

Gianfranco Migone De Amicis
il Vaurien in Italia, un desiderio realizzato
1957 – 1962



Castiglioncello, 8 gennaio 1962. Varo del primo Vaurien costruito in Italia

Documenti inediti dall'archivio di Gianfranco Migone De Amicis
Raccolti da Carlo M. Migone De Amicis

I testi, le corrispondenze e le immagini contenuti in questo documento sono di proprietà degli eredi di Gianfranco Migone De Amicis.

La loro pubblicazione, per sola divulgazione storica, non ha alcuna finalità di lucro.

I testi e i contenuti non sono lesivi di diritti d'autore, interessi, privacy, proprietà intellettuale o altro; per eventuali riscontri è comunque possibile fare riferimento diretto agli eredi Migone De Amicis.

AsVaurien Italia ha facoltà di diffondere a titolo gratuito il presente documento tramite il proprio sito web; l'eventuale ulteriore riproduzione di immagini e contenuti dovrà essere autorizzata previa richiesta agli eredi Migone De Amicis.

Queste pagine sono dedicate, insieme a Gianfranco Migone De Amicis, mio padre, soprattutto a Luciano Gavazzi, maestro d'ascia d'altri tempi, artista del legno, reale promotore del Vaurien in Italia, e a Eligio Guglielmi, oggi unico testimone rimasto, velista sensibile e di classe, co-equipier prezioso per papà, che ha senz'altro saputo sopportarne e temperarne alcuni eccessi, in regata e a terra, e sostenere insieme a lui l'iniziativa del Vaurien all'esordio, anche se spesso da "dietro le quinte".

E vogliono ricordare tutti gli amici che tra Rosignano e Castiglioncello hanno fatto la storia della vela del dopoguerra, come Leo Gavazzi, Onis e Estevan Bigazzi, Enzo Gianfaldoni, e gli altri che con papà hanno condiviso la passione per la vela.

Papà è mancato il 5 giugno 2014, pochi giorni prima di Luciano Gavazzi; la storia del Vaurien li ha fortemente uniti al suo inizio, e certamente ora lo saranno di nuovo, in compagnia degli amici – avversari di allora, a discutere su come si fanno, armano, portano le barche, su come si fanno "camminare" meglio (*"barca da cammino, prua grossa e ... culo fino!"*), in bolina o al lasco, magari disegnando sulla sabbia le boe, il vento, le andature e i bordi, discutendo fino a buio come hanno fatto tante volte dopo le regate.

Gianfranco Migone De Amicis: il suo legame con la vela

Nato nel 1922, cresciuto a Genova, si laurea in ingegneria chimica e nel 1947 viene assunto in Solvay & C.ie (Società Chimica dell'Aniene) a Rosignano Solvay.

Sposatosi nel 1949 con Maria Franca Calvi Parisetti, insegnante di Lettere nelle scuole medie e superiori, a Rosignano nascono i loro tre figli Agostino (1951), Carlo (1954) e Giacomo (1962).

Nel 1966 viene trasferito a Milano, dove resta fino al 1982.

Di antica famiglia genovese, a suo dire la forte passione per la vela originava dall'infanzia: suo padre era fissato con la voga, perché allargava e faceva irrobustire il torace, e gli aveva preso una piccola jole a remi, la "Bavosa", che teneva sulla spiaggia di Loano.

Dalla conseguente avversione per il remo originava secondo lui la passione per la vela, propulsione economica (genovese!) a energia "non umana"; noi aggiungiamo lo stimolo della componente tecnica / tecnologica (ingegneri si nasce), e il poterla praticare per diporto, soprattutto per agonismo.

Approdato nel 1947 a Rosignano, giovane ingegnere neo-assunto, trova qui quasi una nuova "America" della vela; il mare a portata di mano, alcune imbarcazioni a disposizione dei dipendenti Solvay ai Canottieri, e soprattutto un gruppo nutrito e agguerrito di amici appassionati con cui confrontarsi.

Tra il 1950 e i primi anni '60

Il periodo a cavallo tra gli anni '50 e i primi '60 è il periodo d'oro degli Snipe: acquista il suo primo scafo (Bau7, da Guglielmi e Gianfaldoni), cercando poi soluzioni migliori costruendosene uno (Bau8, 1955) in casa, nella cantina di via Buozzi 20; la sera viene a supervisionare il lavoro e aiutarlo un giovane maestro d'ascia, Luciano Gavazzi, che canta a squarciagola "Ci-Ciu-Ci", successo di Natalino Otto a Sanremo.

La barca viene fatta uscire dalla cantina al garage attraverso un buco nel muro ... ; d'inverno l'albero sta in verticale nella tromba delle scale, mettendo a rischio l'equilibrio di chi s'azzarda a scendere a cavalcioni sulla ringhiera (come chi scrive, con conseguente battipanni spezzato sul fondoschiena).

Le maggiori soddisfazioni vengono però raccolte con "Lemme Lemme" (scritto "I'M I'M"), scafo costruito da Luciano Gavazzi, di proprietà di Uberto Bossi Pucci, facoltoso nobiluomo fiorentino, amico e armatore illuminato, di fatto "sponsor" ante litteram; affezionato ospite di Castiglioncello, socio del Circolo Nautico, supporta le attività agonistiche del suo scafo sopportandone i costi, acquistando i migliori ritrovati del tempo, come i primi giochi di vele in Dacron, da Salata e persino da Hood direttamente dagli USA, per allora davvero un investimento ... e tenuti da papà con la massima cura, in camera da letto!

Eligio Guglielmi è il timoniere, Gianfranco il prodiere.

Si ricordano loro piazzamenti e partecipazioni, con i colori del Circolo Nautico Castiglioncello, alle principali regate nazionali, a Trieste, Riva del Garda, Luino e persino a Barcellona (1961).



Luino, 1960

E i mezzi e le strade di allora non erano quelli di oggi ...



Via Emilia, 1961. Eligio Guglielmi



Di quegli anni vale la pena di ricordare anche una breve digressione di papà nei catamarani, con uno Shearwater in società con Mr. Lawrie Westinghouse, statunitense appassionato di vela allora di stanza a Livorno.

Vuole anche trasmettere la passione ai figli, fin da piccoli, dando loro il privilegio di qualche occasione particolare; dall'amico prof. Spinelli a Forte dei Marmi recupera un bel "barchino" a vela, quasi uno Snipe in miniatura, che viene chiamato "Bavosa II".



Canottieri Solvay, 1961: varo Bavosa II.
Sullo sfondo "Alcyon"



Canottieri Solvay, 1961: Bavosa II in navigazione:
Gianfranco e Agostino a bordo, Carlo in acqua ...

Pochissimo tempo dopo anche i figli sarebbero passati ai Vaurien.

La passione per la vela, la curiosità, qualche buona conoscenza e l'opportunità di contatti e viaggi in Francia, anche grazie al lavoro in Solvay, lo portano a scoprire il Vaurien e farsene promotore in Italia, poi sostenitore della sua diffusione e del suo sviluppo, e soprattutto della sua produzione in serie, con Eligio Guglielmi e con Luciano Gavazzi nel suo cantiere a Castiglioncello; nel gennaio 1962 è fondatore e primo Segretario di Asvaurien Italia, e proprietario del prototipo Vaurien costruito in Italia, chiamato "Bavosa III".

Con questo partecipa alle principali iniziative agonistiche del periodo, regate di zona e campionati italiani, fino al 1966 (Gravedona), negli ultimi anni col primo figlio Agostino e in qualche rara eccezione con Carlo, secondogenito. Giacomo, piccolo allora, sarà più avanti suo equipaggio di riferimento nelle numerose crociere nel Mediterraneo.



Castiglioncello, 1966 – regata di Pasqua; il vincitore Telefafa, Gianfranco e Agostino Migone all'arrivo. Gianfranco spiega il magro risultato al dr. Mario Manca e al giovane Marco Bigazzi.



Canottieri Solvay, 1965 – regata di giugno; Gianfranco e Carlo Migone, primi classificati. Nella prima foto, sullo sfondo, uno Snipe Solvay (forse "Maestrale") con equipaggio Fabio e Fabrizio Gavazzi.

Nel 1963 acquista anche un Corsaire, fratello maggiore del Vaurien sempre nato dalla matita di Herbulot, che tiene ormeggiato prima a Castiglioncello poi a Rosignano, nel canale del Lillatro; coinvolge così la moglie, che lo seguirà poi pazientemente per oltre 40 anni, e i figli in mini-crociere nell'arcipelago toscano e battute di pesca sulle secche di Vada (memorabile una infinita alle occhiate fino a tarda notte, tra Pontile di Vada e Lillatro, con Estevan e Marco Bigazzi, e Roberto Taccola!).



Rosignano – Lillatro, 1964 ottobre.
Mareggiata



Portoferraio, 1965 luglio

Gianfranco acquista Il Corsaire nel 1963 dall'ing. Radice Fossati di Milano, che lo consegna a Rosignano con relativo carrello, e che ritira al contempo un Vaurien (n° velico 10363), riportato a Milano sul tetto della sua Opel Rekord. (l'albero è forse un po' fuori sagoma?).



Da Castiglioncello a Rosignano, 1966, 4 settembre:
ultima uscita, sotto spinnaker, prima del
trasferimento a Milano
(foto di Agostino Migone)

Dopo il 1966

Il trasferimento nel 1966 a Milano, alla Direzione Generale Solvay, da una parte lo gratifica sul piano professionale, dall'altra forza il suo distacco dalla vela agonistica e dall'attività associativa; da Milano il mare non è così distante, in Liguria, ma una cosa è abitare "les pieds dans l'eau", come a Rosignano, un'altra è poterci andare solo nei weekend. Trova una soluzione accettabile a Camogli, dove può tenere il Corsaire nel porticciolo e il Vaurien, ormai in uso a figli e cugini, sulla spiaggia.

Ma Camogli non è famosa per il vento, e ci si deve arrangiare a navigare su debolissime termiche ...



Camogli, estate 1969: Vr 9602 e Corsaire 680 ... in bonaccia
fotosequenza di Gianfranco Migone; Agostino al timone di Corsaire, Carlo al timone di Vaurien

L'attività si sposta nel tempo verso la vela d'altura, con appuntamenti puntuali in estate e qualche imbarco anche in regata nelle classi allora RORC, come Giraglia, Antibes – Ischia ed altre, e pure qualche puntata in Atlantico (da La Rochelle a Algeciras).

Tornato finalmente nel 1982 a Genova, e in pensione dopo pochi anni, può realizzare il suo desiderio di "una casa in terra, una barca in porto, in mare tutto l'anno". Acquistata una barca con alcuni amici (prima un Vagabond 33', poi un First 42'), per oltre trent'anni continua a navigare, godendosi intensamente il mare e l'amore per la vela: prevalentemente nel Tirreno, spesso con passaggi nell'arcipelago toscano, con tappa d'obbligo a Rosignano ...



Ancora nell'ottobre 2013 esce in barca in giornata, per un bagno a Bogliasco, e nel gennaio 2014, quasi 92enne e pochi giorni prima di essere colpito dall'ultimo malanno, rinnova l'iscrizione allo Yacht Club, di cui è Socio Promotore.

Riordinando ora i suoi archivi sono emerse alcune carte del tempo, che evidentemente aveva voluto conservare come memoria di quel periodo, certamente per lui felice e ricco di soddisfazioni, pur con qualche ... arrabbiatura.

Ci piace renderne oggi pubbliche alcune, soprattutto quelle che testimoniano gli sforzi dedicati allo sviluppo del Vaurien come barca da iniziazione: primo tentativo fallito nel 1957, il secondo nel 1961 andato a buon fine.

1957: primo incontro con Herbulot, primo tentativo ...

Nel 1957 in Italia lo Snipe è certamente tra le derive più diffuse e popolari; dopo il fallimento dell'iniziativa della classe nazionale "V" l'USVI (Unione Società Veliche Italiane, predecessore della FIV) vuole valutare il lancio di una nuova deriva da iniziazione.

Il Vaurien da qualche anno ha uno sviluppo importante in Francia e in altri paesi europei, con una popolarità crescente per le caratteristiche e per la competitività del costo; l'architetto J. J. Herbulot, padre del Vaurien e di molti altri progetti di imbarcazioni, è interessato allo sviluppo della classe anche in Italia, dove fino a quel momento sono presenti solo poche imbarcazioni della classe, importate in prevalenza dalla Francia.

Per un caso fortuito l'ing. Rispoli, dirigente di rilievo di Solvay, conosce a Parigi mr. Herbulot, che gli chiede di metterlo in contatto in Italia con qualche esperto di vela che possa avviargli la diffusione del Vaurien. Conoscendo la passione di papà e il suo coinvolgimento nell'attività agonistica, l'ing. Rispoli si presta volentieri come tramite all'incontro tra i due, e nel marzo di quell'anno trasmette a papà la documentazione divulgativa sul Vaurien ricevuta da mr. Herbulot, chiarendone le esigenze.

La minuta di una lettera 17 marzo 1957 è il primo documento di cui abbiamo traccia.

Insieme ad alcune considerazioni su aspetti tecnici (caratteristiche del legno compensato in fogli reperibile sul mercato italiano) papà dichiara la sua sorpresa per il prezzo di vendita dell'imbarcazione in Francia, specialmente per quello delle vele, allora comunemente di cotone; vede il contatto con USVI come potenziale acceleratore dello sviluppo della classe, e si propone come tramite tra mr. Herbulot e questa.

Il 17 maggio Asvaurien Francia risponde a papà per conto di mr. Herbulot, informandolo di alcuni suoi contatti a Genova con Beppe Croce, allora Presidente di USVI (e citando un contatto con mr. Vidal, francese residente in Italia, interessato a sua volta alla commercializzazione del Vaurien).

Hanno inizio così alcuni sondaggi con USVI, tramite il Presidente Onorario M.se Pallavicino, genovese e buona conoscenza di famiglia, e con Bruno Bianchi, Segretario e conosciuto da papà per motivi agonistici.

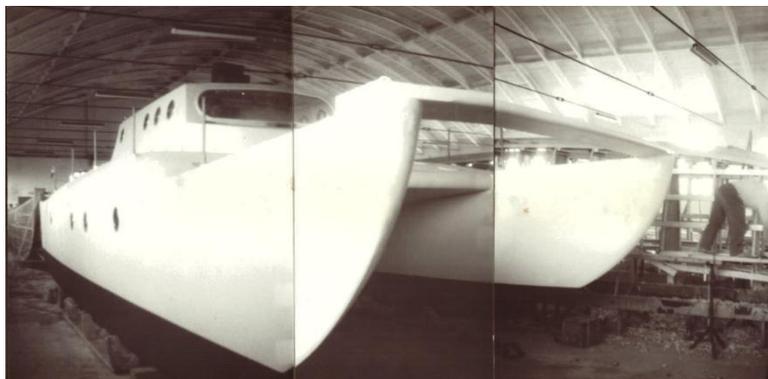
Al di là della cortesia formale le risposte non sono certo entusiasmanti ...

Contemporaneamente papà avvia contatti anche con alcuni cantieri, alla ricerca di possibili soluzioni per la produzione in serie del Vaurien, come chiaramente richiesto da Herbulot; si rivolge ai Cantieri Baglietto di Varazze, allora notissimi anche per la costruzione di derive e imbarcazioni di dimensioni più ridotte, che declinano la proposta.

Altrettanto succede con i Cantieri Della Gherardesca, allora molto noti per la produzione di armi da canottaggio e di imbarcazioni a vela da diporto, che vedono troppo alti i rischi dell'investimento.

Ho qualche vago ricordo della visita ai Cantieri a Donoratico: il catamarano, allora definito "oceanico", mi era parso davvero enorme.

(Molti anni dopo Sibilla Della Gherardesca, figlia di Ugolino imprenditore del Cantiere, mi racconterà di quanto suo padre aveva ... buttato al vento con quell'iniziativa!)



I tentativi di trovare sbocco all'iniziativa hanno esito negativo e papà abbandona l'impresa, non essendo allora in grado di sostenerla né in termini economici né di risorse e energie; e così risponde, un po' dispiaciuto, a mr. Herbulot.

Résignano 17 mars 1957

Cher Mr. Herbulot,

Mr. Rispoli m'a transmis les plans et réclames des vos bateaux, d'ailleurs très bien connus. Voilà mes opinions; pour l'Italie :

- 1) Je vais immédiatement m'enquérir si on peut trouver du contre-plaque approprié. J'ai construit un Snipe il y a deux ans et Je n'ai pas pu trouver à l'époque de l'"exterior plywood", de 2 de pouce. Il faudrait que vous nous envoyez les specifications du matériel pour les confronter avec ce qu'on trouve sur le marché, ~~et~~ un échantillon, si possible.
- 2) Je suis ébahi par le prix très réduit du Vaurien. En particulier j'estime très difficile avoir une bonne voile en coton pour moins de 40.000 lires. Il faudrait, si possible, avoir un devis détaillé des éléments de prix du Vaurien, pour pouvoir les discuter avec les Chantiers de construction.
- 3) Attitude de l' U.S.V.I., autorité nationale pour la voile ? Avec l'appui de l'USVI, tout devient très simple. La classe la plus nombreuse en Italie est le Snipe, qui n'est pas dans l'USVI. L'USVI a cherché un petit bateau d'initiation, et a lancé sans aucun succès la classe "V". Si on arrivait à convaincre l'USVI de choisir le Vaurien, étant donné le prix et la qualité, le jeu est fait. Avez-vous jamais contacté l'USVI ? Je pourrais le faire si vous m'en chargez. Avez-vous pas livré un Vaurien à Gènes ? Car il faudra une démonstration, ~~et~~ un échantillon, si possible.

Nous vous tiendrons au courant de la suite de la chose; en attendant de faire personnellement votre connaissance, je vous prie d'accepter mes salutations les meilleures.

ing. GIAN FRANCO MIGONE
Rospignano Solvay
Livorno



asvaurien

Paris, le 17 Mai 1957

Veuillez adresser votre réponse à

Pour renseignements et
commandes ÉCRIRE à
CIDEVYV
12, Rue Singer, 12
PARIS-XVI^e

Monsieur Gian Franco MIGONE
Rosignano Solvay
LIVORNO
(Italie)

Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint double de la lettre que nous adressons ce jour à Monsieur Angelo VIDAL.

Monsieur HERBULOT a eu des contacts avec Monsieur Beppé ~~GRICE~~ qui n'est pas du tout opposé au lancement du Vaurien en Italie.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE VAURIENS — ASVAURIEN

Association déclarée — Loi du 1^{er} Juillet 1901 — reconnue par la Fédération Française du Yachting à Voile

SIÈGE : PONTON DES GLÉNANS - FACE AU 19, QUAI BLÉRIOT - PARIS 16^e

PERMANENCE LES 1^{er} ET 3^e JEUDI DU MOIS DE 18 H. 30 A 19 H. 30

AFIN D'ALLÉGER LES FRAIS DE L'ASSOCIATION, VEUILLEZ JOINDRE UNE ENVELOPPE TIMBRÉE POUR RÉPONSE

1957, maggio. Risposta di CiDevYV / Herbulot a GF Migone

March. Paolo Pallavicino
dott. Bruno Bianchi

Presidente USVI
Segretario

Rosignano Solvay 23 maggio 1957

Caro Marchese,

per una serie di circostanze fortuite sono da qualche tempo in contatto con Mr. Herbulot, che Lei certamente conosce di nome. Lei sa anche certamente che il monotipo Vaurien progettato da Mr. Herbulot sta avendo un notevolissimo successo in Francia, e cio', a mio avviso, grazie principalmente al suo prezzo bassissimo. (100.000 lire !)

Ora io non so se al momento attuale rientri nei programmi dell'U.S.V.I. la presentazione agli sportivi italiani di una simile imbarcazione, che ha prestazioni limitate sportivamente, ma che permetterebbe a tutti di possedere una vela e uno scafo. D8 altra parte la mia esperienza di tecnico mi permette di suggerire che un prezzo di vendita cosi' basso puo' essere molto piu' facilmente ottenuto sfruttando l'esperienza gia' fatta.

Pertanto mi permetto prospettare l'idea di mettersi in contatto con Mr. Herbulot, se l'U.S.V.I. pensa di incoraggiare un tal tipo di classe. Io mi sto intanto occupando di interpellare alcuni Cantieri, per l'eventuale realizzazione. So che Mr. Herbulot ha avuto un colloquio con il Dott. Croce, mentre io informo anche l'amico Dott. Bianchi.

Non c'e' bisogno che io sottolinei l'importanza che Mr. Herbulot annette al parere della U.S.V. I. sul Vaurien. Un incoraggiamento sarebbe gia' una mezza vittoria. Ed e' per questo che mi sono permesso di importunarLa; ma son certo che mi vorra' perdonare.

Mi permetta di porgere i miei ossequi a Sua Figlia e mi creda Sua

Bruno Bianchi
Via Luccoli 23

Genova, 24 Maggio 1957

Caro Ing. Migone,

La ringrazio della sua d'ieri, e della pubblicazione sul Vaurien, e della copia di lettera al Marchese Pallavicino.

La barca la conosco già da parecchi anni, se la considero senza dubbio uno dei migliori tipi di barche a buon mercato che si possano produrre coi prezzi del giorno d'oggi. J.J.Herbulot è un vecchissimo amico, conosciuto nel '30 o giù di lì. Malgrado tutto ciò, debbo dire - come opinione personale - che sono molto scettico al lancio di questa classe in Italia, o semplicemente all'appoggio più o meno ufficiale dell'U.S.V.I.

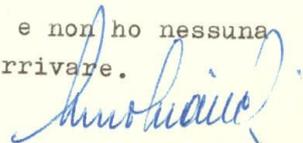
A parte la campagna degli ultra-nazionalisti che non vedono mai di buon occhio l'introduzione di barche non concepite in Italia (e poi non si preoccupano di risolvere in modo alcuna la questione), ogni volta che l'USVI ha tentato di fare qualche cosa per diffondere una classe è stato un disastro. Vedi la "V" recentemente. Può indubbiamente darsi che la "V" non sia una barca riuscita, che sia ancora troppo cara, che non risponda ai desiderii; il fatto si è che non siamo ancora riusciti a combinare niente in tal senso. Forse sono troppo pessimista, ma ritengo proprio che non combineremo mai nulla. I tipi di barche che si ~~diffondono~~ diffondono debbono nascere e prosperare per loro conto, vedi Beccaccini, Stelle, Dinghies; pare sia insito nel carattere italiano l'opporsi a tutto quanto è suggerito, diciamo così "dall'alto".

D'altro canto in Francia hanno costruito, è vero, 1400 Vauriens, ma la diffusione si è fermata in Francia, anzi nella provincia, perchè l'Autorità Centrale non fa nulla per cercare di mettere alla luce questa barca. La grossa battaglia che sta combattendo l'Autorità Francese è di imporre il 5.0.5 come barca internazionale. A giudicare dai risultati che gli equipaggi francesi ottengono si direbbe che anche la diffusione dei Vauriens non serve a nulla, anche se serve egregiamente a diffondere una passione per la vela che è appoggiata notevolmente dalla situazione geografica delle acque interne francesi.

Come vede, il mio parere è negativo, ma è una opinione del tutto personale. Come U.S.V.I. però manterrei ancora la stessa opinione per le sperienze del passato.

E comunque la ringrazio della segnalazione. Un giorno verrò anche a Rosignano, ma per quest'anno è molto difficile per non dire impossibile. Sono molto assorbito dal lavoro personale, e la Segreteria mi obbliga a non allontanarmi troppo dalla sede.

Il credito è sempre iscritto e non ho nessuna intenzione di perderlo. Quindi un giorno mi vedrà arrivare.



UNIONE SOCIETÀ VELICHE ITALIANE

IL SEGRETARIO

31 Maggio 1957

GENOVA,

GENOVA (409) - PORTICCIOLO DUCA DEGLI ABRUZZI

290.870 - 290.871

USVI - GENOVA

Ing. Gian Franco Migone,
Stabilimento SOLVAY,
ROSIGNANO SOLVAY

Egregio Ing. Migone,

il nostro Presidente Onorario, Marchese Paolo Pallavicino, mi sottopone la sua lettera del 23 corr. alla quale rispondo.

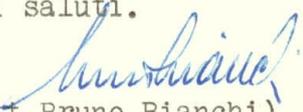
Ho interpellato in proposito il Presidente della nostra Commissione Tecnica, relativamente al **Monotipo francese "VAURIEN"**, ma sono spiacente di dirle che la nostra Unione non ritiene di propagandare detta barca non entrando questa nei programmi già predisposti per la preparazione olimpica, scopo precipuo della nostra azione agonistico-sportiva.

Tra l'altro debbo dirle anche che, secondo il parere del Presidente la Commissione Tecnica dell'U.S.V.I., il Monotipo "Vaurien" non si presenta adatto ai gusti ed alle esigenze dei nostri Velisti.

Anche per il Marchese Pallavicino la ringrazio molto per la sua gentile segnalazione, spiacente di non poterle dare una risposta migliore.

Mi unisco al Marchese Pallavicino per contraccambiarle i più cordiali saluti.

GG/gg


(Dott. Bruno Bianchi)

Rosignano 23 maggio 1957

Spett. CANTIERI BAGLIETTO

VARAZZE

Faccio seguito alla mia lettera del 25 marzo u.s. e alla vostra risposta in data 30 marzo, relative al compensato marino da mm.6.

Vi comunico di essere incaricato da Mr. HERBULOT, che Voi certo ben conoscete, di esaminare le possibilità di lancio in Italia del monotipo VAURIEN. Il fatto che Voi siate, senza adulazione, il miglior Cantiere italiano, per imbarcazioni da diporto, e che mi abbiate risposto esaurientemente a proposito del compensato marino, mi fa ritenere Voi come il più qualificati per una tale iniziativa.

Come Voi ben comprendete si tratta di organizzare un lavoro in serie, per cui Mr. HERBULOT Vi fornirebbe disegni e "know-how". Il prezzo limitatissimo del VAURIEN richiede uno studio iniziale di preventivazione molto approfondito, ma assicura anche un mercato assai vasto.

In conclusione Vi chiedo di voler esaminare se la cosa può interessarVi; in caso affermativo provvederò a farVi pervenire i disegni costruttivi, in base ai quali e con la Vostra collaborazione si potrà stendere un preventivo preciso.

Vi comunico che il dr. Regine CROCE in un recente incontro con Mr. HERBULOT si è dimostrato interessato al VAURIEN in Italia; io pure mi sto mettendo in contatto con l'USVI.

Resto in attesa di Vostre comunicazioni. Ogni tanto sono a Genova, Via S. Fruttuoso 68 (505.135), ma risiedo a Rosignano Solvay (Livorno).

Con i migliori saluti

(ing. Gian Franco Migone)

CANTIERI BAGLIETTO
SOCIETÀ PER AZIONI

Preg. Signor

Ing. GIAN FRANCO MIGONE

ROSIGNANO SOLVAY
Livorno

VARAZZE, 31 maggio 1957

N.° 57/6036-R/t

da citarsi nella risposta

"Vaurien"

La ringraziamo sentitamente per la cortese Sua del 23 corr.,
siamo però spiacenti doverLe comunicare che, dati i ns/ attuali
impegni, non possiamo interessarci al lancio in Italia del
"Vaurien".

Gradisca i ns/ migliori distinti saluti,

CANTIERI BAGLIETTO S.p.A



Rostignano, 4 juin 1957

Cher Mr. Herbulot,

J'ai contacté le marquis Paolo Pallavicino, Président de l'U.S.V.I., et Mr. Bruno Bianchi, Secrétaire de l'U.S.V.I., au sujet du lancement du Vaurien avec l'appui de l'U.S.V.I.,

Les réponses ont été très cordiales mais négatives: raison officielle le fait que le Vaurien ne peut pas être considéré un bateau Olympique; raison réelle le fait que l'U.S.V.I. ne considère pas ce petit bateau comme intéressant, et, après l'échec de la classe "V" ne soutiendra que les classes déjà établies par elles-mêmes.

J'ai également écrit aux Cantieri Baglietto, les meilleurs en Italie, en leur proposant de dresser un devis avec votre collaboration. La réponse a été également négative. Réponse négative par le Cantieri di Donoratico, près d'ici, qui ne veut pas prendre des risques commerciaux.

Conclusion - hélas - décevante: je ne peux faire rien d'autre d'ici, car je n'ai l'argent ni le temps pour me lancer dans la construction même. Je suis navré de devoir renoncer, et je souhaite que quelqu'un d'autre ait plus de chance; je continuerai quand-même à faire de la propagande.

Veuillez accepter, Monsieur, mes salutations les meilleures

1960: due nuovi "partner" ... Vaurien in Italia, il progetto continua

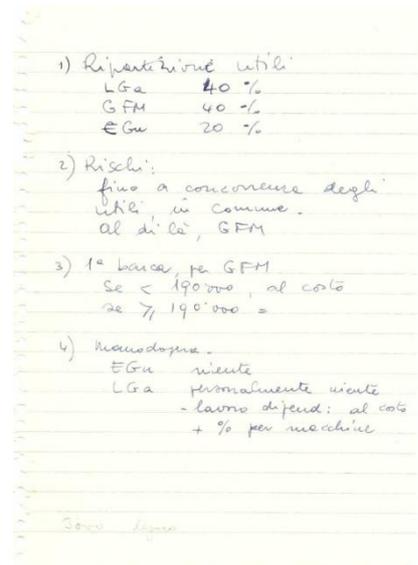
Alla fine degli anni '50, mentre prosegue l'attività agonistica con gli Snipe in coppia con Eligio Guglielmi, l'idea di portare in Italia il Vaurien e promuoverne la produzione non viene abbandonata da papà; la conoscenza con Luciano Gavazzi e l'evoluzione della situazione porta i tre (Gavazzi, Guglielmi e Migone) a condividere gli sforzi in questo nuovo tentativo.

Trovato tra i tre un accordo di base e del tutto informale, il 13 novembre 1960 papà riprende i contatti con l'arch. Herbulot, con una lettera che inizia "non so se si ricorda di me, sono l'amico di mr. Rispoli che aveva tentato il lancio del Vaurien nel 1957; allora avevamo fallito".

Ripresenta l'iniziativa in collaborazione a tre, con Eligio Guglielmi tecnico di esecuzione, esperto progettista e disegnatore di barche (e di finiture in acciaio inox!), Luciano Gavazzi, titolare di un cantiere a Castiglioncello, esperto nella costruzione di imbarcazioni da regata (Finn, FD, Snipe).

Presenta il suo ruolo come finanziatore "molto limitato" dell'operazione, e gestore delle relazioni (altri cantieri, USVI etc).

Nella lettera vengono richieste le istruzioni e tutti i suggerimenti utili per la produzione in serie, con l'esclusiva della produzione per l'Italia, e le indicazioni per la costituzione dell'Associazione di classe.



Il 29 novembre per conto di mr. Herbulot risponde la CiDevYV (Société Civile pour le Développement du Yachting à Voile): viene spedita la documentazione completa per la costruzione della barca con tutti i disegni necessari, con la raccomandazione di studiare il materiale fornito e rispondere con un preventivo di costi di produzione, prestando attenzione ad alcuni particolari, e con la puntualizzazione di alcune regole di Classe Internazionale per la produzione (legno compensato, vele, galleggiamento) e l'Associazione di Classe.

Segue una lettera, di pari data, in cui viene segnalata l'organizzazione di una regata di Vaurien in Italia, a S. Margherita Ligure, tra aprile e maggio 1961, col suggerimento di prendere contatto con l'organizzatore per sviluppare il progetto; l'occasione è la "coppa Alberti" di Snipe, ben nota ai nostri. L'organizzatore è L. Maragliano, altrettanto noto allora nel mondo delle regate di derive.

Particolare interessante questo, perché fornirà spunti di miglioramento per la prossima produzione del Vaurien, pochi mesi dopo.

Il 16 dicembre viene inviato il primo "budget" per la costruzione di una barca, specificando che i costi potrebbero scendere con la produzione in serie: la stima dà un totale di 200.000 lire.

Il 30 dicembre CiDevYV risponde rilevando nel budget proposto costi troppo alti per le vele e per i tempi di manodopera: i cantieri migliori in Francia producono una barca in 50 ore!

I contatti successivi faranno quindi propendere per l'acquisto delle prime vele (in Tergal) da Le Rose in Francia; per il prototipo le vele saranno poi fatte da Puosi di Viareggio.

Il prezzo di lancio viene definito (feb. 1961) in 190.000 lire.

L'11 aprile CiDevYV scrive chiedendo notizie sul procedere della costruzione; il 20 successivo papà invia una risposta di fatto interlocutoria.

Dopo aver rapidamente realizzato lo stampo (disegni di Guglielmi), il progetto è fermo, così dice, per la difficoltà di trovare fogli di compensato più lunghi di 4 metri e di trovare manodopera da dedicare alla produzione.

Vedremo poco dopo come la verità vera abbia diverse e pur valide motivazioni.

Rosignano Solvay 13 - 11 - 1960
(Livorno)

Cher Mr. Herbulot,

Je ne sais pas si Vous vous rappelez de moi - je suis le ami de Mr. Rispoli qui s'était occupé en 1957 du lancement du Vaurien; en 1957 on avait échoué.

Maintenant plusieurs choses ont changé, et nous sommes maintenant à trois, décidés à faire quelque chose avec des petits bateaux à voile. Nous voici:

1) MIGONE DE AMICIS Gian Franco (moi) ingénieur chimiste et mécanicien chez Solvay & C. à Rosignano Solvay, via Solvay 4. Dans l'affaire je représente le capital. (très limité !)
Je fais des régates avec Snipes depuis 1947. J'ai construit un Snipe chez moi avec les 2 suivants. Je suis en très bonnes relations avec l'U.S.V.I., étant génois. J'ai une remorque à bateaux. Je connais très bien presque tous les chantiers de la côte Ouest d'Italie. Je suis très versé en...catamarans.

2) GUGLIELMI Eligio, dessinateur chez Solvay & C., via Pacinotti 1 B. Il représente la technique d'exécution. Il a dessiné une vingtaine de bateaux. Il fait des régates avec moi comme barreur. Il navigue à voile depuis 1945. Il construit régulièrement les ferrures pour bateaux à voile en acier inox, pour équiper les bateaux du suivant. Il sait couper des voiles.

3) GAVAZZI Luciano, propriétaire d'un petit chantier à Castiglione della Pescaia, via Aurelia 606. Il y travaille avec de 3 à 6 aides. Il a travaillé au Cantiere Navale di Donoratico pendant 3 ans; il a ensuite le chantier depuis 1955. Il a construit au moins 50 bateaux, dont 3 de 5 tonnes. Il est spécialisé en bateaux à voile de régates (Finns, F.D., Snipes). Il a les machines-outils normales pour l'usinage du bois.

Avec l'idée de construire petits bateaux à voile de coût très bas nous nous sommes fixés sur le Vaurien, dont la construction en série paraît assez facile. Nous vous demandons :

- voudriez-vous nous donner l'exclusivité de construction pour l'Italie ? En échange, et aussi pour nous donner les aides nécessaires, quelles royalties voudriez-vous ?
- il nous faut les plans et les spécifications des matériels.
- votre expérience de construction peut certainement faciliter énormément le travail. Je suggère que à l'occasion la plus propice vous venez en Italie, à Rosignano. Ici vous serez mon hôte aussi longtemps qu'il faudra pour mener à bien le début de l'affaire.

Il nous faudra aussi du matériel de réclame, la petite feuille que vous m'aviez envoyée, avec les dimensions du Vaurien, mais surtout des photos reproductibles sur ravues, dont une avec le plus grand nombre possible de Vauriens.

- 2 -

- nous aimerions a avoir vos suggestions pour la fondation de l'ASVAURIEN en Italie . Comme je suis Capitaine de Flotte de la Snipe Class depuis plusieurs annees je crois avoir un p̄ peu d'experience d'organisation .

Nous Vous prions de repondre le plutot possible aux questions de principe, et de nous envoyer rapidement les plans de construction. Nous voudrions commencer la construction d'un exemplaire le plus rapidement possible.

Nous avons une splendide vitrine gratuite pour pousser les ventes: le petit chantier est place a cote de l'Aurelia, la route vers Rome, et si nous placerons un exemplaire juste a cote avec le prix dessus nous sommes surs d'avoir la visite de tous les touristes de l'Hinterland ce printemps.

Nous restons en attente de lire vos propositions, et nous vous envoyons, en attendant de faire votre connaissance personnelle, nos salutations les meilleures.

P.S. Desole, mais ma machine a ecrire n'a pas d'accents!

CIDEVYV

Société civile pour le développement du Yachting à voile
12, RUE SINGER — PARIS 16

PROGRAMME 1960

Paris, le 29 Novembre 1960

Construction professionnelle	Construction amateur
VAGABOND	FARFADET
VAURIEN	YOLE OK
YOLE OK	VAGABOND
FLIBUSTIER	DINGHY de 4 m 25
CARAVELLE	CARAVELLE
MARAUDEUR	MARAUDEUR
CORSAIRE	CAP CORSE
CORVETTE	CAP HORN
CAP HORN	DELTA
CAP VERT	
FRÉGATE	

Réception exclusivement :
LUNDI, MARDI, MERCREDI, VENDREDI
de 14 h. 30 à 17 h. 30

Monsieur G.F. MIGONÉ DE AMICIS
Via Solvay 4
ROSIGNANO SOLVAY (Livorno)
Italie

Monsieur,

Monsieur HERBULOT nous prie de répondre à votre lettre du 13 Novembre.

1) En principe pour donner l'exclusivité de la construction du VAURIEN, nous demandons le versement comptant de 1.000 NF (mille nouveaux francs) à valoir sur les 50 premiers bateaux construits puis une redevance de 20 NF par bateau construit à partir du cinquante et unième.

Pour vous aider au démarrage de la série, nous sommes d'accord pour ne pas vous demander ce versement comptant mais seulement les redevances au fur et à mesure de la construction.

Nous ne donnons pas l'exclusivité de construction, mais nous assurons que nous n'agréerons pas d'autres chantiers pour la construction du VAURIEN en Italie tant que vous pourrez fournir suffisamment de bateaux.

Veillez nous faire confiance sur ce point comme nous vous faisons confiance : nous avons d'ailleurs déjà agi de la même manière pour d'autres bateaux dans d'autres Pays et cela s'est toujours très bien passé.

Nous vous adressons ci-joint une documentation complète sur

La CIDEVYV n'est pas une société commerciale. Toute transaction commerciale est effectuée directement entre l'acheteur et le fournisseur intéressé. — La CIDEVYV a exclusivement un rôle technique d'études et de documentation. .../...

1960, novembre. Da CiDevVYV a GF Migone, apertura alla proposta

le VAURIEN ainsi qu'un jeu de plans.

2) Nous vous serions obligés d'étudier ces plans et de nous faire connaître à quel prix vous pouvez construire le bateau en nous détaillant le prix de revient :

- contreplaqué
- autres bois
- gréement, voilure
- temps de découpage du bois
- temps de montage
- temps de finition
- divers, etc...

Nous espérons que vous pourrez arriver à un prix très compétitif. Dès que nous nous serons mis d'accord sur cette question de prix et construction, vous pourrez commencer à faire le tracé grandeur et le moule selon le plan n° 12. Il faudra faire également un prototype.

A ce moment là, Monsieur HERBULOT ou Monsieur DERKENNE iront vous voir. Les frais de déplacement sont à votre charge; vous voudrez bien les rembourser.

Dès que votre moule et votre prototype seront agréés, vous pourrez commencer la construction en série.

POINTS PARTICULIERS

- Contreplaqué : Il faut deux feuilles de contreplaqué de 4 m sur 1 m 22. Il faut la qualité à collage spécial pour coques de bateaux avec face extérieure en acajou ou makéré.

- Flottabilité : Après bien des variations, vous pouvez adopter pour la flottabilité les ballons en plastique du type MARCO POLO.

Il en existe un modèle pour mettre sous les bancs et un modèle triangulaire pour mettre sous l'avant.

- Voiles : Les règles du Comité International du VAURIEN veulent qu'il n'y ait qu'un seul Voilier agréé par Pays. Il faut donc que vous choisissiez un Voilier qui fasse des voiles de bonne confection en tergal. Avant de commencer sa confection, il devra nous envoyer un échantillon de son tergal pour que nous puissions lui donner notre accord. Par la suite, seul ce Voilier sera habilité à fournir les voiles en Italie pendant un an.

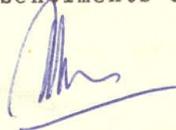
Les acheteurs peuvent par contre acheter des voiles à un Voilier agréé dans un autre Pays par exemple : LE ROSE en France, FRAGNIERE en Suisse.

- Association : Il faut que vous fondiez dès maintenant une ASVAURIEN Italienne et que dès que vos premiers bateaux seront construits, vous

.../...

demandiez l'affiliation à la Fédération Italienne. Nous pensons que cela ne fera pas trop de difficulté. En cas de complications, Monsieur HERBULOT peut en parler à Monsieur CROCE.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.



J. DERKENNE

CIDEVYV
71, Rue Fondary
PARIS-XV^e SÉG. 98-73

CIDEVYV

Société civile pour le développement du Yachting à voile

12, RUE SINGER - PARIS 16

Paris le 29 Novembre 1960.

PROGRAMME 1960

Construction professionnelle

VAGABOND
VAURIEN
YOLE OK
FLIBUSTIER
CARAVELLE
MARAUDEUR
CORSAIRE
CORVETTE
CAP HORN
CAP VERT
FRÉGATE

Construction amateur

FARFADET
YOLE OK
VAGABOND
DINGHY de 4 m 25
CARAVELLE
MARAUDEUR
CAP CORSE
CAP HORN
DELTA

Monsieur G.F Migone de Amicis.
Via Solvay 4
Rosignano Solvay (Livorno)
Italia.

Réception exclusivement :
LUNDI, MARDI, MERCREDI, VENDREDI
de 14 h. 30 à 17 h. 30

Monsieur,

Comme complément à notre lettre du 28 courant, nous vous informons que vous pourriez prendre contact avec :

Monsieur Luigi Maragliano.
Santa Margharita Ligure,
Italia.

Ce Monsieur est très désireux de voir se développer la série des " Vauriens " en Italie, il pourrait éventuellement créer une Association Italienne. Il doit déjà organiser une régata, du 23 Avril au 7 Mai, à Rapallo entre Italiens, Suisses et Français.

En effet, il serait utile, si vous entreprenez la construction du " Vaurien " d'avoir dès le départ des personnes qui animeront la série.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

La CIDEVYV n'est pas une société commerciale. Toute transaction commerciale est effectuée directement entre l'acheteur et le fournisseur intéressé. — La CIDEVYV a exclusivement un rôle technique d'études et de documentation.

1960, novembre. Da CiDevYV a GF Migone, segnalazione di una regata Vaurien nel 1961 a S. Margherita Ligure

Rosignano 16/13/1960

Cher Mr Derkenne,

nous avons examiné le matériel envoyé avec beaucoup d'intérêt.

Royalty. - Nous sommes d'accord, mais nous voudrions définitivement fixer 20 NF pour bateau, sans somme initiale fixe, le risque du lancement du Vaurien étant trop grand.

Devis. - Calculé pour 1 bateau, devrait baisser pour construction en série.

Contreplaqué. -

N° 2 mt 4x1,22 ne suffisent pas! Il en faut mais aussi pour safran	
derive, etc, N°2, 5 mt 4,25 x 1,22	L. 32.000
Autre bois	L. 12.000
Ferrure et gréement	L. 15.000
Voiles	
en coton. (Attendons encore offre du voilier	
Pucsi- Viareggio, pour le Terital)	L. 32.000
Coût coupe du bois	L. 8.000
" montage	L. 40.000
" finissage	L. 15.000
Divers (vernis, etc)	L. 17.000
Flotteurs	
Cadorite (PVCexpanse) coûtent	L. 5.000
Demanderons pour les Marco Polo	
Royalty	L. 2.500
Bénéfice pour nous (minimum!)	<u>L. 21.500</u>
	<u>L. 200.000</u>

Nous estimons à L; 50.000 le coût du moule de montage.

Nous estimons que pour avoir un grand succès le bateau devrait être vendable à quelque chose moins de L. 200000. Nous aimerons vos commentaires, avant de commencer la construction du prototype.

Nous nous mettrons en contact avec Mr. Maragliano si la chose va avancer.

Veuillez excuser nos vœux les meilleurs avec nos salutations.

80' oro
20g x 4000

CIDEVYV
71, Rue Fondary
PARIS-XV^e SÉG. 98-73

CIDEVYV

Société civile pour le développement du Yachting à voile

~~12, RUE SINGER PARIS 16~~

Paris, le 30 Décembre 1960

PROGRAMME 1960

Construction professionnelle

VAGABOND
VAURIEN
YOLE OK
FLIBUSTIER
CARAVELLE
MARAUDEUR
CORSAIRE
CORVETTE
CAP HORN
CAP VERT
FRÉGATE

Construction amateur

FARFADET
YOLE OK
VAGABOND
DINGHY de 4 m 25
CARAVELLE
MARAUDEUR
CAP CORSE
CAP HORN
DELTA

Réception exclusivement :
LUNDI, MARDI, MERCREDI, VENDREDI
de 14 h. 30 à 17 h. 30

Monsieur G.F. MIGNONE DE AMICIS
Via Solvay 4
ROSIGNANO SOLVAY (Livorno)
Italie.

Monsieur,

Votre lettre du 16 Décembre a retenu toute notre attention.

Nous relevons plusieurs points qui nous paraissent inexacts :

- Voiles : Les voiles de chez LE ROSE sont vendus 185 NF en tergal blanc. ^{23.500 €}
- Vous avez compté beaucoup trop de temps de travail. Le 1er VAURIEN vous demandera peut-être 100 heures mais par la suite vous descendrez à 80h rapidement. Les meilleurs chantiers de FRANCE comptent 50 heures pour le découpage, montage ...

En tenant compte de ces deux éléments, nous pensons que vous pouvez arriver à un prix de vente pour un bateau complet de 175⁰⁰⁰liras.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

190
Stampo
reclame
Mercato

Servantini
Libretto Istruzioni



✓ Cymu
Puro
Mangliano
Le Rose
USVI

La CIDEVYV n'est pas une société commerciale. Toute transaction commerciale est effectuée directement entre l'acheteur et le fournisseur intéressé. — La CIDEVYV a exclusivement un rôle technique d'études et de documentation.

CIDEVYV
71, Rue Fondary
PARIS-XV^e SÉG. 98-73

CIDEVYV

Société civile pour le développement du Yachting à voile
~~12, RUE SINGER PARIS 16~~

PROGRAMME 1960

Construction professionnelle

VAGABOND
VAURIEN
YOLE OK
FLIBUSTIER
CARAVELLE
MARAUDEUR
CORSAIRE
CORVETTE
CAP HORN
CAP VERT
FRÉGATE

Construction amateur

FARFADET
YOLE OK
VAGABOND
DINGHY de 4 m 25
CARAVELLE
MARAUDEUR
CAP CORSE
CAP HORN
DELTA

Paris, le 11 Avril 1961

Réception exclusivement :
LUNDI, MARDI, MERCREDI, VENDREDI
de 14 h. 30 à 17 h. 30

Monsieur G.F. MIGONE DE AMICIS
Via Solvay 4
ROSIGNANO SOLVAY (LIVORNO)
ITALIE

Monsieur,

Nous n'avons plus de nouvelles de vous depuis notre lettre du 11 Janvier.

Nous serions désireux de savoir où vous en êtes dans votre construction de "VAURIEN".

Dans l'attente d'une prompte réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.



La CIDEVYV n'est pas une société commerciale. Toute transaction commerciale est effectuée directement entre l'acheteur et le fournisseur intéressé. — La CIDEVYV a exclusivement un rôle technique d'études et de documentation.

1961, aprile. Da CiDevYV a GF Migone, 1° sollecito notizie

Rosignano 20 avril 1960¹

Messieurs,

apres avoir construit assez rapidement le moule, nous sommes maintenant echoués pour deux raisons:

- tous les fournisseurs de contreplaque sur longueurs superieures a 4 metres font des consignes de l'ordre de 3 mois
- l'ouvrier qui travaillait a' la construction du moule nous a quittés et a' notre grande surprise nous n'arrivons pas a' trouver des remplacants; nous sommes d'ailleurs déjà engagés en d'autres constructions que nous ne pouvons pas abandonner.

Sous un certain point de vue il est peut etre mieux que les deux choses soient arrivées en meme temps.

La revue YACHTING ITALIANO nous a demandé un article sur le VAURIEN et nous n'avons etes que trop heureux de le lui envoyer.

Mr. MARAGLIANO ne nous a jamais repondu au sujet de l'ASVAURIEN.

Nous Vous tiendrons au courant de la suite des choses.
Veuillez agréer nos sentiments les meilleurs.



1961, aprile. Da GF Migone a CiDevVV, risposta "interlocutoria"

U. S. V. I.
CIRCOLO VELICO
Calata del Porto
S. MARGHERITA LIGURE

9 maggio, 1961

Gent.mo Signor Dottore,

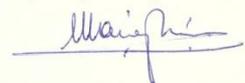
Ho ricevuto con molto piacere la Sua lettera e mi affretto a inviarLe, in plico separato, alcuni programmi delle regate che avranno luogo a S. Margherita il 13 e 14 maggio.

Purtroppo non ho potuto mettermi prima in contatto con Lei a causa di una grave malattia di mia madre e del suo decesso.

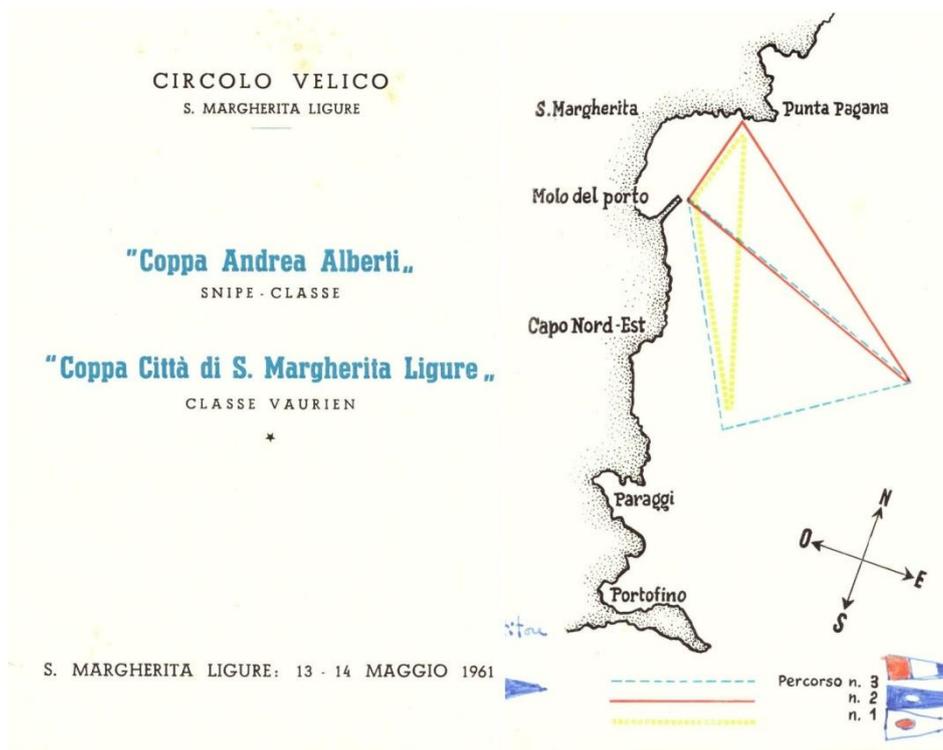
Alla manifestazione velica di S. Margherita prenderanno parte molti concorrenti, in buon numero stranieri. Saremmo molto lieti di poter iscrivere a queste gare anche Vostri equipaggi.

In tale attesa Le invio i miei più distinti saluti.

(Luigi Maragliano)



Il 13 e 14 maggio a S. Margherita Ligure si tengono le citate "regate internazionali" per Snipe e Vaurien. I tre vi si recano in missione (allora era un viaggio, senza autostrade, per la via Aurelia e il passo del Bracco ...), per vedere dal vivo la barca in acqua e in regata.



Regolamento delle Coppe

La coppa « Andrea Alberti » verrà disputata su tre prove e verrà assegnata all'equipaggio primo classificato.

E' riservata alle imbarcazioni della Snipe-Class in regola con il Regolamento della S.C.I.R.A.

All'equipaggio vincitore verranno assegnate definitivamente due riproduzioni della Coppa « Andrea Alberti ».

La Coppa rimarrà in consegna del vincitore che dovrà riconsegnarla un mese prima delle regate al Segretario del Comitato Promotore, rag. Lorenzo Podestà - Piazza De Marini, 3/25 - Genova.

* * *

La Coppa « Città di S. Margherita Ligure » verrà disputata su tre prove ed assegnata all'equipaggio primo classificato. E' riservata alla classe Vaurien.

Programma della Manifestazione

Sabato 13 Maggio - Ore 10,20: 1. prova snipe-class
Ore 10,30: 1. prova classe Vaurien.
Ore 14,20: 2. prova snipe-class
Ore 14,30: 2. prova classe Vaurien.

Domenica 14 Maggio - Ore 10,20: 3. prova snipe-class
Ore 10,30: 2. prova classe Vaurien.
Nel pomeriggio eventuali prove di recupero.

Domenica 14 Maggio - Ore 17,30: Premiazione (abito scuro o uniforme sociale).

Al vedere le barche presenti a S. Margherita il commento dei tre, ancora oggi ricordato da Eligio, è ... "ma non è una barca, è una cassetta da sapone!".

In effetti gli scafi costruiti all'estero erano certo prodotti a basso costo, ma almeno quanto all'estetica lasciavano molto a desiderare; Luciano Gavazzi saprà poi più volte dimostrare come si possono costruire barche performanti, e "anche" tanto belle ...

Dopo un paio di ulteriori solleciti dalla Francia, il 3 ottobre 1961 papà risponde chiedendo scusa per il prolungato silenzio: l'iniziativa è ferma per due motivi

- Il cantiere non vuole continuare la produzione, nonostante l'investimento fatto per lo stampo e l'acquisto di legnami e ferramenta per 5 imbarcazioni, a causa degli impegni assunti per la produzione di altre imbarcazioni
- Nonostante le relazioni e gli appoggi, e qualche iniziativa pubblicitaria su "Yachting Italiano", allora unica rivista del settore, non ci sono reazioni o segni di interesse da potenziali acquirenti.

Papà manifesta la preoccupazione per l'investimento fatto fino ad allora, e propone addirittura la cessione dello stampo a cantieri che siano interessati; pronto anche a restituire la documentazione ricevuta finora da Herbulot.

copie a Mr. Cavazzi Rosignano Solvay 3 octobre 1961

ASVAURIEN
71, rue Fondary
PARIS

Messieurs,

vous avez bien le droit de vous inquieter pour notre silence. Mais je suis desole de vous dire que l'initiative VAURIEN a ete jusqu'ici absolument negative, et cela pour deux raisons:

- le petit chantier dont il est question dans la lettre du 13 - 11- 60 avec une tres mauvaise foi n' a pas voulu continuer dans l'entreprise, et cela malgre la construction du moule deja achevee et le contreplaque achete pour 5 bateaux, ainsi que la ferrure pour un bateau. Cela parce que il a beaucoup de travail sur place et le manque de main d'oeuvre.
- malgre l'appui de MR. PODESTA et MARAGLIANO, et la parution d'un article detaille sur YACHTING que nous vous avons envoye, nous avons recu jusqu'ici une seule enquete sur les VAURIEN, sans suite. Les perspectives commerciales sont donc decevantes.

Comme j'ai avance deja pas mal d'argent, vous comprendrez si cela m'inquiete. Maintenant, si vous pouvez trouver un autre chantier qui desire construire le VAURIEN en Italie, je serai enchante de lui ceder le moule. Sinon je continuerai a chercher moi meme, mais desormais avec des faibles espoirs de succes. Je suis pret a vous renvoyer le materiel que vous nous avez fourni jusqu'ici, au moment ou vous le demanderez.

Veillez agreer, Messieurs, mes salutations les meilleures.

1961 – 1962: Vaurien, si (ri-)parte!

Lettera di papà a CiDevYV del 5 novembre 1961:

"Signori, in modo inaspettato la crisi in cui eravamo per la costruzione del Vaurien sembra in corso di soluzione ... gli impegni importanti per le altre costruzioni sono stati assolti ... lo stampo è fatto dalla scorsa primavera, l'abbiamo ri-verificato oggi e la costruzione riprende senza ritardo. Il legname era già stato acquistato".

In verità c'è anche l'interesse di alcuni potenziali acquirenti, seppur finora senza ordini; tra questi anche l'ing. Massimo Campi, milanese, che acquisterà una barca nel 1963 (n° velico 10 367) e negli anni successivi sarà a sua volta Segretario Asvaurien.

Nel frattempo in cantiere sono andate perse alcune tavole di disegni, e papà richiede l'invio di alcune copie; chi ha conosciuto Luciano Gavazzi certamente ne avrà apprezzato l'ordine creativo, per così dire!

I nuovi disegni sono spediti dalla Francia il 13 novembre.

5 novembre 1961

CIDEVYV
71 Rue Fondary
PARIS

Messieurs,

d'une façon inattendue la crise ou nos etions pour la construction du VAURIEN semble en cours de solution.

Le petit chantier ayant achevé ses constructions plus importantes, Mr. Gavazzi a repris en sérieuse consideration la construction du VAURIEN. Comme le moule était déjà construit depuis le printemps dernier, nous l'avons aujourd'hui reverifié et dorénavant la construction des pièces à monter va suivre sans délai. Le contreplaqué avait été acheté en juin pour 4 bateaux.

En même temps nous avons eu plusieurs enquêtes, dont quelques unes provoquées par Vous, je suppose:

- Mr. Enrico CEARD, Milan, via Pezzotti 18
- Mr. P. Gillot, Varese, via Lazio 7
- Mr. Massimo CAMPI, Milan, via del Lauro 6
- et le représentant du Cercle de la Voile de Viareggio (Lucca)

Toutefois nous n'avons pas eu de commandes jusqu'ici. Si vous l'estimez possible, un envoi par vous de matériel de propagande aux adresses ci-dessus serait probablement stimulant !

Si tout va bien, nous espérons présenter le bateau aux Foires de Gènes et Milan au printemps et avoir plus de succès.

Le chantier a toutefois perdu les plans no. 1 (lignes des formes) - 2 (ensemble) - 8 (derive et safran) - 14 (je ne sais pas). Nous pouvons nous arranger avec le petit plan sur les feuillets de propagande, mais je Vous serais très reconnaissant si Vous pouviez nous en adresser un autre exemplaire.

Comme je dois aller à Bruxelles pour la Soc. Solvay, je vais passer par Paris et tâcher de me mettre en contact avec Vous. Malheureusement les jours probables sont dimanche 19, samedi 25 ou dimanche 26. Je téléphonerai, mais si on ne peut pas nous rencontrer, il n'y a rien de très urgent.

Mes salutations les meilleures, et à bientôt.

Il 5 dicembre papà scrive a mr. Réville, presidente del CIV (Comité International du Vaurien) annunciando il prossimo varo del primo Vaurien italiano; come primo Vaurienista si trova quindi anche a dover fondare l'AsVaurien Italia. Chiede di poter ricevere le informazioni del caso, e soprattutto i numeri velici per questa prima barca e per quelle di prossima produzione: l'intento è di portarla al Salone di Genova (allora tra dicembre e gennaio). Risposta del 13 dicembre, con i primi 10 numeri! Da 9601 a 9610.

« Rosignano, 8 janvier 1962: Messieurs, nous venons de mettre à l'eau le premier Vaurien construit en Italie ». La lettera di papà a CiDevYV annuncia il varo del primo Vaurien!

Informa inoltre di "aver l'impressione di sapere" di discussioni in corso in USVI per la scelta dello scafo da iniziazione alla vela, e suggerisce un contatto di mr. Herbulot con Beppe Croce, allora Presidente, per promuoverne l'adozione.

Rosignano 8 janvier 1962

CIDEVYV
71 rue Fondary
PARIS XV

Messieurs,

nous venons de mettre a' l'eau le premier VAURIEN construit en Italie. Nous allons en construire 4, dont 2 ont ete~~x~~ deja places.

Nous Vous prions de nous indiquer le moyen le plus adequat pour Vous remettre les redevances des bateaux construits.

Nous croyons savoir que le choix du bateau pour les jaunes est en discussion a Genes a l'USVI. On discute entre le CADET et le VAURIEN. Nous estimons que si MR. Herbulot peut en ecrire a Mr. Beppe Croce, il serait tres utile.

Nous attendons de Mr. Reville la documentation pour la constitution de l'ASVAURIEN ITALIA.

Veillez agreer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

(Gian Franco Migone)

Il 14 gennaio papà scrive a Herbulot e Réville con alcune richieste di chiarimenti tecnici e di produzione (attacchi delle sartie, uso di chiodi in rame, vele in nylon, pagaie etc): una domanda appare curiosa, “qual è la ragione di un boma così lungo?”

Suggerisce qui la nomina a Segretario AsVaurien del Conte Bossi Pucci (qualche mese prima aveva provato a suggerire anche il Maragliano di S. Margherita); probabilmente cercava di schivare l'incombenza!



Rosignano – Canottieri, gennaio 1962. Accanto alla nota “affiche” dell’epoca, di André Collot, una delle prime uscite del prototipo: al timone Eligio Guglielmi. A destra Carlo Migone sogna a sua volta, aspettando il suo momento! Le foto sono di Gianfranco Migone.

È del 21 gennaio 1962 una lettera manoscritta al Conte Bossi Pucci: la velina scritta in carta carbone non è riproducibile, ne trascrivo qui alcuni passaggi

“Caro Conte, sono perplesso circa la via da seguire per ottenere l’appoggio dell’USVI al Vaurien. Penso che USVI aspetterà che ci siano in giro parecchie barche prima di riconoscere la Classe, e ancor di più prima di dare il suo appoggio completo. Forse sarebbe meglio per ora un suo appoggio ... morale, ma che si sapesse che USVI vede la classe molto di buon occhio; basterebbe qualche apprezzamento favorevole, che venisse all’orecchio dei Circoli Velici, per indurre l’interesse al Vaurien. ...

Le allego i volantini e un modulo di prenotazione (acquisto Vaurien, nd.r.) per Gavazzi ...

Per il L’M L’M (Snipe di proprietà del Bossi Pucci, n.d.r.) niente di nuovo; quel signore ha detto che deciderà nella prossima settimana.”

Evidentemente oltre alla richiesta / suggerimento di intervento “politico” (il Conte Bossi Pucci intratteneva ottime relazioni ad alti livelli, anche in USVI) papà da una parte spinge con lui l’acquisto di una barca (poi acquistata, con n° velico 9601), dall’altra si sta adoperando per trovare acquirenti per lo Snipe, ormai senza equipaggio.

Molto probabilmente i contatti del Conte Bossi Pucci spingono papà all’invio a USVI della lettera 23 gennaio 1962: raccomandata con intestazione “AsVaurien Italia”.

Viene posta ufficialmente la candidatura del Vaurien come barca per gli Allievi, e offerto in prova il Vaurien 9602 (in realtà l’unico prodotto fino a quel momento!) per tutti i test ritenuti necessari.

Cominciano evidentemente ad arrivare anche i primi ordini: il 28 gennaio una lettera a CiDeVYV cita l’ordine di vele 9604 a Le Rose di Concarneau, e vengono chiesti i disegni per il rimorchio per auto ... *“che potrebbe essere trainato anche dalla Fiat 500, finora non abilitata al traino di barche così grandi”.*

Continua anche la ricerca di un velaio in Italia per una produzione locale, ma i prezzi finora non sono competitivi con i velai francesi, specie per le vele in Dacron.

30 gennaio 1962. USVI risponde ufficialmente, come Segreteria Generale e come Commissione Tecnica: la scelta per la barca – scuola è caduta sul Flying Junior, per la sua possibilità di produzione in vetroresina, in grande serie e con minori costi di manutenzione, e per la sua diffusione in Italia.

Nonostante l'intervento del Conte Bossi Pucci presso Beppe Croce (citati nella lettera), la concorrenza del Flying ha avuto la meglio, probabilmente grazie anche alla "forza d'urto" di cantieri economicamente più possenti.

Ho un ricordo abbastanza preciso del "disappunto" (dovrei usare altre parole!) di papà alla notizia; oltre alla convinzione che il Vaurien fosse la barca adatta all'iniziazione alla vela (come poi confermato dall'adozione della barca dalle principali scuole di vela anche in Italia, sulla scia tracciata dai Glénans in Francia), certo una simile scelta avrebbe dato un impulso enorme alla produzione del cantiere Gavazzi.

Il 2 febbraio papà informa CiDevYV della risposta di USVI; il prezzo di vendita del Flying Junior sarà di 240.000 lire cad. per 100 barche.

ASVAURIEN ITALIA

Ing. Gian Franco Migone
Rosignano Solvay, 23 - 1 -
tel. aff. 70130
tel. abit. 70333

RACCOMANDATA

All'Unione Società Veliche Italiane
G E N O V A

copia alla Commissione Tecnica USVI
copia alla Commissione Allievi USVI
G E N O V A

copia au Comité International du VAURIEN
Mr. Jean Reville
17 Bd. H. Vasnier
P A R I S (Francia)

copia a Mr. J. J. Herbulet
CIDSVYV 71 Rue Fondary
P A R I S XV (Francia)

Apprendiamo dalla stampa che la U.S.V.I. si propone di scegliere nei prossimi giorni la barca per Allievi, e ci permettiamo di porre ufficialmente la candidatura del VAURIEN per i vari motivi esposti nell'allegato.

Poiche' il Costruttore Gavazzi non sara' presente al Salone Nautico di Genova, noi mettiamo a Vostra disposizione il VAURIEN 9602, per tutte le prove a cui vorrete sottoporlo, e Vi preghiamo di indicarci dove dobbiamo consegnarvelo, in che data e per quanto tempo.

Restiamo in attesa di una Vostra comunicazione.

(Ing. G. F. Migone)
ASVAURIEN ITALIA

Allegati: 1 copia piani
1 relazione tecnica

UNIONE SOCIETÀ VELICHE ITALIANE

30 Gennaio 1962

GENOVA,
 ☒ GENOVA (489) - PORTICCIOLO DUCA DEGLI ABRUZZI
 ☎ 290.870 - 290.871
 ☎ USVI - GENOVA

IL SEGRETARIO GENERALE



Dott. Ing. Gian Franco MIGONE,
ASVAURIEN ITALIA , ROSIGNANO SOLVAY(Livorno)

e per conoscenza:

Monsieur Jean REVILLE, Président du
Comité International du "VAURIEN"
17 Boulevard H. Vasnier, REIMS, France

Monsieur Jean-Jacques HERBULOT, Architecte Naval,
CIDEVYV, 71, Rue Fondary, PARIS (XVe), France

Egregio Ing. Migone,

la ringraziamo vivamente per la sua lettera del 23 corra
a nome anche della nostra Commissione Allievi, e per il gentile i
vio dell'Annuario 1960 dell'ASVAURIEN che conserveremo tra le no
stre pubblicazioni di carattere tecnico.

Le comunichiamo, a conferma di quanto il nostro Presi-
dente Dott. Croce ha detto al Conte Bossi Pucci, che il Consiglio
dell'Unione ha scelto il "Flying Junior" come barca da adottare
per i Corsi di addestramento velico.

Tale scelta è stata presa sulla scorta degli studi e
delle proposte fatti dalle Commissioni Tecnica, Allievi e Sporti-
va, concordi sul principio di adottare un unico tipo di barca in
plastica, di costo relativamente economico, di poca spesa di manu-
tenzione, ed in base ai preventivi presentati da tre dei sei Can-
tieri specializzati in tali costruzioni, interpellati con appositi
capitolato. La classe "Flying Junior" annovera già nel nostro Pa-
se ben 250 esemplari diffusi tra i giovani ed è inquadrata in un
Associazione Nazionale della "Flying Junior Organization".

Spiacenti di non poterle dare una risposta migliore,
formuliamo i più fervidi voti per l'ASVAURIEN e le contraccam-
biamo le migliori cordialità.

(Giuseppe Gibaudi)
Segretario Generale

GG/ea

UNIONE SOCIETÀ VELICHE ITALIANE

LA COMMISSIONE TECNICA

30/1/I962
GENOVA.
GENOVA (436) - PORTICCIOLO DUCA DEGLI ABRUZZI
290.870 - 290.871
USVI - GENOVA

Dr.ing.Gian Franco MIGONE DE AMICIS
Rappresentante della Classe VAURIEN in Italia
ROSIGNANO SOLVAY (Livorno)

Egregio Ing.Migone,

per incarico della Presidenza della Commissione Tecnica dell'USVI,Le comunico che il Consiglio Direttivo ha esaminato a lungo,nella riunione del 28/1 u.s.,tutta la questione della "barca allievi".

La preferenza é stata data al F.J. per le seguenti ragioni:

- 1-Costruzione in plastica,ritenuta più idonea allo scopo per la semplicità di manutenzione e per la resistenza nelle particolari condizioni in cui saranno usate le barche.
- 2-Possibilità di avere un forte numero di barche in breve tempo, per le attuali attrezzature di alcune ditte specializzate.
- 3-Esistenza in Italia di 250 FJ,Classe già nota tra i più giovani già organizzata come Associazione e tecnicamente inquadrata con Regolamenti,verbali,certificati,seste metalliche di controllo.

Con il più fervido augurio che il VAURIEN possa saldamente affermarsi anche nelle nostre acque,La ringrazio per il bello volume inviatoci e Le invio cordiali saluti,

(Dr.ing.G.Bertelli)

Evidentemente l'augurio dell'ing. Bertelli al termine della lettera è andato a buon fine, se a distanza di quasi 55 anni la Classe è attiva e vitale, non solo in Italia, e siamo ancora qui a parlarne ...

Rosignano 2 fevrier 1962

CIDEVYV
71 Rue Fondary
PARIS

Messieurs,

je dois me rendre a Bruxelles pour raisons de travail,
et je compterai passer par Paris, en arrivant a la Gare de Lyon a 9h00.

Je vous prie de me preciser, comme il s'agit du jour 11 prochain,
dimanche, si je pourrais vous trouver Rue Fondary, ou si je peux me
rendre chez Mr. Herbulot, Rue Singer, ou enfin si je ne pourrais pas
vous rencontrer pour discuter le VAURIEN en Italie.

Resume des evenements principaux: - l'USVI a choisi comme bateau
a encourager le FLYING JUNIOR. Il paraît qu'on construira 100 bateaux
au prix de 240.000. Lires. - A la Foire Nautique de Genes nous n'avons
pas estime possible nous rendre, car avec un seul bateau acheve, et ce-
lui la promis a l'USVI pour essais, et encore avec des couts très forts
de la Foire, nous avons prefere faire de la reclame avec prix de vente sur
les revues specialisees. Mais un VAURIEN a ete expose quand-meme a notre
insu par la Societe Beaujolaise de Bois Industriels. Comme je me rends a
Genes demain, je les contacterai. - L'enquete chez les Voiliers Italiens
n'est pas tres encourageante: prix le meilleur pour jeu Tergal blanc:
L.37.500.- Nous esperons faire bien mieux avec LeRose.

Je reste donc en attente de votre reponse rapide, et je vous prie
d'agreer mes salutations les meilleures.

J. J. Herbulot verrà in visita in Italia nel 1963, ospite con la moglie in casa nostra, in via E. Solvay, 4.
Ricordo di essere stato ammesso a salutare gli ospiti, istruito sulle buone maniere e su cosa e come dire in francese
frasi di saluto e di circostanza.

È del 18 marzo 1962 una lettera con intestazione "Luciano Gavazzi - Castiglioncello" da papà al cantiere nautico Didier di Bandol (Francia), per chiedere la possibilità di importare scafi Vaurien prodotti da loro, in previsione di una possibile richiesta che superi la capacità produttiva del cantiere Gavazzi.

Su suggerimento di Herbulot viene insieme sondata la possibilità di acquistare da Didier anche un Corsaire, finito o anche solo il guscio e la chiglia, per valutare la produzione in serie a Castiglioncello anche di questa barca.

Fratello maggiore del Vaurien sempre su disegno di Herbulot, è un mini-cabinato di 5,50 mt (2 + 2 cuccette!), carrellabile, definito in francese "deriveur lesté"; ha infatti 60 cm di deriva mobile su 60 cm di chiglia con zavorra.

Nel 1963 papà ne acquista uno usato, dando in cambio un Vaurien; l'iniziativa però non ha seguito produttivo.

LUCIANO GAVAZZI
CASTIGLIONCELLO (Livorno)

Rosignano 18 mars 1962

Chantier DIDIER
4, Av. de la Gare
BANDOL
Var
France

Messieurs,

nous construisons le VAURIEN en Italie, avec un certain succes, et nous vous prions de bien vouloir nous renseigner sur les deux points suivants:

- 1) Il est possible que la demande de VAURIENS en Italie devienne supérieure a notre capacité de production. En ce cas nous pourrions importer des bateaux, pourvu que les prix soient raisonnablement proches des prix italiens, apres douane et transport. Nous vous prions donc de nous donner votre tarif exportation, le plus détaillé possible. Nous l'étudierons, et verrons si la chose est possible.
- 2) Nous avons demandé a Mr. Herbulot l'autorisation a commencer a prospecter le marche italien pour le CORSAIRE aussi. Mr. Herbulot nous a suggere de nous mettre en contact avec vous; il pense que la meilleure chose pour nous serait de vous acheter ou un CORSAIRE fini ou une coque et lest nus. Nous avons une remorque pour 350 kgs et Mr. Herbulot suggerait de mettre le lest dans la voiture. Nous aimerions avoir votre tarif le plus détaillé possible pour le CORSAIRE aussi, et votre opinion sur la solution la meilleure pour le transport en Italie. Nous ne vous cachons pas que nous aimerions importer le CORSAIRE et construire le VAURIEN, et cela pour profiter des avantages de la construction d'un seul type de bateau.

Nous esperons, Messieurs, que cela puisse vous interesser. Il faudrait, naturellement, que vos delais de livraison ne soient pas trop longs. Nous restons donc dans l'attente de vous lire et nous vous prions, Messieurs, d'agreer nos salutations distinguees.

CONSTRUCTION NAUTIQUE

HENRI DIDIER

Atelier: 4 Avenue de la Gare - Tél. 78

~~Bandol - Bandol - Var - Tél. 307~~

BANDOL (Var)

R. C. Toulon 58 A 1952

C. C. P. 13-44-96 Marseille

Banque: C. N. E. P. Toulon - 070-244

BANDOL le 2 AVRIL 1962

Monsieur LUCIANO GAVAZZI
CASTIGLIONCELLO Livorno

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 18 Mars, étant surchargé de commandes, je ne puis vous fournir ni Vauriens, ni Corsaires avant le mois d'Octobre.

Dans le cas où cela vous intéresserait encore à cette date, nous pourrions alors définir un arrangement..

Veillez trouver ci-joint le tarif Vaurien et le tarif Corsaire. Ces prix s'entendent départ chantier.

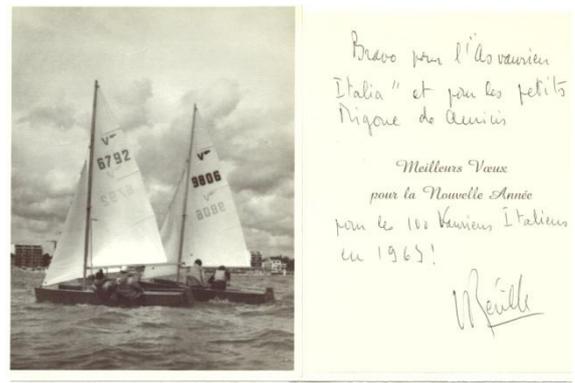
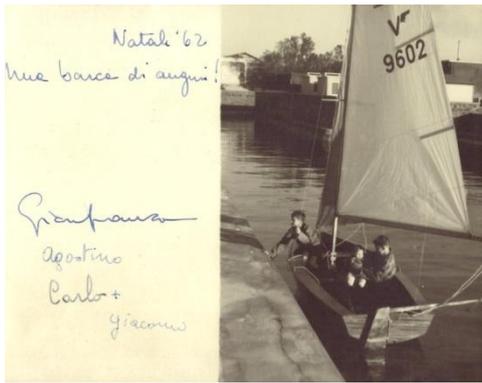
Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



L'attività di costruzione dei Vaurien inizia a prendere vigore, e papà trascorre molto del suo tempo libero in cantiere Gavazzi a Castiglioncello – via Aurelia 606.

Avevo 8 anni e ho ricordi abbastanza nitidi di quel periodo: i sabati pomeriggio passati in cantiere, profumi di legname e flating, attrezzi e macchinari pericolosi per un ragazzino ... e qualche "mocolo" tirato dietro per togliermi di torno!

In casa a Rosignano, in via Solvay 4, trova sede la segreteria di AsVaurien; supportata dal nonno Pippo, bancario in pensione, preciso, diligente e attento nella gestione della corrispondenza e dei conti.



Natale 1962 – Capodanno 1963: gli auguri di Gianfranco Migone, la risposta di mr. Réville Presidente CIV

La classe si sviluppa rapidamente, e in quei pochi anni raggiunge dimensioni e dignità di rispetto; certo all’inizio si è ancora artigianali, e ci si arrangia al meglio, anche nella consegna delle nuove barche ...

Tra i primi proprietari di Vaurien vale la pena di ricordare ancora Uberto Bossi Pucci (proprietario di 9601, in realtà secondo scafo costruito da Gavazzi), l’ing. Cerrina (9603, vele blu), l’hotel “La grande baia” di Salvadori, a Castiglioncello (9605, autorizzata a riportare sulle vele – gialle – il nome dell’hotel purché non in regata!), e Solvay – Canottieri, con le imbarcazioni “Muggine” e “Arsella” (9606 e 9607, vele gialle e arancione).



Orbetello, 1964



Castiglioncello – cantiere Gavazzi, Aprile(?) 1962. Benedizione delle prime 5 barche. Nella prima foto, dietro a don Mario Udina parroco di Castiglioncello si riconosce Sergio Biancani, collaboratore di Luciano Gavazzi e suo co-equipier. In fondo, con giacca chiara e cravatta, Onis Bigazzi.

Tra i fogli da computisteria di grande formato della contabilità dei primi due anni, scritti a mano, ritrovo il registro delle prime 60 barche, clienti e rispettivi numeri velici, sempre a gruppi di 10, tra il 9601 e il 13080: quest’ultima (“Lady Queen”) di proprietà di Luciano Gavazzi, realizzazione davvero speciale con vele di Fragnière (Svizzera), portata da lui con Paolo Miniati nel 1964 ai campionati europei di Alkmaar (Olanda), per mostrare come in Italia si sanno fare barche veloci e belle.





Rosignano, 1962 giugno (?). Prima regata Vaurien. Bavosa III di GF Migone (vele bianche), Muggine e Arsella di Canottieri Solvay (vele gialle e arancione).



Tra gli acquirenti del 1963 troviamo mr. Landon Thorne (n° velico 13052); sarà tra i partecipanti ai campionati italiani nel 1964 a Orbetello, in equipaggio col figlio David.

Persona cordiale e assolutamente alla mano, è l'Amministratore del Piano Marshall in Italia, su incarico del Presidente USA Eisenhower (e, si disse dopo, uomo – chiave della CIA in Italia).

Il figlio David sarà ambasciatore USA in Italia tra il 2009 e il 2013.

Nel 1964 anche le riunioni per le istruzioni di regata dei campionati italiani sono una cosa tra amici di una grande famiglia; nella foto a destra si riconoscono, partendo da sinistra: Agostino Migone, Fabio Gavazzi, Luciano Gavazzi, Sergio Biancani, Massimo e Eligio Guglielmi (poi vincitori del campionato). Di spalle Giampaolo Barsi, poi Segretario Asvaurien, fornisce le istruzioni.



La storia del Vaurien degli anni successivi è patrimonio comune, e sarà fatta da altri; Gianfranco Migone esce di scena e nel tempo subentrano quelli che lo sapranno portare a risultati di assoluto rilievo in Italia e all'estero.

Vale giusto la pena di ricordare i risultati di Fabio e Fabrizio Gavazzi e di Marco Faccenda, nipoti di Luciano Gavazzi, più volte Campioni Mondiali di Classe.

Luciano Gavazzi continuerà a presidiare la scena ed essere valido riferimento per la classe fino alla sua scomparsa.

E ... la storia continua!

Buon vento a tutti, possibilmente al gran lasco, e arrivederci a presto.

Rosignano Solvay, 14 agosto 2016.

Allegato 1

Il lancio della produzione del Vaurien e il sostegno allo sviluppo dell'attività del cantiere Gavazzi richiedono un certo sforzo anche sul piano finanziario, come abbiamo visto sostenuto da Gianfranco Migone con risorse personali, soprattutto finanziando l'acquisto di materie prime (con la supervisione operativa di Eligio Guglielmi ...). Luciano e Gianfranco pattuiscono che questo anticipo verrà reso nel tempo da Luciano ... in barche!

Questa è una copia d'ordine per un Vaurien, datata 1966 e autografata da Luciano Gavazzi: una barca con attrezzatura poco più che standard costa, scontata, 253.000 lire.

ASVAURIEN ITALIA VAURIEN N° _____

ORDINAZIONE AL COSTRUTTORE LUCIANO GAVAZZI ED AL VELAILO PUOSI

Io sottoscritto _____

ordine n° _____ imbarcazioni "Vaurien" come sotto specificato:

- scafo in compensato marino con deriva; timone;
- albero e boma in abete, attrezzatura standard in ottone;
- sartie, straglie, drizze, in acciaio zincato Ø 3 e manila;;
- verniciatura interna ed esterna a coppale;
- randa e fiocco in cotone;
- casse di galleggiamento.

MONOTIPO INTERNAZIONALE
riconosciuto dalla I. Y. R. I.
e dalla F. I. V.

TOTALE imbarcazione standard comprensivo dell'iscrizione alla ASVAURIEN ITALIA e della quota sociale (L.2.000) per l'anno in corso L. 240.500,-

Supplementi: (cancellare ciò che non interessa)

- vela tipo dacron, anziché in cotone, bianca	" 12.500,-
- vela tipo dacron, anziché in cotone, giallo, rosso e blu	" 47.500,-
- una pagaia	" 4.000,-
- due remi con scalmi in ottone	" 10.500,-
- uno spinnaker nylon con attrezzatura	" 29.000,-
- sartie inox anziché zincate	" 7.000,-
- drizze inox anziché zincate	" 4.500,-
- un tappo a vite in plastica	" 1.000,-
Totale	L. 253.000,-

Consegna: La consegna si intende franco costruttore:
Via Aurelia, 606, Castiglione Cello, il _____
La data indicata non è impegnativa. Il termine decorre dal ricevimento del presente accompagnato dall'acconto.

Spedizione: - ritirerò la barca presso il costruttore a Castiglione Cello
- carico e sistemazione su automezzo a Castiglione Cello... L. 6.000,-
- carico e sistemazione su vagone Stazione di Rosignano .. " 10.000,-

TOTALE GENERALE (esclusa IGE e spese di immatricolazione) L. _____
(la merce viaggia a rischio del committente) =====

Pagamento: - per ogni barca prenotata verso, insieme alla presente, acconto di L. 84.000,-

Documenti: - per spese notarili, Capitaneria di Porto, ecc. io verso . . " 16.000,-
L. 100.000,-

Mi impegno a farvi avere quanto prima:
- certificato di residenza }
- certificato di cittadinanza ital. } in bollo da L.400

-- Saldo alla consegna dell'imbarcazione " =====

L'intestazione della proprietà dell'imbarcazione viene effettuata dopo il pagamento a saldo.

Annullamenti: in caso di annullamento, per mia causa, del presente ordine autorizzo il costruttore a trattenere la somma di L. 10.000,-
=====

Non si accettano ordinazioni non compilate sul modulo prescritto dalla ASVAURIEN.

Firma _____
Indirizzo _____

Fatto a Portofino il 9-9-66