

VOCI di BANCHINA

notiziario dello Yacht Club Marina di Salivoli



Com'è vera la famosa frase di Virginia Woolf: "Ogni cosa è sempre qualcos'altro. O qualcosa di più". E per vedere quel di più, per intuirlo e ribaltarlo, anche, non basta affidarsi alla realtà così com'è. C'è bisogno di mettersi in ascolto del suo segreto, e un buon modo per farlo è quello di domandarsi come sia la realtà per occhi diversi dai nostri. Come appare, allora, il mondo agli occhi di un ragazzino di undici anni che in un luglio torrido approda a un campo estivo dove le giornate si snocciolano tra lezioni di vela e avventure in mare? In mezzo a insegnanti che lo istruiscono nell'arte antica della navigazione, a compagni di bordo che come lui sognano storie di pirati e marinai, a esseri curiosi che sbucano nuotando dalle acque e possono diventare amici per una parte della rotta? Per saperlo, basta aspettare giugno, mese che inaugurerà l'inizio della nuova edizione del **Summer Sailing Camp**, il nostro corso di pratica marinaresca proprio per bambini e ragazzi che ci impe-

gnerà tutta l'estate. Ai dettagli del Summer Sailing Camp sono dedicate le prime pagine di questo nuovo numero di Voci di Banchina, ma i prossimi mesi sono frenetici di attività, e non solo per giovani allievi. Ripartono infatti i nostri **corsi di vela per adulti a tutti i livelli**, dal principiante assoluto all'esperto, con diversi percorsi specifici, dalla propedeutica per il conseguimento della patente nautica ai corsi espressamente dedicati al miglioramento delle capacità di manovra. Questi impegni sono la linfa vitale dello Yacht Club e invitiamo voi, che siete la nostra comunità, a partecipare e divulgare le diverse attività didattiche: non c'è occasione migliore per conoscersi o ritrovarsi che in barca! Ma continuiamo a metterci nei panni altrui. Che effetto deve fare l'enorme superficie marina da una torre di controllo, circondata da uccelli in volo e vetri a strapiombo sul blu? È quello che ci racconta **Ylenia Fabbri**, responsabile della torre di controllo del porto di Salivoli, che abbiamo intervistato.

Un modo per capire un mestiere insieme così tecnico e necessario alla vita del Marina e anche un modo per immergersi nell'esperienza biografica di una donna immersa nelle profondità del mare. Continuiamo il nostro gioco. Chiediamoci ancora come poteva apparire il mondo agli occhi di una donna dello scorso secolo, con alle spalle una vita formidabile, avventurosa, favolosa? Una vita nata nella culla del jet set mondiale, tra maison di moda e imprenditoria, sfilate e gioielli inestimabili, e che si sviluppa poi al ritmo della passione per la vela, tra pozzetti fradici e regate, cantieri e coppe internazionali? È quello che scopriremo nelle pagine del nostro giornalino che raccolgono il ricordo dedicato a **Marina Spaccarelli Bulgari** a firma del nostro ormai ben noto amante delle signore della vela, Franco Cecchelli.

Conclude questo numero il **calendario delle attività** didattiche della primavera-estate.

Buona lettura!



Summer Sailing Camp



corsi di vela per bambini e ragazzi dagli 8 ai 15 anni, da giugno a settembre

Dieci, undici, dodici anni: ragazzi, giovinetti, "per sempre belli". A quell'età, sulla soglia di ogni occasione, grande o piccola, presa o mancata, quasi sempre sta un'estate. I mesi da giugno a settembre si srotolano tra straducce assolate e spiagge chiare, ciottoli e conchiglie, tuffi e ritrovamenti,

smettere un modo di dialogare istintivo con il mare: vogliamo che i nostri allievi "sentano" il mare e la barca, più che la conducano e basta. Che possano cioè sfruttare appieno l'apertura, propria della loro età, all'entusiasmo, all'ardore, al trasporto e apprendano innanzitutto una particolare sensibilità per l'elemento acquatico, fatta di amore e rispetto. Ma, oltre a mare e barche, il Camp è fondato anche sulla compagnia. I giovani allievi, divisi in gruppi omogenei dal punto di vista dell'età, saranno seguiti nella didattica da istruttori qualificati e forti di un'esperienza ultra-ventennale maturata presso le migliori scuole di vela italiane ed internazionali, e ulteriormente affinata grazie agli strumenti della Federazione Italiana Vela. Ogni gruppo sarà di piccole dimensioni, per un massimo di 18 allievi a settimana, assistiti da 5 adulti (3 istruttori di vela e 2 persone per il supporto a terra), così da permettere agli istruttori di avere piena visibilità della soddisfazione e della motivazione di ogni partecipante. E non solo. Otto allievi della prima edizione del nostro Summer

risate, chiacchiere, amicizie.

Alle tante e diverse avventure possibili, noi dello Yacht Club Marina di Salivoli aggiungiamo l'occasione di corsi di vela e pratica marinaresca, destinati proprio a bambini e ragazzi dagli 8 ai 15 anni, lungo tutti i mesi dell'estate 2024. Si tratta del Summer Sailing Camp, un'immersione nell'incantevole mare toscano che offrirà ai giovani allievi la possibilità di imparare teoria e soprattutto pratica della vela durante un'intera settimana, dal lunedì al venerdì, con pernottamento. Dai termini velici (in italiano e inglese) ai nodi, dall'armamento delle barche fino alle manovre: alle brevi lezioni teoriche a terra si affiancherà giorno dopo giorno tanta attività in barca. L'ambiente del Camp permette ai ragazzi di fare esperienza diretta della cultura marinaresca, non solo acquisendo competenze tecniche in connessione diretta con le diverse sfide quotidiane che il mare presenta, ma anche assorbendo la passione per la vela. Obiettivo fondamentale del Summer Sailing Camp è tra-

Sailing Camp a Salivoli, oramai sedici-diciassettenni, sono diventati nel frattempo aiutanti della scuola vela e accompagneranno



l'istruttore adulto a bordo. È una bellissima novità di quest'edizione che introduciamo per avere in barca qualcuno che parla una lingua simile a quella di un ragazzino di dieci-dodici anni, una sorta di traduttore simultaneo che genera un valore aggiunto e una sintonia ancora maggiore nell'equipaggio. Insegnamenti come la collaborazione, il rispetto per gli altri, l'entusiasmo per la diversità, la capacità di adattamento, il team building e la leadership saranno trasmessi così in modo serio ma allegro e divertente.



Un altro vantaggio del Summer Sailing Camp rispetto alle scuole di vela di spiaggia è che nel nostro caso la ricchezza di destinazioni nelle vicinanze fa sì che ogni giorno non sia mai uguale al precedente: non si torna mai nella stessa caletta nella stessa settimana. Il Camp si svolge nelle meravigliose acque tra le quali si veleggia: Salivoli, Baratti, Cerboli, Palmaiola, l'Isola D'Elba. E i nostri allievi potranno imparare a condurre piccoli cabinati sportivi, il che permetterà di navigare ogni giorno, e ogni giorno un po' più in là. Per i nostri corsi, utilizziamo infatti imbarcazioni J-Boats J/80, particolarmente adatte per l'apprendimento della tecnica in tutte le condizioni. L'avvolgifiocco e il gennaker le rendono facili da portare e molto divertenti, ma le barche della Scuola Vela YCMS sono dotate anche di spinnaker, per una didattica completa. Il loro design senza tempo è firmato Rod Johnstone e fa di queste barche monotipo di 8 metri delle vere icone di stile. Riuniscono tutti gli elementi distintivi del marchio J Boats, combinando alla perfezione un design unico con uno spirito totalmente all'avanguardia. E per i più grandicelli c'è un obiettivo aggiuntivo: rendere i giovani

marinai capaci di vivere appieno il mare sulla loro piccola barca a vela, navigando e rientrando a terra in piena autonomia. La dedizione e l'esperienza degli istruttori renderanno questa esperienza indimenticabile e l'attività di navigazione darà il senso del progetto condiviso e contribuirà a creare lo spirito di equipaggio.

A tal proposito, è importante per noi sottolineare altri due aspetti centrali della nostra offerta. A differenza di quanto avviene nella vita di tutti i giorni, in cui chiedere aiuto troppo spesso è inteso

come segno di debolezza, in barca si impara invece che l'aiuto va chiesto e saperlo fare dimostra maturità e consapevolezza. Non si chiede una mano perché da soli non ce la si fa, si chiede una mano perché in due le cose vengono meglio. Un insegnamento importante e capace secondo noi di plasmare futuri uomini e donne dotati di senso del limite, equilibrio e spirito di condivisione.

E, ancora, noi istruttori siamo tutti volontari, impegnati nelle settimane estive coi ragazzi per il piacere di farlo. La positività, l'energia, la passione per il mare e la vela hanno questo di unico: si moltiplicano mentre si spendono. Le settimane con i giovani allievi ci permettono di dare senza perdere e prendere senza togliere. Torniamo tutti a casa più ricchi di quando siamo partiti. Che altro dire? Non resta che salpare per un'estate indimenticabile!



info e iscrizioni su
www.ycms.it/ssc

Il mare e il porto visti dalla Torre

intervista a Ylenia Fabbri, responsabile della torre di controllo a Marina di Salivoli



Il 20 luglio del 1969 il modulo Eagle della missione Apollo 11 atterrò sulla Luna. Mentre per la prima volta nella storia un essere umano posava il suo piede su un corpo celeste che non fosse la Terra e pronunciava le parole destinate a diventare legendarie - "Questo è un piccolo passo per l'uomo e un grande passo per l'umanità" - centinaia di milioni di persone erano incollate alla televisione. Nelle immagini sullo schermo i segreti dell'universo si svelavano e fantasia e realtà si mischiavano. Molto, se non tutto, sembrava possibile.

Quella stessa estate, pochi giorni prima, David Bowie pubblicava il singolo che ne avrebbe consacrato il successo planetario. L'inizio suonava così:

Ground Control to Major Tom

Ground Control to Major Tom

Take your protein pills and put your helmet on

Ground Control to Major Tom

Commencing countdown, engines on

Check ignition and may God's love be with you

... Seven, Six, Five, Four, Three, Two, One, Lift off

Ricordate? È il conto alla rovescia di Space Oddity, che subito dopo esplode nel ritornello in cui entra il suono del mellotron, quella tastiera dal suono distorto, tipo organo sintetico, tipicamente anni Sessanta.

This is Ground Control to Major Tom, e il dialogo tra il maggiore Tom e la torre di controllo continua e

continua fino alla fine dello spazio. È questa la colonna sonora che idealmente ho nelle orecchie quando raggiungo al telefono **Ylenia Fabbri**, di cui per ora so solo che è la base Terra, per così dire, del porto di Salivoli. Tutti coloro con cui ho parlato, prima o dopo, m'hanno detto che senza di lei, qui al porto, nulla si muoverebbe come deve.

Partiamo da chi sei e cosa fai, com'è la tua giornata?

Lavoro in porto da 20 anni quindi è dal 2001 che sono in porto. Cosa ho fatto all'inizio... vuoi sapere tutta la storia?

Facciamo così: raccontami prima cosa fai oggi e poi risaliamo a... sì, a come tutto è cominciato.

Io sono la responsabile della torre di controllo. Quindi, a differenza per esempio di Marco [intervistato nello scorso numero, ndr.], io sono una dipendente della Coop L'Ormezzano.

E cosa fa una responsabile della torre di controllo?

Per dirlo in due parole, gestisce il traffico marittimo.

Una sorta di vigile del mare?

Sì, la torre di controllo è quella che decide gli accessi al Marina. Io ho il VHF, a cui devo rispondere. Ogni barca che entra in porto è obbligata a chiamare e deve comunicare ovviamente dove va, cosa fa e cosa vuole.

E tu concedi la possibilità dell'attracco?

Esatto, esatto. Poi, sai, il mio lavoro non è solo questo, è molto più complesso. Per farti capire, e detta in breve, sono la parte organizzativa del porto.

Immagino che l'accesso al porto sia 24 ore su 24, quindi siete più persone ad autorizzare gli accessi o come funziona?

Certo, ho degli orari e ovviamente ho dei turni spezzati. Oltretutto, d'inverno è in un modo e d'estate in un altro, si sta fino alla sera alle nove, anche se con un bel buco pomeridiano. Quando non ci sono io, però, lascio tutte le disposizioni ai miei colleghi presenti in quel momento e loro vanno dietro alle mie direttive. Poi naturalmente il VHF in ascolto ce l'hanno loro...

Ti interrompo per chiederti, a beneficio dei poco esperti di linguaggio nautico, ma cos'è il VHF?

Aspetta, aspetta, aspetta, scusa. (Alee, ascolta, una cortesia: ora, non so se sei a spostare una barca, ma dopo mi dai un'occhiata al Fai da Te, se è tutto a posto, per favore?) Allora, torniamo a noi. Il VHF è praticamente una radio, che ha vari canali. Noi stiamo in ascolto sul canale 9 e... aspetta, scusami di nuovo ma purtroppo sono a lavoro...

[Ylenia continua a ricevere telefonate e a lanciare ordini o consigli per tutto il tempo della nostra

chiacchierata telefonica. Se c'era bisogno di una prova del fatto che è la vera colonna portante del porto, ecco, l'ho avuta!]

Quindi, ti dicevo, il VHF è una radio che ogni porto deve avere - almeno se parliamo di porti chiamiamoli un po' più strutturati. Per entrare, essendo posti privati, occorre chiedere l'ok.

Ti è mai capitato un episodio bizzarro, chissà, un ingresso forzato?

Ah, certo. È capitata gente che entra non chiamando il VHF e ovviamente noi si va e si rincorrono, queste barche, e giù a chiedere ma dove vai, cosa fai, cosa vuoi. E poi capitano situazioni problematiche di barche in avaria, che magari arrivano al volo al distributore, quello sì. Sai, noi siamo qui e garantiamo una comunicazione, ma a volte la comunicazione non c'è perché c'è un problema di guasto o altro. E comunque sia noi siamo qui. E poi, sai, la gente a volte fa un po' come gli pare e noi siamo qui a cercare di non fargli fare quello che gli pare.

Vent'anni che sei in porto, ma come sei arrivata al tuo ruolo attuale?

Io sono entrata come vigilanza ed ero l'unica donna vigilante, facevo i turni primo secondo e notte. Quindi sulle prime facevo un lavoro totalmente diverso. Poi succede che... ma aspetta finisco di dirti cosa faccio ora. Perché la torre di controllo è anche l'ufficio del porto e io mi occupo infatti anche della parte amministrativa. Ti spiego in poche parole l'entrata del porto. Allora, immagina che puoi avere un'entrata in porto della gente che è stabile qua - quindi si parla di soci o affittuari che hanno il posto barca all'interno del porto. Allora te gestisci quel traffico lì derivato da gente che chiede più o meno l'assistenza a terra, il che vuol dire che te gli dai supporto tirandogli le cime o anche con il gommone, nel caso in cui venga chiesto, per esempio se c'è maltempo. Eccetera, eccetera. Ma oltre a queste entrate abbiamo anche i transiti, sia d'estate che d'inverno. Transiti vuol dire un po' come gli alberghi, parliamo cioè di chi viene per brevi periodi, magari per una settimana. Queste barche ci chiamano, noi le facciamo entrare e da lì inizia l'iter di entrata, tutto svolto in questo ufficio, che è il mio. Loro allora vengono qua, devono portare la registrazione della barca e mi devono comunicare i dati e altre varie informazioni e anch'io devo offrir loro tutte le informazioni utili sul porto. Chissà, dal funzionamento delle docce all'uso dell'elettricità, eccetera. Quando poi finisce il loro periodo di sosta, di nuovo tornano nel mio ufficio e pagano i giorni che hanno fatto in porto. Ecco perché ti dicevo che il mio lavoro è variegato!

Ho sempre avuto l'idea che sia molto difficile sulla vostra costa trovare un posto barca. È così?

Assolutamente sì, sai c'è tanta richiesta quindi a volte può non essere possibile in questo senso qui. Ci sono dei giorni dove veramente... Considera poi che i posti al transito devono essere liberi: ci sono delle giornate dove hai quel tot di posti liberi e quindi hai la possibilità di ospitare determinate

persone. Poi abbiamo posti al transito anche momentanei, nel senso per gente che viene, si ferma un'ora, va a mangiare al ristorante oppure si ferma e scarica delle persone - ma sempre sotto autorizzazione! Ed è sempre la torre che controlla queste attività.

La torre è all'imboccatura del porto ed è letteralmente una torre, abbastanza alta, giusto?

Sì, sì, è una torre vera e propria, con tutti vetri intorno. Si vede tutto da quassù.

Dev'essere formidabile...

Sì, assolutamente sì. È un bel lavoro, oggettivamente, e anche oltre alla veduta che hai davanti. Però ti farei vedere cosa c'ho davanti per esempio adesso. Vedo l'Elba, tutta verde laggiù. Sai, la mattina arrivo qui e non è che mi trovo davanti un muro di un edificio. Quindi sì, è un gran bel lavoro. Ed è anche molto stimolante, sai d'inverno il ritmo è più lento e ci si occupa di fare altre cose, ma d'estate torna caotico, frenetico, anche adrenalino. Te pensa che la domenica io ho il rientro delle barche e non tutti i porti, sai, hanno questa tipologia di lavoro: noi siamo un porto dove la gente prevalentemente non dorme. Trovandoci a 6 miglia dal primo porto disponibile dell'isola d'Elba, Cavo, le persone arrivano e ripartono subito. Ovviamente abbiamo anche chi sta da noi il fine settimana, però si parla degli stanziali, cioè di gente che ha preso in affitto un posto barca qua da noi. Prevalentemente, però, la gente esce, fa la sua giornata in mare e a sera rientra - sai, l'Elba è talmente vicina che si ha la possibilità, anche in barca a motore, di girarsela tutta in un giorno e tornare la sera qua per dormire. Oppure il classico è che partono il venerdì e rientrano la domenica. La domenica quindi è un momento davvero adrenalino, ripeto, perché te hai un orario in cui all'incirca rientrano sempre tutti e ti ritrovi a gestire freneticamente cento, duecento barche in entrata.

E questo, accennavi, contrasta con alcune giornate, quelle invernali, estremamente lente.

Sì, però sai d'inverno mi occupo di più dei lavori di manutenzione e quindi interviene la collaborazione con il nostro responsabile, di cui diciamo sono il braccio destro. Si tratta allora di organizzare il lavoro degli ormeggiatori. I capi mi dicono cosa fargli fare e io dispongo il lavoro. E poi c'è anche l'organizzazione del Marina. Sai, per esempio, come vengono gestiti gli affitti all'interno?

Assolutamente no!

Sai, la nostra è una cooperativa dove abbiamo i soci, quindi i posti tecnicamente non sono del Marina, che ha soltanto il transito, chiaro? I posti possono cioè essere di proprietà di un socio, anzi per meglio dire i posti sono in concessione, non è proprio una proprietà. E il socio può decidere come gestire il suo posto barca: o metterci la barca lui e usufruirne oppure darlo in gestione a noi come Marina. In questo secondo caso, intervengo io e faccio da intermediario tra il socio e la persona che richiede il posto, cioè l'affittuario. Ci chiamiamo, do

le dovute spiegazioni, mi occupo delle modalità di pagamento, eccetera, eccetera, tutta la parte amministrativa.

Torniamo alla tua storia in porto: come diventi da vigilante la responsabile della torre di controllo?

Al tempo in cui ero vigilante, avevamo un altro torrista, un ragazzo. E sai che noi abbiamo un ufficio della direzione, no? Però la direzione ora si occupa prevalentemente della parte dei soci, dal pagamento di una sorta di condominio alle convocazioni delle assemblee, cose così. Invece prima seguiva anche la parte dell'amministrazione vera e propria, per esempio anche i transiti un tempo si gestivano tutti là. Poi, nel corso del tempo, la direzione ha cambiato idea e ha deciso di affiancarmi a questo ragazzo. Lui faceva il lavoro di torre puro, ormeggi, gestione dei charter eccetera, e io gli facevo la parte amministrativa, cioè seguivo il cliente quando arrivava, come t'ho detto, davo l'informativa... Poi, a un certo punto, lui è andato via e io, visto che avevo già l'esperienza avendolo affiancato, diciamo che ho ereditato anche il suo lavoro. Solo che a me m'han lasciato non solo il lavoro della torre, ma anche gli altri!

Te li hanno sommati tra loro...

Eh, sono una donna, tesoro mio... spesse volte ci viene chiesto di più.

Com'è lavorare in un ambiente prevalentemente maschile come quello della marina in generale, come ti sei trovata?

In un ambiente maschile, appunto! Mettiamola così: ho avuto un po' di difficoltà all'inizio, poi piano piano diciamo che ce l'ho fatta a farmi benvolere.

Hai visto cambiare il porto in questi vent'anni?

Eh, bella domanda. Il porto è cambiato, sì. Sicuramente la situazione economica in generale è cambiata, quindi l'afflusso delle barche dai primi tempi a oggi è molto diverso.

Chi veniva, appunto, vent'anni fa e chi invece viene oggi?

Sai, noi non abbiamo un grande metraggio a livello di barche, possiamo arrivare fino a 18 metri - che poi anche 18 metri son barche abbastanza importanti. Ma abbiamo la fortuna di poter accogliere dalla barca di 6 metri in su, un po' tutti. E abbiamo sempre ospitato tutti. Salivoli è sempre stato un porto-trampolino di lancio, si viene qui ma si va all'Elba quindi il nostro porto nasce con questa caratteristica e la mantiene. Dopodiché, è stato sempre un porto pieno, non abbiamo visto anni in cui si è svuotato, per quanto riguarda gli affitti. Per la posizione particolare che abbiamo, il nostro è un porto che, appunto, è sempre pieno.

Com'è cambiato allora?

Perché la crisi ha colpito, e duramente. Un tempo la gente faceva vacanze molto più lunghe, ora vengono il fine settimana. Il problema è economico.

E qual è il ruolo dello Yacht Club?

Lo Yacht Club oggettivamente ha portato movimento e soprattutto in momenti, come l'inverno, dove c'è meno da fare. È un fiore all'occhiello del Marina. Per farti un esempio, chi partecipa alle regate poi vede il Marina e alcuni fra loro decidono di rimanere. E questo quindi ci dà una possibilità in più di essere conosciuti. Poi lo Yacht Club organizza una lunga serie di attività, la scuola vela, per dirne una, che è una cosa importante e molto bella. Insomma, portano movimento in momenti dove il movimento non c'è. E poi mi trovo molto bene con Stefano, che è una persona come me diretta e chiara. Sai, con lui sopra a una barca noi sappiamo che la situazione è sotto controllo, il che non è poco! E poi è nata questa bella collaborazione anche nelle regate, che lo Yacht Club organizza e io, come Marina, sostengo. Cerco per loro i posti barca, il giorno della regata ci siamo noi ad accogliere coloro che devono comunicare al VHF e... ecco, è una collaborazione tra noi e loro. Loro organizzano la parte marittima e noi siamo di supporto nella realizzazione.

Cosa ti auguri per il vostro porto?

Io mi augurerei che il piombinese prima o poi capisca che la nostra costa ha tanto da offrire. Si dovrebbe investire molto nel turismo, e quindi in realtà come queste, invece che fossilizzarsi sulla parte dell'acciaio. Il mare qui è bello e ha tante potenzialità, io mi auguro che in futuro si investa su questo e non su altro.

Chiedo a Ylenia ancora diverse cose sulle sue giornate davanti al mare, lassù sulla torre di controllo circondata dal volo dei cormorani. Mi racconta degli animali che le capita di vedere: delfini, tartarughe, piccoli squali. Le ultime parole che mi affida sono queste: "Sai, la cittadina di Piombino è molto carina ma ha quello scempio dell'acciaieria. E Salivoli è una realtà all'interno di tutto questo. Io gli auguro più spazio, ma devo dirti che quando arrivo qui, davanti al mare, mi scordo tutto, anche di essere a Piombino". A sentire lei, sembra tutto possibile ancora una volta.



Le signore della vela e le loro barche - 3ª parte

di Franco Cecchelli

Siamo arrivati alla conclusione del nostro incontro con le "Signore della Vela".

Parleremo stavolta di **Marina Spaccarelli Bulgari** -



Marina Spaccarelli Bulgari e Agostino Straulino

un nome che sicuramente molti di voi, e specialmente le signore, avranno già sentito - delle sue barche Kerkyra e Ydra e del suo lungo sodalizio con l'Ammiraglio Straulino.

Marina Bulgari in Spaccarelli nasce nella famosa famiglia di gioiellieri proprietari del prestigioso negozio in via Condotti a Roma. E il nome delle sue future barche trae origine proprio dalle sue radici familiari. Infatti da Kerkyra (Corfù), isola greca un tempo territorio dell'Epiro (oggi individuabile con l'Albania), proveniva il nonno di Marina, tal Sotiris Voulgaris (Σωτήρης Βούλγαρης), artigiano e maestro nella lavorazione dell'argento. Nel 1881 Sotiris va a Roma e apre una bottega orafa in via Sistina. Dopo pochi mesi, italianizza il suo cognome Βούλγαρης in quello che avrà il destino lungo e celebre che conosciamo tutt'ora: Bulgari. Gli affari procedono per il meglio e già nel 1905, coadiuvato



Kerkyra I in entrata gagliarda a Fiumicino

dai figli Costantino e Giorgio, Sotiris inaugura il famoso negozio di via Condotti - tuttora la flagship del marchio Bulgari.

Alla morte di Costantino, la conduzione dell'azienda è presa in mano da Marina, da sua sorella Anna e dai loro cugini. Marina, esperta di design, si allontana dai moduli stilistici della scuola francese seguita fino a quel momento e comincia a ispirarsi alle scuole greca, romana-imperiale, e rinascimentale. È un successo. Nel 1976 però, per disaccordi con i cugini sulle strategie commerciali, la nostra protagonista esce dall'azienda e ne fonda una sua: la Marina B, con sede a Parigi. L'intensa attività imprenditoriale non la distoglie tuttavia dalla vela, passione antica che l'accomuna al marito Prof. Spaccarelli, col quale partecipa alle più importanti gare in circolazione.

Già negli anni 60 i due solcano le onde con il loro cutter bermudiano **Kerkyra I**: un progetto di S&S del 1962, molto simile all'Al na'lr II di Toni Pierobon del 1960. E in effetti entrambe le barche devono la loro costruzione al cantiere romagnolo Carlini, allora quasi sconosciuto.

Purtroppo, il Prof. Spaccarelli muore precocemente. Marina tuttavia decide di continuare con la vela, forse anche per restare legata a un ambiente che l'ha vista felice con il marito. Determinata a far correre ancora il Kerkyra I, la donna ha bisogno di trovare uno skipper esperto.

Su suggerimento di alcuni amici nell'ambiente, Marina contatta il notissimo velista Agostino Straulino, oramai tranquillo abitante romano in

pensione con il grado di Ammiraglio. Ha così inizio uno dei sodalizi più solidi e proficui della nostra vela.

Siamo nel 1967 e Marina, dopo il Kerkyra I, si fa costruire una nuova barca, il **Kerkyra II**, sempre su progetto di S&S. La barca è più corta, più leggera e più moderna. Con essa Straulino ottiene buoni risultati, tra cui un secondo posto al campionato del Mediterraneo tenutosi a Marsiglia. Ed è proprio qui che la vede il principe Abolhassen Amini, discendente della dinastia dei Kaiar, che se ne incapriccia al punto da mettersi subito in moto per farsene costruire una gemella da Gallinari ad Anzio, sotto controllo di Rod Stephens. Nasce così il **Kajar**.

Ma torniamo a Marina. Nel frattempo, la nostra - diventata socia del Circolo Nautico e della Vela dell'Argentario, un club che vedeva fra i suoi iscritti



la crème de la crème della vela del centro Italia - prende a partecipare attivamente alle numerose riunioni che si tenevano in quegli anni tra i vari armatori di barche RORC e IOR e il cui scopo era la creazione di un'associazione che riunisse tutte quelle imbarcazioni. Nel marzo del 1973, anche grazie anche al contributo di Marina (basti pensare che alcune riunioni si svolgevano a casa sua!), nasce a Roma l'Associazione Italiana Classi IOR (AICI). Ricordo che, tra i molti illustri regatanti presenti, comparivano anche Agostino Straulino e Cino Ricci.

Come dicevamo poco fa, Marina inizia il suo sodalizio con Straulino alla metà degli anni Sessanta e lo porterà avanti fino agli anni Settanta. I due corrono in tutte le regate più importanti del Mediterraneo e d'Inghilterra con i diversi Kerkyra (che in totale ammonteranno a quattro barche), facendosi onore contro inglesi e americani, allora dominatori quasi indiscussi sui campi di regata. Non tutti i Kerkyra - c'è da dirlo - sono state barche eccezionali, eppure la sensibilità e la meticolosità di Straulino insieme all'abilità del suo equipaggio, composto largamente da ufficiali o ex ufficiali di marina, permisero di ottenere risultati tanto sorprendenti. Per capire che tipo fosse Straulino, basti pensare a quel che un membro del suo equipaggio, ex ufficiale di marina, mi raccontò anni fa. Durante una regata lunga del campionato del Mediterraneo a Marsiglia, mentre stavano navigando nel Golfo del Leone con mistral a 45 nodi, randa ridotta al massimo, fiocco 2 a riva tenuto da tre scotte (una sempre di riserva) e acqua a secchi nel pozzetto, Marina apostrofò così Straulino: *"Tino, e se va a peggiorare...?"* L'ammiraglio, urlando per farsi sentire ma con tono perfettamente calmo e un po' canzonatorio: *"Se peggiora prenderemo "i" opportuni provvedimenti. Sei contenta?"*.

Ma il 1973 è anche l'anno in cui l'Italia è l'organizzatrice della One Ton Cup, che si sarebbe svolta a Porto Cervo, nel marina inaugurato pochi anni prima. Va ricordato che nel 1970 la coppa non si era corsa per permettere agli armatori di adeguare le barche RORC o di realizzare le nuove barche IOR. Secondo il nuovo regolamento, che sarebbe entrato in vigore nel 1971, gli One Tonner dovevano avere un rating di 27,5 piedi, il che dava luogo alla realizzazione di barche lunghe intorno agli 11 metri.

Nel 1971 la coppa si disputa in Nuova Zelanda, nella oggi famosa baia di Hauraki, e viene vinta dallo yacht australiano Stormy Petrel - uno S&S dai disegni del quale nel '72 la Swan realizza il "TIKKA I", uno Swan 37 di proprietà dell'importatore Swan di Malta, John Ripard. Piccola nota personale: di questa barca sono diventato armatore io stesso nel 1994, dopo essere andato a prenderla a Nettuno durante le vacanze di Natale aiutato dai miei amici Ettore Galli e Paolo Monticelli e da mio figlio Giovanni, allora diciottenne.

Tornando alla coppa, nel 1972 la gara si sposta in Australia e compare una barca tedesca che si

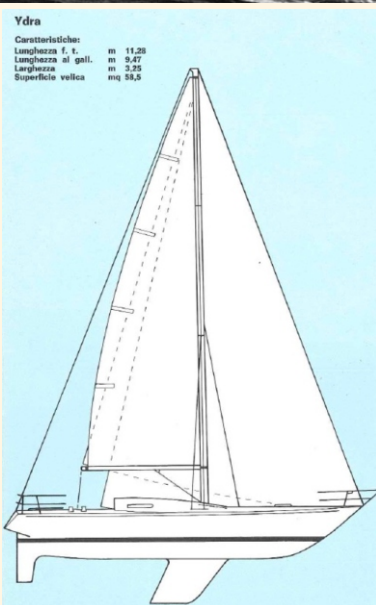
classificherà al secondo posto: l'**Ydra**.

Si trattava di un progetto di Carter, che anticiperà quello che sarà lo stile di progettazione degli One Tonner e in generale degli IOR degli anni seguenti (ricordo a tal proposito il Mabelle III e L'Orca di Gardini). La barca era in alluminio - fatto innovativo! - e, grazie a un regolamento generoso quanto alle attrezzature obbligatorie a bordo, i progettisti



Ydra con Straulino al timone

ne ridussero gli interni all'essenziale. È infatti a partire da quegli anni che le barche si svuotano degli interni a cui eravamo abituati fino ad allora e che consentivano un uso confortevole per le crociere di famiglia. Le cuccette vengono realizzate con tubi di alluminio e teli, le tughe non avevano rivestimento e col tempo umido si formava una condensa micidiale. Lo spazio interno era praticamente occupato dai sacchi delle vele che potevano arrivare fino a 21/22 (solo per le andature in poppa/lasco vi erano due spy, uno star-cut, big-boy, reacher, drifter etc.). Ricordo interi turni di riposo passati steso su questi sacchi.



Ydra
 Caratteristiche:
 Lunghezza f. s. m 11,26
 Lunghezza al gall. m 9,47
 Larghezza m 2,25
 Superficie velica mq 59,5

Compaiono i primi stralli cavi con due canalette, una goduria a fare il peeling e non più moccioni a cambiare le vele di prua con i garrocci e le mani congelate. Le tughe diventano bassissime e tondeggianti per permettere maggior libertà di movimento sui bordi. Tutte cose che oggi diamo per scontate ma che all'epoca, quando le barche avevano degli interni confortevoli, furono una vera rivoluzione.

Marina, che aveva programmato di partecipare alla One Ton Cup di Porto Cervo, compra Ydra, partecipa alle selezioni per la squadra italiana e la vince.

Per l'Italia, oltre appunto a Ydra, partecipano il Sumbra III di Max Boris, un'altra splendida barca in

alluminio, e l'Ornella di Alessandro Rasini. Le nuove barche risultavano talmente equilibrate come prestazioni che, nella regata di altura di 275 miglia disputata intorno alle isole dell'arcipelago, il distacco tra il primo e il secondo dei classificati fu di soli 14 minuti su 52 ore di navigazione.

Ydra vinse la One Ton Cup battendo 23 barche di 12 nazioni diverse. Il merito va sicuramente attribuito



al suo grandissimo timoniere, ma un ruolo lo giocò anche un po' di fortuna. Per dirne una, il principale antagonista in classifica di Ydra, il **Ganbare**, incappò in una penalizzazione e per questo non vinse. Tuttavia il Ganbare fu la barca rivelazione degli One Tonner. Costruita artigianalmente dal progettista Doug Peterson in lamellare e resina epossidica, aveva un dislocamento medio leggero con linee non esasperate e con larghezza massima a centro barca.

L'aspetto che aveva era quello di una barca robusta tanto quanto gli bastava per arrivare al termine delle regate. Tutto era sacrificato alla leggerezza. Mi è capitato di vederla durante un'edizione di molti anni fa delle regate della Coppa Accademia Navale di Livorno, con il dritto di prua letteralmente strappato all'altezza dell'attacco dello strallo. Evidentemente avevano un po' esagerato con il tendi paterazzo! E un'altra componente importante per le sue prestazioni erano sicuramente le vele di Nowell North, molto innovative per l'epoca.

A fine campionato, il Ganbare fu acquistato da Giorgio Carriero, nome molto noto agli appassionati di vela per il suo Mandrake e per altre barche vittoriose. Accuratamente ristrutturata, la barca qualche anno fa era ormeggiata al Marina di Scarlino.

Dopo questo breve ma doveroso tributo al Ganbare, torniamo alle vicende della nostra Marina, il cui Ydra vincerà anche la Giraglia, sempre nel 1973, e molte altre regate.

Nel 1974 Ydra partecipa alla One Ton in Inghilterra, ma stavolta le cose vanno ben diversamente: ottiene infatti un deludente tredicesimo posto e il trofeo viene vinto dal Contessa 35 di serie, evoluzione del Ganbare. Occorre pensare che l'evoluzione a quel tempo era tale che una barca di due anni già non era più competitiva: delle 35 barche partecipanti alla One Ton Cup del 1974, ben 25 erano state

costruite quell'anno stesso.

Dai disegni di Ydra e di Ganbare furono ricavate delle imbarcazioni di serie. Ricordo per esempio i Carter 37, ricavati da Ydra e costruiti in Grecia da Olympics Yacht, tra i quali va menzionato il Chica Tica II di Mottola, che vinse una Cape Town-Rio de Janeiro. O gli Impala 36 del cantiere Puccinelli, di Castiglione della Pescaia, ricavati dal Gambare.

Siamo arrivati al 1976, anno in cui Marina si fa costruire una nuova barca: il **Kea**.

Si trattava stavolta di un progetto di Farr, progettista neozelandese già affermato. Ciononostante, la barca non andò mai bene. Questa sarà l'ultima barca con cui Marina parteciperà alle regate. Un po' l'età, un po' le scarse soddisfazioni, un po' l'impegno imprenditoriale nella società di sua proprietà, spingono Marina a cessare l'attività e conseguentemente il sodalizio - ma non l'amicizia! - con Straulino.

D'altronde l'Ammiraglio stesso cessa di regatare ma, con il **Kerkyra III** (un'Alpa 12,7), continuerà a fare le sue uscite dalla fiumara di Fiumicino, dove la barca era ormeggiata.

A 88 anni compiuti, Straulino viene convinto a partecipare ad una regata a Napoli, con il Sagittario della Marina Militare. E questa sarà veramente la sua ultima regata.



L'Ammiraglio, che aveva riportato Kerkyra III a Fiumicino dall'Istria (dove era stata per un po' di anni), continua a curare la barca e a fare brevi uscite in mare fino a quando, nel dicembre del 2004, muore all'Ospedale Militare del Celio.

Straulino è sepolto a Lussinpiccolo, suo paese di origine.

Quanto a Marina Bulgari, proprio mentre ultimavo la scrittura di questo articolo, verso la metà di febbraio, sono stato raggiunto dalla notizia della sua morte. A 93 anni, s'è spenta l'unica donna armatrice che nella storia ha vinto un mondiale di vela. Eccoci davvero giunti alla fine di questo percorso di conoscenza e ricordo di queste tre "Signore", che tanto hanno amato e dato al nostro sport. Spero di aver reso loro onore e di avervi incuriosito. Grazie per la lettura e buon vento!



Calendario delle attività aprile-maggio-giugno



	lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì	sabato	domenica	
APRILE	1 aprile	2 aprile	3 aprile	4 aprile VelaScuola FIV	5 aprile VelaScuola FIV	6 aprile coast 14 - assaggia la vela - weekend singolo		
	8 aprile	9 aprile	10 aprile	11 aprile	12 aprile VelaScuola FIV	13 aprile coast 15-16 - competent crew - weekend 1 di 2		
	15 aprile	16 aprile	17 aprile	18 aprile	19 aprile	20 aprile coast 15-16 - competent crew - weekend 2 di 2		
	22 aprile VelaScuola FIV	23 aprile VelaScuola FIV	24 aprile	25 aprile altura 17 - arcipelago toscano e Corsica: corso comandanti (Baltic 52) - 5 giorni			27 aprile coast 17 - perfezionamento - 4 giorni	
	29 aprile VelaScuola FIV	30 aprile VelaScuola FIV	1 maggio	2 maggio	3 maggio	4 maggio OLA@special 18 ---->		
MAGGIO	6 maggio	7 maggio	8 maggio	9 maggio	10 maggio	11 maggio	12 maggio	
	OLA@special 18 - corso su invito - 9 giorni						Regate "Trofeo Poggio al Tesoro 2024"	
	13 maggio VelaScuola FIV	14 maggio VelaScuola FIV	15 maggio VelaScuola FIV	16 maggio	17 maggio VelaScuola FIV	18 maggio Regata "100 di Montecristo"		
	20 maggio VelaScuola FIV	21 maggio VelaScuola FIV	22 maggio	23 maggio	24 maggio VelaScuola FIV	25 maggio coast 21-22 - regata/matchrace - weekend 1 di 2		
	altura 21 - mini-altura (Baltic 52) - 4 giorni						26 maggio	
GIUGNO	27 maggio	28 maggio	29 maggio	30 maggio	31 maggio	1 giugno coast 21-22 - regata/matchrace - weekend 2 di 2		
	3 giugno VelaScuola FIV	4 giugno	5 giugno	6 giugno	7 giugno	8 giugno altura 23 - manovra cabinati (Baltic 52) - 4 giorni		
	coast 23-24 - perfezionamento - weekend 1 di 2						9 giugno	
	10 giugno	11 giugno	12 giugno	13 giugno	14 giugno	15 giugno altura 24 - manovra cabinati (Baltic 52) - 4 giorni		
	coast 23-24 - perfezionamento - weekend 2 di 2						16 giugno	
17 giugno	18 giugno	19 giugno	20 giugno	21 giugno	22 giugno Summer Sailing Camp SC1 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni		23 giugno coast 25-26 - competent crew - weekend 1 di 2	
Thalas, un evento a favore di AISLA						23 giugno		
24 giugno	25 giugno	26 giugno	27 giugno	28 giugno	29 giugno Summer Sailing Camp SC2 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni		30 giugno coast 25-26 - competent crew - weekend 2 di 2	



Calendario delle attività luglio-agosto-settembre



	lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì	sabato	domenica
LUGLIO	1 luglio	2 luglio	3 luglio	4 luglio	5 luglio	6 luglio	7 luglio
	Summer Sailing Camp SC3 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni					coast 27-28 -gennaker/spi- weekend 1 di 2	
	8 luglio	9 luglio	10 luglio	11 luglio	12 luglio	13 luglio	14 luglio
	Summer Sailing Camp SC4 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni					coast 27-28 -gennaker/spi- weekend 2 di 2	
	15 luglio	16 luglio	17 luglio	18 luglio	19 luglio	20 luglio	21 luglio
	Summer Sailing Camp SC5 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni					altura 29 - manovra cabinati (Baltic 52) - 3 giorni	
	22 luglio	23 luglio	24 luglio	25 luglio	26 luglio	27 luglio	28 luglio
Summer Sailing Camp SC6 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni							
29 luglio	30 luglio	31 luglio	1 agosto	2 agosto	3 agosto	4 agosto	
Summer Sailing Camp SC7 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni							
AGOSTO	5 agosto	6 agosto	7 agosto	8 agosto	9 agosto	10 agosto	11 agosto
	coast 32 - arcipelago sport - 5 giorni					altura 33 ---->	
						coast 33 ---->	
	12 agosto	13 agosto	14 agosto	15 agosto	16 agosto	17 agosto	18 agosto
	altura 33 - long range skipper training - (Baltic52) - 8 giorni						
	coast 33 - arcipelago sport - 8 giorni						
	19 agosto	20 agosto	21 agosto	22 agosto	23 agosto	24 agosto	25 agosto
					coast 34-35 -regata/matchrace- weekend 1 di 2		
26 agosto	27 agosto	28 agosto	29 agosto	30 agosto	31 agosto	1 settembre	
					coast 34-35 -regata/matchrace- weekend 2 di 2		
SETTEMBRE	2 settembre	3 settembre	4 settembre	5 settembre	6 settembre	7 settembre	8 settembre
	Summer Sailing Camp SC8 - ragazzi 8-15 anni - 5 giorni					coast 36-37 -perfezionamento- weekend 1 di 2	
	9 settembre	10 settembre	11 settembre	12 settembre	13 settembre	14 settembre	15 settembre
						altura 37 - manovra cabinati (Baltic 52) - 4 giorni	
						coast 36-37 -perfezionamento- weekend 2 di 2	
	18 settembre	19 settembre	20 settembre	21 settembre	22 settembre	23 settembre	24 settembre
						coast 38-39 -competent crew- weekend 1 di 2	
25 settembre	26 settembre	27 settembre	28 settembre	29 settembre	30 settembre	1 ottobre	
					coast 38-39 -competent crew- weekend 2 di 2		



informazioni e iscrizioni su
www.ycms.it/calendario

Corsi di vela
per bambini e ragazzi
in un tratto di mare toscano
di incantevole bellezza.



A CHI E' RIVOLTO

A bambini e ragazzi
dagli 8 ai 15 anni.

COSA SI IMPARA

Teoria e pratica della vela,
dai termini velici (in italiano e inglese),
ai nodi, all'armamento delle barche
fino alle manovre: brevi lezioni teoriche
a terra e tanta attività in barca.
Ma anche spirito di squadra,
adattamento, leadership e rispetto
per la diversità.

CHI TIENE I CORSI

Istruttori qualificati con lunga
esperienza, coordinati da istruttori
federali della Federazione Italiana Vela.

QUANTO DURA

Ogni corso dura una settimana,
dal lunedì al venerdì con
pernottamento in alloggi
confortevoli, ristrutturati nel 2021.

QUANTO COSTA

Da 595€ tutto incluso, con sconti per
chi ha partecipato gli anni scorsi.

PERCHE' SCEGLIERLO

Per la dedizione e l'esperienza
ultra-ventennale delle persone
del nostro Yacht Club e per le splendide
acque nelle quali veleggeremo,
tra Salivoli, Baratti e l'isola d'Elba.

COME CI SI ISCRIVE

Inquadrando il QR code qui sotto
o visitando www.ycms.it/ssc dove si
trova anche la check list del
bagaglio da preparare.

TI ASPETTIAMO!



YACHT CLUB

MARINA DI SALIVOLI

www.ycms.it

0565 1766457

