Immersione	: m. 2,77
		Dislocamento	: t. 27,00
		Stazza	: t. 23,76
		Superficie velica	: mq. 188,27

HUNTRESS II



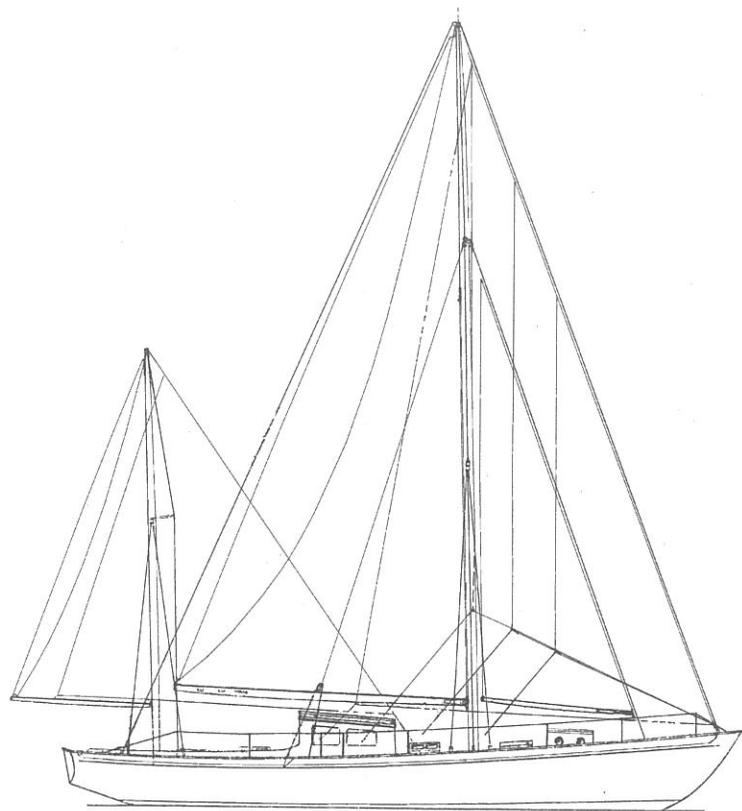
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	12,90
Progetto	: NAUPERT	Lunghezza armamento	: m.	12,90
Cantiere di costruzione	: NAUPERT WORF	Lunghezza galleggiamento	: m.	9,50
Luogo di costruzione	: OLANDA	Larghezza fuori tutto	: m.	3,00
Anno varo	: 1922	Immersione	: m.	1,60
		Dislocamento	: t.	11,00
		Stazza	: t.	16,00
		Superficie velica	: mq.	---

KOKANEE



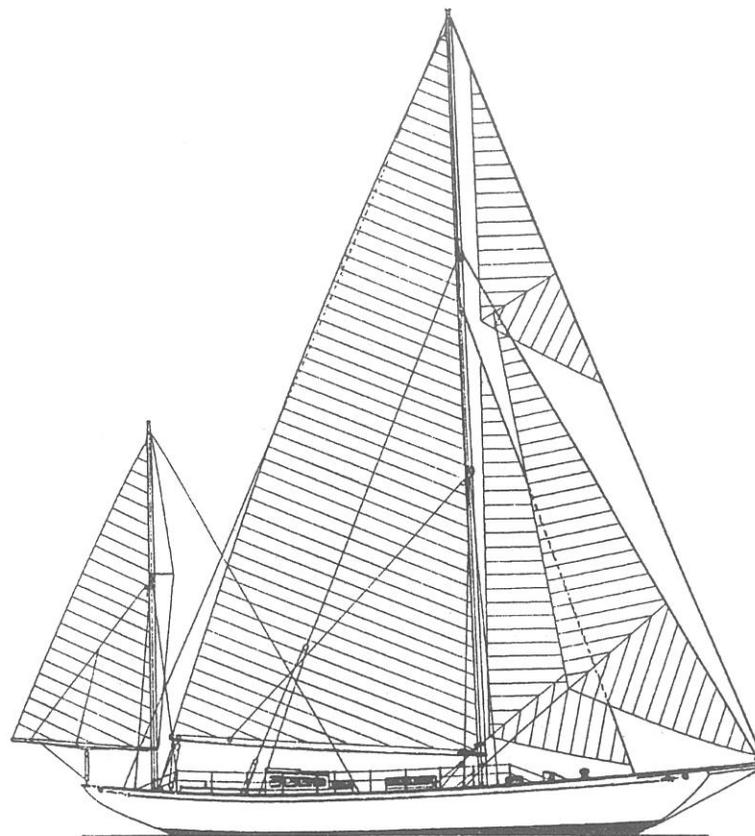
Armamento	: SLOOP D'EPOCA	Lunghezza fuori tutto	: m.	9,75
Progetto	: KNUD REIMERS	Lunghezza armamento	: m.	9,75
Cantiere di costruzione	: MOODY & SONS	Lunghezza galleggiamento	: m.	7,50
Luogo di costruzione	: SOUTHAMPTON (U.K.)	Larghezza fuori tutto	: m.	2,28
Anno varo	: 1950	Immersione	: m.	1,50
		Dislocamento	: t.	3,91
		Stazza	: t.	7,54
		Superficie velica	: mq.	39,21

ISKA



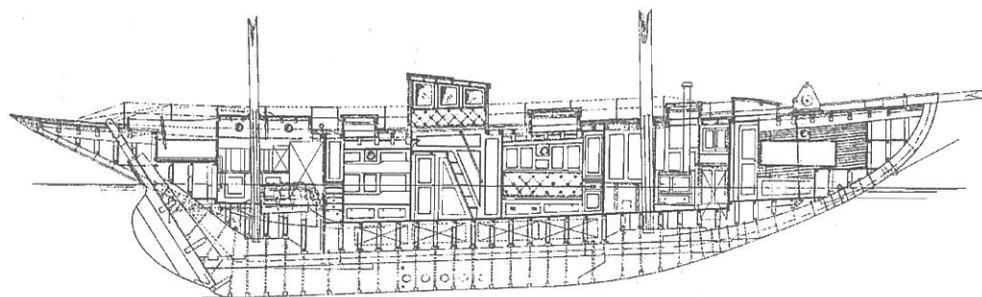
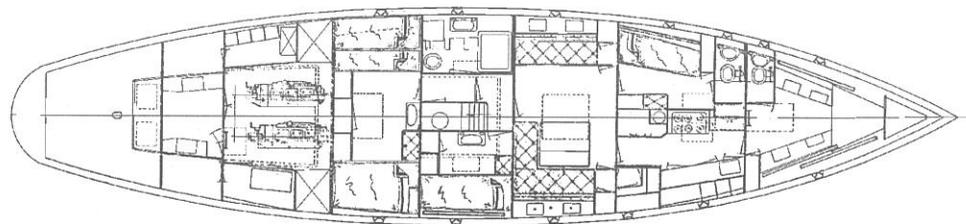
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,75
Progetto	: LAURENT GILES & PARTNERS	Lunghezza armamento	: m. 16,75
Cantiere di costruzione	: GROVES & GUTTBIDGE	Lunghezza galleggiamento	: m. 12,75
Luogo di costruzione	: COWES (UK)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,95
Anno varo	: 1948	Immersione	: m. 2,60
		Dislocamento	: t. 30,00
		Stazza	: t. 36,03
		Superficie velica	: mq. 122,19

LATIFA



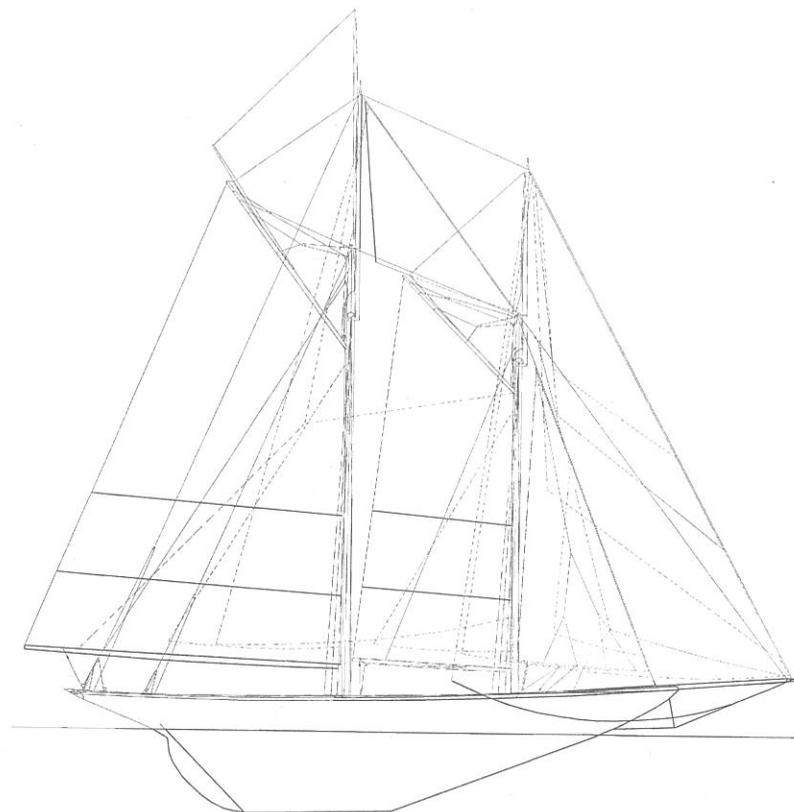
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 21,33
Progetto	: W. FIFE III	Lunghezza armamento	: m. ---
Cantiere di costruzione	: W. FIFE & SON	Lunghezza galleggiamento	: m. 15,85
Luogo di costruzione	: FAIRLIE	Larghezza fuori tutto	: m. 4,72
Anno varo	: 1936	Immersione	: m. 3,10
		Dislocamento	: t. 41,66
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 257,23

LAURA III



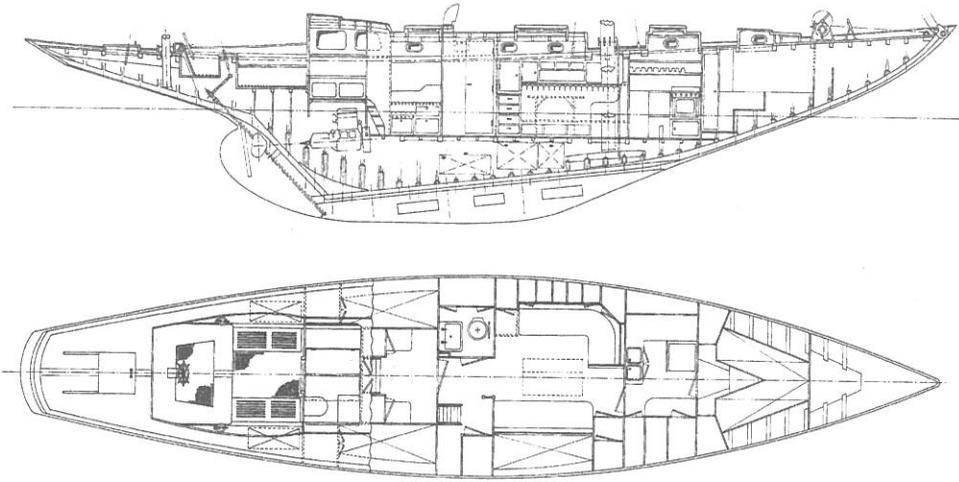
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 21,57
Progetto	: W.G. Mc BRYDE	Lunghezza armamento	: m. 23,07
Cantiere di costruzione	: JAS. MILLER & SONS	Lunghezza galleggiamento	: m. 16,94
Luogo di costruzione	: ST. MONANCE (SCOZIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 4,80
Anno varo	: 1929	Immersione	: m. 2,80
		Dislocamento	: t. 60,00
		Stazza	: t. 46,24
		Superficie velica	: mq. ---

MARIETTE



Armamento	: GOLETTA AURICA	Lunghezza fuori tutto	: m. 33,28
Progetto	: NATHANAEL G. HERRESHOFF	Lunghezza armamento	: m. 38,94
Cantiere di costruzione	: HERRESHOFF MANUFACTURING Co.	Lunghezza galleggiamento	: m. 24,38
Luogo di costruzione	: BRISTOL, R.I., USA	Larghezza fuori tutto	: m. 7,22
Anno varo	: 1915	Immersione	: m. 4,50
		Dislocamento	: t. 165,00
		Stazza	: t. 103,00
		Superficie velica	: mq. 611,80

MARJATTA



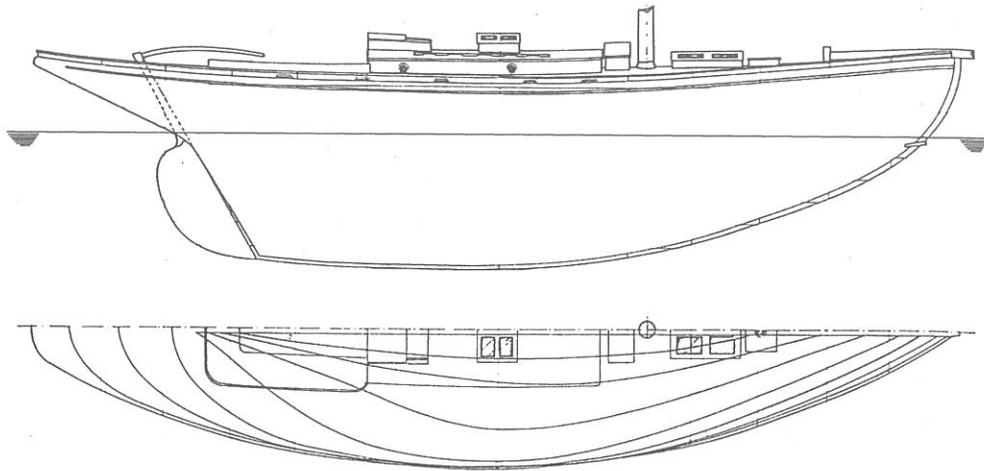
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 17,96
Progetto	: R. ALBRECHT	Lunghezza armamento	: m. 17,96
Cantiere di costruzione	: ABO A/B BATVAREF	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: ---	Larghezza fuori tutto	: m. 3,89
Anno varo	: 1943	Immersione	: m. 2,28
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 18,84
		Superficie velica	: mq. 123,55

MISCHIEF



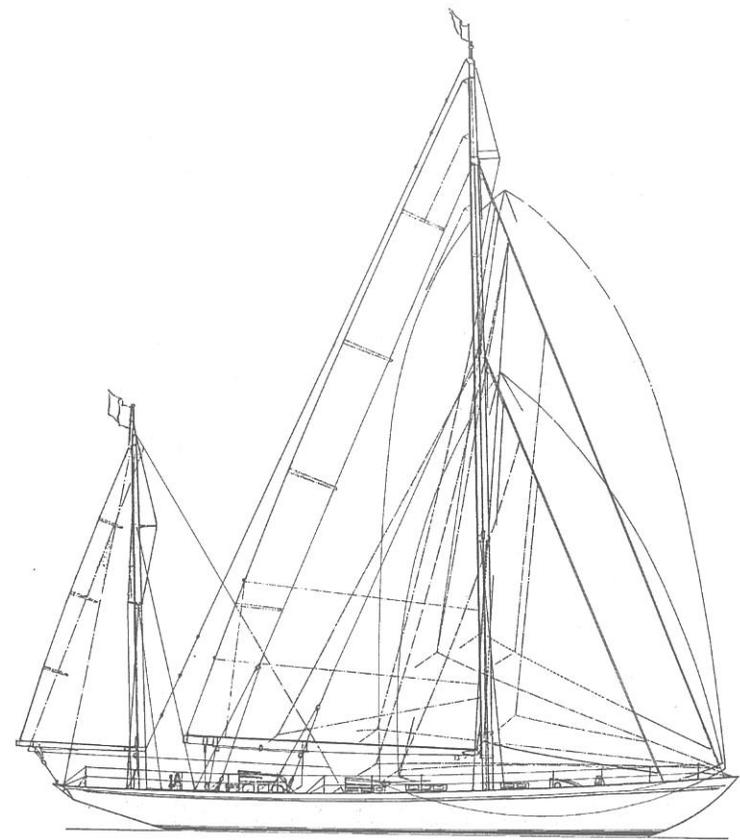
Armamento	: DRAGONE	Lunghezza fuori tutto	: m. 8,90
Progetto	: JOHAN ANKER	Lunghezza armamento	: m. 8,90
Cantiere di costruzione	: BORRESENS BOATYARD	Lunghezza galleggiamento	: m. 5,60
Luogo di costruzione	: DANIMARCA	Larghezza fuori tutto	: m. 1,96
Anno varo	: 1967	Immersione	: m. ---
		Dislocamento	: t. 1,70
		Stazza	: t. 4,09
		Superficie velica	: mq. 22,42

MOYA



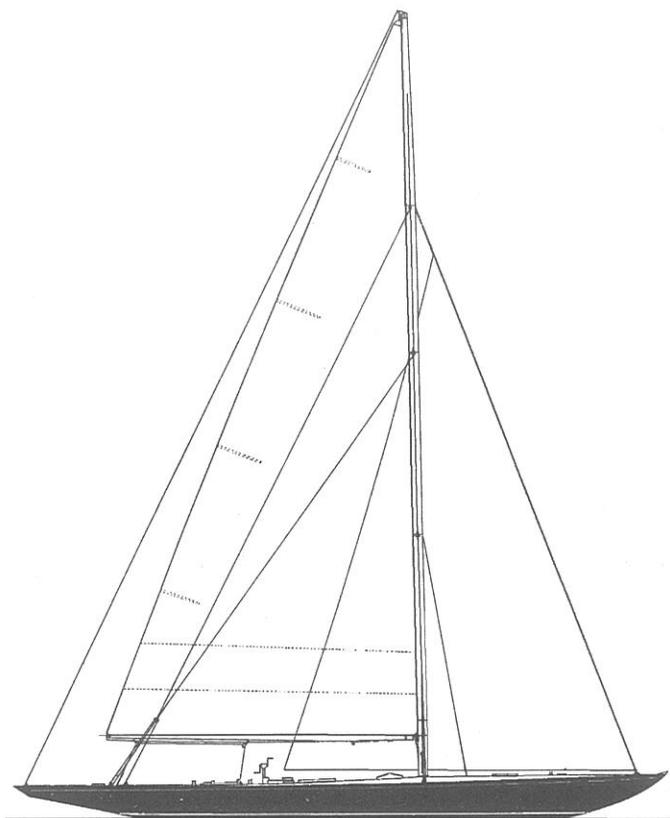
Armamento	: CUTTER AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,92
Progetto	: WILLIAM CROSSFIELD	Lunghezza armamento	: m.
Cantiere di costruzione	: WILLIAM CROSSFIELD	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,20
Luogo di costruzione	: ARNSIDE - LANCASHIRE (U.K.)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,35
Anno varo	: 1910	Immersione	: m. 1,90
		Dislocamento	: t. 15,00
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 112,45

NORWIND



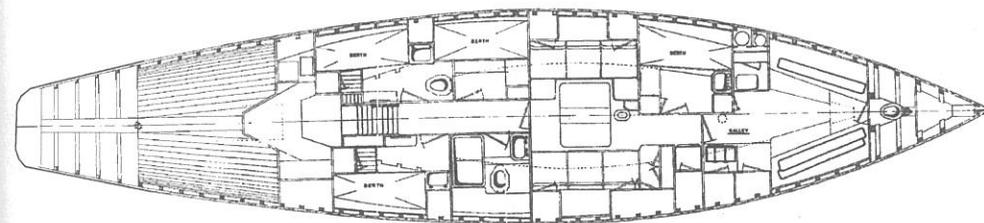
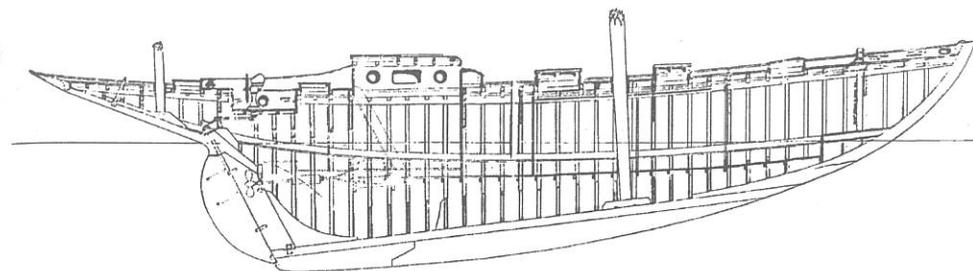
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 26,08
Progetto	: H. GRUBER	Lunghezza armamento	: m. 26,08
Cantiere di costruzione	: BURMESTER	Lunghezza galleggiamento	: m. 18,20
Luogo di costruzione	: BREMEN	Larghezza fuori tutto	: m. 5,26
Anno varo	: 1939	Immersione	: m. 3,60
		Dislocamento	: t. 75,00
		Stazza	: t. 54,73
		Superficie velica	: mq. ---

NYALA



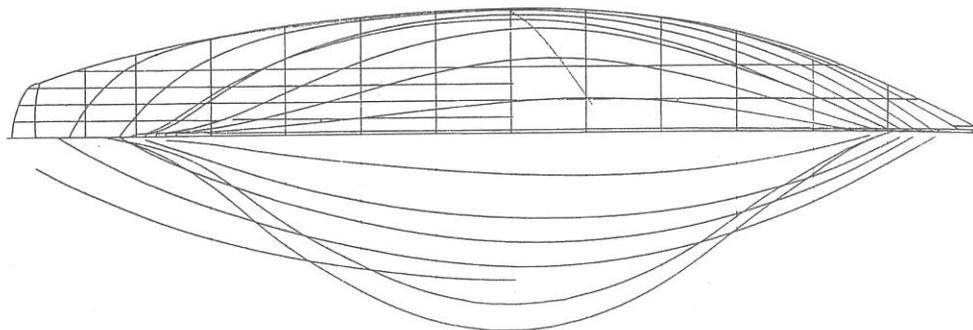
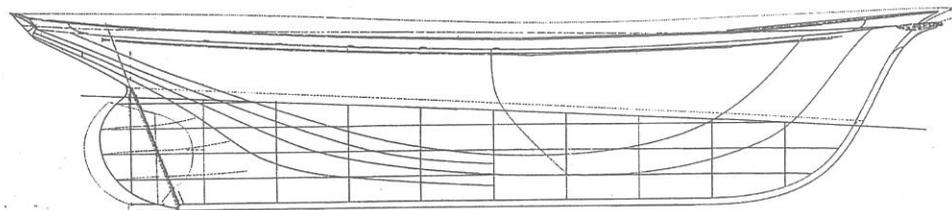
Armamento	: 12 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 21,35
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 21,35
Cantiere di costruzione	: H. B. NEVINS & Co.	Lunghezza galleggiamento	: m. 13,95
Luogo di costruzione	: CITY ISLAND (USA)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,60
Anno varo	: 1938	Immersione	: m. 2,70
		Dislocamento	: t. 24,50
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 187,35

OLD FOX



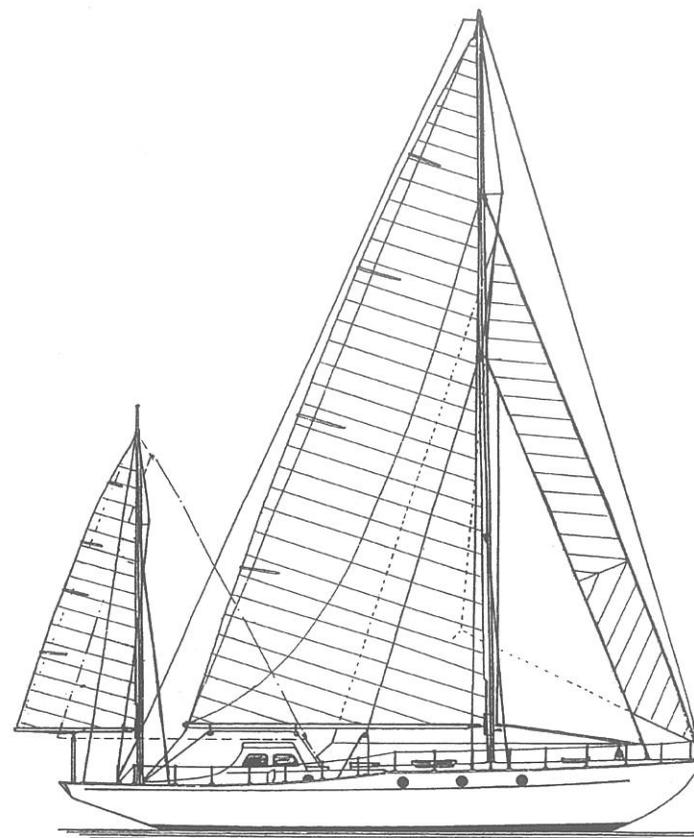
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 19,81
Progetto	: CAPT. O. WATT'S	Lunghezza armamento	: m. 19,81
Cantiere di costruzione	: JAS N. MILLER & SON	Lunghezza galleggiamento	: m. 16,21
Luogo di costruzione	: ST. MONANCE, FIFE (SCOZIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 4,41
Anno varo	: 1939	Immersione	: m. 2,80
		Dislocamento	: t. 31,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. ---

ROBERTA III



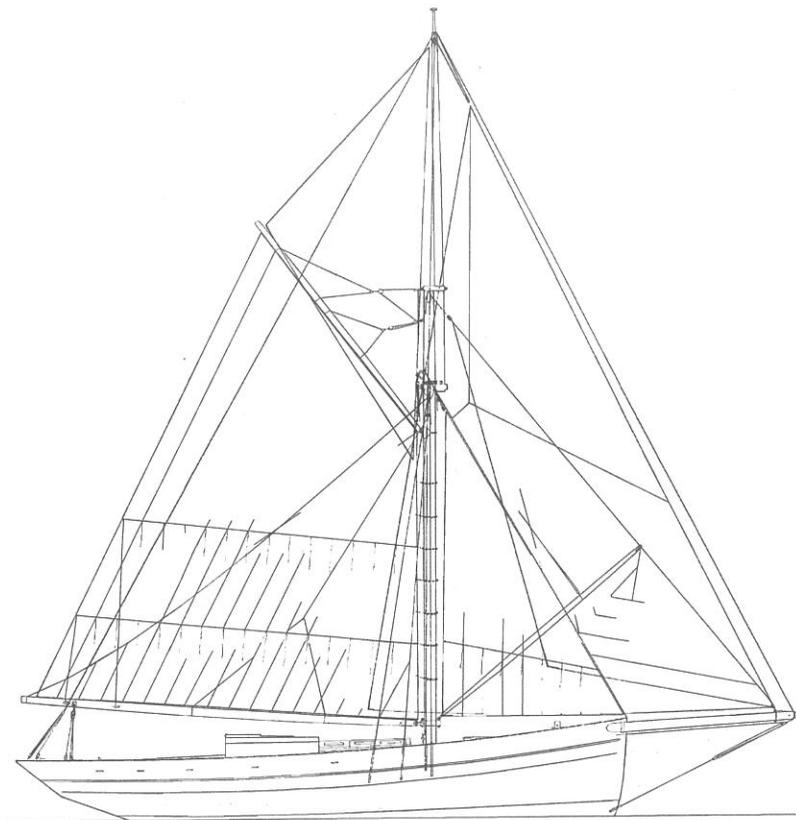
Armamento	: GOLETTA	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,17
Progetto	: IGNOTO	Lunghezza armamento	: m. 16,11
Cantiere di costruzione	: CANTIERI DI POLA	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: POLA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,30
Anno varo	: PRESUNTO INTORNO 1900	Immersione	: m. 1,80
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 18,82
		Superficie velica	: mq. 99,97

ROBUR II



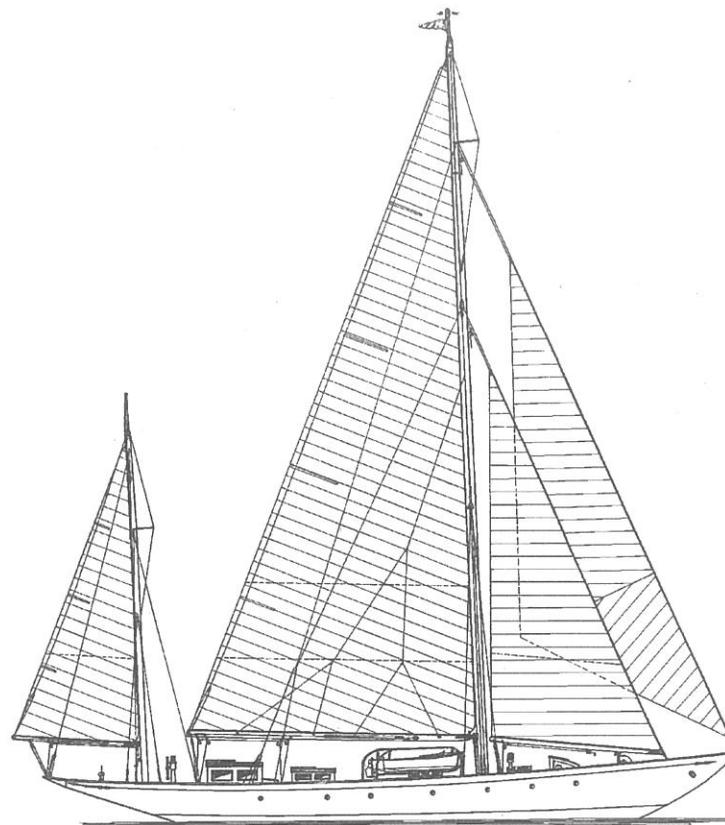
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,40
Progetto	: ING. VINCENZO BAGLIETTO	Lunghezza armamento	: m. 16,40
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: VARAZZE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,65
Anno varo	: 1946	Immersione	: m. ---
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 18,80
		Superficie velica	: mq. 123,33

SANTA MARIA NICOPEJA



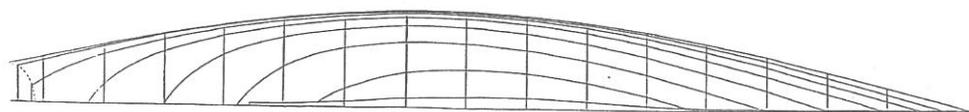
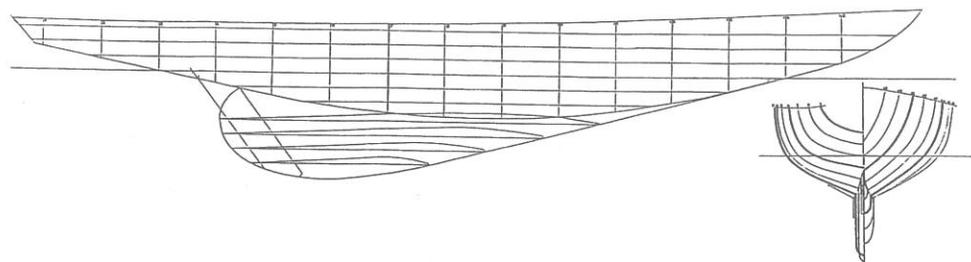
Armamento	: CUTTER AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,05
Progetto	: ---	Lunghezza armamento	: m. 16,05
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BARFLEUR	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,50
Luogo di costruzione	: NORMANDIA (FRANCIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,88
Anno varo	: INIZIO SECOLO	Immersione	: m. 2,52
		Dislocamento	: t. 22,50
		Stazza	: t. 27,16
		Superficie velica	: mq. 105,28

SKAGERRAK



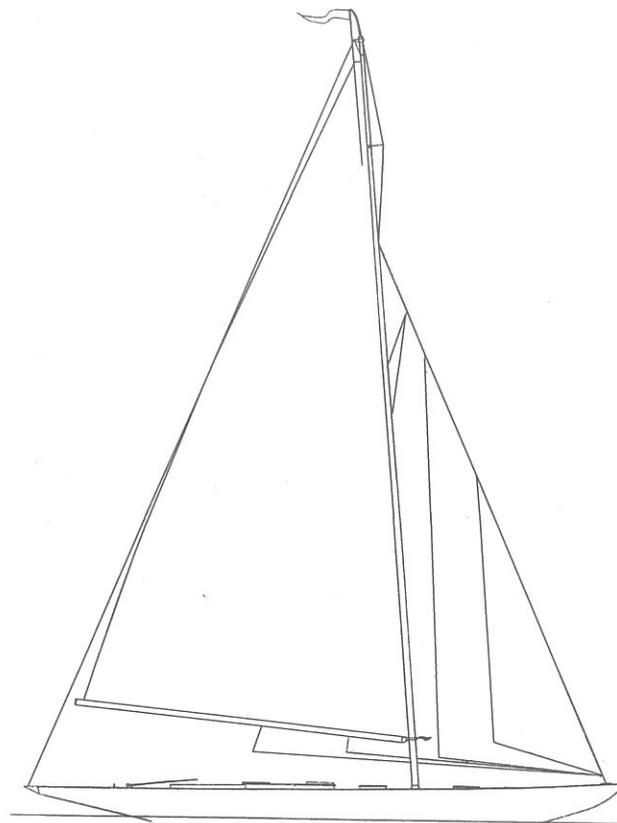
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 27,20
Progetto	: HENRY RASMUSSEN	Lunghezza armamento	: m. 27,20
Cantiere di costruzione	: ABEKING & RASMUSSEN	Lunghezza galleggiamento	: m. 19,35
Luogo di costruzione	: LEMWERDER	Larghezza fuori tutto	: m. 5,44
Anno varo	: 1939	Immersione	: m. 3,80
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 47,86
		Superficie velica	: mq. 253,42

SQUALO



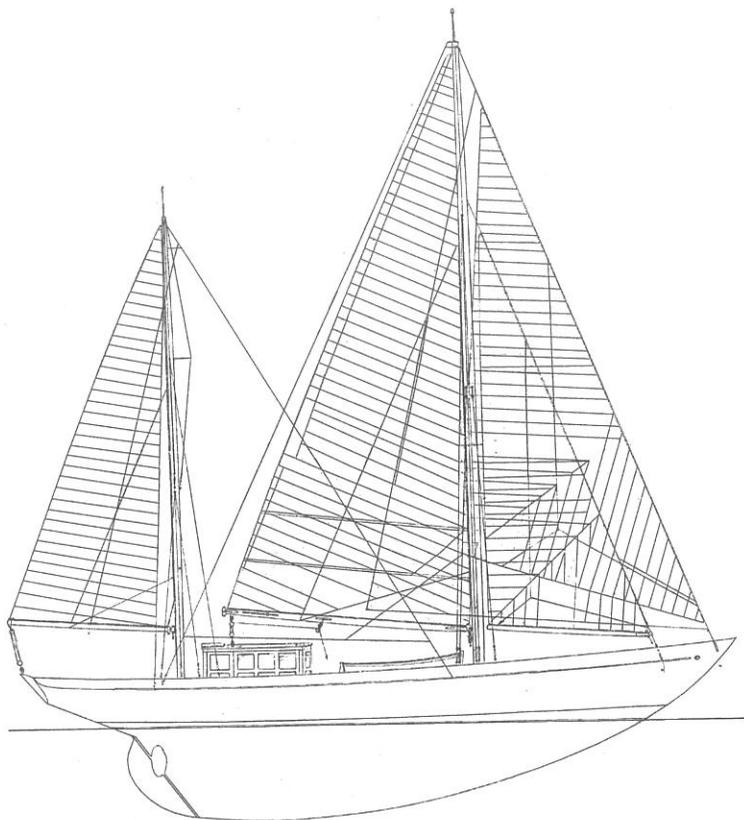
Armamento	: REQUIN	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,60
Progetto	: G.L.STENBACH	Lunghezza armamento	: m. 9,60
Cantiere di costruzione	: CHANTIERS POUVREAU	Lunghezza galleggiamento	: m. 6,60
Luogo di costruzione	: VIX (FRANCIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 1,90
Anno varo	: ---	Immersione	: m. 1,10
		Dislocamento	: t. 1,90
		Stazza	: t. 3,22
		Superficie velica	: mq. ---

SYLPHEA III



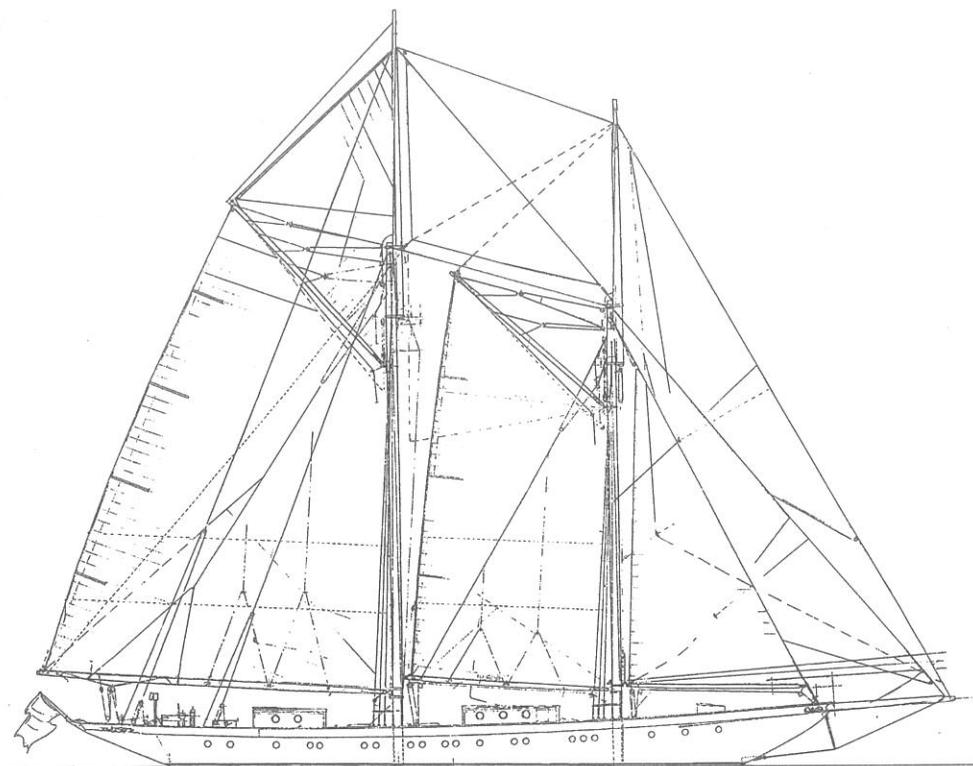
Armamento	: 8 m. S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,40
Progetto	: VINCENZO BELTRAMI	Lunghezza armamento	: m. 14,40
Cantiere di costruzione	: V. BELTRAMI & FIGLI	Lunghezza galleggiamento	: m. 8,68
Luogo di costruzione	: VERNAZZOLA (GE)	Larghezza fuori tutto	: m. 2,65
Anno varo	: 1929	Immersione	: m. 1,95
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 90,33

TAMORY



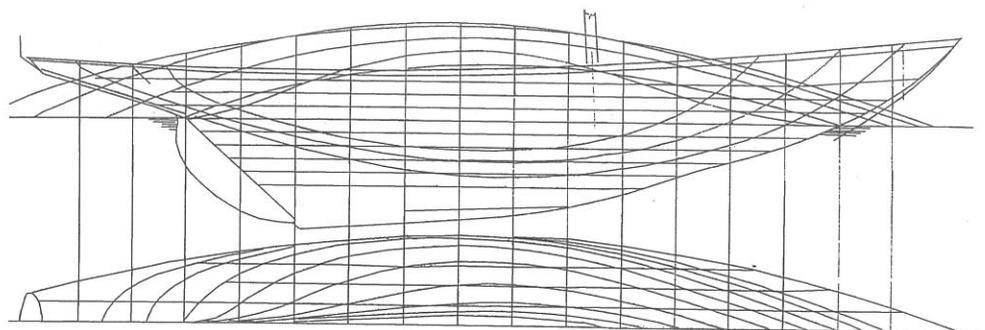
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 26,75
Progetto	: KOSER V. MAYER	Lunghezza armamento	: m. 26,75
Cantiere di costruzione	: NORD WERF	Lunghezza galleggiamento	: m. 20,00
Luogo di costruzione	: AMBURGO	Larghezza fuori tutto	: m. 5,74
Anno varo	: 1952	Immersione	: m. 3,50
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 74,92
		Superficie velica	: mq. 241,29

TE VEGA



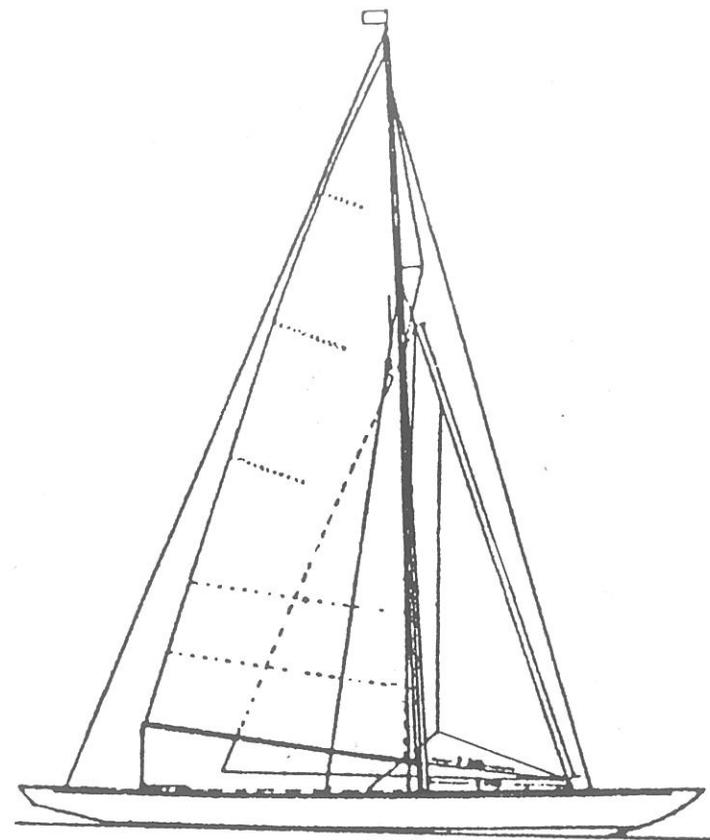
Armamento	: GOLETTA AURICA	Lunghezza fuori tutto	: m. 40,50
Progetto	: COX & STEVENS	Lunghezza armamento	: m. 46,80
Cantiere di costruzione	: KRUPP SHIPYARDS	Lunghezza galleggiamento	: m. 31,00
Luogo di costruzione	: KIEL (D)	Larghezza fuori tutto	: m. 8,70
Anno varo	: 1930	Immersione	: m. 4,90
		Dislocamento	: t. 360,00
		Stazza	: t. 200,00
		Superficie velica	: mq. 1006,40

THE BLUE PETER



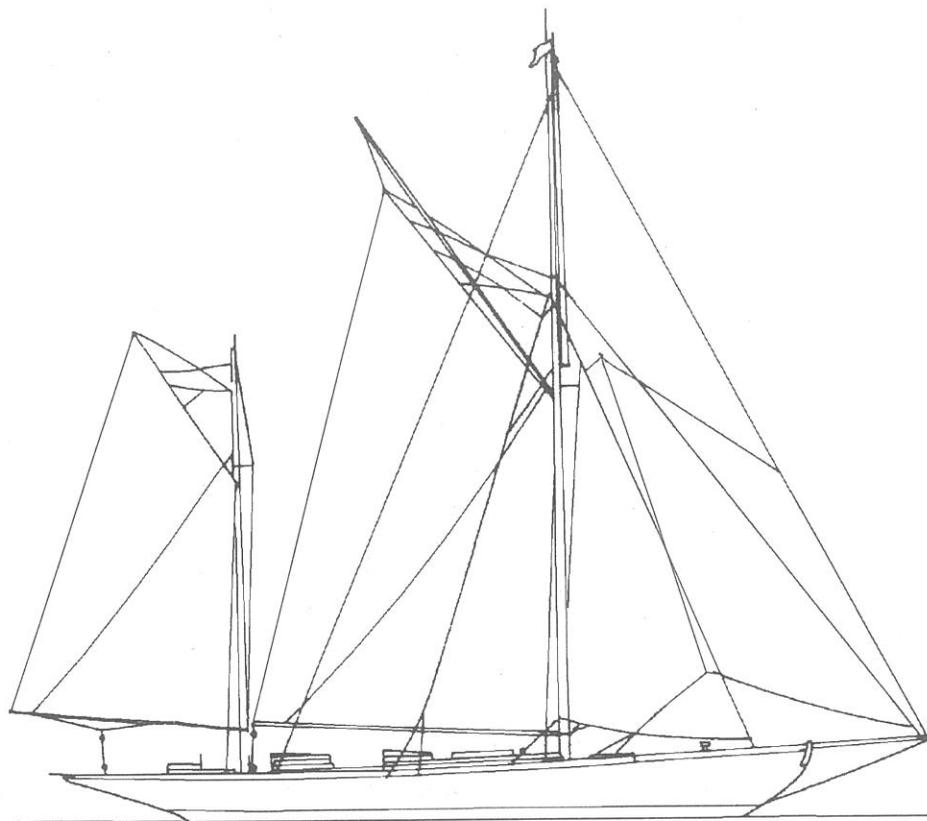
Armamento	: CUTTER MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 19,54
Progetto	: ALFRED MYLNE	Lunghezza armamento	: m. 19,54
Cantiere di costruzione	: WILLIAM KING & SON	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: INGHILTERRA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,16
Anno varo	: 1930	Immersione	: m. 2,80
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 27,46
		Superficie velica	: mq. 172,44

TJARÉ



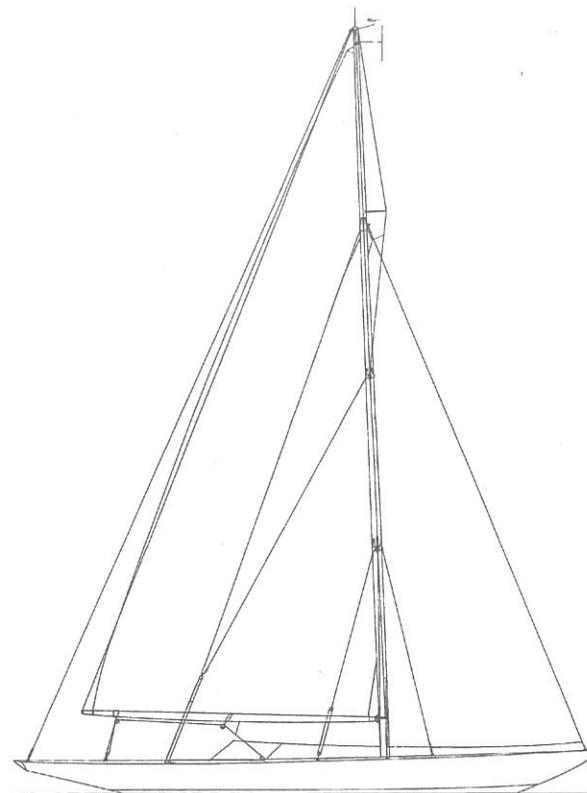
Armamento	: REQUIN	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,60
Progetto	: G. L. STENBACH	Lunghezza armamento	: m. 9,60
Cantiere di costruzione	: CHANTIERS POUVREAU	Lunghezza galleggiamento	: m. 6,60
Luogo di costruzione	: VIX (FRANCIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 1,90
Anno varo	: 1930	Immersione	: m. 1,10
		Dislocamento	: t. 1,90
		Stazza	: t. 3,22
		Superficie velica	: mq. ---

TIRRENIA II



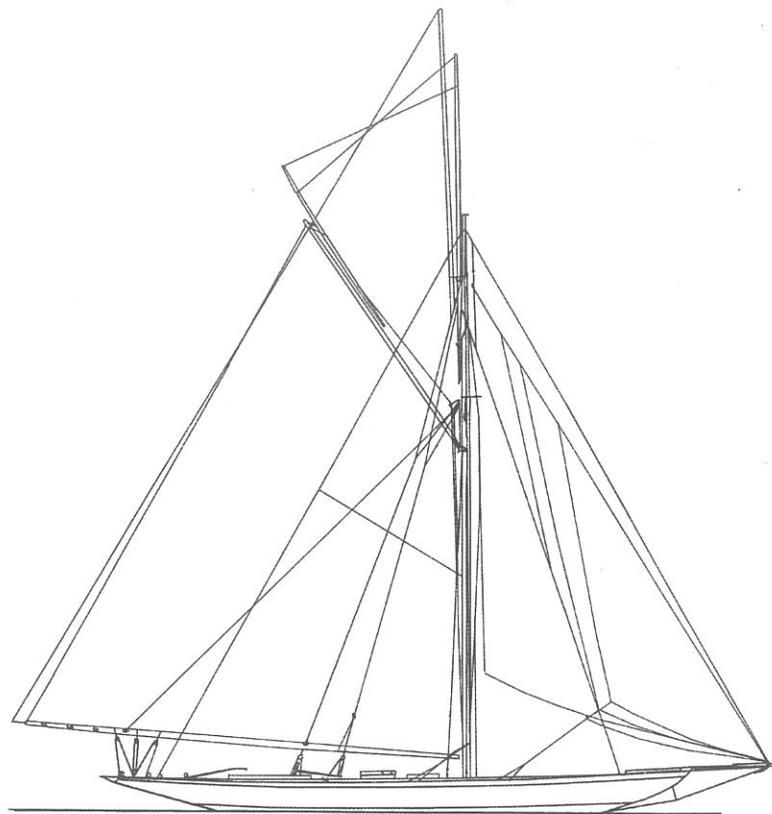
Armamento	: KETCH AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m. 18,45
Progetto	: F. SHEPERD	Lunghezza armamento	: m. 20,85
Cantiere di costruzione	: M.R. STEVENS LTD	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,11
Luogo di costruzione	: SOUTHAMPTON	Larghezza fuori tutto	: m. 3,84
Anno varo	: 1914	Immersione	: m. 2
		Dislocamento	: t. 30
		Stazza	: t. 21
		Superficie velica	: mq. 156,90

TOMAHAWK



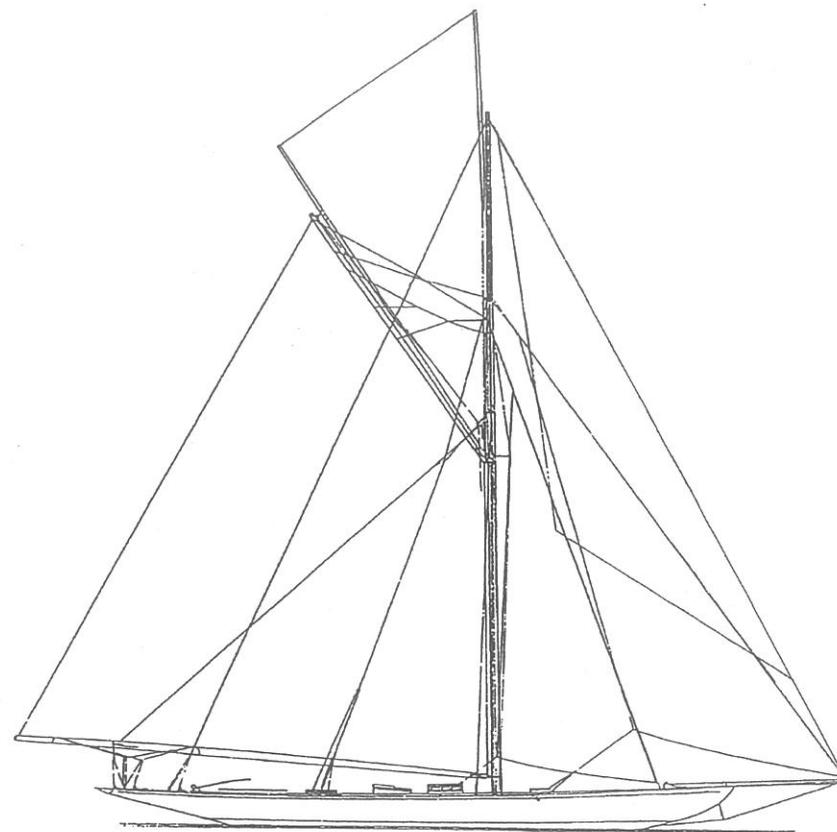
Armamento	: 12 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 21,07
Progetto	: CHARLES E. NICHOLSON	Lunghezza armamento	: m. 21,07
Cantiere di costruzione	: CAMPER & NICHOLSON	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,21
Luogo di costruzione	: GOSPORT (UK)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,59
Anno varo	: 1939	Immersione	: m. 2,80
		Dislocamento	: t. 24,15
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 189,12

TONINO II



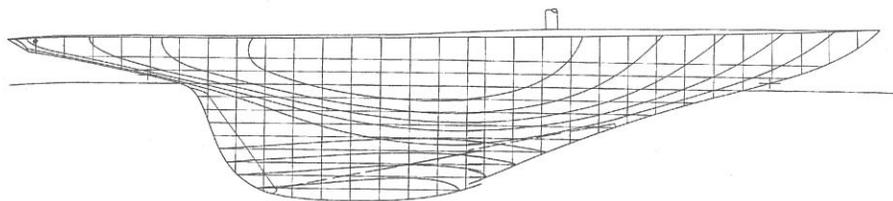
Armamento	: 10 m S.I. AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m. 15,50
Progetto	: W. FIFE III	Lunghezza armamento	: m. ---
Cantiere di costruzione	: ASTILLEROS DEL NERVON	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,50
Luogo di costruzione	: BILBAO (SPAGNA)	Larghezza fuori tutto	: m. 2,84
Anno varo	: 1911	Immersione	: m. 1,95
		Dislocamento	: t. 14,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 137,92

TUIGA



Armamento	: 15 m S.I. AURICO	Lunghezza fuori tutto	: m. 23,20
Progetto	: WILLIAM FIFE III	Lunghezza armamento	: m. 26,82
Cantiere di costruzione	: W. FIFE & SON	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,90
Luogo di costruzione	: FAIRLIE	Larghezza fuori tutto	: m. 4,30
Anno varo	: 1909	Immersione	: m. 2,95
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 28,70
		Superficie velica	: mq. 343,29

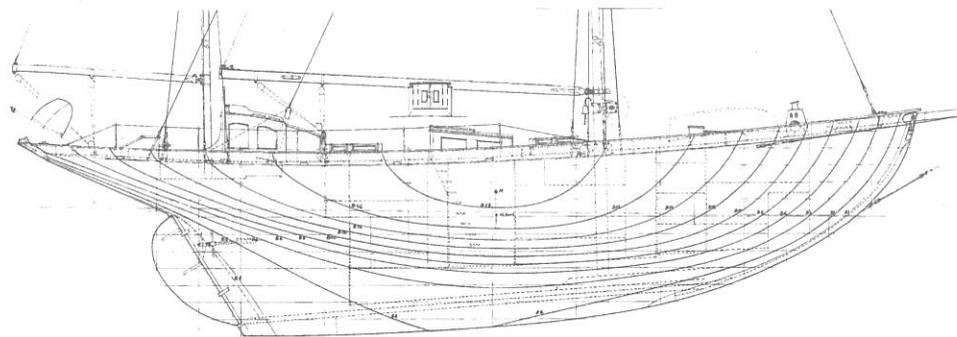
VIM



Armamento : 12 m S.I.
 Progetto : OLIN STEPHENS
 Cantiere di costruzione : H. B. NEVINS & Co.
 Luogo di costruzione : CITY ISLAND (USA)
 Anno varo : 1939

Lunghezza fuori tutto : m. 21,44
 Lunghezza armamento : m. 21,44
 Lunghezza galleggiamento : m. 14,21
 Larghezza fuori tutto : m. 3,60
 Immersione : m. 2,82
 Dislocamento : t. 28,00
 Stazza : t. ---
 Superficie velica : mq. 179,47

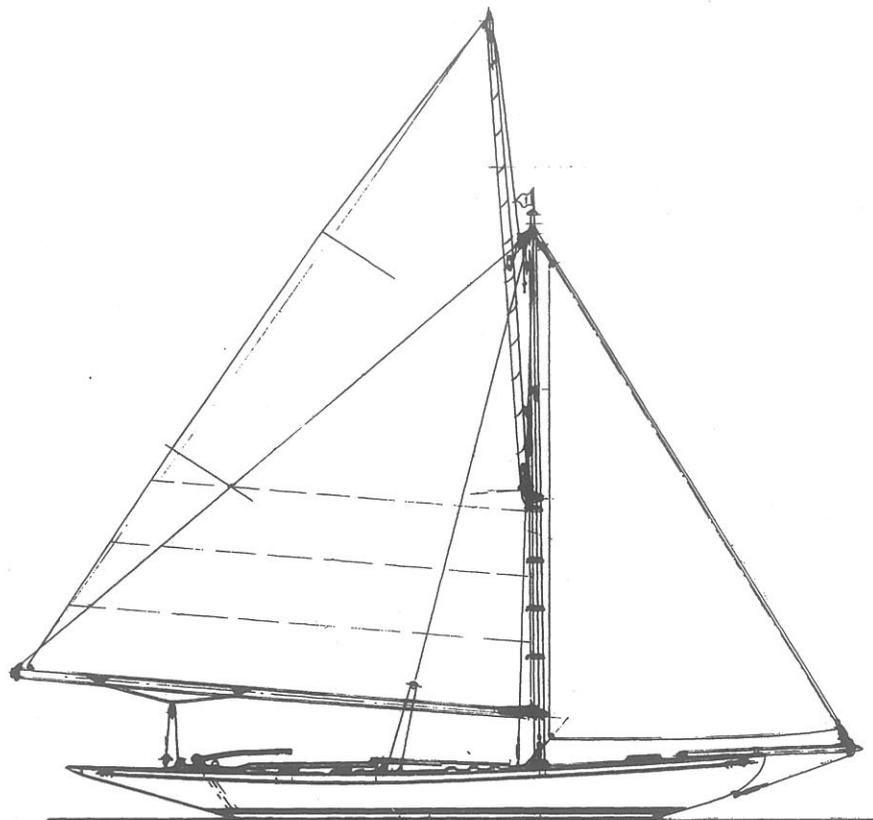
VISTONA



Armamento : KETCH MARCONI
 Progetto : A.M. DICKIE & SONS LTD.
 Cantiere di costruzione : MC PHERSON CAMPBELL
 Luogo di costruzione : BANGOR (GALLES, UK)
 Anno varo : 1937

Lunghezza fuori tutto : m. 16,12
 Lunghezza armamento : m. 18,20
 Lunghezza galleggiamento : m. 12,74
 Larghezza fuori tutto : m. 3,76
 Immersione : m. 2,22
 Dislocamento : t. 25,00
 Stazza : t. ---
 Superficie velica : mq. 125,17

YVETTE



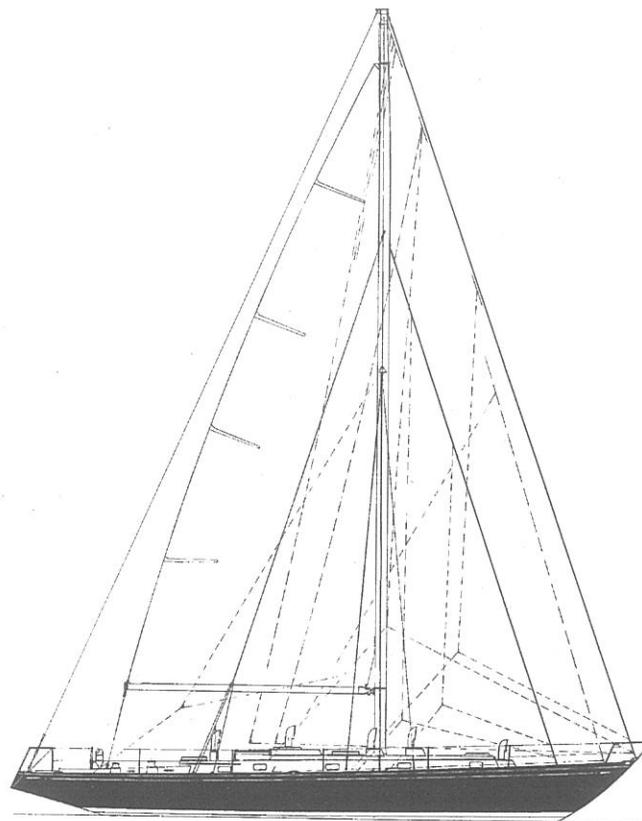
Armamento : CUTTER A RANDA PORTOGHESE
Progetto : W. FIFE III
Cantiere di costruzione : W. FIFE AND SON
Luogo di costruzione : FAIRLIE
Anno varo : 1899

Lunghezza fuori tutto : m. 8,37
Lunghezza armamento : m. 9,44
Lunghezza galleggiamento : m. ---
Larghezza fuori tutto : m. ---
Immersione : m. ---
Dislocamento : t. ---
Stazza : t. ---
Superficie velica : mq. 48,30

Yacht Iscritti

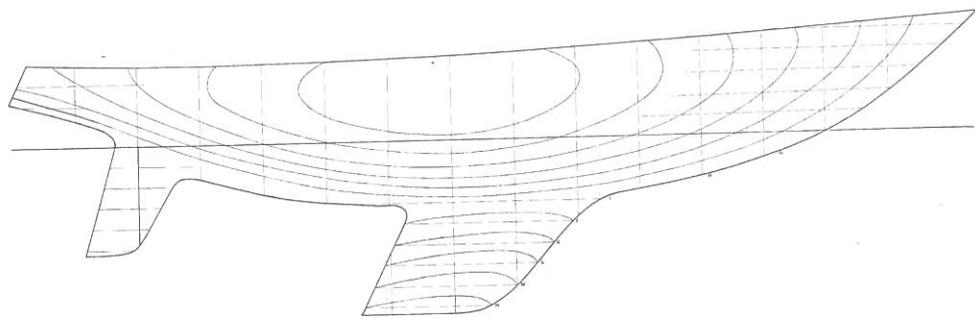
“REGISTRO B - CLASSICI”

ALNAIR III



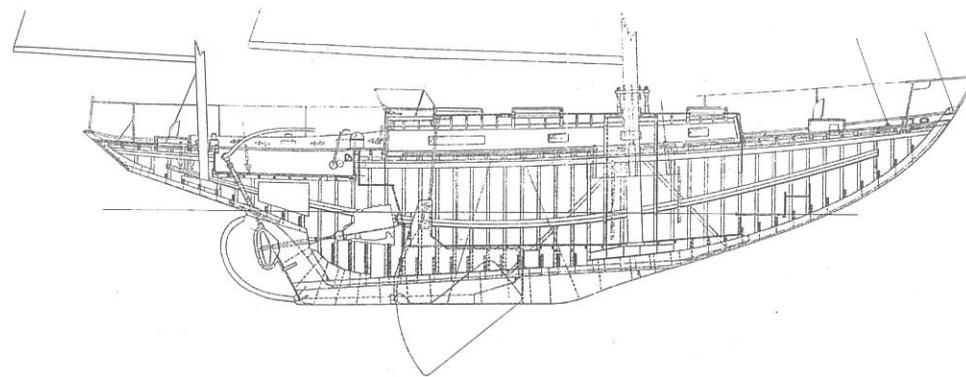
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	14,40
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m.	14,40
Cantiere di costruzione	: CANTIERI CARLINI	Lunghezza galleggiamento	: m.	10,50
Luogo di costruzione	: RIMINI	Larghezza fuori tutto	: m.	3,42
Anno varo	: 1964	Immersione	: m.	2,16
		Dislocamento	: t.	---
		Stazza	: t.	22,54
		Superficie velica	: mq.	94,98

ALAHIS



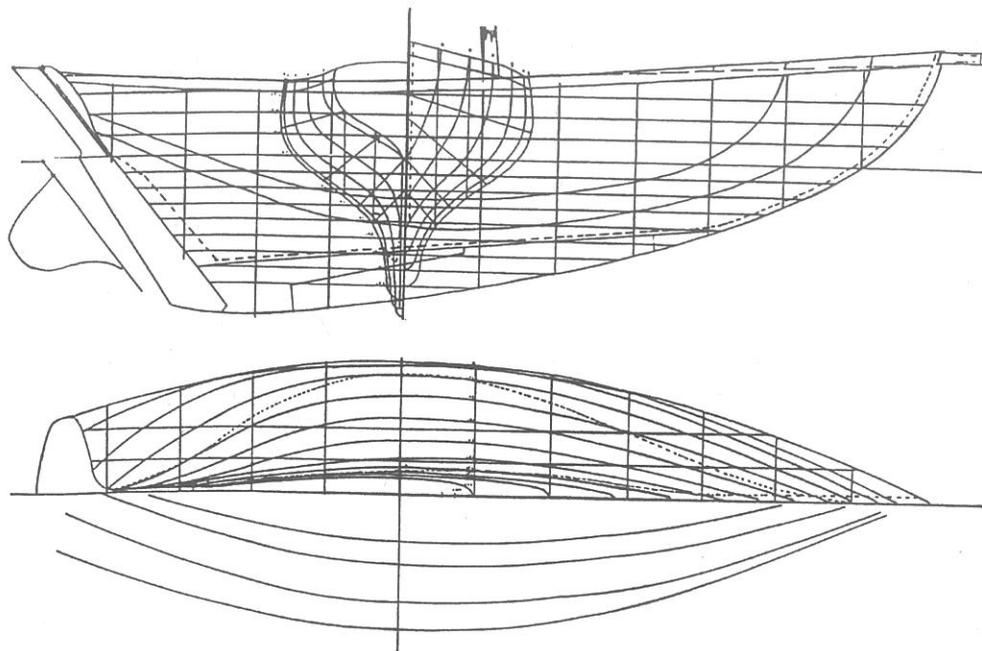
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,52
Progetto	: P. M. GIUSTESCHI CONTI	Lunghezza armamento	: m. 9,52
Cantiere di costruzione	: P. M. GIUSTESCHI CONTI	Lunghezza galleggiamento	: m. 6,90
Luogo di costruzione	: LA SPEZIA	Larghezza fuori tutto	: m. 2,67
Anno varo	: 1972	Immersione	: m. 1,70
		Dislocamento	: t. 3,48
		Stazza	: t. 8,37
		Superficie velica	: mq. 35,98

ALBA



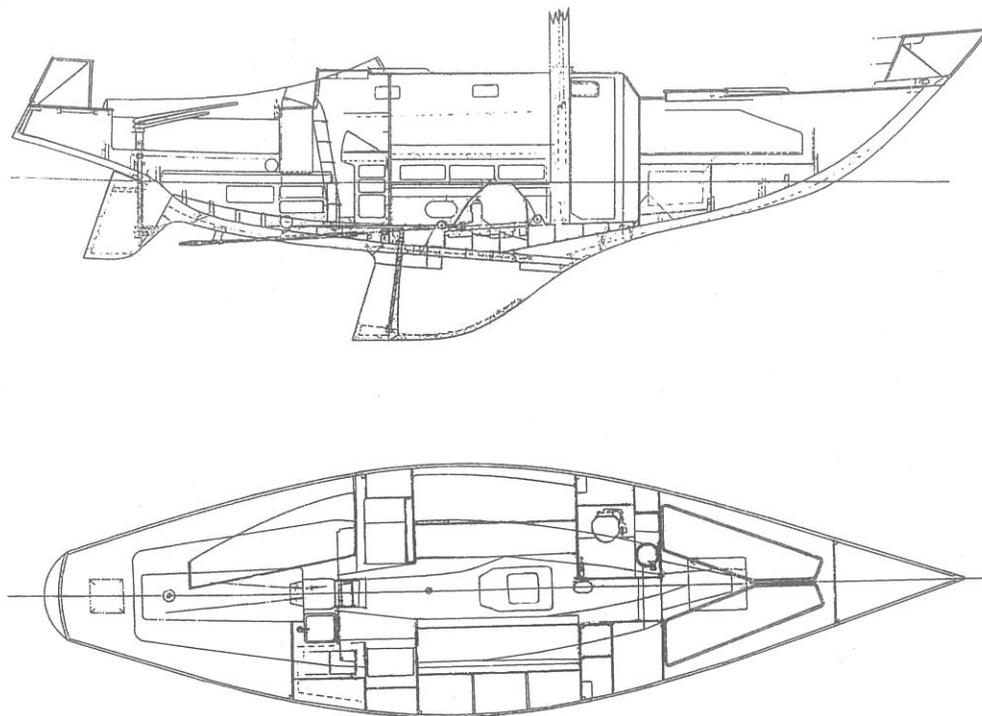
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,20
Progetto	: PHILIP L. RHODES	Lunghezza armamento	: m. 13,20
Cantiere di costruzione	: ABEKING & RASMUSSEN	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,00
Luogo di costruzione	: LEMWERDER	Larghezza fuori tutto	: m. 3,40
Anno varo	: 1956	Immersione	: m. 1,40
		Dislocamento	: t. 13,00
		Stazza	: t. 12,00
		Superficie velica	: mq. 80,15

ANDROMEDA



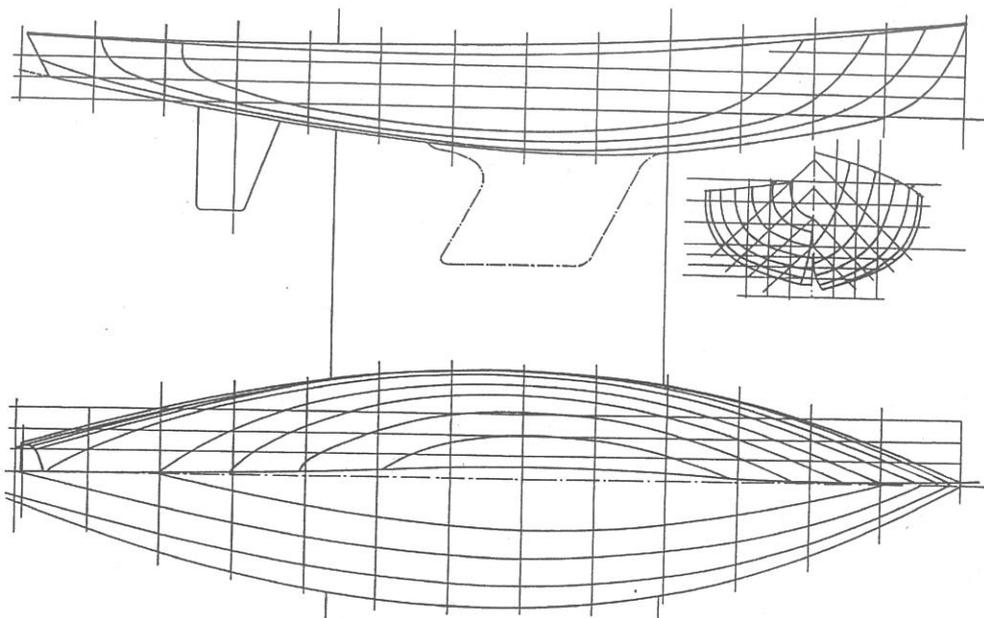
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,28
Progetto	: CARLO SCIARRELLI	Lunghezza armamento	: m. 9,28
Cantiere di costruzione	: DINO GANDINI	Lunghezza galleggiamento	: m.
Luogo di costruzione	:	Larghezza fuori tutto	: m. 2,70
Anno varo	: 1957	Immersione	: m. 1,24
		Dislocamento	: t. 3,90
		Stazza	: t. 6,97
		Superficie velica	: mq. 41,89

ARDI



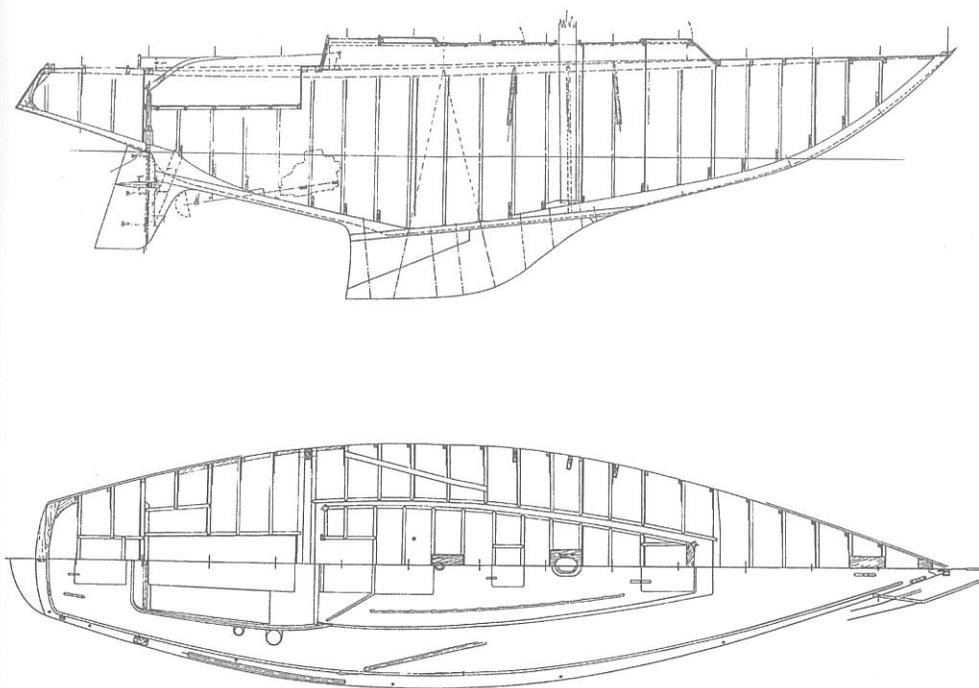
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,03
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 11,03
Cantiere di costruzione	: ABEKING & RASMUSSEN	Lunghezza galleggiamento	: m. 8,00
Luogo di costruzione	: LEMWERDER	Larghezza fuori tutto	: m. 3,15
Anno varo	: 1968	Immersione	: m. 1,85
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 11,50
		Superficie velica	: mq. 50,20

ARTICA II



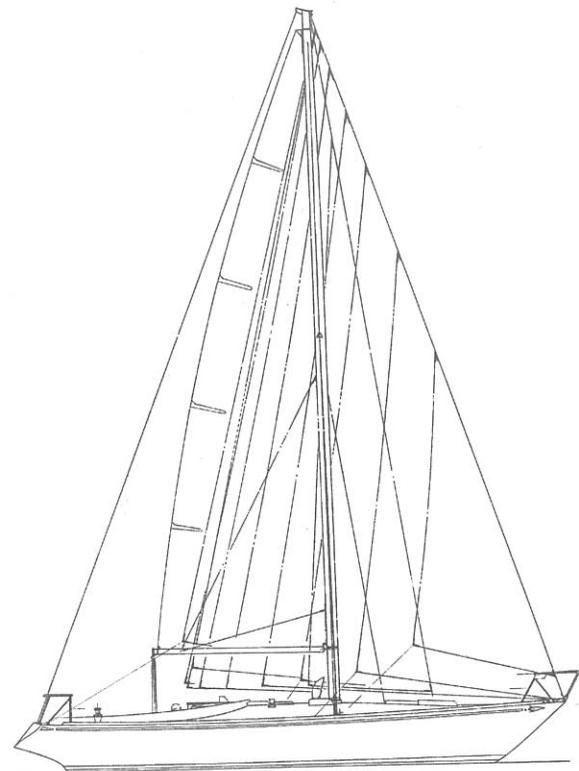
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,94
Progetto	: EUROMARINE (ILLINGWORTH-PRIMROSE)	Lunghezza armamento	: m. 12,94
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,89
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,10
Anno varo	: 1956	Immersione	: m. 2,30
		Dislocamento	: t. 7,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 57,55

AURIGA



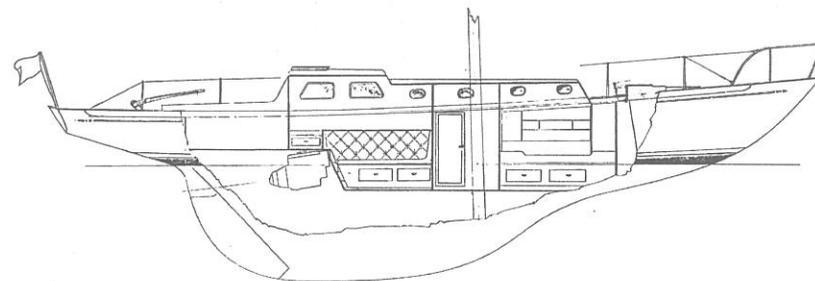
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,34
Progetto	: CARLO SCIARRELLI	Lunghezza armamento	: m. 11,34
Cantiere di costruzione	: PITACCO, CRISMAN E GIRALDI	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: TRIESTE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,08
Anno varo	: 1971	Immersione	: m. ---
		Dislocamento	: t. 5,90
		Stazza	: t. 12,69
		Superficie velica	: mq. 60,21

BONITA



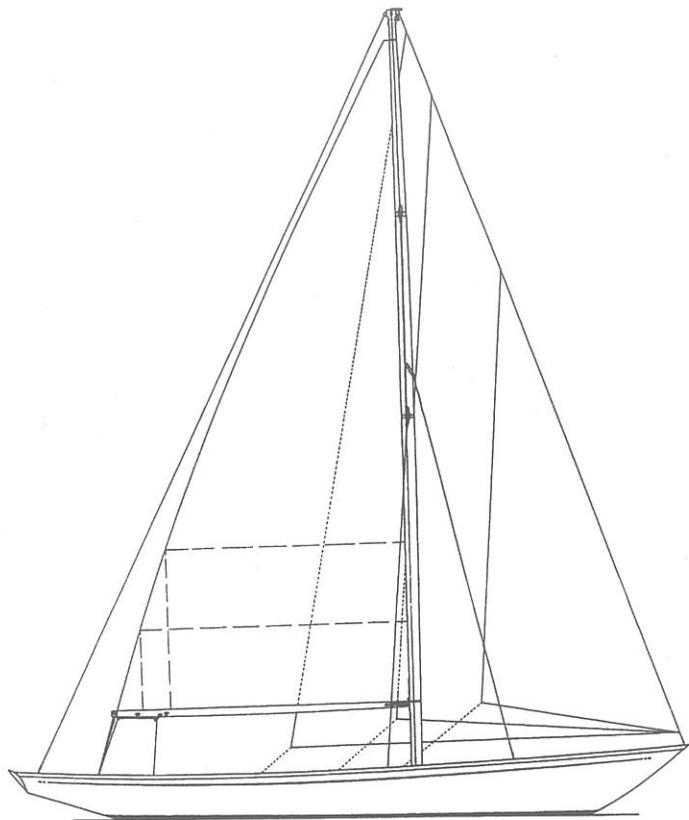
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,74
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 11,74
Cantiere di costruzione	: CRAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: TRIESTE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,55
Anno varo	: 1973	Immersione	: m. 2,00
		Dislocamento	: t. 6,30
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 80,00

BRICCIOLA



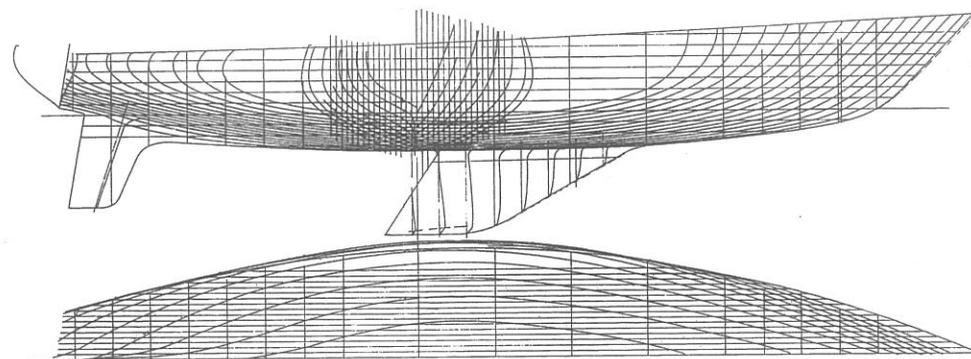
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,10
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 13,10
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,20
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 2,95
Anno varo	: 1956	Immersione	: m. 1,97
		Dislocamento	: t. 8,17
		Stazza	: t. 11,02
		Superficie velica	: mq. 76,11

BUFEO BLANCO



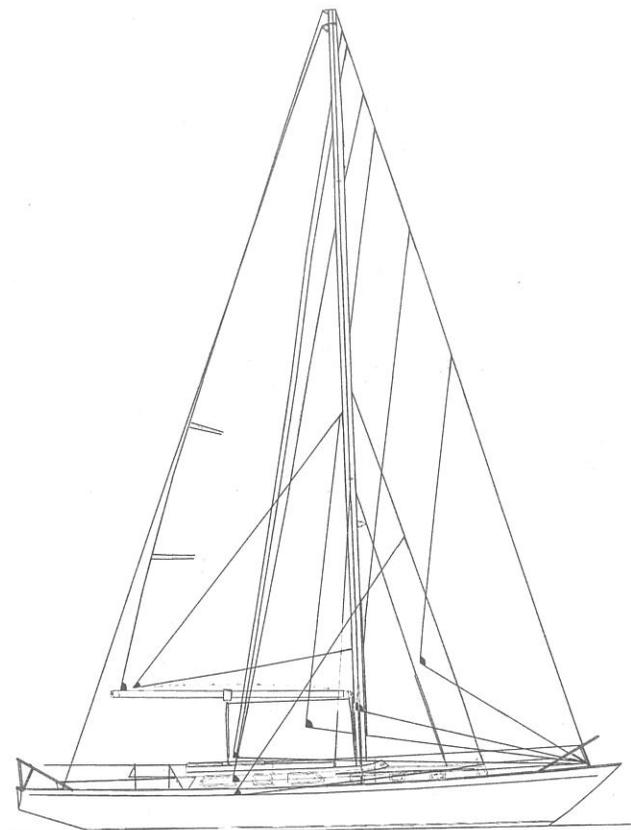
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 15,50
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 15,50
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,66
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,82
Anno varo	: 1963	Immersione	: m. 1,85
		Dislocamento	: t. 13,57
		Stazza	: t. 16,72
		Superficie velica	: mq. 100,53

CHAPLIN



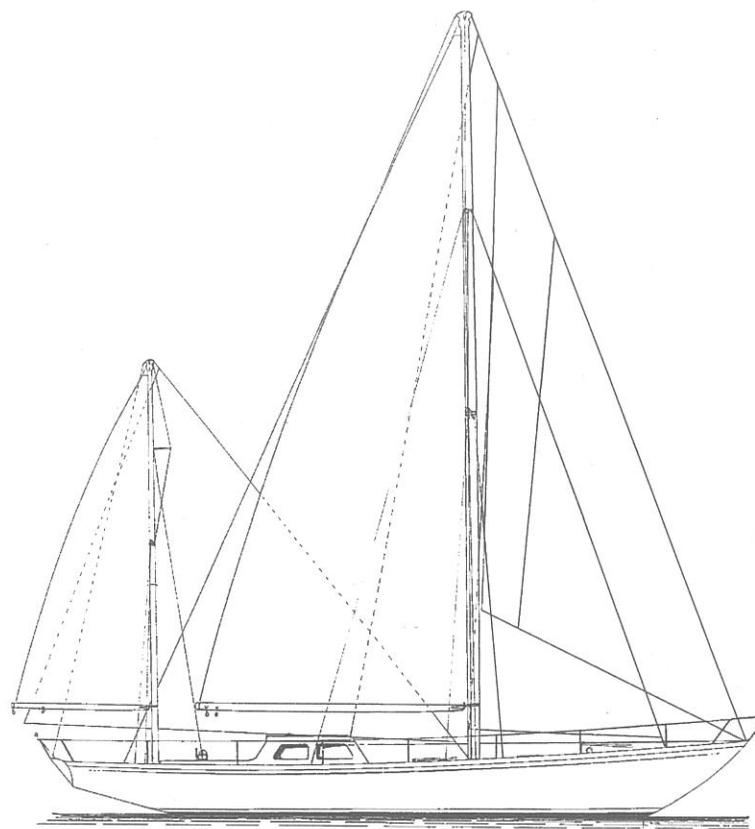
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,75
Progetto	: CARLO SCIARRELLI	Lunghezza armamento	: m. 16,75
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 15,50
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,25
Anno varo	: 1974	Immersione	: m. 2,50
		Dislocamento	: t. 18,00
		Stazza	: t. 24,74
		Superficie velica	: mq. 114,94

CHIN BLU III



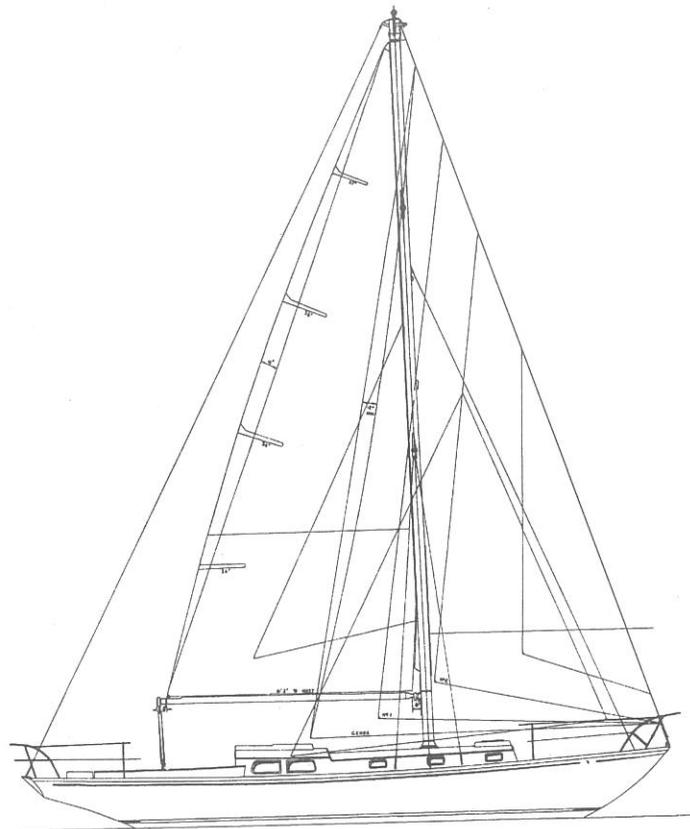
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,75
Progetto	: J. ILLINGWORTH	Lunghezza armamento	: m. 12,75
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,50
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,22
Anno varo	: 1965	Immersione	: m. 2,12
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 17,63
		Superficie velica	: mq. 70,09

CIGNO NERO



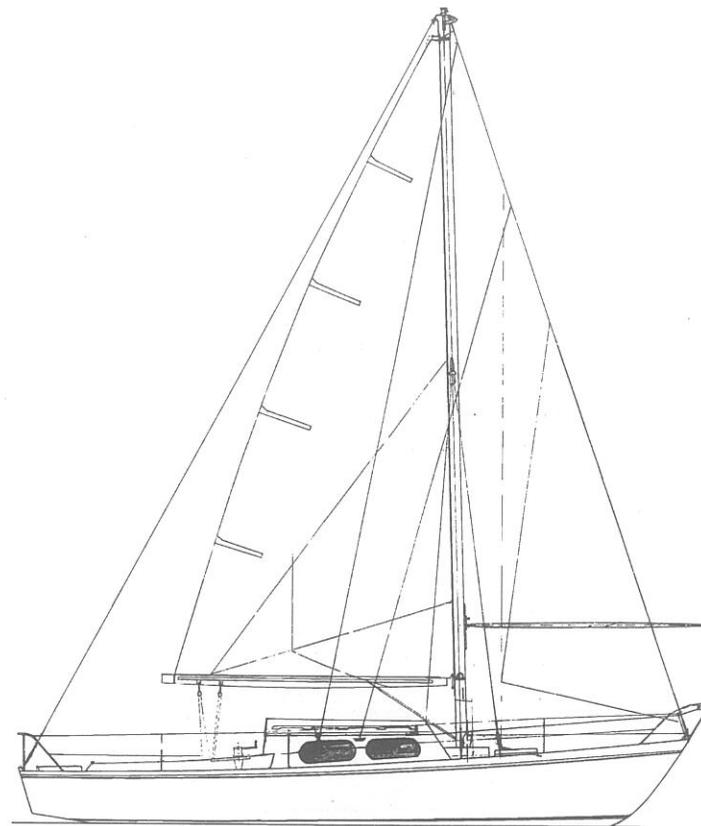
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 17,05
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 17,05
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 13,61
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,03
Anno varo	: 1961	Immersione	: m. 2,33
		Dislocamento	: t. 17,60
		Stazza	: t. 21,51
		Superficie velica	: mq. 128,05

CRIVIZZA



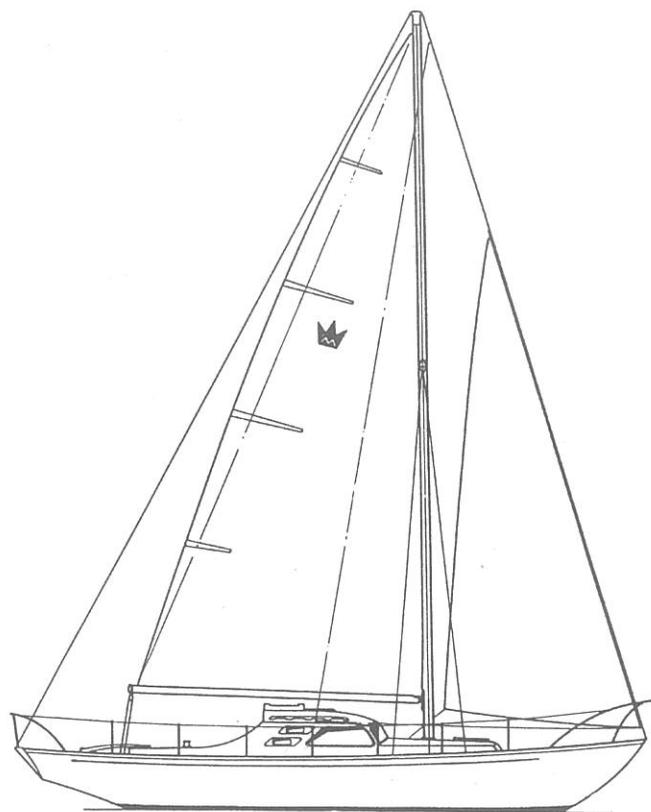
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,52
Progetto	: ALAN BUCHANAN	Lunghezza armamento	: m. 11,52
Cantiere di costruzione	: CANTIERE APOLLONIO	Lunghezza galleggiamento	: m. 7,95
Luogo di costruzione	: TRIESTE	Larghezza fuori tutto	: m. 2,80
Anno varo	: 1966	Immersione	: m. 1,80
		Dislocamento	: t. 7,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 58,64

DOGGER



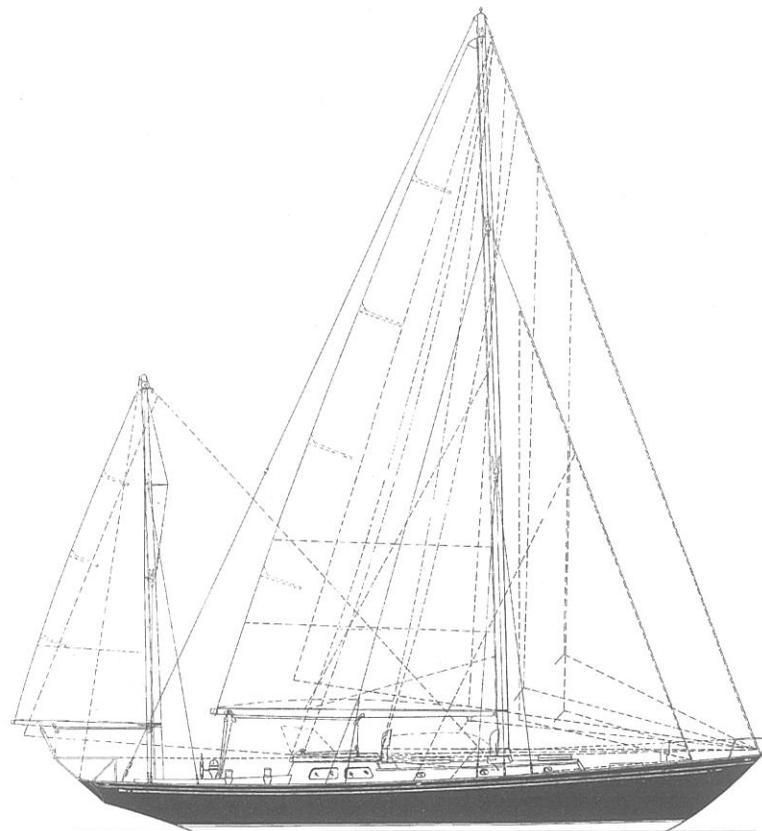
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,45
Progetto	: E.G. VAN DE STADT	Lunghezza armamento	: m. 9,45
Cantiere di costruzione	: CON MEZZI PROPRI-CARPENTIERE CROSATO	Lunghezza galleggiamento	: m. 7,40
Luogo di costruzione	: ---	Larghezza fuori tutto	: m. 2,60
Anno varo	: 1964	Immersione	: m. 1,43
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 5,61
		Superficie velica	: mq. 37,84

ELI



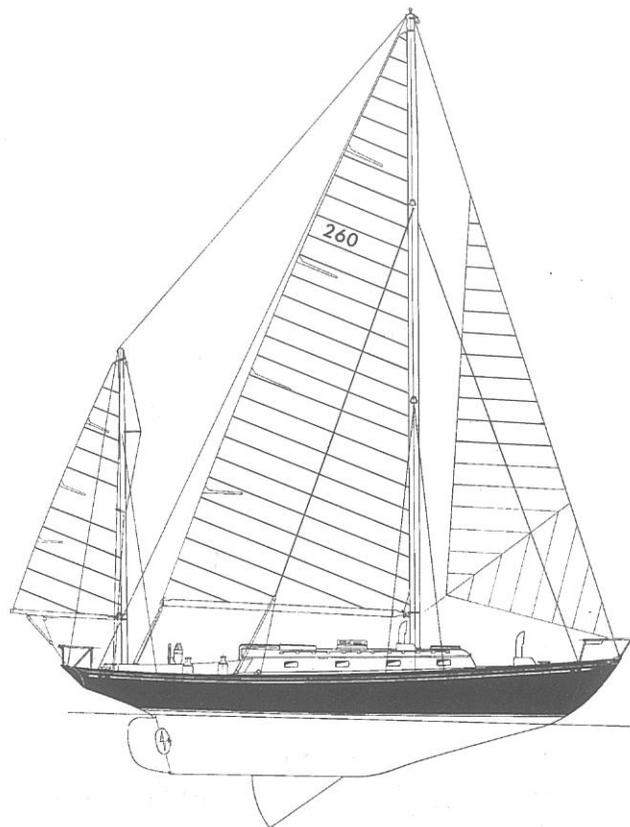
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	8,70
Progetto	: TORD SUNDEN	Lunghezza armamento	: m.	8,70
Cantiere di costruzione	: TELPA A.B.	Lunghezza galleggiamento	: m.	6,10
Luogo di costruzione	: GOTEBOG (SVEZIA)	Larghezza fuori tutto	: m.	2,30
Anno varo	: 1963	Immersione	: m.	1,30
		Dislocamento	: t.	2,70
		Stazza	: t.	---
		Superficie velica	: mq.	26,12

ELLA



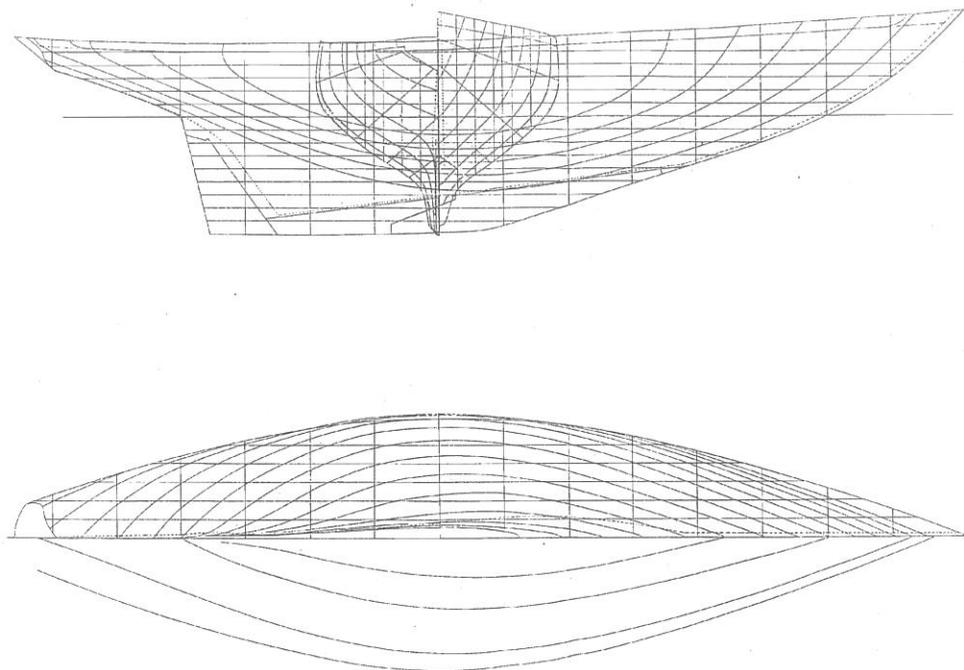
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m.	14,72
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m.	14,72
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m.	---
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m.	3,80
Anno varo	: 1960	Immersione	: m.	2,40
		Dislocamento	: t.	16,00
		Stazza	: t.	---
		Superficie velica	: mq.	93,47

FINISTERRE



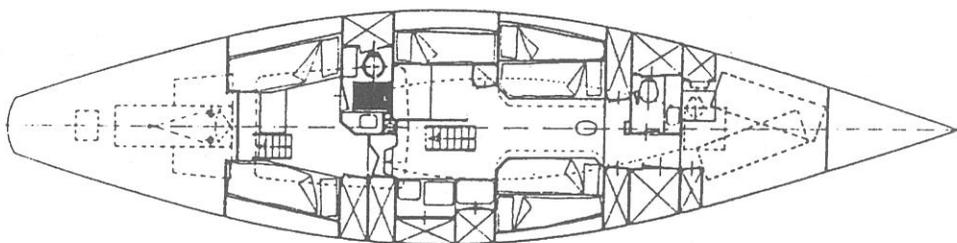
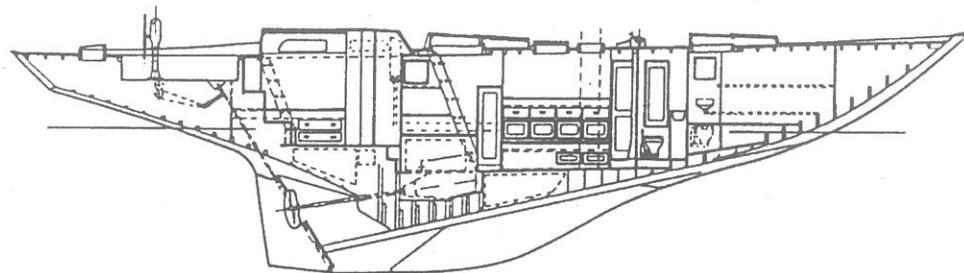
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,78
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 11,78
Cantiere di costruzione	: PARSONS	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: USA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,43
Anno varo	: 1954	Immersione	: m. 1,20
		Dislocamento	: t. 10,00
		Stazza	: t. 12,57
		Superficie velica	: mq. 67,64

FRANCA G. III



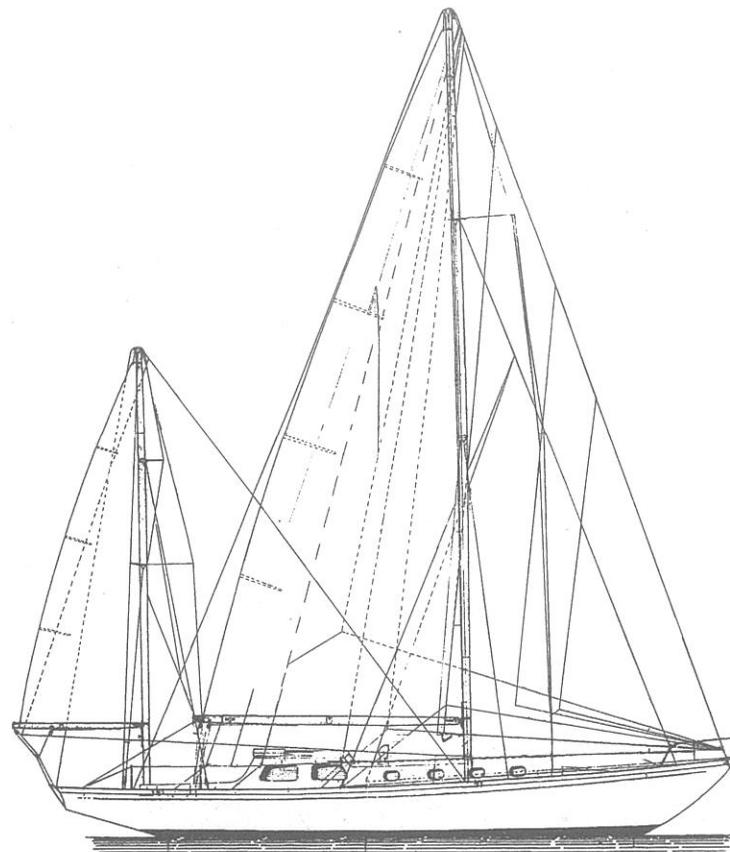
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,08
Progetto	: CARLO SCIARRELLI	Lunghezza armamento	: m. 13,08
Cantiere di costruzione	: MARIANO CRAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. 8,70
Luogo di costruzione	: TRIESTE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,26
Anno varo	: 1969	Immersione	: m. 1,96
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 22,04
		Superficie velica	: mq. 67,62

GIADAMAR



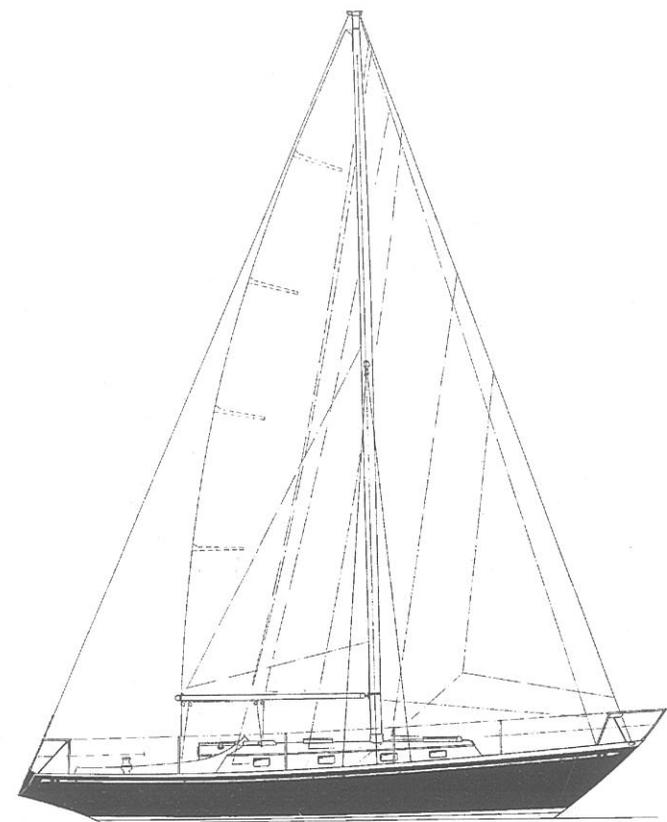
Armamento	: CUTTER MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 17,10
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 17,10
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,88
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,09
Anno varo	: 1965	Immersione	: m. 2,60
		Dislocamento	: t. 18,83
		Stazza	: t. 22,30
		Superficie velica	: mq. 119,38

GIRASOLE



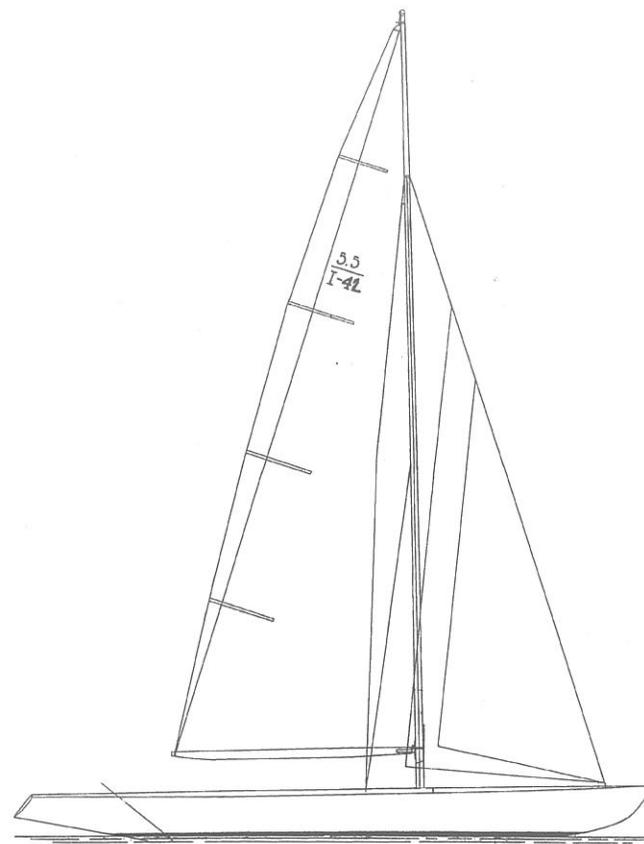
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,47
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 13,47
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,50
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,35
Anno varo	: 1958	Immersione	: m. 2,20
		Dislocamento	: t. 8,91
		Stazza	: t. 11,58
		Superficie velica	: mq. 81,40

GOLONDRINA



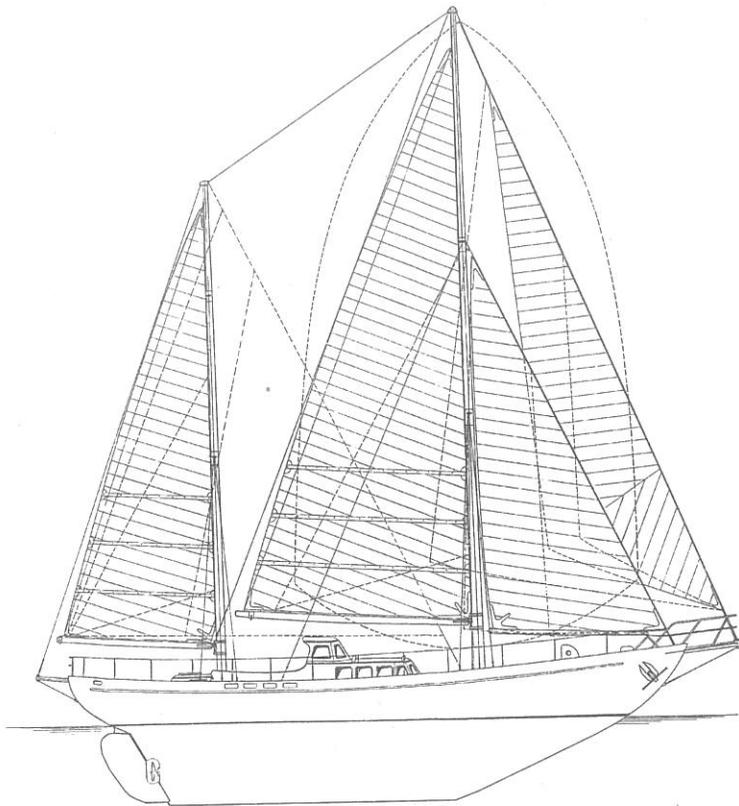
Armamento	: CUTTER MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,15
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 11,15
Cantiere di costruzione	: CARLINI	Lunghezza galleggiamento	: m. 8,13
Luogo di costruzione	: RIMINI	Larghezza fuori tutto	: m. 3,08
Anno varo	: 1968	Immersione	: m. 1,90
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 14,42
		Superficie velica	: mq. 51,18

GRIFONE



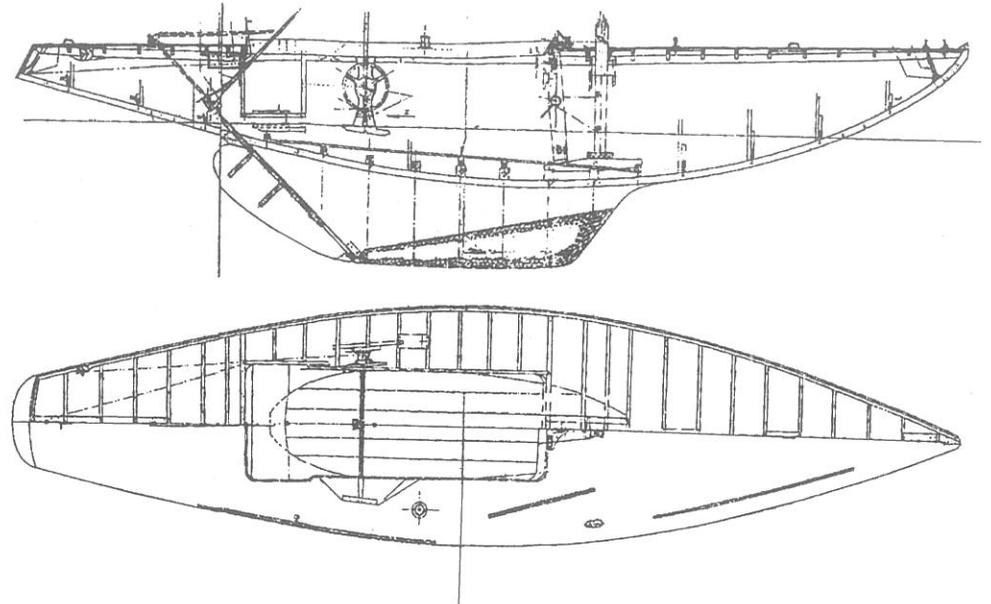
Armamento	: 5.50 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,36
Progetto	: OHLSON BROTHERS	Lunghezza armamento	: m. 9,36
Cantiere di costruzione	: SYNEYIKENS BATVARD	Lunghezza galleggiamento	: m.
Luogo di costruzione	: SVEZIA	Larghezza fuori tutto	: m. 1,91
Anno varo	: 1963	Immersione	: m. 1,35
		Dislocamento	: t. 2,05
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 31,36

JANUA MATILDA



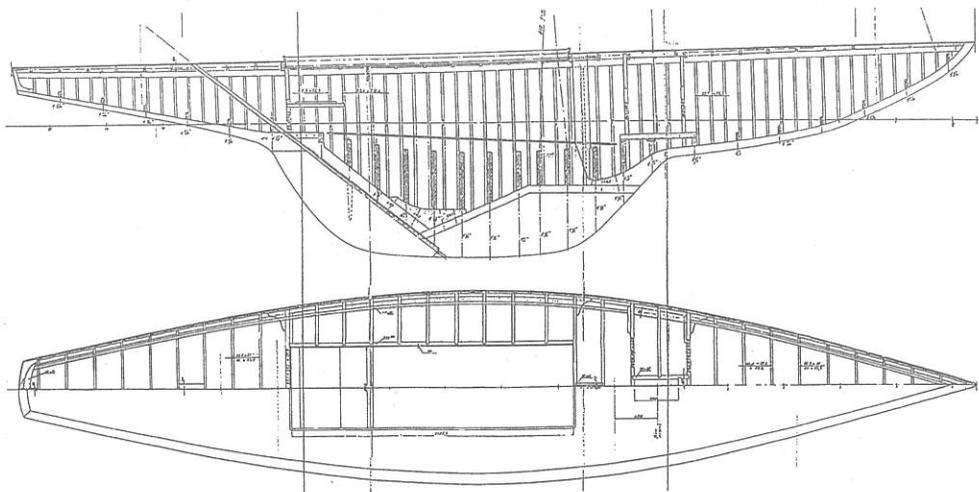
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 19,00
Progetto	: ---	Lunghezza armamento	: m. 20,40
Cantiere di costruzione	: MUJDEN	Lunghezza galleggiamento	: m. 15,76
Luogo di costruzione	: OLANDA	Larghezza fuori tutto	: m. 5,03
Anno varo	: 1951	Immersione	: m. 2,50
		Dislocamento	: t. 57,00
		Stazza	: t. 44,86
		Superficie velica	: mq. ---

KIM III



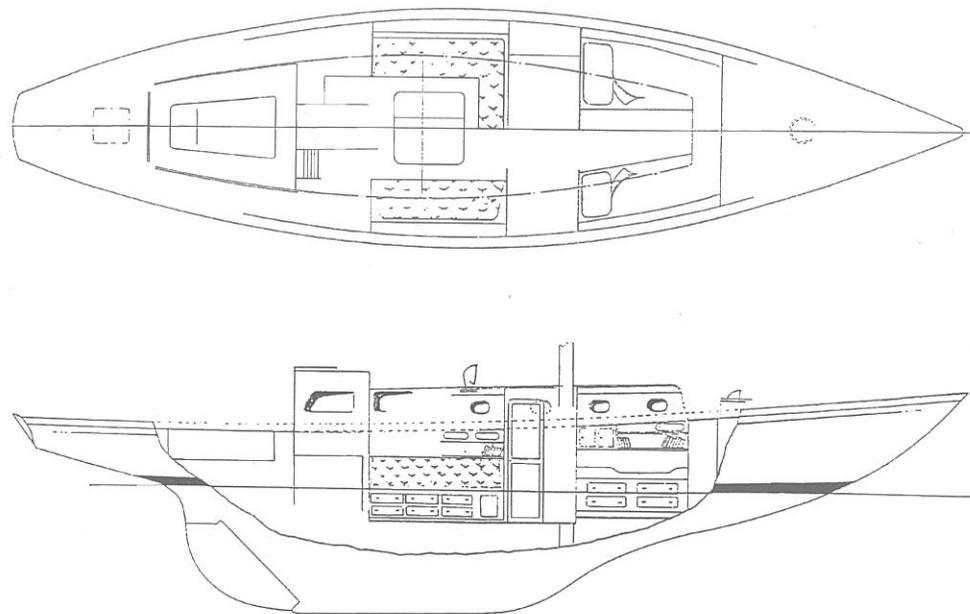
Armamento	: 4 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 6,99
Progetto	: HENRY COPPONEX	Lunghezza armamento	: m. 6,99
Cantiere di costruzione	: CHANTIER NAVAL CORSIER	Lunghezza galleggiamento	: m. 4,99
Luogo di costruzione	: PORT	Larghezza fuori tutto	: m. 1,64
Anno varo	: 1953	Immersione	: m. 1,00
		Dislocamento	: t. 0,99
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 15,78

KUKURURU



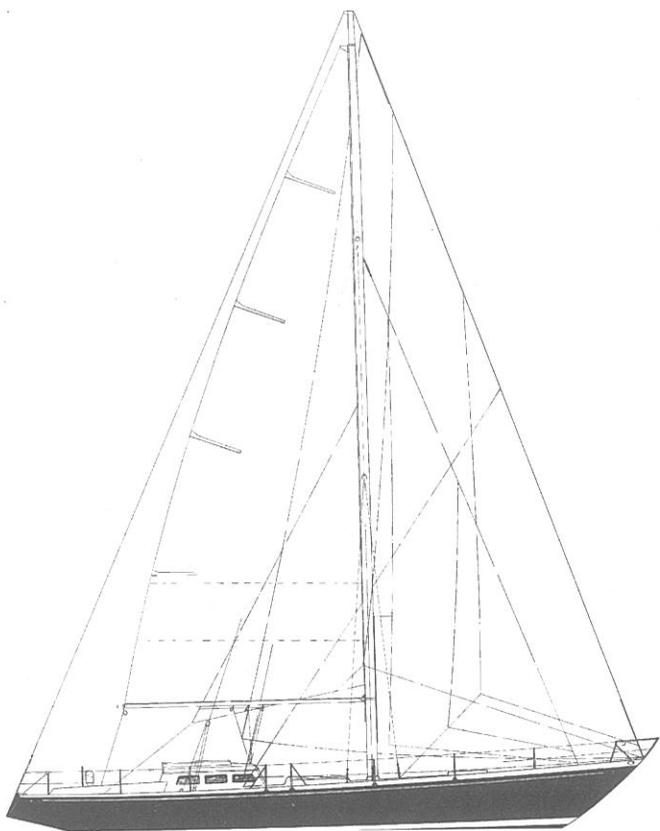
Armamento	: 5.50 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,50
Progetto	: LAURIN	Lunghezza armamento	: m. 9,50
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. 6,50
Luogo di costruzione	: VARAZZE	Larghezza fuori tutto	: m. 1,95
Anno varo	: 1953	Immersione	: m. 1,35
		Dislocamento	: t.
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 31,18

LETICIA DO SOL



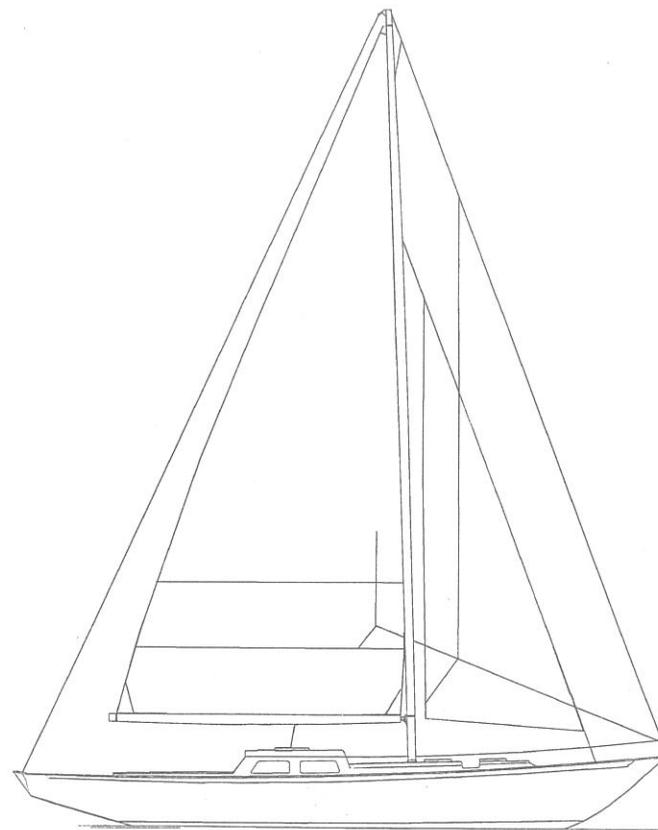
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,35
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 13,35
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,52
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,30
Anno varo	: 1958	Immersione	: m. 1,74
		Dislocamento	: t. 8,90
		Stazza	: t. 11,56
		Superficie velica	: mq. 77,24

LEVANTADES



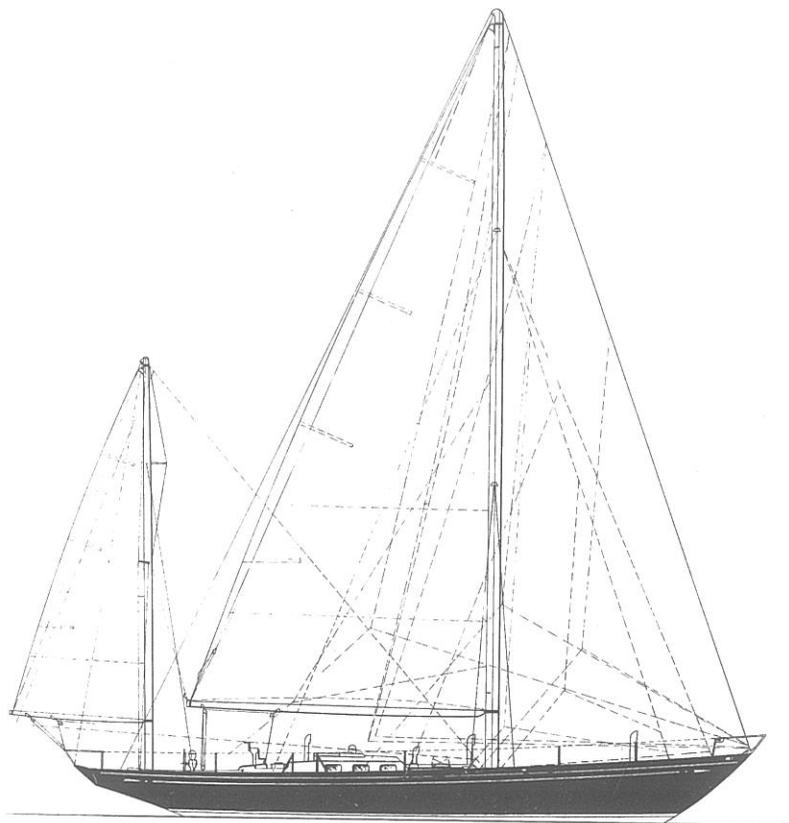
Armamento	: CUTTER MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 15,28
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 15,28
Cantiere di costruzione	: CANTIERI CARLINI	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,28
Luogo di costruzione	: RIMINI	Larghezza fuori tutto	: m. 3,90
Anno varo	: 1967	Immersione	: m. 2,28
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 17,56
		Superficie velica	: mq. 99,65

MADIFRA



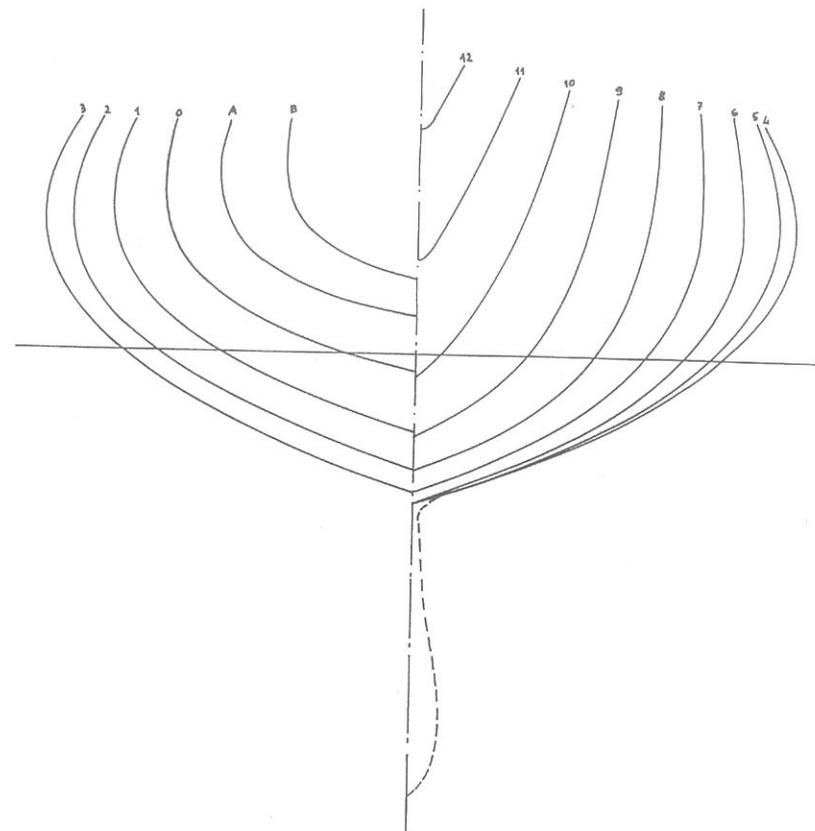
Armamento	: CUTTER MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,80
Progetto	: LAURENT GILES & PARTNERS	Lunghezza armamento	: m. 14,80
Cantiere di costruzione	: CANTIERE GINO D'ESTE	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,00
Luogo di costruzione	: FIUMICINO	Larghezza fuori tutto	: m. 3,23
Anno varo	: 1965	Immersione	: m. 2,60
		Dislocamento	: t. 18,00
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 93,22

MAIT II



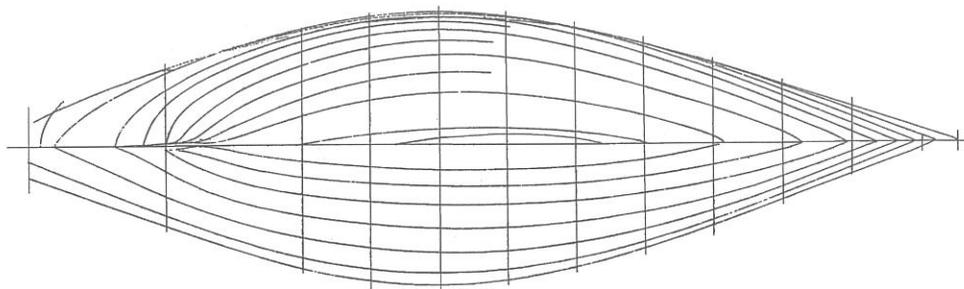
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 18,79
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 18,79
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: VARAZZE	Larghezza fuori tutto	: m. 4,17
Anno varo	: 1957	Immersione	: m. 2,67
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 25,70
		Superficie velica	: mq. 167,80

MANIA I



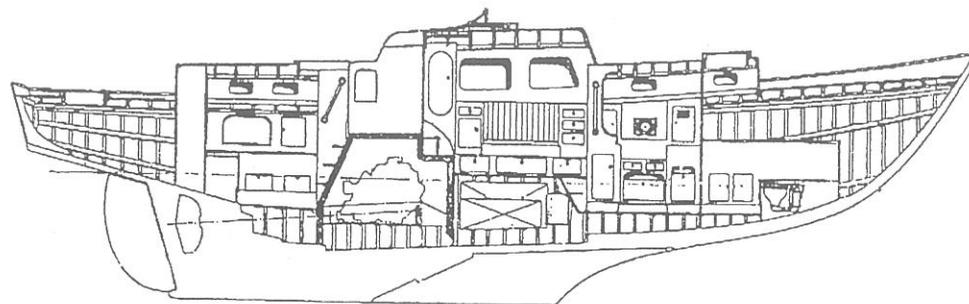
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 10,72
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 10,72
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 7,31
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,08
Anno varo	: 1970	Immersione	: m. 1,72
		Dislocamento	: t. 3,76
		Stazza	: t. 5,93
		Superficie velica	: mq. 43,12

MARIA GIOVANNA II



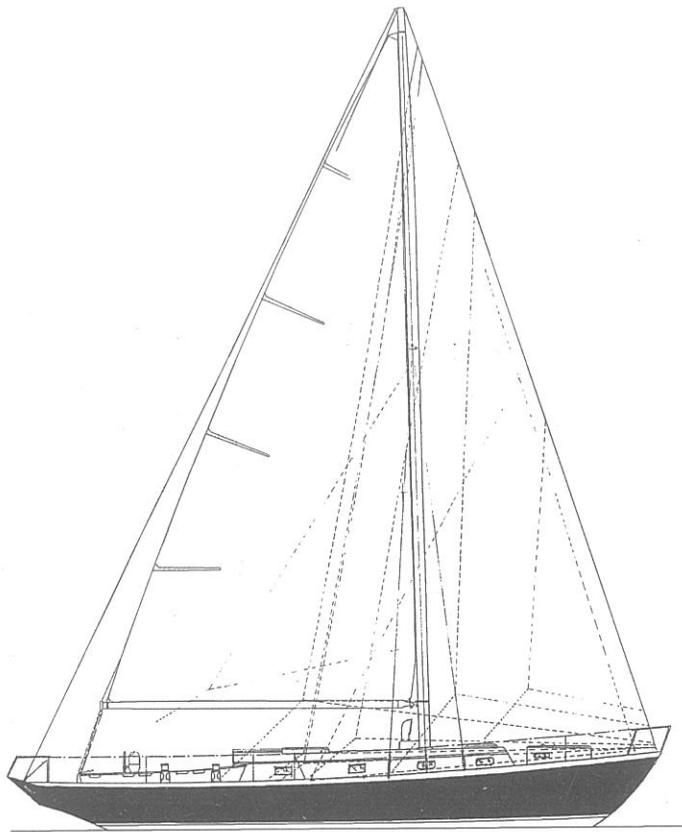
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 10,94
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 10,94
Cantiere di costruzione	: CANTIERE DI DONORATICO	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,75
Luogo di costruzione	: LIVORNO	Larghezza fuori tutto	: m. 3,21
Anno varo	: 1969	Immersione	: m. 1,85
		Dislocamento	: t. 5,80
		Stazza	: t. 12,08
		Superficie velica	: mq. 56,28

MARIE GALANTE



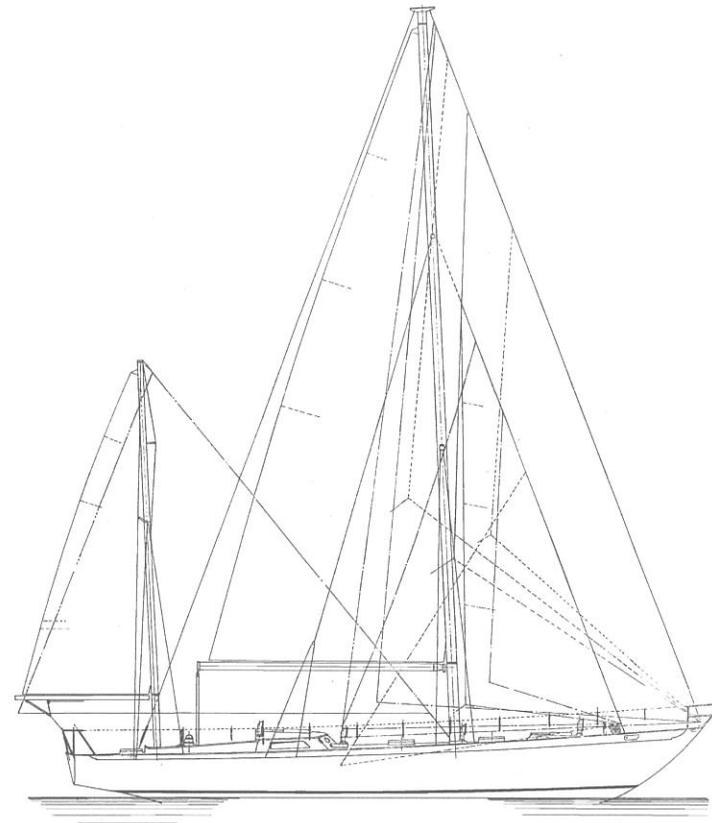
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 11,65
Progetto	: L. GILES & PARTNERS	Lunghezza armamento	: m. 11,65
Cantiere di costruzione	: CANTIERE NAVALE STURIA	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: GENOVA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,03
Anno varo	: 1962	Immersione	: m. 1,70
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 14,67
		Superficie velica	: mq. 52,75

MELISENDA



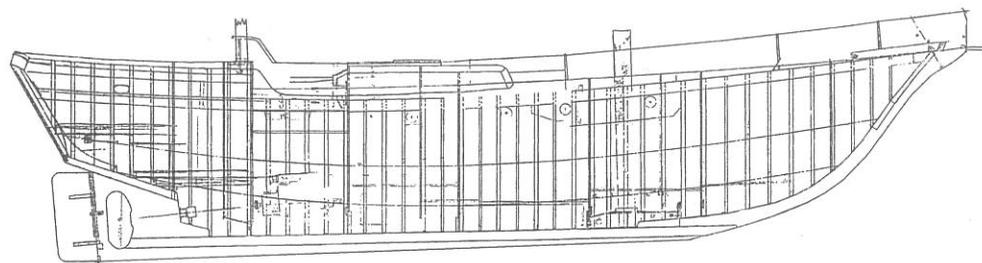
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,82
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 12,82
Cantiere di costruzione	: FLLI CARLINI	Lunghezza galleggiamento	: m. 9,00
Luogo di costruzione	: RIMINI	Larghezza fuori tutto	: m. 3,29
Anno varo	: 1965	Immersione	: m. 1,91
		Dislocamento	: t. 9,50
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 69,15

NAMAR



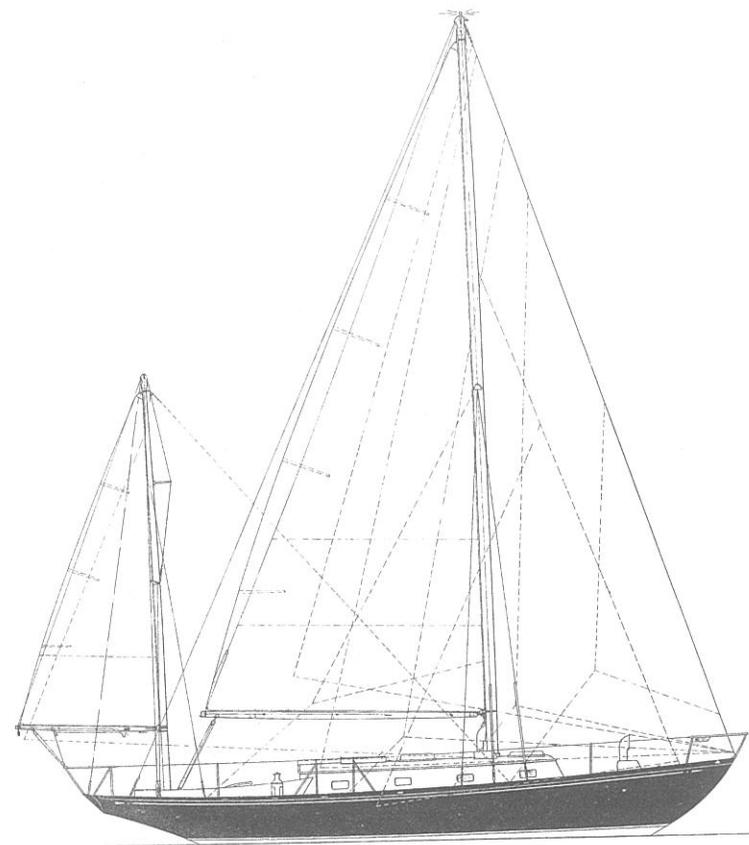
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,16
Progetto	: F. ANSELMI BORETTI	Lunghezza armamento	: m. 16,16
Cantiere di costruzione	: CANTIERE BECONCINI	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,95
Luogo di costruzione	: LA SPEZIA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,65
Anno varo	: 1964	Immersione	: m. 2,40
		Dislocamento	: t. 18,20
		Stazza	: t. 24,74
		Superficie velica	: mq. 117,30

NORA SECONDA



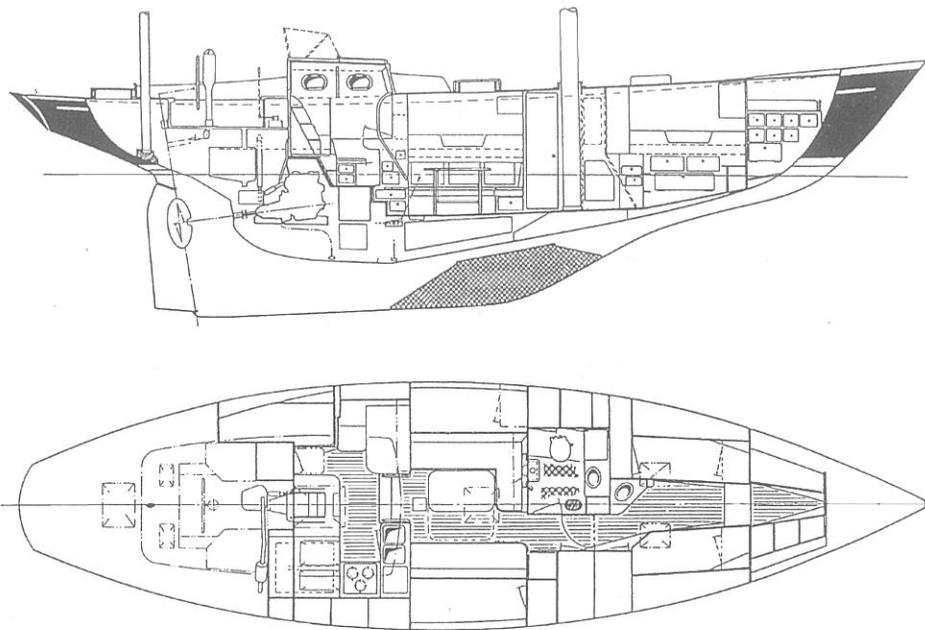
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 17,25
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 19,07
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 13,80
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,71
Anno varo	: 1970	Immersione	: m. 1,75
		Dislocamento	: t. 35,00
		Stazza	: t. 32,67
		Superficie velica	: mq. 133,69

OPTIMISTA II



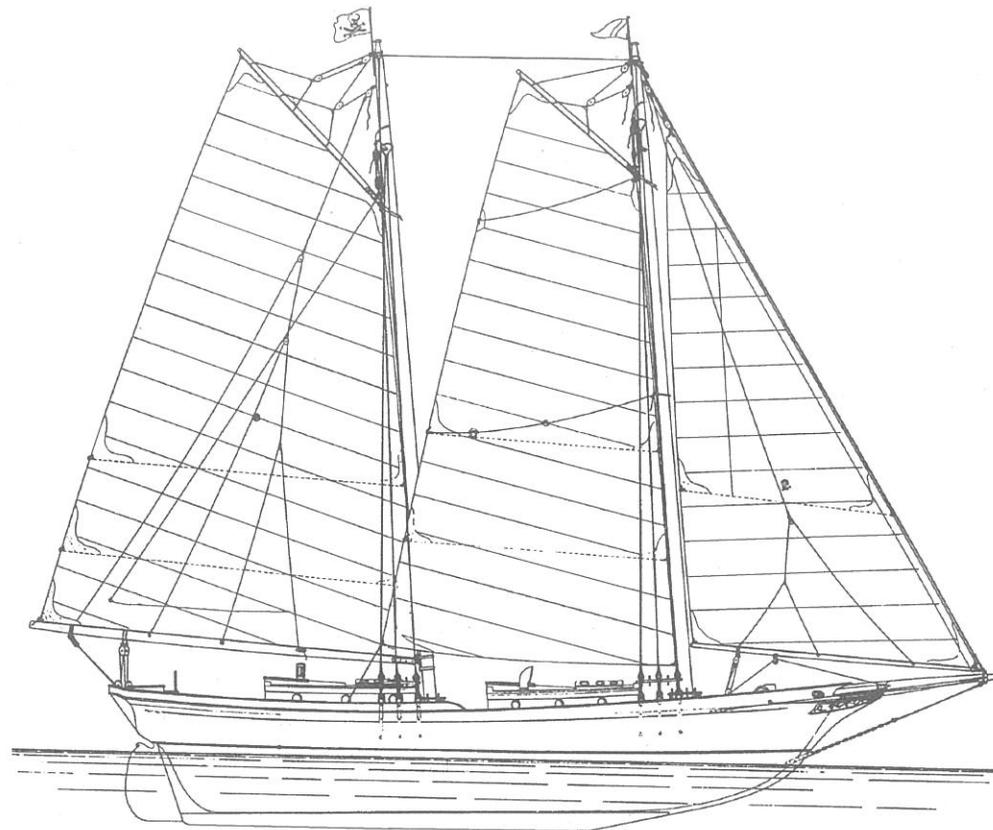
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,08
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 12,08
Cantiere di costruzione	: CANTIERE BOTTINI MARIO	Lunghezza galleggiamento	: m. 8,23
Luogo di costruzione	: MONTEVIDEO	Larghezza fuori tutto	: m. 3,42
Anno varo	: 1959	Immersione	: m. 1,10/2,20
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 11,72
		Superficie velica	: mq. 70,28

PARSIFAL



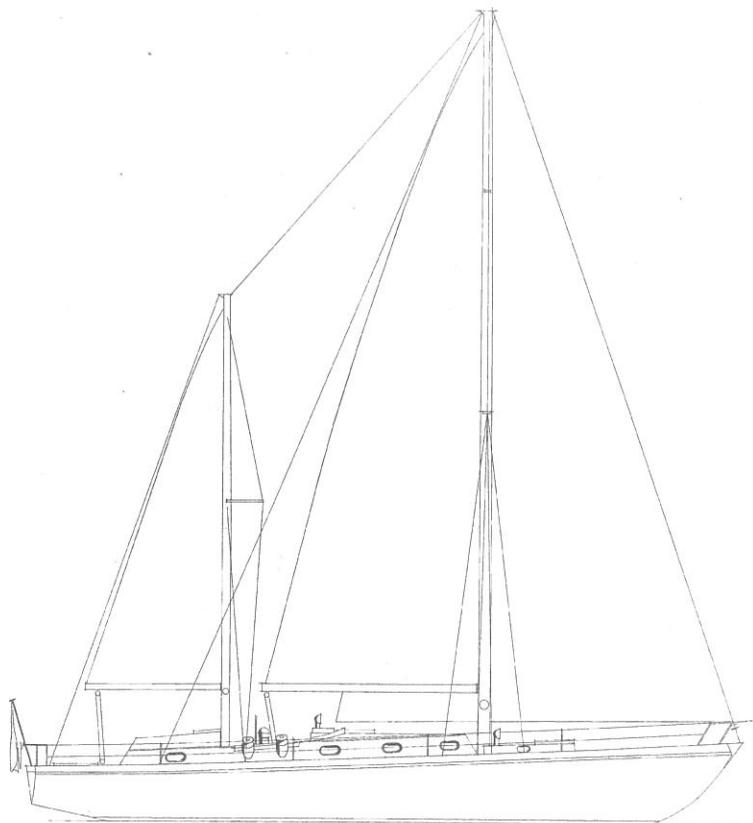
Armamento	: YAWL	Lunghezza fuori tutto	: m. 15,65
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 15,65
Cantiere di costruzione	: AAGE WALSTED	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,43
Luogo di costruzione	: THURO (Danimarca)	Larghezza fuori tutto	: m. 4,11
Anno varo	: 1973	Immersione	: m. 2,63
		Dislocamento	: t. 18,82
		Stazza	: t. 22,00
		Superficie velica	: mq. 109,46

PRESQUE ISLE



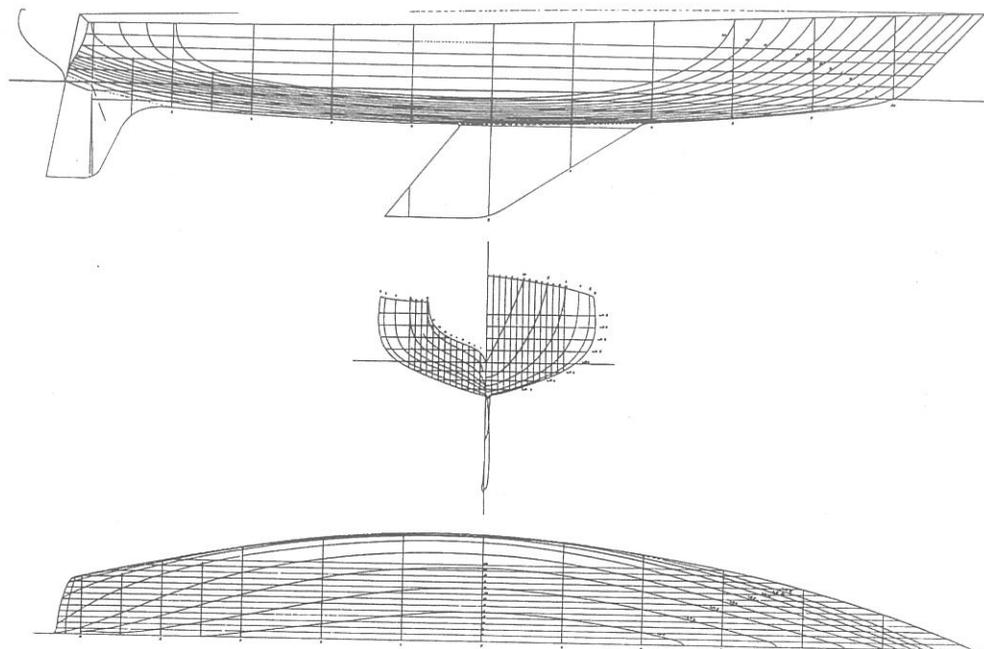
Armamento	: GOLETTA AURICA	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,15
Progetto	: FRANCIS L. HERRESHOFF	Lunghezza armamento	: m. 15,22
Cantiere di costruzione	:	Lunghezza galleggiamento	: m. 13,10
Luogo di costruzione	:	Larghezza fuori tutto	: m. 4,01
Anno varo	:	Immersione	: m. 1,51
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 22,93
		Superficie velica	: mq. ---

RORQUAL



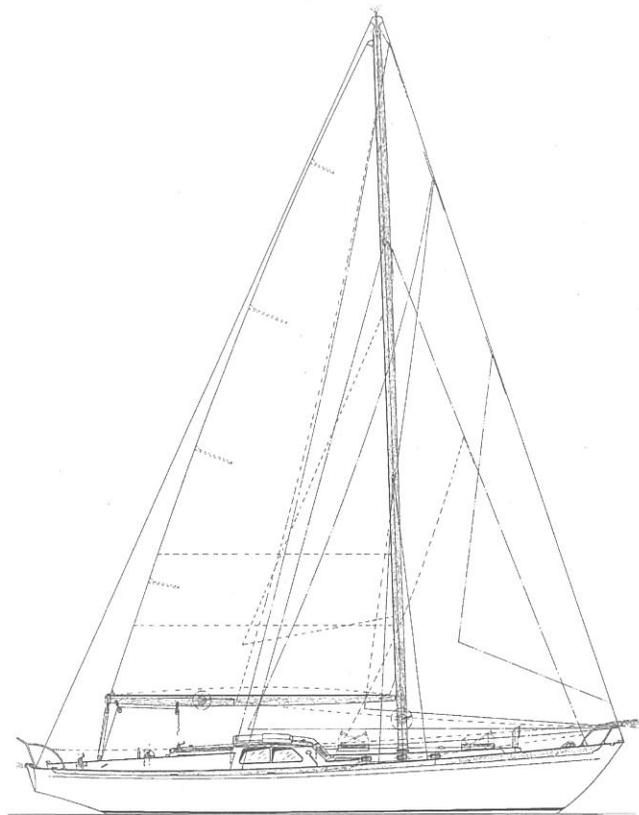
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,80
Progetto	: GEORGES AUZEPY BRENNEUR	Lunghezza armamento	: m. 12,80
Cantiere di costruzione	: ARGO CARPENTIERI	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,90
Luogo di costruzione	: LA SPEZIA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,44
Anno varo	: 1969	Immersione	: m. 1,90
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 12,75
		Superficie velica	: mq. 58,03

SAGITTARIO



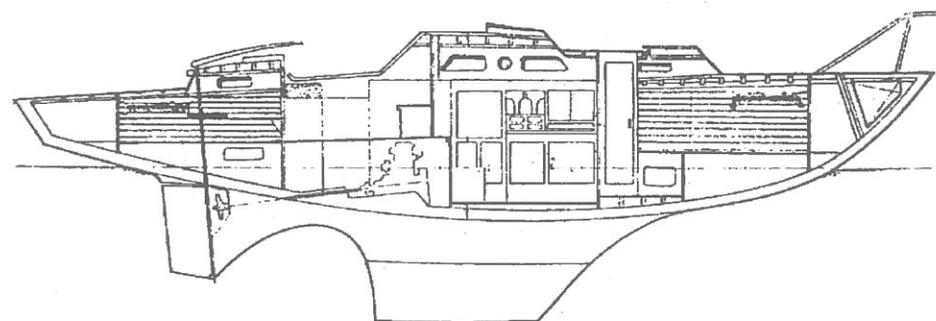
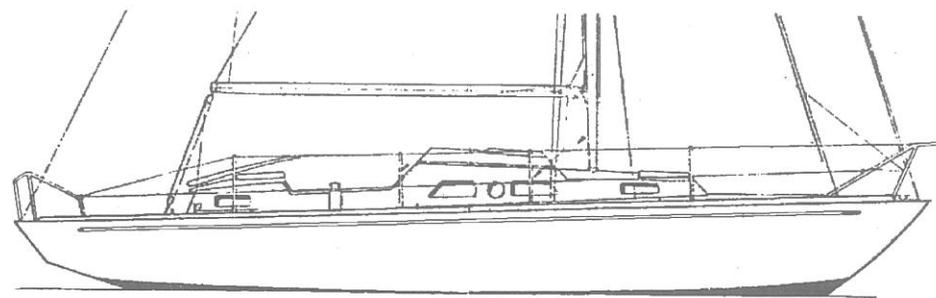
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 15,50
Progetto	: CARLO SCIARRELLI	Lunghezza armamento	: m. 15,50
Cantiere di costruzione	: CANTIERE CRAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,10
Luogo di costruzione	: TRIESTE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,66
Anno varo	: 1972	Immersione	: m. 2,05
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 85,50

SHAULA II



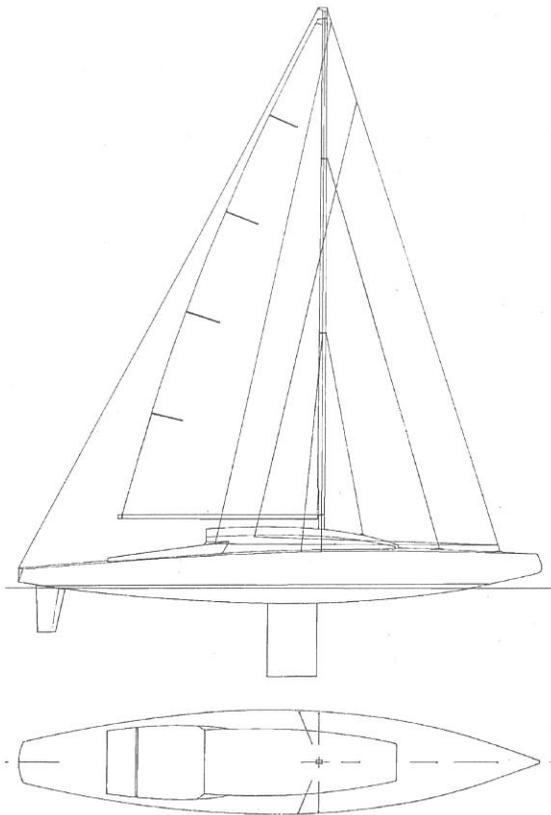
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,68
Progetto	: ---	Lunghezza armamento	: m. 14,68
Cantiere di costruzione	: CANTIERE NAUTICO COZZANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,00
Luogo di costruzione	: FOSSANASTRA (SPEZIA)	Larghezza fuori tutto	: m. 3,92
Anno varo	: 1972	Immersione	: m. 2,40
		Dislocamento	: t. 17,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 106,86

SLIJKA



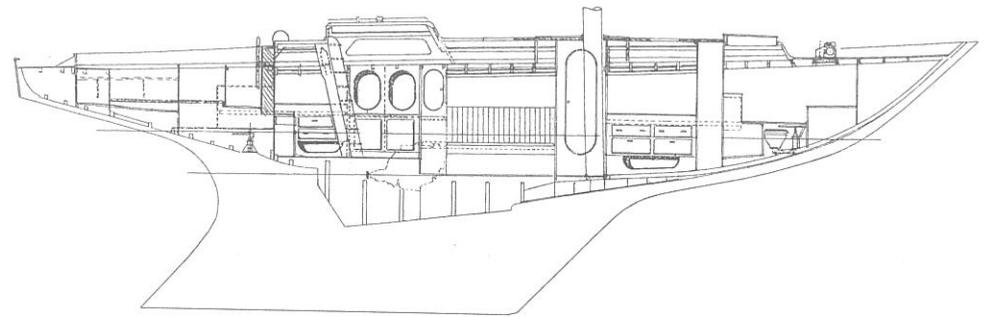
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 10,65
Progetto	: GDANSK YACHT YARD	Lunghezza armamento	: m. 10,65
Cantiere di costruzione	: GDANSK YACHT YARD	Lunghezza galleggiamento	: m. 7,60
Luogo di costruzione	: GDANSK (Polonia)	Larghezza fuori tutto	: m. 2,60
Anno varo	: 1969	Immersione	: m. 1,70
		Dislocamento	: t. 4,50
		Stazza	: t. 8,62
		Superficie velica	: mq. ---

STRALE



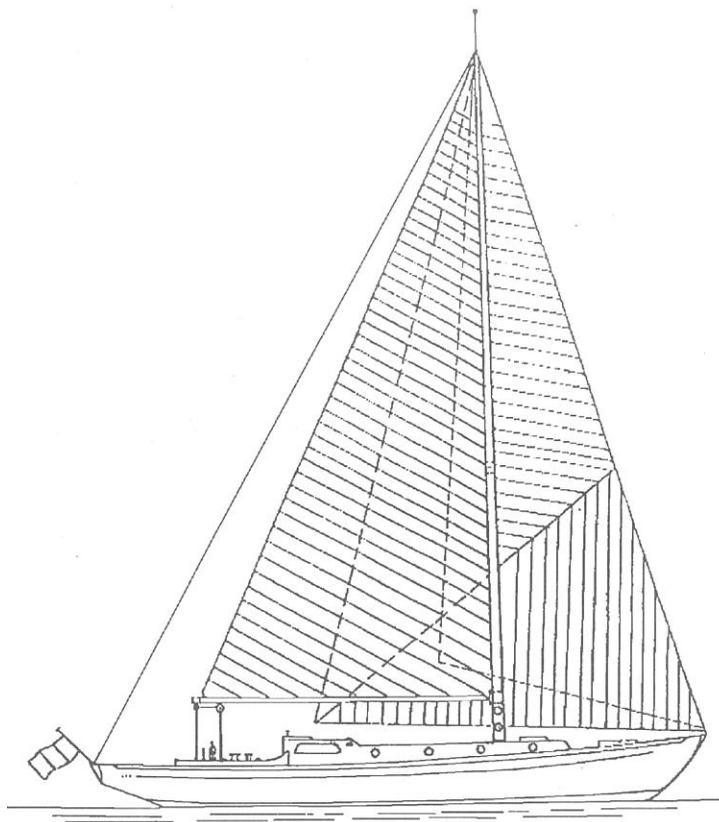
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,47
Progetto	: G. BELARDI	Lunghezza armamento	: m. 13,47
Cantiere di costruzione	: A. MONTANARI	Lunghezza galleggiamento	: m. 12,22
Luogo di costruzione	: RAVENNA	Larghezza fuori tutto	: m. 2,61
Anno varo	: 1967	Immersione	: m. 2,57
		Dislocamento	: t. 3,53
		Stazza	: t. 10,75
		Superficie velica	: mq. 64,40

SWALA



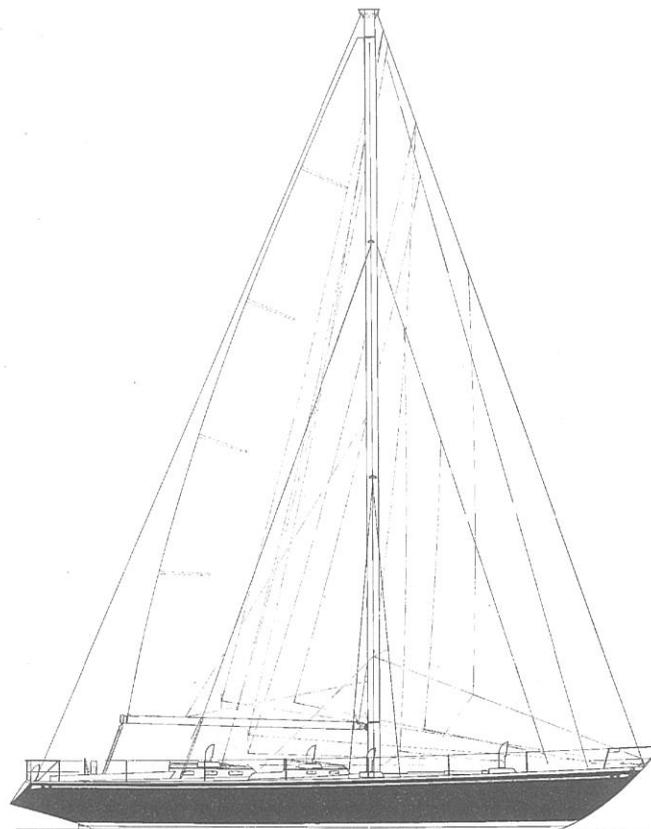
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,30
Progetto	: LAURENT GILES & PARTNERS	Lunghezza armamento	: m. 14,30
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,75
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,65
Anno varo	: 1969	Immersione	: m. 2,30
		Dislocamento	: t. 14,00
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 95,28

TAPINER XXIII



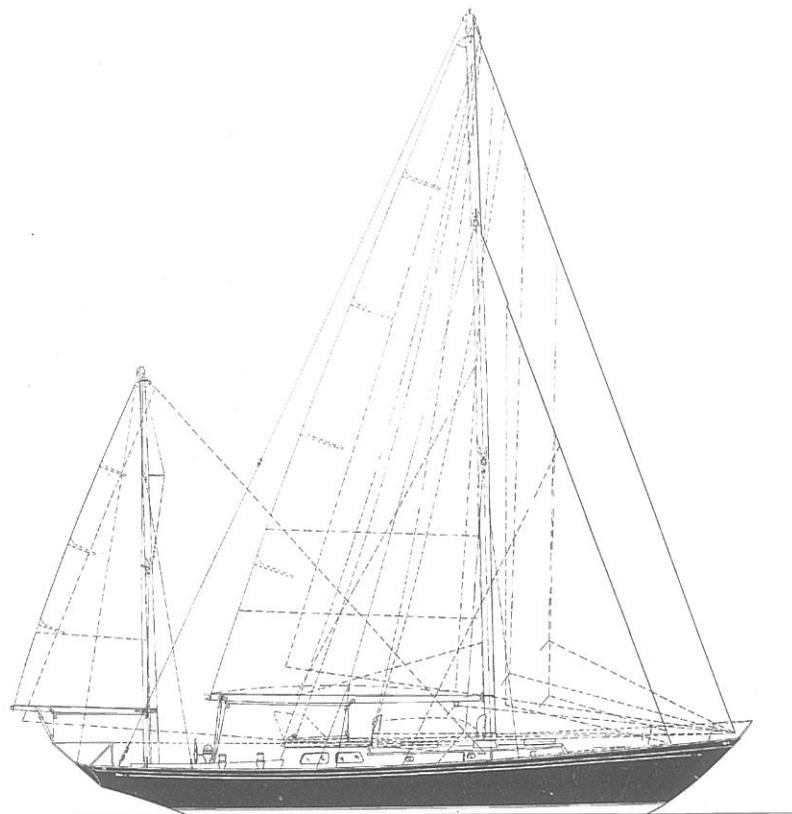
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 13,98
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 13,98
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 11,15
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,15
Anno varo	: 1953	Immersione	: m. 2,15
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. 11,91
		Superficie velica	: mq. ---

TARANTELLA



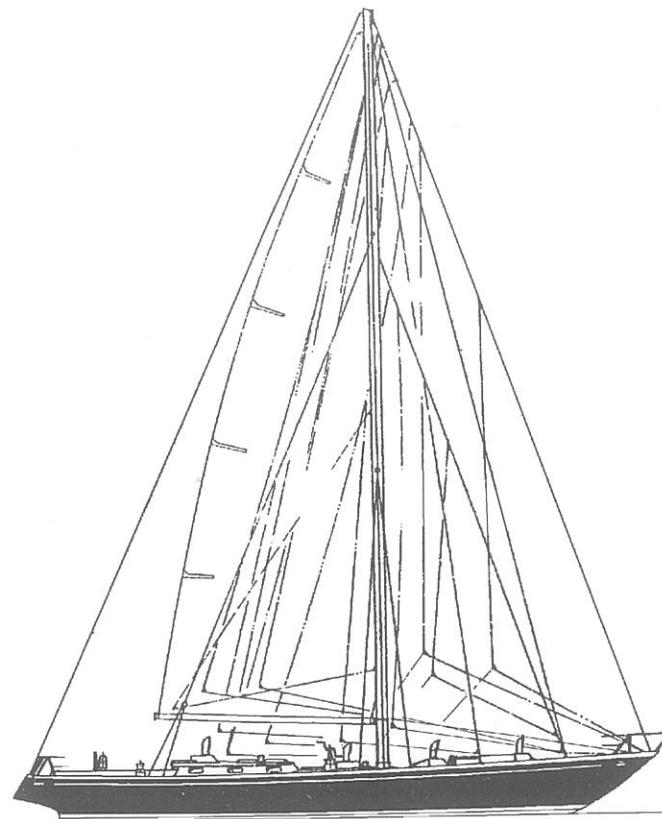
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 16,60
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 16,60
Cantiere di costruzione	: CANTIERE ELLI CARLINI	Lunghezza galleggiamento	: m. 12,07
Luogo di costruzione	: RIMINI	Larghezza fuori tutto	: m. 4,45
Anno varo	: 1969	Immersione	: m. 2,56
		Dislocamento	: t. 19,20
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 118,76

TIKAROA III



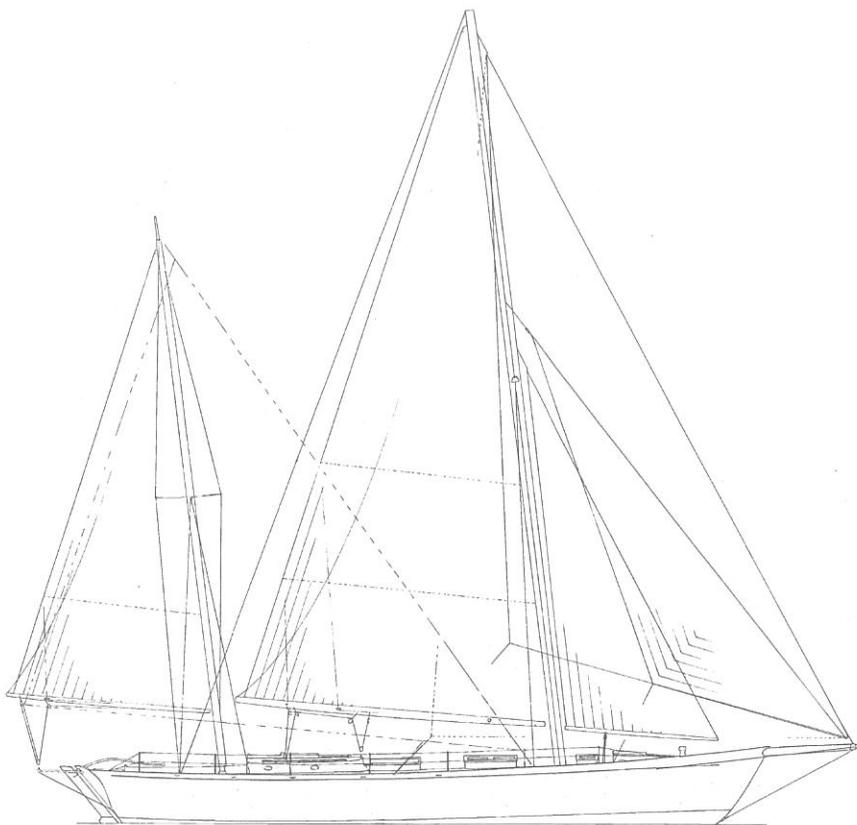
Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,76
Progetto	: SANGERMANI	Lunghezza armamento	: m. 14,76
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 10,21
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,76
Anno varo	: 1964	Immersione	: m. 2,10
		Dislocamento	: t. 13,50
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq.

ULISSE



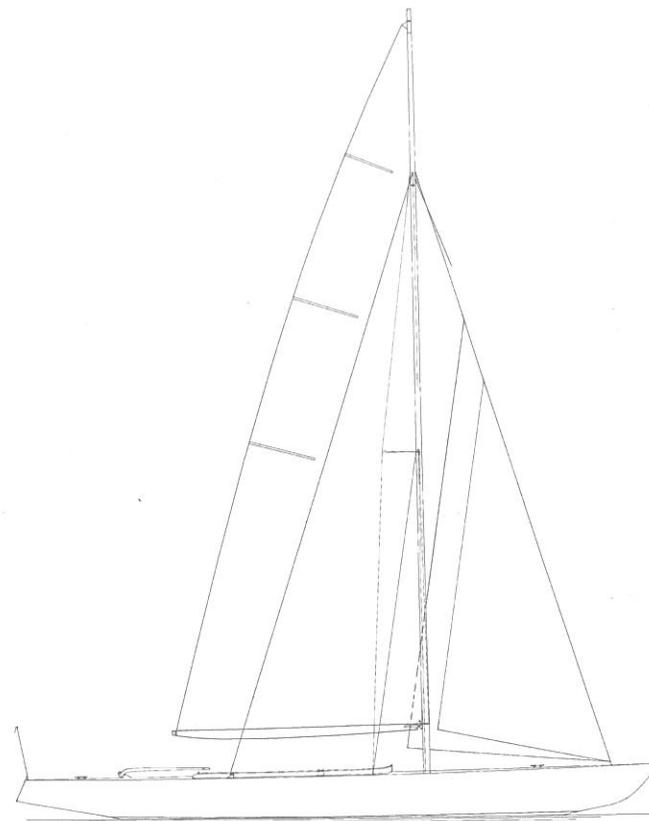
Armamento	: SLOOP MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 19,70
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 19,70
Cantiere di costruzione	: CANTIERE SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 14,48
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 4,86
Anno varo	: 1972	Immersione	: m. 2,95
		Dislocamento	: t. 28,50
		Stazza	: t. 35,60
		Superficie velica	: mq. 175,08

VALENTINA



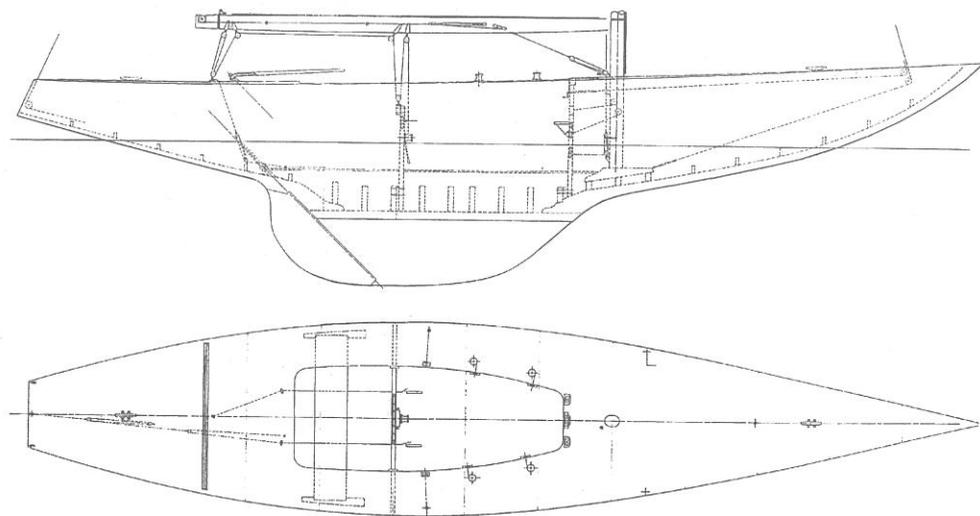
Armamento	: KETCH MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 14,80
Progetto	: CARLO SCIARRELLI	Lunghezza armamento	: m. ---
Cantiere di costruzione	: GRISMAN & GIRALDI	Lunghezza galleggiamento	: m. 12,60
Luogo di costruzione	: TRIESTE	Larghezza fuori tutto	: m. 3,60
Anno varo	: 1984	Immersione	: m. 1,65
		Dislocamento	: t. 14,50
		Stazza	: t. 24,57
		Superficie velica	: mq. ---

VOLOIRA



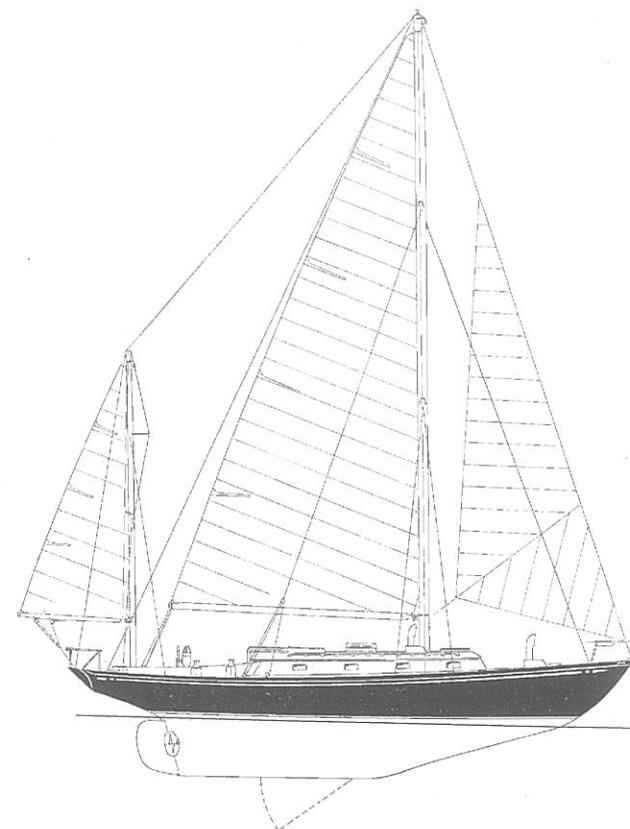
Armamento	: 5.50 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,42
Progetto	: BAGLIETTO	Lunghezza armamento	: m. 9,42
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. 7,27
Luogo di costruzione	: VARAZZE	Larghezza fuori tutto	: m. 1,90
Anno varo	: 1954	Immersione	: m. 1,35
		Dislocamento	: t.
		Stazza	: t.
		Superficie velica	: mq. 30,74

VOLOIRA III



Armamento	: 5,5 m S.I.	Lunghezza fuori tutto	: m. 9,13
Progetto	: R. HUNT	Lunghezza armamento	: m. 9,13
Cantiere di costruzione	: CANTIERI BAGLIETTO	Lunghezza galleggiamento	: m. ---
Luogo di costruzione	: VARAZZE	Larghezza fuori tutto	: m. ---
Anno varo	: 1963	Immersione	: m. ---
		Dislocamento	: t. ---
		Stazza	: t. ---
		Superficie velica	: mq. 31,56

VOSCIÀ



Armamento	: YAWL MARCONI	Lunghezza fuori tutto	: m. 12,15
Progetto	: SPARKMAN & STEPHENS	Lunghezza armamento	: m. 12,15
Cantiere di costruzione	: CANTIERI SANGERMANI	Lunghezza galleggiamento	: m. 8,28
Luogo di costruzione	: LAVAGNA	Larghezza fuori tutto	: m. 3,43
Anno varo	: 1959	Immersione	: m. 2,00
		Dislocamento	: t. 8,50
		Stazza	: t. 11,36
		Superficie velica	: mq. 71,68

Yacht iscritti Registro "A - EPOCA" - senza piani disponibili

nome	dimensioni		armamento	progetto	costruttore	luogo	anno
	lunghezza f.t.	larghezza f.t.					
ALBELIMAR II	9.85	2.18	sloop Marconi	Baglietto	Cantieri Baglietto	Varazze	1946
CAPTAN LIPARI	20.20	nd	ketch Marconi	Castellini	Cant. Navali di Recco	Recco	1947
CATINA VI	14.10	2.64	8 m S.I.	V. Beltrami	Cant. V. Beltrami e figli	Vernazzola	1936
DAN D-43	10.86	1.83	6 m S.I.	Bjarne Aas	Bjarne Aas	Fredrikstad (DK)	1931
GIOANNA	10.87	2.43	cutter Marconi	Cesare Sangermani	Cantieri Sangermani	Lavagna	1951
KARINA	5.18	nd	cutter Marconi	nd	nd	Istria	1942
KIPAWA	16.52	3.36	cutter Marconi	C. Jensen	SoonSlip og Baat A/S	Soon	1938
LASSE	18.20	3.27	cutter Marconi	nd	nd	nd	1940
MANTA	13.85	3.50	cutter Marconi	nd	Cantiere Tarabocchia	Lussimpiccolo	1935
MARO' II	11.87	2.46	sloop Marconi	V. Baglietto	Cantieri Baglietto	Varazze	1938
MEHALAH	12.50	2.92	sloop Marconi	H.G.May	Berthon Boat Co.	Lymington	1947
MIZAR III	11.20	1.83	6 m S.I.	Sparkman & Stephens	Cantieri Sangermani	Lavagna	1947
RONELA	12.10	3.05	cutter Marconi	Walton Yacht	Walton Yacht	Londra	1935
SAN MARCO	6.72	2.10	cutter Marconi	nd	nd	nd	1907
SORELLA	8.30	2.80	cutter aurico	Dan Hutcher	Dan Hutcher	Southampton (U.K.)	1858
SPRUIIN	6.91	nd	Star	W. Gardner	Cantiere Costaguta	Voltri	1946
SUMURUN	28.65	5.06	ketch Marconi	W. Fife III	W. Fife & Sons	Fairlie	1914
UNION	13.72	3.20	cutter Marconi	F. Shepherd	Berthon Boats Co.	Lymington	1935

Yacht iscritti Registro "B - CLASSICI" - senza piani disponibili

nome	dimensioni		armamento	progetto	costruttore	luogo	anno
	lunghezza f.t.	larghezza f.t.					
ALCINA	11.70	3.60	sloop Marconi	C. Sciarrelli	Cantiere M. Craglietto	Trieste	1973
AMADAEUS	17.08	3.84	cutter Marconi	V. Beltrami	Cant. V. Beltrami e figli	Vernazzola	1960
CALIGO	22.86	5.35	yawl Marconi	C. Sangermani	Cantieri Sangermani	Lavagna	1966
CALOGIA	11.00	2.60	cutter Marconi	nd	C. Medit. F.lli Gallinari	Anzio	1960
CIN CIN	12.15	3.55	sloop Marconi	W. Tripp	Cantiere De Dood	Brema (D)	1964
DALGRA III	9.46	nd	5.50 m S.I.	H. Copponex	Ch.Nav. Corsier Port	Ginevra (CH)	1957
DON QUIJOTE	17.05	3.80	ketch Marconi	G. Frers Sr.	Cant. Nav. G. Frers	Buenos Aires	1953
EOS I	16.82	3.92	yawl Marconi	Laurent Giles & Partns.	Cantieri Sangermani	Lavagna	1962
FERDI I	9.41	2.48	sloop Marconi	T. Sunden	AB Telfa	Goteborg (S)	1965
FLYING FOX	15.24	3.35	cutter Marconi	Uffa Fox	Medina Yachts Ltd.	Goteborg (S)	1951
KERIOS	23.65	5.44	ketch Marconi	Laurent Giles & Partns.	Cant. It. di Porta a mare	Cowes (U.K.)	1951
MAI PIU'	12.67	3.47	sloop Marconi	Sparkman & Stephens	Cantiere M. Craglietto	Pisa	1961
MALUCA	9.48	2.70	cutter Marconi	nd	Cant. Primo Bugliani	Trieste	1973
MARAMEO	9.20	2.50	sloop Marconi	nd	Cant. Primo Bugliani	Marina Carrara	1961
MARIE LAURE	10.05	2.80	sloop Marconi	J. Illingworth	C. Nav. M. Merani e C.	Civitanova Marche	1965
MERICA	9.45	1.93	5.50 m S.I.	P. Baglietto	Cant. Nav. Aristocraft	Sanremo	1962
MIO MAO	8.52	2.13	sloop Marconi	H. Hallberg	Cantieri Baglietto	Varazze	1958
MITZY	11.43	3.00	sloop Marconi	Sparkman & Stephens	H. Hallberg	Kungsviken (S)	1961
NEREIDE	8.95	nd	sloop Marconi	D. Salata	Roberto Carlini	1962	1962
NINA V	14.74	3.44	5.50 m S.I.	Laurent Giles & Partns.	Dario Salata	Rapallo	1964
ORNELLA III	20.90	4.90	sloop Marconi	R. Clark	Cant. V. Beltrami e figli	Vernazzola	1952
PAN II	11.10	2.86	sloop Marconi	A. Buchanan	Cant. Port Hamilton	Port Hamilton	1963
PAOLOMARIA	12.38	3.10	cutter Marconi	nd	Cant. Guido Apollonio	Trieste	1968
PEER GYNT	8.40	2.24	sloop Marconi	Amiel	Cant. Nautico Kantrida	Fiume	1960
PERLA	14.90	3.48	sloop Marconi	C. Sangermani	Félix Silvestro	Nizza	1956
SANTA LUCIA	6.97	2.12	bilancella sarda	nd	Cantieri Sangermani	Lavagna	1958
SHAULA	14.20	nd	ketch Marconi	C. Sciarrelli	G. Rais	Cagliari	1950
TWINS VIII	9.59	1.81	5.50 m S.I.	P. Baglietto	Cant. F.lli Marchi	Venezia	1974
TWINS XI	9.87	1.90	5.50 m S.I.	Ohlson	Cantieri Baglietto	Varazze	1956
VANESSA	13.80	3.72	sloop Marconi	G. C. Carcano	Kungsors Batvard	1960	1960
					C. Medit. F.lli Gallinari	Anzio	1973

INDICE

Direzione Generale	Pag. 5
Statuto	» 7
Regolamento interno	» 13
Regolamento per la stazza	» 25
Cronistoria	» 51
Soci Onorari	» 56
Soci Fondatori	» 57
Soci di Diritto	» 60
Yacht iscritti Guidone Sociale d'Onore	» 71
Yacht iscritti "Registro A - Epoca"	» 81
Yacht iscritti "Registro B - Classici"	» 127
Yacht iscritti "Registro A - Epoca" senza piani disponibili	» 182
Yacht iscritti "Registro B - Classici" senza piani disponibili	» 183