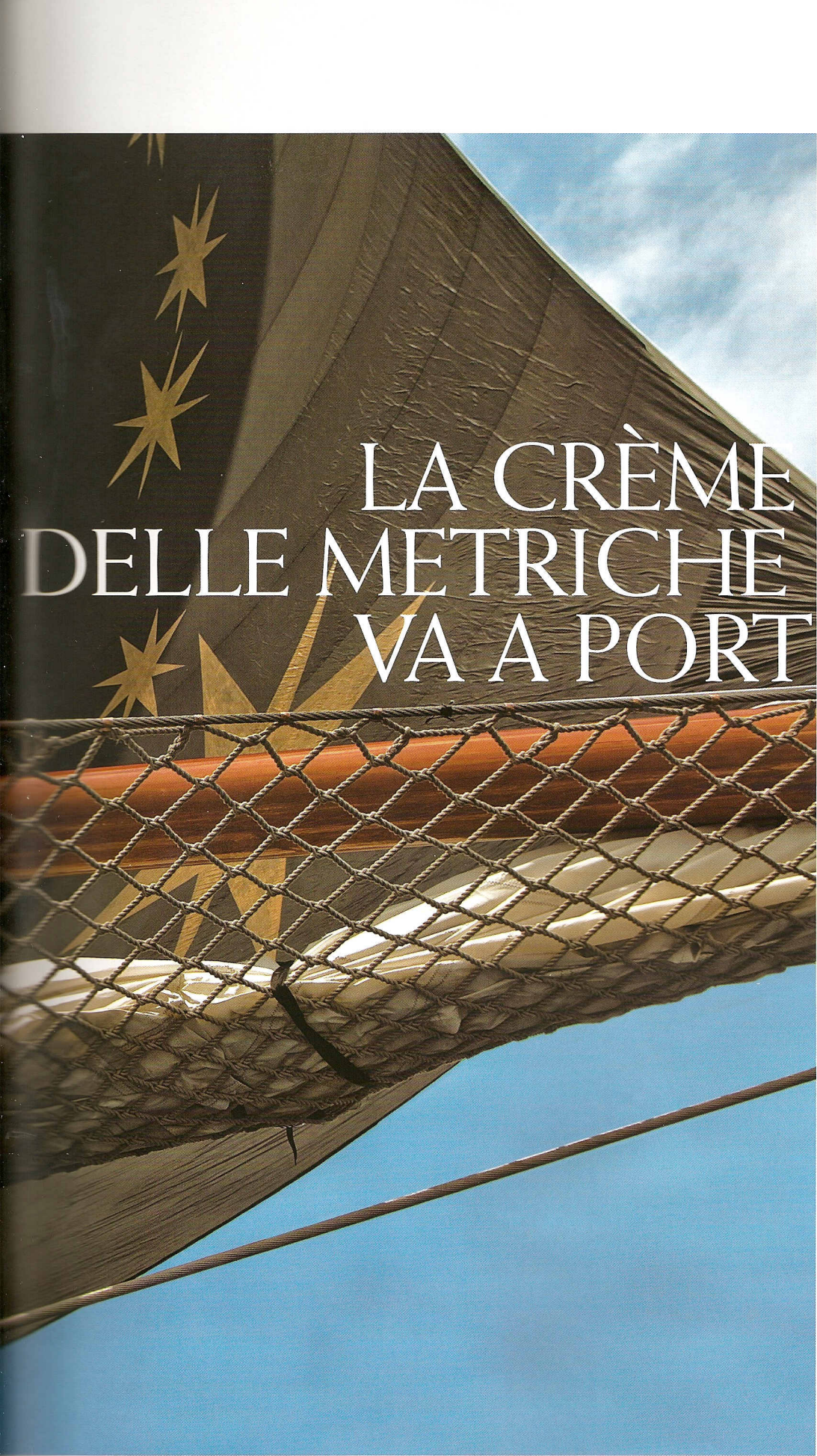




Rolex/Carlo Borlenghi

*Issata di spi su Orion,
goletta aurica di 40 metri
ospite d'onore della
manifestazione che l'anno
prossimo festeggerà il
centenario dal suo varo.*



LA CRÈME DELLE METRICHE VA A PORTO OFINO

di **Paolo Maccione**

J-Class, 8 e 12
metri S.I. riuniti
nello specchio
d'acqua dominato
dall'antica abbazia
di Cervara per
dar vita alla prima
edizione di un
evento esclusivo.
Un anticipo,
una prova generale
di un (probabile)
futuro, nuovo circuito



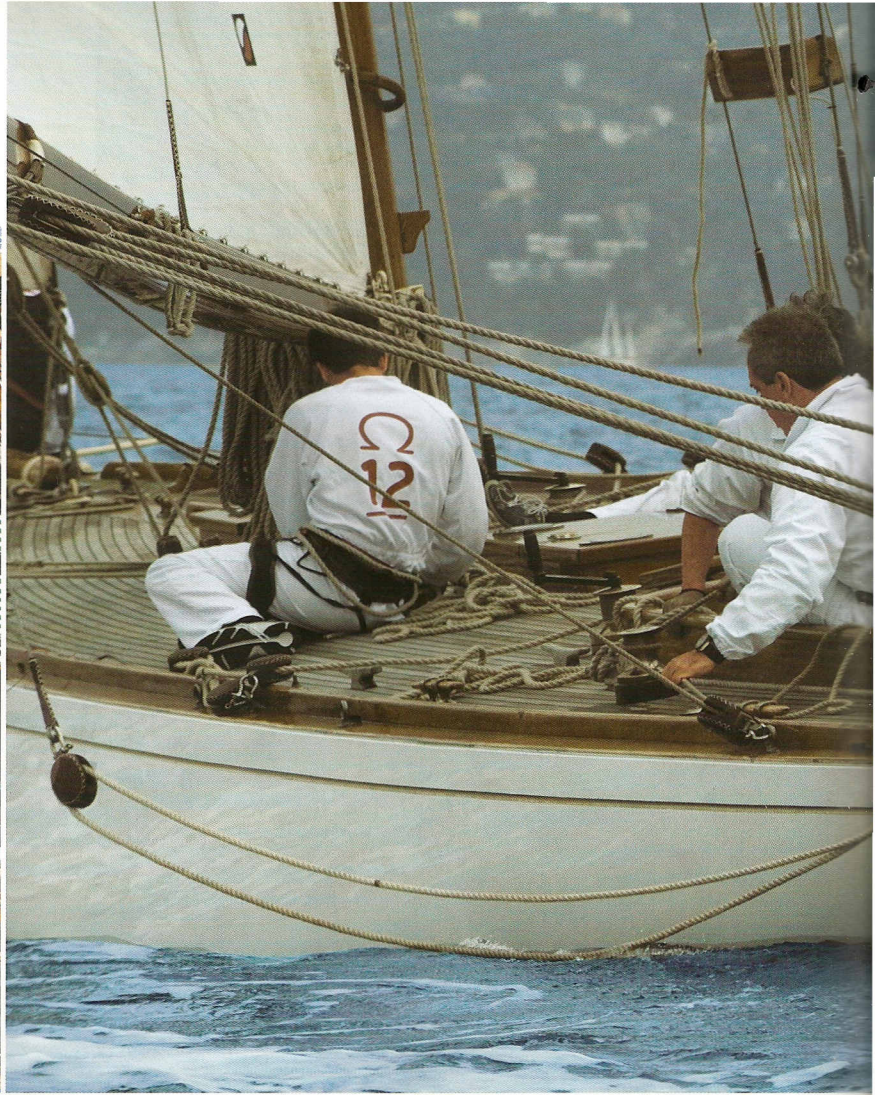
Rolex / Carlo Borlenghi (5)



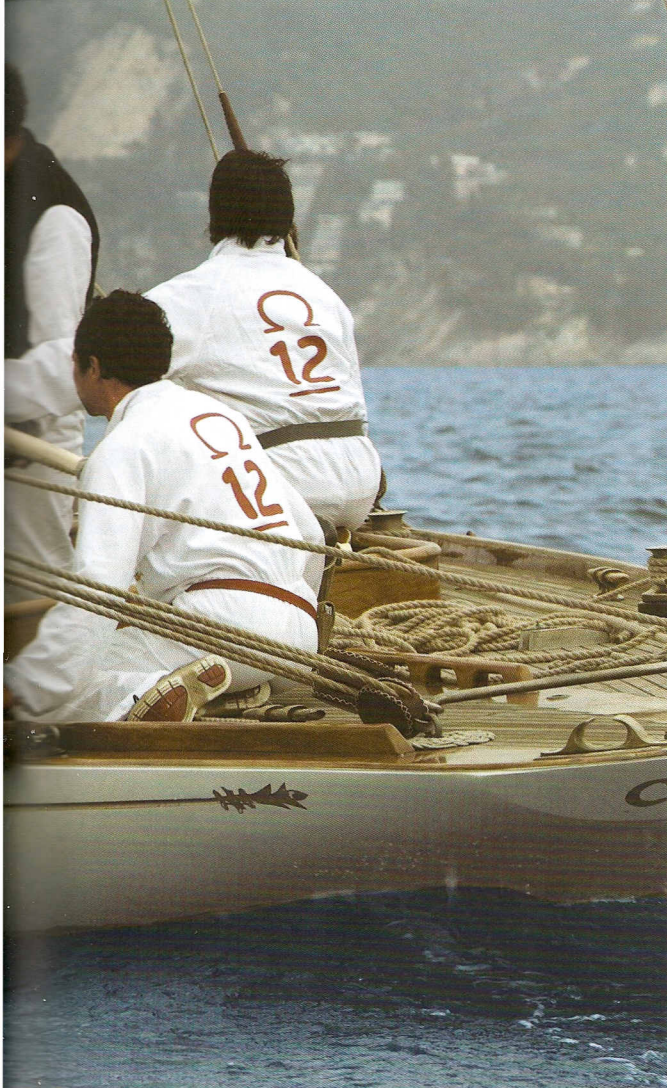
UN UNICO EVENTO, rigorosamente a inviti, che riuniva le classi metriche che hanno fatto la storia della vela (J-Class, 12 e 8 metri Stazza Internazionale), ospitando tutti gli armatori in lussuosi alberghi, senza fare pagare alcuna quota di iscrizione e, anzi, offrendo loro e agli equipaggi dalle colazioni al cocktail post-regata fino a una cena di gala presso l'antica abbazia della Cervara. Questa, in sintesi, la prima edizione del Portofino Rolex Trophy, nuovo evento nel panorama delle barche d'epoca tenutosi presso il famoso borgo marinaro ligure dal 7 al 10 maggio scorsi. Per realizzarlo, Rolex si è avvalsa degli uomini e dei mezzi dello Yacht Club Italiano di Genova, mentre la casa automobilistica Bmw ha fornito le *courtesy-car* per gli spostamenti a terra. Ispiratore dell'evento Paolo Giorgetti, coordinatore per lo YCI della manifestazione, che ha ricordato: «Qui si regata in tempo reale, senza abbuoni. Il primo che taglia il traguardo vince nella propria classe». Tra le altre particolarità, quella di avere dato vita a un evento prestigioso svincolato da qualsiasi associazione di settore, una "prova generale" che permetterà in futuro di attivare nuove manifestazioni, se non addirittura un vero e proprio circuito.

Undici gli scafi d'epoca in legno presenti a Portofino a cominciare dall'ospite d'onore, la goletta aurica di 40 metri Orion del 1910 che l'anno prossimo festeggerà 100 anni. Orion ha attirato su di sé le attenzioni inizialmente destinate al J-Class di 37 metri Astra del 1928, che ha dato forfait. Tre i 12 metri Stazza Internazionale (scafi lunghi sui 21 metri): i centenari Varuna e Cintra, entrambi armati aurici e varati nel 1909, ed Emilia del 1930. Quest'ultimo, il secondo 12 metri S.I. costruito in Italia (il terzo, oltre cinquant'anni dopo, sarebbe stato Azzurra), avrebbe dovuto e voluto misurarsi in regata contro La Spina del 1929, il primo 12' nazionale. Ma anche La Spina, pare a causa della crisi, è rimasto nella sua base di Napoli. L'equipaggio, guidato da Giovanni Maresca, piuttosto che rimanere "congelato" ha messo a disposizione di Cintra, sponsorizzato Omega, la propria esperienza di team. Dunque, il match race con Emilia di Marco Gastaldi, oggi adottato dal Circolo Nautico Al Mare di Alassio e timonato dal suo vicepresidente Claudio Betti, è solo rimandato. Sette gli 8 metri (scafi lunghi circa 14 metri): Fulmar (1930), recente restauro del cantiere Pasqui di Villefranche, Miranda III (1938), del collezionista di automobili Enzo

In alto, da sinistra in senso orario, la flotta degli 8 metri S.I. alla partenza della regata di Portofino; uno scorcio della banchina stipata di barche d'epoca; l'equipaggio di Elsinore "8" del 1930 di proprietà di Bernard Duc. Pagina a fronte, sopra, Giovanni Mogna a bordo del suo Bona, primo nella classe degli 8 metri S.I.; sotto, Varuna, del 1909, uno dei tre 12 metri S.I. presenti alla prima edizione del Rolex Trophy.



Rolex / Carlo Borlenghi (3)



James R. Taylor

LE CLASSIFICHE

CLASSE 12 METRI STAZZA INTERNAZIONALE

- 1) Emilia (Marco Gastaldi)
- 2) Cintra (Gabriele De Bono)
- 3) Varuna (Luigi Donna)

CLASSE 8 METRI STAZZA INTERNAZIONALE

- 1) Bona (Giovanni Mogna)
- 2) Elsinore (Bernard Duc)
- 3) Helen (Paolo Zannoni)



Nespoli, anche armatore della navetta d'epoca Meltemi, Margaret (1926) del viareggino Giulio Baldi, con a bordo i velai-velisti Beppe Zaoli e Marco Pomi, Helen (1936), del banchiere ravennate/londinese Paolo Zannoni, Elsinore (1930), che oltre a montare l'albero in legno costruito dal cantiere Lavazza per l'8 metri Carron II dell'Aga Khan issava anche la bandiera del Moro di Venezia, regalata all'armatore Bernard Duc dal compianto amico Raul Gardini. Infine Bona (1934) e Italia (1936), vincitore nel 1936 della medaglia d'oro alle Olimpiadi di Kiel e dal 2002 bene storico tutelato dal Ministero dei Beni Culturali. Arrivato via camion da Napoli, dal 1980 appartiene al tabaccaio napoletano Antonio Sisimbri, grande appassionato di vela: «Ogni giorno vengo a bordo per effettuare piccoli lavori e pulire la coperta con limone e acqua di mare. Ancora oggi Italia partecipa regolarmente a regate da Capri a Ischia, da Gaeta a Porto Santo Stefano».

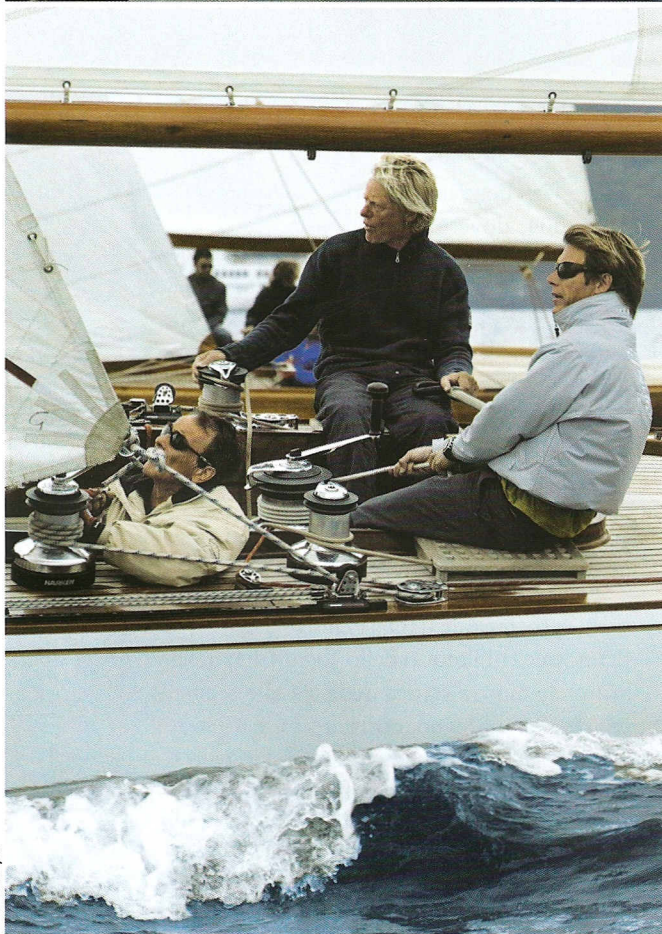
A causa della scarsità di vento si è potuta disputare solo una delle tre prove previste. Tra i 12 metri ha vinto Emilia, tra gli 8 metri il velocissimo Bona timonato dall'armatore Giovanni Mogna, trasferito per l'occasione con un Tir dalla Nautica Lavazza di Brebbia, sul lago Maggiore, dove fa base. Per lui un orologio Rolex Yacht

Master Rolesium in platino e acciaio. E pensare che l'ultima partecipazione di Bona in regata risale ai Mondiali di classe di Ginevra del 2004, dove è arrivato primo nella categoria Vintage. Chissà se conquisterà nuovamente il titolo anche ai prossimi Mondiali degli 8 metri, in programma a Hyères, in Costa Azzurra, dal 10 al 19 settembre prossimi.

In banchina anche una flotta di 12 Dragoni, storico monotipo lungo 8,90 metri progettato nel 1929 dal norvegese Johan Anker che quest'anno compie 80 anni, che hanno disputato la Coppa Andrea Alberti. Accanto a loro Taifun del 1936, il più vecchio Dragone in legno navigante in Mediterraneo e uno dei più antichi al mondo. La vittoria in regata è andata a Whisper di Michael Cotter, seguito da Tramontana di Paolo Manzoni e Celina di Federico Cellini. In piazzetta a Portofino Luca Ciomei, presidente Aide (Associazione Italiana Derive d'Epoca), e Andrea Ghisalberti, uno dei 21 Direttori dello Yacht Club Italiano, hanno anche allestito una mostra statica dedicata alle seguenti nove storiche derive d'epoca in legno, costruite tra il 1936 e il 1985: Star, A Nazionale, Flying Dutchman, Snipe, Fireball, Contender, Finn, Dinghy 12' e Optimist. Presso la vicina galleria d'arte si poteva

Nell'immagine grande, Cintra del 1909, 12 metri S.I. condotto dall'equipaggio sponsorizzato Omega che solitamente è a bordo di La Spina. Sopra, la premiazione: da sinistra, Gian Riccardo Marini e Stefano Notari di Rolex Italia, Giovanni Mogna, armatore di Bona, Carlo Croce, presidente dello Yacht Club Italiano, e Giorgio Devoto, sindaco di Portofino. Pagina a fronte, sopra, la banchina con i gonfaloni di Rolex; sotto, Varuna e Cintra.

Rolex/Carlo Borlenghi



James R. Taylor

Sopra, gli splendidi scafi d'epoca radunati nel borgo marinaro durante il secondo weekend di maggio, che hanno regatato in tempo reale senza abbuoni.

A sinistra, manovre sull'8 metri S.I. Helen del 1936 di proprietà di Paolo Zannoni. La flotta presente era composta da 11 scafi di cui tre 12 metri S.I., sette 8 metri S.I. e un solo J-Class, Astra del 1928, che però all'ultimo ha dato forfait.

visitare una mostra fotografica di Carlo Borlenghi, uno dei migliori reporter di vela del mondo.

La prima edizione del Portofino Rolex Trophy non solo è stata promossa a pieni voti, ma lascia ben sperare per il futuro. «Oggi ci vuole coraggio a creare nuovi eventi come questo», ha ricordato Beppe Zaoli. Durante le prossime edizioni, per le quali è prevista una cadenza annuale, la banchina potrebbe arricchirsi sia di nuovi giganti a vela sia di altri scafi metrici come i 6 metri S.I., i 5.50 S.I., i 10 metri S.I. e i 15 metri S.I. A questo proposito Unforgettable, l'unico 5.50 presente, rappresentava l'avanguardia di quello che potremmo vedere in futuro.

A fine raduno Marco Paleari, consulente Rolex per il settore vela, ha dichiarato: «Anche se quella del 2009 è da considerare una prova d'orchestra, la risposta è stata positiva e incoraggiante. Non vogliamo né creare un megaraduno, né fare concorrenza ad altre manifestazioni simili. L'evento portofinese deve rimanere una "bomboniera", che rappresenterà il 10 per cento degli eventi organizzati da Rolex nel campo velico. A tutt'oggi abbiamo già comunque un serbatoio di potenziali partecipanti per i prossimi anni». ⚓