

VOCI di BANCHINA

notiziario dello Yacht Club Marina di Salivoli



Dall'alba dei tempi il mare è lo spazio difficile per eccellenza, il più pericoloso. Eppure anche quello vicino, ammalante, irresistibile. E infatti, che fossero i rumoreggianti cavalloni marini o le più facili correnti di fiume o di lago, i primi sforzi dei nostri antenati furono dedicati ad attraversarla, tutta quell'acqua promessa di incontri, commerci, futuro.

Punto di partenza - è sicuro - furono gli alberi. Tronchi caduti, giunchi sagomati, resti di vegetali in grado di galleggiare: le prime zattere, dall'oceano Pacifico al Tigri, dal mar Mediterraneo alle coste levantine alle isole Tonga e Samoa, dovevano essere tanto ingegnose quanto dalla solidità a dir poco traballante. Ma se la storia degli antichi natanti si perde nella smemoratezza delle ere primitive, quel che è certo è che lo sviluppo delle imbarcazioni ha accompagnato passo passo quello della navigazione. Dall'impiego

del remo per la propulsione all'invenzione dei galleggianti per garantire più stabilità e un maggior carico, di tentativo in tentativo, quest'impresa collettiva di genio e audacia permise di navigare su spazi sempre più vasti. Fino alla soluzione destinata ad avere più fortuna fra tutte: la vela. Anche in questo caso, le originarie velature intessute dei materiali più diversi e dalle forme pressoché sempre triangolari devono essere state ben diverse dai moderni Spinnaker in fibra sintetica. Entrambi, però, fanno parte di quello stesso percorso di rivoluzioni tecniche sempre più innovative che hanno reso possibile all'umanità di percorrere i mari più prossimi e di varcare gli oceani più remoti.

A ereditare una tappa di tale storia ultrasecolare e che continua ancor'oggi, ci pensa alle pagine seconda e terza di questo nuovo numero del nostro giornalino uno dei più antichi

negozianti del porto turistico Marina di Salivoli. Si tratta di Marco Ghizzani, titolare dell'attività dedicata alla fornitura di dotazioni ed equipaggiamenti per la navigazione "*Nautica Falesia*", che ci ha regalato una lunga intervista sul futuro del porto, della vela e del mare.

Il testimone passa poi alla seconda biografia promessa di una delle "signore" della vela. Stavolta il nostro Franco Cecchelli ci delizia con un racconto molto dettagliato, dalla quarta alla settima pagina, la vicenda esistenziale e marittima di Serena Zaffagni e delle varie barche della sua famiglia, le diverse Mabelle.

E per finire, l'ultima pagina ospita la pubblicità della scuola nautica.

Come tutte le storie umane, anche questa ha bisogno tanto di idee che di fortune. Buona lettura, allora, naviganti di ogni dove e buon vento.

“Crescere bene è crescere insieme”

intervista a Marco Ghizzani, titolare del negozio *Nautica Falesia*, nel porto di Marina di Salivoli

“Crescere insieme è crescere bene”. Così pensa il futuro del porto di Salivoli uno dei suoi negozianti più antichi: la parola a Marco Ghizzani, titolare di Nautica Falesia.

Che attività hai?

Abbiamo un negozio di nautica, ricambi e accessori, che si chiama Nautica Falesia, in omaggio alla costa. È un nome che ho ereditato: quando son venuto a lavorare qua ero dipendente e il nome era già stato deciso ma poi, anche quando ho rilevato io l'attività, l'ho mantenuto. Sai, comunque negli anni le persone ci conoscevano in quel modo e ho voluto lasciare le cose com'erano.

Raccontaci un po' di storia.

La storia nasce nel 2001. La nostra attività è stata creata in concomitanza con l'agibilità del porto, inaugurato nel 2000 e che poi ha guadagnato l'agibilità a terra, appunto, l'anno successivo. Immediatamente si avvertì l'esigenza di aprire dei negozi e quello che al tempo era il mio titolare decise di imbarcarsi nell'attività della nautica. Fra i tanti curriculum che ricevette scelse proprio il mio, che all'epoca ero poco più di un ragazzino e così ci incontrammo. E nulla, per farla breve ci trovammo d'accordo sicché dal 2001 ho iniziato quest'attività come collaboratore e poi, nel 2009, l'ho rilevata io.

E come ci sei arrivato? Mi dicevi attraverso il curriculum, ma tu come ti eri formato?

Mah, io ho fatto tutt'altro. A pensarci, alla fine è successa un po' per caso questa cosa. Io ho fatto un percorso professionale e poi dopo ho fatto l'istituto superiore di educazione fisica, quindi un inizio distante - non totalmente, magari - da quello che sono arrivato a fare. Stavo ancora studiando ma decisi comunque di mandare il mio curriculum in zona, alla varie strutture che nascevano, giusto per capire quale tipo di offerta lavorativa ci potesse essere. E quella di Nautica Falesia la valutai subito come una proposta lavorativa percorribile perché l'intera struttura del porto era una vera

novità. La città di Piombino non aveva mai visto accadere qualcosa del genere: una struttura estremamente innovativa e insieme chiaramente improntata allo sviluppo del turismo in un futuro vicino. Io ci ho letto subito questo, mordendo magari anche un po' il freno all'inizio perché poi, sai, quando entri in una nuova realtà occorre adattarsi e, per esempio, la parte remunerativa nei primi tempi non era di certo così esaltante... Però io ci ho sempre creduto e alla fine, nel 2009, ho fatto il salto e l'attività ha trovato la sua dimensione giusta.

Tu avevi già una forte passione per il mare o l'hai dovuta coltivare pian piano?

Sai, vivendo sul mare proprio completamente al buio non ero, però non ero neanche così ferrato in materia. Io avevo usato imbarcazioni, sì, ma roba molto piccola e decisamente meno impegnativa rispetto a quella che gestiamo adesso.

Quindi hai imparato facendo.

Sì, sì, certo. Già dal primo anno, con molta applicazione, sono riuscito ad avere maggiore padronanza dei mezzi che mi erano messi a disposizione. Poi, sì, son cresciuto con l'attività e con i clienti stessi. Alcuni son stati collaborativi, altri un po' meno ma, ecco... Diciamo che per crescere servono tutte e due le cose. (ride)



Chi sono i tuoi clienti, chi entra nel tuo negozio?

Il mio bacino d'utenza è riferito al porto turistico quindi il Marina di Salivoli lo servo all'80-90%, ma a oggi ho anche clienti esterni perché oramai ho una visibilità abbastanza importante. Siamo conosciuti - seppure con la concorrenza del caso, eh. Capita spesso, per esempio, che anche gente di San Vincenzo, di Livorno, di Cecina venga da noi. Una soddisfazione!

A un neofita del mare cos'è che si vende di più? Quali sono le conversazioni che hai più spesso con i tuoi clienti, le cose che più ti chiedono, gli oggetti che più servono?

Allora, il neofita viene e non sa niente quindi arriva e mi chiede... la cosa principale, se viene qui in

porto, è che ha bisogno di un ormeggio fatto bene, per dire. L'ormeggio è il primo step e io fornisco consigli su come ormeggiare, gli suggerisco una serie di cose che potrebbero servirgli e poi, via via che lui esplora la barca e si accorge di quello che manca o che si potrebbe migliorare, ecco che dialoghiamo e, diciamo, si cresce insieme. Non potrei indicare un oggetto specifico o una pratica ricorrente, sono varie le cose che io consiglio e in qualche modo quel che avviene sempre è che piano piano il cliente si fida di me e si va avanti insieme.

Qual è il tuo rapporto con lo Yacht Club Marina di Salivoli?

Beh, io con lo Yacht club innanzitutto ho sempre avuto rapporti qui nel porto, naturalmente. Quello che è cambiato da un po' di tempo a questa parte è l'arrivo stabile di Stefano Ferraro, col quale avevo già una conoscenza pregressa perché era un mio cliente al tempo in cui aprimmo, poi per un periodo lui mancò dal porto ma da quando è ritornato abbiamo conservato sempre un bel rapporto. E, dal momento in cui Stefano Ferraro ha rivitalizzato questa parte del club che era un po' abbandonata, abbiamo intrapreso una collaborazione sempre più stretta. Il che è una cosa positiva per tutti e due perché io, dal canto mio, cerco di offrirgli un servizio a 360 gradi e lui, dal canto suo, mi chiede spesso e volentieri diversi tipi di servizi quindi ci si spinge avanti insieme. Poi, sai, negli anni ci siamo trovati abbastanza d'accordo su tante questioni e abbiamo creato una sinergia importante.

Il porto di Salivoli, che tu frequenti e vedi quotidianamente da più di vent'anni, nel corso degli anni è cambiato tanto?

Molto. Negli ultimi due anni è cambiata l'aria che tira e soprattutto per il tipo di organizzazione che Stefano ha rivitalizzato. Un'esperienza positiva. Ti faccio un esempio, per quel che riguarda la mia attività. Al di là del Club, che usufruisce dei nostri servizi, anche i singoli soci, spesso padroni di imbarcazioni, una volta che ci conoscono poi vengono anche come privati a informarsi, a chiedere e anche ad acquistare, perché no! Quindi si allarga la possibilità di avere clienti nuovi, c'è una maggiore circolazione di beni e servizi per tutti.

Anche la clientela deve essere cambiata nel corso degli anni, ma la vela è ancora largamente considerata uno sport per pochi, costoso, esclusivo. Chi è oggi un velista?

Sai, quel pregiudizio è ancora vero, ma solo in parte. Anche attraverso iniziative proprio come quelle promosse dal Club di Salivoli - ma anche di altre organizzazioni - pure le persone diciamo profane in materia sono state coinvolte. E succede questo con la vela: chi si avvicina, poi s'innamora. L'aggregazione agli equipaggi per andare a vela, per esempio, è un fenomeno che sta crescendo. Proprio di fronte alle vetrine del nostro negozio c'è una società di charter, che noleggia imbarcazioni prettamente a vela, e vedo anche persone che sono completamente al buio di nozioni veliche

prendere spesso e volentieri la barca, e in particolare si predilige proprio la vela. Quindi, il tempo ci mostra che molte più persone inesperte si avvicinano alla vela e imparano a governare.

Il mare oggi è rispettato?

Occorre fare una piccola distinzione qui. Chi usa la vela di solito ha un po' di rispetto in più per il mare perché la filosofia della vela conduce a costruire un rapporto più intimo con la natura e con le sue risorse. Certo, ci sono purtroppo anche molti trasgressori. Non lo scopro certo io, ma si nota a volte un'esagerazione nel voler usufruire di un ambiente naturale che pare essere considerato quasi come il salotto di casa propria, anche se ovviamente andrebbe rispettato ben altrimenti. Nel salotto, per stare a questo esempio domestico, si possono fare le pulizie; in mare, una volta oltraggiato, diventa difficile intervenire. Naturalmente, il discorso è ampissimo e si potrebbe stare per ore a parlare di questo. La distinzione che ho richiamato all'inizio, tra una generalità di velisti che tendono a rispettare il mare più di chi impiega mezzi diversi che usano carburante e producono maggiori scorie, può essere la prima traccia di un lungo percorso.

Un'ultima domanda. Quale sarà secondo te il futuro della nautica?

Difficile prevederlo! Quel che io annuso è che la nautica, sia dal punto di vista turistico che dell'impiego privato, ha un futuro importante. Specialmente nel luogo dove viviamo noi, è una risorsa da dover sfruttare - nel senso migliore del termine. Crea un'economia sana, improntata sul tempo libero e quindi anche rilassata quanto a gestione. Poi, certo, vanno fatti i conti anche con le linee dell'economia nazionale, le cui crisi sono ricorrenti: usufruire di mezzi per fare nautica implica sempre una disponibilità economica che per alcune fasce della società è difficile impiegare. Io in 20 anni comunque sono riuscito a stare sempre dentro dei parametri abbastanza accettabili quindi credo che la nautica abbia una forte importanza per il nostro paese e un futuro promettente.

Mi rimango quanto detto e te ne faccio un'altra. Hai un desiderio per il futuro del porto?

Io rimango sempre aperto alle nuove soluzioni e amo crescere imprenditorialmente nel modo giusto, ma non ho al momento un obiettivo specifico. Forme di collaborazione come quella con le organizzazioni all'interno del porto - e, perché no, anche esterne - fanno sì che attività come la mia, che oggi si basa all'80% sulla vendita, possano ampliare la parte di servizi correlati, che già ci sono ma che con più collaboratori potrebbero crescere e soddisfare sempre più richieste dei clienti. Spero che il raggio di azione si possa ampliare, ecco, e questo avviene se si cresce bene e insieme.



Le signore della vela e le loro barche - 2ª parte

di Franco Cecchelli

Ci siamo lasciati, nello scorso numero, raccontando l'incredibile vicenda biografica e marinaresca di Mary Blewitt Pera e anche stavolta stiamo per immergerci negli avvenimenti che legarono un'altra "signora" del mare al mondo della vela italiana. Senza ulteriori indugi, ecco a voi la storia di **Serena Zaffagni** e delle varie barche della sua famiglia, le Mabelle.



"Mabelle I"
foto per gentile concessione di Cesare Sangermani

Il padre di Serena, Vittorio Zaffagni, era un importante industriale milanese appassionato di vela, armatore di un bellissimo Yawl, il **Mabelle I**, un prima classe RORC di S&S costruito da Sangermani.

Il padre correva sotto il guidone dell'Unione Sportiva Quarto ed è da lui che Serena assorbì la passione per il mare e per la vela d'altura. Dopo la sua scomparsa alla fine degli anni Sessanta, lei non ebbe alcun dubbio nel portare avanti la tradizione di famiglia mantenendo il connubio con il Club "Priuggino" - club che, proprio in memoria dell'uomo, ha istituito un trofeo Vittorio Zaffagni che tutt'oggi si corre a Quarto con le derive 420.

Il Mabelle I, però, pur essendo una bellissima barca, cominciava ad essere superata da nuovi progetti e a farsi troppo impegnativa per essere portata in regata. Nel 1968 Serena quindi decide di farsi progettare un nuovo Mabelle, più moderno e meno penalizzato dal vigente regolamento RORC. La scelta per il progetto cade ancora una volta sullo studio S&S, che all'epoca andava per la maggiore, e per la costruzione la donna si affida di nuovo al prestigioso cantiere Sangermani di

Lavagna.

Le misure della barca erano le seguenti: LOA - 13,82 m; LWL - 10,75 m; Beam - 3,88; Draft - 2,21; Displ. 11 (t).

Gli ultimi anni Sessanta costituiscono un periodo molto fervido per la vela italiana. Numerosi armatori si fanno costruire nuove barche, più moderne e performanti, e sono tanti coloro che cominciano a partecipare a competizioni, anche all'estero. Occorre inoltre ricordare che la presenza in Italia di Mary Blewitt e del Colonnello Pera, grazie alla loro esperienza di regatanti nelle acque del Solent, diede un forte impulso alla formazione di un team italiano che partecipasse alla famosa regata dell'Admiral's Cup.

E Serena, che con il suo nuovo **Mabelle II** già partecipava intensamente alle regate più impegnative dell'epoca, sia nel Mediterraneo che fuori - da ricordare la sua eccezionale partecipazione con il Mabelle II alla Sidney-Hobart! - aderì con entusiasmo alla richiesta di far parte della squadra che avrebbe rappresentato l'Italia all'Admiral's Cup del 1969.

Le tre barche designate per la partecipazione a questa regata furono il Mabelle II, il Levantades e La Meloria. La squadra ottenne un lusinghiero quarto posto.

Dopo questa prima e positiva esperienza, la presenza dell'Italia a questa competizione si riconfermerà anche negli anni successivi.

Nel 1971 il team italiano vede solcare le onde ancora il Mabelle II, il Levantades e un nuovo scafo: il Tarantella di Raffaelli, anch'esso un progetto di S&S e costruzione di Sangermani.

Mi ricordo che, quando questa barca si presentò per la prima volta al campionato invernale a Genova, fu ribattezzata dai vari equipaggi "il mobile", per quanto il suo scafo in lamellare verniciato trasparente era bello. Quell'anno il regolamento con cui si correva era il nuovo IOR e questo penalizzava



"Mabelle II"
Serena Zaffagni a poppa a Porto Cervo nel 1972
foto di Franco Cecchelli

non poco sia il Mabelle che il Levantades, entrambi nati sotto il regolamento RORC.



"Mabelle II"
in regata al Fastnet del 1972

La squadra si classificò al settimo posto.

Ma, non solo le squadre, anche gli anni corrono e noi siamo arrivati al 1973, quando il limite del rating IOR delle barche viene elevato da 29 a 45 piedi.

L'Italia decide di confermare la propria partecipazione e la scelta delle tre barche avviene questa volta attraverso una selezione.

Nel maggio di quell'anno Serena vara il suo **Mabelle III**, un progetto dall'emergente architetto Dick Carter - conosciuto per l'Orca 43, con cui all'epoca correva Raul Gardini - e costruito ancora da Sangermani.

La barca, progettata secondo il regolamento di stazza IOR, era molto moderna e tirata per i canoni dell'epoca: la coperta tondeggiante era verniciata di giallo e ricordava un po' quella dell'Orca, lo scafo era blu come il precedente Mabelle.

I risultati delle selezioni premiarono il nuovo Mabelle III, il Naif di Raul Gardini - ancora un progetto di Carter, costruito da Carlini - e il Sagittarius, un S&S di Giorgio Carriero. Ma il risultato non fu all'altezza delle aspettative, la squadra italiana si classificò solo nona.

Torniamo ora al Mabelle III e alle sue prestazioni, condendolo di un ricordo personale. Nel 1975 mi capitò infatti di far parte dell'equipaggio, e in due diverse occasioni. L'opportunità mi fu data da un amico, ex ufficiale di marina e valido skipper, chiamato da Serena a timonare in una regata a triangolo nelle acque del Tigullio, a Portofino.

Lo skipper si chiama Umberto Santanera, oggi ultra-ottuagenario, con alle spalle la rimarchevole

esperienza di molte regate in equipaggio con Straulino, sulla Stella Polare e sul Corsaro. Essendo Serena a corto di equipaggio, Umberto mi ingaggiò come amico e compagno di regate sul Meloria. La regata, come molte di quelle che si svolgono nel golfo del Tigullio, fu caratterizzata da pochissimo vento e arrivammo terzi.

Questa esperienza mi fece capire che, malgrado un equipaggio non rodato, la barca aveva veramente una marcia in più. Scafo in lamellare incollato, sentina inesistente, cuccette essenziali nel quadrato e cala delle vele a prua, ampio pozzetto con i winch ai lati e sulla tuga a fianco del tambucio. Tutte le manovre di prua - amantiglio, carcabasso, drizze di randa e fiocco, spinnaker - uscivano da dei fori posizionati a destra e sinistra, sulla paratia ai lati dell'entrata sottocoperta, e ogni cima poteva essere bloccata con degli strozzatori che assomigliavano agli spinlock di oggi.

Non vi dico l'iniziale "imbarazzo" a prender confidenza con tutti quei "cordini" e capire al volo quale manovrare... Una cosa particolare erano gli alloggi dei due tangoni - si manovrava all'Australiana! - che erano costituiti da due tubi fissati al soffitto sottocoperta e uscivano da due portelli in coperta tirando i "cordini" dal pozzetto. Nella prima regata, asciutta, non mi resi conto che dai portelli poteva entrare acqua anche quando erano chiusi. Lo avrei scoperto nella seconda regata. L'acqua entrava dai portelli filtrava sottocoperta e, non essendoci praticamente la sentina, sotto sbandamento l'acqua andava a sbattere sul soffitto nel lato sottovento bagnando tutto.



"Mabelle II"
in regata ai Campionati
Invernali di Genova

Ai Signori Sangermani
Genova - marzo 1969

Quella seconda regata che feci con Serena era una Portofino-Capraia. Partimmo nel pomeriggio. Il vento stava montando da ponente e tenemmo un'andatura di bolina. Il vento andò progressivamente aumentando man mano che scendevamo verso la Capraia. L'equipaggio era di cinque persone oltre a Serena: per noi perfetti sconosciuti a parte il marinaio della barca.

Lo skipper era un milanese, poi c'erano un ufficiale di marina, il marinaio, io e il mio amico. Prendemmo un buon passo e dopo poco l'andatura diventò di bolina larga. Verso le 21:00 lo skipper, un po' provato dal marone che stavamo trovando,

propose di fare lui il primo turno di riposo e, insieme al marinaio e a Serena, andò sotto coperta. Nel frattempo, con il vento salito a 30 nodi, noi tre rimasti decidemmo di prendere una mano di terzioli. L'albero era passante e finiva nel piccolo bagno: il verricello della drizza della randa era posi-



"Mabelle III"
progetto Dick Carter 1973

zionato proprio nel cesso! Andai allora sottocoperta per mollare la drizza, in modo da prendere la prima mano, e fu allora che vidi l'acqua che scia-bordava sul soffitto.

I tubi dei tangoni, pensati per svolgere anche la funzione di tientibene, erano talmente bagnati che non si riusciva ad avere una presa sicura. Mentre cercavo, tutto bardato nella cerata, di guadagnare il cesso a prua, scavalcando sacchi di vele e quant'altro c'era in mezzo nel passaggio tra le cuccette, la barca fece una micidiale rollata, io persi la presa e finii di botto addosso a Serena nella cuccetta sottovento. Questa non si scompose e mi mandò "bellamente" a

quel paese, girandosi dall'altra parte. Non mi persi d'animo e, superato il quadrato, mi infilai in un bagno microscopico dove, a forza di urli tra me e chi era all'albero, riuscimmo a completare decentemente la manovra di riduzione della randa. Dico decentemente perché, con l'andatura di bolina



"Mabelle III"
Serena e Cesare Sangermani il giorno del varo in una foto un po' sciupata, maggio 1973

larga/lasco che stavamo tenendo, il boma era molto aperto sottovento e non era possibile, se non rischiando di finire in mare, serrare la randa con i mataffioni. Decidemmo quindi di lasciare il bel "cannone" alla randa, con il mare che ogni tanto ci si infilava dentro.

Per completare il quadro della situazione, aggiungo che la barca non aveva un paramare e quindi imbarcavamo in coperta acqua a fiumi, che gli ombrinali non riuscivano a scaricare. Mi toccò pertanto mettermi seduto nel pozzetto a sgottare acqua con un secchio. Navigando così sbandati, con il timoniere che cercava di tenere una rotta decente, avevamo la sensazione di star scarrocciando di brutto. Intorno alla mezzanotte cominciammo a vedere i lampi di un faro. Eravamo convinti fosse quello dell'Isola della Gorgona! Ma, fatto il rilevamento dei lampi, mi risultarono essere quelli del faro situato a nord di Capraia. I miei "soci" mi dissero che non era possibile e mi chiesero di ripetere il rilevamento. Io diedi conferma che era proprio la Capraia quella che vedevamo dritta davanti a noi. Ci guardammo increduli. Stupefatti, informammo quelli che erano ancora in cuccetta che la Capraia era in vista a una quindicina di miglia circa. Dopo nemmeno due ore, oramai verso le due di notte, tagliammo così il traguardo di arrivo con relativo suono della sirena da parte della giuria. Entrando nel piccolo porticciolo dell'epoca, un po' cotti per la nottata turbolenta e bagnata, ci guardammo intorno per vedere chi era già arrivato. Stranamente non vedemmo nessuna imbarcazione della regata. Ci mettemmo a cercare un ormeggio ma pochi minuti dopo, da un grosso gozzo da pesca ormeggiato in banchina - che poi riconoscemmo essere il Santa Maria della Gorgona - uscì il mio amico Paolo Checcacci, armatore della Meloria e successivamente di alcuni Freya, che era lì a pescare e ci urlò tutto contento: "Bravi, siete i primi!". Credendo che ci stesse prendendo per i fondelli lo mandammo a quel paese, ma guardandoci me-



Elle, ex-"Mabelle I"
durante una regata per barche d'epoca

glio intorno prendemmo atto dell'incredibile notizia. Eravamo veramente i primi.

Racconto questo piccolo episodio che mi riguarda per testimoniare come, pur se in quell'occasione avevamo creduto di navigare alla disperata e giusto per stare a galla, il nuovo Mabelle III dimostrò a noi, e a tutti, le sue favolose qualità marine e di velocità.

Nella tappa di ritorno verso Portofino chiedemmo di fare una deviazione verso Livorno e alle due di notte fummo sbarcati alla banchina dello Yacht Club locale.

Di Serena non ho più avuto modo di avere notizie, se non leggendo qualcosa sulle riviste, ma so che smise di regatare, penso per problemi di salute.

Il Mabelle III venne charterizzato a degli spagnoli, che ci fecero un campionato del Mediterraneo con scarsi risultati. Dopo, ne persi le tracce fino a che, preparando quest'articolo, l'ho ritrovato nell'elenco delle barche d'epoca che hanno partecipato a un raduno nei pressi di Viareggio.



"Mabelle II" ora Agaleion
alla fonda a Bora Bora



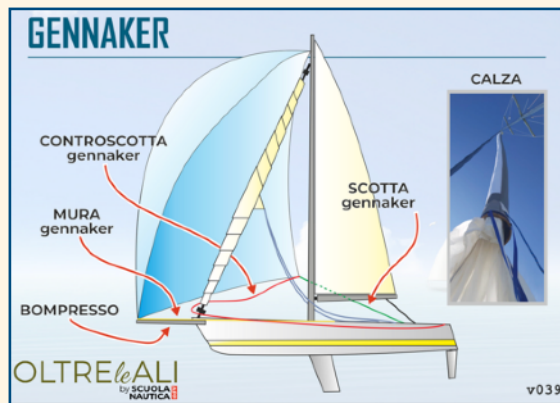
OLTRE leALI SCUOLA NAUTICA

il corso patente nautica con "uscite illimitate" e "velamici", due formule tutto incluso senza sorprese

La formula "**uscite illimitate**" ti permette di definire fin dall'inizio il costo totale del tuo corso di preparazione all'esame per il conseguimento della patente nautica vela&motore entro 12 miglia dalla costa.

Con la formula "**uscite illimitate**" il costo del corso patente nautica vela&motore entro 12 miglia è ridotto a **1100€ tutto compreso**, inclusa la componente teorica e tutte le uscite pratiche che vorrai.

"**Velamici**": siete un gruppo di amici o una coppia e volete prendere la patente vela&motore entro 12 miglia dalla costa insieme?



Con "**velamici**" otterrete altri 200€ a testa di sconto speciale, da calcolare sul valore già scontato della promozione "uscite illimitate". Il costo quindi è ridotto

da 1100€ a **900€ tutto compreso**, inclusa la componente teorica e le tutte uscite pratiche che vorrete.

Iscriviti su:

www.oltreleali.org/unlimited

Iscrivetevi su:

www.oltreleali.org/velamici

OLTRE leALI
SCUOLA NAUTICA
oltreleali.org

lezioni
pratiche
senza costi
aggiuntivi

patente
nautica
con lezioni pratiche illimitate

