MUMA MUSEO DEL MARE MILAZZO

SEA BEYOND MUMA Cassiopea PROJECT

SEA BEYOND

unesco Intergovernmental Oceanographic Commission

2021 2030 United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development

PRADA RE-NYLON

Genova, Yacht Club Italiano,
Assemblea soci AIVE,
5 Aprile 2025
Carmelo Isgró, Biologo,
Fondatore e Direttore del
MuMa Museo del Mare Milazzo

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

La storia di Cassiopea

Presentazione

Sono andato in acqua ed ho scarnificato 10 tonnellate di carne

Rete da pesca illegale

Plastica che ho trovato nella sua pancia

Vertebre del capodoglio

HO RICOSTRUITO LO SCHELETO DEL CAPODOGLIO POSIZIONANDO:

PLASTICA

RETE DA PESCA ILLEGALE

«

Francesco, detto “Siso”

Castello Milazzo
Sicilia

1527: Chiesa

1600: Fortezza

1830: Prigione

2019: Museo

MUMA

MUSEO DEL MARE
MILAZZO

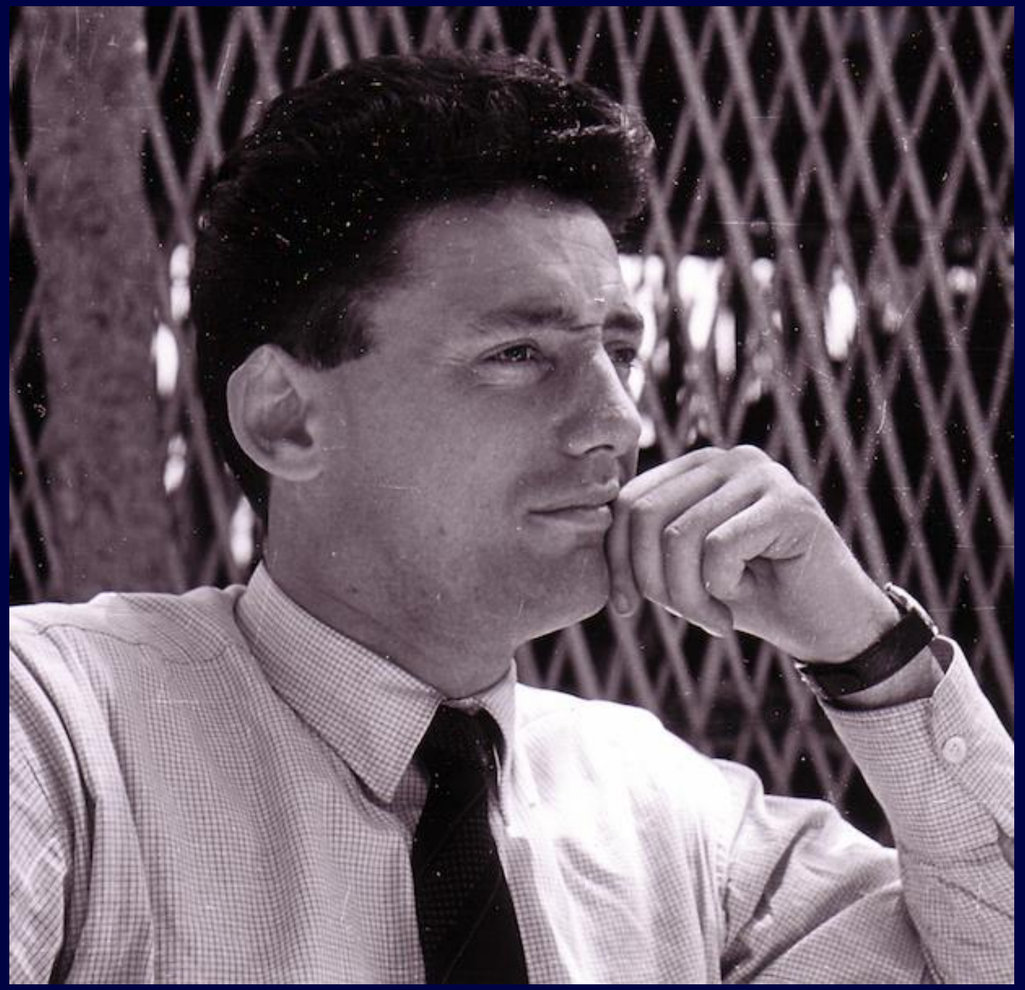
Premiato dalla Commissione Europea
DG Mare on European Maritime Day (EMD) 2022

Educazione
ambientale

Salvatore Molino

ec26

ec26

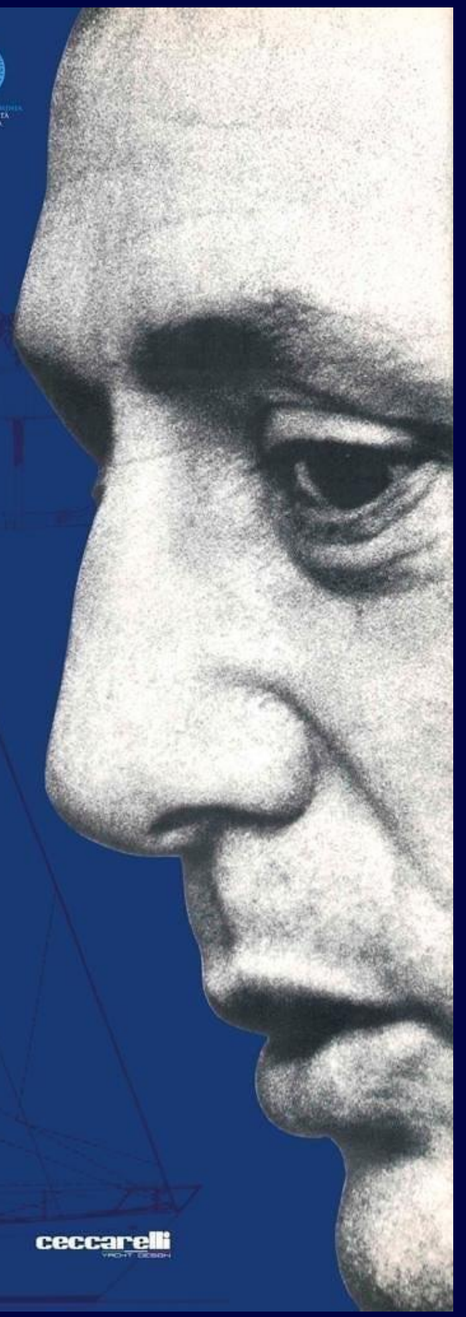


Regione Emilia-Romagna
Comune di Ravenna
Camera di Commercio Ravenna
Istituzione Biblioteca Classense
Fondazione Flaminia per l'Università in Romagna

EPAMINONDA CECCARELLI
1925-2011
L'UOMO E IL PROGETTISTA
architetture di terra e acqua

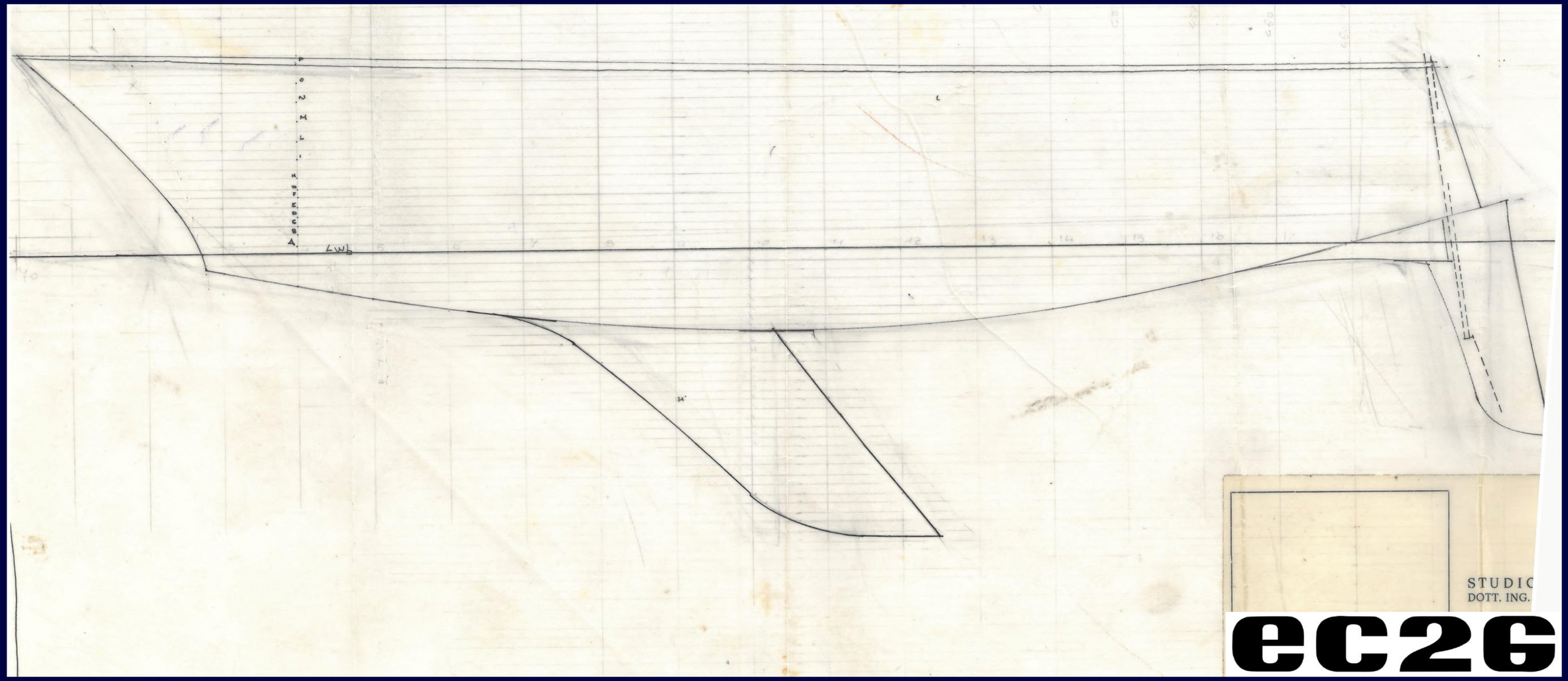
7 APRILE
27 MAGGIO
2023

BIBLIOTECA CLASSENSE
MANICA LUNGA
Via Baccarini 5 Ravenna



Ordine degli Ingegneri Ravenna
Ordine degli Architetti Ravenna
AS.PRO.NA.DI
Circolo Velico Ravennate
ceccarelli yacht design

Giovanni Ceccarelli


LWL
STUDIO
DOTT. ING.
ec26

1976
RA30190

Epaminonda Ceccarelli, ingegnere industriale, borsista alla Scuola superiore di ingegneria aeronautica, da venticinque anni si dedica allo studio e alla progettazione di scafi da regata e da crociera. La sua prima barca è stata il Malaguegna, un classe C in fasciame e ordinate fisse, poi, via via, il Saula, prima classe di 16 metri in legno incollato, il Bella Ciao, un terza classe a tre spigoli (che nel 1960, quando fu costruito, anticipava alcune soluzioni ritrovate poi nel Passatore), il Classis 26, il Betelgeuse un prima classe di 16 metri in acciaio, il Boxer disegnato per il Cantiere Classis e l'EC8 progettato per il Cantiere Padano.
Accanto ai due prototipi che presentiamo, l'EC26, un quarter tonn., e l'EC9 un half tonn., che verranno probabilmente trasferiti alla serie e che formano l'oggetto della nostra intervista con il designer romagnolo, Ceccarelli ha progettato per il Cantiere La Vela di Ascoli Piceno una imbarcazione di 6 metri in plastica, carrellabile. In fase di progettazione sono un 14 metri in legno, un 11 metri di serie per il Cantiere Padano, in plastica naturalmente, un half tonn. in acciaio, e due barche in legno laminato: un 10 metri da regata e un 35 piedi che verrà costruito dal Cantiere Folletti sul lago di Garda.

CECCARELLI
DUE PROTOTIPI "AL LIMITE"

Quali scopi e quali obiettivi si proponeva disegnando l'EC 26 e l'EC 9?

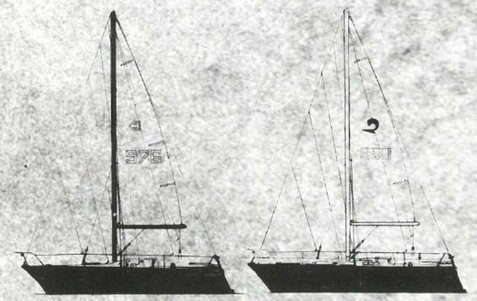
Ho disegnato queste due imbarcazioni da regata quale base di premessa e studio per la serie, convinto come sono che dalla sperimentazione in regata si possano trarre gli elementi validi da trasferire nella serie. La prima parte della esperienza è stata quella di creare due imbarcazioni, una nella quinta e una nella sesta classe Ior, strutturalmente al limite per vedere fino a qual punto si poteva arrivare con i valori di resistenza. Ho ricavato lo scafo da stampo laminato a freddo su forma. Per una maggiore precisione di lavorazione lo stampo è totalmente a perdere; ho cercato di irrigidire le strutture non in progetto ma sul vivo così come si fa una struttura all'impronta. Gli elementi interni diventano così essenziali e in continuità con il fasciame stesso. Il legno usato, di essenza leggera (con dieci anni di invecchiamento naturale), non è tranciato ma segato, e mi ha permesso di ottenere un peso globale inferiore al previsto. Le difficoltà maggiori in questi prototipi di legno si incontrano nell'arrivare al limite della resistenza senza entrare nella fascia di pericolosità o comunque senza incorrere in inutili aumenti di peso. La difficoltà esecutiva oggi si incontra quando ci si accorge che le capacità di lavoro dell'esecutore medio tendono a scendere qualunque sia il costo dell'opera, mentre invece la capacità inventiva del progettista tende a specializzarsi ed a creare forme strutturali sempre più resistenti. Altra difficoltà è la messa a punto e la conoscenza dei limiti di impiego della barca nelle varie andature, tutti elementi che si ricavano dopo molte regate. Il modo di condurre la barca deve essere sempre appropriato allo scafo.

Perché lei costruisce barche con la poppa grande?

Questa poppa ha dimensioni volumetricamente importanti o meglio essa è uscita in quella forma dal risultato delle linee idrodinamiche. Non è « voluta », ma è il risultato della forma. Pertanto anche se in qualche punto come a prora ci sono delle leggerissime forzature per ottenere qualche beneficio di stazza, il tutto è esclusivamente legato alla capacità di navigare della barca: infatti le sezioni trasversali sono normali, le superfici bagnate non sono

segue

TABORRI



Scheda tecnica dell'EC 26

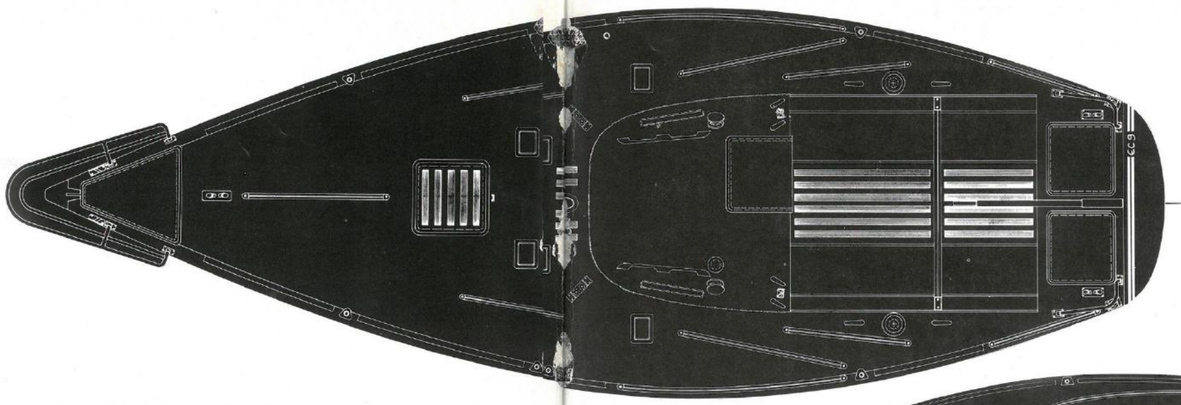
Questo è il prototipo dell'EC 26, disegnato da Epaminonda Ceccarelli e costruito dal Cantiere Casadio di Ravenna. È stato concepito esclusivamente per la regata ma con la possibilità di trasferimento in serie di fibreglass. Il materiale usato è il legno laminato incollato con colle resorcinico-fenoliche. Ha un dislocamento medio-leggero (quindici quintali) con un rapporto dislocamento-bulbo di quasi il 47 per cento.
Da notare la prora a coltello nella parte immersa, che consente un allungamento delle linee d'acqua e una notevole profilatura di penetrazione nell'onda. Il timone intermedio ripete quello ideato da Ceccarelli per il Boxer: è parzialmente compensato e sostenuto da una struttura interna di acciaio inox collegata a un asse verticale. Il bulbo di fusione rappresenta l'ultima evoluzione dei vari passaggi di studio effettuati nei bulbi precedenti. I dati sono: lunghezza fuori tutto: m 7,77; lunghezza al galleggiamento: m 6,30; larghezza massima: m 2,68; pescaggio: m 1,54; dislocamento: tonn 1,5; zavorra: tonn 0,7; superficie velica Ior: m² 31,30.

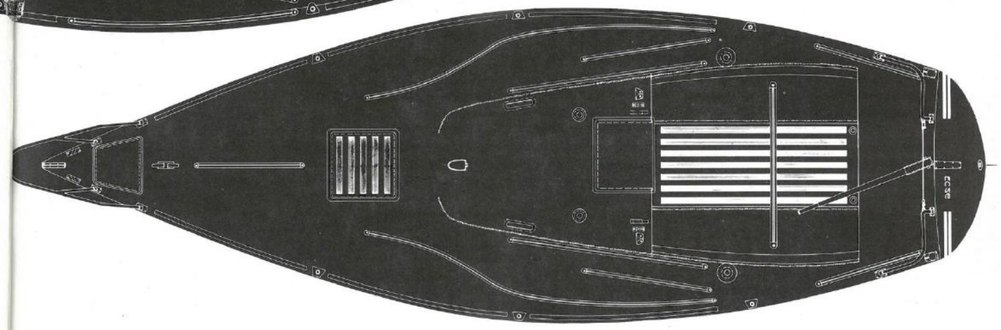
Scheda tecnica dell'EC 9

Questo è l'EC 9, prototipo da regata in legno lamellare incollato a strati incrociati. Qui Ceccarelli ha preferito il metodo di costruzione con « stampo a perdere », riportando poi sullo stesso gli elementi longitudinali formati da lamine dello stesso legno e dal fasciame al fine di ottenere una forte rigidità di insieme unita a una grande leggerezza.
La chiglia, particolarmente robusta, è collegata al fasciame da una serie di molle in legno a più strati atte a ripartire il peso del bulbo che ha una forma a freccia. La struttura interna, le cuccette, gli armadi e quanto altro atto alle separazioni e alla formazione degli spazi interni è collegato alla struttura formando un tutto unico e continuo. Una serie di bagli in legno e di paratie sostengono la coperta che è in compensato marino mentre la tuga, di forma aerodinamica, è stata ottenuta in lamellare con stampo a perdere. I dati sono: lunghezza fuori tutto: m 9,25; larghezza massima: m 3,19; pescaggio m 1,74; dislocamento: tonn 2,2; zavorra: tonn 0,8; superficie velica Ior: m² 44,20; posti letto: 5; rating (V classe): 22,70; motore: Hp 15.

CECCARELLI
DUE PROTOTIPI "AL LIMITE"

IO MODULO LA BARCA SULL'UOMO





Ecco il piano di coperta dell'EC 26. Rotaia in prora per regolare il punto di strallo della trinchettina di spi. Al centro tre rotaie graduate a seconda dell'intensità dei venti, a poppa una piccola rotaia per i reachers. Su questa rotaia vengono anche fissati i punti di scotta per i nuovi genoa medi creati apposta da Tasker per l'EC 26. L'albero è a sezione estremamente sottile per alleggerire i pesi e far sbandare meno la barca. La rotaia del tangone è sostituita da un cursore in lega leggera a scatola che corre lungo l'albero cursore che viene manovrato dal pozzetto mediante un sistema di cavi. Di particolare rilievo il piccolo strallo anteriore che, nelle virate con vento medio leggero, può essere disinserito, sbloccando un paranchino, per facilitare il passaggio dei grandi fiocchi. Nella versione crociera è previsto un albero, di Peterson-Briand, più grande e del tutto rigido.

mai eccessivamente spinte, le linee risultano avviate e continue, particolarmente curate per le onde mediterranee. Pertanto le sezioni non risultano punite dalla stazza Ior.

Perché questo piano velico così spinto?

Il piano velico spinto, valido per il Mark II, potrebbe essere riveduto alla luce del Mark III con una leggera caduta di rendimento. Infatti nelle nostre zone mediterranee i momenti nei quali è necessaria una grande superficie velica sono molti e, a volte, risolutivi per una regata. Per la crociera no. Il Mark III favorisce un maggiore equilibrio alla navigazione; insomma è più tranquillo. D'altra parte io penso che prima la nostra esperienza, indipendentemente dai regolamenti di regata, determina il rendimento ottimale di un progetto, poi, sulla base delle esperienze raggiunte si può intervenire correggendo il progetto stesso senza perdere di vista le penalità previste dallo Ior. Con un lavoro simile, a ritroso, si può ottenere sempre una soluzione quasi ottimale.

I progetti delle sue barche nascono solo in funzione del regolamento Ior?

No. Ho già risposto in parte. Ora con i nuovi progetti sto studiando anch'io al calcolatore certi valori massimi e minimi di sfruttamento, ma sempre dopo aver impostato un lavoro libero e con il solo scopo di ben navigare. Dai numeri forzati, da schemi e da limiti prefissati non nasce nulla di interessante; è come se volessimo far crescere un baobab in un vaso o in una camera senza deformarlo. Il calcolatore ci serve dopo. Perché dunque se una barca va bene con gli elementi del vecchio Ior, dobbiamo venderla e cambiarla? Quella minima differenza di rating può essere senz'altro compensata da qualche ritocco al piano velico, alle attrezzature, ma soprattutto da qualche errore in meno e da una maggior preparazione ed affiatamento dell'equipaggio. Le imbarcazioni ricavate dai grandi « buchi » dello Ior non mi interessano. È come andare a caccia in una riserva o in un serraglio. Dopo un anno il « buco » viene chiuso e la barca, forse valida sul piano sperimentale, viene ridimensionata, rimanendo svalutata in mano del suo proprietario.

Diciamo la verità: si vendono barche, dopo qualche anno, quando ancora non si sono conosciute; imbarcazioni, insomma, che con qualche personale intervento potrebbero essere aggiornate e messe in condizioni di non essere tagliate fuori dal mercato e dalle regate. Ecco perché dalla serie si ricavano molti elementi di sperimentazione dal momento che sono tanti i proprietari che ti telefonano da tutte le parti dicendoti qualcosa della loro barca che non sai e non avresti avuto il tempo di accertare. Sono, quelli dei clienti, i test più interessanti, più veri. La barca individuale venduta dopo poco tempo rimane purtroppo a volte un infruttuoso esperimento.

Nelle sue barche è montato quasi sempre un timone intermedio. Perché?

È interessante notare come prima ancora del Mark II, nel 1968, ho progettato il Boxer 24 per la Classis il quale era dentro – mediamente – al nuovo Ior senza nemmeno conoscerlo. Non voglio vantarmi ma per primo ho applicato il timone intermedio sullo specchio di poppa, che rappresenta a mio avviso la soluzione ottimale ai problemi che creano sia il timone sospeso sullo specchio di poppa sia il timone ravvicinato alla chiglia. Infatti il timone sospeso allo specchio di poppa, ottimo con tempi leggeri, diventa difficoltoso con venti forti perché il braccio di leva risulta troppo lontano dai centri della barca e, sottoposto a raffiche, tende a straorzare perché i filetti fluidi, staccandosi dalle linee di carena, creano degli scompensi idrodinamici che diminuiscono la sensibilità del timone stesso sottoposto a turbolenze.

Il timone ravvicinato alla chiglia, ottimo con venti forti, è meno sensibile con venti leggeri. Il timone intermedio ha il vantaggio di allungare le linee d'acqua e di lavorare sempre, con poco o molto vento, nelle condizioni ottimali con linee d'acqua senza turbolenze. Il timone intermedio condiziona poi una particolare forma della poppa caratterizzata da bordi liberi molto alti e slanci molto bassi. Questo per accompagnare in modo ottimale l'uscita dell'onda di poppa e allontanarla dallo scafo nel modo più regolare e fluido possibile. Una poppa volumetricamente troppo immersa crea un notevole aumento di resistenza, una poppa troppo sollevata, con tempi leggeri, e sempre parlando di barche di formula, non sfrutta totalmente la linea d'acqua (che in pratica per la lunghezza dell'onda piccola si accorcia).

Ecco il piano di coperta dell'EC 9 e l'originale sistemazione delle vele, nei sacchi multicolori, nei gavoni di prua delle due imbarcazioni. Le barche da regata di Ceccarelli nascono per stare in mare e non in porto. Per questo gli interni sono modulati non sul comfort « a terra » ma sulla funzionalità degli ambienti: grande spazio quindi al navigatore, grande tavolo da carteggio, un gavone a prua molto grande per le vele. « L'attuale tendenza » dice Ceccarelli « alla "spartanità" nelle imbarcazioni da regata non è altro che il vecchio modo di costruire le barche prima che esse da strumenti per navigare fossero trasformate sulla spinta delle attuali prospettive consumistiche in "case galleggianti" ».

Il timone intermedio è apparso, dopo essere stato presentato a Genova nel '68 sul Boxer, su due grandi imbarcazioni americane da regata La Forza del Destino di Gary Mull e sul Columbia 28 di Tripps. È stata per me una grande soddisfazione vedere come una idea nata per i mari mediterranei sia stata recepita dai migliori designers americani.

Perché gli architetti navali italiani non forniscono i disegni delle linee d'acqua?

Senza nessun desiderio di segretezza, ma solo perché per il pubblico per cui noi lavoriamo, per coloro che amano il mare, la visione di una imbarcazione deve essere un fatto globale, di continuità della forma e dei dettagli. La geometria d'insieme di un quadro non ci dice nulla, è solo una globale visione che ci deve abituare ad osservare. Ogni mia imbarcazione nasce diversa dall'altra come impostazione e come base di calcolo e pertanto sarebbe difficile ed errato trovare una correlazione tra i vari impianti progettuali.

Qual'è il criterio dell'arredamento interno e della modulazione degli spazi?

Non vorrei polemizzare. Ma a volte diamo una eccessiva importanza al design nelle imbarcazioni da regata-crociera.

Pur affermando l'importanza essenziale del design, voglio far notare che una imbarcazione è un rapporto di volumi con una funzione ben precisa: navigare e navigare, in condizioni paradossalmente diverse. È logico che il disegno degli interni ha un rapporto immediato con la funzione: fare del kitsch è un attimo. Fare del puro disegno involvendo le forme un altro attimo. Pertanto io credo che il rapporto diretto che esiste tra forma-funzione e la dimensione uomo-mare nelle imbarcazioni da regata debba essere in assoluta continuità e non lo sia in nessun altro tipo di imbarcazione. La attuale tendenza, nelle imbarcazioni da regata alla spartanità non è altro che ciò che si faceva prima di « vedere » l'imbarcazione con le attuali prospettive di mercato consumistico. È un po' come riscoprire vecchie chiese di ottocento anni fa nella loro essenzialità e nelle loro verità. È un fatto di cultura che rientra nella globalità del progetto, non solo ma anche una educazione del pubblico ad esemplificare e a non confondere certi oggetti veri da kitsch comuni e orribili.

Ho dimensionato pertanto gli interni con paratie ed elementi direttamente collegati al fasciame in continuità strutturale in modo da far compartecipare il tutto. Gli spazi sono stati modulati sull'uomo, sulla sua apertura di braccia, sulla sua misura « in mare » non in porto. Perciò grande spazio al navigatore, grande tavolo da carteggio, servizio igienico separato, cucina estremamente semplice ma capiente, grossa ghiacciaia per conservare i cibi, niente cassetti, solo asole. Un gavone a prora molto grande solo per le vele. Molti contenitori di plastica industriale sono sufficienti a difendere tutto dall'acqua e facilmente scaricabili.

Invece nell'EC 8, imbarcazione destinata alla serie, il criterio si sposta dal « vivere in barca » al vivere anche « in porto » durante le soste di crociera. Pertanto la barca deve essere comoda anche per « stare » e non solo per navigare. Ciò però senza intaccare la funzione fondamentale del rapporto uomo-mare. Le forme interne sono assai più avviate e, dato l'impiego del materiale plastico, l'interno è controstampato con una controcarcassa interna in modo da creare una intercapedine di isolamento. In questi interni, pur modulando sull'uomo le esigenze funzionali, si è cercato di creare un'ambiente-dimensione per il crocierista, sufficientemente gradevole. La cucina diventa ancora più ampia, il vano wc sempre separato, i contenitori di plastica asportabili diventano gavoncini fissi, il vano di prora comprende due cuccette comode. Per le vele abbiamo anche i gavoni di poppa. Infatti sono proprio queste poppe ampie e voluminose a contenere volumi enormi rispetto a quelle derivate dal vecchio regolamento Rorc.

L'attrezzatura è quella delle barche da regata, però con un criterio di semplicità maggiore. infatti a mio avviso le attrezzature debbono essere semplici ma realmente efficaci.

Spero di aver spiegato con sufficiente chiarezza le differenze degli interni quando essi sono destinati a imbarcazioni da regata e quando sono destinati, come l'EC 8, ad imbarcazioni da crociera. Attualmente sto progettando una barca piccolissima, di sei metri, carrellabile, che impone soluzioni tecniche estremamente ardite.

(intervista a cura di G. Scalfati)

NANNI CECCARELLI: PROGETTISTA DI SERIE

Fabio Rusconi

Epaminonda Ceccarelli — Nanni Ceccarelli, lo hanno ribattezzato gli amici — è oggi uno dei nostri progettisti più affermati.

Lo conoscevo attraverso il "discorso" dei suoi disegni: il Classis 26, il Boxer e infine la serie EC 8, EC 9, Ec 21, Ec 26 . . . Ora per il varo del primo esemplare del nuovo EC 21 "Sciuscià", un sesta classe del cantiere La Vela di Ascoli Piceno, ho voluto incontrarlo per mettere a fuoco un discorso sulla vela e sulla situazione del design oggi in Italia, che ritengo particolarmente importante nel momento attuale.

Ho trovato un Nanni Ceccarelli giovane e battagliero, pieno di idee che non andrebbero lasciate cadere . . .

Non credo che si possa fare il punto della vela oggi in Italia senza dire che abbiamo i progettisti, ma il grosso mercato del design è in mano agli stranieri. A cosa lo attribuiresti?

Senza dubbio in questo gioca il complesso dell'italiano di esser sempre stato misero e terra di invasione, per cui tutto ciò che è straniero è novità per postulato: questa esterofilia fa si che spesso non si ricerchi la bontà del prodotto, ma la sua esteriorità. Inoltre il mercato della barca straniera si è sviluppato sia perché è più facile comprare e vendere che creare e fare, sia per una politica sbagliata dei cantieri i quali sono stati i primi a sentire l'esterofilia nel disegno senza capire che ad un certo punto l'individuo non ha voluto più comprare "Cardin" fatto in Italia ma lo ha cercato originale francese.

Gli stessi giornali e la Federazione hanno colpa in questo, giacché invece di educare il pubblico e aiutare i progettisti italiani affermarsi li hanno sempre considerati come dei pezzenti lasciandoli a combattere con le difficoltà del mercato.

Sull'esterofilia siamo d'accordo, ma il tuo discorso dice implicitamente che al livello tecnico o di risultati non siamo da meno degli altri: ora i fatti pare che dimostrino una netta superiorità degli stranieri . . .

Be', c'è anche da dire che gli stranieri hanno avuto finora migliori risultati perché non si è ancora affacciata la nostra produzione nel settore: tecnicamente siamo ancora indietro nel settore vele e alberi, per il quale la nostra industria è ancora a livello piccolo-artigianale e anche come qualità di prodotto è inferiore a quella straniera. Quindi si è legati alla schiavitù dell'importazione da un produttore lontano col quale è difficile una buona collaborazione.

Specie rispetto alle vele il problema è grave e sta sia nel tessuto del dacron che è in mano agli Americani e alle velerie collegate, mentre alle velerie minori arriva tessuto più scadente e quindi di minor resa; sia nel fatto che il nostro velaio, eccettuati rari casi, è un artigiano che disegna ancora le vele a mano, restando al di fuori dell'evoluzione dell'aerodinamica che solo con studi scientifici si raggiungono.

Un altro handicap fondamentale sta poi nel fatto che ancora abbiamo bisogno di creare lo sportivo della regata, cioè noi stiamo creando i mezzi ma non abbiamo i piloti. La Ferrari nel campo macchine è un'ottima automobile, ma ha anche Ickx che la porta alla vittoria: ora per fare un Ickx occorrono 500 ragazzi da allenare e tirar su con pazienza. Io ho sempre sostenuto a tale proposito la necessità della diffusione e della cura della regata in deriva, perché è da lì che, attraverso un'escalation, vengono alla luce gli individui preparati e capaci. Oggi abbiamo la capacità di competere alla pari con gli altri, almeno al livello progettuale, ma ci mancano i risultati per questi altri fattori.

Io direi piuttosto che abbiamo forse anche i piloti, ma a questi manca la fiducia nella qualità del progetto italiano, tant'è che portano alla vittoria firme straniere.

Del resto questi progettisti italiani ancora non hanno sfondato veramente: tu stesso non sei riuscito veramente a metterti in evidenza al livello design per la regata.

In questo senso hai ragione, ma la mia politica, per esempio, è stata concentrata sulla serie, perché questa andava incontro ad un problema di massa portando in evidenza tanti timonieri e con ciò mi dava una grande esperienza: alla serie insomma io ci ho creduto anche per un problema di di diffusione. Parlando delle grosse firme invece si passa in una categoria completamente diversa. Non so poi quanto possa esser maggiore la soddisfazione di un lavoro in quel senso.

Va bene, ma non credi che per vincere questo scoglio di sfiducia che esiste nei vostri confronti sarebbe necessario un maggior rapporto col pubblico da parte dei progettisti italiani, una consulenza tecnica specie nel campo regata, capace di far rendere l'optimum al progetto, e fare apprezzare il grosso vantaggio di avere il designer qui a casa nostra? Ti cito ad esempio l'organizzazione dei fratelli Stephens, dei quali uno progetta e l'altro è sempre sul posto ad assisterti, spiegarti, chiarirti . . .

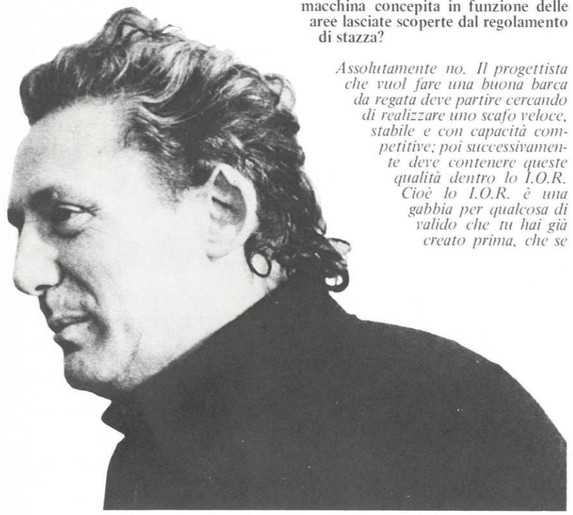
Questo è un problema molto importante di politica della nautica: starebbe al cantiere, per il quale noi progettiamo, promuovere questo rapporto, chiedendo e pagando un lavoro fatto in modo completo che altrimenti ricade tutto sulle nostre spalle comportando spese di organizzazione troppo forti. Ma, come ho detto, i cantieri per primi hanno creato questa esterofilia con una politica estremamente miope. Un'organizzazione del genere capace di collegare il progettista al cliente attraverso una continua assistenza sarebbe tanto più realizzabile se invece di un'infinità di piccoli cantieri esistessero pochi grossi cantieri che assorbissero per intero il lavoro del designer. Allora si potrebbe creare una rete di tecnici preparati sempre in movimento . . . ma è anche, per ora, un problema di organizzazione economica.

A proposito di politica nautica, oggi mi sembra che qui in Italia abbiamo ancora le idee confuse specie sul dilemma barca da regata-barca da crociera: i cantieri cercano di prendere due piccioni con una fava e propagandano la barca "comoda in crociera che vince la regata". Agli occhi di un progettista in che termini sta il problema, ossia esiste una differenza sostanziale tra l'ideare uno scafo da corsa e uno da passeggio?

Certo oggi è sbagliato indirizzare il pubblico verso la barca da regata e crociera. La regata in questo momento è la competizione delle macchine da corsa. E queste sono macchine che hanno caratteristiche particolari, si muovono su un piano nettamente diverso dalla icrociera. Dunque i mercati dovranno essere completamente separati. Se noi indirizziamo il pubblico su queste strade avremo dalla barca da regata delle indicazioni utili per le barche da crociera, indicazioni teoriche e pratiche che poi potranno esser trasferite sulla barca da crociera. Per un progettista non è però un discorso separato: l'impegno è per la regata per trovare qualcosa di adatto a una barca da crociera. Questa, se deriva da esperienza di regata, al momento opportuno sfugge bene al temporale perché tiene una bolina più stretta o può contare su una velocità maggiore.

Parlando di macchina da corsa ti riferisci anche al problema dei "buchi" del regolamento I.O.R.? Ossia una macchina concepita in funzione delle aree lasciate scoperte dal regolamento di stazza?

Assolutamente no. Il progettista che vuol fare una buona barca da regata deve partire cercando di realizzare uno scafo veloce, stabile e con capacità competitive; poi successivamente deve contenere queste qualità dentro lo I.O.R. Cioè lo I.O.R. è una gabbia per qualcosa di valido che tu hai già creato prima, che se mai ti restringe. Ma se parti disegnando la barca attraverso lo I.O.R. crei un mostro. La barca nasce come qualcosa di profondamente marino, eventualmente uno slancio, una riduzione, un contenimento saranno possibili. Il calcolatore e la rete dello I.O.R. possono farti apportare piccoli raffinamenti a un problema che hai già lanciato.



Rimaniamo nel settore regata per chiarire un discorso che scotta. Oggi la barca da regata dura una stagione, poi si cambia: il progettista ci guagadna, anche se magari ripropone più o meno lo stesso disegno con varianti "tattiche", specie se è un industriale del progetto. La causa sta nella rapidissima evoluzione delle carene, oppure nel continuo susseguirsi del regolamenti I.O.R.? O forse il fenomeno ha la radice nelle tasche degli armatori, troppo piene di soldi, e nel fatto che si ricerchi la vittoria con la macchina perfetta prima che con l'elemento umano?

Senz'altro la causa sta nei troppi soldi, come dici tu. Il fenomeno, del resto, è determinato dall'educazione dell'individuo: ora per lo più questi sono individui di un certo settore vincente, ossia appartengono alla borghesia vincente che ha avuto molti soldi e con ciò ha acquisito la convinzione che comprando il progettista migliore, le vele migliori etc. può con ciò solo raggiungere la vittoria. Del resto non capiscono che il progettista, da un anno all'altro non può fare dei salti così grandi se non finalizzati al proprio interesse. Ora, come in tutte le professioni, c'è chi è più onesto e chi lo è meno, ed un professionista onesto deve essere convinto che per farsi pagare interamente una sua idea deve anche corrispondere qualcosa di nuovo, per lo meno deve fare un passo avanti. Se invece non fa che riproporre lo stesso scafo con qualche variante "tattica" tanto vale che consigli di prendere il suo scafo precedente perché è già un progetto valido, e al più di cambiare le vele. Ma c'è di più: questi individui che dopo una stagione cambiano barca per lo più non la conoscono neppure a fondo, magari non hanno trovato neanche esattamente i punti di scotta oppure non l'hanno collaudata con tutti i tempi e tutte le andature portandola al limite. Sarebbe sufficiente che imparassero a conoscer bene la loro barca per avere risultati più soddisfacenti.

Solo in un caso è concepibile una politica del genere: quando il progettista ti propone di fare un salto nel buio, qualcosa di totalmente nuovo con tutto il rischio che ciò comporta. In questo caso è un tentativo comune che può portare risultati interessanti. Ma illudere il cliente sul fatto che da un anno all'altro gli fai la barca veramente nuova è solo disonestà professionale.

F.R.

MARE 2000
sile di nautica da diporto - Anno VI - N. 7 - Luglio 1973 - L. 1000
già QUATTRORUOTE MAR

Per la prima volta vinciamo alla Rochelle

di Guido Parigi

L'impresa è riuscita a Cino Ricci, il noto skipper di Forlì, che ha portato avanti agli agguerritissimi francesi (e sulle loro acque) il "Comet One". Ottima performance anche di un prototipo di Epaminonda Ceccarelli. Un festival di oltre ottocento barche

I dieci anni di "settimana" alla Rochelle hanno coinciso con la prima vittoria non francese sul golfo di Guascogna, tipica "tana" da gente del posto, ricca di barche d'avanguardia e di esperienza. Ha dominato il campo della serie più impegnativa, dei quinta classe I.O.R. per i quali l'appuntamento di La Rochelle costituisce sempre il prologo determinante della prestigiosa Half Ton Cup, una barca ed un equipaggio italiano.

La barca è il "Comet" della Sipla di Forlì, l'equipaggio è quello scelto con cura e competenza da Cino Ricci.

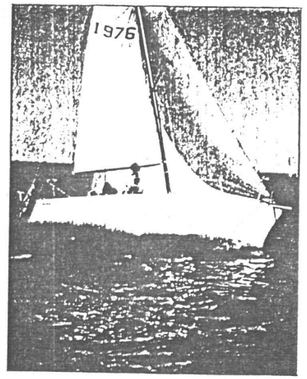
Accanto al successo esaltante di Ricci e di questa barca italiana, c'è l'ottima performance del "C. 26", un prototipo di Epaminonda Ceccarelli, progettista di Ravenna, che si è classificato al quinto posto assoluto nella sesta classe.

E queste erano le uniche due barche italiane presenti a La Rochelle, su un totale — da vero festival — di oltre ottocentosettanta imbarcazioni.

La Rochelle da anni è un appuntamento d'obbligo per derivisti e per alturieri. Per questa decima edizione alla "Societé des regates rochelaises" sono piovute adesioni come non mai: un nugolo di "optimist" (parteciparvi ha il valore, per i ragazzini francesi, del riconoscimento di un diploma), di "Tornado", di "420", di "470", di "505", di "Europe", di "Finn", di "FD", di "Fireball" e di "Yole OK", tutte classi di derive ed inoltre, ancora per il triangolo, di "Soling" e di "Dragoni". Ed infine le sei classi I.O.R. Un totale che ha sfiorato le novecento barche. Ed era uno spettacolo difficilmente dimenticabile la sera, quando per la combinazione dei percorsi e dei campi di regata, tutte insieme lasciavano il mare aperto per far ritorno a terra.

In questa "tana di lupi", Cino Ricci è riuscito in un'impresa che non era stata possibile finora a nessun straniero. Ma non è stata, quella dello skipper romagnolo, impresa estemporanea: Ricci ha dovuto lottare per sei anni (tante sono le edizioni alle quali ha preso parte), prima di arrivare al successo in questa manifestazione. Perchè il mare e gli avversari vogliono essere guardati in viso: non sono aggredibili in altro modo. L'Atlantico presenta sempre tutte le incognite delle correnti di marea (ed anche Ricci non è rimasto immune da qualche errore di valutazione nel gioco delle correnti) e le difficoltà della navigazione alturiera in un festone di isole ed isolotti.

Com'è facile intuire, il successo italiano nella quinta classe non è stato facile; ma è stato meno difficile di quanto fosse prevedibile. La lotta c'è stata, durissima, fino a metà "settimana", poi Ricci è stato lasciato volare verso un'affermazione prestigiosa dagli altri protagonisti, che hanno finito per dover lottare esclusivamente per la piazza d'onore. Ricci si era assicurato la coppa fin dalla penultima giornata; avrebbe potuto (ed anche voluto, in un certo senso) non partecipare neppure all'ultima regata in triangolo, tanto era il distacco che lo separava dal secondo in classifica. Più spasmodica, indecisa fino alle ultime battute, invece, la coppa dei "sesta classe" dove Laurent Cordelle, con un "écume de mer" modificato, ha prevalso per un soffio (tre quarti di punto) su un'accoppiata di prototipi di Dufour.



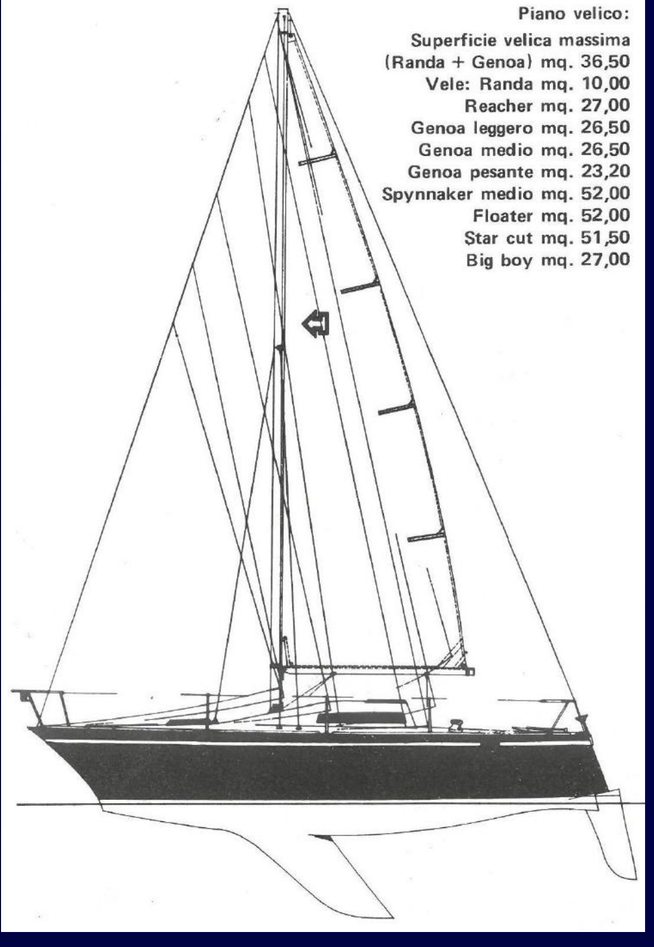
PROTOTIPO. *Una nuova barca di Ceccarelli, costruita a Cervia ed affidata ad un equipaggio francese, è giunta quinta assoluta fra i sesta classe I.O.R., vincendo però le regate in tempo reale.*

La "settimana" di La Rochelle si articola in due regate di altura ed in quattro triangoli. Si comincia con la regata più impegnativa, 220 miglia (coefficiente due) per le prime cinque classi I.O.R. e 90 miglia per i sesta classe, si fanno poi due triangoli di trentacinque miglia nel Perthuis, poi un'altra regata di altura (giro dell'isola di Re, coefficiente uno virgola cinque) novanta miglia per le classi maggiori, sessanta per i sesta classe), infine due triangoli finali di cui l'ultimo di appena 15 miglia. Lo scarto è limitato ad una prova di triangolo.

Il campo dei partenti era magnifico: tradizionalmente a La Rochelle non ci sono mai molte barche grosse (il raggruppamento dalla prima alla quinta classe è stato poi vinto dal "Drakkar", un one tonner di Maurie che pare destinato a venire a fine agosto a Porto Cervo per difendere i colori francesi nella "One Ton Cup"), mentre il festival di nuove barche è nei quinta e nei sesta classe. Ed infatti nelle due classi più piccole dello I.O.R. i partenti erano un centinaio, complessivamente.

ec 26

Piano velico:
Superficie velica massima
(Randa + Genoa) mq. 36,50
Vele: Randa mq. 10,00
Reacher mq. 27,00
Genoa leggero mq. 26,50
Genoa medio mq. 26,50
Genoa pesante mq. 23,20
Spynnaker medio mq. 52,00
Floater mq. 52,00
Star cut mq. 51,50
Big boy mq. 27,00



R.I.D Capitaneria di Porto

CAPITANERIA DI PORTO DI RAVENNA

ESTRATTO REGISTRI IMBARCAZIONI DA DIPORTO

GENERALITA'

Numero di iscrizione	**RA 1045 /D**		
Nome	//		
Tipo	**A vela con motore ausiliario**		
Nominativo internazionale	//		
Servizio cui è destinato	**Diporto**		
Data d'iscrizione	**18.05.1978**	Motivo	PER I^ ISCRIZIONE
Stazza lorda	**6,37**	Dislocamento	//
Data 1° iscrizione	**18.05.1978**		
Provenienza	**Dal n° RA3019 dei RR.NN.MM. e GG. di Ravenna**		
Licenza definitiva n°	//	Rilasciata il:	//

CARATTERISTICHE SCAFO

Lunghezza fuori tutto	**7,78**	Metri
Larghezza fuori fasciame	**2,65**	Metri
Altezza puntale	**1,32**	Metri
Anno costruzione	**1972**	
Costruito a:	**RAVENNA**	
Materiale scafo	**LEGNO**	
Costruttore	**CECCARELLI – BONFATTI**	

EC 26
RA3019 D
EC 26

LATEX 2
LOGICA

RUGGERINI

Sfida accettata!

Un progetto realizzato dal MuMa Museo del Mare Milazzo con il supporto di SEA BEYOND, un progetto del Gruppo PRADA in partnership con UNESCO-COI

Recupero di una barca a vela d’epoca in legno per realizzare una “Barca oceanografica ecosostenibile”, che solca il Mar Mediterraneo divulgando le bellezze del nostro mare, per valorizzarle e infine proteggerle.

SEA BEYOND

unesco
Intergovernmental Oceanographic Commission

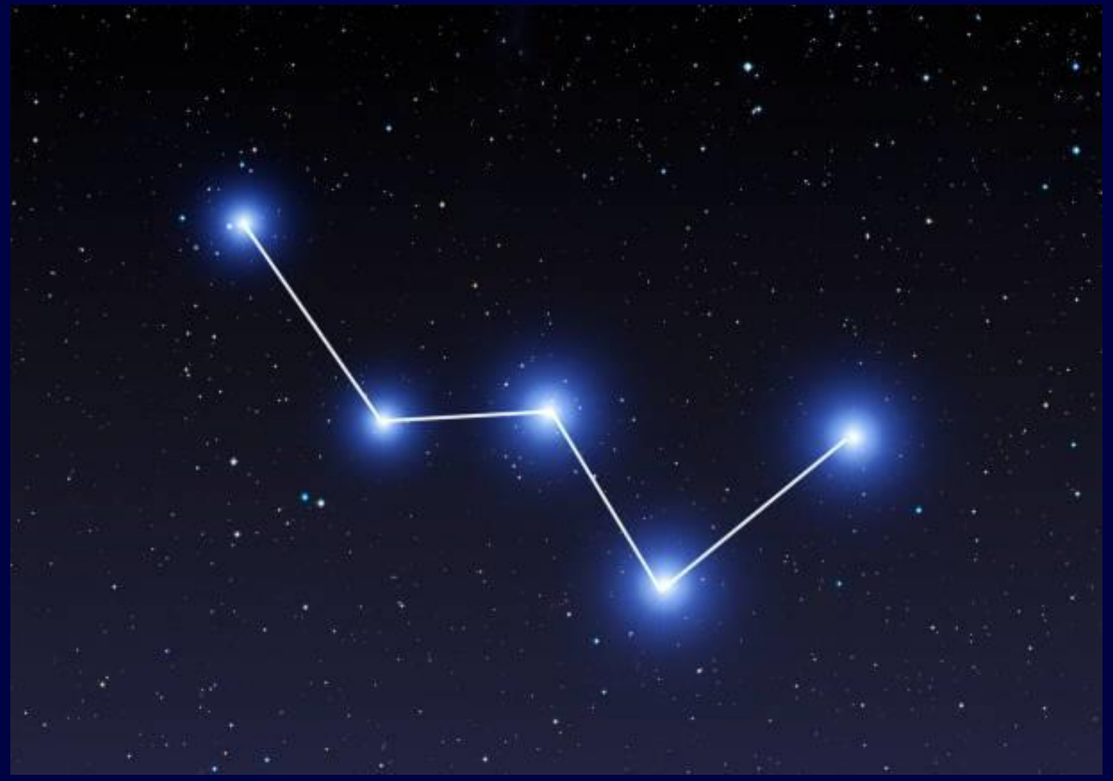
2021 2030 United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development

PRADA RE-NYLON

SEA BEYONDer

SEA BEYOND è un progetto del Gruppo Prada condotto in partnership con la Commissione Oceanografica Intergovernativa dell'UNESCO (UNESCO-COI) dal 2019, con l'obiettivo di creare consapevolezza sulla preservazione dell'oceano e la sua sostenibilità promuovendo l'educazione all'oceano su scala globale attraverso numerose iniziative formative dedicate ai giovani.

Astronomia e mitologia



Biologia e Mare

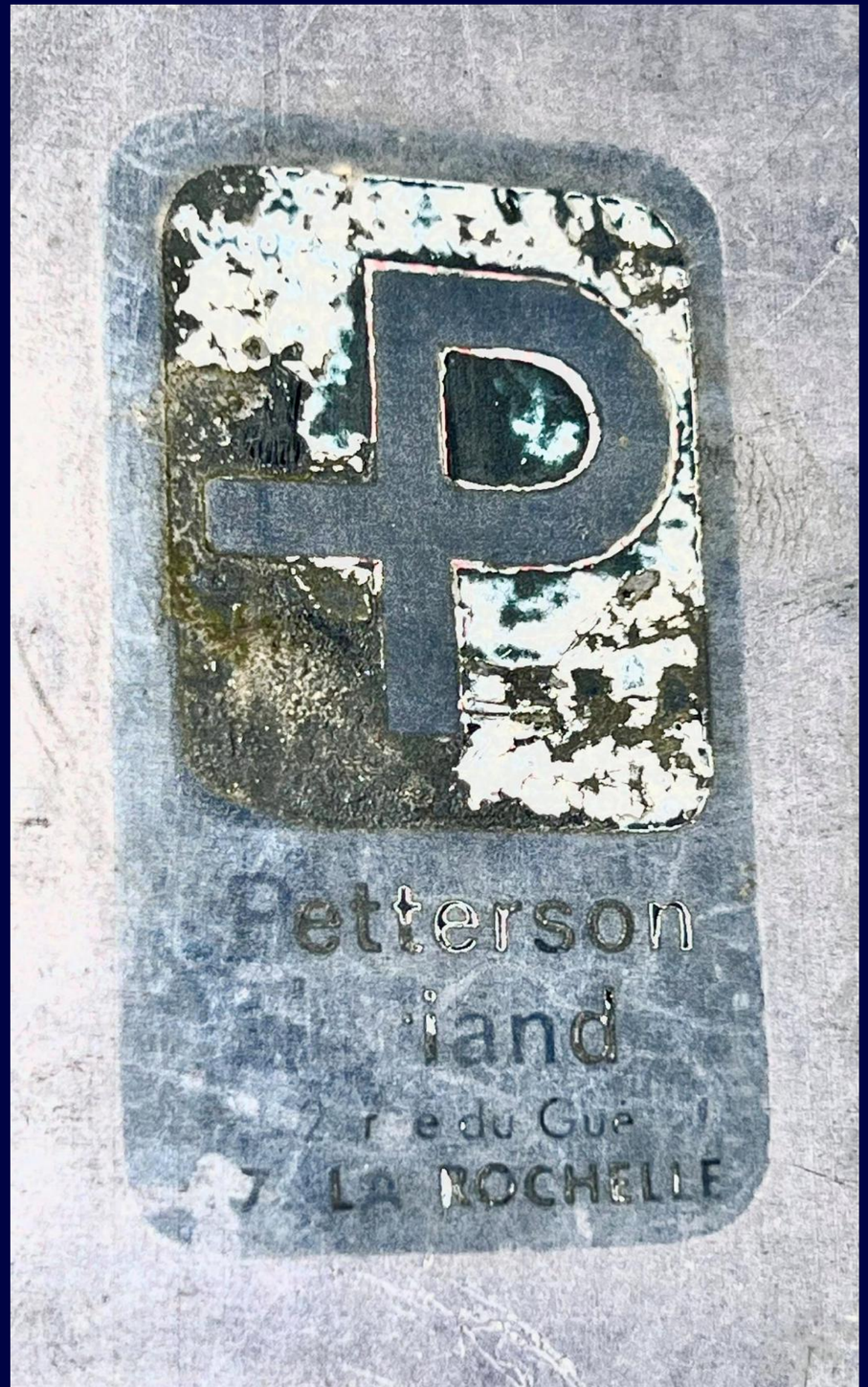
CarmeloIsgrò

MU
MA
MUSEO DEL MARE
MILAZZO

CO.ME.AR.

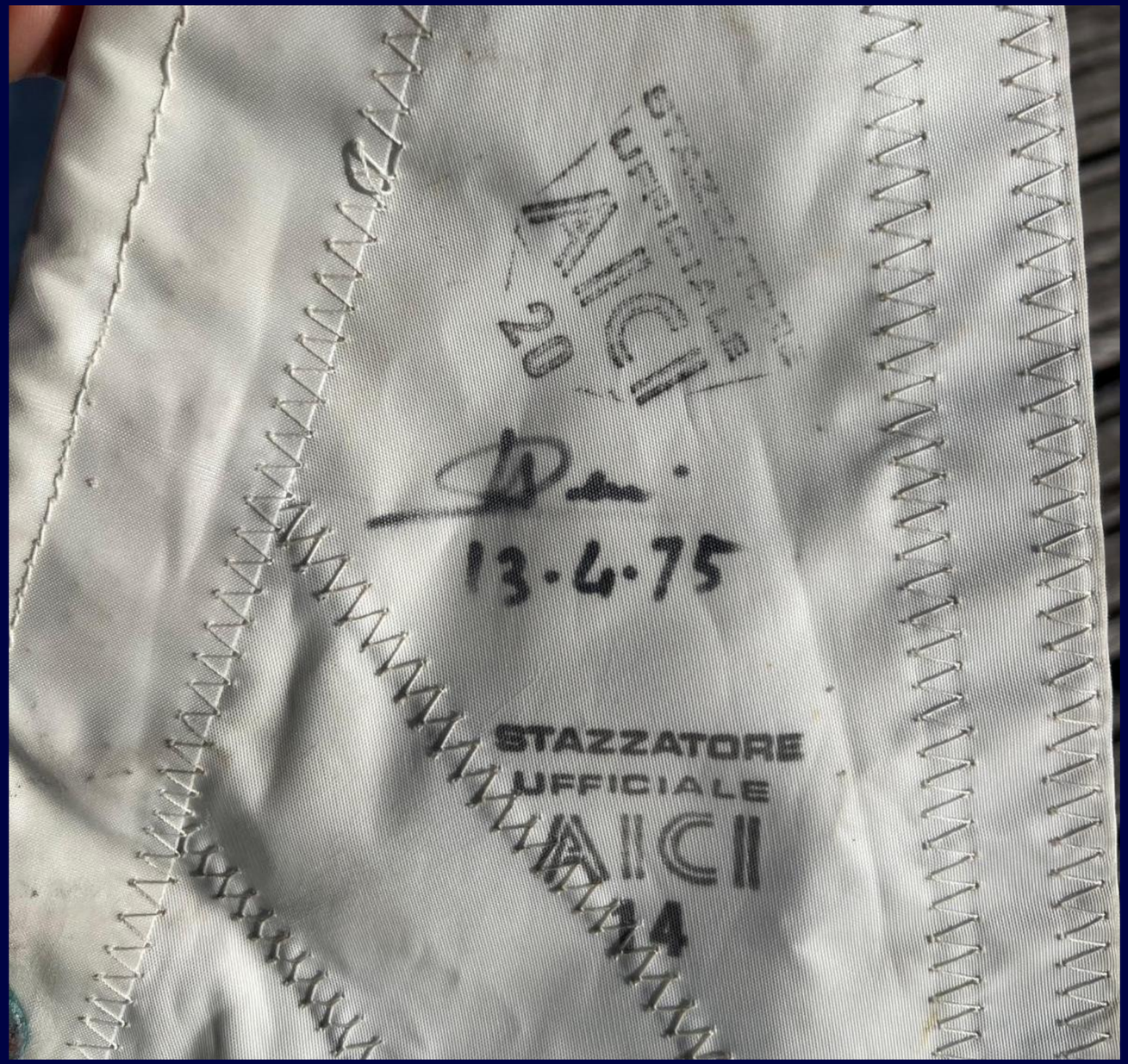
Bazia Portorosa Cantiere Navale
PA 2940 D

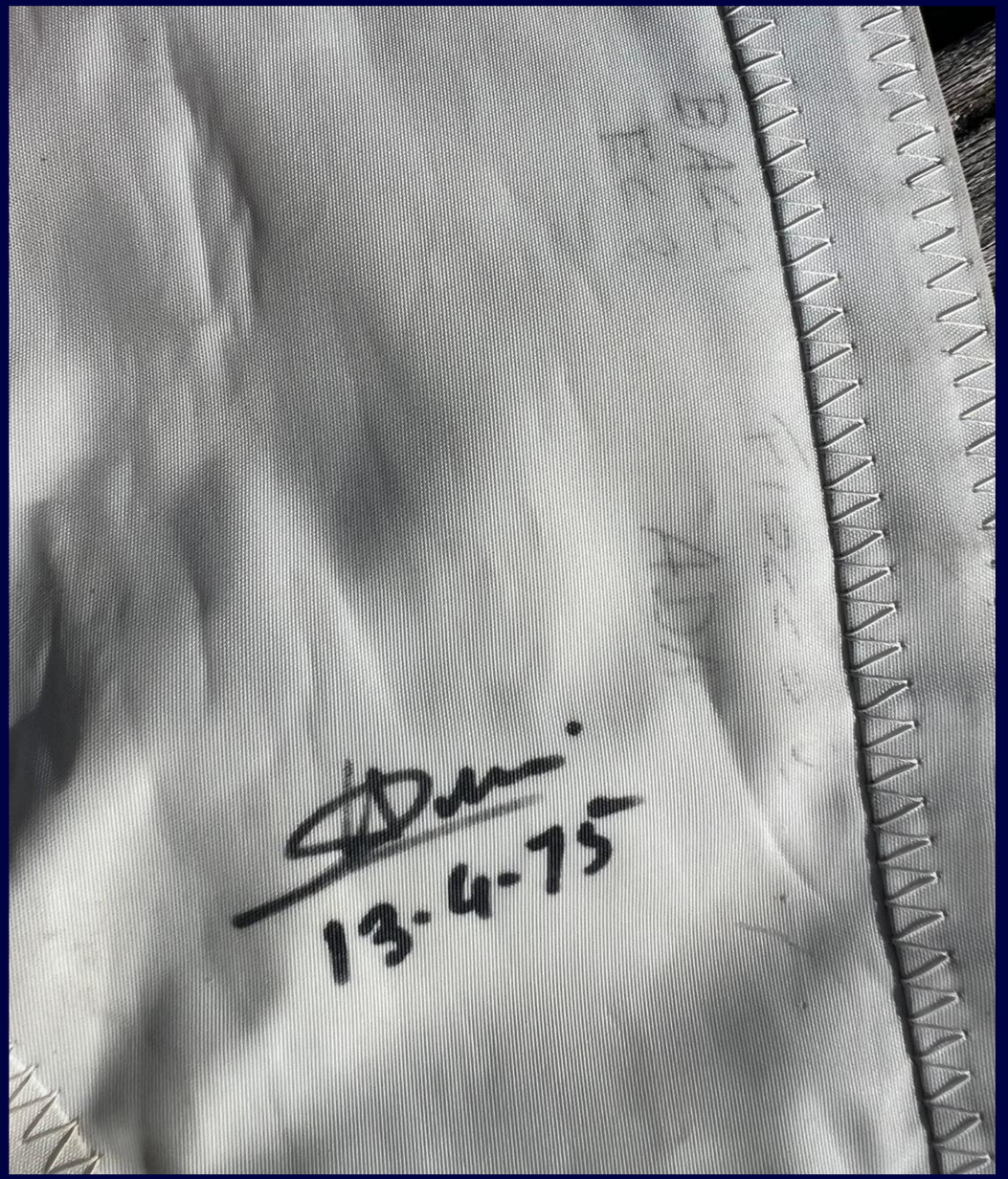
NORTH SAILS


Petterson
iand
2 r e du Gué
7 LA ROCHELLE

976

TASKER - FRANCE
Guiton. 17 LA ROCHELLE



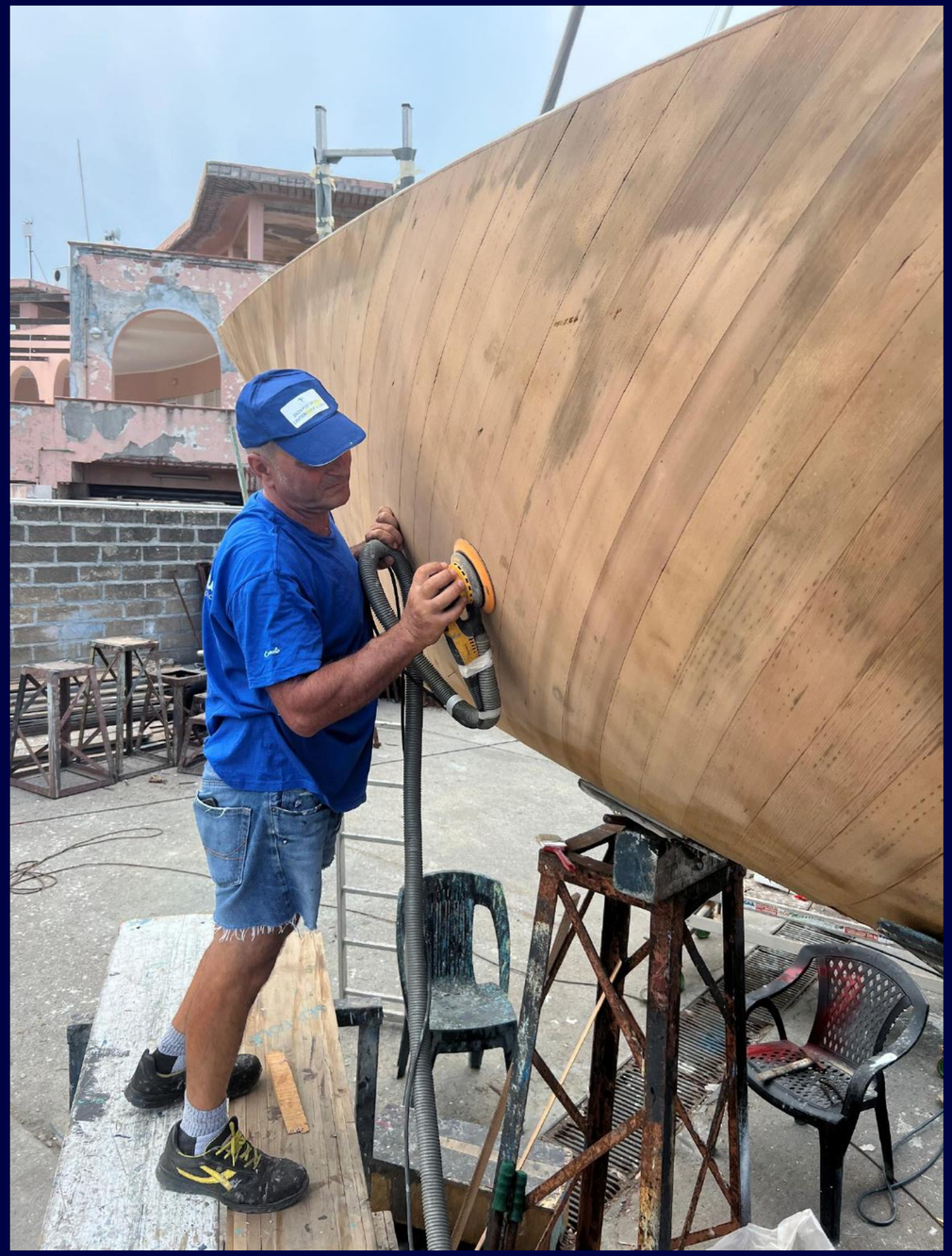


Stazzatore: Aldo Renai (Livorno)

MAUI
and Sons

Cassiopea
PROJECT

AVANTI
ESTASI



AVANTI

Dräger

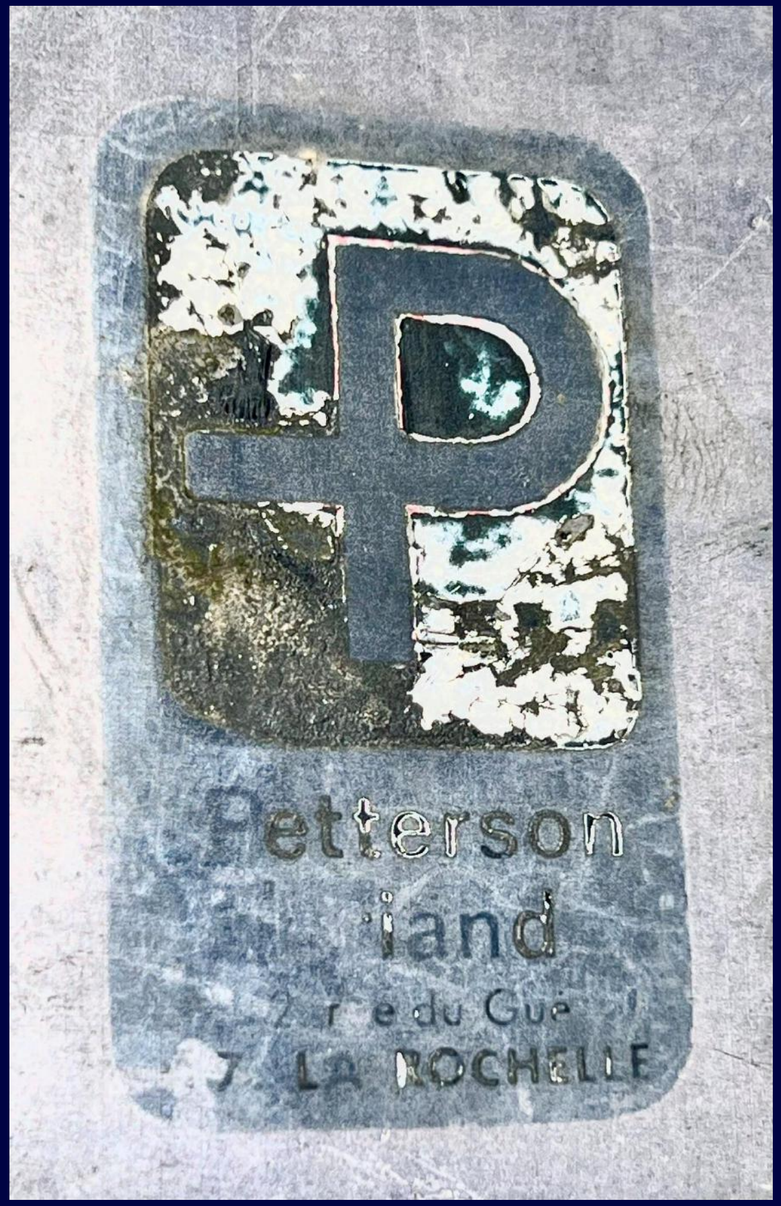
PA 2940 D

560
J.LBS 70

PA 2940 D

AECOM
LBS 70

EVINRUDE


P
Petterson
iand
2 r e du Gué
7 LA ROCHELLE

SEA BEYOND
MU
MA
MUSEO DEL MARE
MILAZZO
Cassiopea
PROJECT

37TH AMERICA'S CUP BARCELONA

LV CUP
BARCELONA
unesco
SEA BEYOND
PIRELLI
PRADA
Unipol
PANERAI
OAKLEY
LUNA ROSSA
PRADA

Presentazione alla presenza di Lorenzo Bertelli, Max Sirena, del Team PRADA, del Team UNESCO-IOC, del team femminile e di quello young di Luna Rossa Prada Pirelli a Port Olimpic di Barcelona (Spagna).

W
LUNA ROSSA
PRADA
PIRELLI
PIRELLI
LUNA ROSSA
SUPPORTERS CLUB

LUNA ROSSA

Cassiopea
SEA BEYOND
MU
MA
MILAZZO

Cassiopea

ec26

VELA
CUP
Cassiopea

11th EDITION
VELA
CUP
2024
Primo Classificato
CLASSIC BOAT

1976

1976
RA30190

It will communicate the principles of Ocean Literacy through meetings focused on younger generations and held in schools, yacht clubs and ports where the boat will travel around Italy, and subsequently throughout the Mediterranean.

unesco
Intergovernmental Oceanographic Commission

2021 2030 United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development

The purpose of the project is to raise awareness of the issues of sustainability and ocean protection in line with the United Nations' "Ocean Decade" program.

1) Divulgazione

2) Protezione

3) Esplorazione e Ricerca

The boat will also be equipped with modern oceanographic research instruments that will allow for the monitoring and study of marine environments and anthropic impacts, thus becoming a "small floating research laboratory".

Programmazione Tappe 2025
e partecipazione regate AIVE

2 maggio, partenza da Milazzo

23 - 25 maggio, Porto Venere, Regata Vele d'Epoca A.I.V.E "Vele d'Epoca Alto Tirreno"

29 maggio - 1 giugno, Sanremo, Regata Vele d'Epoca A.I.V.E - Trofeo CIM
"Grandi regate internazionali Sanremo" "IOR Class Meeting"

9-13 giugno, III Conferenza mondiale delle Nazioni Unite sull'oceano (UNOC3)

18 - 22 giugno, Porto Santo Stefano , Argentario Sailing Week Regata A.I.V.E - Trofeo CIM

3-6 Luglio, Napoli, Le Vele d'Epoca a Napoli Regata A.I.V.E

22 luglio, arrivo a Milazzo

Le tappe

Ogni giorno: Visita a bordo aperta al pubblico (adulti e bambini) con dimostrazione delle attività svolte a bordo e lezione di Ocean Literacy (Educazione all'Oceano) e tutela del Mare

Conferenze

Divulgazione

Ricerca

#24hsuCassiopea

YACHT CLUB
SEA BEYOND
MU
MA
Cassiopea
PROJECT

Follow us

Carmelo Isgrò

carmelo_isgro

MuMa Museo del Mare Milazzo

muma_milazzo