



50 anni
di un piccolo
grande cantiere

Ho fatto un sogno. Si è realizzato





*"Ho sognato di costruire una barca
che contribuisse a celebrare
il mio amore per il mare.
Il sogno si è realizzato.*

*Vi racconterò i cinquant'anni
di questo piccolo grande cantiere"*

Giancarlo Dellapasqua

*"I dreamed I'd build a boat that would in some way proclaim
my love of the sea. The dream came true.*

I'll tell you about the fifty years of this small, but great, boatyard."

Giancarlo Dellapasqua

01

Le origini

C'è chi nasce sulla terraferma e ha, senza saperlo, negli occhi, nel cuore e nell'anima la vastità del mare.

C'è chi comincia la propria vita con un certo mestiere e poi, casualmente ma forse non del tutto, cambia la propria strada e si ritrova a fare quello per cui era stato destinato.

C'è chi ha lavorato e continua a lavorare da una vita con impegno e passione e immense soddisfazioni personali, tramandando anche alla famiglia il proprio credo e i propri valori.

*Nella foto: 1948_Savignano
Giancarlo Dellapasqua (ultimo a destra)
e i suoi amici d'infanzia*

Giancarlo Dellapasqua è una di queste persone, è tutto questo e molto di più. È un artigiano come quelli di una volta, di vecchio stampo, che dopo essere diventato dipendente ed esserlo rimasto qualche anno imparando il mestiere, ha deciso di diventare imprenditore di sé stesso ancora molto giovane, in un ambito come quello della nautica allora in pieno fervore e in un momento storico favorevole per il boom dell'economia. Il cantiere che porta il suo nome, con sede a Marina di Ravenna, celebra nel 2009 i 50 anni di attività, ma già da molto tempo è entrato a far parte della storia motonautica italiana ed internazionale. A fine anno le imbarcazioni realizzate da quel lontano 1959 ad oggi, sia in legno che in vetroresina, i famosissimi **DC**, raggiungeranno quota 1.250, con una media di circa 25 esemplari realizzati ogni anno. Nato a Savignano sul Rubicone in provincia di Forlì il 3 febbraio 1936, Giancarlo, seppur rivolto sempre verso progetti futuri per migliorare l'azienda di famiglia, volge oggi lo sguardo indietro alla sua infanzia e agli inizi del suo lavoro. E lo fa con gioia mista a commozione, ricordando la mamma prematuramente scomparsa.



Nel suo racconto sembra quasi di rivivere le atmosfere dei capolavori di un altro romagnolo doc famoso in tutto il mondo, il regista Federico Fellini (nato a Rimini nel gennaio del 1920). *“Io non sono figlio d’arte”* – sottolinea Dellapasqua – *“perché mio padre faceva il muratore, costruiva case per gli altri. La mia infanzia è stata molto dura, non c’era granché da divertirsi nel periodo dell’anteguerra in cui sono nato.*

Il problema principale era mangiare.

Eravamo tre fratelli, due maschi e una



femmina: oltre a me,

Fernando nato nel

1933 e Marisa

nata nel 1937.

Mia madre nel

partorire mia

sorella si ammalò

di tubercolosi, e

rimase in sanatorio

cinque anni. Io della

mamma ho due ricordi

ben precisi e distinti: il

primo quando con mio

padre in bicicletta andavamo a trovarla in

sanatorio a Longiano, un paesino poco sopra

Cesena, e lei non voleva che io entrassi per

paura della malattia, e rimanevo a giocare

fuori con gli altri bambini mentre lei mi

guardava dalla finestra. Il secondo quando

venne a casa un'estate, credo nel '43, l'anno

in cui poi morì: io ero all'asilo a San Rocco,

e mio fratello mi venne a prendere perché

la mamma era tornata". La commozione

scaturisce improvvisa interrompendo

le parole, un dolore così forte e mai

dimenticato.

Così fluiscono altri ricordi di un'infanzia

in tempo di guerra: Giancarlo vestito

alla marinara al funerale della madre

("Evidentemente c'era già qualcosa in

me che presagiva il futuro"), il fratello

Fernando con la camicia nera e in testa il

fez, Mussolini che da Predappio andava

a Riccione passando per Savignano su

un'auto scoperta con i figli sistemati

sui sedili posteriori e i bambini allineati

lungo la strada a sventolare le bandierine

("Un particolare che non mi è più passato

di mente"), due tedeschi che nell'agosto

del 1944 facevano buchi con un martello

pneumatico sul ponte Rubicone ("Da piccolo

ero sempre nell'acqua!"), fatto poi saltare

quando le truppe di Hitler si ritirarono

nell'ottobre di quello stesso anno.

Nel 1945, ad appena nove anni,

dopo aver finito la 5^ elementare

e abbandonato dopo qualche mese

"l'avviamento" come si chiamava

allora la scuola dell'obbligo di indirizzo

Foto a sinistra:
1956_Giancarlo Dellapasqua
estate a Bellaria

Foto a destra:
1956_Giancarlo Dellapasqua
al passo del Muraglione
in viaggio verso Firenze
per far visita all'amico William

professionale, Giancarlo va a bottega presso lo zio Ernesto, falegname, per imparare la nobile arte del legno e per aiutare la famiglia a tirare avanti perché il padre era emigrato in Francia (*“Era molto difficile allora riuscire a portare avanti scuola e bottega insieme”*).

In realtà prima aveva anche provato da un sarto spinto da una sua cugina, figlia maggiore proprio di Ernesto, che lavorava lì, senza alcuna soddisfazione. *“A me piaceva molto il legno”* – ricorda – *“mentre mio fratello aveva la passione per il lavoro di nostro padre, e cominciò a fare il muratore”*.

Giancarlo rimane dieci anni nella bottega di suo zio, diventando uno dei migliori

mobiliери sulla piazza, espertissimo lucidatore. Nel 1951 però Ernesto chiude per fallimento, e Giancarlo a 15 anni viene chiamato da un falegname sempre di Savignano per lucidare 18 camere a Bellaria, in realtà per farle ex novo:

“È stata praticamente la mia prima esperienza imprenditoriale, resa facile grazie alla grande competenza e abilità che avevo già acquisito sul campo”. Mobili, casse da frutta, casse da morto, infissi: Giancarlo fa praticamente di tutto presso la ditta di falegnameria **Libici & Giacomone** ancora di Savignano, fino al '55, anno in cui nella sua vita entrano il dottor **Giuseppe Lugaresi** detto “Beppe” e finalmente, le barche.





gli esordi da Lugaresi

La conoscenza col dottor Lugaresi di Bellaria avviene in modo del tutto casuale, come capita spesso per gli incontri che poi cambiano la vita. Avviene nel magazzino del legno di Calisesi a Savignano, da cui lavora anche un ex socio dello zio di Giancarlo, e dove Lugaresi arriva per comprare del legname. Laureato in Economia e Commercio, con una grande passione per le barche a vela di piccole dimensioni prima e poi per quelle a motore, il titolare del cantiere navale di Bellaria cui aveva dato il suo nome è in realtà soprattutto alla ricerca di un nuovo capocantiere, dato che l'ultimo l'ha lasciato per mettersi in società con l'ingegner Tognacci per fondare l'omonimo cantiere a Rimini. Aurelio, il socio dello zio, non si lascia scappare l'occasione: *"Conosco io la persona che fa per Lei"*, e propone l'affare a Giancarlo. *"Io le barche non le ho mai fatte, però..."*: con in testa questo pensiero che segna così il suo destino, il diciannovenne falegname si reca a Bellaria, 12 chilometri da Savignano, con la sua bicicletta da corsa usata, e lì rimane affascinato da ciò che vede.

A fianco:

1957_ Il cantiere Lugaresi_ foto di gruppo con Giorgio Acquaviva, Ambrogio Carnevali, Renzo Acquaviva, il Dott. Beppe Lugaresi, Giorgio Morri, Giancarlo Dellapasqua e Quinto Mussoni

In questa pagina:

1956_ Giancarlo Dellapasqua su un Caicco Lugaresi

1956_ Milano_ Giancarlo affianca Lugaresi nella vendita delle imbarcazioni



In questa pagina:
1957_Giancarlo Dellapasqua
con Lugaresi su una Fast

A destra:
1959_Giancarlo Dellapasqua
alla guida del 1° DC 4

*" Non dimenticherò mai quella barca in costruzione
nel cantiere approntato sotto il palco del cinema
Apollo. È stato amore a prima vista, ho capito in
quell'attimo cosa volevo fare veramente nella mia
vita "*

Giancarlo Dellapasqua





Nel settembre del 1955 diventa allora apprendista presso Lugaresi, che per lui è come un secondo padre e gli insegna tante cose. A Bellaria, località Cagnona, si lavora sotto il palco del cinema Apollo, di proprietà di Lugaresi, la paga giornaliera è di 800 lire, cinque gli operai oltre a lui e al titolare (tra cui quell'Ambrogio

Carnevali che di lì a poco diventerà suo socio): si realizzano barche veloci a carena piatta sia da turismo che da corsa, da 25 e 30 cavalli fuoribordo, per lo sci nautico, *“Da una parte del palco si faceva la costruzione della barca, dall'altra, un po' più in alto, si realizzava invece la finitura, intesa come verniciatura e montaggio*

dei motori fuoribordo”, ricorda ancora Giancarlo riandando col pensiero a quei primi anni di lavoro nel Cantiere Lugaresi. *“Io lavoravo alla prima fase, la costruzione, mentre altri operai erano impegnati nella seconda, la finitura”*. Queste imbarcazioni che costavano 70/80 mila lire, venivano presentate alle esposizioni come la

1960_Circuito di Torino, Marazzi sul Po_DC 3

Fiera Campionaria di Milano, la più importante all'epoca, dove Giancarlo partecipò nel 1956 assistendo Lugaresi; edizione inaugurata dall'allora Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, dove fu presentata la prima barca fatta totalmente in vetroresina. Il Dott. Lugaresi, inoltre, sapendo di poter contare su Dellapasqua proprio

come ottimo falegname, ne approfittò anche per farsi risistemare un po' la casa. Per impratichirsi della tecnica e del mestiere, Giancarlo viene affiancato a Giorgio Morri detto "Giorgione", che era stato a sua volta l'apprendista del capocantiere andandosene poi con Tognacci: impara così a costruire la barca dal guscio e insieme impostano il

primo fuoribordo. Il rapporto tra i due è ottimo: Giancarlo apprende molto in fretta, tanto che dopo la seconda barca decide di provare a fare da solo, così nel giro di due mesi la produzione viene raddoppiata, al punto che un solo addetto alla verniciatura, non ce la fa più a tenere il ritmo. Vengono allora assunti come



le gare sportive

*"La passione che ci spinge a costruire le barche
è diventata la passione per il mare e
per provare le barche in mare"*

Giancarlo e Mirco Dellapasqua

apprendisti rifinitori i due fratelli Dellapasqua diventa il leader del cantiere; Come si legge sul sito www.sapere.it
Giorgio e Ireneo Acquaviva che nel il Dott. Lugaresi delega tutto fidandosi della De Agostini alla voce motonautica:
1963 si mettono in proprio e fondano ciecamente di lui permettendogli di "Sport di velocità che vede in gara,
sempre a Bellaria il cantiere che porta maturare professionalmente, fino al in mare aperto come sui laghi, piloti
il loro nome. Le cose proseguono così 1959, anno che segna la svolta decisiva alla guida di scafi a motore di diversa
per altri tre anni, nel corso dei quali nella vita di Giancarlo. potenza.

La motonautica è uno sport adatto a chi desidera coniugare l'amore per il mare e per i laghi con le emozioni forti della velocità". Giancarlo Dellapasqua e suo figlio Mirco sanno sicuramente cosa vuol dire *"coniugare l'amore per il mare e per i laghi con le emozioni forti della velocità"*, è iscritto nel loro Dna.

Perché sin dagli inizi della storia del Cantiere Dellapasqua-Carnevali nel 1960 e ancora prima quando Giancarlo lavorava come apprendista presso il Cantiere Lugaresi di Bellaria, arrivando ai nostri giorni, partecipare alle gare sportive significava e significa testare materialmente la resistenza e la potenza di una imbarcazione, dimostrare che tutto

il lavoro fatto per progettare e costruirla è andato a buon fine. E poi, soprattutto agli esordi, prendere parte alle corse sportive che in Italia a partire dalla metà degli anni '50 erano sempre più numerose mano a mano che cresceva la passione per la nautica, voleva dire farsi conoscere come costruttori, creando così il proprio parco-clienti. Partecipare alle gare dava a Giancarlo anche la possibilità di verificare in acqua tutti quei piccoli accorgimenti e novità che, realizzati per gli scafi, davano loro una velocità e una tenuta molto maggiore rispetto ai concorrenti, e che spesso significavano vittoria. Più erano i circuiti a cui si partecipava, più cresceva la possibilità di sperimentare.

*"La passione per le gare sportive" – ci tiene a sottolineare Giancarlo – "era una costante dei tempi in cui si costruivano tutti questi fuoribordo: a Rimini il Club Nautico organizzava delle gare come la **"Maratona dell'Adriatico"**; a Cesenatico ce n'erano altre, così anche a Cervia.*

*A Como si correva la Centomiglia del Lario; la **"Pavia-Venezia"**, storica gara di motonautica fluviale, l'hanno sempre fatta; un altro noto circuito era quello di Torino sul Po".*

Altre importanti gare sportive a cui le imbarcazioni realizzate da Dellapasqua hanno partecipato con successo facendosi subito un nome e vincendo molte edizioni sono state la **"6 ore di Milano"** che si correva all'Idroscalo di Segrate e la

“**Centomiglia del Lario**”; a quest’ultima si incontravano, numerosi e agguerriti, tutti i campioni del Lago di Como. È proprio in queste occasioni che nascono i primi **DC 4** e **DC 5**, scafi perfettamente in grado di sostenere il confronto con i più quotati modelli turistici da competizione.

anche le barche dei miei clienti, era tutta esperienza in più che si guadagnava”.

Alcuni episodi sono ancora vivi nel ricordo: *“La volta che arrivai quarto a Venezia, sapevo che i primi tre classificati avevano degli scafi che pesavano almeno 50 chili in meno rispetto al regolamento.*

restrizioni riguardo ai modelli di scafi e alle motorizzazioni che potevano scendere in gara, Dellapasqua vinse una corsa sportiva a Bellaria montando su un DC 3 un motore da 50 cv di potenza invece che da 30 come previsto, seminando in un’ora tutti gli altri concorrenti.



1960_Giancarlo Dellapasqua accanto ad un DC 4, mostra i numerosi trofei vinti con l'imbarcazione.

“C’era davvero una grande passione allora, verso la fine degli anni ’50 e poi per tutti gli anni ’60. Molti costruttori come me correvano con la propria barca, mentre invece altri avevano il cliente che commissionava loro gli scafi per partecipare alle gare. Io poi guidavo

Feci allora reclamo alla giuria chiedendo che si verificasse, ma loro mi risposero che se l’avessero fatto nessuno più avrebbe partecipato, perché l’unica imbarcazione in regola col peso era la mia!”. Nel 1966, quando ancora i regolamenti non prevedevano

Come si è detto, i primi tempi del cantiere, poiché non c’erano soldi, si correva non da soli ma assieme al cliente. Giancarlo in questi casi nell’isciversi metteva sempre il suo nome prima di quello del cliente, così era sicuro che l’avrebbero citato.

*" Mi piaceva molto correre
e la mia ultima gara l'ho fatta a Venezia.*

*Bisogna anche dire che tutte le volte che vincevamo noi,
ci facevano sempre reclamo e ci pesavano la barca:
il modello era esattamente lo stesso da turismo che
progettavo per i clienti, magari senza parabrezza perché
creava attrito e senza il sedile
posteriore perché era un peso.*

*Nessuno credeva che vincessi proprio con uno di questi, e
ogni volta ci fermavano l'imbarcazione!"*

Giancarlo Dellapascqua



In questa pagina, dall'alto a sinistra:

*1960_Giancarlo Dellapasqua
alla Maratona dell'Adriatico sul DC 4*

*1963_Giancarlo Dellapasqua
gareggia a bordo di un DC 4*

*1968_Giancarlo Dellapasqua
alla Centomiglia del Lario, a bordo
del 1° DC 6 , 2x150 HP
ad una velocità di 112 Km/h*



1959_ il primo DC 4

1963_La 6 ore di Milano

Giancarlo ricorda che nel 1961, fece una modifica speciale al DC 4 dell'amico e cliente Pino Zani per gareggiare alla Centomiglia del Lario a Como. Fece infatti uno scivolo a poppa nella carena: era l'antesignano dell'odierno catamarano, che allora non esisteva ancora applicato alla nautica occidentale.

Zani vinse la gara, con grande sorpresa degli altri concorrenti che fecero reclamo e chiesero di esaminare quell'imbarcazione così particolare, tanto che la giuria la trattene per un'intera settimana. Insomma, partecipare alle gare sportive significava farsi una grande pubblicità: quando nel 1962 Dellapasqua ebbe l'intuizione di adattare una **carena Hunt** ad un suo scafo, il successo salì alle stelle.



la carena Hunt

Raymond Hunt, classe 1908, era un architetto americano originario di Marblehead, nato con la passione per il mare e per le barche. A 15 anni aveva vinto la sua prima regata velica e da allora studiava ogni tipo di carena.

Nel 1958 un'imbarcazione progettata da Hunt prese parte ad una delle regate eliminatorie per decidere quale scafo avrebbe partecipato alla Coppa America, la prima in programma dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale. Si trattava di un piccolo scafo a motore, capace però di una velocità incredibile (circa 30 nodi) su un mare con onde alte quasi due metri: questo era dovuto a un'incredibile particolarità di costruzione, ovvero ad

una carena assai singolare caratterizzata da due lunghi pattini che partendo dal fondo arrivavano sino alla ruota di prua, un po' come due lunghi baffi.

Destino volle che a quella gara corsa il 16 luglio del 1958 nella baia di Newport, Rhode Island, ci fosse anche il famosissimo broker di Miami, Richard "Dick" Bertram, considerato l'Enzo Ferrari delle gare nautiche.

Bertram notò subito l'imbarcazione e si entusiasmò, tanto che fece di tutto per rintracciare Hunt. Fu intesa a prima vista, e il broker commissionò all'architetto un prototipo in legno di 30 piedi a cui Bertram diede nome Moppie, il soprannome con il quale chiamava la

moglie. Pensato inizialmente come barca da crociera, lo scafo con carena a V prese parte nel 1960 alla Miami-Nassau, la notissima gara off-shore, vincendola e da quel giorno la storia della motonautica cambiò per sempre.

Giancarlo Dellapasqua lesse la notizia su un numero di Vela e Motore e decise di applicare e migliorare questa innovativa tecnologia alle sue imbarcazioni.

"Io sono stato il primo ad adattare la carena Hunt ad un fuoribordo" – tiene a precisare Giancarlo – *"prendendo spunto dalla sola lettura della cronaca della Miami-Nassau: non avevo sott'occhio l'immagine o il disegno della barca da copiare, ma solo le parole del cronista."*

Io comunque avevo già visto una barca del genere, costruita dai cantieri Italcraft che erano sul Tirreno: l'imbarcazione si chiamava 10 Elica d'oro, 8 metri di lunghezza". "Lessi l'articolo" – continua Giancarlo – "e c'era un mio amico di Ravenna, Bruno Andreini, che vendeva fuoribordo e macchine Citroën. Aveva un Messico 2000 con un 100 cavalli fuoribordo, e così gli dissi: "Dài Bruno, tu ci metti il motore e io faccio una barca, che andiamo a spazzare tutti quanti a Rimini alla 'Maratona dell'Adriatico!'. Così mi misi a costruire nel mio cantiere sul mare la barca con questa carena a V. Tutti quelli che venivano a vedere, compresi i soci del Circolo Velico, mi dicevano: "Ma Carlo, che cos'è quella roba?" e io rispondevo loro: "Non preoccupatevi, lo vedrete quando sarà ora".

Giancarlo però apporta modifiche sostanziali: invece di mettere tre pattini su una barca grossa

ne mette quattro su una barca piccola, invece di finire a delta li fa finire tutti fino a poppa; realizza così accorgimenti che ritiene utili per far andare più veloce lo scafo.

"Non era una semplice ricopiatura – sottolinea Giancarlo - "ma una carena Hunt modificata secondo la mia esperienza". Nell'articolo si diceva inoltre che la Moppie era una barca da mare eccezionale, ma richiedeva un 15-20% in più di potenza rispetto a una barca tradizionale.

"Per me questa cosa non contava" – spiega ancora Giancarlo – "perché una mia barca a carena Hunt andava esattamente come una mia barca a carena piatta, con la differenza che con il mare completamente liscio le imbarcazioni andavano via uguali, con il mare un po' mosso quelle con la carena Hunt andavano decisamente più veloci".

L'idea si rivelò assolutamente vincente e rese i modelli DC ancora più famosi in Italia e all'estero. Fino ad allora, con il nuovo cantiere trasferito da poco a Marina di Ravenna, tutti i modelli (tra cui i fuoribordo DC 3, DC 4 e DC 5) erano stati costruiti con carena piatta; dal 1962 invece si costruì solo con **carena a V**, e così si fa ancora oggi.

Anche la gara di Rimini fu un successo eclatante, si corse il 15 agosto del 1962 e Dellapasqua arrivò primo assoluto, sfrecciando come un fulmine sulle onde: la carena Hunt ce l'aveva soltanto lui!



Alla premiazione al Grand Hotel di Rimini, il Dott. Sironi della Gazzetta dello Sport lo intervistò chiedendogli: “Ci racconti di questa carena, è un vero sogno vederla navigare”, Giancarlo profeticamente rispose: “tra cinque anni i cantieri che non l’adotteranno, saranno destinati a chiudere”.

Dellapasqua avrebbe fatto scuola, infatti già dal 1967 tutti ne erano dotati.

Dopo Rimini, Giancarlo corse allo stesso modo anche a Venezia nel circuito dei Porti e nella **“Centomiglia del Lario”**, riscuotendo ancora grande successo.

La storia della motonautica italiana era arrivata ad una svolta grazie ad un’intuizione geniale di Giancarlo Dellapasqua.

ORIGINS

There are those who are born on the terra firma who, without knowing it, have before their eyes and in their hearts, their soul, the vastness of the sea.

There are people who start out on their careers in one field, but who, by chance – but perhaps not wholly by chance –, take up some other profession, only to find there their allotted place.

Some, to their immense personal satisfaction, have worked at a particular task to which they are totally, passionately, committed – and continue to do so. By their work they have also transmitted to their families a heritage consisting in their beliefs and values.

Giancarlo Dellapasqua is one of these people. But there's more to him than that. Much more! He's a craftsman of the old school.

He worked for others as an employee for a few years, and as an employee he learned his trade. Although still very young, he then decided to set up on his own – in the boatbuilding sector, which was flourishing during the economic boom years. In 2009, his boatyard (which is based at Marina di Ravenna and bears his name, Dellapasqua) celebrates fifty years of activity.

However, it took considerably less than fifty years to become a part of the history of the powerboat sector, both in Italy and internationally.

If we add the figure for the end of this year to the production figures for the many intervening years since 1959, we find DC has produced 1,250 boats, both wooden and fibreglass (i.e. for each year, about 25), Giancarlo was born at Savignano sul

Rubicone, a small town in the province of Forlì, on 3 February 1936.

Although he never ceases to look forward and is always on the lookout for openings for improvement of his family-run company, Giancarlo can now take a little time out to look back at his life, toward his childhood and to the early years of his career. He does so with great pleasure, but it is



also a moving experience – as when he recalls his mother who died so early in his life.

Listening to his story, one feels that the atmospheres he revives are those so compellingly evoked in the masterpieces of another famous native of the Romagna region – the world-renowned film director, Federico Fellini (born in Rimini in January 1920).

“I wasn't born into it,” he explains. “My father

was a builder. He built houses for others.

“Life was very tough when I was a child. During the pre-war years when I came into the world we had little occasion for laughter.

“The big problem was food. Three children. Two sons and a daughter. Me, Fernando, born in 1933, and Marisa, born in 1937. With Marisa's birth, mum was taken ill. It was tuberculosis. She was at a sanatorium for five years. I can remember very clearly and distinctly two things about her. The first was me and dad on a bike as we set off for the sanatorium at Longiano.

Longiano is a small town in the hills, close to Cesena. She didn't want me to come in. She was scared I'd be exposed to the disease. So I stayed outside, playing with the other kids while she watched me from the window.

The second was when she came home one summer, '43 I think – the year she died. I was at a schooling institution at San Rocco, and my brother came for me because mum had come home.” Recalling those early years, Giancarlo finds it hard to put the words together. The pain went deep. He would never forget that loss.

Other childhood experiences come to mind. A wartime childhood.

Giancarlo in a sailor suit at his mother's funeral (“Here, clearly, there was something about me, an omen”). His black-shirted brother, Fernando, wearing a fez.

Mussolini would arrive in a convertible from Predappio (his birthplace – translator's note) on his way to the seaside town of Riccione.

The route took him through Savignano. His chil-

01 Origins

*early days at lugaresi's
competitive events
the hunt hull*

dren sitting in the back of the car, and along the roads the local kids would turn out in force, with little flags to wave at him ("A detail I never forgot"). Two Germans (August 1944) with a jackhammer, drilling holes on the bridge over the river Rubicone ("When I was a kid, I was always in the water!"). The bridge went up when Hitler's troops retreated in October 1944.

In 1945, hardly nine years old, Giancarlo finished his fifth year at primary school and, a few months later, left the obligatory "preparatory" or "avviamento" schooling, as it was called then, which included job training. He went to work at his uncle Ernesto's workshop.

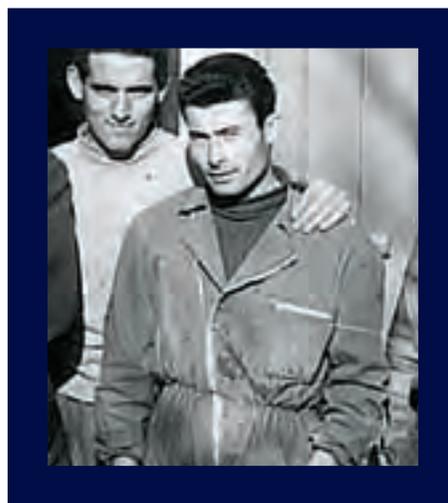
Ernesto was a carpenter. He learned carpentry. It was a way of helping out at home since his dad had emigrated to France ("It was very tough at the time going to school and the workshop all at once").

Actually, before carpentry, he'd tried his hand at clothes-making at a tailor's shop. It was a cousin who encouraged him in this: Ernesto's eldest daughter who worked there. But there was no satisfaction in it. "I loved wood," Giancarlo remembers, "while my brother was very keen on following in our father's footsteps, and he took up building."

Giancarlo worked at his uncle's workshop for ten years and became one of the best cabinet-makers in the district and an excellent polisher.

However, in 1951, Ernesto's business failed and had to be closed down. Giancarlo was 15 years old. Another carpenter from Savignano asked him to do the polishing for 18 rooms at Bellaria. It wasn't the polishing he had to do. He had to do

the rooms, starting out from scratch: "Basically, it was the first experience I'd ever had as a self-employed man. My allies were the considerable skill and capabilities I'd already acquired in the field." Furniture, fruit boxes, coffins, fixtures and fittings – you name it! Giancarlo would turn his hand to practically anything during his time at the carpenters' shop, Libici & Giacomone (again, at



Savignano) Then, in 1955, a new figure entered his life – dottor Giuseppe Lugaresi, also known as "Beppe". At last, with Beppe, boats also became a part of Giancarlo's life.

EARLY DAYS AT LUGARESIS

The meeting between the two – Giancarlo and dottor Lugaresi from Bellaria – came about by pure chance, as is so often the case when people meet,

who, having met, find their lives have changed. It was at the Calisesi wood warehouse at Savignano. A former partner of Giancarlo's uncle's worked there. Lugaresi came to buy wood. Lugaresi had a business studies degree and he was very keen on yachts, or rather sailing dinghies, and then motorboats. More than anything else, the proprietor of the Lugaresi yard at Bellaria needed a boatyard supervisor.

His last foreman had teamed up with ingegner Tognacci to found the yard of the same name in Rimini. Giancarlo's uncle's partner, Aurelio seized the opportunity to propose Giancarlo: "I know just the person you need." He asked Giancarlo if he was interested. "I've never done boats, but....," said Giancarlo... in that hesitant "but" lay Giancarlo's future. So it was that, with this thought running through his mind, the young carpenter, nineteen at the time, climbed onto his second hand racing bike and set off for Bellaria, 12 kilometers from Savignano. He came to the yard and looked around him... fascinated at what he saw.

He took up his apprenticeship at Lugaresi's in September 1955.

Lugaresi, himself, soon became a sort of second father and taught Giancarlo a great deal. At Cagnona, a district of Bellaria, they worked under the stage at the Apollo cinema, which belonged to Lugaresi. 800 liras for a day's work.

Five labourers, Giancarlo and the boss (one of the labourers, Ambrogio Carnevali, would soon become a partner with Giancarlo). They built flat bottom powerboats, equipped with 25-30 HP outboard motor, for leisure time use and waterskiing,

and also competitions. Giancarlo recalls those early years at Cantiere Lugaresi, "At one side of the stage we built the boats. On the other side, a bit higher up, we did the finishing work, painting and installing the outboard motors." He adds, "I worked at the starting stage, boatbuilding. The others did the later finishing stage." The boats cost 70 to 80 thousand liras and were displayed at trade fairs. At that time, the most important was Fiera Campionaria di Milano.

Giancarlo went there in 1956 with Lugaresi. The event was opened by the President of the Republic, Giovanni Gronchi. The fair featured the first fully fibreglass constructed boat.

Lugaresi knew that Dellapasqua was both dependable and an excellent carpenter, so he asked him to work on his house. To learn about boatbuilding, Giancarlo worked alongside Giorgio Morri, also known as "Giorgione" (Big George), who had been the foreman's apprentice and who was then to leave to team up with Tognacci.

Giancarlo learned how to build a boat starting out from the shell. Together they planned the first outboard. Giancarlo and Giorgione got on very well together, and Giancarlo was a very quick learner. After his second boat, Giancarlo tried his hand at building one single-handed. So it was that, in a couple of months, production was up 100%. There was soon a bottleneck since there was too much work for just one painter.

Two other apprentices were taken on for the finishing work – the brothers Giorgio and Ireneo Acquaviva. In 1963, the two set up the Acquaviva

yard at Bellaria. This was the arrangement for the next three years.

However, soon it was Dellapasqua who ran the yard. Lugaresi trusted Giancarlo completely, and this allowed the latter to further develop his professional skills. Then, with 1959, came the real turning point in Giancarlo's life.



COMPETITIVE EVENTS

If you look up motonautica (speedboat racing) on the De Agostini publishers' www.sapere.it website, you read something like, "Racing and competitive sea or lake water sport with racing boats of various power ratings.

Speedboat racing is ideal sport for people who love the sea and lakes and the excitement of spe-

ed." Giancarlo Dellapasqua and his son, Mirco, certainly know a lot about "people who love the sea and lakes and the excitement of speed." They wouldn't be alive without it!

If we consider the period from the founding of the Cantiere Dellapasqua-Carnevali boatyard in 1960, or even beforehand, during Giancarlo's apprenticeship at Cantiere Lugaresi in Bellaria (but things are no different now!), we see how racing puts the boats through their paces and tests them in terms of durability and power.

If the boat performs well, the building and design work was well done. In those early years, above all, from the mid-fifties on, many competitive events were starting up in Italy.

More and more people were taking an interest in powerboating. This created opportunities for boatyards to make a name for themselves and build up a customer base. Giancarlo saw how taking part in races enabled him to perceive where hull adjustments and innovations paid off with much better speeds and greater seaworthiness than his competitors could provide. Indeed, his boats were often winners. The more the circuits to race on, the more chances there were for experimenting.

"We were keen racers," Giancarlo tells us. "It was the constant when we built all those outboards. Rimini's Club Nautico organised races like 'Maratona dell'Adriatico'. Cesenatico and Cervia organised others.

"Lake Como hosted the Centomiglia del Lario powerboat race. The Pavia-Venezia is a historic river event. Then there was the well-known Torino sul

01 Origins

*early days at tugaresi's
competitive events
the hunt hull*

Po circuit.”

Other key events also saw boats built by Dellapasqua compete successfully, and Dellapasqua immediately made a name for himself. His boats won many editions of the “6 ore di Milano” (the Milan six-hours), held at the Idroscalo (seadrome) at nearby Segrate and the Centomiglia del Lario. The Centomiglia del Lario event was attended by all the champions from Lake Como – so many, and so determined they all were to win!

These were the events that ushered in the first DC 4 and DC 5 boats – which fully bear comparison with the most widely admired competition speed and pleasure boat models.

“Keen isn’t the word for the dedication we put into it all in the late fifties and throughout the sixties. Many builders, like me, used to race their own boats. Others had customers who ordered the boats to race them personally. Then there’d be times I raced my customers’ boats. It all made for experience.”

There were episodes he’s never forgotten: “The time I came fourth in Venice. I knew the three who came in before me were at least 50 kilos below the regulatory weight.

“So I filed a complaint to the jury, but they said they couldn’t do anything about it because if they did they would have no competitors at all. Mine was the first boat that they’d come across that complied with the weight ruling!”

In 1966, when the rules hadn’t yet included restrictions applying to the hull models and the motors that could qualify for the races, Dellapasqua

won a race at Bellaria with his DC 3 powered by a 50 HP motor. The DC 3 had been designed for a 30 HP outboard motor. Within the hour, he’d left the other competitors standing.

As we were saying, in those early days at the boatyard there wasn’t too much money. The yard didn’t compete on its own but together with its customers. When he signed on, Giancarlo always put



his name first and then his customer’s name. That way he would be sure to get a mention.

Back in 1961, he remembers, for the Centomiglia del Lario race at Como he especially modified the DC 4 owned by Pino Zani (a customer and friend). The hull featured a stern ramp. This was the forerunner of today’s catamaran and the first time this solution had never been adopted in the We-

stern world.

Zani won the race. The other competitors just couldn’t believe it. They duly filed their complaints and asked the jury to inspect Zani’s very strange boat. The jury kept it for a week. In a word, racing was a great way to advertise your wares. In 1962, having tried out an adapted Hunt hull on one of his boats, Dellapasqua’s triumphs reached an absolute high point.

THE HUNT HULL

Raymond Hunt, an American architect from Marblehead, was born in 1908. From birth, he had always nurtured a passion for the sea and boats. At the age of 15, he won his first yacht race and went on to study hulls of all shapes and sizes.

In 1958, a boat he designed took part in one of the qualifying rounds for the America’s Cup. This was the first America’s Cup after WWII. It was just a small motorboat – small but incredibly fast (about 30 knots), on waves of a height of nearly two metres. How did he do it? The design had something very, very special – to be more precise, it was the hull. Two long steps stretching along the bottom to the stem, rather like long moustaches.

It turned out that that the very famous broker from Miami, Richard “Dick” Bertram – considered the Enzo Ferrari of boat racing – was at the event, held on 16 July 1958 at Newport Bay, Rhode Island.

Bertram saw the boat and was extremely impressed. He immediately hunted down Hunt, and the two of them soon hit it off.

So Bertram told the architect he wanted a 30-foot wooden prototype he called Moppie, which was his name for his wife. His original idea was for a cruising vessel.

In 1960, this V-shaped hull vessel won the very famous Miami-Nassau off-shore race.

This victory represents a turning point in the history of powerboats.

Giancarlo Dellapasqua read about the race in an issue of the 'Vela e Motore' (sail and motor) magazine and decided to apply this innovative technology to his own boats.

"I'm the first to have adapted a Hunt hull for outboards," claims Giancarlo. "I started out from the report on the Miami-Nassau race. I had no illustrations or drawings to copy. All I had was what the reporter wrote.

"Actually, I'd already seen something similar built by the Italcraft yard on the Tyrrhenian Sea. The boat was called 10 Elica d'oro – a length of 8 metres (...) I just read the article.

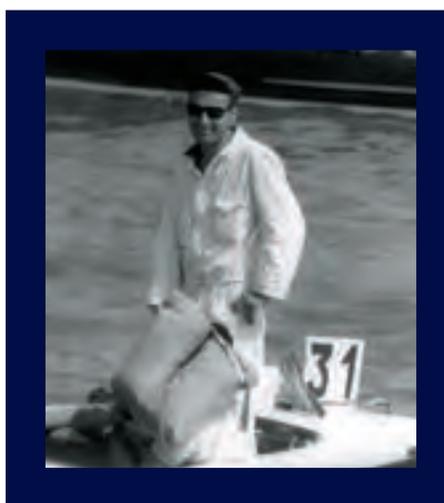
And there was a friend of mine from Ravenna, Bruno Andreini. Bruno sold outboards and Citroëns. He had a Messico 2000 with a 100 HP outboard. So I said to him, "You know what, Bruno.

You provide the motor, I'll do the boat, and we'll give the whole lot of them at the Rimini Maratona dell'Adriatico a lesson they won't forget in a hurry!" So I built this V-shaped hull back at my yard. Every one who saw it, including the members of the Circolo Velico (yacht club) asked me, 'What on earth are you up to Carlo? What's that!?' 'Don't worry,' I'd say. 'You'll find out soon enough.'

Actually, Giancarlo's modifications were fairly substantial.

Instead of putting three steps on a large boat, he put four on a small one. Instead of having them delta-shaped, reaching the bows he had them all reach the stern. He reckoned the adjustment would make for a faster boat.

"No. It wasn't just a copy.



It was a Hunt hull modified according to what my own experience told me." The article said Moppie was a great seagoing vessel, but that it needed something like 15-20% more power than a traditional boat.

"As far as I was concerned, that made no difference at all," Giancarlo adds. "The fact is, my Hunt hull boat performed just like one of my flat bottom

boats. With a very calm sea, the boats would start out without there being any difference. But – and this is where the difference tells –, if the sea's a little choppy, Hunt hull boats are significantly faster."

The idea was an excellent one, and a real step ahead for his DC boats which were already well known both in Italy and abroad. Up to that time, with the new yard, which meant a move to Marina di Ravenna, all the boats were flat bottom (including the outboards, DC 3, DC 4 and DC 5).

From 1962 on, the yard would only produce V-shaped hulls. And that's what it still produces today.

The Rimini race was yet another triumph. On 15 August 1962, Dellapasqua shot by like greased lightning and won the race. He was the only competitor with la Hunt hull!

During the awards ceremony at the Grand Hotel in Rimini, dottor Sironi from Gazzetta dello Sport interviewed Giancarlo. "Tell us about the hull," said Sironi.

"It's a beauty when you see it in action." Giancarlo looked up and into the future. "In five years' time," he said, "the yards that don't build it will just have to close down."

Dellapasqua was right. Already in 1967, the yards were all building that hull.

After Rimini came Venice with its 'circuito dei Porti' (ports circuit) and the Centomiglia del Lario race. Dellapasqua was on a winning streak!

This – Giancarlo Dellapasqua's inspired design – was a milestone achievement in the history of Italian powerboats.

01 Origins

*early days at lugaresi's
competitive events
the hunt hull*

CAPTIONS AND QUOTES:

page 3:

1948_Savignano: Giancarlo Dellapasqua (extreme right) and his childhood friends

page 4:

1956_Giancarlo Dellapasqua: Summertime at Bellaria

page 5:

1956_Giancarlo Dellapasqua at the Passo del Muraglione, a pass in the Appenines between Tuscany and Romagna, on his way to Florence, to visit his friend, William

"Ten of us, more or less. All friends. All the same age, and all of us became craftsmen.

Some in a big way, some in a small way," Giancarlo Dellapasqua

page 6:

1957_ The Lugaresi years_group photo with Giorgio Acquaviva, Ambrogio Carnevali, Renzo Acquaviva, Beppe Lugaresi, Giorgio Morri, Giancarlo Dellapasqua and Quinto Mussoni

page 7:

1956_Giancarlo Dellapasqua on a Lugaresi caique
1956_Milan_Giancarlo helping Lugaresi sell boats

page 8:

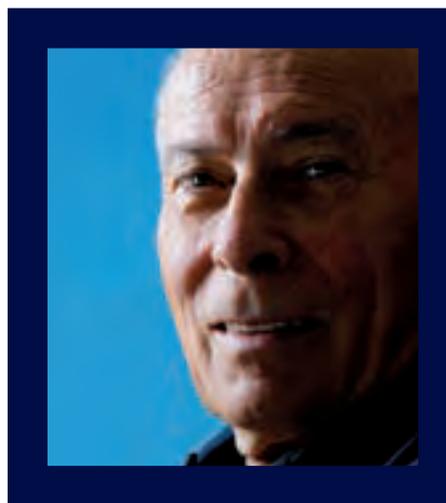
1957_Giancarlo Dellapasqua with Lugaresi on a Fast
"I'll never forget that boat as it was being built in

the yard under the cinema stage close to piazza Marciandò.

It was love at first sight. It dawned on me then what I wanted to do with my life," Giancarlo Dellapasqua

page 9:

1959_Giancarlo Dellapasqua taking out the first



DC 4

page 11:

1960_Circuito di Torino (Turin circuit), at Marazzi sul Po_DC 3

"The passion that tells us we must build boats became a passion for the sea and for trying boats out

on the sea," Giancarlo and Mirco Dellapasqua

page 13:

1960_Giancarlo Dellapasqua, next to a DC 4, with the many trophies the DC 4 has won.

page 15:

Clockwise

1960_Giancarlo Dellapasqua at the Maratona dell'Adriatico on a DC 4

1963_Giancarlo Dellapasqua racing a DC 4;
1968_Giancarlo Dellapasqua at the Centomiglia del Lario event, on the first DC 6 (2x150 HP; speed: 112 Km/h).

"I loved racing. The last race I took part in was at Venice. Remember, there wasn't one victory we had that didn't lead to protests and complaints and weight checks for the boat.

The model was exactly the same as the pleasure boat model we designed for our customers, perhaps without the windscreen because of the friction, and the back seat, which is just extra weight.

Nobody could believe anyone could win with a thing like that, and they sequestered the boat each time!" Giancarlo Dellapasqua

page 16:

1959_ the first DC 4; 1963_The 6 ore di Milano (the Milan six-hours event)



02

Il cantiere

“Nell’agosto del 1958 c’era un cliente di Lugaresi, un certo Luigi Vavassori di Lissone, faceva divani e si era fatto costruire un fuoribordo, che continuava a dirmi: ‘Ma dài Giancarlo, perché non provi a metterti in proprio? Così la prima barca la costruisci per me’.

Eravamo diventati molto amici: dal momento che la sua era l’unica barca di Bellaria, non trovava mai nessuno con cui andare a fare lo sci d’acqua. Io, dato che mi alzavo molto presto e al cantiere ero in pausa dalle 11 alle 14, di prima mattina fino alle 8 e in quelle tre ore spesso andavo a guidare il suo fuoribordo tirandolo per fargli fare un po’ di sci. Insisteva tanto, che alla fine mi sono deciso”.

Così, nel 1959, dopo quasi quattro anni passati da Lugaresi, Giancarlo Dellapasqua fa il grande passo, e da dipendente diventa imprenditore.

Apri un piccolo cantiere nautico a Savignano sul Rubicone, suo paese natale, e proprio come gli era stato chiesto realizza per Vavassori un

fuoribordo di 4 metri e 50 di lunghezza in compensato marino, **con un motore Mercury 50 cavalli.**

“Lasciare Lugaresi non è stato facile”, – ricorda Dellapasqua – “e non fu una decisione presa a cuor leggero. Per me è stato come un secondo padre, ho imparato molto da lui, come quando si andavano a vendere le barche al Salone della Nautica a Milano

e io trattavo con i clienti e con tutti gli altri professionisti del settore, io che alla fine non avevo più della quinta elementare. Però poi ci furono degli episodi anche a livello personale, che hanno affrettato la decisione di abbandonare. C’era un rappresentante romano di Lugaresi, il dottor Pelagallo, che si stava preparando per le Olimpiadi del ’60 e anche lui insisteva che andassi a Roma, a lavorare nel suo laboratorio dove faceva manutenzione e costruiva qualche scafo. Alla fine mi sono detto che potevo provare a mettermi in proprio, perché tanto tornare dipendente lo potevo fare in qualsiasi momento”.

Alla fine del 1958, all’età di 23 anni, Dellapasqua diventa il più giovane

maestro d’ascia italiano nella sua categoria, qualifica necessaria per poter finalmente immatricolare le sue barche, non solo costruirle. Ci volevano trentasei mesi di praticantato per arrivare a sostenere l’esame, se non si era ingegneri. Mentre lavorava da Lugaresi, Giancarlo fu colpito da un disturbo allora più unico che raro, un pneumotorace, che lo costrinse al riposo per tre mesi. Nonostante questo, però, Lugaresi gli riconobbe tutto il periodo di praticantato e gli firmò la dichiarazione necessaria per ammetterlo alla prova. Così Giancarlo, dopo mesi di studio, sostenne l’esame presso i Cantieri Tognacci del Compartimento Marittimo di Rimini.



*Nella pagina a fianco:
Gennaio 1959_Giancarlo Dellapasqua nel primo cantiere a
Savignano sul Rubicone mentre lavora al 1° DC 4.
La bottega era adiacente all'abitazione di Secondo Casadei, il
noto musicista romagnolo, era consuetudine infatti per
Giancarlo, sentire spesso suonare il maestro*

*In questa pagina, da sinistra:
Novembre 1959_il secondo cantiere al Circolo Velico
di Marina di Ravenna*

*vista dall'alto dell'area in cui sorgeva
il cantiere Dellapasqua (nel cerchio)
a fianco del Circolo Velico, presieduto dal Dott. Guido Rosetti*



La commissione era costituita da *Capitaneria di Porto. Anche io facevo i* Dellapasqua ne costruisce altre sette,
un'ingegnere del Ministero della Marina *fuoribordo appena messo in proprio, e ogni* il cui costo era circa di 170 mila lire
di Roma, che pose circa una quarantina *tanto veniva Carnevali a darmi una mano* cadauna. Il cantiere viene allestito in un
di domande tecnico-teoriche e *richiese nella verniciatura e nel montaggio motori:* vecchio magazzino chiesto in prestito
un saggio di pratica al candidato. *poi imballavo le imbarcazioni e le spedivo* al suo ex principale, il falegname
"Prima di diventare maestro d'ascia" – *via ferrovia. Il mio primo cliente è stato* Libici; con i soldi avuti dalla vendita
ricorda ancora Dellapasqua – "mi facevo *un certo Ribolla di Palermo, che me ne ha* del primo scafo, Giancarlo compra e
fare le licenze da uno di Rimini, che mi *prese tre tramite la Mercury di Milano del* immagazzina abbastanza materiale per
ha immatricolato dodici, tredici barche; *Dott. Pasini".* la realizzazione di due barche, con la
poi i primi del 1959 mi sono iscritto alla *Così dopo l'imbarcazione per Vavassori,* lungimiranza del vero imprenditore.

Era quello un periodo di gran fermento per la nautica, con tanti cantieri nati sul territorio: Tognacci nel 1956, Mochi nel 1961, Acquaviva nel 1963, solo per citare i più famosi.

Verso la fine del 1959, Dellapasqua decide

di spostarsi a Marina di Ravenna, dopo aver saputo dall'amico di lunga data Ballardini, socio e meccanico del Circolo Velico, che il circolo era alla ricerca di personale affidabile e con esperienza che mantenesse le barche dei soci.

La nuova sede del cantiere è un capannone di 200 mq, proprio lì accanto, che Giancarlo riesce ad acquistare con un fido bancario di cui si fa garante Guido Rosetti, il presidente del Circolo Velico.

Un anno dopo, un'altra svolta fondamentale nella storia del cantiere: Ambrogio Carnevali, il responsabile delle rifiniture da Lugaresi, abbandona, dopo molte titubanze, il vecchio lavoro e accetta l'invito di Dellapasqua ad unirsi a lui. Nasce così, dalle iniziali dei loro cognomi, il famosissimo **marchio DC**. *“Carnevali è più vecchio di me”* – ricorda Giancarlo – *“e così mi chiese: ‘Perché non CD?’, e io gli risposi: ‘Eh no, il costruttore sono io, e quindi la mia iniziale va per prima!’*



Foto a sinistra:
1965_il terzo cantiere sotto
l'abitazione a Marina di Ravenna,
in via Pisacane

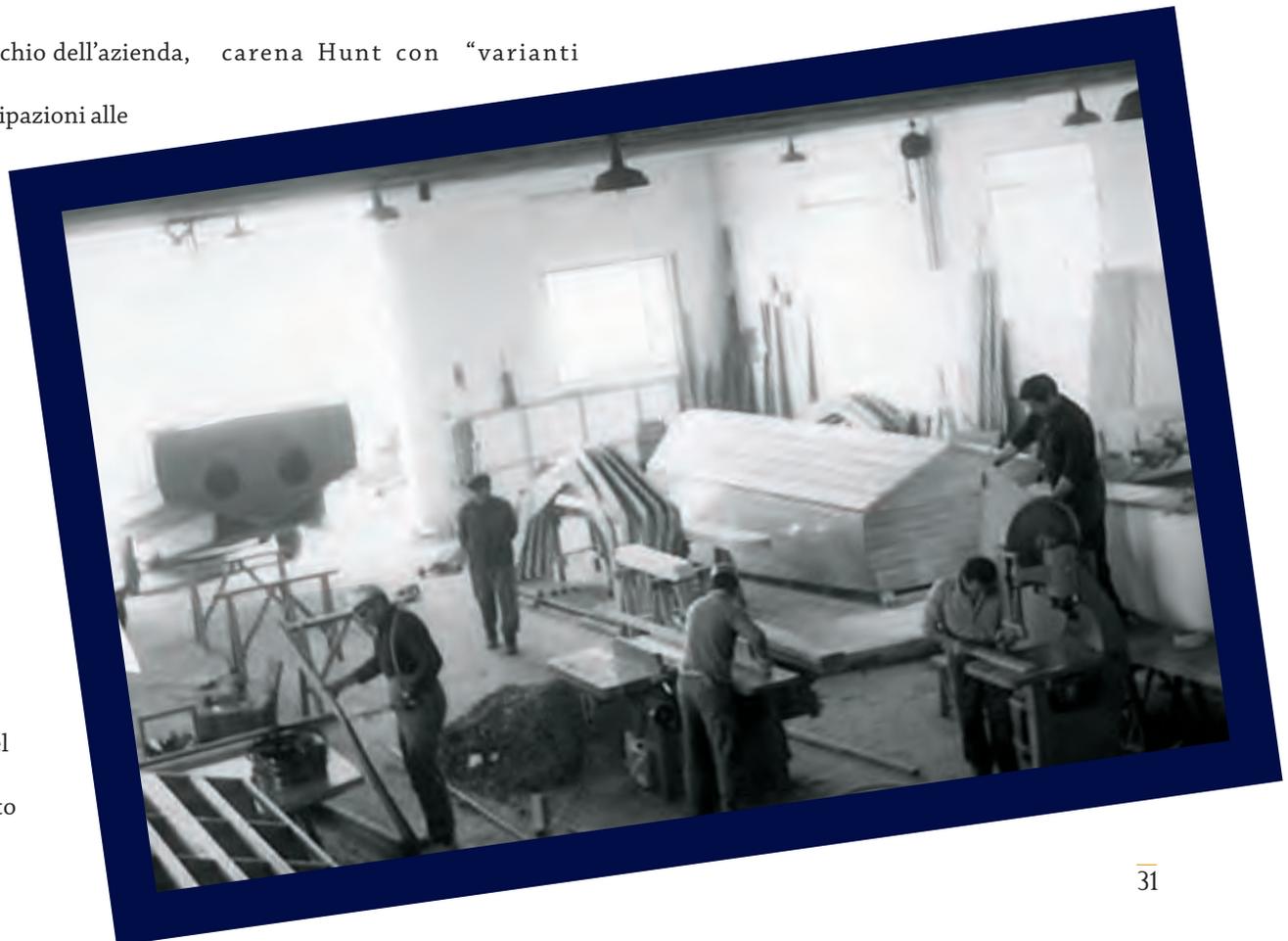
A destra:
1965_l'interno del terzo cantiere

Così si può leggere anche come Dellapasqua nello scoprire le novità nel campo Dellapasqua”, che lo porterà ad un terzo
Carlo, il mio nome”. della nautica e di adattare alle diverse spostamento di sede sempre a **Marina**
Gli anni '60 sono quelli della situazioni dal 1962 tutti i modelli **di Ravenna**, sotto l'abitazione in via
piena affermazione nazionale ed vennero costruiti con l'utilizzo della Pisacane.

internazionale del marchio dell'azienda, carena Hunt con “varianti
grazie anche alle partecipazioni alle

più importanti
gare nautiche
e alle intuizioni
tecnologiche di
Giancarlo, vedono
la crescita costante
del numero di
modelli DC prodotti e
venduti.

A dimostrazione del
suo grande talento





*" Mia sorella Marisa mi rimproverava
perché non mettevo mai una lisa in casa,
avendoli investiti nel cantiere,
e ci si manteneva con i soldi
che lei guadagnava facendo la sasta"*

Giancarlo Dellapavona



*Nella pagina a sinistra:
1966_il varo della "Mommalisa",
il 1° DC 10*

*A destra:
1965_il 1° DC 8, che diventerà
il DC 9 nel 1971*

*entrambe le imbarcazioni sono rivestite
in vetroresina ed entrambe naviganti*

1970_ l'ultimo e attuale cantiere
a Marina di Ravenna in via del Marchesato

*una curiosità:
sono in legno tutti i modelli costruiti da Giancarlo
assieme all'apprendista Filippo, cognato di Domenico,
il primo dipendente del cantiere*



Nel 1970 il cantiere si sposta nella sua sede definitiva in via del Marchesato: allora occupava una superficie totale di 5.000 mq, di cui 2.500 al coperto e 50 metri di banchina sul canale per vari e alaggi delle imbarcazioni realizzate. Tutte le barche sono ancora costruite in legno, ma già un anno dopo viene realizzato il **primo modello DC 6 in vetroresina**.

Nel 1990, trent'anni esatti dopo l'inizio del loro sodalizio, Carnevali, causa divergenza di vedute sia lavorative che personali, lascia l'azienda che viene rilevata in toto da Dellapasqua, mantenendo inalterato il marchio.



1964_il primo DC 6 in navigazione



1966_il primo DC 7 cabinato, costruito per Norberto Ferretti



1966_il primo DC 10 cabinato "Monnalisa"



1967_il primo DC 7 open



1967_il primo DC 10 FB in navigazione



1971_il primo DC 11 in navigazione



*Sopra:
1975_ l'ultimo DC 9 in legno,
presentato al Salone di Genova*

*Al centro:
1975_ il DC 9 in legno, in navigazione*

*Sotto:
1963_ il DC 6 in legno
1972_ il DC 6 in vetroresina*



" Il nostro è un tipo di lavoro che sta
tra l'artigianato e la forma d'arte,
e non è mai di routine,
perché ogni barca che costruiamo
segue una filosofia precisa,
anche se l'amore per i dettagli e le rifiniture
le rendono uniche.

Se dovessi dare una definizione,
direi che quella più appropriata
è "sarti del mare".

Giancarlo Dellapavqua

Dopo l'acquisizione di tutta l'azienda subentrano i figli di Giancarlo, Mirco, Patrizia, Serenella e il genero Stefano, che continuano con grande abilità il lavoro iniziato dal padre e dal suocero.

“In tutti questi anni – commenta Giancarlo – ho sempre avuto 15 dipendenti e costruito una media di 25 imbarcazioni all'anno, prima in legno di dimensioni medio-piccole e poi più grandi dall'introduzione della vetroresina”.

Negli anni questo piccolo grande cantiere ha ottenuto una lunga serie di attestati e riconoscimenti, tra cui nel 1962 un diploma di benemerita per i contributi dati allo sport motonautico rilasciato dalla F.I.M.



Riconoscimenti

- 1962** **Diploma di benemerita**
Federazione Italiana Motonautica
- 1972** **Diploma di benemerita**
Federazione Italiana Motonautica
- 1973** **Nastro d'Oro Eleganza Mare**
(Ministero Marina Mercantile)
- 1974** **Premio Qualità**
- 1076** **Premi Città di Ravenna**
- 1977** **Scudo d'Oro**
- 1979** **Leader del Lavoro**
- 1981** **Pioniere della Nautica**
- 1985** **Merito all'Imprenditore Italiano XXV°**
- 1985** **Premio Ravenna che Lavora**
- 1986** **Laurea ad Honorem in architettura navale**
- 2007** **Timone d'Oro**
- 2008** **Capitani di Imprese**

In senso orario:

alcuni vecchi strumenti del mestiere

1973_il DC 13 con delfiniera

1978_il primo DC 7 in vetroresina

1976_il primo DC 9 in vetroresina



"In August 1958, one of Lugaresi's customers, a certain Luigi Vavassori from Lissone – a sofa manufacturer – commissioned an outboard. He'd always say to me 'Come on Giancarlo, don't you think it's about time you set up on your own? Do you know who'd be the first customer to order for a boat from you? Me!' 'We'd become really good friends. He could never find anyone to go waterskiing with, and he was the only person with a boat in Bellaria.

Since I got up really early at that time and there was the break between 11 a.m. and 2 p.m., until 8 a.m., early, and in those three hours, I'd often take the boat out for him to get some waterskiing. He was always nagging me, so in the end I did it."

In 1959, after nearly four years at the Lugaresi yard, Giancarlo Dellapasqua finally took the plunge. No longer an employee, he became a businessman.

He opened a small yard at Savignano sul Rubicone, where he was born, and started on the boat for Vavassori as requested – a 4.50-metre marine plywood boat with a Mercury 50 HP outboard.

Dellapasqua looks back, "Leaving Lugaresi wasn't easy. It's not something you do impulsively. Lugaresi was like a second father to me. I'd learned a lot from him. We used to go to the Salone della Nautica trade fair in Milan to sell our boats, and I negotiated with the customers and all the professionals from the sector.

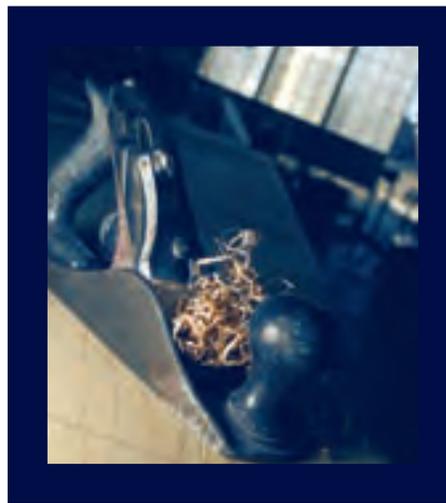
Me, with my educational qualifications which went no further than the fifth year of primary school! But there were things, on a personal level too, that hastened the decision.

Lugaresi had a Roman representative, dottor Pelagal-

lo. Things were getting ready for the 1960 Olympics and he, too, was urging me to come to Rome to his workshop where he did maintenance and some construction work.

I thought I might as well try and set up on my own, because if I needed a job again I'd find one more or less immediately."

At the end of 1958, at the age of 23, Dellapasqua be-



came the youngest Italian maestro d'ascia (literally, 'master of the axe', a qualification for shipwrights/boat repairers – translator's note) for his category. He needed that qualification not just to build the boats but also to register them.

If you weren't an engineer, workplace training for thirty-six months was also required. Only then could you take the exam. While working for Lugaresi, Gian-

carlo contracted a very rare illness – pneumothorax. He had to rest up for three months. Lugaresi nevertheless credited him with the entire training period and signed the attestation Giancarlo required to go ahead and take the exam. So, after months of study, Giancarlo sat the exam at the Cantieri Tognacci yard under Rimini's 'Compartimento Marittimo' (harbour authority of Rimini and district).

The examiners included an engineer from the Ministry of the Marine in Rome. He asked about forty questions regarding technical aspects and theory, and wanted a hands-on demonstration from candidates. "Before becoming a maestro d'ascia, I'd get my licences through a guy in Rimini. He registered twelve, thirteen boats. Then in early 1959, I signed up at the Capitaneria di Porto (harbour authority).

Having just set up, I too was making outboards, and Carnevali used to drop in occasionally and give me a hand with the painting and installing the motors. Then I'd do the packing and then send the boats off by rail. My first customer went by the name of Ribolla. He was from Palermo. He took three through a contact with dottor Pasini's Mercury concern in Milan." After Vavassori's boat, he had seven more to build. The cost was more or less 170,000 liras each.

The yard was set up in an old warehouse Giancarlo had borrowed from his old boss, the carpenter, Libici. With the money he received for his first boat, Giancarlo, with true entrepreneurial foresight, bought and stored enough material to build two boats.

The boating industry was experiencing a boom time. Yards were opening up all over the place.

For example – to name just a few of the more well-

known concerns – Tognacci (1956), Mochi (1961), Acquaviva (1963), and so on.

Toward the end of 1959, Dellapasqua decided he'd move to Marina di Ravenna. That was after learning from an old friend, Ballardini, a member of the Circolo Velico (yacht club) – and a mechanic by profession –, that the Circolo Velico was looking for reliable staff for maintenance work on members' boats.

The new business settled into a two-hundred square-metre shed right next door. Giancarlo managed to buy the place with a credit line, with Guido Rosetti, the chairman of the Circolo Velico, acting as guarantor.

The next year saw another milestone event for the yard. At Dellapasqua's invitation, and after much soul-searching, Ambrogio Carnevali – who'd supervised the finishing work at the Lugaresi yard – decided to leave his old job and team up with Dellapasqua. That's where the renowned DC brand comes from. "Carnevali is older than me, so he wondered, 'Why not CD?', and I told him 'No way. I'm the shipwright, so my name comes first!'. You might even read it 'Dellapasqua Carlo', which is my name."

The sixties was when the brand really made a name for itself, both in Italy and abroad. A lot had to do with Giancarlo's taking part in the major competitive events, and his talent for finding his own technological solutions to the problems at hand. The output and sales of DC products and models grew and grew. We can see at work Giancarlo's extremely sharp eye for sector innovation, and also his ability to adapt what he sees, in the fact that from 1962 on, all the models featured the Hunt hull (with "Dellapasqua variants"). The time came to move the yard again, to

below where he was living, in via Pisacane, again in Marina di Ravenna.

In 1970, the yard came to its final location in via del Marchesato. At the time it covered a total surface area of 5,000 sq. m., 2,500 of which roofed, with a 50 sq. m. area facing the canal for launching and hauling in the boats he built. The boats were still all wooden. The first fibreglass DC 6 came out the fol-



lowing year. In 1990, exactly thirty years after they'd started up together Carnevali left the company. There had been disagreements both as regards work and on a personal level.

At that stage Dellapasqua took over the concern on his own, but the brand name remained.

With the firm in Giancarlo's hands, his children, Mirco, Patrizia and Serenella, and his son-in-law, Stefa-

no now joined him. They are still (very competently) at work in the company started up by their, respectively, father and father-in-law.

"In all these years, I've always had 15 employees and on average I've built 25 boats a year. They used to be smaller or medium-size wooden boats then. The bigger ones started when fibreglass came in."

Over the years, this small, but great, boatyard has received various awards and commendations. In 1962 it received an F.I.M. (the Italian motorboating federation) diploma (diploma di benemerenzza) for its contributions to powerboating as a sport.

AWARDS AND ACKNOWLEDGEMENTS:

- 1962 Diploma di benemerenzza
(commendation)
(Federazione Italiana Motonautica)
- 1972 Diploma di benemerenzza
(commendation)
(Federazione Italiana Motonautica)
- 1973 Nastro d'Oro Eleganza Mare
(a Ministry of the Merchant Marine award)
- 1974 Premio Qualità
(Quality award)
- 1076 Premi Città di Ravenna
(The City of Ravenna awards)
- 1977 Scudo d'Oro
(The golden shield)
- 1979 Leader del Lavoro
(Work leader)
- 1981 Pioniere della Nautica
(Boating pioneer)
- 1985 Merito all'Imprenditore Italiano

(commendation as Italian entrepreneur)
(twenty-fifth edition)

1985 Premio Ravenna che Lavora
(The 'working Ravenna' award)

1986 Honorary degree in naval architecture

2007 Timone d'Oro
(The golden rudder)

2008 Capitani di Imprese
(Captains of enterprises)

CAPTIONS AND QUOTES:

page 28:

January 1959_Giancarlo Dellapasqua at his first yard, located at Savignano sul Rubicone, working on the first DC 4. The workshop was next door to the home of Secondo Casadei, the well known musician from Romagna. Giancarlo would often listen as the maestro's played.

page 29:

November 1959_the second yard at the Circolo Velico (yacht club) at Marina di Ravenna; bird's eye view of the area of the old Dellapasqua yard (in the circle) neighbouring the Circolo Velico, whose chairman was dottor Guido Rosetti

page 30:

1965_The third yard, with its premises on the ground floor in via Pisacane where Dellapasqua lived (Marina di Ravenna)

page 31:

1965_The third yard (interior)

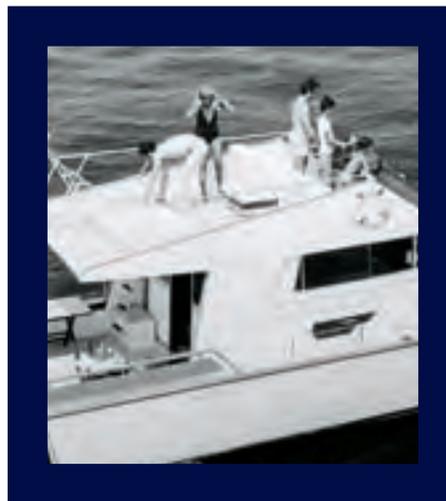
page 32:

1966_Launching the "Monnalisa", the first DC 10

page 33:

1965_The first DC 8, which was to become the DC 9 in 1971

This boat and the boat on page 32 were both fibreglass coated and are both still seaworthy.



"My sister, Marisa, used to complain that I never spent any money on my home because I'd be investing it in the yard and we were getting by on the money she got with her tailoring work", Giancarlo Dellapasqua

page 34:

1970_ The last yard (the yard used today) at Marina di Ravenna, in via del Marchesato

Please note: all the models by Giancarlo and the apprentice, Filippo (Domenico's brother-on-law), are wooden.

Domenico was the first employee to be taken on at the yard.

page 35:

1964_The first DC 6, in action; 1966_the first DC 7 cabin cruiser, built for Norberto Ferretti; 1966_the first DC 10 cabin cruiser, "Monnalisa"; 1967_the first DC 7 open model; 1967_the first DC 10 FB out-board, in action; 1971_the first DC 11, in action

page 36:

1975_The last wooden DC 9, presented at the Salone di Genova trade fair; 1975_the wooden DC 9, in action; 1963_the wooden DC 6; 1972_the fibreglass DC 6

page 37:

"Our work comes somewhere between crafts and art.

It's never done as a routine job, because there's a precise philosophy that goes into each boat, and our love of detail and finish makes them unique.

If I was to try to define what we're doing, I'd say 'marine tailoring!'", Giancarlo Dellapasqua

page 39:

Some old tools of the trade; 1973_The DC 13 with dolphin striker; 1978_the first fibreglass DC 7; 1976_ the first fibreglass DC 9



L'evoluzione 03

“Nell’ambito della moda, lo stile classico è sempre elegante e non tramonta mai. Le innovazioni invece, per quanto improvviso e folgorante entusiasmo possano generare,

spesso hanno vita breve.

Le mode passano, mentre un pantalone classico è per sempre”. Parole di Giancarlo

Dellapasqua, vero “sarto

del mare”, a cui fanno eco quelle del figlio Mirco: “I nostri concorrenti sono soliti criticare la nostra carena come “vecchia”, per noi invece è un complimento. Si vedono ancora in giro barche risalenti a 40 anni fa,

*“ Il buon cantiere supera tutti i guai,
altrimenti affonda subito.
Se la barca non regge, non è colpa del mare,
ma del cantiere che l'ha costruita”*

Giancarlo Dellapasqua

*Esterno ed interno del cantiere oggi,
in via Del Marchesato, 11
a Marina di Ravenna (RA)*



che navigano ancora nel migliore dei modi. È logico che col tempo ci siamo adattati a nuove linee, a layout aggiornati e moderni, ma la carena, che è la parte fondamentale, quella è rimasta sempre la stessa”.

Ancora Giancarlo: *“Un caro amico qualche anno fa mi ripeteva: ‘Ma Carlo, anche te, sempre con la solita carena!’, e io gli rispondevo: ‘Finchè c’è il solito mare!’.*

Perchè un’imbarcazione è come il mare: quella buona arriva in porto qualunque mare affronti, quella cattiva va a fondo”.

Secondo la filosofia DC ciò che è strutturale non necessita di modifiche: la carena storica, il layout adeguato ai tempi ma che abbia una durata minima di 5 anni, per

non costringere l’armatore a cambiare spesso l’imbarcazione e per permettere una buona tenuta di prezzo del mezzo, pur consentendo ampio spazio alla personalizzazione interna.

Aggiunge Mirco: *“Il mercato nautico è come quello della Borsa: spesso è altalenante, spesso è molto mosso. La barca buona tiene, la cattiva non arriva”.*

Giancarlo e Mirco usano spesso metafore di altri ambiti per parlare del proprio lavoro, ed entrare oggi nei loro cantieri, quello per la vetroresina e quello per la costruzione e la rifinitura, è come varcare la soglia di un atelier d’alta moda. Si rimane affascinati da ciò che si vede intorno, dai modelli e disegni appesi alle pareti agli strumenti di

lavoro, dai gusci alle imbarcazioni quasi pronte a quelle appena finite; si rimane affascinati e rapiti dai gesti degli operai che vi lavorano **“sempre in numero di**

15 da quando ho cominciato, prima col legno e poi con la vetroresina”, precisa

Giancarlo, veri maestri artigiani all’opera per creare qualcosa di ogni volta diverso, ma sempre un vero bolide del mare.

“Da noi arrivano i gusci – sottolinea Dellapasqua – che poi riempiamo, e vanno in acqua finiti. A cambiare ogni volta sono i particolari dell’arredamento: abbiamo un mobiliere artigiano esterno che lavora quasi solo per noi, seguendo le nostre indicazioni.

Perché i problemi che può dare un mobile non sono gravi, ma quelli di struttura pregiudici-

1999_La festa per il 40° anno di attività del cantiere

Nell'occasione è stata varata la millesima imbarcazione DC, un DC 9, la terza pilotina per il Corpo Piloti del Porto. Fra i numerosi ospiti l'amico e cliente Loris Capirossi

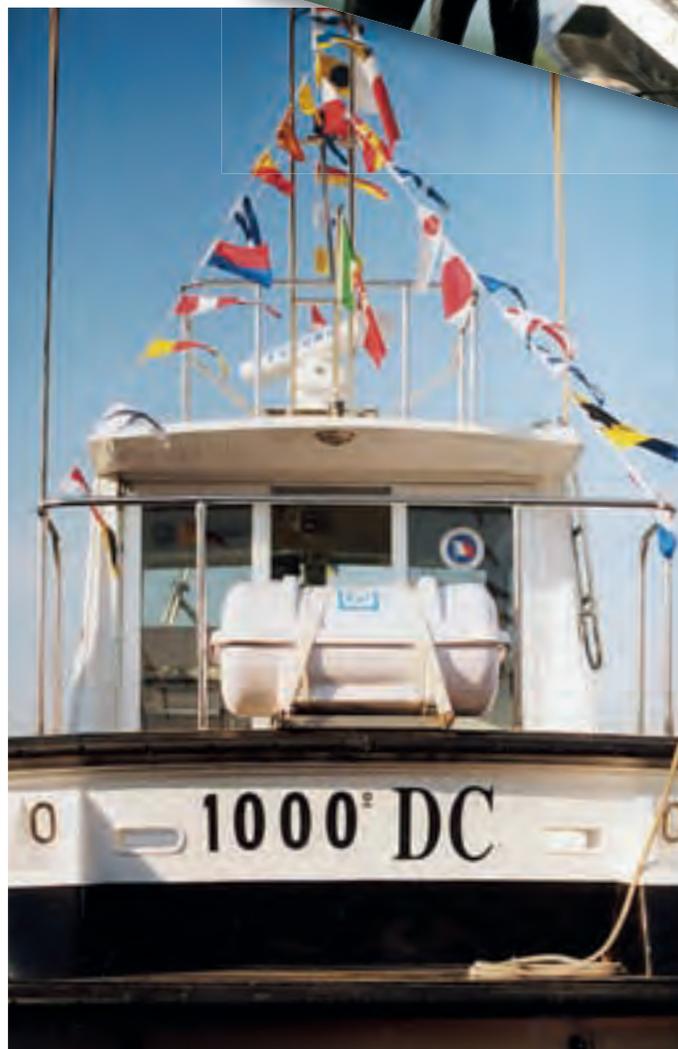
cano inevitabilmente il funzionamento dell'imbarcazione. Quando si progetta un modello nuovo – aggiunge ancora – praticamente si cambiano soltanto la coperta e il fly bridge, perché la carena è sempre quella, la carena a V, da più di 50 anni!”.

Sono passati ormai dieci anni dalla festa del quarantennale, ben documentata dalle foto in cui si riconosce anche un sorridente **Loris Capirossi**, campione delle due ruote, cliente nonché grande amico di famiglia.

Nell'occasione venne varata l'imbarcazione numero 1.000, destinata ai piloti di Marina di Ravenna, un modello DC 9 di serie, 10.30 di lunghezza, con piccole modifiche necessarie alla destinazione d'uso.

Negli anni Dellapasqua ha contribuito allo sviluppo del porto di Marina di Ravenna, producendo allo scopo tre pilotine.

La prima varata nel 1979, rinnovata nei motori, è ancora in attività con oltre 32.000 ore di lavoro, presso il porto di Bar in Montenegro.







Tra le imbarcazioni approntate in questi anni, cinque modelli DC 8 e 15 DC 9 per l'isola di **Cuba**, l'ammiraglia del cantiere DC 18, un DC 10 per la **Guardia Forestale**, un DC 16 per la **Guardia Costiera**, un **DC 7 Elite con motore Ferrari Testarossa**, il DC 14 Elite. Il cantiere può vantare inoltre di aver costruito imbarcazioni per molti personaggi noti e addirittura per nobili casate. Infatti, nel 1978 consegnò due edizioni speciali di DC 9 equipaggiati con motori Mercury da 330 cv alla famiglia Al Sabah, oggi i reali del Kuwait. Giancarlo ricorda di essere stato ufficialmente invitato nell'Emirato per l'occasione, ma di aver dovuto declinare l'invito, dato che il

periodo lavorativo era molto intenso e richiedeva la sua presenza a Ravenna. In occasione dei festeggiamenti per i 50 anni di attività del cantiere viene presentato l'ultimo progetto Dellapasqua, il **DC 9 Elite**, un'imbarcazione di 11 metri di lunghezza, open, nello stesso tempo sportiva e aggressiva ma elegante, pensata per un pubblico giovane che voglia divertirsi nella massima sicurezza, caratteristica basilare per tutte le imbarcazioni che escono dal cantiere Dellapasqua. A fine anno 2009 il numero totale delle imbarcazioni sia in legno che in vetroresina, progettate e prodotte dal cantiere saranno **1.250**, con una media di **25 all'anno**.

La sede del cantiere Dellapasqua si estende su una superficie di 8.000 mq di cui 4.000 coperti è in **via del Marchesato 11 a Marina di Ravenna**. A Punta Marina, in via dell'Idrovora, c'è lo stabilimento

adibito alla vetroresina di 6.000 mq su un terreno di 35.000, l'azienda inoltre oggi conta una filiale a Lavagna. Oltre alla progettazione e costruzione di cabinati a motore di lunghezza

variabile, vengono offerti diversi servizi, tra cui il varo e l'alaggio dalla banchina dietro al cantiere per imbarcazioni fino a 40 tonnellate, e il rimessaggio delle imbarcazioni all'interno di un capannone



Il piazzale di 5.000 mq adiacente al canale adibito agli alaggi e ai vari, la banchina di 50 mt dispone di dieci posti barca

La zona rimessaggio di 3.000 mq

di circa 3.000 mq che d'estate si svuota e ancora. Ci saranno sempre le barche piccole si andrà, e lo spazio per costruire barche non d'inverno può arrivare a contenere 60-70 e le barche grandi, e può darsi anche con una verrà mai meno". Parole di chi conosce a barche a seconda delle dimensioni. rivoluzione oggi impensabile esse diventino fondo un mestiere molto difficile, e sa che "Nei prossimi 50 anni - profetizza Giancarlo di forma circolare e vadano avanti per per farlo nel modo giusto bisogna essere - anche se io non ci sarò più, il mare ci sarà rotazione. Ma anche così sempre per mare dotati di grande passione.



complesso DC Vetroresina Srl



“Il primo DC 9 in vetroresina è del 1976, il primo DC 13 del 1978, il primo DC 11 del 1981, il primo DC 8 del 1986, il primo DC 15 del 1988, il primo DC 18 del 2001, il primo DC 14 del 1992, il primo DC 12 del 1993, il primo DC 16 del 2000, il primo DC 7 del 1978, il primo DC 10 del 1983. Ecco tutta l'evoluzione delle imbarcazioni costruite in vetroresina”.

Giancarlo Dellapasqua ha una memoria di ferro, tutte le date di costruzione e i nomi dei clienti li ricorda uno per uno, senza mai sbagliarsi. E come può dimenticare l'avvento della vetroresina, che rivoluzionò dalle fondamenta il mondo della nautica?



“Per noi, l’introduzione della vetroresina all’inizio degli anni ’70 è stata una cosa a dir poco straordinaria, la prima barca fu il DC 6, poi nel 1976 il DC 9 e nel 1978 il DC 7 creato allungando il precedente DC 6.

La realizzazione infine del DC 13 Fly nel 1978; il modello in legno è tuttora navigante, costruito interamente con le mie mani, come le altre, è l’ultima barca in legno uscita dal cantiere.

Tutti i DC che sono stati costruiti dopo il 1980 sono nati da modelli già esistenti in vetroresina. Inizialmente mi sono appoggiato alla Plaver, nel bergamasco, allora leader nel settore della vetroresina.





Successivamente ho cominciato a costruirmela da solo aiutato dalla esperienza del Sig. Piero Monzio Compagnoni, che io chiamavo "l'uomo dal braccio d'oro", ex dipendente della Plaver, che negli anni è rimasto parte integrante del nostro staff come responsabile della vetroresina e modellista, dimostrando sempre grandi capacità ed assoluta affidabilità.

Figura fondamentale anche nella formazione dei fratelli Viscuso che dagli anni '80 hanno collaborato con noi nella realizzazione della vetroresina, prima come dipendenti, poi come artigiani e piccoli imprenditori. Insieme abbiamo costruito facendo della chirurgia plastica, realizzando con la stessa carena, quella del DC 13, allargandola, allungandola e stringendola, i vari modelli DC 11, DC 12, DC 13 Elite, DC 14 , DC 15, DC 16 e DC 18.

Con il passare degli anni, la crescita della produzione ed il sempre maggiore numero di modelli che sono andati a completare la gamma, nonché la volontà di migliorare continuamente la qualità dei nostri prodotti, si è creata l'esigenza di implementare la struttura adibita alla costruzione di vetroresina. Da qui la decisione di acquistare un nuovo capannone a 4 km da Marina di Ravenna di 2.000 mq diventati oggi 6.000 su un terreno di 35.000 mq., tutto questo per fare le cose a regola d'arte, come devono essere fatte. Sicuramente si impiega più tempo e la spesa è superiore, ma l'importante è il risultato finale: la qualità del prodotto!

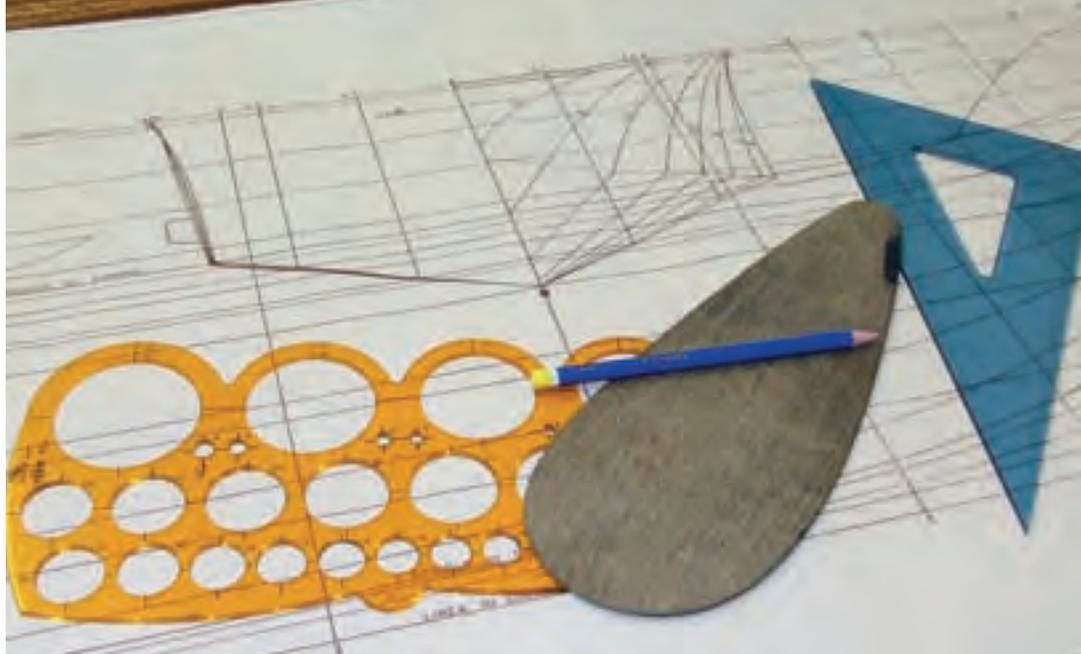




In nessuna delle mie barche si è verificato il fenomeno dell'osmosi, che rovina la vetroresina impedendo alla barca di stare a galla e per quanto riguarda la sicurezza, centinaia di nostre barche sono finite contro scogli e banchine, ma nessuna è mai affondata, e questo succede solo con i nostri DC. Sono stati anni di grandi soddisfazioni ed ancora oggi siamo impegnati nella realizzazione di nuovi progetti come il nuovo DC 9: dopo 500 esemplari, fra le versioni in legno e quelle in vetroresina, è senza alcun dubbio la barca più conosciuta in Italia come all'estero, costruita in tutte le varianti, da lavoro, per i piloti del porto, per la pesca sportiva e professionale e per il diporto. Si può definire l'evergreen per eccellenza della nautica italiana.



In evidenza lo stato dei timoni, eliche, assi e supporti di un DC 10 dopo un violento impatto contro gli scogli a velocità di crociera. La carena non ha subito alcuna avaria ed ha evitato all'imbarcazione un sicuro affondamento.







*"Tutti i miei modelli sono stati costruiti
modificando, allargando e allungando
modelli precedenti, attraverso quelle
che si possono definire vere e proprie
operazioni chirurgiche"*

Giancarlo Dellapasqua

i punti di forza

“La barca a motore è un giocattolo per ricchi. Se uno ha una barca di lunghezza superiore ai 20 metri, gliene mancheranno sempre due; se ha un'imbarcazione di lunghezza inferiore, gliene mancherà sempre uno!”

Dellapasqua spiega: “Chi ha un 7 vorrebbe un 8, quello che ha un 8 vorrebbe un 9, e così via fino a 20; superati quelli, si raddoppia. Se poi si passano i 30 metri, allora si passa ai tre – quattro metri: chi ha una barca di 60, ne farà fare una di 65. È come quando si regala un giocattolo a un bambino, che ci gioca per un'ora e poi si stanca; nel caso dei possessori di barche non si tratta di così poco tempo, ma di qualche anno soltanto, e poi scatta la smania di

possederne una più lunga ancora”.

Giancarlo Dellapasqua è sicuro della qualità del suo lavoro, dell'affidabilità totale delle sue progettazioni e costruzioni: delle 1.250 realizzate nel corso degli anni, la maggior parte navigano ancora.

Le imbarcazioni che escono dal cantiere Dellapasqua vengono fatte su misura per il cliente, e sempre su richiesta del cliente vengono approntate modifiche interne. Il tutto senza l'aiuto di uno studio tecnico che prepara i particolari al computer, ma attraverso una **progettazione disegnata a mano**. Inoltre, presso il cantiere non si effettuano permuta di barche di altri

costruttori, ma si vendono soltanto le proprie, perché *“di quelle si sa e si può garantire la sicurezza, senza mentire su quelle degli altri”*.

La serietà e l'affidabilità sono punti di forza anche per quello che riguarda l'usato, con modelli che si rivalutano nel corso del tempo: un modello DC di venti anni fa costa di più oggi di quando venne venduto nuovo. **Secondo il mercato della nautica, dunque, una imbarcazione di marca DC è un ottimo investimento, garantito sempre negli anni**. Questo anche per la cura dei particolari e degli accessori dei cabinati, per cui ogni modello non è mai simile ad un altro.



Al mio cliente, che adesso ha più di 80





*anni, ha il DC9 numero 6 dal 1976, ancora quello da 33 anni¹¹
Giancarlo Della Paqua*



Nelle parole di fornitori e collaboratori, un'altra testimonianza della qualità del lavoro svolto in 50 anni da Giancarlo Dellapasqua e dalla sua famiglia.

“È proprio grazie a Dellapasqua che 45 anni fa è nata la nostra attività, eravamo molto amici ed io gli avevo comprato una barca usata.

Giancarlo aveva la necessità di mettere dei piccoli frigo sulle sue barche, a quel tempo un oggetto del genere non esisteva, noi eravamo rivenditori di un frigo Indesit e quando la casa costruttrice smise di produrli perché credeva di non avere abbastanza mercato, noi acquistammo le attrezzature, formammo il personale e fondammo una ditta a Sant'Agata Feltria di Pesaro.

Il nostro piccolo frigorifero Mivis, voluto

prima di tutto da Giancarlo, fece il giro del mondo, conquistando il mercato nella nautica, nel settore alberghiero e nei pullman da turismo, ha fatto crescere l'azienda, una realtà con all'attivo più di 100 dipendenti.

Oggi ci siamo ritirati, la ditta che ora si chiama Indel Marine produce ancora frigo per la nautica.

Siamo orgogliosi di aver scritto con Giancarlo un piccolo pezzo della sua storia”.

F.lli Minguzzi

Camping Boat - accessoristica

“La nostra azienda collabora con il cantiere Dellapasqua dalla metà degli anni '80. Già nostro padre in quegli anni apprezzava e stimava il signor Giancarlo, sia per la sua professionalità che per le doti umane.

Anche oggi, io Ombretta e Daniele che siamo la nuova generazione, stimiamo il signor Giancarlo come grande imprenditore (come la sua azienda dimostra) e intratteniamo ottimi rapporti con tutta la famiglia Dellapasqua, sia di lavoro che personali.

Ricordiamo con affetto quando ancora adolescenti, accompagnavamo nostro padre presso il cantiere, e questo ci fa sentire



DC 13 Elite

Importanti testimonianze

ancora più in sintonia”.

Ombretta Amici - Amici Atos Snc Arredi

“Conosco il cantiere Dellapasqua dal 1980, è stato uno dei miei primi clienti. Quando ero alle mie prime esperienze lavorative, ebbi la fortuna di incontrare il signor Giancarlo che si dimostrò essere una persona molto disponibile e affabile, facendomi sempre sentire a mio agio. Sono trascorsi diversi anni e tra noi continua un proficuo rapporto di lavoro basato sulla reciproca stima.

Quando di tanto in tanto visito personalmente il cantiere, è per me un piacere incontrare e stringere la mano al signor Giancarlo Dellapasqua, un uomo che con capacità e intelligenza ha realizzato il suo sogno”.

Verter Casadio, titolare di Le Tre Vu srl Articoli tecnici industriali

“Sono entrato ufficialmente nel mondo della nautica circa 15 anni fa. Uno dei primi cantieri con il quale ho avuto un rapporto di lavoro, è stato proprio il cantiere Dellapasqua, che era nostro cliente già da

un paio di lustri.

Non posso dimenticare la cortesia con la quale il signor Giancarlo mi ha accolto nel suo ufficio la prima volta.

Le fotografie appese alle pareti delle barche da lui costruite a partire dai primi anni Sessanta, raccontavano tutte un pezzo di storia della nautica da diporto da cinquant'anni a questa parte. E i primi anni di vita del cantiere, come lui stesso mi aveva

raccontato, sono stati anni pionieristici, anni dove la passione, il rispetto e l'amore per il mare venivano prima di tutto. Inutile dire che le trattative per vendere i motori non sono mai state facili, ma ascoltare dalla voce del signor Giancarlo storie importanti o semplici aneddoti della sua vita di costruttore mi hanno sempre procurato un piacere ineguagliabile e probabilmente hanno contribuito a far nascere e coltivare



DC 14 Elite

in me quella passione per tutto ciò che circonda il mondo della nautica”.

**Giancarlo Pittaluga,
Ranieri Tonissi spa - MAN**

“Con queste parole speriamo di contribuire a dare il valore che merita ad uno dei più grandi pionieri della nautica. Il nostro rapporto di collaborazione con il cantiere nautico Dellapasqua è iniziato negli anni 1985/86,

con la fornitura di alcuni accessori elettronici, fino a diventare fornitori ed installatori come P.M. Marina s.n.c. di tutta la strumentazione elettronica, ed oggi come fornitori di tutti i prodotti costruiti da Quick srl. Il rapporto con la famiglia Dellapasqua è stato sempre ottimo: ne apprezziamo in particolare la disponibilità, la gentilezza, l'onestà e la dedizione al lavoro. A Giancarlo Dellapasqua va la nostra più grande ammirazione. È un grandissimo

imprenditore che in 50 anni non ha mai conosciuto crisi, che ha venduto oltre 1.000 imbarcazioni, che ha saputo innovare e dosare i suoi investimenti senza mai esagerare e, cosa ancora più importante, è rimasto una persona a cui basta una stretta di mano per tenere fede a qualsiasi tipo di accordo”.

**Alfonso Peduto e Michele Marzocco
Quick srl
accessori tecnici per la nautica**

“Sono onorato di poter parlare della storia del cantiere Dellapasqua. Conosco personalmente Giancarlo, “il Maestro”, come affettuosamente io lo chiamo e come lo presento alle nuove generazioni della nautica. La nostra è una conoscenza “vecchia” di circa 30 anni. Pochi, visto l'approssimarsi dei 50 anni del cantiere. La fiducia che Giancarlo mi ha sempre dato all'interno della sua struttura è motivo di grande orgoglio per me. Le cose che ho imparato attingendo alla sua fonte di saggezza sono state di guida nel mio percorso professionale. Siamo stati insieme alla sua signora a Miami, alcuni anni fa, durante un salone americano ricordando la storia del cantiere che è poi quella della nautica. Le emozioni dei primi



vari, le prove con i nostri generatori Mase, che lui personalmente ha contribuito a mettere a punto, contribuendo a farli così diventare professionali e affidabili. Poi Mirco che ha continuato nel segno del “Maestro”. Un passaggio dolce, impercettibile, ma un segno di grande continuità. Nello scrivere queste poche righe di una lunga storia, un grande brivido di emozione mi percorre ed auguro alla famiglia Dellapasqua un futuro lungo e luminoso”.

Dino Salvemini – Mase Generators – gruppi elettrogeni

“Da quando la Vetus Italia è nata, nel lontano 1977, esiste un rapporto di stima e collaborazione con il cantiere Dellapasqua, intatto da allora. È un’impresa di famiglia. Una famiglia completamente assorbita nella complessa gestione di tutte le attività del cantiere: dall’ufficio tecnico, agli acquisti, fino alla contabilità, vendite e produzione. In cima, il signor Giancarlo a supervisionare tutte le funzioni, con un occhio attento, in particolare nella produzione, dove le maestranze sono sempre le stesse anno dopo anno.

Un imprenditore capace, una famiglia che ha saputo restare unita e guidare con successo

un’azienda ai vertici della nautica italiana. Un aneddoto interessante è accaduto tanti anni fa, una delle prime volte che visitavo il cantiere. In quel periodo stavo cercando di introdurre sul mercato alcuni nuovi prodotti realizzati in materiale plastico, che fino ad allora erano costruiti sempre in acciaio inox. Un’innovazione verso cui il signor Giancarlo aveva subito dimostrato interesse. Ma la sua attenta politica commerciale e cautela lo portò

a confessarmi che non voleva essere il primo cantiere a installarli. Mi chiese così di andare da altri cantieri per farli testare, cosicché dopo qualche anno avrebbero potuto essere installati sulle sue imbarcazioni. Uno sguardo sempre rivolto al futuro, con una saggia cautela, gli hanno permesso di raggiungere traguardi importanti”.

Alfredo Bini – Vetus accessori tecnici per la nautica



DC 18

yacht club

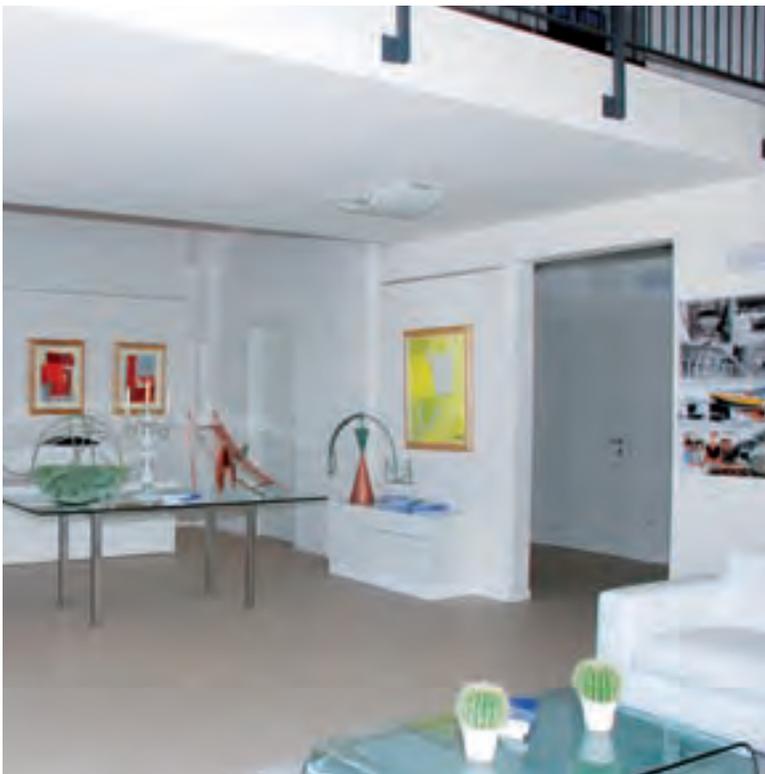
Una splendida e memorabile giornata, quella del 19 luglio 2008 per il cantiere Nautico Dellapasqua.

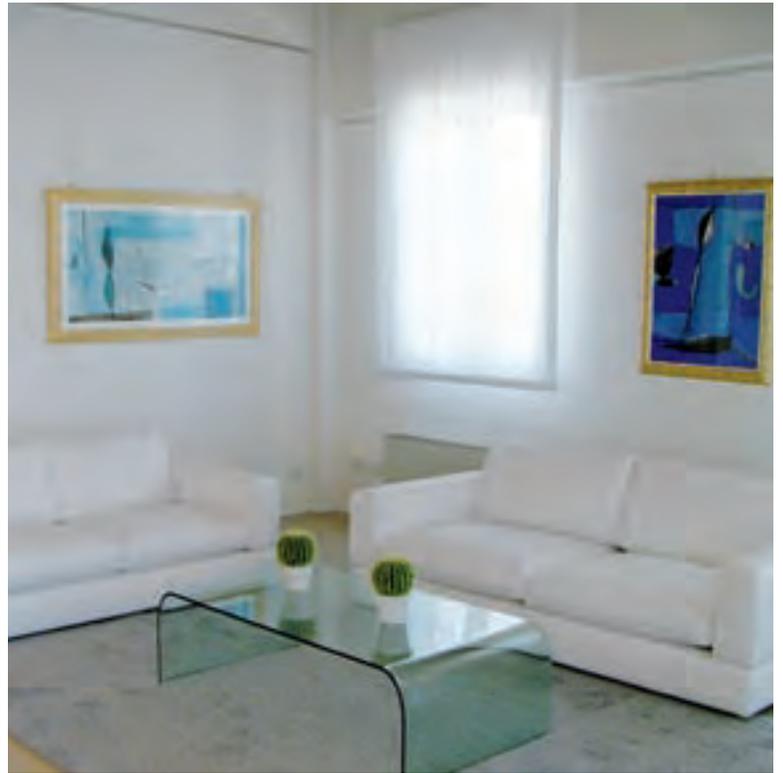
Infatti, approfittando della presentazione ufficiale di uno dei gioielli ultimi nati, il **DC 14** della fortunata serie **Elite**, affiancato dal **DC 7 Elite equipaggiato con motore Ferrari "Testarossa"** unico al mondo con motore Boxer, è stato inaugurato presso il Porto Turistico Internazionale Marinara di Marina di Ravenna lo **Yacht Club Dellapasqua DC**.

L'evento ha visto la partecipazione delle autorità locali e di tanti amici ed armatori DC venuti da ogni parte d'Italia ed oltre confine.

La struttura, che è stata pensata e costruita come punto di riferi-









mento per tutti coloro che possiedono imbarcazioni del cantiere, è situata in una posizione assai suggestiva e, come attestano le belle immagini di queste pagine, sia l'esterno che l'interno sono realizzati con la stessa attenzione e cura ai particolari che i Dellapasqua riservano alle loro celeberrime costruzioni. **Un luogo di ritrovo dove ci si possa piacevolmente intrattenere**, proprio come succede sulle imbarcazioni DC, e che oltre al divertimento e al relax offra anche occasioni di alto livello culturale.

Lo Yacht Club ospita inoltre i festeggiamenti per il 50° anno di attività del cantiere, corredato dalle opere di Umberto Mariani, confermandosi uno spazio principalmente dedicato ai clienti DC.

DEVELOPMENTS

"If you look at fashion, you'll notice classic stays elegant. It'll always work. Innovation may be dazzlingly bright and exciting, but innovations are often short-lived. Fashions change.

If you take classic-menswear trousers, they're always smart." Giancarlo Dellapasqua's words are those of a true "marine tailor". His son, Mirco adds, "Our competitors often say our hull is 'dated'. We take that remark as a compliment. You'll see boats around that are forty years old and they're as seaworthy as ever. Of course, we've made changes to our product lines, we've updated our layouts, but for our basic structure, the hulls haven't changed at all."

Giancarlo: "A few years ago, a very good friend of mine used to say 'Carlo, you too, the same hull! Always the same!', so I said: 'Well, the sea's the same isn't it?'. Boats are like the sea. If it's a good boat it'll handle all seas. If it isn't, it'll sink."

The philosophy behind DC is, if it's structural it won't need changing.

There's the traditional DC hull, the updated layout (lasting about 5 years, minimum), so boat owners don't need to change their boat frequently and the vessel's price is maintained, while also enabling a lot of customization of the interior.

Mirco adds, "The boat market is like the stock exchange. It often has its ups and downs, even storms. If the boat's good it returns. If it isn't, it won't."

When Giancarlo and Mirco talk about their work, they often use metaphors taken from other disciplines. To use yet another, one might say that entering their fibreglass and boatbuilding and finishing yards

is rather like walking through the door of a haut couture fashion house. It's fascinating just to look at the environment. Here models and drawings on the walls, there, the tools; here a shell, there a boat nearing completion or a boat that's just been finished. It's fascinating also just to look at the way the builders go about their tasks. As Giancarlo put it, "always fifteen of us, both when I used to do wooden boats and



then when fibreglass came in." Fifteen true craftsmen. Each boat differs, and each is also an excellent powerboat.

"We get the shells," Dellapasqua explains, "and we fill them.

They're ready when they reach the water. Each time, there are changes to be made to the furnishings.

We have an external furnisher who works more or

less just for us and according to our specifications.

"The problems furnishing may bring with them aren't serious, but the structure is.

If there's something wrong with the structure there's something wrong with the boat. When we design a new model, the changes are limited practically to the deck and fly bridge. The hull's the V-shaped hull we've been producing for more than 50 years!"

Ten years have gone by since the fortieth anniversary celebrations, all fully documented with photos. In one photo, we see the smiling champion motorcyclist, Loris Capirossi – a customer and a close friend of the Dellapasqua family.

It was the ideal occasion for launching the thousandth boat, commissioned by the pilots at Marina di Ravenna (a standard DC 9 model, length 10.30 m, with small changes for its special use).

Over the years, Dellapasqua has contributed to the port at Marina di Ravenna with three pilot boats. The first was launched in 1979 with its upgraded motors, and it's still going strong at the port of Bar (Montenegro) after 32,000 hours' work.

Over the last few years, five DC 8 and fifteen DC 9 models have been produced for Cuba, the yard's 'flagship' model, the DC 18, a DC 10 for the Guardia Forestale (forestry authority), a DC 16 for the Guardia Costiera (coastguards), a DC 7 Elite with a Ferrari Testarossa motor, a DC 14 Elite.

The firm has produced boats for many celebrities – even aristocrats and royals.

In 1978, Dellapasqua delivered two special edition DC 9 boats with Mercury 330 HP motors to the Al

03

developments

*fibreglass
our strengths
key endorsements
yacht club*

Sabah family, now the royal family of Kuwait. Giancarlo was officially invited to the Emirate but he couldn't go because he was too busy. He was needed in Ravenna.

The celebrations for yard's half century of activity include the unveiling of the latest Dellapasqua project, the DC 9 Elite. The DC 9 Elite is an 11-metre vessel, open, sporty, plucky, but also elegant. It was designed to appeal to young people who want fun but want it to be safe.

Maximum safety is one of the hallmarks of the entire production of the Dellapasqua yard.

At the close of 2009, the boats produced by the yard (both wooden and fibreglass) shall total 1,250, marking for an average 25 craft per year.

The Dellapasqua boatyard, located in via del Marchesato 11 in Marina di Ravenna, occupies 8,000 sq. m. (4,000 roofed).

The fibreglass plant (at nearby Punta Marina, in via dell'Idrovora) occupies 6,000 sq. m. and stands on an area of 35,000 sq. m. The company also has branches at Lavagna (Liguria).

The yard designs and produces cabin cruisers of various lengths and provides a number of services (launching, yard slipway for boats weighing up to 40 tons, and a boat park in an approx. 3,000-sq. m. building which is empty during the summer but which can house 60-70 boats, according to sizes, during the winter months).

Once more, Giancarlo look ahead, "In fifty years' time I'll be long gone, but the sea will still be here, and there'll still be boats, big and small.

Perhaps there'll be a revolution we can't imagine.

Perhaps they'll be round and they'll rotate as they travel. Even so, it's still the sea, and boats will need to be built."

These are the words of a man who knows a great deal about an extremely demanding line of business.

Giancarlo knows that if you haven't got the passion for it, you can't validly take up the challenges the sector poses.



FIBREGLASS

"The first fibreglass DC 9 came out in 1976; the first DC 13 in 1978; the first DC 11 in 1981; the first DC 8 in 1986; the first DC 15 in 1988; the first DC 18 in 2001; the first DC 14 in 1992; the first DC 12 in 1993; the first DC 16 in 2000; the first DC 7 in 1978; the first DC 10 in 1983. That's it. That's the history of our fibreglass boats."

Giancarlo Dellapasqua remembers it all, infallibly – when the boats were built, for whom... After all, how could anyone forget the arrival of fibreglass, which revolutionized the boat sector?

"As far as we were concerned, when fibreglass came in, in the early seventies, it was something, to put it mildly, quite extraordinary.

The first boat was the DC 6. Then, in 1976 came the DC 9 and in 1978 the DC 7, which was the result of lengthening the earlier DC 6.

"Then came the wooden DC 13 Fly in 1978. It's still sailing today.

I built it myself, from top to bottom, like the others. It was the last wood-built boat to leave the yard.

"All the DCs built after 1980 have been based on already existing fibreglass models.

At first, I relied on Plaver, a firm in the Bergamo area that was a leader in the fibreglass sector.

"I then started building them myself. I benefited from the experience of Mr Piero Monzio Compagnoni, who I called my "man with the golden arm." He used to work for Plaver.

Then he became a key employee of ours, heading the fibreglass division and as a pattern-maker – very skilled and extremely reliable.

"Monzio Compagnoni also played a key role in that he trained the Viscuso brothers, who, from the eighties on, teamed up with us on the fibreglass side.

They were originally employees. Then they started up their own workshop and joined the small businesses sector.

"It was like plastic surgery, building the DC 11, DC 12, DC 13 Elite, DC 14, DC 15, DC 16 and DC 18

models based on the same hull – the DC 13 –, which we'd broaden out, lengthen, reduce.

"As the years went by and production grew, more and more models were added to make up the entire range of products, not to mention our attention to ongoing enhancement of the quality of our products; so we needed to set up a structure capable of undertaking the fibreglass building work.

We therefore decided to buy another 2,000 sq. m. shed four kilometers from Marina di Ravenna.

The floor space is now 6,000 sq. m., and it stands on a land area of 35,000 sq. m. That way we could make sure everything was done to perfection. Which is the way things have to be done.

"It means more time and money, sure.

But the important thing is the end result: product quality!

"You won't find osmosis in any of my boats. Osmosis ruins the fibreglass.

The boats won't keep afloat, and, from the safety angle, hundreds of our boats have struck reefs and piers but none have sunk.

That's a result only our DCs can boast! There's been an immense amount of satisfaction in the work we've done over the years, and we're still at it today. One new project is the new DC 9. There have been 500 boats, some wooden and others fibreglass.

It's certainly the most well-known boat in Italy and abroad, with all its variants, whether for work, as a pilot-boat, for professional and non-professional fishermen or as a pleasure boat.

The DC 9 may be considered the evergreen par excellence of the Italian boats sector."

OUR STRENGTHS

"A motorboat is a rich man's toy. If he has a 20-metre plus boat, he'll find it's 2 metres short of his dream-boat. If it's a 20-metre minus boat, he'll be dreaming about the difference that extra metre would make!"

Dellapasqua explains, "If you have 7 you want 8 and of you have 8 you want 9 and so on, up to 20. From then on, you'll only be happy if you double the



increment. From 30 on you'll want to triple the increment, 3-4 metres.

If you have 60 metres, you'll order a 65-metre boat. It's like a toy you give to a child.

He'll play with it for an hour or so and then he'll get tired of it. With boats, it's not an hour or so. Just a few years, that's all. Then you start looking for something longer."

Giancarlo Dellapasqua takes pride in the fact that customers on the lookout for quality get what they want. His boats are designed and built for reliability. Of the 1,250 boats he's built, most are still seaworthy.

The boats that leave the Dellapasqua yard are tailored to customer needs.

Modifications to the interiors are designed according to customer specifications. There are no engineers with computers to design the details.

The drawings are done by hand. The yard doesn't arrange part-exchange deals involving boats from other yards.

It only sells boats produced by the Dellapasqua yard, because "we know what we're dealing with and we can provide all safety guarantees, without misleading people about the products of others."

The strengths of the Dellapasqua yard consist in its professional approach and reliability. This goes for its second-hand boats – models that appreciate over time.

A twenty-year-old DC will sell for more now than it did when it was new.

In boat market terms, DC models are an excellent investment, with the kind of guarantee that'll last years.

Then there are the details and accessories for cabin cruisers. No two models are ever alike.

KEY ENDORSEMENTS

Suppliers and other partners speak of the quality of the work of Giancarlo Dellapasqua and his family and their track record over a period of 50 years.

03

L'evoluzione
fibreglass
our strengths
key endorsements
yacht club

"Our activities started up 45 years ago thanks to Dellapasqua. We were great friends, and I bought a second-hand boat from him.

"Giancarlo needed to fit out his boats with small refrigerators. At the time, there were no such things. We dealt in a type of Indesit refrigerators. When Indesit stopped producing them because they reckoned the market was too small, we bought the equipment, trained our staff and founded a company in Sant'Agata Feltria in the province of Pesaro-Urbino.

"Giancarlo was our very first customer for the small Mivis refrigerator.

Mivis then became an internationally successful item, and made big inroads into the boatbuilding, hotel and coachbuilding (touring buses) sectors. This product boosted the company, with its more than 100 employees.

"We no longer operate in that field. The company, now called Indel Marine, still manufactures small refrigerators for boats.

"We're proud to have worked together with Giancarlo, and to have played at least a small part in his company's history."

F.lli Minguzzi
Camping Boat (accessories)

"Our company has worked together with the Dellapasqua yard since the mid-eighties. Our father respected and admired Giancarlo, both because of his professional approach and his personal qualities. I, Ombretta and Daniele, we who belong to the younger generation, have in turn learned to respect Giancarlo and we consider him a great entrepreneur (and his

company is living proof of his greatness!).

Our working and personal relations with the whole Dellapasqua family are excellent.

"We look back fondly to when, together with our father, as teenagers, we paid visits to the yard. This memory, too, brings us even closer together."

Ombretta Amici - Amici Atos Snc
(fittings and furnishings)



"I've had dealings with the Dellapasqua yard since 1980. The yard was one of my first customers. In the very early days of my career, I was lucky to meet Giancarlo, who was very easy to get on with and very willing to lend a hand when he could. I always felt at my ease in his presence.

Nowadays, years later, our working relations are as fruitful as ever, and are based on our respect for each

other.

When, occasionally, I pay a visit to the yard, it's always a pleasure to meet Giancarlo Dellapasqua and shake his hand. He has capably and intelligently made his dream come true."

Verter Casadio, proprietor of Le Tre Vu srl
(technical articles for industry)

"I officially entered the boatbuilding sector about 15 years ago. One of the first concerns I had dealings with was the Dellapasqua yard. The yard had been one of our customers for a decade or so. I will never forget the courtesy of Giancarlo when he welcomed me into his office the first time. On the walls were photographs of the boats he'd built from the early sixties on.

They each had a story to tell as single episodes in the history of the pleasure boats sector, covering the last fifty years or so. What's more, the early years of the yard were pioneering times, as he explained to me.

What came first was total commitment and respect and love for the sea. I need hardly add that selling our motors was never an easy task.

But to hear Giancarlo's voice as he tells me perhaps something important, or just an anecdote, connected to his life as a boatbuilder, is an experience one can truly treasure. Actually, his stories probably contributed to my own passion for all things nautical."

Giancarlo Pittaluga,
Ranieri Tonissi spa (MAN Diesel)

"We hope that, with these words, we can convey something of the merit and worth of one of the great

pioneers of the boatbuilding world. Our relations with the Dellapasqua yard began in 1985-6. We supplied some electronic accessories. Then, as P.M. Marina s.n.c., we became the suppliers of all the electronic equipment.

Today, we supply all products constructed by Quick srl. We've always had excellent relations with the Dellapasqua family, whom we admire for their kindness and willingness to lend a hand, not to mention their honesty and dedication to their work.

Our esteem for Giancarlo Dellapasqua is most considerable. He's an entrepreneur of the very first order. In 50 years, his company has never had to face a crisis. He's sold more than 1,000 craft of various sizes. He's shown himself to be a capable innovator and a sound investor – one who knows how to invest without exceeding limits. But, more importantly, he's the kind you can shake hands on a deal with, however large or small, and come away knowing he'll keep his side of the bargain."

Alfonso Peduto and Michele Marzocco
Quick srl
(technical accessories for boatbuilders)

"It is an honour for me to speak about the history of the Dellapasqua yard. I'm personally acquainted with Giancarlo, or 'il Maestro', as I call him, and as I present him to the up and coming younger generation of boatbuilders.

As acquaintances go, it's been a long time – an 'old' acquaintance cultivated over a period of roughly three decades. Not much, if you consider the half-century the yard's been going. The trust Giancarlo

has always placed in me has always been something of a feather in my cap. The things I've learned from him, as a source of true wisdom, have guided me in my own career.

We – I, Giancarlo and Giancarlo's wife – were in Miami together some years ago at an American trade fair. We reminisced on the history of the yard, which, all things considered, embodies the history



of boatbuilding, on the emotional experience of a first launch, and also on the trials with our Mase generators – which he personally had a hand in perfecting, upping their quality and reliability as products.

Then Mirco, who has followed in the 'Maestro's' footsteps.

A smooth transition, discreet, but clearly visible in

its remarkable continuity. I hope these few lines convey something of the intensity of my feelings when I think of the Dellapasqua family. I only hope their inspiring successes shall continue well into the future."

Dino Salvemini – Mase Generators (generators)
"Vetus Italia started up years and years ago, in 1977.

Since then our relations with the Dellapasqua yard have been based on esteem and a team spirit. Theirs is a family-run concern. The family is absolutely dedicated to the complex task of running a yard and all its activities, from top to bottom, including the technical office, purchasing, accounting, sales and production.

Overseeing everything, Giancarlo, with a sharp eye on all aspects, and especially production, where, while the years go by, the skills remain the same. Giancarlo is a capable businessman.

His family has managed to rally round, and it unfailingly manages the company and its successes as one of the top boatbuilding concerns in Italy. I have an interesting anecdote. It goes back to one of the first times I visited the yard. At the time I was trying to find a market for certain new plastic articles which had, up to then, been manufactured with stainless steel.

It was in other words, an innovation, and Giancarlo immediately showed an interest.

However, the cautious approach he displayed in his commercial policy led him to confess to me that reckoned his shouldn't be the first yard to install them.

03

L'evoluzione
fibreglass
our strengths
key endorsements
yacht club

He asked me to go to other yards and test them there. He might then install them himself in a few years' time on his own boats. He always looks forward, but cautiously. His ability in this regard has enabled him to achieve a very great deal indeed."

Alfredo Bini – Vetus
(technical accessories for boatbuilders)

YACHT CLUB

For the Nautico Dellapasqua boatyard, 19 July 2008 was, indeed, a memorable day.

On the occasion of the official unveiling of one of the latest masterpieces of the highly successful Elite series, the DC 14, and the DC 7 Elite (with its Ferrari "Testarossa" motor, the only model with boxer motor), the Dellapasqua DC Yacht Club was also inaugurated at the international marina, Porto Turistico Internazionale Marinara, at Marina di Ravenna.

The event was attended by representatives of the local authorities, and many friends and DC boat owners from all over Italy and beyond.

The structure was designed and built as a point of reference for all owners of Dellapasqua boats. The location is, as can be seen from the fine photographs included here, an attraction in its own right.

Both the interior and exterior have been constructed with the same attention to detail the Dellapasqua family puts into its renowned boats.

This rendezvous point is more than just, like the DC boats themselves, a pleasant environment where one can relax and enjoy life. The structure also serves as a venue for top cultural events.

As a space dedicated above all to DC customers, the Yacht Club – adorned by the works of Umberto Mariani – is also the venue for the yard's fiftieth anniversary celebrations.

CAPTIONS AND QUOTES:

page 44:

"A good boatyard pulls through all difficulties. Other-



wise, it immediately sinks. If a boat goes down, it's not the sea's fault. It's the fault of the builders' yard", Giancarlo Dellapasqua

page 45:

The yard, today, (interior and exterior view) in via Del Marchesato, 11, Marina di Ravenna (Province of Ravenna)

page 47:

1999_Fortieth anniversary celebrations. The well-attended celebrations saw the launching of the thousandth DC boat – a DC 9, the third pilot boat for the port's pilot service. Motorcycle ace, Loris Capirossi, a customer and friend, also attended the event.

page 51:

The 5,000 sq. m. area facing the canal is equipped for hauling and launching activities, and features a 50 sq. m. berthing place for ten boats. An area of 3,000 sq. m. serves as a boat park.

page 51:

DC Vetroresina Srl (premises)

page 57:

Illustrating the state of the rudders, propellers, shafts and supports of a DC 10 after a violent collision with reefs at cruising speed.

The hull suffered none of the damage which otherwise would have most definitely sunk the boat.

Page 60:

"All my boats have been built by modifying, broadening out and lengthening previous models, by means of what we might well call surgical operations", Giancarlo Dellapasqua

Page 63:

One of my customers, now aged more than 80, has had the DC 9 (no. 6) since 1976. The boat's still his after 33 years", Giancarlo Dellapasqua

04

La famiglia

Guardando le fotografie di queste prime pagine, che ritraggono Giancarlo Dellapasqua assieme alla moglie, la signora Franca e ai loro tre figli Mirco, Patrizia e Serenella, il primo pensiero che passa per la mente è quello di una famiglia profondamente unita.

Lo si capisce dalle pose: marito e moglie sempre vicini come fossero una cosa sola, la figlia più piccola in braccio o per mano, i due più grandi sempre prossimi ai genitori. Lo stesso lo si può notare tra i tre fratelli: l'affetto e la complicità grandissime che li legano traspare in ogni immagine.



*"Io mi sono sposato il
29 dicembre del 1960 e da
subito mia moglie è stata
vicino a me per tutte le
decisioni che riguardavano
il mio lavoro"*

Giancarlo Dall'acqua



Più avanti, quando alla famiglia si unisce Stefano, marito di Serenella, e poi con l'arrivo dei **quattro nipoti di Giancarlo, Alessandro e Andrea** (figli di Patrizia), e **Francesco e Maria Sole** (figli di Serenella e Stefano), lo spirito che lega tutti i membri della famiglia, anche quelli acquisiti, rimane sempre lo stesso, come documentato dalle belle istantanee delle pagine seguenti.

Sicuramente la storia delle imprese lavorative di Giancarlo Dellapasqua è indissolubilmente connessa a doppio filo con quelle della sua famiglia, di sua moglie prima e dei suoi figli poi.

Anzi, viene quasi da pensare che senza di loro tutto avrebbe potuto essere diverso.

Giancarlo sa cosa vuol dire avere accanto una donna, anche lei romagnola di Rimini, anche lei con lo stesso spirito combattivo del marito.

Una donna che da quasi cinquant'anni vive con un uomo che ha consacrato la sua vita al lavoro, e che con lui ha condiviso i sogni e i traguardi raggiunti in una lunga carriera che ancora oggi continua.

“Io mi sono sposato il 29 dicembre del 1960 – ricorda commosso Giancarlo – e da subito mia moglie è stata vicino a me per tutte le scelte che riguardavano il mio lavoro. Quando decisi, sempre in quel primo periodo, di fare il gran salto e di passare da dipendente ad imprenditore di me stesso, non ha esitato ad appoggiare la scelta che

*Nella pagina di sinistra:
1984_ Villa Pamphili, Roma
Giancarlo Dellapasqua assieme alla moglie Franca è premiato
con una medaglia d'oro come "leader del lavoro"*

*In questa pagina:
1975_ Sardegna
Giancarlo e i figli Patrizia, Serenella e Mirco*

*1973_ la famiglia Dellapasqua in gita ad Asiago.
I coniugi Dellapasqua erano soliti alternare un anno
in vacanza con i figli in montagna ed un anno soli in
crociera, godendosi un po' di relax in intimità*



avevo fatto e mi ha spronato ad andare avanti. Nell'appartamento dove abitavamo insieme c'era una stanza in più, nella quale ogni tanto veniva ospitato Ambrogio Carnevali perché non facesse tutti i giorni avanti e indietro il tragitto tra Bellaria, dove abitava, e Marina di Ravenna, dove avevamo il nostro cantiere".

La storia della famiglia Dellapasqua è simile a quella di tutte le altre famiglie italiane di quel periodo, che vedeva il nostro Paese in pieno boom economico. Un periodo in cui nasceva e presto si diffondeva una vera e propria passione per la nautica, in cui i modelli DC si sarebbero in altrettanto breve tempo affermati con incredibile successo, oltrepassando di



fama i confini nazionali con richieste in tutto il mondo.

Storia, quella di questa famiglia, che è stata premiata da cinquant'anni di solida e rinomata carriera, tanto che proprio nel 2008 a Giancarlo è stato conferito il **Timone d'oro**, prestigiosa onorificenza per l'eccellenza nel settore e per il suo impegno nel mantenere alta la fama di Ravenna nel mondo.

La signora **Franca** ha accompagnato Giancarlo Dellapasqua in tutti questi anni, sempre sorridente accanto a lui,

a casa come nelle occasioni mondane, sostenendolo sempre con la sua forza, perfettamente a suo agio nel ruolo di moglie e di madre, con i tre figli impegnati tutti nell'azienda di famiglia.

Lei stessa, per oltre vent'anni, ha curato personalmente la realizzazione delle cuscinerie e delle tende di numerose imbarcazioni, finché la mole di lavoro, negli anni '80, spinse il cantiere ad affidarsi ad un tappezziere.

La storia, quella di Giancarlo

Dellapasqua, di un uomo che si è davvero fatto da solo partendo dal nulla, che ha realizzato le proprie idee e i propri sogni, e che è stato capace di trasmetterli ad una famiglia esemplare, tanto che i suoi figli oggi continuano l'opera iniziata più di cinquanta anni fa in un piccolo cantiere lontano dal mare, a Savignano sul Rubicone.





*In queste pagine:
alcuni momenti di Mirco, Patrizia e
Serennella Dellapasqua da piccoli*



*“**Mirco**, il mio figlio più grande, nato nel 1961, è entrato nel cantiere all’inizio degli anni ’80, dopo aver conseguito il diploma di costruttore navale all’Istituto Tecnico Nautico di Trieste”, ricorda Giancarlo. “Sin dall’inizio ha ricoperto il ruolo di responsabile generale e tecnico della vetroresina, erano ormai sette o otto anni che lavorava a tempo pieno quando c’è stata la separazione con Carnevali. Si può dire che in questi anni abbia raccolto il mio testimone, affiancandomi in ogni decisione. Anche **Patrizia**, che è del 1964, ha scelto di lavorare per l’azienda di famiglia nell’85 –*

*’86, subito dopo il diploma di ragioneria, con un ruolo importante nell’amministrazione, seguendone i delicati aspetti finanziari. L’ultima mia figlia, **Serenella**, nata nel 1972, è entrata anche lei in cantiere tra il 1991 e il 1992 con una figura professionale simile a quella della sorella appena diplomata, specializzandosi nel tempo nelle questioni tecnico-amministrative”.*

Un’azienda, per funzionare al meglio delle sue possibilità, deve essere bene organizzata, con le persone giuste che occupano il giusto ruolo, in sinergia le une con le altre nei diversi settori.

A maggior ragione se la conduzione è familiare, come nel caso del Cantiere Dellapasqua.

Un’altra figura fondamentale e insostituibile per la conduzione del cantiere è **Stefano Salvadori**, marito di Serenella. Animato da una forte passione per il mare che lo ha portato a diversi riconoscimenti in campo velistico, si occupa del rapporto con i fornitori ponendo una particolare attenzione ai materiali utilizzati per la costruzione, si occupa inoltre delle relazioni con i clienti e con i media.

i ruoli in azienda

"Serietà e professionalità sono ciò che mettiamo al primo posto nel nostro lavoro e direi proprio che noi tutti, da me a mio padre alle mie sorelle a mio cognato, formiamo un team davvero affiatato e motivato"

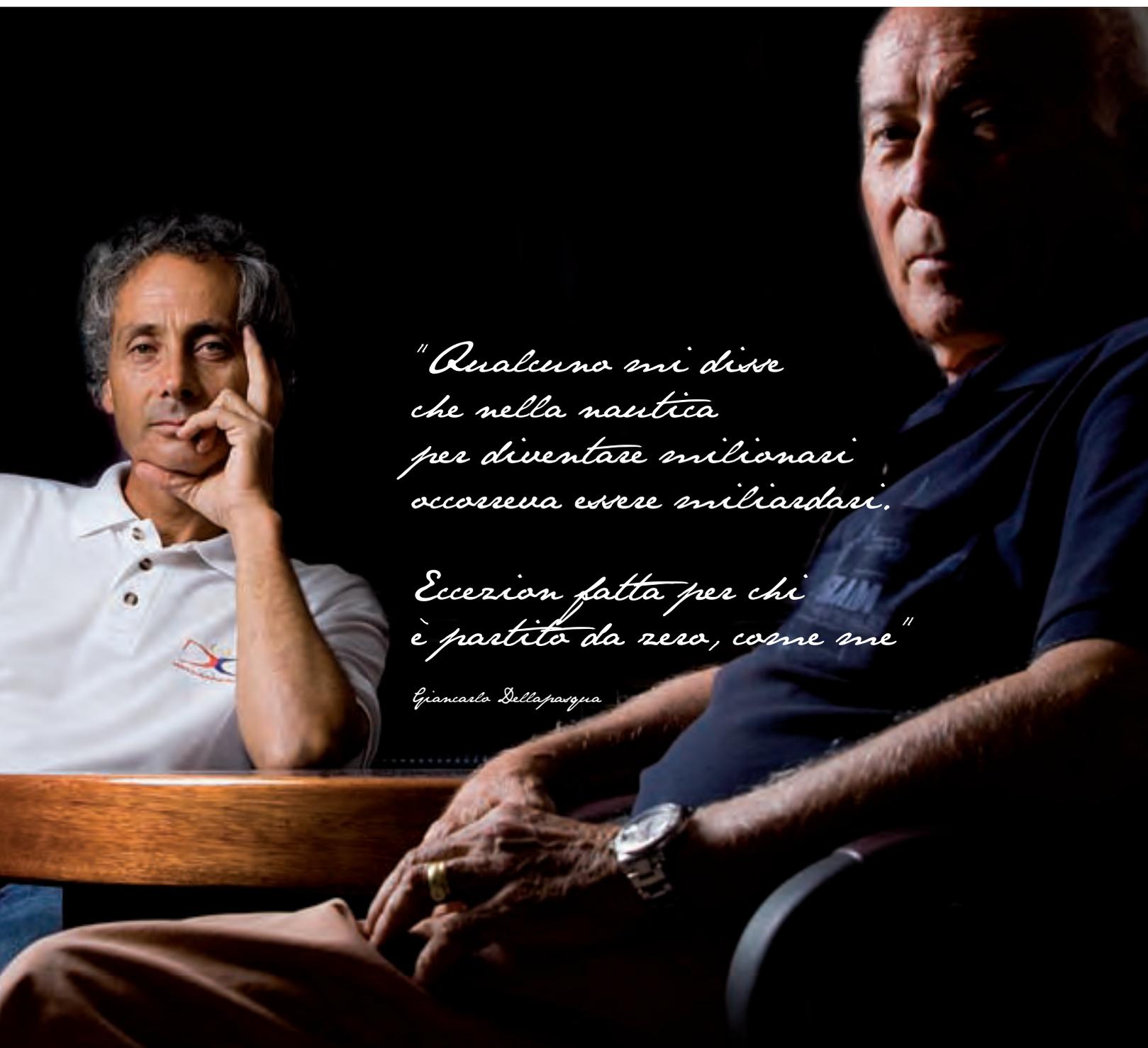
Mirco Dellapasqua



*Foto a sinistra: Patrizia, Serenella, Giancarlo e Mirco Dellapasqua
Al centro: Mirco e Giancarlo
A destra: Stefano Salvadori*



Stefano Salvadori, Mirco e Giancarlo Dellapasqua



*"Qualcuno mi disse
che nella nautica
per diventare milionari
occorreva essere miliardari.*

*Eccezion fatta per chi
è partito da zero, come me"*

Giancarlo Dellapasqua

“I miei nipoti più grandi, entrambi figli di Patrizia, sono tutti e due maschi: Alessandro che oggi ha 19 anni studia ingegneria navale e yacht design, mentre Andrea, che ne ha 17, spero intraprenda gli studi in giurisprudenza.

Serenella invece ha dato a me e a mia moglie la gioia di altri due bambini, un maschio e una femmina: Francesco che adesso ha 9 anni e Maria Sole che ha da poco compiuto i 6. Questi quattro ragazzi rappresentano il futuro dell'azienda, e tutti noi vogliamo loro un bene che non si può esprimere a parole per quanto è grande”.

Non solo marito e padre, ma anche nonno orgoglioso e felice. Sulle pareti del suo studio in cantiere Giancarlo Dellapasqua tiene appesi disegni che i suoi nipoti fecero da bambini, e che raffigurano (ma guarda un po') proprio delle imbarcazioni.



i nipoti

*Nella foto grande da sinistra a destra,
in piedi:
Stefano, Alessandro, Giancarlo, Mirco, Andrea
seduti:
Serenella, Maria Sole, Franca, Patrizia, Francesco*





Mirco Dellapasqua

"La motonautica è uno sport piuttosto massacrante,
dove l'allenamento è fondamentale.
Proprio per questo, a differenza di molti altri piloti
poco allenati, io mi sono trovato bene,
avendo fatto anni di competizioni con il windsurf,
la vela, lo sci nautico e lo sci alpino"

Mirco Dellapasqua

Nelle foto: Mirco Dellapasqua e, sullo sfondo, un suo recente progetto, il DC 9 Elite



Mirco seduto al banco in prima elementare, un giovanissimo Mirco apprendista in cantiere, Mirco in abiti da lavoro su un modello DC 8 in vetroresina, Mirco impegnato in diverse gare sportive. Nelle foto di queste due pagine c'è in sintesi tutta la vita di Mirco Dellapasqua, figlio maggiore di Giancarlo, e la sua passione più grande, sia sul lavoro che nel tempo libero: l'acqua, di mare o di



lago poco importa, da solcare e da vincere. Oggi Mirco, nato a Rimini il 25 settembre 1961, è un imprenditore del settore nautico, amministratore unico delle società C.N. Dellapasqua DC srl e DC Vetroresina srl, con il compito di supervisionare e progettare scafi e particolari in vetroresina per



l'allestimento di imbarcazioni da diporto e da "lavoro".

“Mirco ha avuto fin da piccolo la passione per le corse – ricorda il padre – e molto prima di prendere la patente nautica che come quella per le automobili non si può conseguire prima dei 18 anni, veniva sempre con me quando facevo le gare. Come dice il proverbio: ‘I figli dei gatti prendono i topi’”.

*Nella pagina a fianco,
da sinistra a destra:
1967_Mirco Dellapasqua in prima elementare*

1972_Mirco Dellapasqua in cantiere

*1986_Mirco Dellapasqua su un
DC 8 in vetroresina*

*In questa pagina:
1999_Mirco vince il
Campionato Italiano Endurance,
gara di Otranto*



In questo campo si possono infatti elencare numerosi successi, come le vittorie nella “Venezia-Montecarlo” del 1998, gara lanciata nel 1989 la cui prima edizione si disputò nel 1990, con un modello **DC 7 Elite “Eufemo”** monomotore progettato, costruito e condotto da Mirco che si aggiudica importanti riconoscimenti sia nella

classifica generale assoluta che in quella di categoria e nelle singole tappe, tra cui vincitore assoluto di velocità nella tappa Isole Eolie e vincitore assoluto di regolarità nella tappa **Gallipoli – Reggio Calabria**.

È la prima volta che un'imbarcazione di 7,5 metri partecipa a questa manifestazione, oltretutto equipaggiata

con un solo motore 435 hp Volvo Penta. Nel **campionato italiano ed Europeo Endurance Classe L3 1999**, il **DC 7 Elite Formula** monomotore, con Mirco Dellapasqua pilota e Fausto Firmiani navigatore, è in diverse tappe 1° classificato assoluto, 1° classificato di categoria e addirittura, nella tappa di Pavia, campione europeo.

In questa pagina: 1999_Otranto
Mirco Dellapasqua, pilota e Fausto Firmiani, navigatore
prova campionato italiano

A fianco:
1993_Attraversata dell'Adriatico in windsurf

1989_Attraversata dell'Adriatico in monosci

Nella foto riquadrata:
1995_Mirco impegnato in una gara di sci in notturna

Quella fu l'ultima gara di Mirco, ormai appagato dai numerosi successi e sempre più impegnato nel cantiere.

“Mio figlio ha corso moltissimo anche in windsurf – continua Giancarlo – tanto che ho la casa piena di coppe. Mentre



lavorava in cantiere con la vetroresina, si faceva i surf da solo e con quelli andava a gareggiare. Ha praticato sci nautico a

livello amatoriale, traversando l'Adriatico su monosci in due ore, e gli piaceva molto anche lo sci alpino, che ha praticato a livello

agonistico ottenendo tanto anche in quel campo, più di 150 vittorie. La sua ultima sfida in windsurf: era un sabato pomeriggio

d'agosto, negli anni '90. Io ero in banchina con Ric, il comico che faceva coppia con Gian, per consegnarli un DC 10 per andare

a Porto Garibaldi. Mirco è partito da Ravenna in surf con un DC 13, come barca d'appoggio, intorno alle 14 ed è arrivato a

Rovigno poco dopo le 21, vincendo il record assoluto in vela di traversata dell'Adriatico

in 7 ore e 20 minuti”. In 15 anni di regate in windsurf Mirco ha ottenuto oltre 300 vittorie, diversi piazzamenti nelle top ten ai campionati italiani, ha partecipato inoltre ai campionati mondiali di Cagliari nel 1986.

Oltre che per gli sport, a Mirco è nata precocemente anche la passione per il modellismo e la progettazione. “A 12 anni

– ricorda divertito – ho realizzato modelli di velieri basandomi solo sui disegni, costruendo i particolari con macchinari

professionali, partecipando e vincendo diversi concorsi di modellismo. A 14 anni, invece, ho costruito uno scafo a deriva Yole

Ok in legno con il quale ho ottenuto ottimi risultati in regate Open.



Ancora, a 17 anni, ho progettato una imbarcazione a vela, categoria Minitonner, lunga 7 metri e mezzo, e ho realizzato il modello in legno e lo stampo in vetroresina. Con quella ho vinto il concorso di modellismo dell'Istituto Nautico di Trieste".

Ed è proprio presso l'Istituto Tecnico Nautico di Trieste che si diploma costruttore navale alla fine degli anni '70.

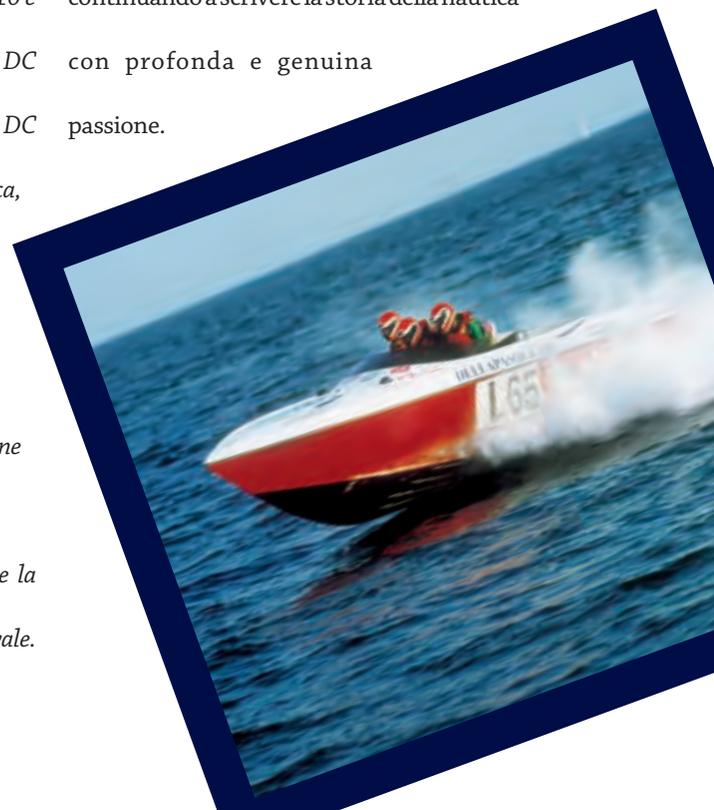
Nel 1982 Mirco entra nella società Vetroresina Ravennate in qualità di responsabile generale e tecnico, per riorganizzare l'assetto progettuale, costruttivo e gestionale della stessa, impresa portata a termine con successo.

"Nel 1992 sono diventato amministratore unico del Cantiere Nautico Dellapasqua DC"

– sottolinea ancora – “e abbiamo ottenuto ottimi risultati, come il completamento della gamma di imbarcazioni e il consolidamento della leadership nazionale nel settore. Per il diporto, progetto e realizzo così il DC 7 Elite, il DC 12, il DC 14, il DC 15, il DC 16 e il DC 18; mentre per “lavoro” il DC 7, DC 8, DC 10 e DC 15 per la pesca professionale, il DC 7, il DC 9 per le corporazioni dei piloti del porto, il DC 7 e il DC 9 per il Centro Nazionale di Ricerca, per il nucleo sommozzatori dei Vigili del Fuoco e quello per la Polizia Municipale, il DC 10 per il trasporto passeggeri e il DC 15 per i rilevamenti oceanografici in gestione dalla Guardia Costiera”.

Nel 2002 ho ricevuto con grande piacere la Laurea honoris causa in Ingegneria Navale.

“Secondo le nostre regole, oltre all'estetica e alla funzionalità, la cosa più importante per gli yacht costruiti nei nostri cantieri è la tenuta in mare”. In queste parole è racchiusa una filosofia che la famiglia Dellapasqua tramanda di generazione in generazione, continuando a scrivere la storia della nautica con profonda e genuina passione.





Nella pagina a fianco:

*1998_Mirco sul DC 7 Elite "Eufemo"
alla Venezia-Montecarlo*

*In questa pagina:
Mirco a bordo di una sua recente
imbarcazione, il DC 7 Elite equipaggiato
con motore Ferrari, con la collaborazione
dell'Ing. Mario Vincenzi*



The photographs on these first pages show a family – Giancarlo Dellapasqua, his wife, Franca, and their children, Mirco, Patrizia and Serenella. Our immediate impression is that of a marvellously close-knit family.

You see this in their postures, in all the photos. Husband and wife, inseparable. The youngest daughter in their arms or holding hands. The two elder siblings never far away. The boy and the two girls, too, seem to be made for each other.

The later photos include Stefano, Serenella's husband. Then we have Giancarlo's grandchildren, Alessandro and Andrea (Patrizia's boys), and Francesco and Maria Sole (Serenella and Stefano's boy and girl). The family bond extends outwards; with the same warmth, it embraces its 'in-laws' and 'new entries', as we can see in the later snapshots.

Giancarlo Dellapasqua's work has always merged with his family life – his wife at his side at all times. His children, when they were old enough, joined their father in this enterprise.

Indeed, one wonders, without his family, how would the yard have gone? Giancarlo knows what it is to have a woman at one's side. His wife is from Romagna too, and she shares with her husband the same strength of character.

She has been her husband's constant companion, through thick and thin, for nearly fifty years, over the years of his total dedication to his work. Then as now she shares his dreams and rejoices in the triumphs of a career that spans decades.

"Our wedding took place on 29 December 1960," says Giancarlo in a reminiscent mood. "Right from

the word go, my wife gave me all the encouragement I needed whenever I had decisions to make about the work at hand. When I decided to risk all and set up on my own, she had no hesitations, and she always urged me to look ahead. In our flat we had a spare room where Ambrogio Carnevali occasionally stayed the night so he wouldn't have to commute between Bellaria, where he lived, and our yard at Marina di



Ravenna."

The story of the Dellapasqua family resembles that of Italian families as a whole at that time. It was the height of Italy's economic boom. One aspect of the boom was the immense popularity that boating enjoyed as a pastime. The amazing success of the DC models reflected this trend to the full. Orders came flowing in. Not just from Italy but also from custo-

mers worldwide.

So Giancarlo's story is the story of his family, and the story of a robust career covering half a century, which, in 2008, led to his receiving the prestigious Timone d'oro (golden rudder) award for excellence as an entrepreneur who has effectively promoted Ravenna's renown worldwide.

Franca has never left her husband's side. We see her at home, or with him at the gala events, strengthening his hand with a smile, never far from her lips – which conveys something of her immense satisfaction, as a wife and as a mother, at the success of her husband and the dedication of her three children to the fortunes of the family concern. For more than twenty years Franca was directly involved in producing the upholstery and curtains of many of her husband's boats, until – in the eighties – the massive workload meant an upholstering firm had to be called in. Giancarlo Dellapasqua's story is truly the story of a self-made man, of a man who built his business up from scratch. Giancarlo transformed his ideas and dreams into concrete reality and, what's more, managed to transmit this energy to his children. His son and two daughters, with the sterling qualities they have inherited in such abundance, have built upon these foundations, as can be so clearly in their total commitment to the success of today's yard – a yard whose roots go back a half century, to the modest inland premises where this inspiring adventure first came into being, at Savignano sul Rubicone.

THE 'ORGANIZATION CHART'

Giancarlo: "My eldest son, Mirco, was born in 1961.

04

family
The 'organization chart'
grandchildren
Mirco Dellapasqua

Mirco joined the yard in the early eighties after getting his shipwright's diploma at the Istituto Tecnico Nautico in Trieste. From the very start, he worked as general and technical manager of the fibreglass division. He'd already been working for the yard full time when the split with Carnevali occurred. Over the years, you could say, I'd passed the baton on to Mirco. He played a part in all the decision-making that needed doing.

"In 1985-6, Patrizia, born in 1964, also decided she'd work for the family business, after receiving her qualification in accountancy. She plays an important part in administration and the delicate financial side.

My youngest, Serenella, born in 1972, also joined the team. That was in 1991-1992, her role being like that of her sister just after her diploma. Over time, she specialised in the technical and administrative side." If a company is to function well, it must be well organised, with the right people in the right place and with synergy among the various sectors. This is even truer in a family-run enterprise, like the Cantiere Dellapasqua yard. Another key role goes to Stefano Salvadori – Serenella's husband. He loves the sea, and has received various attestations regarding his skills as a sailor. He deals with suppliers, and keeps a close eye on the materials used. He also handles customer and media relations.

GRANDCHILDREN

"The eldest of my grandchildren, Patrizia's two sons, are Alessandro, now 19, who's studying marine engineering and yacht design, and Andrea, who's 17, and

who, I hope, will study law.

"Serenella has presented me and my wife with two adorable grandchildren. The boy, Francesco, is nine years old, and his sister, Maria Sole, has just turned six. Our four grandchildren represent the company's future, and we're absolutely devoted to them – there are no other words for it."

A husband, a father, a grandfather. Proud, happy.



Giancarlo has drawings by his young grandchildren on the walls of his office at the yard. Drawings of what? Boats, of course!

MIRCO DELLAPASQUA

Mirco at his desk during his first year at primary school. Mirco, hardly more than a child, working in the yard as an apprentice. Mirco, in his wor-

king outfit, on a fibreglass DC 8. Mirco the competitive sportsman. The photos in these two pages more or less sum up the life story of Mirco Dellapasqua, Giancarlo's eldest son. And also Mirco's 'consuming passion', at work and play – water, the sea, lakes. As long as it's water. Water in which to race, and win!

Mirco, born in Rimini on 25 September 1961, is now a boatbuilder and a businessman. He's the sole director of two companies, C.N. Dellapasqua DC srl and DC Vetroresina srl. He supervises design and construction both of the hulls and the fibreglass fixtures and fittings of working and pleasure boats.

"Ever since he was little, Mirco has always had this thing about racing," Giancarlo tells us, "long before he got his licence, which, as for cars, he could only get when he was eighteen. He would always be with me when I went racing. We have a saying, 'The cat's kittens catch the mice'. And what a kitten! Take the "Venezia-Montecarlo" (1998). The race was launched in 1989, the first actual race taking place in 1990. Mirco was there with his DC 7 Elite "Eufemo", a single-motor boat he designed, built and raced. He received many attestations both in overall scores and the scores by category, not to mention lap performance. He was the speed winner outright on the Aeolian Islands, Isole Eolie lap, and took the absolute best average performance on the Gallipoli-Reggio Calabria lap.

This was the first time a 7.5-metre boat took part in this event (furthermore, with a single 435 HP Volvo Penta motor).

On various laps of the Italian and European Endurance Championship Class L3, 1999, the DC 7 Elite

Formula single-motor (with Mirco Dellapasqua at the wheel and Fausto Firmiani navigating) was the absolute first on various laps and absolute first for its category, attaining the European championship score on the Pavia lap.

That was Mirco's last race. He now 'gets his kicks' from following up the company's progress. He's always at work in the yard. "My boy was also a great one for competitive windsurfing" Giancarlo recalls, "as you see from the many, many cups we have back home. While he was working with the fibreglass, he used to make his own boards and he'd compete with them. He was an amateur waterskier.

He monoskied across the Adriatic Sea in two hours. He used to go skiing in the Alps too, and has won more than 150 races.

His last windsurf competition was one Saturday, an August, in the nineties. I was on the wharf with Ric (the comic, half of the Ric and Gian comic duo), delivering them a DC 10 to go to Porto Garibaldi.

Mirco was surfing out of Ravenna with a DC 13 boat backing him up. That was about 2 p.m. He arrived at Rovigno just after 9 p.m. He'd achieved the world record sailing time across the Adriatic – 7 hours 20 minutes!" Fifteen years of windsurfing competitive events.

More than 300 victories and, on various occasions, he's been one of the top ten Italian champions. He also took part in the world championship event held at Cagliari in 1986. Mirco also took up model-making and design at a very early age. He looks back to that time with considerable pleasure, "I was 12 years old. I used to make models of sailing ships. I used

professional machinery and constructed the details just using the drawings. I took part in, and won, a number of model-making competitions.

When I was 14, I built a wooden Yole Ok keel hull, and competed very successfully in it at Open events.

"I was 17 when I designed a Mini Tonner class sailing boat of a length of 7.5 metres. I did the wooden model and the fibreglass mould. With that boat I won



the model-making competition at the Istituto Nautico in Trieste."

It was there, at that institute, that Mirco obtained his shipwright's diploma at the end of the seventies. In 1982 Mirco went to work for the fibreglass company, Vetroresina Ravennate, as general and technical manager. His task, completed successfully, was to reorganize the design, construction and manage-

ment set-up.

"In 1992, I became the sole director of the Cantiere Nautico Dellapasqua DC yard," Mirco adds, "and our results have been excellent.

We have, for example, completed the range of boats, and have consolidated our leadership position in Italy. For the pleasure boats sector, I design and build the DC 7 Elite, DC 12, DC 14, DC 15, DC 16 and DC 18. Our 'working boats' are the DC 7, DC 8, DC 10 and DC 15 for the fishing sector; the DC 7, DC 9 and DC 10 for pilot services; the DC 7 and DC 9 for the national research body, Centro Nazionale di Ricerca, and also for the fire brigade and municipal police divers' units; then there's the DC 10 for passenger transport and the DC 15 for coastguard oceanographic surveys." "I was delighted to receive, in 2002, an honorary degree in marine engineering.

Our rule is that, over and above the look and functions of a yacht, the most important thing for the boats built at our yards is their seaworthiness."

In a nutshell, that's the philosophy which the Dellapasqua family has managed to transmit from one generation to the next – as they prepare, with unremitting dedication and commitment, to write yet another exciting page in the annals of boatbuilding.

CAPTIONS AND QUOTES:

page 81:

1957_Rimini, Giancarlo Dellapasqua and his wife, Franca.

"Our wedding took place on 29 December 1960. Right from the word go, my wife gave me all the encouragement I needed whenever I had decisions

04

family
The 'organization chart'
grandchildren
Mirco Dellapasqua

to make about the work at hand."

Giancarlo Dellapasqua

page 82:

1984_ Villa Pamphili, Rome: Giancarlo Dellapasqua – with his wife, Franca – receives a gold medal, as "leader del lavoro" (work leader)

page 83

1975_ Sardinia: Giancarlo and his children, Patrizia, Serenella and Mirco; 1973_ The Dellapasqua family take a trip to Asiago.

Mr and Mrs Dellapasqua would generally enjoy a holiday in the hills and mountains with their children, alternating these family holidays with a cruise the following year in order to have to a little time just for themselves.

page 85:

The kids, Mirco, Patrizia and Serenella Dellapasqua

page 87:

From left to right: Patrizia, Serenella, Giancarlo and Mirco Dellapasqua; Mirco and Giancarlo; Stefano Salvadori

"A serious, professional approach to everything we do. That comes first. I really think that all of us – me, my father, my sisters and my brother-and-law – have formed a truly tried and tested, highly motivated team", Mirco Dellapasqua

page 89:

Stefano Salvadori, Mirco and Giancarlo Dellapasqua

"Somebody once told me, if you want to make a million with boatbuilding, you have to have a billion to start with. That may be true for some, but there are others who started out from scratch.

Me, for example," Giancarlo Dellapasqua

page 90/91

The big photo shows, from left to right, standing, Stefano, Alessandro, Giancarlo, Mirco and Andrea;



sitting, Serenella, Maria Sole, Franca, Patrizia and Francesco

page 93

Mirco Dellapasqua. Behind him, a recent project – the DC 9 Elite.

"Powerboats really take it out of you. It's a tough sport. You absolutely must train for it.

Unlike many other racers, I always felt great, precisely because I'd trained.

I already had years of experience as a competitive windsurfer, yachter, water-skier and skier", Mirco Dellapasqua

page 94:

1967_ Mirco Dellapasqua during his first year at primary school; 1972_ Mirco Dellapasqua at the yard; 1986_ Mirco Dellapasqua on a fibreglass DC 8

page 95:

1999_ Mirco wins the Otranto European Endurance Championship race

page 96:

1999_ Otranto: Mirco Dellapasqua at the wheel with navigator, Fausto Firmiani (Italian championship trial)

page 97:

1993_ Windsurfing across the Adriatic; 1989_ Monoskiing across the Adriatic; framed photo: 1995_ Mirco during a night-time skiing race

page 98:

1998_ Mirco on the DC 7 Elite "Eufemo" during the Venezia-Montecarlo race

page 99:

Mirco on one of his recent boats, the DC 7 Elite, fitted with a Ferrari motor, with the aid of engineer, Mario Vincenzi



cronologia dei primi modelli *chronology of the early models*

legno wood

fuori bordo
con carena piatta
flat bottom outboards

modello model	lunghezza length	motore motor	anno year
1° DC 4	4,50 mt	50 hp	1959 - 1962
2° DC 3	3,65 mt	30 hp	1959 - 1962
3° DC 4	4,00 mt	40 hp	1959 - 1962
4° DC 5	5,20 mt	75 hp	1959 - 1962

mese/anno
month/year

carena Hunt
Hunt hull

gruppo
poppiera
stern drive

1° DC 5	5,20 mt	1 100 hp	8 1962
2° DC 4	4,50 mt	1 60 hp	9 1962
2° DC 4	4,00 mt	1 50 hp	9 1962
1° DC 6	6,35 mt	1 110 hp	1 1963
1° DC 8	8,35 mt	2 150 hp	9 1965
1° DC 7	7,35 mt	2 120 hp	1 1966

entro bordo
inboard

1° DC 10		2 170 hp	9 1966
1° DC 11		2 190 hp	8 1971
1° DC 9 (ex DC 8)		2 190 hp	8 1971
1° DC 12 (ex DC 11)		2 250 hp	7 1971
1° DC 13 (ex DC 12)		2 500 hp	7 1978

segue modello in VTR
the resulting fiberglass model

vetroresina fiberglass

1° DC 6		2 200 hp	3 1972
1° DC 9		2 200 hp	4 1976
1° DC 7 (dal / from the DC6)		2 200 hp	10 1978
1° DC 13		2 1000 hp	10 1979
1° DC 11 (dal / from the DC 13)		2 400 hp	9 1981
1° DC 10		2 220 hp	3 1984
1° DC 8 (dal / from the DC 7)		2 200 hp	10 1986
1° DC 15 (dal / from the DC 13)		2 800 hp	5 1988
1° DC 14 (dal / from the DC 13)		2 600 hp	4 1992
1° DC 12 (dal / from the DC 13)		2 500 hp	8 1993
1° DC 18 (dal / from the DC 13)		2 1050 hp	5 2000
1° DC 16 (dal / from the DC 13)		2 800 hp	8 2000

05

la flotta
the fleet

dal 1959 sono state costruite 1250 barche

1000 in vetroresina, di cui:

since 1959, 1,250 boats have been built, 1,000 fibreglass, of which:

n. 420	DC 9
n. 230	DC 10
n. 100	DC 11
n. 150	DC 13
	DC 14
	DC 16
	DC 18
n. 100	DC 7
	DC 8
	DC 6

DL 6



1964_legno / wood



1967_legno / wood



1969_legno / wood

DL 7 open



open_1967_legno / wood



open_1979



Elite_oggi / today

DL 7 sedan



1966_legno / wood



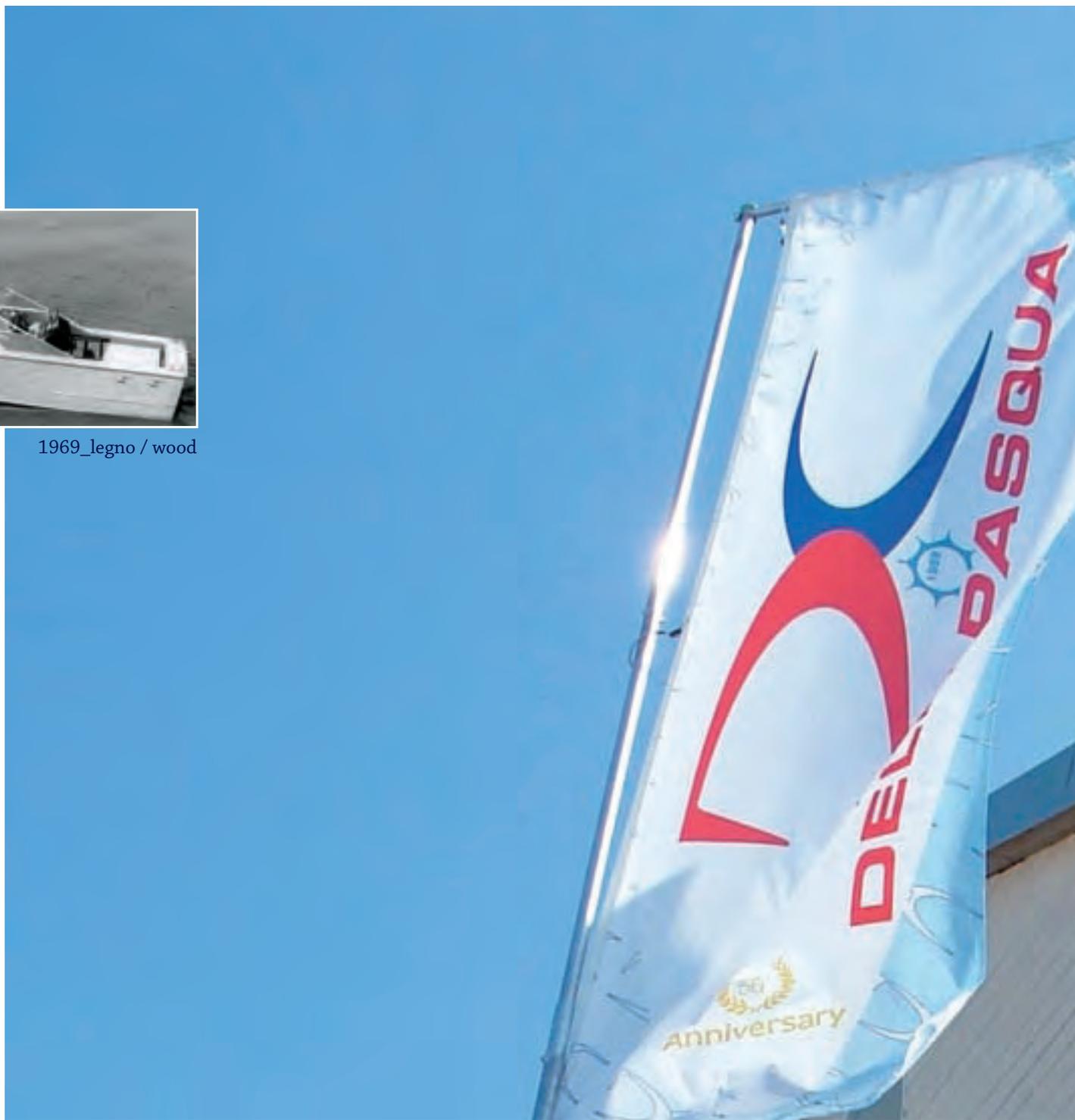
1978



oggi / today



1969_legno / wood



DC 8



1965_legno / wood



1986



1986_open

DC 9



1971_legno / wood



1977



1983

DC 10



1966_legno / wood



1967_legno / wood



1984_DC 10 Fly





oggi / today



1993



oggi / today



1984



1990



1998



oggi / today

DC 11



1971_legno / wood



1976_legno / wood



1981

DC 12



1973_legno / wood



1993



2004

DC 13



1979



1981



1987



1989



2000



oggi / today



oggi / today

DC 13 Elite



oggi / today

DC 14



1992



2000



oggi / today

DC 14 Elite



oggi / today



DC 15



1988



1997



1999

DC 16



DC 16_oggi / today

DC 16 Elite



DC16_Elite_oggi / today

DC 18



2000



oggi / today

2008_Salone di Genova trade fair,
group photo of the entire staff of DC.

From left to right, sitting:
Mirco Dellapasqua with his nephew, Francesco,
Stefano Salvadori and Giancarlo Dellapasqua

From left to right, standing:
Gianni Cammarota (Naples agent),
Gianmarco Albani (Lavagna agent),
Alessandro Dellapasqua, Luca Albani,
Antonello Porello (Piedmont agent),
Mario Legat (Switzerland and Eastern Europe agent)

2008_Salone di Genova foto dello staff DC al completo.

Da sinistra seduti: Mirco Dellapasqua con il nipote Francesco, Stefano Salvadori, Giancarlo Dellapasqua.

Da sinistra in piedi: Gianni Cammarota (collaboratore di Napoli), Gianmarco Albani (collaboratore Lavagna), Alessandro Dellapasqua, Luca Albani, Antonello Porello (collaboratore Piemonte), Mario Legat (collaboratore Svizzera ed Est Europa)





Un ringraziamento speciale per questi cinquant'anni a tutti i miei dipendenti, ai fornitori, agli ufficiali dell'Ufficio Naviglio della Capitaneria di Porto di Ravenna, in particolare ai comandanti con i quali negli anni si è costruito un rapporto di affetto e amicizia.

Un sincero grazie a tutti i nostri affezionati clienti che hanno sempre manifestato grande fiducia nel nostro lavoro e a tutti coloro che hanno contribuito alla storia di questo piccolo grande cantiere.

Un saluto al Corpo Piloti di Ravenna in particolare al capo indiscusso Filippo Bongiovanni, che mi ha dato l'opportunità di fare il DC 9 PILOTINA in dotazione dal 1979. Sono state realizzate tre pilotine, una ogni 10 anni, la terza è stata proprio la millesima barca prodotta e varata in concomitanza con la grande festa per i quarant'anni del cantiere.

Il capo Bongiovanni apprezzava molto le mie barche, soprattutto perchè il primo DC 9 del 1979 naviga ancora, dopo 30 anni e con oltre 32 mila ore di lavoro. I tre DC 9 hanno fatto entrare ed uscire dal porto di Ravenna migliaia di navi dando un grande contributo al progresso del porto.

Ancora grazie al capo Filippo, detto Franco che ci ha lasciati il 22/10/2005 per la sua ultima navigazione; mi addolora il fatto che tu non possa festeggiare con me e la mia famiglia questo 50° anniversario.

Giancarlo Dellapasqua

I take this opportunity to sincerely thank you all – my employees and suppliers and the officers of the Ufficio Naviglio of the Capitaneria di Porto, harbour authority, of Ravenna, and especially the commanding officers with whom I am pleased to say our longstanding relations have been exceedingly cordial and friendly – for these fifty years.

My gratitude also extends to all our customers, who have at all times placed their trust in our efforts, and to all who have contributed to the history of this small, but great, boatyard.

Greeting to the Corpo Piloti (pilots' corps) of Ravenna and to their undisputed chief, Filippo Bongiovanni, who provided me with the opportunity to create the DC 9 PILOTINA, which has been in use since 1979. Three pilot boats have been produced: one for each decade. The third pilot – the thousandth boat to come from our yard – was launched on the occasion of the great celebrations for the 40 years of activity of our boatyard.

Filippo Bongiovanni was most appreciative of my boats, above all in view of the fact that, after 30 years and a track record of more than 32,000 hours' service, the first DC 9 (launched in 1979) is still a working boat. The three DC 9s have escorted thousands of ships entering and leaving the port of Ravenna, thereby contributing greatly to the port's development.

Again, thank you Filippo (also known as Franco), the navigator who set out on his last journey on 22/10/2005. Regrettably, you cannot take part, with me and my family, in these fiftieth anniversary celebrations.

Giancarlo Dellapasqua

