ITALIAN AND ENGLISH TEXT

YACHT DIGEST

STORIA, TRADIZIONI, CULTURA NAVALE, BARCHE D'EPOCA E MODELLI

DE AGOSTINI PERIODICI

ANNO DICIANNOVESIMO - N. 131 OTTOBRE - NOVEMBRE 2005 SPED. IN A.P. 45% - ART. 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 - FILIALE DI MILANO - **Euro 5,50** (Italy only) - Svizzera Canton Ticino Sfr 8,90 - Francia € 6,10 - Germania € 7,10 - Grecia € 5,40 - Spagna € 5,20

SPECIALE EVENTI DAI CIRCUITI DI VELE D'EPOCA, CLASSICHE E TRADIZIONALI, AI RADUNI DI MOTORYACHT E RUNABOUT D'ANTAN - **TUIGA** 10 ANNI SOTTO IL GUIDONE DELLO YACHT CLUB DE MONACO - **RESTAURI** VISITA AI CANTIERI NAVALI DI SESTRI

Sommario

YACHT DIGEST
NOVEMBRE
2005

SPECIALE EVENTI

Nel circuito dove il tempo gonfia le vele Dopo l'Argentario Sailing Week la flotta di barche d'epoca s'è trasferita prima in Spagna e poi a Porto Rotondo per proseguire le regate firmate dalle Officine Panerai.
di Giorgia Gessner 20

Come in un quadro della Belle Epoque A vela e a motore, le più belle barche d'epoca sono state radunate nello specchio d'acqua del Principato di Monaco. Inclusi quattro spettacolari J Class.
di Andrea B. Nardi 46

Barche di legno e palazzo di vetro A Villefranche sur Mer, in Costa Azzurra, i mitici runabout si sono incontrati per il consueto appuntamento Riva Days. Quest'anno sotto i buoni auspici dell'Onu.
di Giuseppe Fumagalli 54

Va in onda l'altra metà del mare Grande successo per la terza edizione del raduno di motoryacht d'antan di Imperia che con cadenza biennale si alterna alle vele d'antan. E la città del Ponente si conferma capitale del Mediterraneo delle imbarcazioni d'epoca.
di Paolo Maccione 58

L'aristocrazia della vetroresina 27 Swan hanno incrociato nello specchio d'acqua di Etrusca Marina e sono passati di diritto nel mondo delle barche d'epoca.
di Paolo Maccione 66

Santa Rosa, la campana che le suona a tutti Il gozzo sorrentino stravince sia nelle acque di casa sia sarde e conclude felicemente il Circuito Mediterraneo della Vela latina, punto d'incontro della tradizione mediterranea.
di Clara Mulas e Francesco Rastrelli 70

ANNIVERSARI

Sua Altezza la Giraffa Tuiga festeggia alla grande i suoi due lustri sotto il guidone del prestigioso Yacht Club de Monaco. 10 anni di gioie e di soddisfazioni.
di Daniel Charles 76

DALLA PARTE DEI RESTAURI

Nel tempio degli scafi d'epoca A tu per tu con Federico Nardi, titolare del Cantiere Navale dell'Argentario, uno dei nomi più apprezzati nel settore del refit.
di Paolo Maccione 84

RESTAURO

Una tug boat trainata nel lusso. Dopo quarant'anni di onorato servizio, il rimorchiatore Tenace II torna a navigare. Grazie all'intervento dei Cantieri di Sestri che lo riporteranno a nuovo splendore trasformandolo in un raffinato yacht.
di Paolo Maccione 90

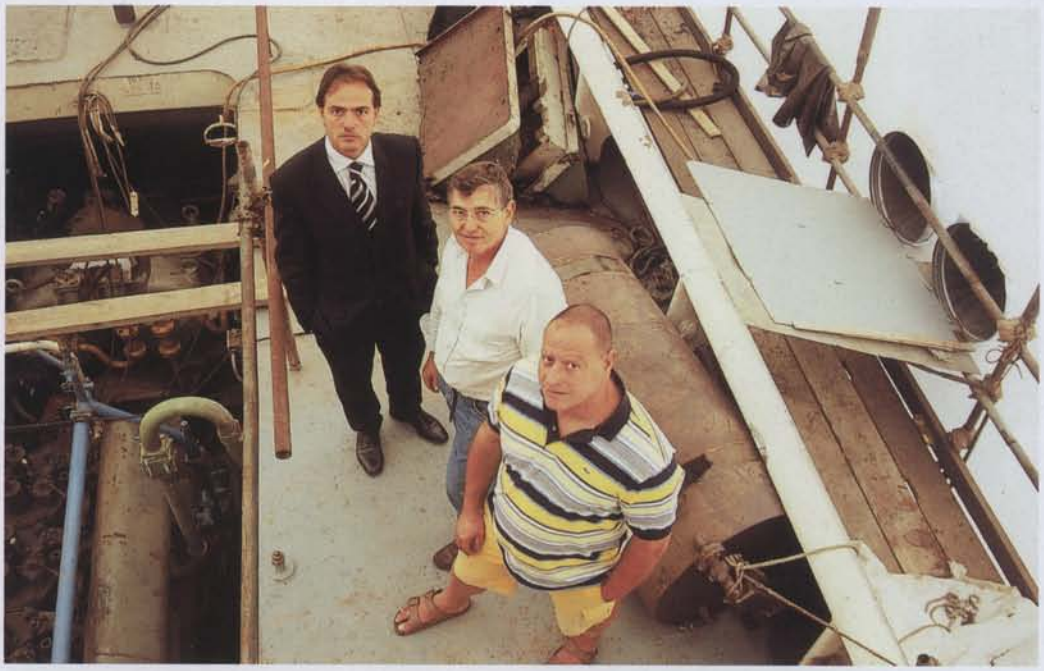
IN COPERTINA
Tuiga, 15 metri S.I. del 1909, da 10 anni portabandiera dello Yacht Club de Monaco.
foto di: Patricia Lascabannes

RUBRICHE

Editoriale	1	Giornale di bordo	33
Appuntamenti	6	Classic Car	98
Messaggi in bottiglia	8	La biblioteca	100
Il guardiano del faro	10	Restauri in corso	103
Il fischio del nostromo	12	Associazioni	109
Aive	14	Piccoli Annunci	121
		Pagine di mare	128

English Digest pag. I-XVI

MONACO
MONACO



UNA TUG BOAT TRAINATA NEL LUSSO

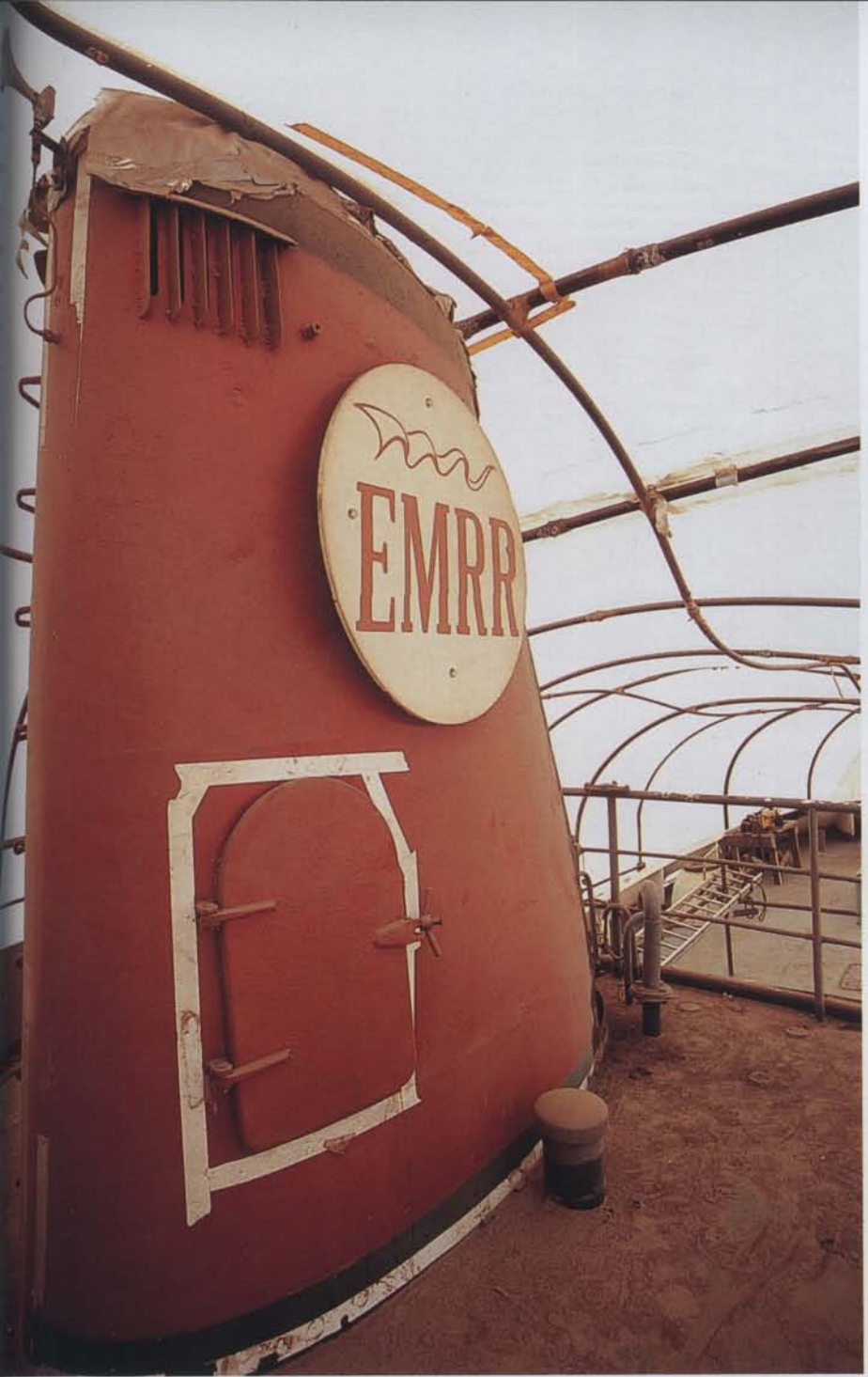
Dopo quarant'anni di onorato servizio, il rimorchiatore Tenace II era destinato al disarmo. Ai Cantieri Navali di Sestri sono riusciti a salvarlo, e ora un armatore lo vuole a tutti i costi. Per trasformarlo nel suo raffinato rifugio sul mare

Testo e foto di **Paolo Maccione**

PERCORSI una ventina di scalini, i carpentieri navali salgono a poppa di Tenace II, rimorchiatore con oltre quarant'anni di vita alato presso i Cantieri Navali di Sestri, accanto all'aeroporto di Genova. Poi si calano nella sala macchine di questo bestione in acciaio lungo quasi 24 metri, dove campeggia un vecchio Deutz da 1000 cavalli. Partono gli aspiratori e proseguono le operazioni di smantellamento dell'amianto, materiale un tempo molto diffuso per la coibentazione, oggi bandito per la sua pericolosità. Un'operazione lunga e costosa, effettuata da personale specializzato sotto il diretto controllo dell'Unità Sanitaria Locale. Inevitabile, se si vuole fare tornare a navigare questa tug boat costruita nel 1962 dai Cantieri Navali Solimano di Savona che per decenni, con il nome di Capo Caccia, ha trainato portacontainer per conto della Rimorchiatori Riuniti di Genova. Poi nel 1997 è stata venduta a una società monegasca. Obiettivo: impiegarla per i lavori di rifacimento e ampliamen-

A sinistra, il rimorchiatore di 24 metri Tenace II sugli scali dei Cantieri Navali di Sestri dove sono in corso i lavori di refitting. Nella foto in alto, da sinistra, l'architetto Matteo Picchio, Carlo Menini, capo dei carpentieri, e il titolare del cantiere genovese Fulvio Montaldo.

to del porto di Montecarlo. Con nuovo padrone e nuovo nome, Tenace II, di nome e di fatto, obbedisce instancabile fino al compimento del 41esimo compleanno. Quindi scatta la pensione, che in mare si chiama disarmo. Ma le barche di classe, anche se da lavoro, non possono morire così giovani. L'unità viene notata dall'architetto milanese Matteo Picchio, che la segnala all'armatore, il quale affida i lavori a Fulvio Montaldo, titolare dei Cantieri Navali di Sestri. Picchio, ex ufficiale degli alpini, nonostante progetti case non è uno che il mare l'ha visto solo in cartolina: è stato uno dei pochi allievi della Lega Navale Italiana che nel 1992 per celebrare i 500 anni della scoperta dell'America ha avuto la fortuna di navigare sull'Amerigo Vespucci da Genova fino a San Juan di Portorico. Poi, da solo e con coraggio, ha allestito Raireva, ketch in acciaio di 14 metri progettato da Sciarrelli che, oltre a essere diventata la sua casa in Liguria, oggi viene anche impiegato per le lezioni pratiche di marineria velica agli allievi della Sail Training Association Italia. Insieme con Montaldo, Picchio ha sviluppato un rapporto di reciproca stima e fiducia che ha già superato la boa dei dieci anni. La forte sinergia stabilitasi tra loro ha permesso di restaurare barche classiche e moderne di dimensioni medio-grandi come il Sangermani di 26 metri Lady Sail e uno Sparkman & Stephens lungo 22 metri. La sinergia ha funzionato benissimo anche



A sinistra, il fumaiolo del Tenace II. Sotto, un interno ancora da ristrutturare. In basso, la pilothouse. Pagina a fronte: sopra, i lavori in contemporanea su Darida; sotto, il ponte di coperta del rimorchiatore.

con Tenace II. Dopo un paio d'anni passati all'ormeggio, nel marzo scorso Tenace II è stato rilevato e trasferito a Genova, per essere trasformato in lussuoso yacht da diporto per conto di un armatore privato. Il lavoro è partito dal fondo e cioè dalle lamiere chiodate dell'opera viva contro le quali viene sparata sabbia ad alta pressione per verificarne lo stato. «L'acciaio è di buona qualità», afferma Montaldo, «gli spessori degradano dai 10 millimetri della superficie immersa agli 8 dell'opera morta. Lo spessore si assottiglia solo in due punti in prossimità della sala macchine, ma lo scafo è sano». Il consulto con Picchio ha portato subito a decidere i compromessi da adottare per un'imbarcazione che non verrà più impiegata come unità da lavoro. Il primo elemento a essere eliminato è stato il gancio di traino, che rubava spazio prezioso alla realizzazione del nuovo salone poppiero. La tuga? Tagliata e rifatta in lega leggera. Il verricello di tonneggio? Rimosso. Modernità a bordo? Di tutto e di più. I vecchi oblò di bronzo, il verricello per salpare l'ancora e il vecchio propulsore, che garantirà una velocità massima di 10 nodi sono stati tutti recuperati e anche le linee dello scafo rimarranno sostanzialmente identiche. Eseguire questo genere di interventi non è facile. I Cantieri Navali di Sestri possono permettersi lunghi refitting perché una parte del loro personale proviene proprio dalle officine del porto di Genova, dove erano abituati a tagliare e plasmare il ferro come pochi in Italia e nel mondo.

A livello di impianti un sistema oleodinamico alimentato da due gruppi elettrogeni da 70 chilowatt l'uno farà funzionare l'elica di prua, quella di poppa (cinque pale e diametro di un metro e 75) e la propulsione ausiliaria. Quest'ultima verrà realizzata inse-

Sotto, il rendering realizzato dallo studio dell'architetto Matteo Picchio per presentare Tenace II al termine dei lavori. In basso, i ponteggi innalzati attorno allo scafo in acciaio, che si è conservato in buone condizioni.

rendo al centro della pala del timone, in senso longitudinale, un piede idraulico del diametro di 600 millimetri, con una portata di 120 chilowatt. La velocità garantita in caso di avaria del motore principale sarà di circa quattro nodi.

Al cantiere genovese Tenace II, il cui varo è stato fissato per l'estate 2007, non è l'unico lavoro in corso. Fra i 150 posti barca e il piazzale da 10.000 metri quadrati Montaldo è sempre impegnato su più fronti. Se in acqua barche d'epoca e classiche come Joyette o la goletta Frà Dolcino fanno bella mostra di sé e attendono di tornare al loro antico splendore, a terra vengono invece alate le grandi unità che devono essere sottoposte a interventi di manutenzione. Le barche vengono movimentate grazie a due nuovi carrelli semoventi idraulici da 40 e 220 tonnellate. Quest'ultimo, lungo 18,50 metri, è dotato di sette assi con quattro ruote per asse, con dodici motori idraulici comandati da un propulsore Iveco da 270 cavalli. Con tali mezzi diventa quasi uno scherzo spostare barche come Darida, vedetta della Guardia di Finanza di 21 metri, costruita in legno di mogano da Baglietto nel 1978 sulla quale verranno effettuate verifiche di carena, sverniciatura, controllo strutture e rimotorizzazione. Periodicamente il cantiere riesce ad aggiudicarsi commesse di manutenzione per interventi su unità appartenenti anche ai Carabinieri e alla Guardia Costiera. Su un Sangermani di 23 metri, parzialmente devastato da un incendio in sala macchine, verrà invece sostituito qualche corso di fasciame. Già, non solo acciaio. Qui si interviene con disinvoltura anche su scafi in legno, alluminio, vetroresina o composito. Uno dei più importanti recuperi riguarda Bartabas, ex Toy, ultimo 32 metri in acciaio realizzato dalla Ortona Navi, distrutto nel 1994 da un incendio e ricostruito dal cantiere partendo dal guscio vuoto; come ogni anno tornerà in cantiere per fare carena e qualche lavoro di ordinaria manutenzione. Perché per Montaldo vale una regola: «Tratta bene un cliente e prima o poi scorgerai all'orizzonte la prua della sua imbarcazione».