

# nautica

mensile internazionale di navigazione

**Barche d'Epoca:**  
**Victoria Classic Boat Festival**  
**Goleta Gringo**  
**NautiContest:**  
**Zefiro Powerboat Concept**

**SALONI D'AUTUNNO** *Le novità*

**Maldiva:**  
**Ghirlande di perle nel blu**  
**Sport:**  
**Barcolana**



## LE PROVE IN MARE

**Tornado Yachts 50S**  
**Fairline Yachts Targa 43 Open**  
**Jeanneau Merry Fisher 1095**  
**Frauscher Boats 650 Alassio**





**ANTIFOULING SPECIALIST**

**ANTIVEGETATIVE  
PER OGNI BARCA E UTILIZZO  
NEL RISPETTO DI AMBIENTE E  
NORMATIVE**



Tutte le antivegetative della gamma MARLIN sono attualmente in regola con il regolamento Europeo 528/2012 (BPR).

**MARLIN sarà presente al salone  
nautico internazionale METSTRIDE  
Show, ad AMSTEDAM dal 13 al 15  
Novembre 2018**

MARLIN srl  
Via Caduti sul Lavoro 4  
34015, Muggia (Trieste), ITALY  
Tel +39 040 232588 Fax +39 040 232688  
information@marlinpaint.com

Sommario

N° 679 - ANNO LVII - NOVEMBRE 2018

**nautica**  
mensile internazionale di navigazione

## ATTUALITÀ

Editoriale - Grazie, Presidente!	13
Saloni d'autunno - 41° Yachting Festival di Cannes	
Crisi di crescita (Lamberto Ballerini)	24
Saloni d'autunno - 58° Salone Nautico Internazionale di Genova	
Un successo di pubblico e di affari (Mario Tambelli)	26
Strambate - La follia degli Youth Olympic Games di Buenos Aires	
Breakdance sì, derive no (Roberto Neglia)	175
Nautimondo	182

## NAUTICONTES

Zefiro Powerboat Concept (Andrea Mancini e Luca Mauro)	114
--	-----

## SPORT

Barcolana - 2688 al via! (Roberto Neglia)	120
---	-----

## IMPRESSIONI DI NAVIGAZIONE

Tornado Yachts - Tornado 50 S (Corradino Corbò)	126
Fairline Yachts - Targa 43 Open (Stefano Navarini)	130
Jeanneau - Merry Fisher 1095 (Martino Motti)	134

## A BORDO

Frauscher Boats - 650 Alassio (Martino Motti)	138
---	-----

## CULTURA

Victoria Classic Boat Festival - Un classico in salsa vittoriana (Bruno Cianci)	140
Goleta "Gringo" - La signora di Pegli (Simone Repetto)	146

## VIAGGI

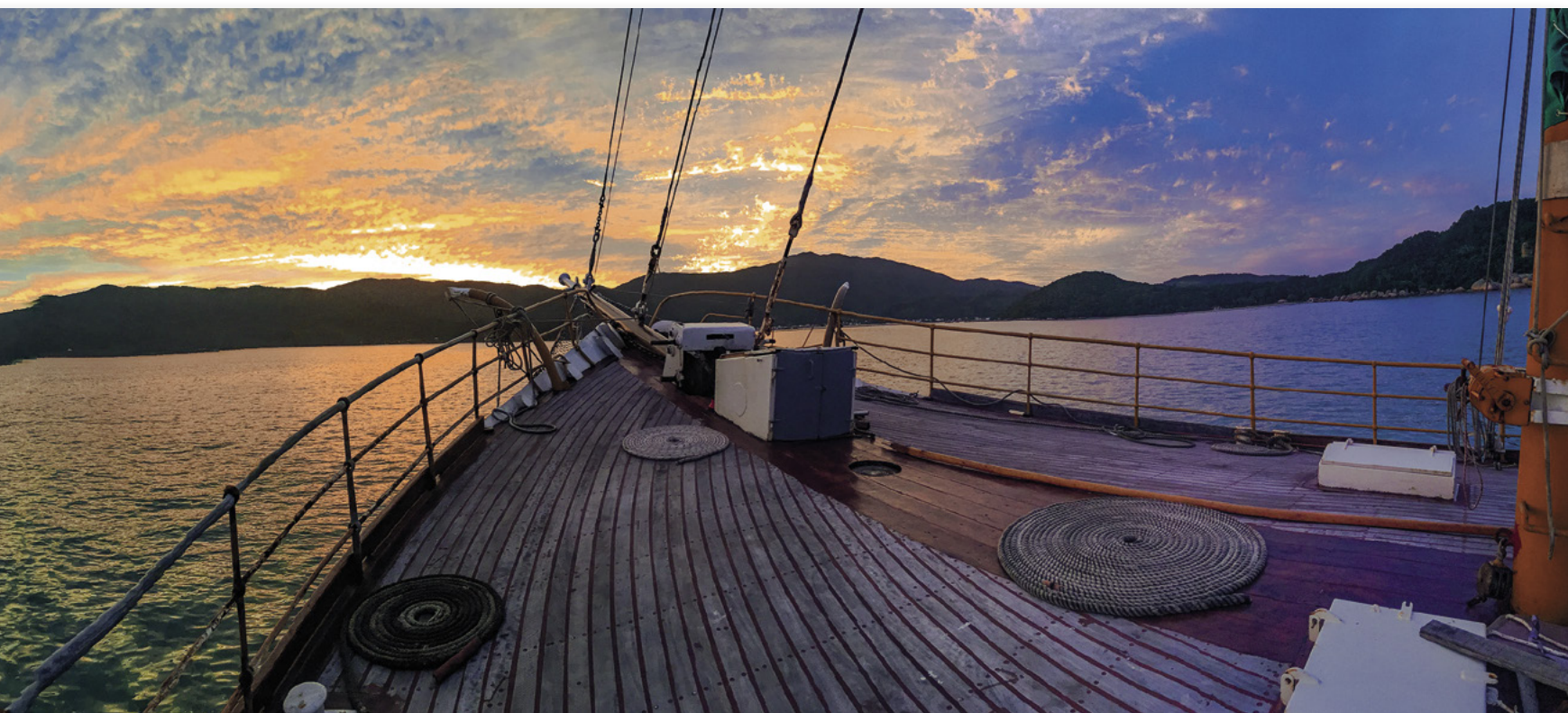
Oceano Indiano Maldive - Ghirlande di perle nel blu (Patrizia Magi)	152
---	-----

## RUBRICHE

Mare nostrum	16
Project&Design	18
Giri di bussola	162
Biblioteca di bordo (a cura di Bianca Gropallo)	166
La Cambusa (a cura di Elena Casillo)	168
Sport	176
Il Charter (a cura di Bianca Gropallo)	190
Piccoli annunci	192
Pagine blu	206

Indice degli inserzionisti a pag. 208

# La Signora di Pegli



Testo e foto di Simone Repetto

*L'elegante schooner costruito nel 1886 a Pegli solca ancora l'oceano per una seconda giovinezza, con un bagaglio di storie importanti da raccontare. È una delle barche storiche naviganti più vecchie al mondo.*

Non sono molte le imbarcazioni ancora naviganti che possono vantare storia secolare e fascino, mantenendo le fattezze originarie e la capacità di solcare gli oceani. Una di queste è Goleta Gringo, uno schooner di quasi 37 metri di lunghezza, 8 di larghezza, pescaggio di circa 3 metri e 98 tonnellate di stazza, che, attraversando periodi di splendore e di declino, ha raggiunto i 132 anni di vita. Grazie alla passione del suo armatore di origini italiane che l'ha salvato da una fine certa, compie frequenti crociere lungo le coste brasiliane, la-

sciando basiti i cultori di storia marinaresca, nel trovarsi di fronte un vero e proprio testimone del passato, quando l'andar per mare non era certo agevole come oggi. Il Gringo, venne costruito nei cantieri Roncallo a Pegli nel 1886 e varato come Luigi Palma. In alcuni documenti storici pegliesi del 1885, si nota uno scafo in costruzione sulla spiaggia, avente le chiare sembianze del Luigi Palma. Venne costruito come un veliero da carico, con due alberi alti oltre 20 metri armati a vele auriche e la possibilità di portare fino a tre fiocchi, per







una superficie velica totale di 420 metri quadrati. Con questa impostazione, navigò fra Europa e Sud America per quattro decenni, ma compì i primi viaggi commerciali tra il Mediterraneo e il Nord Europa, trasportando marmo da Carrara verso l'Irlanda, per ricaricare poi carbone di pietra nei viaggi di ritorno. In seguito, caricò sempre carbone dai porti nord europei per scaricarlo in quelli sudamericani, in particolare brasiliani, uruguayiani e argentini. Durante quelle lunghe traversate, in un periodo caratterizzato da importanti flussi migratori verso il continente americano, imbarcò anche molti immigrati europei, trasportandoli come fossero merce e facendo pagare loro il prezzo del carbone del volume che occupavano a bordo. Erano viaggi, com'è facile intuire, tutt'altro che confortevoli. Essendo un veliero molto versatile e performante, trasportava mercanzia varia. Nei porti argentini, le sue stive tipicamente si riempivano di grano, destinato al mercato italiano, fino al 1933, quando navigò esclusivamente lungo le coste sudamericane e fu venduto. I suoi nuovi proprietari argentini, nel ricordo del luogo di provenienza, lo ribattezzarono Pegli, sfidando le superstizioni che aleggiavano sui cambiamenti del nome di una barca. Riprese a navigare per altre decadi, trasportando generi alimentari (come patate e cipolle) tra Buenos Aires e Rio Grande do Sul (in Brasile), mercanzia varia da Mar del Plata a Necochea, nonché legna e frutta nel fiume Paranà. Variate le esigenze e la tecnologia, nel 1954 il sartame venne parzialmente ridotto a vantag-





gio all'apparato motore, con la rimozione completa di sartame e alberatura nel 1970, per essere trasformato in chiatte. Viaggiò in tal modo nel delta del Paranà, avendo come base il porto di Buenos Aires, fino al 1974. Venne in seguito abbandonato sulle sponde sabbiose del fiume Lujan, nei pressi della capitale argentina, in stato di semi affondamento. Dopo anni di incuria, pareva che il suo destino fosse segnato. Ma nel 1990, la sua sorte cambiò. Fu l'incontro con l'attuale proprietario e skipper, Fernando

Tante le difficoltà, dal sollevamento e il trasferimento in cantiere, che venne allestito all'uopo scavando un fossato, fino ai dubbi delle autorità locali, che avrebbero preferito la demolizione. Avviati i lavori, vennero sostituite le parti deteriorate dello scafo mantenendo, per quanto possibile, l'ossatura originale, così come le parti in ferro rivettate e le antiche decorazioni, mentre il ponte venne ricostruito utilizzando legname di eucalipto rosso. Mancando i piani di costruzione e altra documentazione tecnica, si fece

Gringo, traendo spunto dal nomignolo con cui i locali chiamavano il nuovo proprietario, senza dar retta ai superstiziosi. Ma il vento soffiava in poppa e il Goleta poté finalmente riprendere il mare come nel XIX secolo, ripristinando la classica velatura, con



Zuccaro, a stabilirne un inatteso, quanto efficace, rilancio. Uomo con la passione marinairesca, un giorno decise che era giunto il momento di avere una barca tutta sua, a cui potesse dedicarsi a vita. Venne a conoscenza di quella che fu una goletta dal nome italiano, abbandonata nel corso di un fiume. Avevano entrambi da raccontare ai posteri una storia importante di emigrazione, poiché anche gli avi di Zuccaro erano giunti dall'Italia in Sud America nel XIX Secolo. Affascinato dalla storia della barca, dopo averla vista se ne innamorò, nonostante fosse un relitto. Fra lo scetticismo generale, avviò una lunga e complessa ristrutturazione.

affidamento su vecchie immagini recuperate, ricostruzioni digitali e la preziosa testimonianza di Fausto Braganti, un vecchio marinaio italiano che, avendovi navigato a lungo in passato, ne aveva a cuore le sorti. Grazie alle sue precise indicazioni, è stato possibile risalire alle caratteristiche costruttive e nautiche della goletta, come i calcoli della zavorra e della superficie velica, oltre ad apprendere molte informazioni e vicende storiche fino a quel momento sconosciute. Perseveranza e dedizione alla causa, permisero a Zuccaro di portare a termine l'impresa nel giro di due decenni. Dopo il varo e la messa a punto, il nome venne ricambiato in

due vele auriche e fiocchi, un nuovo apparato motore (uno Scania da 550 HP), due generatori di corrente e una strumentazione adeguata ai tempi, con radar e gps. L'equipaggio, composto da 8 persone oltre il comandante, oggi opera a bordo di un veliero confortevole, dotato di servizi, ampie sale conviviali, bar, sei cabine doppie e due quaduple, ricavate negli spazi dove prima c'erano le stive di carico. Mentre è impegnato a organizzare crociere suggestive insieme





la cinghia e rinunciare a provare l'ebbrezza di navigare a bordo di uno scafo del genere. È con i soldi incamerati da questa attività che riusciamo a coprire i costi elevati di gestione della barca, tali da consentirci di tenerla in esercizio nel migliore dei modi e di coltivare il sogno della grande traversata oceanica.” □



alla sua famiglia, Zuccaro non si sente ancora pienamente soddisfatto e ha nuovi traguardi da raggiungere. In particolare, vorrebbe riaffrontare la rotta atlantica, passare Gibilterra e ormeggiare a Pegli. “Nel caso mi riuscisse di raggiungere l'Italia, per la goletta sarebbe come chiudere il cerchio, riportandola dov'è stata costruita. Ci terrei anche per compiere un'altra missione e soddisfare il grande desiderio di un amico italiano, Sergio Krasavec, il quale, prima di morire, mi chiese di prendere le sue ceneri per riportarle in Italia, in patria, a bordo della “nostra” nave. A 58 anni, non posso lasciar passare più tempo! Ho già attraversato l'Atlantico a bordo di un'altra barca. So cosa significa. E penso di poterlo fare con Gringo. L'idea di riportarla in Italia l'ho maturata un anno fa, durante una crociera dall'Argentina. Sarebbe la più antica nave della storia oggi navigante, restaurata e non ricostruita per intero, ad attraversare l'Oceano Atlantico, costituendo un vero e proprio record”. Poi, con orgoglio, passa in rassegna i

momenti clou di questa sua particolare missione. “Il progetto del Goleta Gringo, ha preso gli ultimi 25 anni della mia esistenza. Abbiamo fatto molte riparazioni, utilizzando materiali di alta qualità. Tutto ciò ha attirato l'attenzione dei mass media. A spingermi in questa difficile impresa, non è stato certamente l'idea di guadagnarci. Ho fatto tutto da solo, affrontando le responsabilità che ciò ha comportato. Non ho mai avuto un sostegno istituzionale, ma ho potuto contare su alcuni sponsor di livello, che mi hanno aiutato nel portare avanti i lavori, come Warsteiner, Ballantines, Gancia, Rolex e Vogue, oltre agli introiti assicurati da alcune riprese a bordo. Facciamo crociere dal Brasile verso la costa sudamericana e viaggi charter in base all'equipaggio e ai passeggeri che riusciamo a ingaggiare. In Sud America, non è facile convincere la gente a imbarcarsi, perché non esiste una forte e diffusa tradizione nautica. E il contesto economico attuale non aiuta di certo, con sempre più persone costrette a tirare

