

10 C'ERO



Daniilo Salei

Depo 10 anni una barca italiana torna alla più tosta tra le regate di Natale. E agguanta pure il risultato. Nel racconto dell'armatore, ecco come lo Swan 45 Dak Comifin è entrato nella storia

After a ten-year absence, an Italian boat returns to the toughest Christmas regatta and reforms exceptionally. Swan 45 Dak Comifin's owner recounts this historic happening

Il Dak XI, vincitore della Sydney-Hobart 2006, al largo della Tasmania.
Il Dak X, winner of the Sydney-Hobart 2006, off of Tasmania.

ROLEX SYDNEY-HOBAI





ROLEX SYDNEY-HOBART



Che la Rolex Sydney-Hobart non una regata come tutte le altre l'abbiamo capito subito. Cioè quando, formulate domanda di iscrizione, abbiamo ricevute prescrizioni in materia di dotazioni di sicure e competenze dell'equipaggio. Pensavamo aver raggiunto il massimo superando tutti i controlli severissimi degli americani - Newport-Bermuda, ma ci sbagliavamo: r c'è, giustamente, limite allo standard per la sicurezza! A Sydney il povero comandante N (Massimo Cavallo) in una settimana ha dovuto rifare tutto: zattere da modificare, impianto gas da sostituire, Seb per le comunicazioni obbligatorie, telefono satellitare, epirib della barca epirib personali, cerate da sopravvivenza, fin neria di rispetto (vera, non finta!), sistema elettronico di segnalazione uomo a mare ecc. E questo lavoro è svolto tra lo scetticismo del mitato organizzatore che sembrava dire: «I sciate perdere, non è cosa per voi».

Nonostante tutto ciò, il 26 mattina la b di diera italiana sventola a poppa di Disk Graf fin che è sicuramente una delle barche fotografate del marina, ed è divenuta il punto di raccolta di tutta la comunità italiana residente a Sydney.

Reduce dall'ultimo briefing meteorologico Pietro (Pietro D'Alì, tattico e timoniere) con la spontaneità che lo contraddistingue ci annuncia che le condizioni delle prossime 36-48 ore «saranno brutte»: vento di 20 nodi da sud, quindi in faccia, e corrente fino a quattro nodi da nord, quindi mare incciato per almeno 300 miglia.

Scopriremo poi che Pietro è sostanzialmente un ottimista. Il brutto si rivelerà infatti poco tempo quando, alle forze combinate e contrarie di vento e corrente, si aggungerà l'effetto Stretto di Bass, dove il fondo marino passa da una profondità di alcune migliaia di metri a poche decine, facendo montare onde e

WILD OATS RADDOPPIA, ABN AMRO DIMEZZA E MAXIMUS DEVE FARE SENZA

Le avvisate dai diretti concorrenti splanano la rotta al supremo di Bob Oatley, che ripete il risultato dello scorso anno. In classifica finale brillano anche gli italiani

inghese. Due colpi secchi sopra il tracollo di una barca di 21 metri che naviga di vela con 30 nodi. Condizioni impegnative, ma non per Abn Amro, il vincitore della Volvo Ocean Race. Invece, bang-bang! È dall'alto a rimanere un mozzicone. Fine della Rolex Sydney-Hobart Yacht Race per la barca di Mike Sanderson. E pensare che Abn Amro era tra i favoriti di questa edizione numero 62 della Regata di Natale. Insieme con lo spettacolo della gente a terra e in mare nella baia di Sydney, tutti seguono la partenza delle 78 barche verso il passaggio degli Heads: primo

inguardo volante sulle 628 miglia del percorso. E Abn Amro era stato il quarto a Heads. Davanti, tre maxi: Wild Oats XI, il Reichel-Pugh di Bob Oatley, Skandia, l'ex Maxi 98 di Grant Wharington, e Maximus, del neozelandese Charles St. Clair Brock e Bill Buckley. Tutti alla ricerca della vittoria: Wild Oats XI per entrare nel libro d'oro della Sydney-Hobart bissando il primo del 2006, Skandia, vincitore nel 2003, per rifarsi della perdita della chiglia e relativa scuffia del 2004 quando era in battaglia con il vincitore Nicorette; Maximus, per riscattare una stagione avana-

Lo Swan 45 Dak Comifin di Danilo Salsi naviga all'isola larga al largo delle coste della Tasmania, sotto. Nella pagina accanto, la flotta in uscita dalla baia di Sydney dopo la partenza della 62ª Rolex Sydney-Hobart. Sotto: Danilo Salsi's Swan 45 Dak Comifin sailing windward off the coast of Tasmania.

Opposite page: the fleet leaving the bay of Sydney after the start of the 62nd Rolex Sydney-Hobart.

possono raggiungere altezze notevoli, ma soprattutto che sono molto ravvicinate. La partenza, alle 13 del 26 dicembre, è quella delle grandi occasioni: la baia di Sydney trabocca di barche di ogni tipo, che non esitano ad accodarsi alle barche in regata creando onde e schiuma ovunque.

Essata la seconda boa di disimpegno, usciamo dalla baia in oceano aperto; la prima sensazione che provo è quella di non saper più trincerare: poco vento, onde ravvicinate ripide e incrociate, è come stare sulle montagne russe col mare che fa rimbalzare lo scafo da ogni

parte. La situazione non migliora, anzi è un crescendo man mano che ci spostiamo verso sud-est. Megabyte (il navigatore Andrea Carracci) e Pietro hanno deciso di intraprendere la rotta più impegnativa, ma probabilmente più pagante: allontanarsi dalla costa verso est per entrare nel fiume di corrente che spinge a sud con una velocità anche superiore ai quattro nodi. La maggior parte della flotta segue invece una rotta più conservativa vicino alla costa e più diretta verso la meta a sud in Tasmania, ma ai margini della corrente.

Come da previsioni, durante la notte il vento



DANILLO SALSINI/REUTERS

I WAS THERE!

We realised very quickly that the Rolex Sydney-Hobart is unlike any other boat race on the planet. When we made our entry request we received by return instructions regarding safety and crew competency. We thought we'd done fantastically well by passing the very strict checks made by the Americans at the Newport-Bermuda. But we were wrong. Quite rightly there are no limits when it comes to safety!

Our poor skipper Max (Massimo Caval) had just a week in Sydney to do everything from scratch again: the life raft had to be modified, our gas plant had to be replaced. We needed an SSI for compulsory communications, then there was the sat phone, the boat's EPIRB, personal EPIRBs, survival suits man overboard signalling system, etc. that work had to be done under the sceptical eye of the organising committee whose attitude seemed to that we should just give up and go home this just wasn't our thing.

But despite it all, on the morning of the 26th of December, the Italian flag fluttered on the stern of Dak Comifin, one of the most photographed boats in the marina. By the time we set off it had also become a real gathering point for the entire Italian community living in Sydney.

On his return from the first meteorological briefing, Pietro (Pietro D'Al) our tactician and helmsman announced with his typical spontaneity that the conditions for the first 36-48 would be "ugly" with southerly winds c 20 to 30 knots (i.e. coming straight in our face) and northerly currents of up four knots. All in all, a cross sea for at least 300 miles.

We would later discover that Pietro was being more than a little optimistic. The ugly weather turned out to be terrible weather thanks to the combined force of wind and currents. Added to this was the Bass Straits effect which meant that t

WILD OATS DOES IT AGAIN, ABN AMRO DISMASTS AND MAXIMUS IS FORCED TO RETIRE

The misadventures of some competitors clear the way for Gately's zig-zag, which repeats last year's performance. Italians figure prominently in the final rankings

Her burgee and her mast was suddenly a toothpick. The Rolex Sydney-Hobart 62nd Race had come to an abrupt end for the 21 metre ABN AMRO. Mike Savelson's boat had been one of the favourites to win the 62nd edition of the famous Christmas race. The usual fantastic crowd of boats and shore spectators turned out to watch the 78 boats coast off from Sydney Harbour and make their way out to round the Heads, the first of the marks on this 608-mile race. ABN Amro was fourth at the Heads with three miles ahead of her. Bob

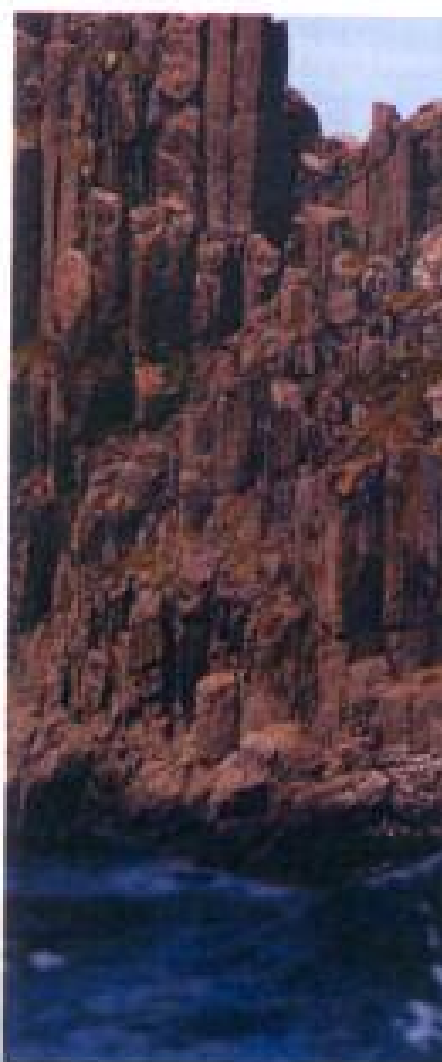
Gately's French-Paper Wild Oats XI, Grant Whittington's BC Maui 98 Skanda and New Zealanders Charles St. Clair Brown and Bill Buckley's Maximus. All intent on victory. Wild Oats XI was attempting to make Sydney-Hobart history repeating her win of last year while Skanda, 2000's winner, was setting out to make up for the loss of her heel after a tangle with winner Nicolette in 2004. Maximus, on the other hand, was looking to make good a season of fairly slim pickings. Conditions were perfect at the start with 15-20 knots wind-

ROLEX SYDNEY-HOBART

umenta di intensità (20-25 nodi) e con esso il mare, la barca cavalca le onde come in un tondo e ognuno a bordo, in turno o fuori turno, pensa a gestire al meglio il proprio stato di malessere che, chi più (il sottoscritto) chi meno (Max), colpisce tutti.

La mattina del secondo giorno viaggiamo sempre di bolina con due mani di terzaroli e focca n. 4, più volte vediamo scritto 38 sull'anemometro e il mare monta ancora. Per due volte, mentre sono di riposo in una delle due cuccette di poppa, vengo schiacciato contro il soffitto mentre la barca salta nel vuoto dietro le onde ricadendo sull'acqua con un fragore indescrivibile. I salti sono talmente lunghi che ogni volta ho il tempo di pensare: «...ecco questa è l'ultima, adesso si apre a metà!». Per nulla mi consolano le parole di Pietro: «Le barche sono molto più solide di quello che immaginiamo... Vedessi i salti che faccio quando navigo col Figaro!», già, penso io, ma qua non siamo col Figaro, siamo con uno Swan 45, il mio Swan 45! Fortunatamente la stanchezza prende sempre il sopravvento e il sonno mi consente di non pensare. Comunque la barca concluderà la regata consentendoci di apprezzare tutta la sua marinità e senza la minima avaria. Questo non è poco per una barca costruita in serie e vissuta dai propri armatori essenzialmente per regatare tra le boe.

Durante la seconda notte raggiungiamo i fatidici 37° sud, che segnano l'inizio delle circa 200 miglia dello Stretto. Come da regolamento di regata, Megabyte chiama il comitato per dire che «stiamo bene e continuiamo», ma gli organizzatori, in perfetto stile anglosassone, gli fanno notare che non basta una dichiarazione generica, deve recitare quella prevista dal regolamento; Andrea non può far altro che ripetere in perfetto inglese una dichiarazione che suona così: «Stiamo bene, siamo perfettamente coscienti e nel pieno delle nostre capacità mentali dichiariamo



con il quarto posto alla Max Rolex Cup, il terzo alla Barcelona e, nonostante Paul Cayard al timone, il secondo alla Middle Sea Race. Perfette le condizioni al via con 15-20 nodi di sud-ovest ma con previsioni poco rassicuranti per una depressione in arrivo tra Australia e Tasmania. E così è stato. Ma se il vento ha di rado superato i 40 nodi, lo "scontro" con la corrente di 2-3 nodi che scende lungo la costa verso sud ha creato un mare impossibile. Stava un po' meglio chi, come Wild Oats XI e Sunda, aveva scelto di stare più a terra. Per chi era fuori invece: Bang-Bang! Sono le 3 di notte e da poco passate le prime 24 ore di regata. Abn Amro, in testa davanti a Wild Oats XI, disubena. Nemo di mezzo: era a-bang. Su Maximus il

borro è uno ma il fragore che segue è da brividi. Salta l'attacco dello strallo. L'albero si tronca in coperta e viene giù per chiglia. L'equipaggio in porzetto si preparando a una virata, si buttano a pagliolo, sotto le due ruote del timone, colte grider. Il bilancino è nei ferri. Due più gravi vengono prelevati da un elio alle prime luci del giorno. Una fortuna che non ci sia scappato il morto. Non è Ray White Kaemoooa, un Kaufmann 41 del 1988 con un passato di Admiral lancia il may day: affonda, si alzano due elicotteri. L'equipaggio sale sulle zattere. Alla fine, dei 78 partiti chiuderanno in 69. Nel frattempo Wild Oats XI ha ripreso comando. È una vera battaglia con Sunda che durante la prima notte ha pe-

(Vela 50 OW (ex EF con cui Paul Cayard vinse la Whitbread del 1998) al passaggio delle Organ Pipes di Capo Reel, sotto. Nella pagina accanto, dall'alto: l'equipaggio di Dek Comijn in allenamento a Natale; Matt Allen, skipper di Ichi Ban; Bob Gately, a sinistra, e Mark Richards, armatore e skipper di Wild Oats XI. Sotto: la Volvo 50 DNL (ex EF con cui Paul Cayard vinse la Whitbread del 1998) al passaggio delle Organ Pipes di Capo Reel. Opposte page, from top: the crew of Dek Comijn in training on Christmas; Matt Allen, the skipper of Ichi Ban; Bob Gately, left, and Mark Richards, owner and skipper of Wild Oats XI.

tutta la nostra pazzia nel voler continuare, costante. Voi (organizzatori) abbiate fatto il tutto per dissuaderci». Da questo momento non si può più tornare indietro, qualsiasi cosa accada bisogna andare a sud, verso la Tasmania! Dopo qualche ora Megabyte, solitamente avaro di ottimismo, non può trattenerci dall'informarci che nel corso delle prime 26 ore, grazie a oltre quattro nodi di corrente a favore, abbiamo mantenuto una

velocità media di avvicinamento alla meta "imbarazzante", di oltre 11 nodi, navigando di bolina. È quanto ci si aspetta da un maxi di 30 metri, non da un 45 piedi! Confrontando la nostra posizione con quella dichiarata via radio dalle altre barche, è evidente che siamo una delle tre barche più a est, ma anche tra i primi, a ridosso di barche ben più grandi di noi. Non ci facciamo prendere dall'entusiasmo,



Foto di Luca Pizzoloni - A3/3

water depth ranged from a few thousand metres to 20 or 30 which, in turn, meant bigger waves, significantly bigger, and much closer together too. The start of the race at 13.00 on December 26th was a major occasion: Sydney harbour was packed with boats of all kinds which had no qualms about following the ones in the race, resulting in waves and spray everywhere.

After the second corridor buoy, we made our way out of the harbour and into open sea. The first thing I felt was that I no longer had any idea how to helm the boat. There was very little wind, very sleep, close cross waves. It was like being on a roller-coaster with the hull being bounced around from every direction. Things didn't get any better either. In fact, things got worse as we moved south-east. Megabyte (our navigator Andrea Caracci) and Pietro decided to take the lougher but probably most profitable route so we had to move out from east from the coast to get into the southerly current which was running at up to and over four knots. Most of the rest of the fleet, however, took the more conservative route that hugged the coast and aimed more directly for our destination south of Tasmania but which left them on the outskirts of the current.

As forecast, the wind rose during the night (20-25 knots) and with it the sea. The boat rode the waves like a rodeo rider and everyone aboard, whether they were on watch or not, tried desperately to cope with the seasickness. It hit some (myself) worse than others (Max). On the morning of day two, the anemometer registered 38 several times and the sea rose still further. Twice when I was resting in one of the aft berths, I was thrown against the ceiling after the boat leapt into the air and smashed back down with an indescribable roar. The loops were so long that each time I had enough time to think: "... okay, this is the last one, this time we're going to split in two!"

► westerly winds. The forecast was worrying though with a depression in bound between Australia and Tasmania. The worries were well founded. Although the wind rarely got above 40 knots, the fact that it crossed the 2-3 knot current that runs southwards down the coast made conditions impossible. Boats, such as Wild Oats XI and Skandia, that had chosen to stay closer to land were a little better off though. But for the ones that stayed out... It was 3 a.m. and just 24 hours into the race. All's Anno was leading the race, followed by Wild Oats XI, when, bang-bang, she damaged. Then half an hour later, another bang... and she was gone. What followed aboard Madrus was chilling: the

hazard and the mast came crashing down. The crew in the cockpit threw themselves under the two wheels, under the coffee grinds. So were injured. The two most seriously hurt were taken off by helicopter at first light. But it wasn't over yet. Ray White's Keomaroo, a 1988 Kaufmann 41 with an Admiral's Cup pedigree, sent out a may day. She was sinking. Two helicopters went to her rescue. The crew scrambled into the life rafts. By the end of the race, there were 59, of the 78 boats that had started left, in the museum. Wild Oats XI went back into the land. There was a huge battle between herself and Skandia which had lost a foil during the night. At times, however, she was still just five

ROLEX SYDNEY-HOBART

Il recupero di uno dei due feriti più gravi tra i sei membri dell'equipaggio di Maximus, coinvolto nel distacco del mast. A cadere è stato lo strallo e l'albero, come si nota, è caduto lungo per obliquità. Recovering one of the two seriously injured among the six crew members during the distasting aboard the mast Maximus. The halyard and mast gave way, as is clear below, and fell longitudinally.

sappiano che dobbiamo mettere fieno in caccia per la parte finale della regata: vicino alla Tasmania messo vento in culo, quando i primi saranno già arrivati e i piccoli dietro saranno ancora vento che lentamente girerà da nord e quindi li porterà "giù" velocemente. Le previsioni si avverano puntualmente: all'alba del terzo giorno atterriamo a circa metà della Tasmania e il vento inizia inesorabilmente a calare; siamo undicesimi in assoluto e primi nella nostra divisione, due sole barche del nostro raggruppamento sono davanti di una tre ore, ma ci devono pagare in compensato circa cinque ore. Ora l'obiettivo è non

perdere troppo rispetto ai nostri due avversari diretti. Ci attende una giornata da Tigullio, alla ricerca di ogni bavotta d'aria tra gli anfratti della costa. Sembra di essere a casa: Andrea (Casale) e Pietro danno il meglio di loro nell'immaginare dove trovare aria e, quando, ormai col buio, arriviamo all'imboccatura del lunghissimo fondo che porta a Hobart, il distacco dai due nostri battistrada si è ridotto a 2,5 ore e il vento riprende intensità.

Le ultime 20 miglia sono una cavalcata di bolina larga tra le due rive del golfo di Hobart. Inseguiti da un 60 piedi tiratissimo che sarebbe dovuto arrivare parecchie ore prima di



DANIEL APPELLINO/ROLEX

Pietro didn't console me in the least. I saying that boats were much tougher than we thought and adding that I should see the loops he does when h aboard Figaro. Ah yes, I thought miserably, but we're not on Figaro no. We're on a Swan 45 - my Swan 45! Luckily, the tiredness hit and I couldn't think. Nonetheless, the boat finished race and gave us a great display of its seafaring prowess without any damage at all. That's not bad at all for a production boat and used mainly for inshore racing by her owners.

During night two, we reached 37° so which marked the start of around 200 miles of strait. As per the race rule, Megabyte called the committee to tell them that we were well and going on with the race, but, in typical Anglo-Sax style, the organisers pointed out to hi that he quite literally had to say the words by the book so poor Andrea fou himself repeating in perfect English something to the effect that we were well, perfectly conscious and in full possession of our mental faculties, be insanely enough wanted to continue despite the committee's best efforts to dissuade us. That was it. There was no no turning back. Whatever happened, had to head south to Tasmania. A few hours later, Megabyte, normally not th most optimistic of souls, couldn't resist telling us that in the first 36 hours, thanks to a four-plus knot current in oi favour, we had made an "embarrassin average speed of ... over 11 knots, sailing to windward! That's the kind of thing you'd expect from a 30-metre m not a little 45!

Comparing our position with the positions of the other boats heard over the radio, we were obviously one of the three most easterly boats and also we up near the front just behind much larger yachts.

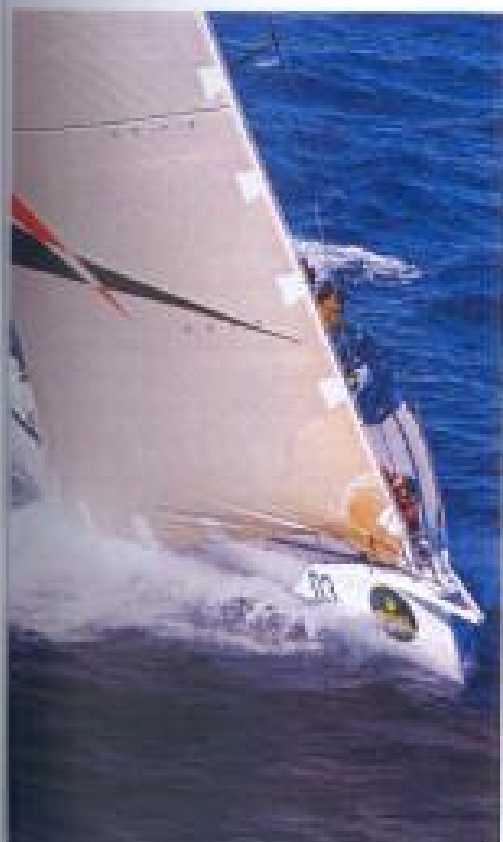
We didn't let ourselves get too carried away, however, because we knew we h to save our energy for the last part of il race. The wind would fall near Tasman

... alla, lateralmente sparato via, ma che, a volte, è a sole cinque miglia dal rettilineo. Terza posizione per Ichi Ban, un Volvo 70 modificato. Un terzetto che in circa 150 a 65 miglia dal traguardo quando Ichi Ban supera Skandia, canadese. Wile Oats XI va a vincere in 2 giorni, 8 ore 52' 53" (circa 14 ore in più di nel 2006); è nell'atto d'ora delle barche titolose per due volte consecutive come al Aitor (1963-64), Norma (1946-48), Margaret Rintoul (1950-51), Emma IV (1956-57) e Solo (1968-80). Secondo Ichi Ban: a 17 minuti Skandia, ma in tempo compensato lo Swan 47 Love&War dell'australiano Simon Hurl e lo skipper Lindsay May, rispettivamente 16 e 33 Sydney-Hobart sulle spalle

... miles short of her rival. A modified Volvo 70 Ichi Ban was being tried. The three didn't change until 65 miles from the finish line when Ichi Ban managed to get past Skandia. Wile Oats XI, however, was uncatchable at that point and went on to win in 2 days, 8 hours, 52' and 53" (around 14 hours slower than i 2006). This meant she joined the hallowed name of boats that had won on ti consecutive years, which includes Aitor (1963-64), Norma (1946-48), Margari Rintoul (1950-51), Emma IV (1956-57) and Solo (1968-80). Ichi Ban finished second, followed over the line 17 minutes later by Skandia. The winner after handicaps had been imposed was the Swan 47 Love&War owned by Australia

ROLEX SYDNEY-HOBART

Partecipanti alla Sydney-Hobart 2006. Dall'alto, in senso antiorario: il Vor 70 modificato Ichl Bar di Matt Allen; la partenza da Sydney; si riconoscono, da sinistra, Skandia, Abn Amro e Wild Oats; Abn Amro con rig di fortuna. Protagonisti of the 2006 Sydney-Hobart. Counterclockwise from the top: Matt Allen's modified VOR 70 Ichl Bar, at the start from Sydney are (from left): Skandia, Abn Amro and Wild Oats; Abn Amro with a makeshift rig.



noi. Ci supera a pochi metri dall'arrivo, ma non importa, è il 30 dicembre da poco passata la mezzanotte, siamo dodicesimi assoluti, e primi nella divisione più competitiva della Sydney-Hobart! Ci abbracciamo felici e volentieri riceviamo sul pontile l'omaggio dell'organizzazione: una cassa di birra. Ma non sappiamo ancora che la vera emozione deve ancora arrivare. Il primo di gennaio, come da tradizione, la premiazione si svolge presso la sede del Royal Tasmanian Yacht Club alla presenza di ogni autorità residente sull'isola; ed è lì che, dopo due ore di cerimonia, quando ci viene consegnata la coppa (solo per le foto) e leggiamo su di essa i nomi di skipper e barche che sono la storia della vela mondiale, comprendiamo appieno di aver realizzato un sogno fantastico perché, come ha detto il Dema (Riccardo De Magistris): «...qualunque cosa accada adesso, il nostro nome su quella coppa resterà per sempre!»

EQUIPAGGIO DI DSK COMFIN ALLA SYDNEY-HOBART: DANILO SALSI, PIETRO D'ALÌ, ANDREA CASALE, ANDREA CARACCI, RICCARDO DE MAGISTRIS, VINCENZO ROSSO, MASSIMO CAVALLI, SAVERIO CIGLIANO, STEFANO GERARDI, ALESSANDRO FRANCI.



just as the first boats had arrived a little ones behind would still have a that was turning slowly northerly or would push them "down" quicker.

At dawn on the third day, we spied about halfway down Tasmania and wind began inexorably to drop. We lying 11th over all and first in our di - just two boats in our group were a by about three hours but we had an five hours due to us in handicaps. It a real Tigullio day, groping around for little breath of wind along the jagged coastline. It felt like we were at hour fast!

Andrea (Casale) and Pietro really put out all the stops when it came to fig out where the wind would be and, w at long last we finally arrived (in the dark!) at the mouth of the long fjord leads to Hobart, we had cut the gap our two rivals to 2.5 hours and the v had started to pick up again.

The last 20 miles or so came at a windward gallop between the two sides of Hobart Bay. We were being chased a very determined 60' that should have been home several hours before us, overtook us a few metres from the finish line but it made no difference; it was after midnight on December 30th as we had finished 12th overall and first the most competitive division of the Sydney-Hobart! We hugged each other happily and gratefully accepted the gift of a case of beer from the organiser on the dockside.

The prize-giving took place at the Royal Tasmanian Yacht Club on January 1st per tradition and was attended by me one who was anyone on the island. I was only two hours into the ceremony after we'd been presented with our cup (just for the cameras!) and saw the names of the skippers and boats that have made yachting history inscribed on it, that we truly realised that we'd made a fantastic dream come true. As Der (Riccardo De Magistris) put it, "...no matter what happens now, our names will be on that cup forever!"

▶ Al contrario, a bordo dello Swan 45 Dsk Comfin di Danilo Salsi, c'era un solo veterano, Riccardo De Magistris. Per il resto, compresi Andrea Casale, Pietro D'Alì e Andrea Caracci, tutti eccellenti. La vittoria in IRC C e il 12° posto overall di Dsk Comfin acquista così un sapore particolare. Un'affermazione che arriva dopo una lunga avventura di scafi italiani (l'ultima quella di Saverio Barchi di Adamo Ricci vintore in IRC nel 1997) e con una barca protagonista di una grande stagione con Newport-Bermuda, Rolex Swan Cup a Porto Cervo (primo di classe) e Rolex Middle Sea Race. A dare un tocco in più il fatto che Dsk Comfin ha il galione di uno yacht club che sta tra le montagne: lo Yacht Club Cortina d'Ampezzo. *Emilio Martini*

▶ Simon Hunt and skippered by Lindsay May who have 16 and 33 Sydney-Hobart's to their respective credits. Aboard Danilo Salsi's Swan 45 Dsk Comfin however, Riccardo De Magistris was the only veteran. The rest of the crew - Andrea Casale, Pietro D'Alì and Andrea Caracci - were all making their debut making their victory in the IRC C category and 12th position overall particularly sweet. And after a fine season that included the Newport-Bermuda, Rolex Swan Cup at Porto Cervo (first in IRC class) and the Rolex Middle Sea Race. Even more ironically, Dsk Comfin flies the burgee of a mountain-located club, the Yacht Club Cortina d'Ampezzo.