

Y.C.I.
LOG
BOOK

CHAPLIN

CUTTER



CUTTER CHAPLIN

20/5/22

A f. p. Roland.

bu ian l'is a antice
au i a zia

J. K.



CHAPLIN

CUTTER



L'editore desidera ringraziare la Marina Militare, lo Yacht Club Italiano e i tanti amici del *Chaplin* che hanno messo a disposizione parte delle immagini che arricchiscono questa edizione.

Ove non segnalato, le immagini provengono dall'archivio della famiglia Novi.

Si ringraziano i fotografi professionisti per i loro preziosi contributi:

Guido Contini (pagg. 88-89)

Gianluca Di Fazio (pagg. 90, 94-95, 98, 102-103, 118)

Francesco e Roberta Rastrelli (pag. 112)

James Robinson Taylor (pagg. 101/1, 101/2, 107)

Shutterstock / Solarisys (pag. 13/1)



Ideazione

Gianmarco Tormena

Grafica e impaginazione

Beatrice Tormena

Prestampa e stampa

Ludovica Tormena

Stampato in Italia

Tormena - Genova

Prima edizione

Settembre 2020

© 2020 Tormena Editore

gmt@tormena.it

www.tormena.it

Genova - Italia

Tutti i diritti sono riservati.

È vietata la riproduzione anche parziale dei testi e delle immagini.

ISBN: 978-88-8480-162-3

in copertina

Il *Chaplin* alla Giraglia del 1991, fotografia di Patricia Lascabannes

nelle risguardie

I trofei vinti dal *Chaplin* nei 34 anni di attività agonistica con il guidone dello Yacht Club Italiano

Indice

Introduzione	7
♦ L'esordio dell'attività velica	13
♦ I cantieri Sangermani	18
♦ L'attività del <i>Chaplin</i>	29
♦ Un po' di rassegna stampa	44
♦ Una dozzina di ricordi	47
♦ Quanti amici e quante belle barche ...per mare	65
♦ Alcuni compagni di regata	72
♦ L'ultima regata con il guidone Y.C.I.	78
11 gennaio 2008	85
♦ Se i legni potessero parlare	91
♦ Una barca dinamica	92
♦ La barca ideale	96
♦ Simili in apparenza	99
♦ Divertirsi ...imparando	104
♦ La vela rossa	106
♦ La più fiera	110
dal 2008 al 2019	113
Glossario	119
Il <i>Chaplin</i> nei nostri cuori	124



Due vite, un'anima...



▲ Ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa

Quell'11 gennaio 2008, *Chaplin* veniva donata alla Marina Militare. La volontà della famiglia Novi era maturata da qualche tempo e lo Stato Maggiore aveva espresso parere totalmente favorevole. Avvertii la forza di quel connubio: la famiglia Novi vedeva il proprio gioiello entrare a far parte dell'istituzione del mare, la Marina vedeva la propria flotta a vela arricchirsi di un'imbarcazione di assoluto valore, condensato di creatività italiana e prestigiose glorie sportive.

Di quel giorno ricordo una cerimonia sobria, secondo tradizione marinara e stile dei suoi protagonisti, e toccante, nella cornice dello Yacht Club Italiano, tempio della vela nazionale e da sempre corrispondente di un fruttuoso rapporto con la Marina. Alla presenza di una qualificata partecipazione di rappresentanti delle istituzioni e del mondo della vela, dopo alcuni discorsi, si è consumato il rito, antico e semplice, ma di grande valenza simbolica, dell'ammainabandiera della Marina Mercantile, seguito dall'alzabandiera della Marina Militare. Iniziava, per *Chaplin*, una seconda vita...

La famiglia Novi manifestava una sofferta ma meditata consapevolezza di quella scelta. Certo, dev'essere stata dura per Giovanni, armatore e marinaio di *Chaplin*, che quel distacco aveva preparato. Dev'essere stata ancora più dura per Nucci, prossima al compimento del suo triste destino.

Ancora oggi, pensare a *Chaplin* vuol dire pensare a Lei, ritrovarla non solo nel nome, ma in ogni dettaglio della barca, in ogni ricordo della sua avventura umana di grande velista e di grande donna. Conoscendoli, Nucci e Giovanni, abbiamo compreso come per entrambi quella scelta, dopo 34 anni di legame, sia stata l'ennesima espressione del loro amore per *Chaplin*.



Con questa premessa, appare del tutto apprezzabile e condivisibile l'idea di Giovanni Novi di dare alle stampe il racconto di *Chaplin*. Una storia di mare, che s'intreccia con le vicende della famiglia e che vale la pena di essere narrata per la carica emotiva che è in grado di trasmettere.

Quanto a questo mio modesto contributo, lo considero un vero privilegio. Intanto perché s'inserisce in un'opera di buoni contenuti e di elegante veste tipografica. Poi perché io stesso ho avuto l'onore e il piacere di essere fra gli interpreti di questa storia, all'epoca del passaggio dell'imbarcazione alla Marina. Infine, per l'antica amicizia e la sincera ammirazione che nutro per Giovanni, capace di non smarrire mai il filo dei propri ideali e sentimenti.

So bene quali fossero l'auspicio della famiglia e l'impegno della Marina per la seconda vita di *Chaplin*. D'altra parte, non era la prima volta che la Marina beneficiava della donazione di un'imbarcazione privata: era già successo per un paio di barche di grande prestigio.

Come per le altre, con la donazione si consumava un passaggio radicale: dalla proprietà privata a quella pubblica; dalla vocazione diportista e sportiva di una famiglia di validi naviganti, alla funzione formativa di giovani allievi della Marina, da imbarcazione di successo nei raduni e nelle grandi regate a scuola di vita e professionale.

Per la famiglia, *Chaplin* avrebbe dovuto salvaguardare il proprio meritato blasone, che le derivava dalla nascita, secondo il progetto di Carlo Sciarrelli e la costruzione di Sangermani, da caratteristiche strutturali ed estetiche sapientemente ispirate a tradizione e modernità, dalla rilevante serie di affermazioni sportive sui campi di regata.

Per la Marina *Chaplin* avrebbe dovuto inserirsi in un ambito operativo equilibrato e



funzionale agli obiettivi della Forza Armata, che sempre ha riconosciuto nelle imbarcazioni a vela, da un lato, la valenza sportiva, di traino dell'intero movimento del diporto, d'altro lato, la straordinaria capacità educativa e formativa per le nuove leve, nell'integrare il momento teorico, proprio dello studio negli Istituti, con quello pratico e dell'azione, attraverso un diretto contatto con l'ambiente di bordo.

Ne consegue la considerazione che rivestono in Marina gli imbarchi sulle navi di una flotta a vela unica al mondo, a cominciare sul *Vespucci* e *Palinuro*, a seguire sulle altre imbarcazioni d'altura. Ed è significativo constatare che i medesimi criteri formativi siano

condivisi da gran parte delle Marine di alto rango, sebbene nessuna sia in grado di schierare una flotta a vela pari alla nostra. Di questa flotta *Chaplin* rappresenta un'unità di punta.

Per le straordinarie qualità del progetto che ha realizzato un equilibrio dimensionale e prestazionale capace di adeguarsi a compiti tanto diversi e mutevoli, la Marina, dopo l'acquisizione, ha conseguito gli obiettivi propri e quelli della famiglia Novi. *Chaplin* ha continuato a partecipare agli appuntamenti della vela sportiva, raccogliendo successi e piazzamenti di tutto rispetto. Allo stesso tempo, *Chaplin* è entrata nel "circuito" delle barcche scuola, volte al perseguimento di ambiziosi traguardi formativi. Ormai da generazioni, gli allievi che v'imbarcano completano la formazione individuale, nel cimento

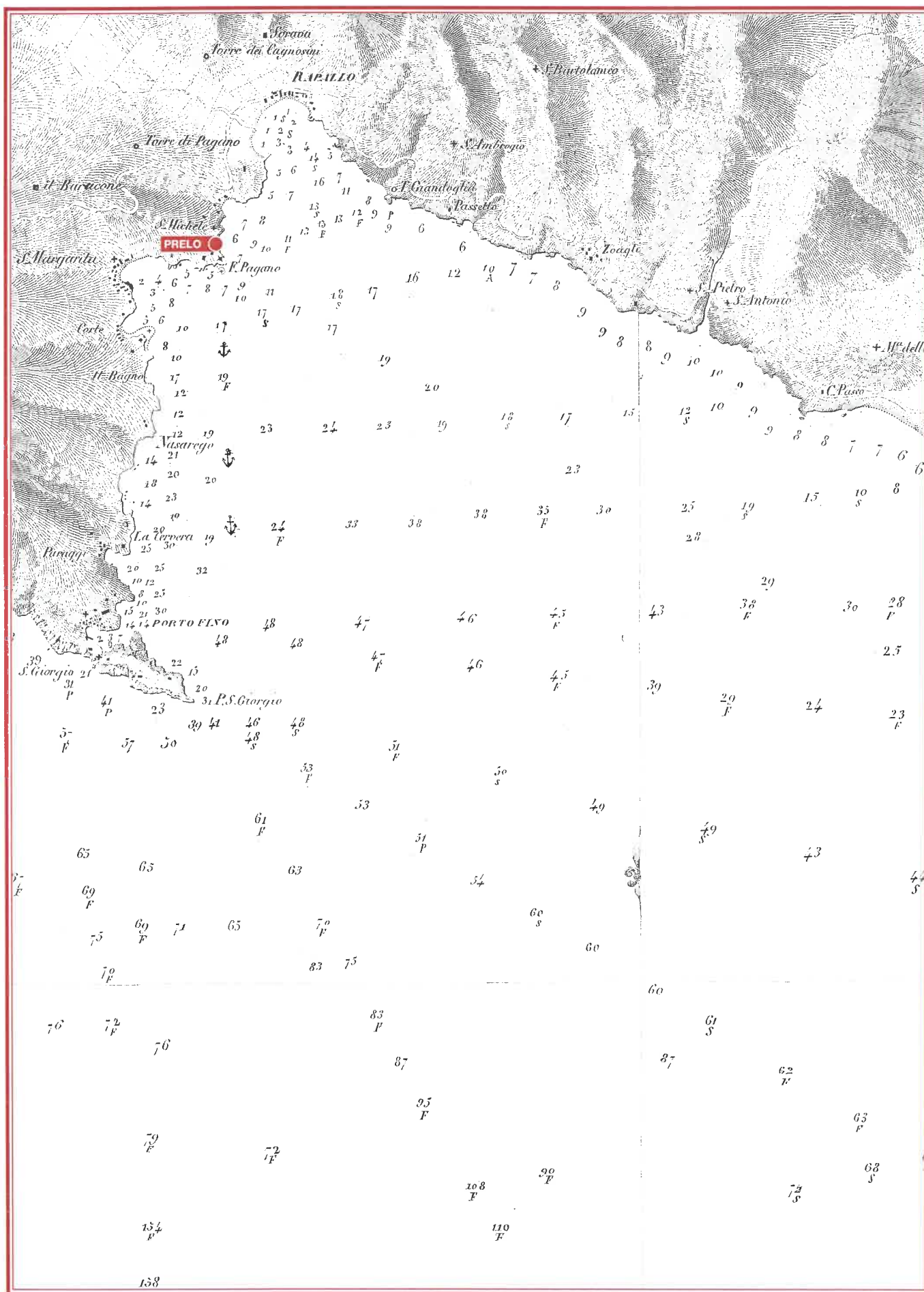
fisico, intellettuale e morale, e imparano l'"arte marinaresca e del veleggiare" nella coesione collettiva, propria dello spirito dell'equipaggio.

Così, dalla bella storia di *Chaplin*, fatto di vicende della famiglia, prima, e dei suoi equipaggi, poi, gli allievi assimilano impegnativi contenuti motivazionali, crescenti carichi di responsabilità, estesi orizzonti conoscitivi.

Questo mi pare che sia il cuore della narrazione di *Chaplin*, affidata alle pagine del libro. Due vite, un'anima... Quella toccante cerimonia di donazione alla Marina non aveva introdotto alcuna cesura nella storia di *Chaplin*, bensì aveva suggellato un sostanziale cambiamento esistenziale nel segno di una continuità spirituale che trova ispirazione, ieri come oggi e come domani, in un comune sentire e vivere la passione per il mare.

Ammiraglio di Squadra
Paolo La Rosa (*)

(*) già Capo di Stato Maggiore della Marina Militare dal 8 febbraio 2006 al 23 febbraio 2010.



L'esordio dell'attività velica

Quando ho iniziato, avevo undici anni. Andavo nella baia di Prelo, vicino a San Michele di Pagana. Allora le mie prime regate consistevano in una bella remata con le lancette fino a Zoagli e un ritorno con gli ombrelloni a mo' di spinnaker.



▲ La baia di Prelo

Da giovane non ho mai posseduto una mia barca a vela. Però ho iniziato con barche di altri: a dodici anni con uno Snipe (Beccaccino), che apparteneva a Federico Schiaffino. Uscivo a vela con Betti, sua sorella, che allora aveva sedici anni. Betti imparava l'arte del veleggiare da Federico, che la sera le spiegava i vari termini nautici e le manovre.

Alla mattina, ricevevo una vera e propria lezione. Imparavo in fretta, e a quindici anni ero già prodiere di amici più grandi.



▲ Regata di Beccaccini (Snipe) a Santa Margherita Ligure

Ad andare sugli Stars mi insegnò un mio amico, Maurizio Bensa, anche lui più grande di me. La sua barca si chiamava *Mio Mao III*. Poi feci esperienza sui Dinghy, sugli Snipes e sugli Stars, non solo in mare ma anche sul Lago Maggiore e sul Lago d'Orta.

Solo nel 1969 acquistai uno Snipe, che costruì Danilo D'Isiot, istriano classe 1919, grandissimo maestro d'ascia, regatante – Campione del mondo nel 1955 – proprio l'anno in cui si trasferì a Genova.

Subito dopo, ebbi un Dufour Arpège 30 per tre anni dal 1969 al 1971, una barca con lo scafo in vetroresina, la cui tuga e gli interni erano stati disegnati da un giovane Renzo Piano. Poi arrivò uno Swan 40 – disegnato da Olin Stephens – per altri tre anni.

Fu allora che anche mia moglie Nucci si appassionò alle barche, alla navigazione in generale e alle regate in particolare (e devo confessare che, nonostante i miei insegnamenti, mi sorpassò alla grande).

Una coppia di "marinai" esigenti. Cominciammo a pensare ad una barca di maggiori dimensioni: comoda per le crociere da gustare in famiglia e con gli amici ma anche competitiva – con la quale ben figurare nelle regate nazionali e internazionali.

Una barca costruita su misura, per rispondere alle nostre esigenze.



▲ L'Arpège



▲ Andrea, Alessandro, Cristina e Antonio:
il futuro equipaggio del *Chaplin* assiste al varo



▲ Lo Swan 40

Decisi il tipo di barca che volevamo far costruire dopo aver studiato i disegni del *Saggittario* – Cutter della Marina Militare di circa 15 metri – costruito dal cantiere Mariano Craglietto di Trieste nell'aprile del 1972 su disegno di Carlo Sciarrelli. Pochi mesi dopo il varo, a giugno dello stesso anno, questa bella barca partecipò alla quarta edizione dell'O.S.T.A.R (Observer Singlehanded Trans-Atlantic Race), impegnativa transatlantica in solitario con partenza da Plymouth e arrivo a Newport. Al timone Franco Faggioni, capitano di vascello – più tardi avrebbe comandato l'*Amerigo Vespucci* – che in poco meno di 29 giorni taglia il traguardo e si classifica 7° in assoluto, 3° dei monoscafi.

Il notevole risultato ottenuto da questo scafo, in una sfida diretta con alcune tra le migliori barche al mondo, colpì la nostra immaginazione e subito ci incontrammo con il progettista Carlo Sciarrelli con il quale cominciammo a ragionare sul 'nostro' Cutter, che uscì dalla sua matita, un metro più lungo del *Saggittario*... Poi i disegni di Carlo Sciarrelli presero forma nel Cantiere Sangermani di Lavagna e il 23 agosto del 1974 il *Chaplin* tocca le acque del Mar Ligure per la prima volta.

A Carlo Sciarrelli (1934-2006), triestino, architetto autodidatta, è attribuita la paternità di 137 barche, progettate in oltre 40 anni di attività. Carismatico, geniale, talvolta un po' burbero e apparentemente scostante ha sempre goduto di grande rispetto e viene ancora oggi citato con affetto come "l'architetto del mare".

La sua prima barca *Anfitrite*, viene varata per sé nel 1961, in regata va bene, anzi benissimo. Sarà proprio un suo avversario – stanco di essere sconfitto – ad assegnare a Sciarrelli la prima commissione. Questa seconda barca sarà *Aglaja*, varata nel 1964. Progettista rigoroso nel disegno di scafi dalle linee classiche che erano, per sua stessa ammissione, l'uno la "derivazione" dell'altro, adotta una filosofia del costruire nella quale il succedersi delle realizzazioni era caratterizzato da bellezza, efficienza e funzionalità.

Era giudice severo di se stesso: dietro la scrivania aveva un elenco delle sue barche, numero dopo numero. Solo alcuni numeri erano fregiati da un asterisco: voleva dire che il progetto aveva raggiunto la perfetta sintesi di utilità e bellezza.

Il *Chaplin*, progetto #55, è orgoglioso del proprio asterisco...



Agosto 1974, il varo a Lavagna



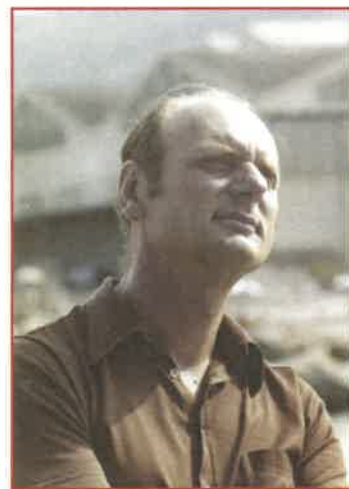
Mamma Ina e papà Tonino



Nucci con Alessandro e Cristina



l'Armatore



Carlo Sciarrelli



Nucci con Cesare Sangermani Sr.



Mamma Ina, madrina del *Chaplin*

●●● CANTIERI SANGERMANI ●●●
SINCE 1896

Nel mese di settembre del 1906 la giuria dell'Esposizione d'Igiene, Balneologia e Alimentazione tenutasi ai Bagni di Montecatini conferisce al "Signor Sangermano Ettore" di Genova la medaglia d'Oro, citando come motivazione la realizzazione di un "*piccolo Yacht a vela*" – evidentemente portato in mostra all'attenzione del grande pubblico. A parte i piccoli veniali errori di scrittura, il documento testimonia come il nostro "Dorin" – questo il suo soprannome – a pochi anni dall'apertura del cantiere fosse molto attento nel promuovere la propria attività iniziata nel 1896 a Mulinetti, frazione sul mare a ponente di Recco. Dorin (classe 1869) a 27 anni, quasi per hobby, costruisce lancette, gozzi e dinghy ma presto si dedica alla progettazione e alla costruzione di yacht a vela. Gli scafi realizzati sono molto performanti e con soddisfazione, già nel 1928, Dorin assiste ai successi dei suoi figli Cesare e Piero in regata nelle acque liguri a bordo del Classe 5.50 *Vespa*.

Gli ordini aumentano, lo spazio manca e nel 1934 il cantiere si trasferisce a Rapallo. Più tardi – durante gli anni della guerra e fino al 1946 – a Riva Trigoso. Riassumendo il cantiere si affaccia prima sulle acque del Golfo Paradiso per poi spostarsi in quelle del Golfo del Tigullio, dove ancora oggi si trova da oltre settant'anni nella sede di Lavagna.



Il Cantiere Sangermani in una cartolina degli anni '50

Sangermani si specializza nella progettazione e costruzione di scafi appartenenti alla III classe RORC (Royal Oceanic Racing Club) e realizza per la Marina Militare Italiana quattro barche tra il 1950 e il 1952: *Orsa Maggiore* (costruzione #35), *Levriere* (#38), *Cigno* (#46) e *Chiar di Luna* (#50), nel 1956 *Artica II* (#83), nel 1964 *Stella Polare* (#148), tutte barche che con le loro nume-

rose vittorie nelle più importanti regate e la costante attività hanno contribuito a far conoscere nel mondo il nome dei Cantieri Sangermani.

Nel 1963 Edmond de Rothschild assegna a Sangermani la progettazione e la costruzione di *Gitana IV* (#129), una barca che ha segnato un'epoca nel racing mondiale della vela, vincendo nel 1965 la regata del Fastnet e abbassando di ben undici ore il record, rimasto poi imbattuto per molti anni.

Gli anni '70 furono gli anni di maggior evoluzione dello yachting italiano. Si costruirono barche sempre più grandi, progettate da architetti navali famosi, tra i quali Laurent Giles, Sparkman & Stephens, Illingworth, Angus Primrose, Anselmi Boretti, Reiners, Philip Rhodes, Buchanan, Alan Gurney, German Frers, Carlo Sciarrelli, Gary Mull; ma, dalla fine della Seconda Guerra Mondiale ad oggi, più della metà degli scafi fu costruita su progetto Sangermani.

Non possono mancare i successi alla Giraglia. Ricordiamo le tre vittorie consecutive (1964-'65-'66) di *Susanna II* nella I Classe RORC; la vittoria nel 1966 di *Stella Polare* (ancora oggi nave scuola della Marina Militare Italiana) con uno strepitoso tempo di 29 ore nette; quello di *Mania* nel 1971 con Cesare Sangermani "Senior" al timone vincitore nella IV Classe IOR; *Guia 2000* di Giorgio Falk, costruita nel 1979 su progetto di German Frers, vincitrice della Giraglia nel 1979 e nel 1983 e infine la vittoria di Nucci Novi al timone del *Chaplin* nel 1988 nella Classe A.

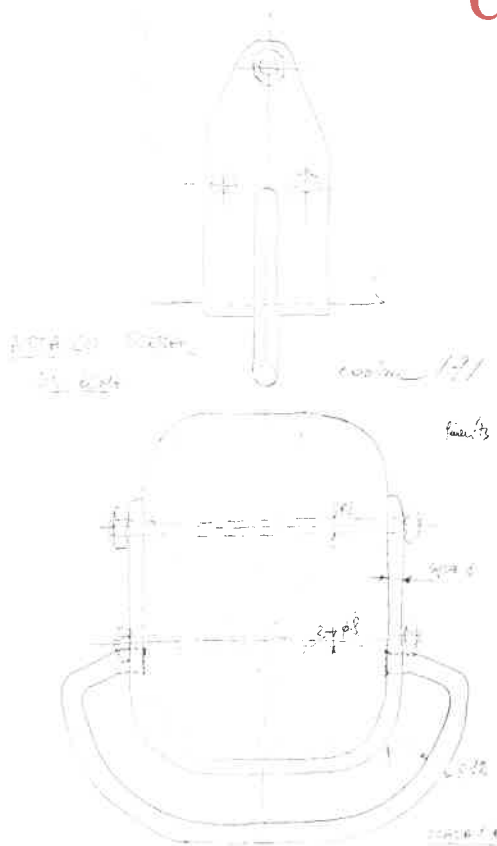
Sulla scia delle innovazioni tecnologiche di fine millennio il cantiere guidato da Cesare Sangermani Junior - classe 1946 - progetta e realizza scafi innovativi come l'*Articolo Quinto* (1980) barca molto vicina al concetto di "monoscocca" in sandwich di kevlar e balsa aeronautica, *Rolly Go* (1980) scafo leggerissimo nato per "dare la volta al mondo", il catamarano *Ottovolante* (1981) e *Flash* (1984) campione italiano Offshore Classe III nel 1986.

Oggi troppa tecnologia è ovunque e in mare navigano scafi sempre più estremi. Così la quarta generazione Sangermani - con Filippo e Giacomo - torna con passione all'artigianato e al legno, una scelta dettata dall'amore per il proprio lavoro, dal rispetto per il proprio passato, determinati ad offrire, anche in futuro, il frutto di un antico mestiere.

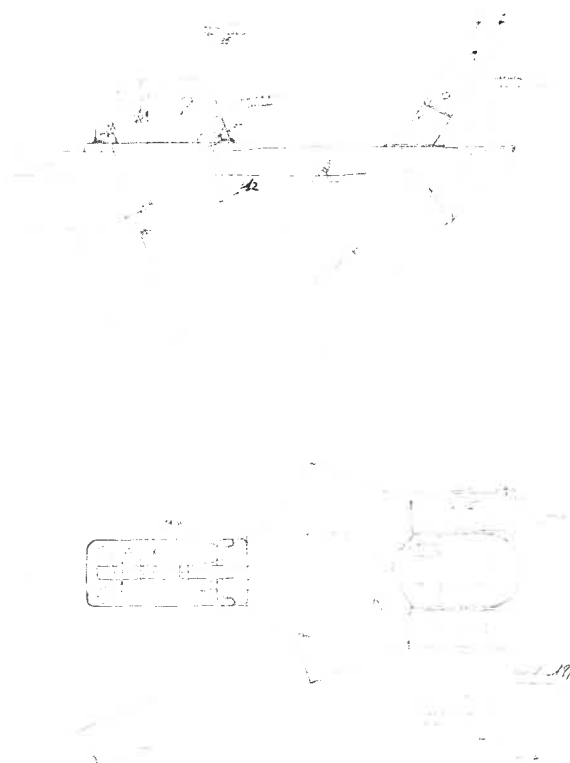
CHAPLIN



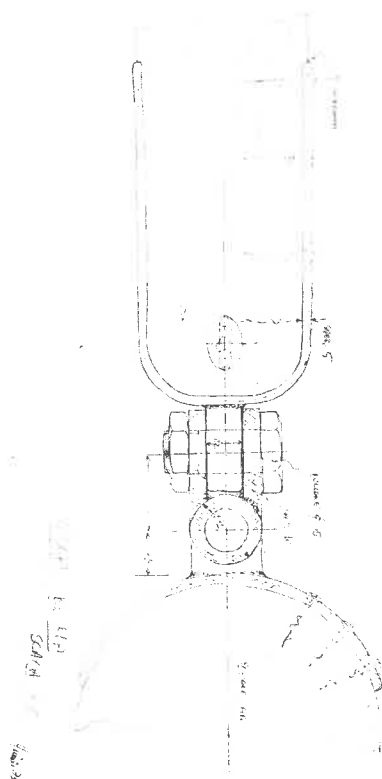
CHAPLIN



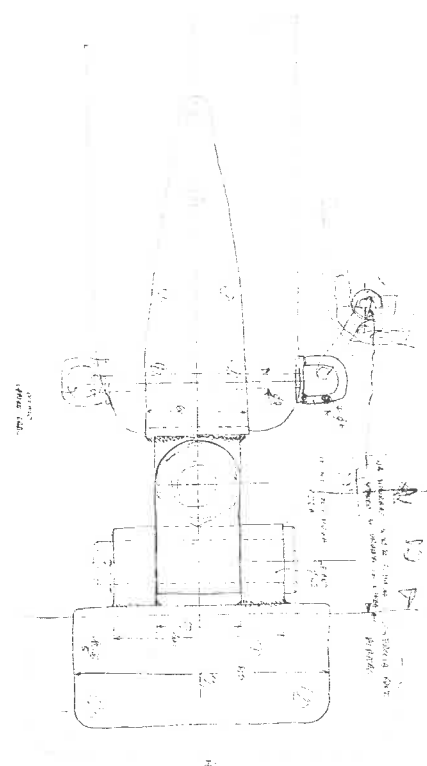
Attacco della scotta del boma



Musone prora e attacco straglio boma



Gola del boma

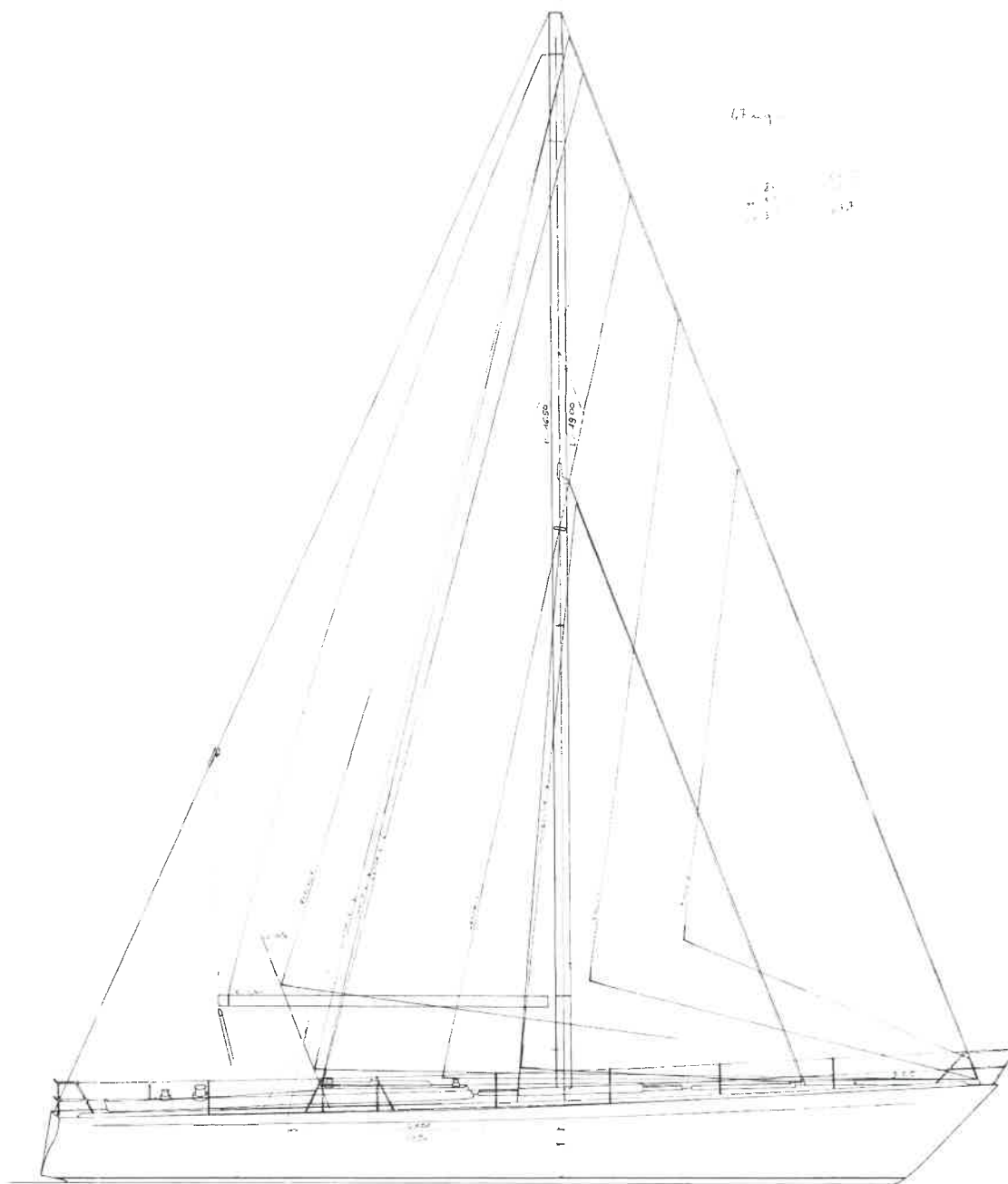


Gola del boma

CHAPLIN

	7/14	120.55	100.00	140.00	180.00	220.00
RANDA		8				
BRICKER - GUNION 1	0-8	8	13.15	14.00	18.50	10.8
GUNION 3	8-15	5.8	18.25	14.44	18.95	10.8
GUNION 3	15-20	7	19.55	14.47	19.50	20.5
GUNION 4	20-25	8	20.25	3.35	15.20	24
WOLLO 1	25-35	8.2	13.95	7.02	14.20	7.7
WOLLO 2	35-	8.9	14.13	5.43	8.30	20.6
KAISER		3	19.21	4.18	14.35	143
SWANAUER		15				
TRINCHETTA		5.8	10.20	1.8	9.8	26.5
SLANTER						
STANLEY						
TAL BOJ						
HIGH GLOVE STANLEY						

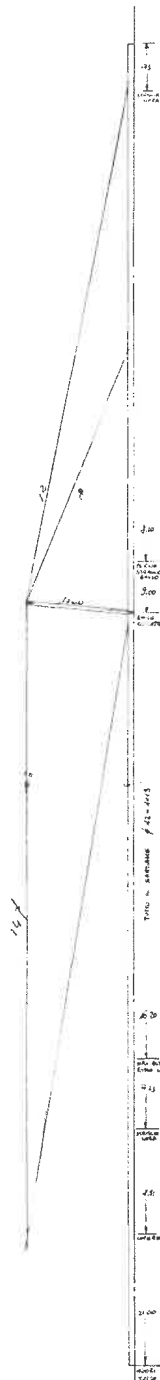
DATA: 1981
 LUG. 1981
 COG. 181
 CUTTER DI METRI 16,75
 PIANO VELICO
 SCALA 1:5



Piano velico

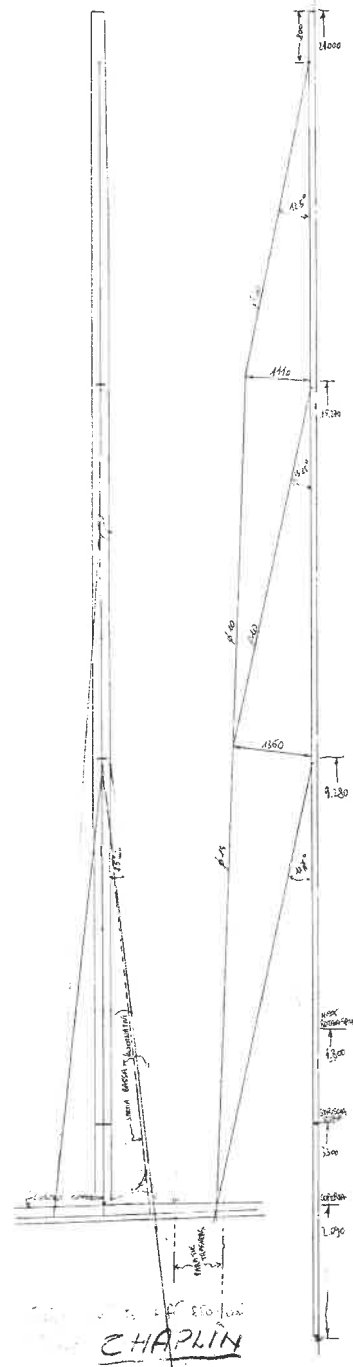
CHAPLIN

CHAPLIN
10.1.3



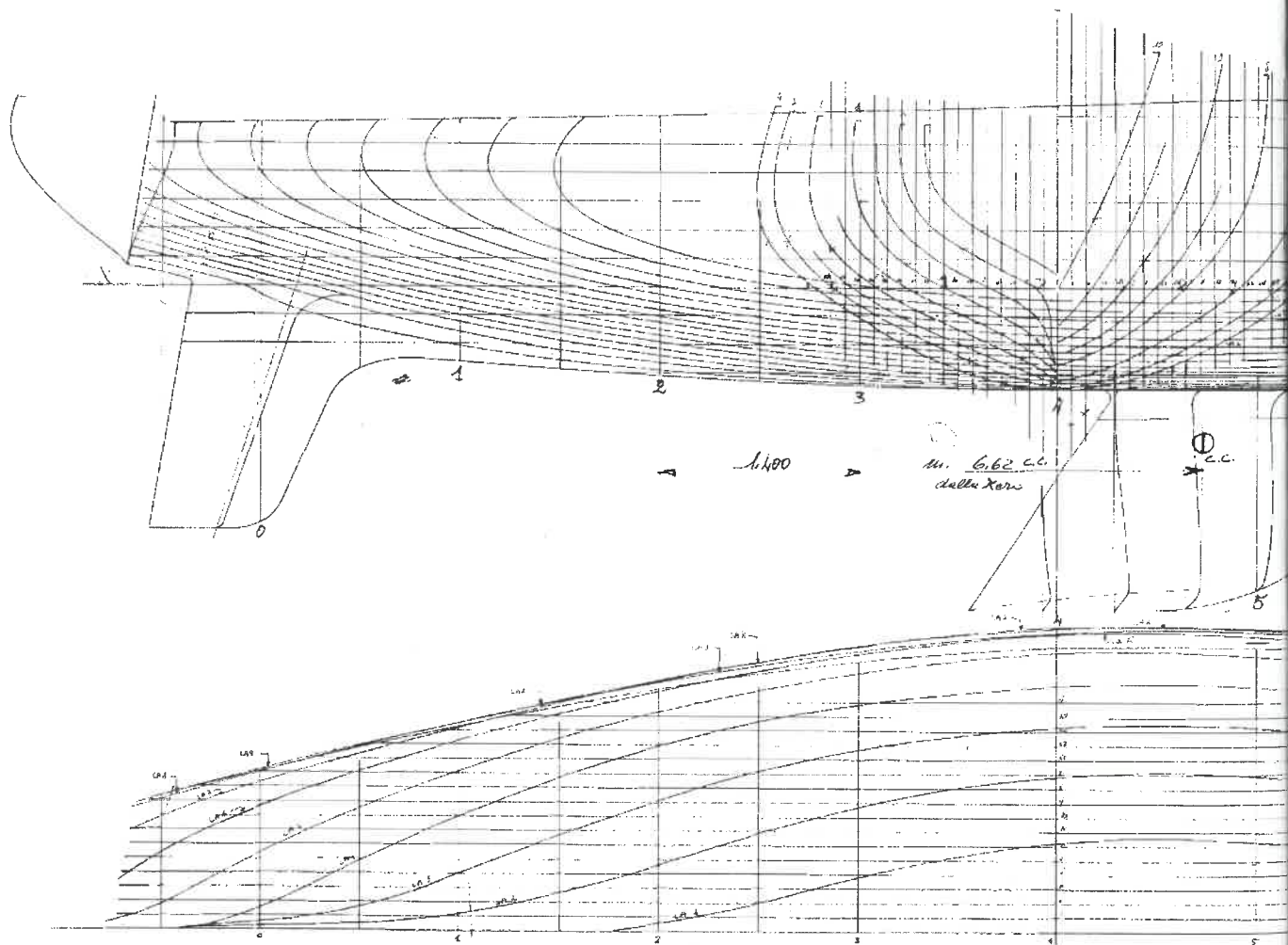
Primo albero ad una crocetta

CHAPLIN
SARINATURA CON 2 CROCCETTE
SMA 1.33/3

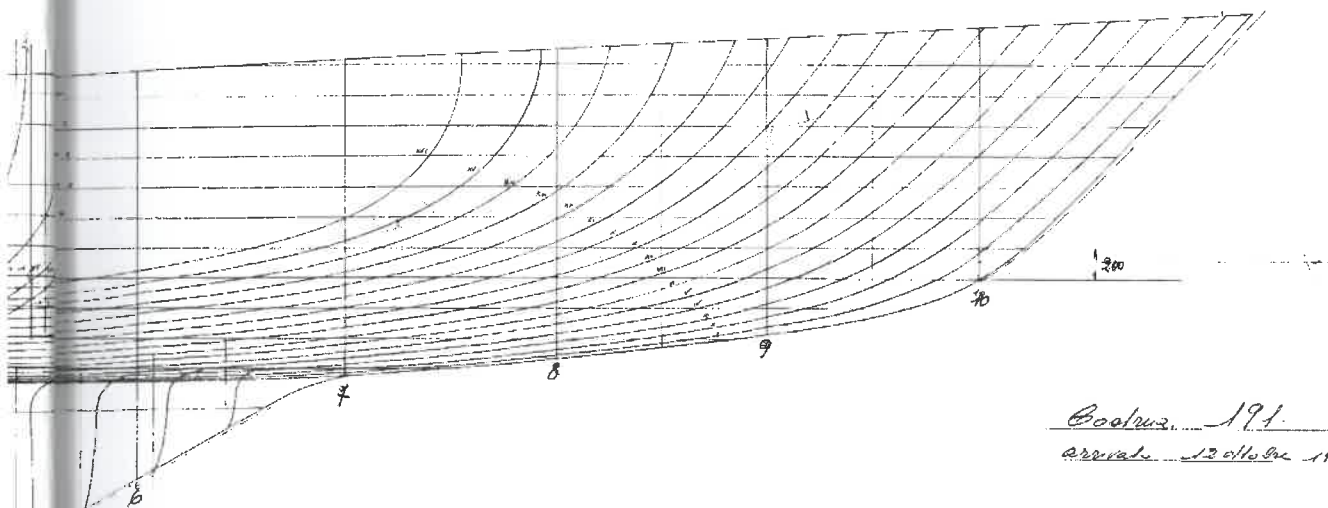


Secondo albero a due crocette

CHAPLIN



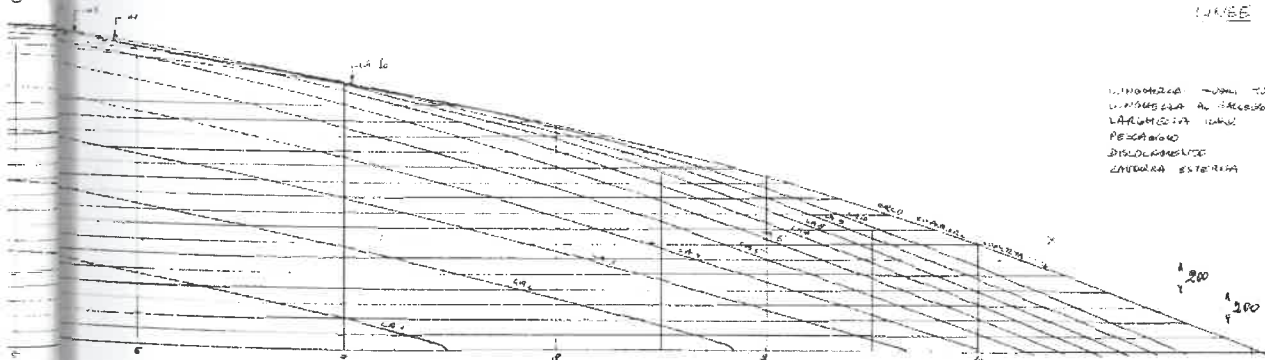
Piano delle linee



Cooluz. 191.
arrivato 13 ottobre 1923

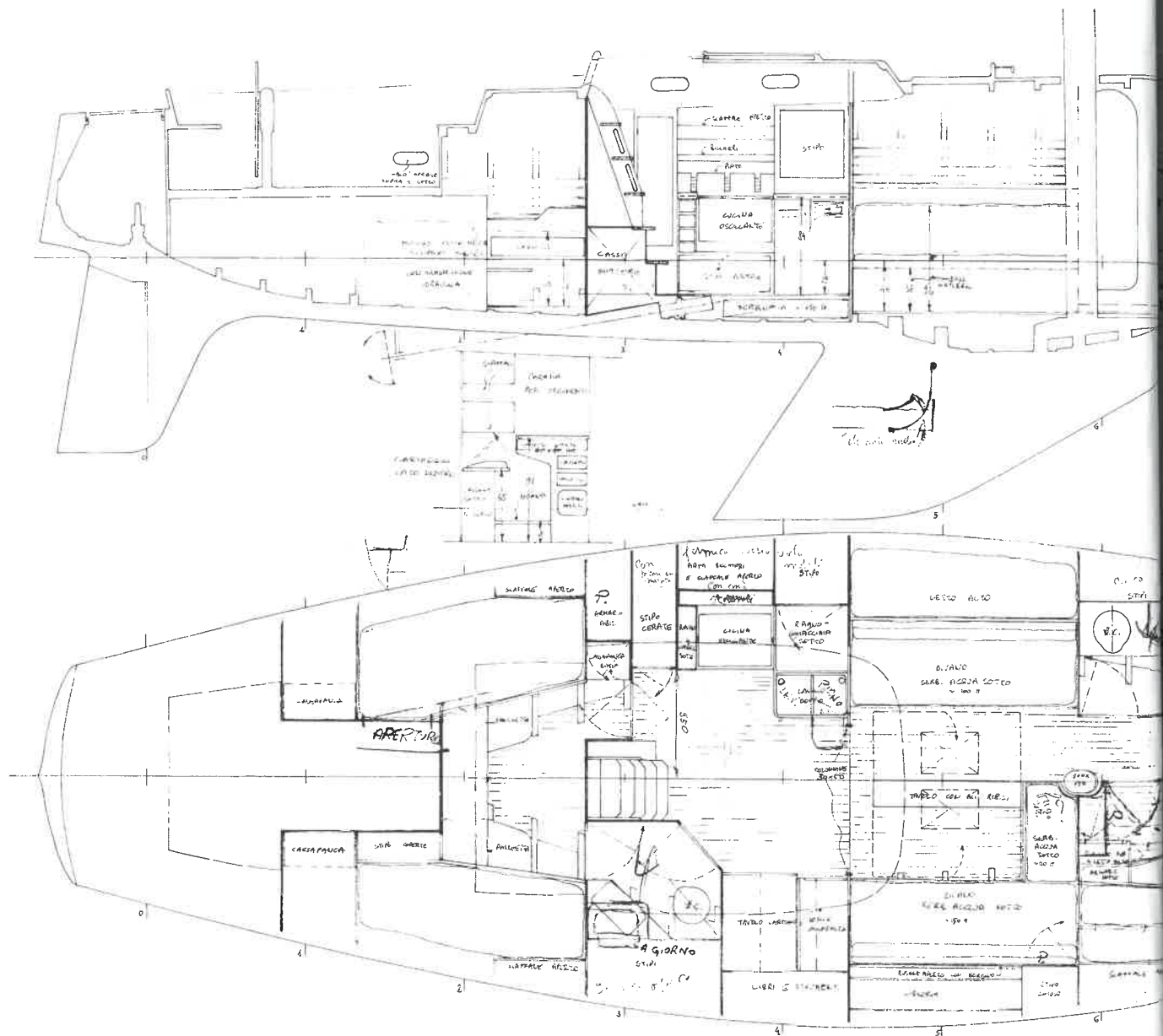
DISCORSO A' 55'
 CIO' CHE E' DI NOTTA' 45.75
 PER I SIGNORI NOVI DI GURMA
 LUNEE 12.44

DISCORSO A' 55.75
 DISCORSO A' 55.75
 DISCORSO A' 55.75
 DISCORSO A' 55.75
 DISCORSO A' 55.75
 DISCORSO A' 55.75



Cooluz. 193

CHAPLIN





L'attività del *Chaplin*

Dal suo varo fino alla consegna alla Marina Militare, il *Chaplin* partecipò a moltissime regate, al comando mio e di mia moglie. Avemmo sempre a bordo un nostromo di alta qualità e ricordo con affetto e rimpianto Romolo Viacava e Tito Prato (e, naturalmente, tanti altri che s'imbarcarono con noi).

Partecipammo a numerose regate nel Tigullio, a Genova, ad Alassio, in Costa Azzurra, in Sardegna, nel Mar Tirreno in generale. Prendemmo parte anche alla Middle Sea Race: il giro della Sicilia e di Malta.



▲ Middle Sea Race, arrivo a La Valletta, 1982



▲ Regate di Alassio, Anni '80

Nei primi vent'anni, partecipammo in competizione con barche altamente sofisticate. Poi, negli ultimi quindici anni, siamo stati nella categoria delle vele d'epoca. Sono certo che mia moglie, con le sue sedici partecipazioni alla Giraglia, batté ogni record di presenza (ma partecipò una volta anche su uno yacht dei Bassani - arrivando così a diciassette partecipazioni). Non voglio tediare il lettore con tanti racconti.

Qui di seguito mi limito a citare cinque eventi di grande successo:



▲ Settimana delle Bocche, 1977



Nel **1977** vincemmo la **Settimana delle Bocche** a Porto Cervo, regata d'altura organizzata dallo Yacht Club Costa Smeralda a partire dal 1972. Eravamo quasi in condizioni di sopravvivenza, perché il maestrale raggiunse i 45-50 nodi. La Settimana consisteva in tre prove di triangolo più una regata lunga con partenza alle ore 17 e arrivo verso le 10 del giorno dopo.

Il percorso notturno fu qualcosa di epico, perché si svolse tutto in mezzo alle secche. Nucci fece la navigatrice tutta la notte e noi uomini ci alternammo al timone: Pierino Reggio, grandissimo velista, fu quello che ci rimase fisso più tempo, e quando arrivammo disse «Durante la notte mi chiedevo chi ci avrebbe mai raccolti, se fossimo finiti in secca, con il mare e il vento che c'erano».



▲ Settimana delle Bocche, 1977

Nella regata a triangolo, fummo avvantaggiati dal fatto che la borósa della seconda mano dei terzaroli si ruppe, e così fummo costretti a dare la terza mano.

Fu un successo perché eravamo gli unici invelati giusti. Tenemmo per tutto il tempo le tre mani e il genoa tre. Le foto di queste pagine sono significative.

Al rientro in porto, dopo il primo triangolo fummo accolti da centinaia di persone. E non si limitarono ad applaudire, ma ci chiedevano se tutte le barche fossero ritornate sane e salve.

Chaplin è in testa alla classifica

PORTO CERVO, 27 — La settimana delle Bocche si avvia alla sua conclusione con la quarta regata che si corre questa mattina con partenza alle ore 11. Non si sa ancora se la regata che doveva essere di 70 miglia verrà accorciata o meno e questo perché, avendo ritardato di un giorno la regata dell'Asinara da 170 miglia e avendo trovato per oltre metà percorso mare calmo e vento leggero, gli scafi sono in ritardo e sono arrivati ieri sera dopo le ore 20. Il vento, nella seconda parte della gara è aumentato, arrivando anche a 15 m/s, ma la navigazione è avvenuta controvento il che non fa fare più di 5 nodi l'ora ai concorrenti. Gli altri scafi, quelli più piccoli, sono arrivati nel corso della notte. La boa dell'Asinara è stata virata per primo alle ore 13.30 di ieri da Marea al timone del quale vi sono due genovesi, Lorenzo Podestà e Rabbò, seguito da Chaplin altro « classe A » genovese al cui timone è Pierino Reggio, noto velista ligure. Alle ore 10 di venerdì nove scafi grandi non avevano ancora tagliato il traguardo,

mentre gli scafi piccoli sono arrivati tutti o quasi entro le sei di questa mattina. Non si potranno avere naturalmente i tempi di arrivo compensati, perché la giuria li sta ancora elaborando. Ora si tratterà di vedere se il comitato di regata farà partire questa mattina i concorrenti per l'ultima gara, che è di 70 miglia, ma riteniamo che sarà accorciata perché gli equipaggi arrivati poche ore or sono non vorranno certo prendere il via per la regata conclusiva a poche ore dall'arrivo di una regata dura di circa 200 miglia.

L'arrivo in tempi reali delle prime quattro imbarcazioni è il seguente: 1) Marea (Podestà); 2) Chaplin (Reggio); 3) Nita; 4) Carina.

Intanto ieri sera la giuria ha emanato l'ordine d'arrivo ed i tempi compensati della regata di Figarolo della sesta classe che come è noto fa percorsi più corti: 1) Paola IV (Rivolta) 5 h. 29'53"; 2) Caiega (Bassani) 5 h. 30'49"; 3) Furia (Garlani) 5 h. 38'27"; 4) Offi Limits (Abrami) 6 h. 5'26"; 5) Nibio (Pellicani) 6 h. 13'40"; 6) Babaloo (Brenna) 6 h. 28'15".

A soli quattro anni dal varo, l'intensa attività sportiva e i risultati ottenuti mettono in evidenza le attività del *Chaplin* che si merita la copertina della rivista "Uomo Mare" nell'autunno del 1978.

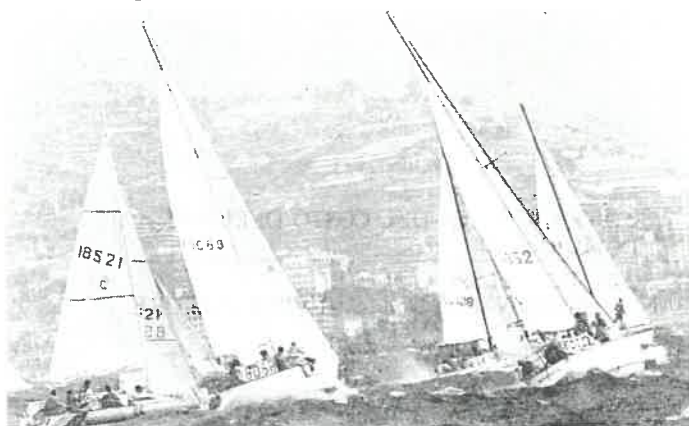
Nel **1979** con due piazzamenti al secondo posto (Giraglia e Settimana delle Bocche), vincemmo il **Campionato Internazionale del Mediterraneo Classi I.O.R.**



Primi in classifica a bordo di «Guia», «Viola» e «Bozambo»

Chi sono i velisti genovesi che hanno vinto la «Giraglia»

Gli skipper più noti li vogliono sulle loro barche. Sul «Chaplin» (arrivato secondo) «navigatrice» era una donna



TOLONE — Fra i mille velisti che hanno preso parte alla Giraglia, un centinaio erano genovesi o, quanto meno, liguri. Su tre dei cinque yacht italiani che hanno vinto nelle rispettive categorie, e su alcune barche piazzatesi ai primi posti gli equipaggi erano in buona parte formati da genovesi.

Prendiamo ad esempio il «Guia» che è stato il vero dominatore della «Giraglia», vincitore in assoluto per aver stabilito il miglior tempo compensato (32 ore 01' contro le 32 ore 17'40" del «Viola» vincitore nella seconda classe e contro le 33 ore 30'24" dello yacht americano «Victorine» primo in tempo reale).

Giorgio Falck, proprietario e skipper del «Guia», ha avuto in Giletto Viacava un equipaggio d'eccezione, in Ce-

sario Sangermani un tecnico insostituibile e in Tonino Chioatto (un autentico «armadio») l'elemento pronto a saltare sulla prua ogni volta ci fosse da cambiare un fiocco o da attrarsi a un venticello se si doveva tesare una scotta.

Per quanto riguarda il «Viola», dopo la sconfitta subita nelle selezioni per la «Admiral Cup», c'è stato un sostanziale mutamento d'equipaggio. Il dott. Carriero, proprietario del «Viola» ha confermato solamente Zolesi e Rodino, ha imbarcato il giovane velista portofinese Paolo Viacava (diciassettenne) e ha chiamato Luigi Chiozza a far da timoniere. Campione italiano degli F.D., considerato elemento da tempi medi, Chiozza si è dimostrato un gran marinaio. È stato suo un buon trenta-

per cento di merito della vittoria.

Si chiama invece Audizio il successo ottenuto da «Bozambo» nella IV.a classe. Il velista priaraggino ha dovuto insistere perché l'equipaggio si decidesse a prendere il via e ha dovuto convincere gli uomini di bordo a continuare la regata quando qualcuno avrebbe preferito abbandonare a causa delle difficili condizioni atmosferiche. Gino Audizio ha comunque ammesso d'aver sofferto il mare come gli altri, ma ha trovato la forza per reagire e per restare al timone per almeno trenta delle 43 ore di regata.

Non ha vinto, ma si è confermato autorevole protagonista della «Giraglia» il «Chaplin» di Giovanni Novi. Figura buon secondo nella classifica della classe «A».

Timoniere era Reggio, «statistico» Gian Luigi Lagorio Serra, un decano di Giraglia per avere disputato ben 22 «Navigatrice», ossia con il ben preciso compito di tracciare la rotta e far rilevamenti, era la signora Nucci Novi, marinata in gonnella che nulla ha da invidiare ai «navigatori» più affermati.

Che impressione fa dover dar ordini a un equipaggio maschile? «Io in barca non do ordini — ci ha risposto la signora Novi — ho un compito ben preciso ed in base al tipo di navigazione da seguire, lo skipper e il timoniere impostano la regata».

Erano in dodici a bordo del «Chaplin» e su una barca del genere se si vive tranquillamente in giornate di bel tempo c'è via altrettanto dura se il vento raggiunge e supera i trenta nodi di velo-

cià. Con Reggio, Lagorio e Nucci Novi, si sono disimpegnati egregiamente Anserini, Teodori, Maresca, Manca, Viacava, Zerba, Bulgarni, Datta.

Il «Marea», terzo in classifica è stata una delle barche più avversate dalla sfortuna. Poco dopo la partenza si è strappato il fiocco da vento, quello medio ha resistito per poche miglia e allora tutta la gara è stata fatta con una velatura inadeguata. A bordo del «Marea» era imbarcato il segretario generale del Coni, dott. Mario Pescante. «È stata una esperienza inusuale e inusitata — ci ha detto — La difficoltà maggiore per me era quella di comprendere il linguaggio marinaro e le varie espressioni in dialetto genovese». Il timoniere Lorenzo Podestà (che del Coni Figure è il responsabile) non certo per fare un complimento al suo «capo» ha dichiarato che il dott. Pescante era stato un ottimo elemento d'equipaggio, pronto ad affiancare nelle manovre i vari Crozza, Possitano, Clerici, Malagamba.

Completavano l'equipaggio Guglieri, Calvi, Peri e Troni.

Ora, superato a pieni voti l'esame della Giraglia, la vela genovese si prepara ad un nuovo e prossimo esame. A partire dal 20 agosto nelle acque di Porto Cervo ci sarà il campionato del Mediterraneo.



TLX 139 79

ZCZC

31

17/16

NUCCI & GIOVANNI NOVI

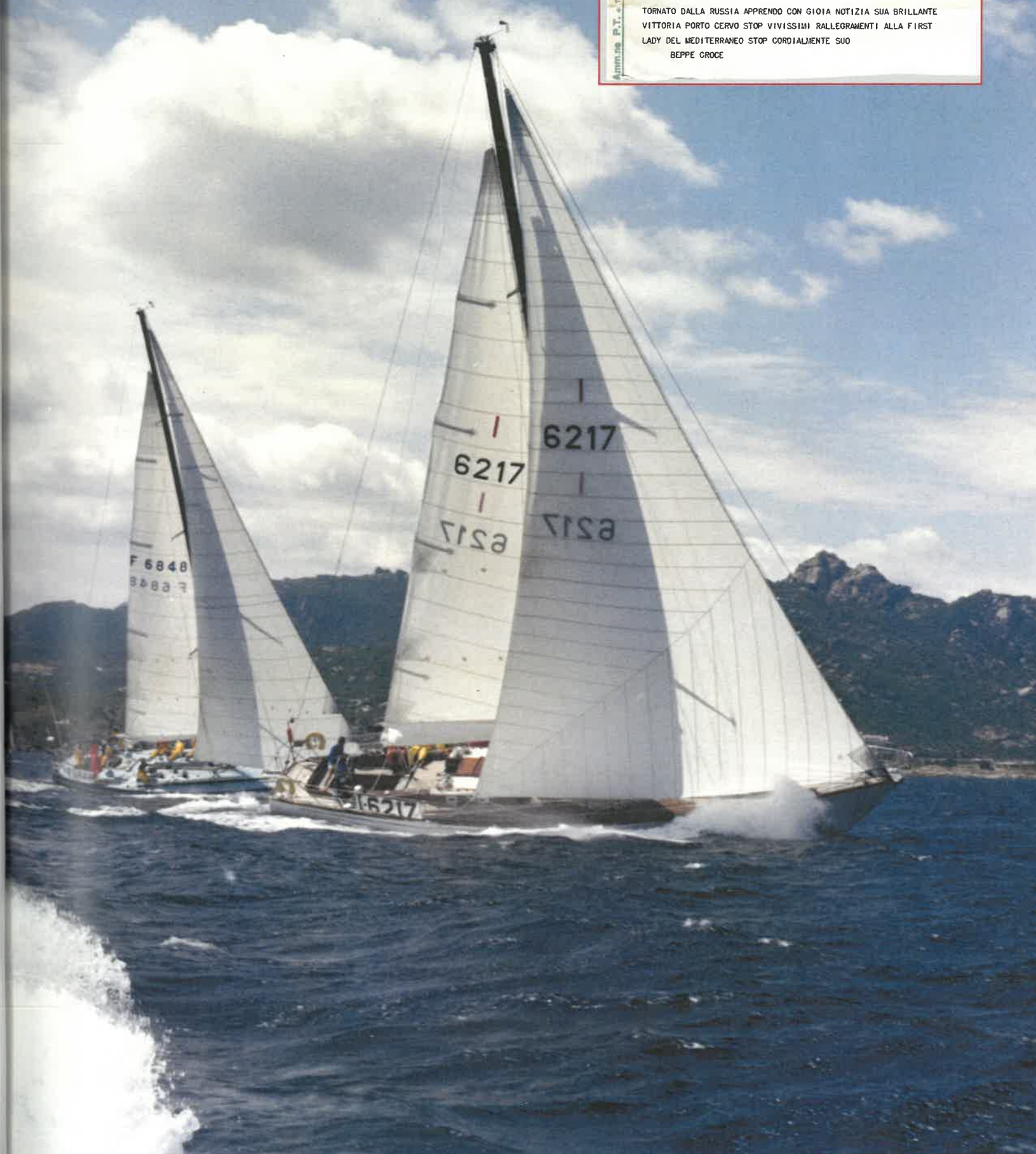
VIA SAN GIULIANO 16

16145 GENOVA

CHAPLIN FORTISSIMO STOP CONGRATULAZIONI VIVISSIME

ALBERTO MAGNANI

COL 16 16145



Annuario P.T. - TAVOLINA - ANNUARIO P.T. e TAVOLINA

289727 SMR P2

IT MILAN RETC 364 1Q14 Q9/Q6
ZCZC XCG844 TQ4Q43 GEB627 235
GENOVA FONO 36/32 5 124Q

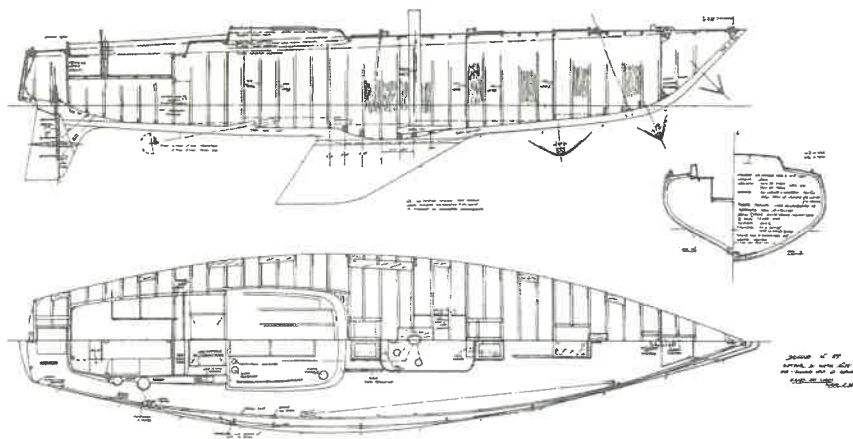


98

SIGNORA NUCCI NOVI
VIA PINO 3Q
16Q38 SANTAMARGHERITA LIGURE

TORNATO DALLA RUSSIA APPRENDO CON GIOIA NOTIZIA SUA BRILLANTE
VITTORIA PORTO CERVO STOP VIVISSIMI RALLEGRAMENTI ALLA FIRST
LADY DEL MEDITERRANEO STOP CORDIALMENTE SUO
BEPPE CROCE

I LEGNI E LA COPERTA



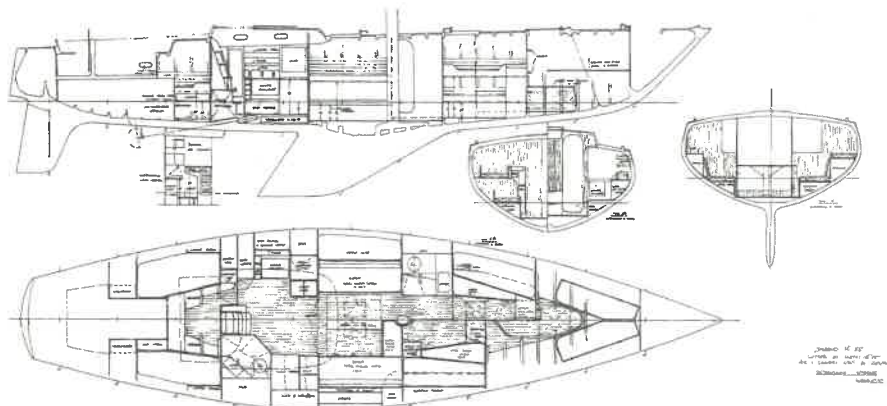
In alto: il piano dei legni di Chaplin, cutter di 16 metri e 75 in fase di avanzata costruzione presso il Cantiere Sangermani. Chaplin sarà motorizzato con un Volvo Penta diesel del tipo MD 21 A con rapporto di riduzione 1,91 : 1, su supporti elastici. La trasmissione sarà idraulica. Si notano, ingranditi e riportati fuori dal disegno, alcuni particolari costruttivi. Lo spessore del dritto di prora sarà di 100 centimetri.

In basso: il piano di coperta del Chaplin. Nel disegno si leggono bene la grande rotaia per i fiocchi e i genoa; la piccola rotaia per il punto di scotta della trinchettina, i candelieri che « aprono » di dieci gradi verso prua; la parte smontabile per la estrazione del motore; la disposizione dei winches e degli aereatori.

LE SISTEMAZIONI INTERNE

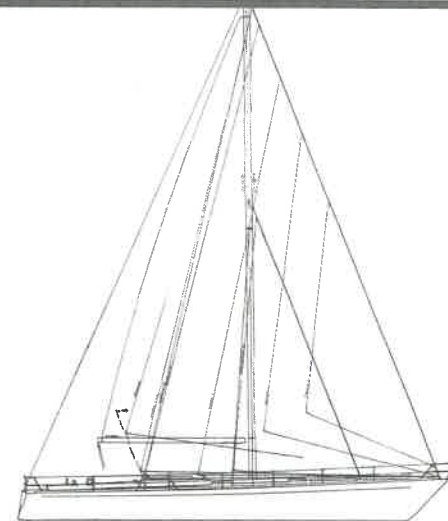
La sezione longitudinale (in alto) di Chaplin e la pianta (in basso) delle sistemazioni interne.

Esaminando la barca da poppa verso prua troviamo a poppa due grandi cuccette a murata; subito dopo — sulla sinistra — l'armadio per gli abiti, lo stipo per riporre le cerate bagnate e la grande cucina a elle che comprende un blocco oscillante, scaffali, stipi, ghiacciaia e lavello doppio. Di fronte ad essa il blocco dei servizi (con doppia porta: una che dà verso il quadrato, l'altra nella cabina di poppa) e la zona per il carteggio: un grande tavolo, sedili, cassapanca, libreria, e alloggio degli strumenti per la navigazione. Da questa zona, cui si accede dalla discesa sotto coperta, ed interamente riservata ai lavori primari in barca si arriva al quadrato. Qui si fronteggiano due grandi divani — il tavolo da pranzo con antine ribaltabili al centro — sotto i quali sono concentrati due serbatoi per l'acqua dolce. Il divano a sinistra è sormontato da un letto alto. Dal quadrato si passa alla zona « ospiti », con due cabine sfalsate servite da un unico bagno e infine, all'estrema prua, una cabina con letti ribaltabili destinata o all'equipaggio o, ribaltando i letti, a cala delle vele.



IL PIANO VELICO

Il piano velico di Chaplin. Il piano velico — le vele saranno tutte di Beilken — prevede drifter, genoa uno, genoa due e Reaker di eguale superficie (centotré metri quadrati) ma di grammature differenti; la randa; un genoa tre di novantanove metri e mezzo ed un genoa quattro di settantun metri quadrati. Il fiocco uno ha una superficie quadrata di trentanove metri e settanta, il fiocco due una superficie di ventun metri e sessanta. La trinchettina misura ventiquattro metri e mezzo. Per spinnaker, floater, starcut, tall-boy e stay-sail non sono ancora indicate le superfici. La barca ha una lunghezza al galleggiamento di metri 14,50; una larghezza massima di metri 4,25; un'immersione di metri 2,25. Il dislocamento è di 13500 chili.



L'UOMO E IL MARE

BIMESTRALE
DI NAUTICA EDITO DA
VOGUE

OTT/NOV 1978 - N. 23 - L. 2000

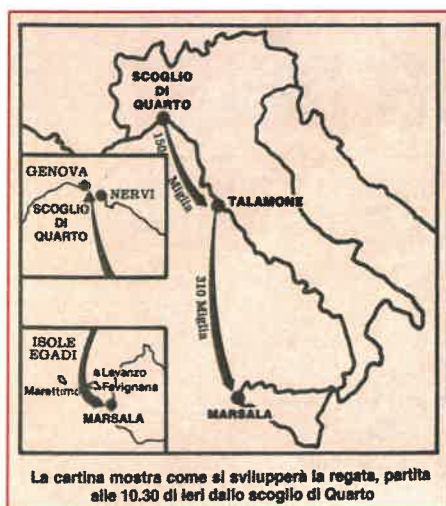
**IL MEGLIO DOVE
al XVIII Salone di Genova**

**I grandi
avvenimenti
sportivi**

I nostri servizi:

**Pacific 77', Segugio,
Rimini 51', Comet 11',
M 74 Italcraft, Helios,
Stain FC 155, Maiora 50,
Squalo 36'**

**Tutti i campionati italiani
Level Classes**



Nel **1980**, per commemorare la **Spedizione dei Mille**, lo Yacht Club Italiano, allora presieduto da Beppe Croce, pensò di organizzare (e ci riuscì bene) una regata in due tappe: Genova-Talamone e Talamone-Marsala. I poveri regatanti furono costretti a bordeggiare davanti allo scoglio dei Mille per due ore e mezza, in attesa che venisse data la partenza. Lo Scirocco era così violento che molti ebbero avarie prima di partire. Il motivo del ritardo era dovuto al fatto che lo YCI voleva aspettare il capo del Governo, Giovanni Spadolini, che veniva appositamente a Genova per dare la partenza. (Credo che Spadolini perse poi i voti dei regatanti...). Era il 5 maggio 1980.



▲ Arrivo a Marsala, 1980

A Talamone arrivarono pochissimi: l'80% delle barche si rifugiò tra Sestri Levante, Porto Venere e La Spezia. Comunque in questa tappa arrivò prima, davanti a tutti, *Orlanda* di Alessandro Pirera. Dopo due giorni concessi per leccarsi le ferite, le barche presero il via per la tratta Talamone-Marsala. Anche qui, durante la regata, il vento e il mare si fecero sentire in tutta la loro potenza. Al comando di mia moglie Nucci (perché io ero a New York, per motivi di lavoro), il *Chaplin* arrivò primo in compensato e in reale, battendo molte barche di dimensioni maggiori: fu un vero successo e tutto l'equipaggio si dimostrò all'altezza dell'evento. Per ore e ore, il *Chaplin* fu investito anche



▲ L'ammiraglio Angelo Monassi si congratula con Nucci Novi

Si è conclusa ieri l'impegnativa «Regata dei Mille»

Il genovese «Chaplin» primo a Marsala

MARSALA — «Chaplin» lo yacht genovese di Giovanni Novi, ieri mattina all'alba è giunto a Marsala, primo in tempo reale fra i 20 concorrenti che hanno preso il via per la seconda manche della «regata dei Mille».

Costretto al ritiro nella tappa Genova - Talamone, il «Chaplin» si è preso una pronta rivincita. Dell'equipaggio facevano parte Lagorio Serra, vice presidente della Federazione Vela, Mario Gallini, segretario generale dello Yacht Club Italiano, Tony Porta (timoniere), l'ammiraglio Bernotti, Romolo Viacava, Carlo Centurione e Crosa; skipper, era la signora Nucci Novi che già in altre regate ha portato alla vittoria il suo «Chaplin».

Come già la Genova - Talamone, la Talamone - Marsala è stata avversata dai maltempo; piovvaschi continui e vento fresco. Per compiere le 320 miglia del percorso sono state impiegate 56 ore e 55 minuti e come si vede è stata tenuta una media di circa sei miglia orarie.

Il «Chaplin» è uno yacht della I classe Ior, uno dei più grossi fra quelli in gara e quando è stata redatta la classifica in «tempo compensato» ad avvantaggiarsene sono stati i piccoli III classe. Del miglior tempo è stato accreditato lo yacht palermitano «Sole di Giada», con «Matabù» (pure della III classe) in seconda posizione.

Comunque, alla vittoria in «reale», il «Chaplin» ha ag-

giunto quella di classe, battendo «Orlanda» vincitore della Genova-Talamone e «Manfredo» che nella prima «manche» figurava fra i protagonisti (era giunto secondo), o per meglio dire fra i «superstiti» ben ricordando come solamente 8 yacht dei 36 partiti erano riusciti ad arrivare sul traguardo.

Questa la classifica in tempo compensato.

1) Sole di Giada (III cl.) in 48 ore 53'06"; 2) Matabù (III cl.) 49 ore 51'40"; 3) Chaplin (I cl.) 51 ore 00'36"; 4) Manfredo (I cl.) 52 ore 21'42"; 5) Orlanda (I c.) 53 ore 19'41"; 6) Flying Shamal (classe libera); 7) Sagittario (classe libera); 8) Stella Polare (classe libera); 9) Scorpione (III cl.) 10) Bisdolino (III cl.)

da violenti temporali. E, alla fine, a dare il benvenuto al porto di Marsala c'era una folla mai vista. Il tempo era stato inclemente e quindi si pensava che non tutte le barche potessero arrivare al traguardo. Nucci e tutto il suo equipaggio furono accolti dal sindaco di Marsala e dal Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Angelo Monassi. In questa regata, il vento raggiunse per ore e ore i 35-40 nodi e il mare fu classificato *agitato e molto agitato*.



Non mi vorrei ripetere ma parlando ora della Giraglia – la mitica regata la cui prima edizione risale al 1953 – devo ricordare che il nostro *Chaplin* ha partecipato a ben sedici edizioni – a partire dal 1976 – quasi sempre in compagnia, tra gli altri, di yachts di valenti armatori liguri, come riportato nell'articolo del "Mercantile" del 18 luglio 1978, qui riprodotto, quando il *Chaplin*, pur in buona compagnia, si classifica secondo di Classe.

Memorabile è poi l'edizione del 1980 con mare e vento impegnativo come dimostra la sequenza fotografica qui sotto.

Bise, Chaplin e Marca: primo, secondo e terzo di classe

La XXVII edizione della Regata della Giraglia, organizzata dallo Yacht Club Italiano e dall'Union Nationale pour la Course au Large, con la collaborazione dello Yacht Club Sanremo e della Société des Régates de Toulon, è stata vinta, in tempo reale, dall'americano Victorine e in tempo compensato dal Guts 200 di Giorgio Falck.

La regata si è svolta all'insegna di condizioni atmosferiche piuttosto difficili, che hanno costretto quasi la metà delle imbarcazioni in gara al ritiro.

Quindi maggior merito va a coloro che sono riusciti a portare a termine la prova: fra questi tre imbarcazioni liguri, che hanno conseguito anche risultati di prestigio.

Si tratta del Bise di Pastore, del Chaplin di Novi e del Maree di Stefani, piazzatisi, rispettivamente, al primo, secondo e terzo posto nelle classi in cui erano iscritte.

Sono tre yacht che hanno in comune, oltre all'«estrazione» ligure, l'appartenenza alla divisione «A», cioè quella delle barche da regata - crociera.

Il Chaplin (classe A) è una barca che ha fatto numerosi successi con al timone Pierino Reggio, il quale anche in Giraglia ha saputo sfruttare tutta la sua esperienza. Ma nella vittoria del Chaplin ha senz'altro giocato un ruolo di rilievo la spinta agonistica che la signora Novi, appassionatissima di vela e sempre presente sulla barca durante le regate, riesce a dare all'equipaggio, un equipaggio che, fra l'altro, si distingue per l'età media piuttosto elevata. A bordo del Chaplin, in questa occasione, oltre a Reggio e alla signora Novi, c'erano Vlasova, Bulgarini, Lagorio, Serra, Anserini, Marca, Marica, Todori, Datta e Zerba.

Il Maree, anch'esso appartenente alla classe A, è riuscito a giungere a Toulon nonostante notevoli vicissitudini e avarie. Oltre al proprietario, Stefani, hanno fatto parte dell'equipaggio per la Giraglia, Lorenzo Podestà, Skipper consueto di questa barca, Pescante, Ciceri, Malagamba, Peri, Troni, Guglieri, Positano e Crozza.



Il Bise di Pastore che con la vittoria in Giraglia ha concluso brillantemente la carriera agonistica

Il Bise, il terzo classe di Ferdinando Pastore, merita una citazione particolare, non solo per la vittoria ottenuta in Giraglia, ma anche per altre ragioni. In primo luogo, pur non appartenendo alla categoria del «motore», è una barca che ha saputo sempre gareggiare con dignità, ottenendo anche alcune forse inaspettate affermazioni.

E' poi una barca completamente genovese, in quanto il suo equipaggio (Schiellino, Pastore, Rossi, Rocca, Cavalleroni, Silva, Bombrini e Adèle Favano) che è praticamento sempre rimasto lo stesso dal lontano dicembre 1978, quando il Bise giunse in Liguria dai cantieri C.N. 71 di Castiglione della Pescaia, è formato da genovesi purosangue.

Infine il Bise, con la vittoria in Giraglia, ha brillantemente concluso la sua carriera agonistica, in quanto pare sia nelle intenzioni di Ferdinando Pastore di mandare la barca in cantier per trasformarla in un tranquillo yacht da crociera. Ci ha infatti detto che, al massimo, il Bise gareggerà ancora nel Campionato Invernale del Tigullio.

Anna Bombrini





Nel luglio del **1988** il *Chaplin* partecipa alla XXXVI edizione della Giraglia in competizione con 75 altri yachts, molti dei quali assai più moderni e performanti. Con mia moglie Nucci al timone il percorso Tolone-Giraglia-Sanremo di 243 miglia nautiche viene portato a termine nel tempo reale di 35h0'20'', pari a 29h39'23'' in tempo corretto, aggiudicandosi così la vittoria nella Classe «A».

La storia racconta che la **Giraglia** fu ideata una sera di dicembre del 1952 quando **Beppe Croce**, Segretario Generale dello Yacht Club Italiano, **René Levainville**, Presidente dello Yacht Club de France, e **Pier Franco Cavagnin** fondatore della Compagnia della Vela (l'attuale Yacht Club Sanremo) si videro a cena in un *bistrot* parigino. I tre concepirono questo progetto pensando sì a una regata, ma anche a un modo per ricostruire lo spirito di amicizia leale e sportiva fra l'Italia e la Francia dopo la seconda guerra mondiale.



Ports et plages



M^{me} Novi, à la barre de « Chaplin » depuis vingt-trois ans. (Photo Richard Barsotti)

La Dame de la Giraglia

Dix heures du matin sur le port du Lavandou. La capitainerie bat pavillon franco-italien. Il pleut, il fait frais en ce début juillet. Le port est bondé. Les coques sont alignées, astiquées prêtes à mettre le cap sur la 45^e Giraglia. Mais sur le pont, pas âme qui vive. Même pas sur celui de Benbow, un somptueux voilier qui détient encore le record de la régata hauturière : 27 heures. À couple, on ne peut pas manquer le sloop aux allures de vieux gréement. « Chaplin », c'est son nom, est bien connu ici. Dessiné par Sciarrelli, il navigue depuis 23 ans en Méditerranée. Il aimerait d'ailleurs se payer une transatlantique.

Hum, une bonne odeur de café s'échappe du carré. Il est italien celui là, « Stretto », comme il faut pour se réveiller, sur les quais, lorsque le temps fait grise mine. L'accueil, sur le pont, est plutôt britannique. Le maître à bord est une vraie lady aux accents latins. M^{me} Novi tient bon la barre de ce voilier. Elle attaque sa quinzième Giraglia. « J'aime la mer, c'est tout ». La Méditerranée le lui rend bien, lui apportant des joies immenses depuis trente ans. La passion est intacte.

La Giraglia, c'est l'une des plus belles courses hauturières en Méditerranée pour ce navigateur-routier, vice-président du Yacht club Italieno. Sa première, elle l'a bouclée en

1974. Elle s'est affirmée : « Ici, on dit que l'on est un bon marin lorsque l'on a fait la Giraglia ». « Ici », c'est en France et en Italie, le temps d'une course. C'était plus vrai voici quelques années, lorsque, sur l'eau, Français et Italiens naviguaient à parité. Il fallait bien ça pour rendre hommage à Beppe Croce et René Levainville. Les deux compères, en 1952, attablés à un bistrot du Boulevard Haussmann, à quelques encablures du Yacht Club de France, avaient lancé l'idée d'une telle course franco-italienne.

Les Italiens fort nombreux, ont gardé une sorte de fascination pour cette course qui s'est achevée, dimanche dernier, dans la baie de San Remo. Et c'est sans doute à mi-parcours que les frissons les ont parcourus : « On ressent une grande émotion lorsque l'îlot de la Giraglia se découvre ». Ça y est, on y est ! Il se dévoile souvent la nuit. On compte les éclats, pour être sûr.

Même si l'électronique au service de la navigation limite de plus en plus les erreurs. Elle casse d'ailleurs un peu la magie. Le GPS est arrivé. « Avant, je faisais le point toutes les demi-heures avec le skipper. Il fallait limiter la dérive. C'était certes contraignant, approximatif. Mais c'est ce qui faisait le charme de la navigation, explique t elle. Entre les deux, la radiogoniométrie. En tout cas, je trace tou-

jours ma route sur la carte ». On n'est pas en effet à l'abri d'une panne.

Du coup, la course hauturière est aussi partie un petit peu à la dérive. Les coques taillées pour la vitesse, vides, n'incitent pas à passer plusieurs jours en mer. « On peut difficilement habiter sur un voilier de course. Combattre, c'est beau. Mais on peut vivre en course ». La preuve, les Italiens tiennent bon la barre et prennent du plaisir loin des côtes en Méditerranée. Les Italiennes aussi qui sont de plus en plus nombreuses. La voile n'est plus un monde d'hommes. Autissier ou Artaud l'ont prouvé. Et encore moins dans les pays latins, souvent réputés machistes. M^{me} Novi occupe le poste de présidente de la commission féminine de la Fédération internationale de voile (ISAF) regroupant 204 nations. Elle a jugé un temps, qu'il n'était donc plus nécessaire de garder cette structure. C'était en effet reconnaître une « différence ». A sa grande surprise, « les États-Unis et le Canada ont voulu qu'elle soit maintenue ». Inattendu non ?

Elles et ils sont nombreux encore aimer la régata hauturière. « Quand on est parti, il faut assumer les coups de la météo. On est loin et, par la force des choses, vraiment face aux éléments. C'est ce qui est excitant, plaisant, passionnant ». Vive la Giraglia !

Philippe HOLSTE.



K 10

01 K

CHAPLIN
Y.C.I.





Siamo nel **2003**, il *Chaplin* ha 29 anni e a questo punto può entrare nella categoria delle vele d'epoca – per meglio dire: *classiche* – e si aggiudica il Veteran Boat Rally a Porto Cervo. E qui voglio ricordare un dato di fatto: l'*anima* della barca è sempre stata mia moglie Nucci, e non io, perché il più delle volte ero in giro per il mondo per motivi di lavoro. Nucci fu un'abile skipper e soprattutto un'eccellente navigatrice, quando i mezzi di comunicazione e i computer non si erano ancora affacciati sul mondo della vela.

Nucci divenne vice presidente dello Yacht Club Italiano e per due mandati vicepresidente della International Sailing Federation (ISAF), con sede a Londra e poi a Southampton.

Nucci ricopriva questa carica al momento della sua scomparsa, il 15 febbraio 2008. Il *Chaplin* era stato da poco affidato alla nostra Marina Militare.



▲ Gasport, con Nucci e Robin Asher, entrambi Vice Presidenti ISAF



▲ 2004, Copenhagen, ISAF Executive Committee 2005-2008

VELA - Al «Chaplin» la Coppa Tigullio

Strepitosa affermazione del «Pucks» nella seconda regata

La manifestazione velica organizzata dallo YCT di S. Margherita e dotata della Coppa Tigullio si è realizzata con lo svolgimento di due regate.

Nella prima, alimentata da vento forte di tramontana (grecale) 12 m/s, il «Chaplin», dopo aver dominato la competizione in tempo reale, ha anche conquistato il miglior tempo nella classifica corretta con un margine sufficiente

per conseguire, al termine delle due prove la vittoria assoluta.

Nella seconda regata, valorizzata dal maestrale (5 m/s), costante nella intensità e nella direzione, si è avuta la sorprendente vittoria del IV classe Pucks di Carmagnani, che, al suo esordio agonistico, ha prevalso nei confronti di tutti gli avversari.

Tale successo rappresenta il risultato tecnico di maggior

interesse, giacché, anche se (quasi sempre) la vittoria interclasse esprime valori poco attendibili, per un concorrente di classe intermedia l'aver primeggiato nei confronti di avversari con stazze superiori ed inferiori, assume un significato esorbitante dalle normali proporzioni.

Nelle graduatorie finali vanno citate le vittorie dell'Encorail di D'Albertas (IV cl.), del Cristina di Meriggi (V

cl.), ma soprattutto quella del Pancho di Chiavari, il quale ha posto nella sua «poppavia» il fuoriclasse Cajega di Portofino.

Luigi Vannucchi

Classifiche finali:

I classe: 1) Chaplin di Novi; 2) Levantades di Diano; 3) Fiesta di Cocu; II cl.: 1) Luchy Chance di Pluda; III cl.: 1) Bise di Pastore; 2) Loly di Marsano; IV cl.: 1) En-

corail di d'Albertas; 2) Tipicat di Balzarotti; 3) Twenty di Riola; 4) Pucks di Carmagnani; 5) Kea di Rossi; 6) Regolo di Violati; 7) Braccio di Lazzarini; V cl.: 1) Cristina di Meriggi; 2) p.p. Mals di Spazzini e Jenky di Callori; VI cl.: 1) Pancho di Solari; 2) Cajega della Coop. Marinai Portofino; 3) Meltemi di Pasalacqua; 4) Ali Dada di Iannello; 5) Cea di Ferrari; 6) Sobek di Gusti.

VELA

NEL TROFEO BANCO SANTA LUCIA

Il «Chaplin» di Novi vittorioso alla Capraia

Lo Yacht Club Tigullio ha organizzato l'ormai tradizionale regata d'altura della Capraia, articolata su due manches, la prima con percorso Faro di Portofino - Capraia di 82 miglia, la seconda dall'isola a S. Margherita, di 84 m.m., intervallate da una giornata di sosta alla Capraia nel corso della quale sono state disputate gare di tiro alla fune: si è distinto l'equipaggio dello Juno TT, vittorioso davanti a quello del Marea, mentre sono stati squalificati per scorrettezza i «veterani» del Chaplin, i quali si sono ancorati ad una bitta per resistere al traino degli avversari.

In un ruba bandiera la signora Novi, contrapposta al dott. Diano, è sempre riuscita, con rapidità felina, a sottrarre la «bandiera» all'avversario.

Tornando alle regate, quella di andata è stata assai regolare ed un vento di buona intensità ha portato le imbarcazioni a destinazione con una media che ha superato i 7 nodi orari; al ritorno, invece, si è avuto vento leggero, alternato a bonacce, fino all'altezza delle Cinque Terre, quando un forte quanto repentino temporale si è abbattuto sugli yachts in gara, costringendo gli equipaggi a vere acrobazie

nel cambio delle vele.

Ne sono state avvantaggiate le imbarcazioni di testa che sono giunte al traguardo favorite dal vento in coda alla buriana, mentre le altre si sono ritrovate in vista di S. Margherita in piena cippa.

Il trofeo Challenge «Banco di Santa Lucia» è stato assegnato al Chaplin di Novi, (p. 49,75) primo classificato in tempo corretto nella graduatoria a classi congiunte, davanti al Bise di Pastore (p. 42), allo Juno TT di Dofour (p. 40,5), al Nina VIII di Mazzucchelli (p. 39), al Bliss di Zerbi ed al Garuta di Bianchi, quinti a pari merito con 36 p.

Questa invece la classifica per classi:

Classe A: 1) Chaplin (Novi); 2) Marea (Stefani)

Classe 1°: 1) Nina VIII (Mazzucchelli); 2) Bliss (Zerbi); 3) Levantades (Diano); 4) Vaguely Gray (Aliata Nobili); 5) Fiesta (Cohe).

Classe 2°: 1) Juno TT (Dofour); 2) Luchy Chance (Pluda).

Classe 3°: 1) Bise (Pastore); 2) Zerag (Zerollo).

Classe 4°: 1) Garuta (Bianchi); 2) Kalinka (Radi-ce).

Classe 5°: 1) Tanx Y tang

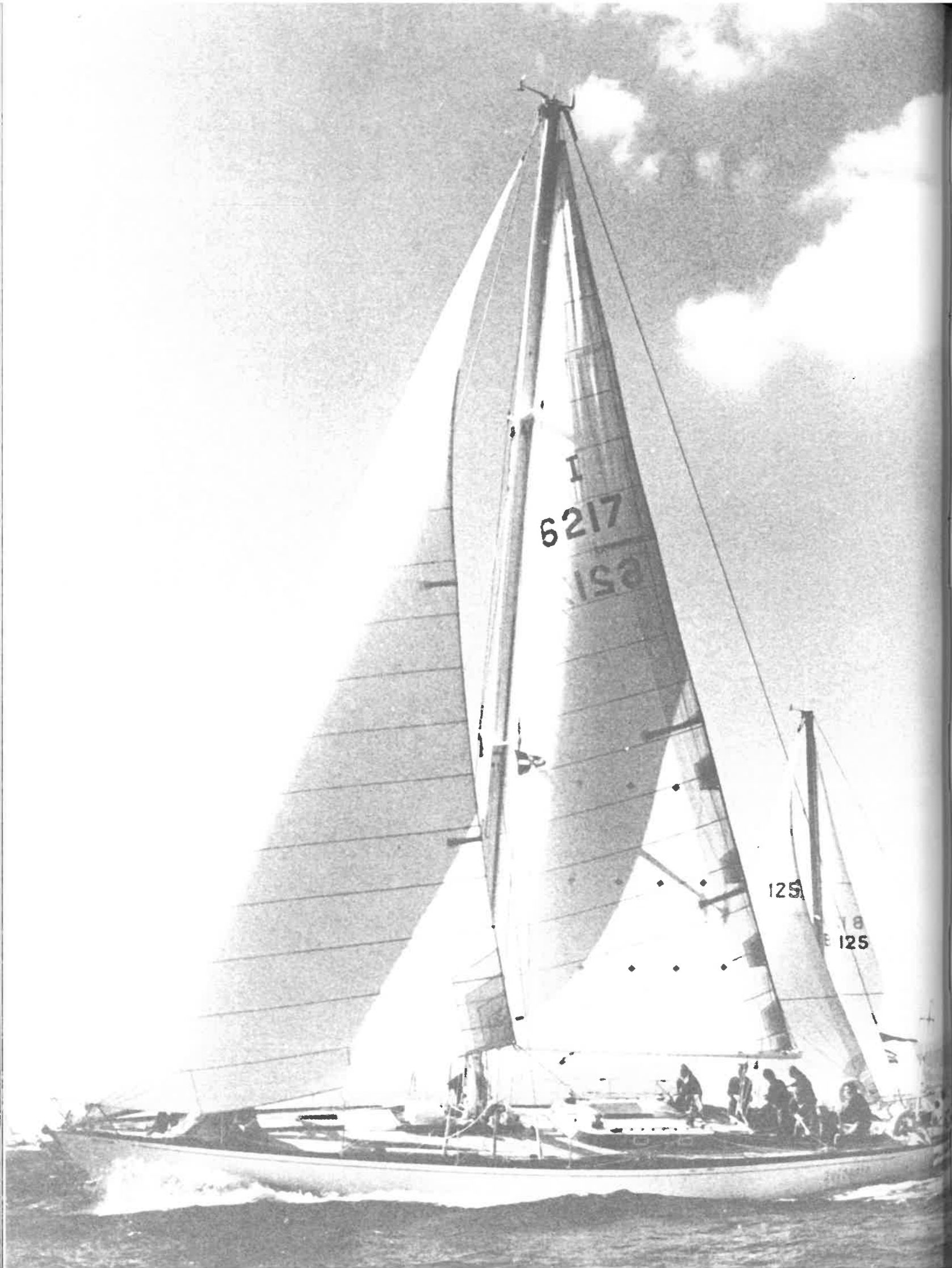
VELA

Conclusa a Porto Cervo la Settimana delle Bocche

PORTO CERVO — Il sipario è calato sulle regate veliche della «settimana delle Bocche». Nelle rispettive classi ad avere la meglio della classifica finale sono stati «Chaplin», «Karina», «Puma», «Pucks», «Zigurat» e «Paola». Nel confronto tra i velisti toscani, liguri, laziali e partenopei, sono stati quelli dello yacht club Livorno ad aggiudicarsi il trofeo «Costa Smeralda».

Fra i prima classe, i genovesi del «Chaplin» (tim. Pierino Reggio) hanno definitivamente chiuso a loro favore la lotta con il «Nita»; nella seconda classe, «Ariel» di Festinanni è riuscito a ottenere quella vittoria di giornata che inasceva in questa «settimana», ma «Karina» non si è lasciato sfuggire il successo, bissando così quello ottenuto nel recente campionato del Mediterraneo. Il «Puma» di Holm, vincendo a Porto Cervo, si è laureato anche campione italiano e questa del terzo classe è stata la categoria dove più a lungo c'è stata battaglia. Incontrastata, invece, la superiorità di «Pucks» nella quarta classe (quattro primi posti), mentre «Zigurat» (quinta classe) ha contenuto gli attacchi di «Balanzona», che ha concluso in bellezza. Decisamente superiore agli altri avversari il «Paola» (sesta classe).

Ordine d'arrivo della quarta e ultima regata. Prima classe: 1) Chaplin, 2) Nita, 3) Pulsar, 4) Vanessa, 5) Marea. Seconda classe: 1) Ariel, 2) Dida, 3) Kolia, 4) Karina, 5) Magia. Terza classe: 1) Natael, 2) Puma, 3) Lonic, 4) Aglaia, 5) Simpatia. Quarta classe: 1) Pucks, 2) Marmau, 3) Lumar, 4) Encorail, 5) Catorima. Quinta classe: 1) Balanzona, 2) Zigurat, 3) Sole di Glada, 4) Barracuda, 5) Malilli. Sesta classe: 1) Paola, 2) Nibbio, 3) Cayega, 4) Balbu.



Una dozzina di ricordi



In questi trentaquattro anni di appartenenza alla nostra famiglia, gli aneddoti e le vicissitudini – anche divertenti – sono innumerevoli. Ricordo che in una notte di regata, l'amico Sergio Anserini fu colto da violenti dolori al fianco: pensava di aver fatto solo uno sforzo ad un verricello, ma il dolore progrediva, e allora Nucci si mise in contatto con Romaradio – forma breve e forse confidenziale per indicare il "Centro Operativo Stazione Radiocostiera di Roma", cioè la sede da cui veniva fornita ogni tipo d'assistenza radio alla navigazione – la cui efficienza era ben conosciuta.

Il medico che rispose fece subito la diagnosi: colica renale. Feci chiedere a Nucci, sempre via radio, se non fosse meglio abbandonare la regata e approdare a Livorno. Il medico rispose: no, non era necessario, ma – dato che il nostro arrivo era previsto più o meno per le 6 del mattino a Sestri Levante – organizzò il soccorso in quel porto. Ricorderò sempre che Francesco Schiaffino, un amico e membro dell'equipaggio, cercava di rasserenare Sergio: «Sta' tranquillo...» – gli ripeteva – «perché ci siamo tutti noi...». La risposta di Sergio fu: «È proprio per questo che mi preoccupa...». Quando arrivammo a Sestri Levante, fummo accolti da un medico e due ambulanze.

Non fu lasciato solo... Nucci, come sempre premurosa, accompagnò Sergio in ospedale a Genova e tranquillizzò noi tutti sulle sue condizioni di salute.



▲ La sede di Romaradio



Ricordo che una delle nostre regate classiche era la Genova-Gallinara-Genova che in parte si svolgeva in orario notturno. Quell'anno si erano iscritte almeno cento barche.

Erano gli anni nei quali ricoprivo la carica di presidente dello Yacht Club Italiano, e ricevetti personalmente una telefonata dal presidente dell'AGIP. Mi chiese se era possibile modificare la rotta e l'orario della regata perché i comandanti delle petroliere che venivano a scaricare il grezzo alla piattaforma off-shore del Porto Petroli di Genova – quando vedevano sul radar decine e decine di barche davanti a loro – si mettevano le mani nei capelli: avevano infatti grandi difficoltà di manovra, data la bassa velocità con cui si muovevano le navi in arrivo. E noi, naturalmente, acconsentimmo alla richiesta della società.



▲ Piattaforma di scarico off-shore, Porto Petroli, Genova



Una notte, al ritorno dalla Giraglia, ci affiancò una petroliera dell'AGIP (ovviamente a distanza di sicurezza) e noi provammo a fotografarla. Ma il mare era molto agitato. Ecco qui il documento fotografico: a malapena si vede la petroliera, dietro una grossa onda.



▲ Di ritorno dalla Giraglia





Ho trascorso due mandati come vicepresidente dello Yacht Club Italiano al fianco di Beppe Croce – presidente del Club dal 1958 al 1987 e grande timoniere della vela italiana – e poi, alla sua morte, dieci anni come presidente dal 1987 al 1997.



▲ Con Beppe Croce

Ricordo che Beppe Croce con grande lungimiranza mi diede l'incarico di seguire le attività della Sail Training International – l'associazione che si occupava delle grandi navi scuola a vela – allora presente in alcune nazioni ma non in Italia.

Scoprii così una storia affascinante: la prima regata di Tall Ship venne organizzata nel 1956 tra Torbay in Inghilterra e Lisbona in Portogallo. Vi presero parte venti vascelli divisi in due Classi, e nella Classe di scafi sotto le 100 tonnellate partecipò e vinse *Artica II*, piccolo yawl della Marina Militare Italiana costruito, guarda caso, dai Cantieri Sangermani. Impegnato in una delle prime regate fuori degli Stretti alla quale partecipava un'imbarcazione italiana, *Artica II* coronava con successo l'attività dello Sport Velico della Marina Militare nel creare equipaggi d'alto mare di prim'ordine, in grado di ben figurare in campo internazionale.

Nel 1972 venne introdotta la possibilità di effettuare interscambi tra equipaggi al fine di favorire la condivisione di esperienze su navi di diverse dimensioni e nazionalità. Nel 1989 a Londra si radunarono 145 imbarcazioni e ben 120 di queste parteciparono alla regata Londra-Amburgo-Malmö-Travemünde.

Poi nel 1992 la Grande Regata di Colombo con itinerario Genova-Cadice-San Juan-New York-Boston-Genova (vedi pagine seguenti) che tanto coinvolse la città e il nostro Club. Forse fu proprio l'assaporare il fascino dei grandi velieri nelle acque di casa e il grande successo di pubblico che mi convinse ad impegnarmi in prima persona, come presidente dello Yacht Club Italiano, a favorire la nascita della STA-Italia.

Lo statuto venne firmato il 16 luglio 1996 a bordo della *Amerigo Vespucci* dal Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Angelo Mariani, e da me.

Da allora la STA-I – così come le altre 26 Sail Training Association (STA) sparse nel mondo – promuove le attività marinare ed i raduni di Tall Ships come strumento di formazione giovanile e fratellanza internazionale tra i giovani amanti del mare e delle vela.



▲ 16 luglio 1996, la firma dello Statuto della STA-I a bordo dell'*Amerigo Vespucci*

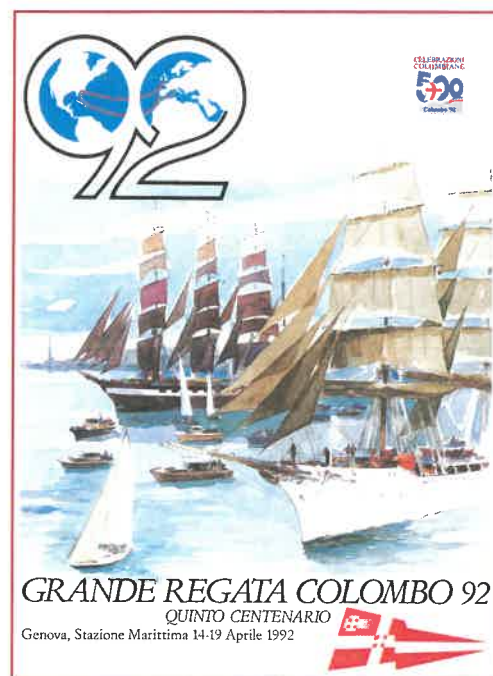


Come YCI, e successivamente come Sail Training Association-Italia, organizzammo sia regate che raduni nel Mediterraneo: Genova (1992), Genova-Napoli (1996), ancora Genova (2000 e 2004). Dato il personale dispendio di energie nell'organizzazione, non mi fu mai possibile partecipare alle regate con il *Chaplin*, ma la nostra barca non mancò mai di sfilare nella parata di vele che, come tradizione, avveniva prima della partenza. L'evento del 1992 richiederebbe un capitolo a parte, ma qui mi limito a raccontare che riunimmo velieri dall'Australia, dall'India, dal Medio Oriente, dal Nord Europa, dal Mediterraneo, dal Mar Nero, dall'America Centrale e Settentrionale.

Ricordo che a Napoli nel '96, il presidente delle Ferrovie Italiane 'risuscitò' un antico treno completo di locomotiva a vapore e vagoni di prima, seconda e terza classe, sul quale salimmo in seicento (tanto numerosi erano gli equipaggi) per coprire il tragitto Napoli-Portici (la prima linea ferroviaria italiana, inaugurata nel 1839) per visitare il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, il più bel museo ferroviario d'Europa). Il viaggio prevedeva l'andata e il ritorno su quei 7,25 chilometri. Non è un percorso lungo, ma bisognava dare la precedenza ai treni regolari e di conseguenza la sola andata durò più di due ore. Fu quindi necessario organizzare in modo diverso il ritorno, che sarebbe avvenuto dopo il pranzo ufficiale al Museo. In un batter d'occhio apparvero un gran numero di pullman che riuscirono a caricare comodamente tutti i seicento e più ospiti.



▲ Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa





▲ Genova, 1992



▲ Mezzo scafo del *Chaplin*



Dai disegni si vede che il *Chaplin* nasce con la velatura a *Cutter*, quindi con un solo albero e una sola crocetta. Nei primi due anni non usammo mai le sartie volanti. Scoprimmo dopo che un albero più leggero con due crocette era più adatto. In questo caso, fummo obbligati ad utilizzare le sartie volanti solo e unicamente quando issavamo la trinchettina. Mai nessuna modifica seria fu apportata allo scafo, che risultò essere ben disegnato e ospitale per dodici persone.

Questo era il numero dei membri dell'equipaggio, sia nelle regate a triangolo (dodici persone sono necessarie per le continue manovre) sia nelle regate d'alto mare, dove bisogna rispettare i turni di guardia. Non potrò mai dimenticare una Giraglia con mare e vento sostenuti: dovevo dare il cambio a Nucci alle 4 di mattina, e per questo lei mi svegliò, io le dissi «*Di già?*» e lei rispose «*Ho capito, continuo io*». Non fece una piega e continuò il suo turno che era iniziato alle 24.

Ogni volta che scrivo o parlo dei cambi di guardia mi salta in mente questo episodio, con molta vergogna...







Tutti gli armatori sono molto attenti alle misure di sicurezza. Anche il *Chaplin* era equipaggiato in modo da potersi attaccare con i moschettoni alle cime che correvano da poppa a prua. Di notte non mancammo mai di indossare le cinture di salvataggio anche se il mare era calmo. Ho sempre pensato che ritrovare un uomo a mare in una notte buia è quasi impossibile. In tanti anni, nonostante le tempeste, non ci siamo mai pentiti del rigore nell'applicare queste elementari ma fondamentali misure di sicurezza. Anche quando qualcuno di noi – in navigazione o in porto – indossato il banzigo doveva essere issato in testa d'albero, provvedevamo sempre ad usare misure di estrema sicurezza in caso di rottura della drizza.

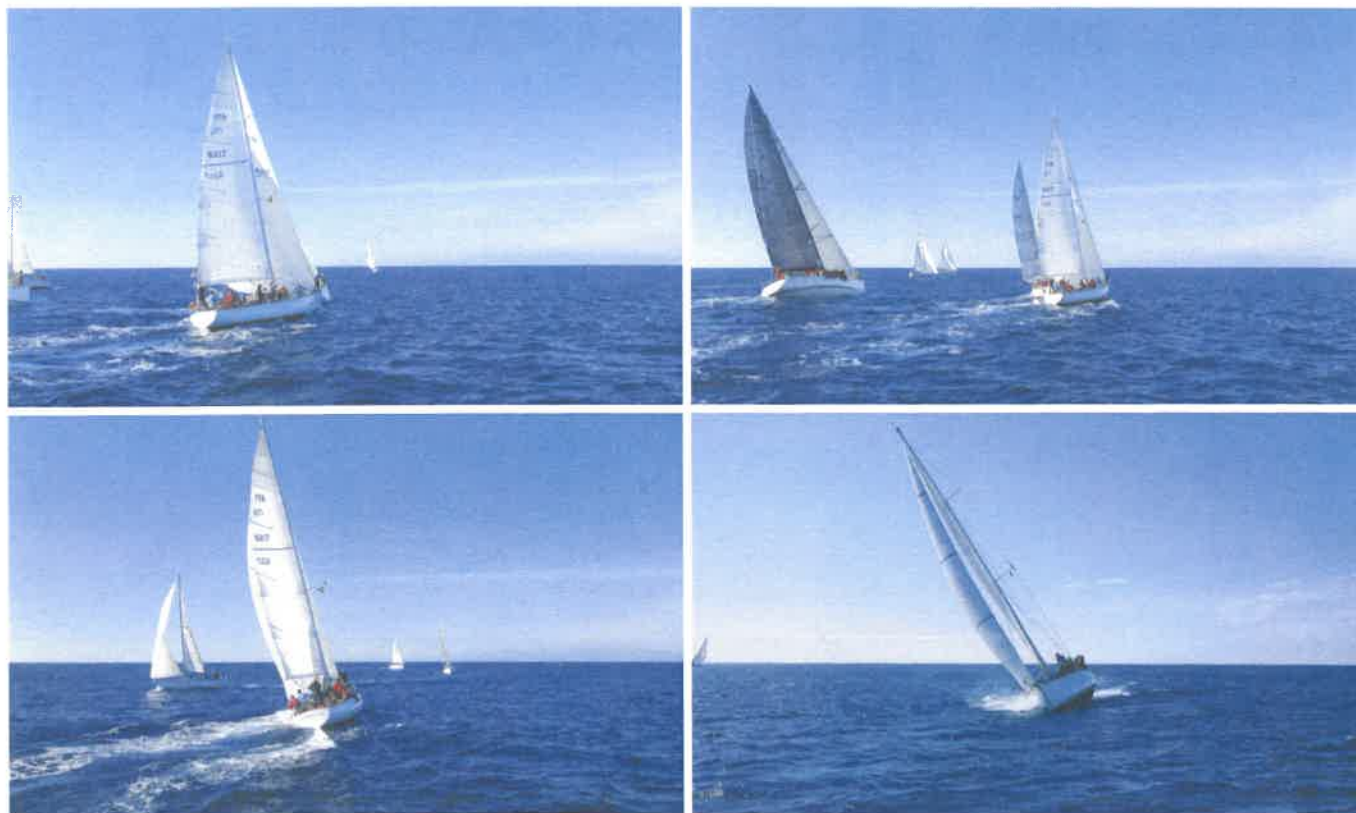


Ho già detto che incappammo tante volte in situazioni molto difficili di mare e di vento. Succede a tutte le barche. Una sola volta, però, fummo letteralmente avvolti da un'improvvisa tromba d'aria che riuscimmo a vedere solo all'ultimo momento. Era l'autunno del 1983 ed eravamo al largo del Monte di Portofino, a bordo con noi Romolo Viacava e Sergio Anserini. Per sicurezza chiesi a Nucci e a mia figlia Cristina di ripararsi sottocoperta e noi uomini rimanemmo legati alle manovre. Non capimmo più niente: il vento veniva da ogni parte, non riuscivamo a sentirci quando parlavamo, la randa e i fiocchi divennero degli straccetti. Ci andò bene: il boma, benché opportunamente cazzato al centro barca, continuava a sbattere e in un attimo si spaccò e la randa fu ridotta in brandelli. A mio avviso il danno al boma fu principalmente causato dalla rigidità del vang fisso che con l'albero e con lo stesso boma creavano un triangolo di una robustezza tale per cui uno dei tre lati era destinato a rompersi: per fortuna fu il boma e non l'albero.



La combinazione Sciarrelli-Cantieri Sangermani fu un grande successo. In qualsiasi condizione e velatura, il *Chaplin* non ha mai sforzato sul timone, con lo spinnaker o con il fiocco tangonato. Non fummo mai presi da straorzate. Il merito di questa caratteristica è unicamente di Sciarrelli, mentre a Sangermani dovevamo riconoscere la robustezza dello scafo e delle attrezzature, in ogni condizione.

Le andature più consone al nostro scafo furono la bolina larga e il lasco. Non riuscivamo a essere del tutto competitivi nelle andature di bolina stretta rispetto alle barche di Sparkman & Stephens, ma per far filare la barca al meglio bastava poggiare di un grado e ridurre leggermente le vele rispetto ad altri.



▲ Il *Chaplin* in bolina



Negli anni '70, Cesare e Piero Sangermani decisero di indire un trofeo, aperto a tutti, sulla rotta Lavagna-Recco in omaggio ai loro vecchi che erano sepolti nel cimitero sul mare tra Sori e Recco. La partenza era data al mattino presto per usufruire del vento sempre sostenuto che usciva dall'Entella. Una boa veniva piazzata nello specchio d'acqua innanzi alla collina prospiciente il cimitero.

Si trattava di un percorso semplice, ma interessante per due motivi. Se soffiava lo scirocco c'era un bordo obbligato per piazzarsi bene ed era quello di puntare, dopo aver doppiato la boa, sul Monte di Portofino.

Il secondo accorgimento era quello, in caso di poco vento, di non passare vicino al faro di Portofino, per evitare la forte corrente contraria che proprio in quel punto si faceva sentire.



▲ Il Chaplin al lasco



A questa regata hanno sempre partecipato molte barche del Tigullio, con spirito più di raduno velico che di estrema competitività.

L'assistenza, la giuria e il comitato erano affidati allo Yacht Club di Chiavari.



Nelle regate, sia di triangolo che di altura, alla nostra famiglia si univano spesso altri esperti di vela (e campioni). Li ricordo tutti con enorme simpatia: Pierino Reggio, Vittorio Porta, Giancarlo Basile, Gippetto Peri, Carlo Sciarrelli, il velaio Hans Beilken e mio figlio Alessandro.



▲ Nucci con Pierino Reggio

A bordo ospitammo anche il navigatore Éric Tabarly, che partecipò al Raduno Zegna a Portofino con sua moglie Jacqueline Chatrol, anche lei ottima velista.



▲ Middle Sea Race, 1982



▲ Giraglia, 1978



▲ Al winch Carlo Sciarrelli



▲ Mio figlio Alessandro



▲ Nucci con Adriano al timone



▲ Nucci con Sergio Bascherini



▲ Nucci con Tito Prato



Con i nostri figli e i loro amici, partecipammo anche a crociere nel Mediterraneo, ma di solito abbinavamo questi viaggi alle nostre regate. I molteplici impegni di lavoro (di cui ho parlato in un altro libro, *Shipping & Trading. I racconti di un broker*) mi assillavano con forza, e Nucci capì sempre le mie esigenze. Nucci era un'ottima navigatrice e timoniera, ma non solo. Per natura, aveva anche la dote dell'organizzazione: pensava lei ad 'ingaggiare' l'equipaggio del *Chaplin*. Nei primi anni erano tutti nostri coetanei e amici, poi iniziammo con i nostri figli e i loro amici.

Alla fine, arrivarono i migliori equipaggi del mondo: perché il *Chaplin* è affidato alla nostra Marina Militare.



▲ Millevele, 1993



▲ Mia figlia Cristina



▲ Con mio figlio Antonio



▲ Rientro dalla regata

▲ **Cristina Novi**

1° classificato Campionato Europeo J24, 1992

1° classificato Campionato Italiano J24, 1993

▼ **Alessandro Novi**

1° classificato Campionato Italiano J22, 1999,

1° classificato Campionato Italiano D-One, 2019 e 2020



▲ Mio figlio Alessandro



▲ Nucci



▲ Mio figlio Andrea



Quanti amici e quante belle barche... per mare

Juan Carlos I di Spagna

Nucci ed io stabilimmo un amichevole contatto con il re e la regina di Spagna sin dal 1989. Tutto iniziò quando io fui incaricato di organizzare insieme al mio amico portoghese Louis Lobato, la Columbus Race di Tall Ships del 1992. Incontrammo i reali alcune volte nella loro residenza a Madrid per parlare dell'evento. Il nostro rapporto amichevole durò per anni e re Juan Carlos venne a Genova più volte per partecipare alle regate invernali dello YCI di cui ero presidente.



▲ Re Juan Carlos con Nucci e Bobbi Bianchi

Con il *Chaplin* in seguito partecipammo a Palma di Maiorca alle regate estive denominate Coppa del Re. In tali regate fummo sempre ospitati alla sera alla tavola d'onore reale e ricordo che in una di quelle occasioni arrivai in ritardo, in quanto accompagnai al pronto soccorso un membro del nostro equipaggio che si era ferito ad una mano in una manovra. Mi scusai con il re e con la regina ma il re rispose prontamente che non c'era motivo di chiedere scusa dal momento che era mio obbligo proteggere per prima cosa il mio equipaggio.

Gaston Defferre

Sindaco di Marsiglia, in seguito Ministro degli Interni del Governo francese. Defferre era un ottimo velista e appassionato di regate. La sua barca si chiamava *Palynodie II* un Classe 2 RORC del 1962 disegnata da Olin Stephens e fummo amichevoli avversari in molte regate sia in Italia che in Francia.



▲ Palynodie II

Croce del Sud

Nucci ed io fummo alcune volte invitati in Sardegna a veleggiare su questa splendida goletta di 42 metri varata nel 1933 che è sempre appartenuta alla famiglia Menta-sti. Spesso al termine delle faticose regate a Porto Cervo, usavamo accostarci ad uno yacht della flotta della famiglia dove la signora Mara era solita rifocillarci mentre il suo equipaggio ci dava una mano a riordinare le vele.



▲ Oscar Luigi Scalfaro

Nel 1995, in occasione dei cent'anni di vita della RAI, si decise di festeggiare Gu-



▲ 30 marzo 1995, la *Croce del Sud* ormeggiata al Duca degli Abruzzi

glielmo Marconi che il 26 marzo 1930, con un comando inviato via radio dallo yacht *Elettra* - ormeggiato al Porticciolo Duca degli Abruzzi - accese le luci del Municipio di Sydney. In onore del proprio illustre Socio lo YCI ripeté l'evento, ormeggiando al posto della *Elettra* la *Croce del Sud* che ritenevamo essere lo yacht più prestigioso d'Italia. L'armatore Men-
tasti, a cui estesi l'invito, ne fu entusiasta, venne a Genova e fece ormeggiare la *Croce del Sud* nello stesso posto in cui era l'*Elettra* ed accogliemmo a bordo il Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro con la figlia Marianna, il Sindaco di Genova Adriano Sansa e le tre figlie di Guglielmo Marconi: Degna, Gioia ed Elettra. Il Presidente Scalfaro, alle ore 12.00 del 30 marzo 1995, schiacciò un bottone e così, via radio, venne acceso un laser che riprodusse la firma di Guglielmo Marconi sulle cupole del teatro di Sydney.

Ricordo che alla sera alla televisione fu trasmesso questo evento e la tv italiana fece vedere in mondovisione una piazza traboccante di australiani, che esultavano davanti al teatro dell'Opera di Sydney.

Alberto II di Monaco

Nei nostri trasferimenti delle regate dall'Italia alla Francia eravamo soliti ormeggiarci a Montecarlo con il nostro *Chaplin*. Avemmo così la possibilità di conoscere il principe Alberto anche per la stretta amicizia che ci legava al Com.te Bernard D'Alessandri segretario generale dello YC di Monaco.



Monaco, 31 marzo 1996

Di comune accordo con il principe decidemmo, essendo io Presidente dello YCI, e lui di quello di Monaco, di stipulare un gemellaggio tra i due Clubs. Organizzammo nel giro di breve tempo due splendide serate con invitati illustri, sia a Monaco che a Genova allo YCI.

Morning Cloud

Sir Edward Heath, primo ministro del Regno Unito dal 1970 al 1974, era un valido skipper e partecipò con successo, forte del suo equipaggio inglese, ad una delle famose Settimane delle Bocche organizzate dalla Yacht Club Costa Smeralda. In regata il *Chaplin* e il suo *Morning Cloud* furono avversari diretti e, date le dimensioni simili delle due barche, eravamo spesso a contatto di gomito.



▲ Sir Edward Heath

Una volta a terra, tra una regata e l'altra, fui presentato al premier Heath dal presidente dello YC Costa Smeralda, Gianfranco Alberini. Quando Alberini disse «Questo è Giovanni Novi», Heath rispose: «Lo conosco, è Novi del *Chaplin*». E aggiunse: «He is always windward to us...».



▲ L'elenco dei vincitori della Settimana delle Bocche. 1974

Il giorno della premiazione di una di queste regate, quando tutti erano in giacca blu e calzoncini bianchi, Heath si presentò in bermuda. Venne da me e mi disse che non aveva avuto tempo di andarsi a cambiare e mi chiedeva se poteva presentarsi in quella tenuta. Gli risposi che poteva farlo benissimo e che gli amici del YCCS lo avrebbero accolto con simpatia e nessuna critica, e così avvenne.

Giorgio Falck

Giorgio è stato un grande marinaio e mio grandissimo amico. Abbiamo iniziato da giovanissimi a regatare sui Dinghy, poi sugli Star e infine sulle barche d'altura.

Il *Guia*, uno sloop costruito in maniera impeccabile dal cantiere di Mariano Craglietto a Trieste, era la sua barca e per noi un temibile avversario. Noi vincemmo la Settimana delle Bocche del 1977 e lui vinse quella dell'anno dopo. L'esperienza marinara di Giorgio non è confrontabile con la nostra; egli è stato un velista raffinato e un marinaio coraggioso e, oltre ad aver partecipato alle regate di Cowes, ha vinto, insieme ad altre due imbarcazioni italiane, il primo premio come squadra vincente su tutti gli altri partecipanti.

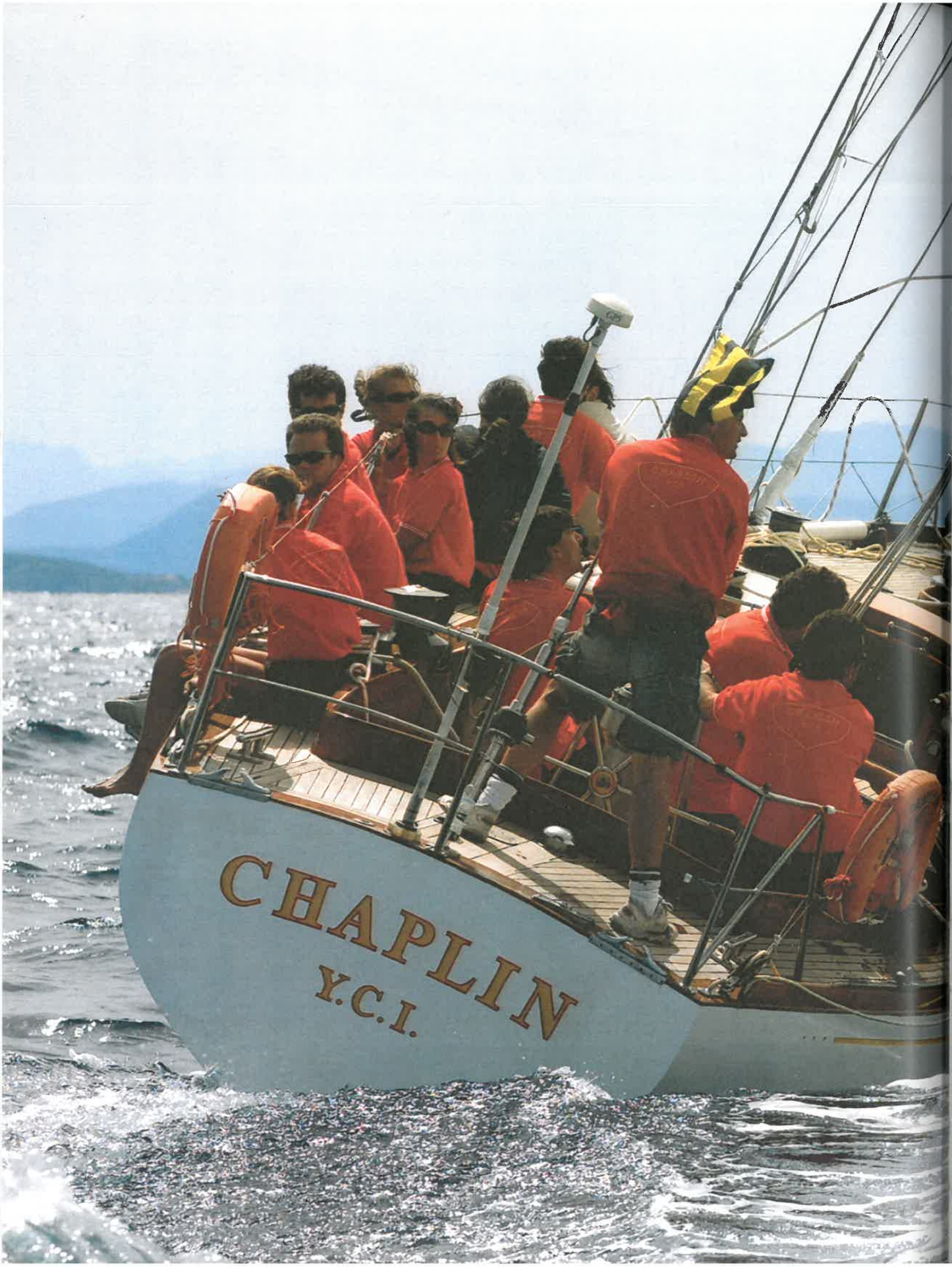
Quando veniva sul *Chaplin* voleva che non accendessimo mai il motore, nemmeno per accostare, dare fondo o salpare. Gli piaceva fare tutte le manovre a vela anche se si trattava di districarsi fra tutte le altre barche ormeggiate.

Due mesi prima di morire, ci intrattenevamo giornalmente, degenti in due ospedali diversi: lui a Milano e io a Monza. Entrambi eravamo stati operati alla schiena, e ci scambiavamo notizie sulle nostre condizioni.



▲ Giorgio Falck al timone del *Chaplin*

Purtroppo a lui fu scoperto un tumore e due mesi dopo scomparve. Siamo stati, per anni, insieme nel Consiglio Direttivo dello Yacht Club Italiano ed eravamo entrambi profondamente legati dalla passione per il mare.





Alcuni compagni di regata...



▲ *Marea*, di Pierluigi Coppo



▲ *Nita*, di Nello Mazzaferro



▲ *Tarantella*, di Alberto Raffaelli e ora di Peter Schmidt

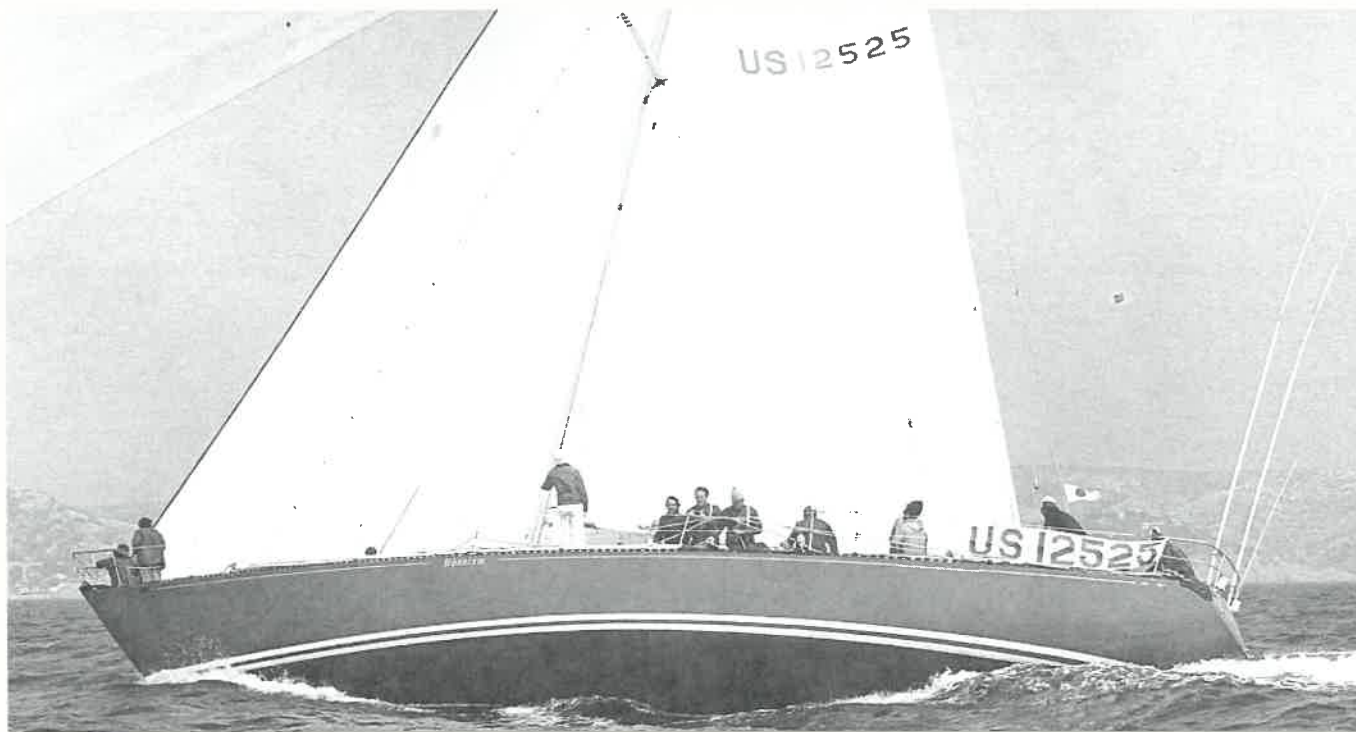


▲ *Levantades*, di Beppe Diana

Alcuni compagni di regata...



▲ *Croce del Sud*, della famiglia Mentasti



▲ *Phantom*, di Luca Bassani

Questa è la bella barca del mio amico e
corrispondente broker da NY, Huey Long.
Ci ha battuto, lui primo e noi secondi,
nel 1979 alle Bocche di Bonifacio.
Nucci ed io eravamo, anni dopo,
sulla sua barca alle regate di Newport.



▲ *Ondine*, di Huey Long



▲ Con Nucci a Newport nel 1984 in occasione della Coppa America

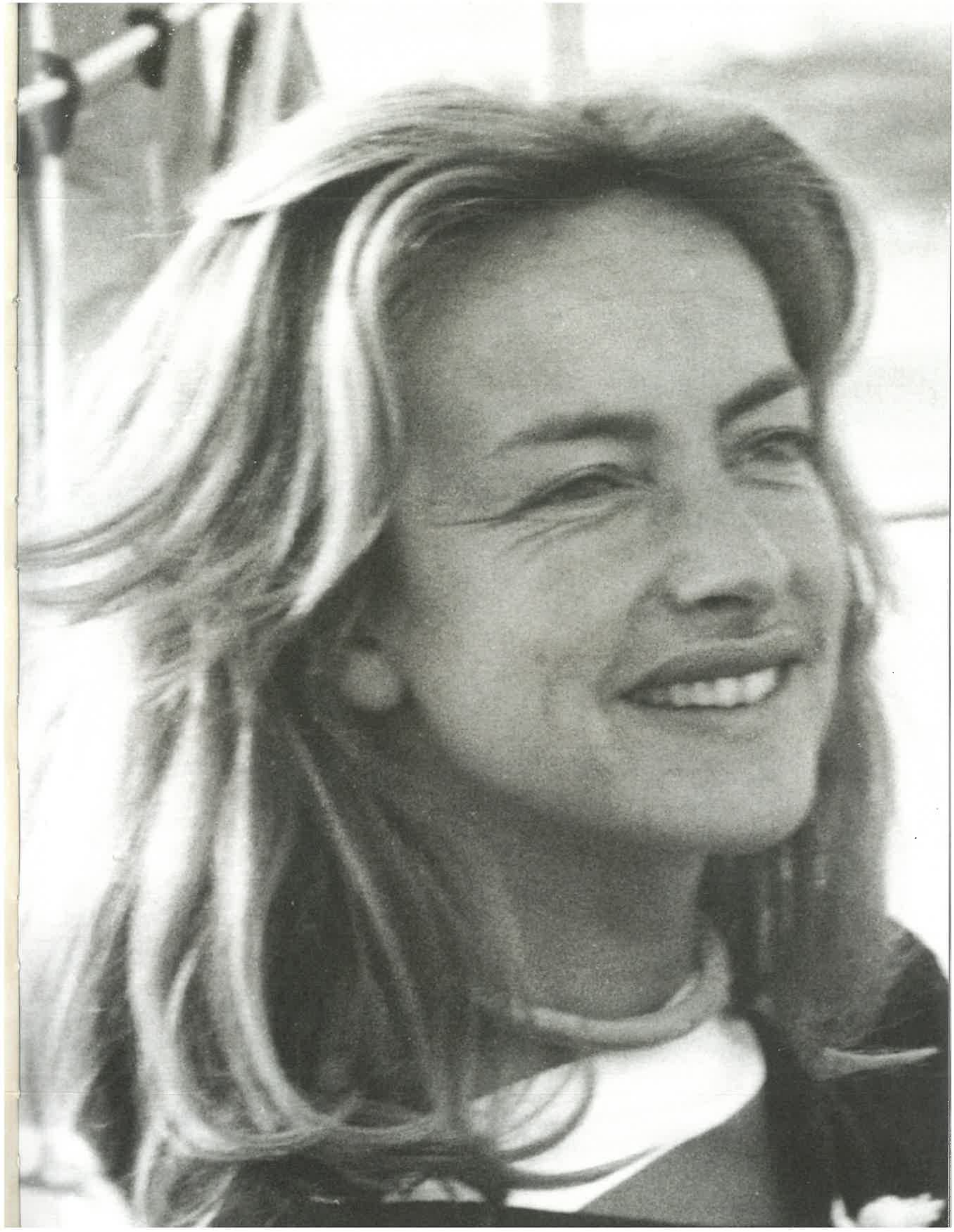
Alcuni compagni di regata...



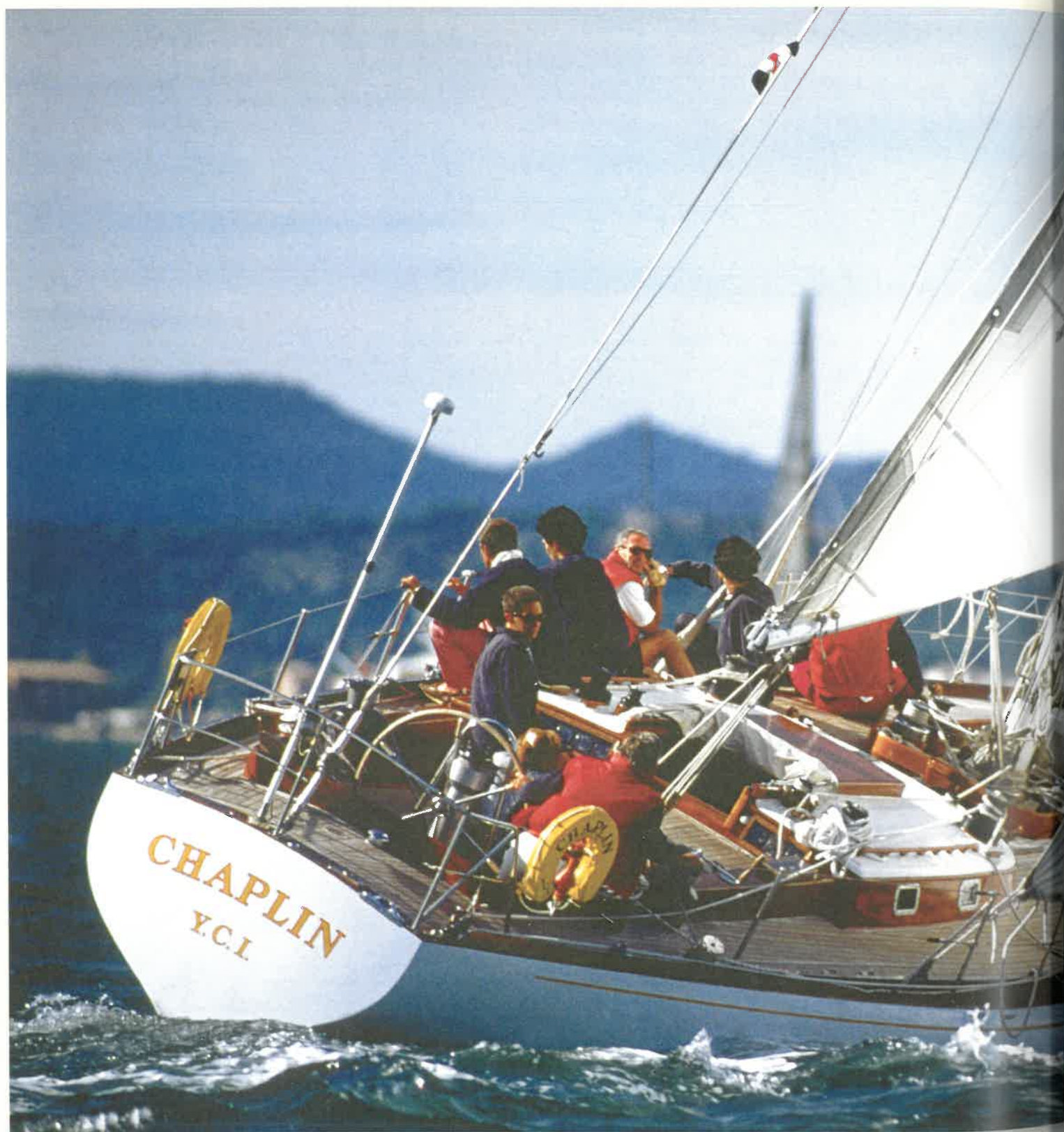
▲ *Bembow*, della famiglia Recchi



▲ *Moro di Venezia*, di Raul Gardini



L'ultima regata con il guidone Y.C.I.





Ottobre 2007



...ancora primi col Chaplin



Alessandro



Benedetta



e Nucci



Tendenze

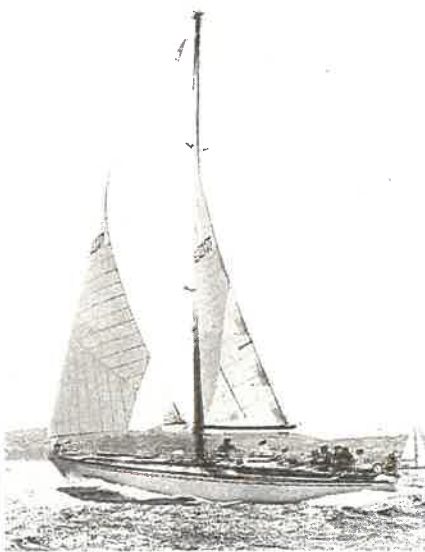
FABIO POZZO
GENOVA

Dalle vele alle stelletle

La barca è come un figlio, separarsene è un dolore. Per i genitori il cruccio maggiore è non sapere in che mani potrà finire, non essere sicuri che i nuovi proprietari sapranno rispettarla, tutelarla, accudirla - in poche parole amarla - come hanno fatto loro. Soprattutto se è un'imbarcazione di razza, disegnata da un maestro delle linee; se è d'epoca o classica, e dunque ancor più delicata e bisognosa di cure.

Esiste, però, un'istituzione che può garantire tutto ciò. È la Marina Militare, che all'arte dell'andar per mare, anche quella più antica, affida ancor oggi la formazione del suo personale più giovane. Tutti conoscono le navi scuola «Amerigo Vespucci» e «Palinuro»; ma anche le più piccole «Artica II», «Sagittario», «Corsaro II», «Stella Polare», «Orsa Maggiore», «Capricia» e «Caroly» non sono da meno. Imbarcazioni, queste ultime, protagoniste di tante regate, traversate, raduni e spesso considerate dagli avversari la «barca da battere». Scafi tirati a lucido, messi a punto e mantenuti tali con minuzia e quasi pignoleria.

Si spiega così la tradizione, in uso nelle famiglie legate al mare, di donare le proprie barche quando - per diversi motivi - s'è deciso per la separazione. «Che non è abbandonare, ma piuttosto un atto



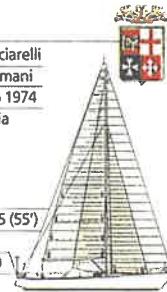
«Chaplin», il cutter della famiglia Novi, disegnato da Carlo Sciarelli

Chaplin

Disegno Carlo Sciarelli
Costruttore Sangermani
Varato Agosto 1974
Armatore Famiglia Novi

CARATTERISTICHE TECNICHE

Armo velico Cutter
Lunghezza m 16,75 (55')
Larghezza m 4,20
Pescaggio m 2,40
Stazza lorda t 16



Lo skipper
Nucci Novi Ceppellini,
vice presidente della
Federvela mondiale



L'armatore
Giovanni Novi è stato
presidente dello
Yacht Club Italiano



«Capricia», lo yawl che fu di Giovanni Agnelli



«Caroly», lo yawl donato dalla famiglia Preve

La mia barca va in Marina

La nuova vita delle vecchie glorie delle onde

d'amore», dice il comandante Antonio Cairo, presidente del comitato organizzatore della Tall Ships Races, la sfilata dei grandi velieri approdata la scorsa estate a Genova. Un atto d'amore che non è segno del

passato: ne sarà celebrato uno proprio oggi, nel capoluogo ligure, da Nucci e Giovanni Novi, lei vicepresidente della Federvela internazionale, lui broker marittimo, presidente dell'Autorità portuale genovese, già al-

la guida dello Yacht Club Italiano, il circolo velico più antico del Mediterraneo. Insieme, in qualità di armatore e skipper, hanno deciso di donare alla Marina il loro «Chaplin», un cutter di 16,75 metri, disegnato da Car-

lo Sciarelli e varato nel 1974 dai cantieri Sangermani di Lavagna, barca che detiene record e vittorie in regate di prestigio come la «Giraglia».

Prima di loro lo avevano già fatto altri grandi appassionati di mare e di vela. Lo era Giovanni Agnelli, che attraverso la Fondazione Agnelli consegnò nel 1993 all'istituzione con le stelletle il «Capricia» (che aveva acquistato nel '71), uno yawl di 22,54 metri costruito dai cantieri Bengt Plym nel 1963 in Svezia, su disegno dello studio Sparkman & Stephens.

E lo era Riccardo Preve, l'industriale del riso (Gallo), discendente da antica gente di mare di Laigueglia, che fu armatore del «Caroly», yawl di 23,66 metri, firmato Baglietto. Alla morte dell'armatore, nel

1982, i famigliari decisero di donare l'imbarcazione alla Marina, a condizione che ne fosse rispettata la personalità (nome e allestimenti originali), e che la sua destinazione d'impiego fosse a favore degli allievi ufficiali.

Il «Chaplin» (nome scelto da Giovanni Novi, giocando sul cognome della moglie, Ceppellini) ora si aggiungerà alla flotta. A prenderlo in consegna, dinanzi alla sede dello Yacht Club Italiano, il capo di stato maggiore della Marina, l'ammiraglio di squadra Paolo La Rosa, con una cerimonia semplice. Ammainata la bandiera della Marina mercantile, ripiegato il guidone sociale (che andranno alla skipper), sarà issato a riva il tricolore della Marina Militare e la barca sarà - a tutti gli effetti - arruolata.



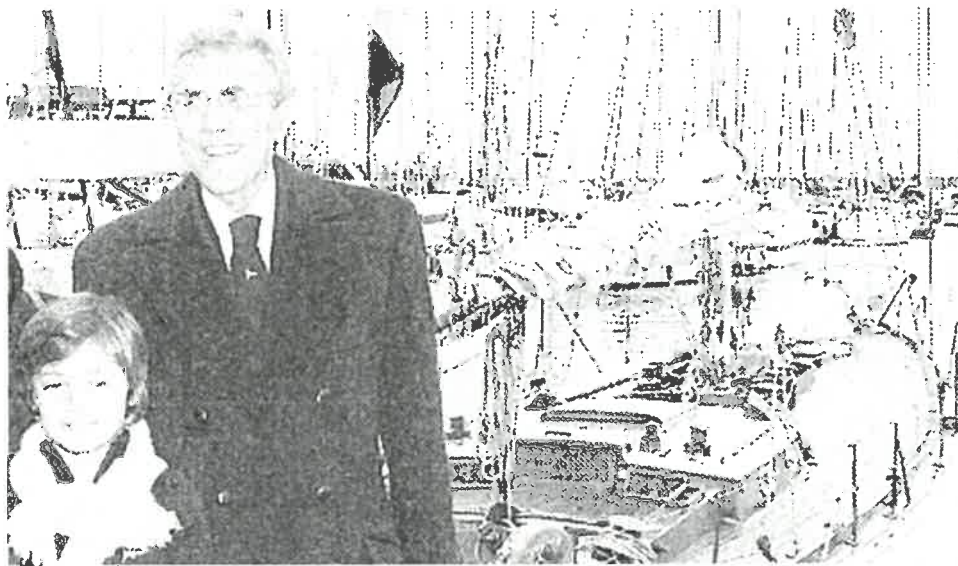
IL CUTTER "CHAPLIN" REGALATO AI MARINAI

Alla Marina lo yacht della famiglia Novi

Lascia la famiglia Novi dopo 33 anni di "onorato servizio" per passare sotto le insegne della Marina militare. Con una cerimonia che si è svolta ieri mattina allo Yacht Club, la famiglia Novi ha donato il "Chaplin" alla Marina che probabilmente lo utilizzerà come palestra per gli allievi del collegio Morosini di Venezia.

Il cutter, 16,75 metri, costruito nei cantieri Sangermani nell'agosto 1974, ha partecipato a numerose regate e riportato diverse vittorie. «È una giornata speciale, dopo trentatré anni ci separiamo dal nostro amato "Chaplin" - ha detto Nucci Novi Ceppellini poco prima della cerimonia del cambio di bandiera -, è un dolore ma sono orgogliosa di poterlo donare alla Marina Militare, sono sicura che continuerà a vivere e fare regate». Era la barca di famiglia, che ha visto crescere anche i figli e da poco i nipoti di Nucci e Giovanni Novi.

«Ci sarebbe dispiaciuto che andasse a qualcuno che magari non è appassionato. Per questo non l'abbiamo



venduta» commenta Giovanni Novi, presidente dell'Autorità portuale di Genova. Ma la skipper di "Chaplin" era Nucci Novi, che commossa ricorda gli equipaggi, l'allegria, il brasato cucinato dal cuoco, oltre alle regate. Ricorda che i siciliani in occasione di quella vinta a Marsala, dedicata a Garibaldi l'avevano soprannominata la novella Anita.

Il capo di stato maggiore della Marina, l'ammiraglio

di squadra Paolo La Rosa, parla invece del futuro. «"Chaplin" andrà ad affiancarsi alle altre barche della nostra flotta velica. Ho previsto Venezia come sede, una sede prestigiosa - dice -, l'idea è ormeggiarlo all'Arsenale della Serenissima. Certo, Venezia è lontana da Genova, ma al "Chaplin" sarà garantita una funzione di alto rango. I programmi li consolideremo allo Stato Maggiore, ma

l'idea è che sia destinato alla formazione velica degli allievi della scuola».

Alla cerimonia di ieri hanno partecipato in tanti. Da Alcide Ezio Rosina a Corrado Antonini, da Alfredo Biondi a Roberta Pinotti e a Mino Ronzitti.

Lo yacht, disegnato da Carlo Sciarelli e varato nel 1974, ha riportato vittorie in regate prestigiose come la Giraglia.

[m.z.]







11 gennaio 2008



▲ Roberta Pinotti, Giovanni e Nucci Novi e l'Ammiraglio Paolo La Rosa, il giorno della consegna del *Chaplin*.

Credo sia del tutto palese la forte connessione che lega la cultura del mare, il territorio ligure e chi delle attività svolte in mare ha fatto la sua passione o la sua professione.

La storia del *Chaplin* è un esempio magnifico di questo legame; la donazione di questo gioiello della nostra cantieristica alla Marina militare italiana, è il tramite che intreccia la straordinaria storia imprenditoriale di Giovanni e Nucci Novi, la passione per la vela di questa famiglia e la sua sensibilità civica, alla tradizione nautica di Genova e della Liguria e alle capacità professionali e alla dedizione al servizio della nostra Marina militare.

È dall'undici gennaio 2008, data in cui è stato ammainato il guidone dell'armatore e issato il tricolore della Marina Militare, che il *Chaplin* è utilizzato per l'addestramento velico e marinaresco degli allievi dell'Accademia Navale e per le regate, (dove, per inciso, vedo che dimostra che nelle mani giuste, anche le barche in legno possono competere con quelle più tecnologiche di oggi).

Grazie alla scelta della famiglia Novi, quindi, dal 2008 sul *Chaplin* vengono formati donne e uomini con un addestramento che non è costituito soltanto da un'istruzione professionale, ma da un insieme di valori e di capacità di impegno e di sacrificio che sono essenziali per le attività istituzionali





svolte dalla nostra Marina militare a vantaggio dell'Italia, dell'Europa e dell'intera comunità internazionale.

Niente come la vela è in grado di fondere passione, competenza e padronanza dei propri mezzi, ma niente come la vela richiede capacità di lavorare in squadra, senso di responsabilità, lealtà, capacità decisionale, senso di appartenenza e saper assolvere con precisione ai propri impegni.

Le immagini di questo volume, spiegano dinanzi ai nostri occhi un perfetto compendio di tradizione e innovazione di cui abbiamo ogni motivo di essere orgogliosi e un esempio del "fare sistema" che oggi è la chiave per il futuro del nostro Paese.

Roberta Pinotti
Presidente Commissione Difesa
Senato della Repubblica

CHAPLIN
Y.C.I.

CHAPLIN
Y.C.I.





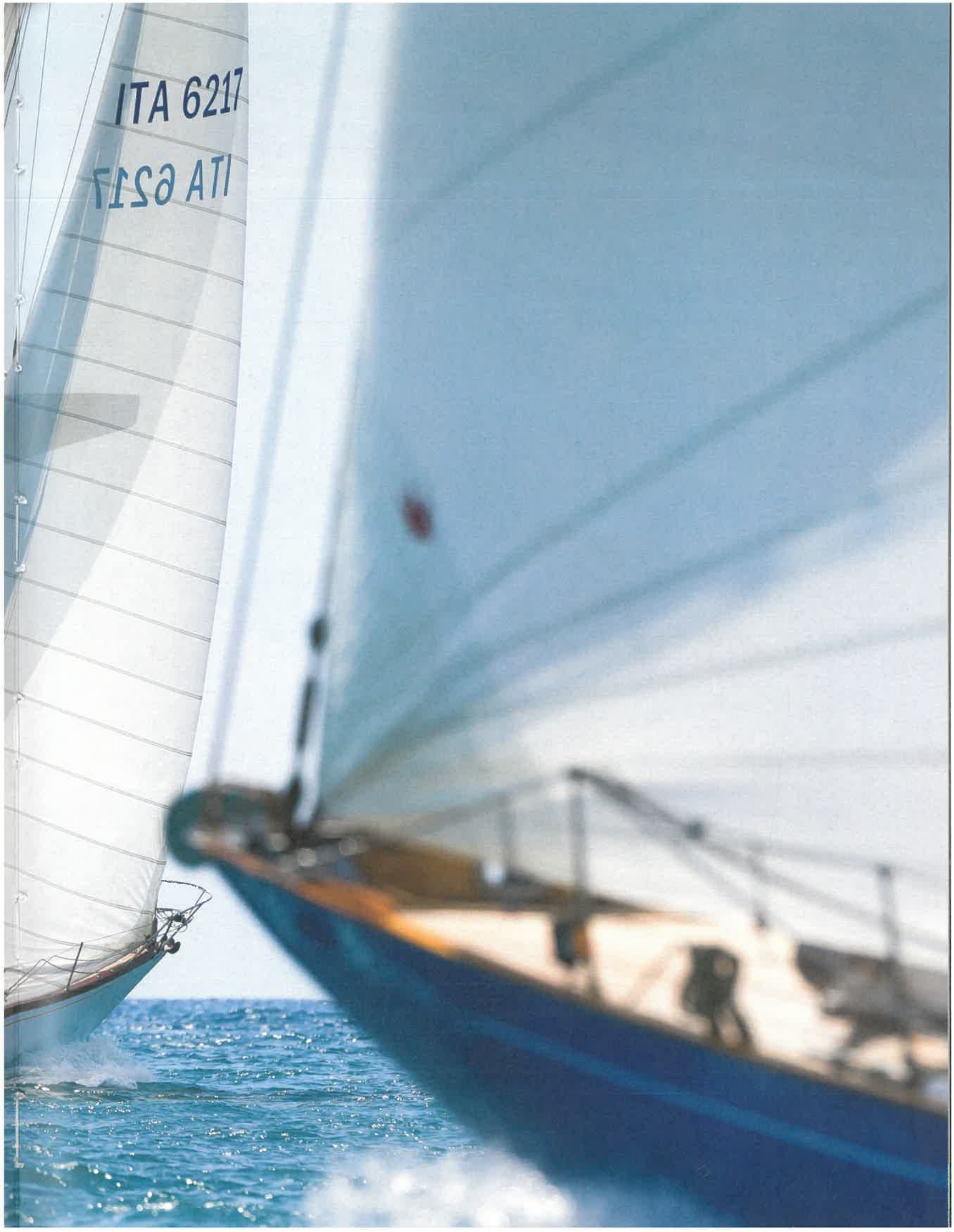
6217

6517



CHAPLIN

57





Se i legni potessero parlare

Questo libro nasce dalla comunione di intenti che si è realizzata qualche tempo fa, in pochi secondi, con Giovanni Novi. Eravamo in cantiere: Le Grazie, di fronte al *Chaplin*. E come in un processo di induzione, quasi senza parlare, abbiamo capito che avevamo voglia di raccontare la barca anzi, per meglio dire, abbiamo avuto la percezione che volesse essere *Lei* stessa a raccontarsi, per nostro tramite.

«Quel tonno pescato fortunosamente era veramente di venti chili? Quella cima era finita nell'elica davvero da sola? E quell'abbattuta che per magia aveva portato la barca sul bordo buono in quella regata, non era per caso una fortunata strambata involontaria?» Ma i *Suoi* legni non possono parlare... se non tramite gli uomini che erano a bordo, quei marinai che si sa sono dei bugiardi nati, ammaliatori professionisti ma... piacevoli da ascoltare.

Il racconto che segue racchiude alcuni momenti di vita vissuta, sul mare o in banchina. Potranno risultare apparentemente scollegati tra loro ma sono profondamente connessi alla storia dell'imbarcazione che, in modo indissolubile, ne costituisce il *Leitmotiv* e, oltre che la vera e propria causa scatenante.

Ci piace credere che questo libro raccolga e racconti quei ricordi e quelle emozioni che si proverebbero sfogliando un immaginario album di istantanee riprese da quei marinai che al momento dello scatto erano presenti, nella consapevolezza che *Lei*, forse, non li avrebbe raccontati proprio così.

Una barca dinamica

Ci sono barche scialbe, potremmo dire con dinamica compressa, costruite per navigatori poco esigenti o al contrario progettate per soddisfare solo esigenze specifiche: monotipi, crocieroni o anche *racers* ma, per così dire, a "spettro limitato", che al di fuori del loro *target* di impiego decadono rapidamente. Più difficili da trovare – perle rare – ci sono barche a "banda larga", ricche di dinamica, che si trovano perfettamente a loro agio nei contesti più disparati, dalle regate d'altura alle crociere familiari, guadagnandosi sempre il centro dell'attenzione. Non vorrei ridurre il tutto ad una banale generalizzazione del concetto di versatilità, intendo dire che per me *Chaplin* è una barca totalmente dinamica, ad ampio spettro, una barca che quando decide di andare, non te lo manda a dire, parte qualsiasi cosa abbia "a riva" e lo fa con una disinvoltura quasi preoccupante. Se fosse un brano musicale sarebbe *Telegraph Road* dei Dire Straits: una canzone che dura quindici minuti... Una roba impensabile.

Era il mese di aprile, stavamo partecipando alla "Regata dei Cetacei" che, nella versione *off-shore* prevedeva, dopo aver doppiato la Gorgona, di puntare sulla Giraglia per poi fare ritorno a Marina di Carrara. Andare per Giraglia nel Tirreno, a primavera, ha un sapore particolare per tutti quelli che vanno per mare. Portare il *Chaplin* in Giraglia poi è un po' come andare a girare a Le Mans con la Porsche numero 20 di Steve McQueen: ti rendi conto di essere uno sprovveduto inesperto a bordo di una fuoriserie perfettamente a suo agio in quelle che, se potesse parlare, definirebbe "le acque di casa", salterebbe ogni scoglio e ogni arbusto dell'Isola che certamente, riconoscendola, gli risponderebbero rendendogli reverenti omaggi. Sarà anche una sensazione, una coincidenza ma, andando in Giraglia con il *Chaplin*, si ha la netta impressione che conosca perfettamente la strada – *pardon* la rotta – e, come un levriero che si trascina dietro padrone e guinzaglio, si guida da sola verso quel lontano sco-

glio che ha doppiato tante volte. E quando dico che si guida da sola non lo faccio per munificarla, è proprio così, quando sente il profumo della Giraglia sembra che si animi di vita propria, si corica sul fianco, i filetti fluidi a poppa iniziano a turbinare, lo scafo sembra fremere, il log impazzisce e sembra scollarsi dagli ambiti delle *Velocity Predictions* dettati dall'anemometro.

Apparentemente non c'è una spiegazione logica. Con la stessa velatura, bordata allo stesso modo, gli avversari con cui si baccagliava poco prima spariscono dietro, quelli che si erano avvantaggiati nella patana notturna ricompaiono di prora, vicini, sempre più vicini. Provano ad orzare per chiuderci, tutto inutile, li infiliamo uno dietro l'altro, sopra, sottovento, sembrano imbarazzati, non c'è niente che possano fare per difendersi. Io con il timone in mano non riesco quasi a capire, sono saliti tutti quanti da sottocoperta, mi guardano e mi fanno grandi complimenti, sorrido, annuisco per non passare da fesso, non sto facendo assolutamente niente di speciale se non... assecondarla.

La sera dopo, allo Yacht Club, durante la premiazione, un nutrito gruppo di marinai continuava a chiedermi cosa avessimo fatto, come era possibile che, all'improvviso, al primo refole di vento da ponente, fossimo partiti come lippe diventando imprendibili per chiunque, c'era persino chi insinuava che avessimo messo il motore a palla. Io continuavo a rispondere che è la barca che quando sente il profumo della Giraglia, sembra fare tutto da sola e che io mi limitavo solo ad assecondarla, appunto come farei con la Porsche di Steve McQueen a Le Mans se qualche pazzo mi permettesse di guidarla.

Questo intendo quando dico che questa è una barca... dinamica.





Marina Militare



La barca ideale

Ci sono barche adatte a tutti i gusti, ciascuna con le sue caratteristiche, le sue particolarità, barche che riflettono l'abilità del progettista che l'ha creata, la qualità del cantiere che l'ha realizzata o magari l'intelligenza dell'armatore che l'ha commissionata. Analogamente a quello del vino anche il mercato della nautica tende ad omologare le offerte, a indirizzare verso tipologie ben determinate, in funzione dell'impiego, del *budget*, dei vari regolamenti (disciplinari); ci si affida a esperti professionisti per lo studio, la realizzazione e l'ingegnerizzazione del progetto, e si può essere sicuri che, una volta ponderate le specifiche necessità, si potrà trovare la "barca ideale" per le proprie esigenze. Oppure no, infatti anche il mondo della nautica è caratterizzato da regole precise e specifici fattori che devono essere conosciuti, vagliati, apprezzati. Barche buone ce ne possono essere tante. Se però stiamo ricercando la "barca ideale", la ricerca merita di essere condotta in modo molto più approfondito di quanto un semplice catalogo o un una rivista di settore potrebbero rappresentare perché se si intende ricercare la "barca perfetta" per noi il discorso si complica non poco, un po' come per il vino.

Così come un vivo buono lo si fa in vigna - prima che in cantina - anche una barca buona la si fa sul tavolo da disegno, ben prima di pensare al cantiere.

Scegliere il progettista "ideale" e un po' come scegliere l'agronomo a cui affidare il vigneto: dovrà essere in possesso della necessaria cultura, dovrà aver fatto approfonditi studi e tanta pratica, e dovrà essere in grado - professionista fortunato - di mettere la propria genialità al servizio dell'armatore "ideale", quello che intende realizzare un capolavoro, un pezzo unico nel suo genere, nel quale riflettere quello che sente dentro di sé e che ne rappresenti successivamente l'essenza propria, coniugata con quella del progettista.

Dopo, molto dopo, viene il cantiere, dove prende forma il comune progetto.

Posso solo immaginare come, all'inizio degli anni '70, Giovanni Novi non abbia avuto dubbi quando si è trattato di mettere mano alla nuova ammiraglia di famiglia. Scontato che volesse realizzare la "barca perfetta", scontato il nome che avrebbe portato, penso che non abbia avuto molti dubbi neppure nella scelta del progettista che l'avrebbe disegnata - allora in Italia per avere una imbarcazione competitiva occorreva salire a Trieste e scendere a patti con tal Sciarrelli. Per il cantiere poi, nella Riviera di Levante ce n'era uno che sembrava costruire solo autentici capolavori.

Carlo Sciarrelli era un triestino molto poco tollerante, progettista geniale ma scorbutico, per giunta autodidatta (laurea *ad honorem* in architettura nel 2003), profondo conoscitore della nautica a livello tecnico e psicologico. Era un integralista del design che faceva della purezza delle linee il *Leitmotiv* della sua creatività, era il cultore delle barche «fatte come il mare comanda» che dovevano avere, come propria firma indelebile, la poppa a forma di cuore.

Di barche ne ha disegnate tante, pensandole fatte di legno, d'acciaio, di lega leggera, di vetroresina (perfino di ferro cemento). Ciascuna barca di Sciarrelli è, e rimarrà sempre una Sciarrelli, creazione unica di questo "architetto del mare" che Paolo Maccione - *Nautical Journalist* - ha definito: «carismatico, geniale, corteggiato, un po' burbero e apparentemente scostante. Sicuramente unico. Quando espone un concetto tutti si fermano ad ascoltarlo e ogni suo parere diventa subito uno Sciarrelli-pensiero».



Simili in apparenza

Fino al '74 le barche di Sciarrelli erano state costruite solamente da cantieri triestini, al massimo veneti, e questo la dice lunga su come interpretasse – in modo a dir poco autotono – la propria opera. Il *Chaplin* invece si fece da Sangermani a Lavagna e fu la prima volta per uno Sciarrelli, ma non l'ultima (nel '75 Sangermani realizzerà *Julie Mother*, goletta oceanica di oltre 30 metri sempre su disegno Sciarrelli). Per molti anni tutto quello che veniva costruito da Sangermani dominava il circuito velico internazionale. Una pubblicità dei primi anni '80 rammentava che "i Sangermani" avevano vinto 10 volte la regata della Giraglia e che nessun altro cantiere navale poteva vantare tanti successi. *Chaplin* non poteva che nascere a Lavagna anche perché – continuando nello sforzo immaginativo – mi viene da pensare che uno come Beppe Croce, in quegli anni nel pieno della sua reggenza, altrimenti non l'avrebbe nemmeno fatta ormeggiare al Duca degli Abruzzi.

D'altra parte anche la Marina Militare non era rimasta immune da questa sorta di attrazione e già nel 1972 – nell'epoca d'oro dello sport velico – aveva commissionato a Carlo Sciarrelli un'imbarcazione poi destinata a scrivere la storia dello *yachting* nazionale. Il *Sagittario* fu costruito a tempo di record (78 giorni) da Craglietto a Trieste e da allora ha partecipato alle principali regate nazionali, tra cui diverse edizioni della Middle Sea Race (vinta nel 1980 e nel 1981) e della Barcolana (con a bordo l'Ammiraglio Straulino).

Mi sarebbe piaciuto assistere al primo colloquio tra i Novi e Sciarrelli. In tema di incontri con possibili armatori lo stesso Sciarrelli dichiarò a Paolo Maccione: «Tutti vogliono giocare a fingere di comprare la barca, al pari di come due sposini si fanno accompagnare dal geometra a visitare un appartamento che non potranno mai permettersi di acquistare. Io riconosco uno che non si farà mai la barca se viene da me il sabato mattina. Se mi fanno visita in quel giorno della settimana già capisco che non si concluderà niente».

Visto il seguito, probabilmente con i Novi non si incontrarono di sabato, ma deve esser stato un gran bello scontro. Si è partiti da un'idea di massima basata su qualcosa di molto concreto, un *Sagittario-like* per intenderci. Penso che il bello deve esser emerso quando si è trattato di dare una certa 'aggiustatina' all'organizzazione degli interni. Infatti il *Sagittario* ha – come si usava allora – il motore in posizione centrale con l'asse avviato verso poppa, il *Chaplin* invece ha il motore a poppa con accoppiata una pompa che mette in moto una motrice idraulica che, a centro nave sotto sentina, trasmette la coppia all'elica permettendo così di ricavare un'ampia *dinette*. Detto così sembra semplice, ma a quel tempo, per un integralista come Sciarrelli una simile richiesta doveva apparire cosa eccentrica.

Che cosa volevano quei genovesi, una barca da corsa o un veloce cabinato per crociere in famiglia? Probabilmente le volevano entrambe e, soprattutto, non erano disposti a scendere a compromessi. Visto il risultato, anche in questo caso, il mago triestino ha fatto centro.

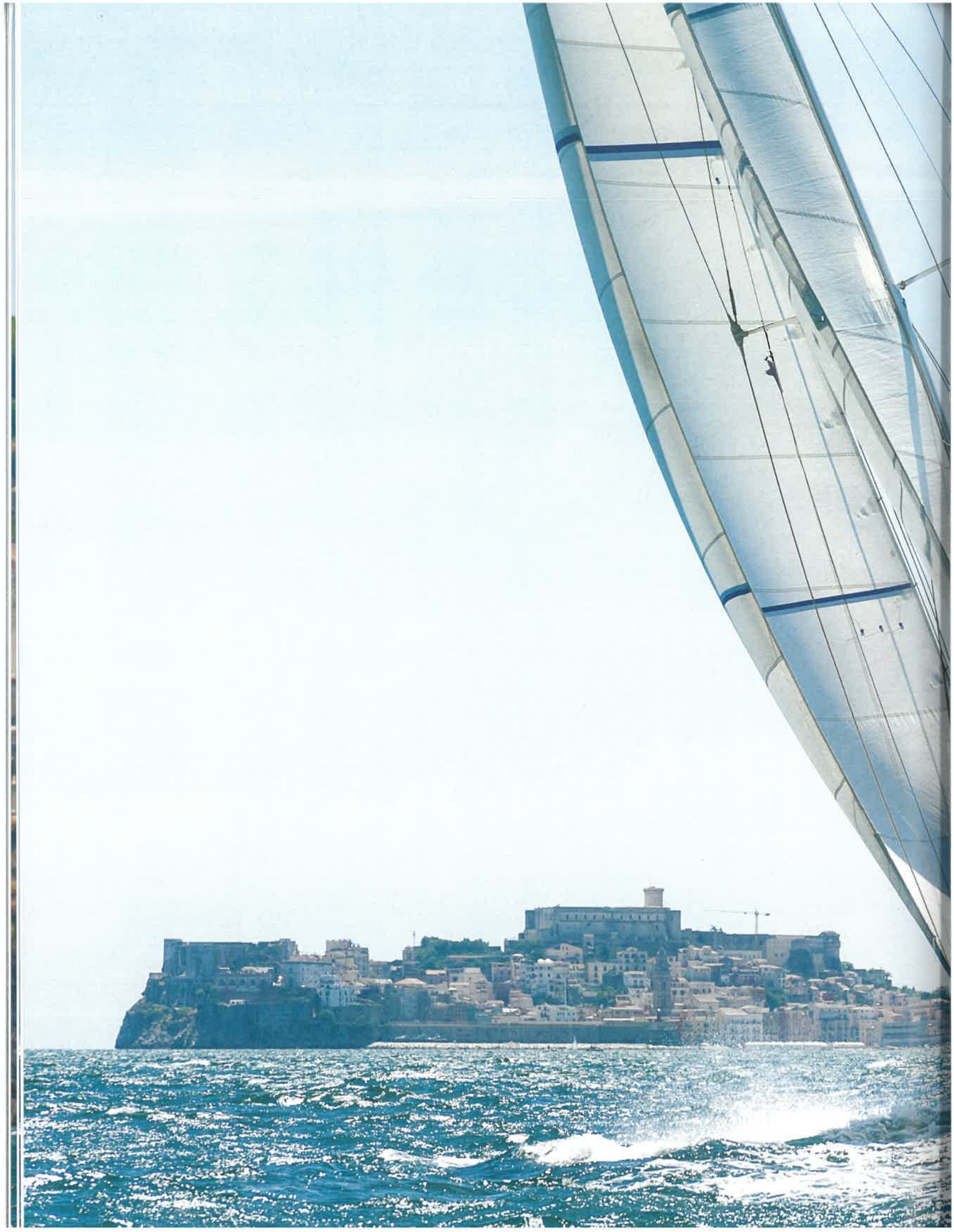
Sagittario e *Chaplin* sono in effetti due barche molto simili... in apparenza. Lo stesso Sciarrelli nella citata intervista volle dire la propria: «Così va fatto. La barca è come un vestito che viene ordinato secondo un modello già esistente, ma con alcune varianti. L'ottanta per cento di una nuova barca deve essere realizzata con caratteristiche che danno sicurezza all'armatore». *Chaplin* e *Sagittario* sono simili solo in apparenza: ho navigato con entrambe e, benché siano due purosangue, trasmettono sensazioni differenti. La prima è un *racer* puro, l'altra è uno scafo da corsa nascosto in una imbarcazione elegante e raffinata. Due barche nate per correre che hanno regatato e vinto tanto e che ancora quando si incontrano se le suonano di santa ragione.



▲ *Sagittario*



▲ *Chaplin*





Divertirsi ...imparando

Arriviamo a Forio di Ischia un bellissimo pomeriggio di maggio e ci troviamo subito bene, tutti sanno che siamo venuti per supportare la bella iniziativa di un'organizzazione che ha lo scopo di avvicinare i bambini all'ambiente marino, facendo leva su forti temi ambientalistici legati alla salvaguardia del mare e al fondamentale ruolo che le nuove generazioni saranno chiamate a svolgere nel prossimo futuro.

La Marina aveva deciso di impiegare varie unità a vela in questa iniziativa e nei prossimi giorni ne arriveranno alcune anche qua ma per il momento ci siamo noi e ci prendiamo tutta la scena. Enzo e Ciccio, i nostri marinai napoletani qui sono di casa e conoscono tutti, finché ci muoviamo con loro "è tutto offerto" ma quando andiamo a cena fuori senza la loro compagnia, Ischia ci pettina per bene... come ahimè capita nei luoghi più turistici d'Italia.

Ma noi siamo qui per far del bene. Arrivano le ragazze dell'organizzazione, rivestono la nave di bandiere azzurre, ci *briefano* accuratamente su quello che dobbiamo dire e rimangono un po' sorprese dalla nostra tenuta così particolare (nel frattempo sono arrivate un altro paio delle nostre navi scuola e loro sì che sono in perfetto *dress-code*). Le ragazze provano a dirci che, se vogliamo, faranno tutto loro, basta che noialtri facciamo un discorsetto introduttivo poi loro si occuperanno delle attività con i bambini. I ragazzi di bordo mi guardano e istintivamente, senza parlare, sembra che mi chiedano cosa devono fare. Capisco che tocca a me, devo prendere il bastone del comando e, grazie a Dio, posso farlo in un ambito che piace parecchio. «Lasciate fare a me, ci penso io».

Poi, a metà mattinata arriva, accompagnati dalle maestre, un'orda di bambini schiamazzanti, entusiasti ed eccitati per l'esperienza che si accingono a compiere. Ce li dividiamo tra le varie barche e iniziamo a presentargli il *Chaplin*, le

sue particolarità e poi li prendo io, li porto in giro spiegandogli come è fatta una barca, come per mare tutto ha un suo nome, diverso dalle analoghe cose di casa, «cos'è quella, una finestra?», «no si chiama oblò» «e quell'altro, una botola?» «in realtà si chiama osteriggio» e così via, prendo letteralmente in mano la situazione, mi seguono come cuccioli e io mi diverto quasi più di loro. Gli ho fatto una vera e propria lezione di navigazione e poi, con le bandiere dell'alfabeto nautico, siamo riusciti anche a scambiare messaggi con le altre barche.

Quando poi ho organizzato una caccia al tesoro (un barattolo di Nutella) si è scatenato un vero e proprio pandemonio. Le altre barche erano già uscite in mare ma loro non ne volevano sapere di salpare prima di aver raggiunto lo scopo. Le ragazze erano un po' spazientite e volevano procedere con i tempi del programma, ma una delle maestre si lascia sfuggire la frase: «Lasciatelo fare. Ci sa fare il boss». Avevo conquistato la scena!



Si era sparsa la voce e nei porti successivi il successo fu enorme. A Capri diventammo l'oggetto del desiderio di tutti i bambini che accorrevano in banchina di fronte al *Chaplin*, i genitori ci invitavano a casa e biglietti gratuiti per i locali più alla moda spuntavano per magia. A Ponza poi arrivò anche Fabio, di fatto un infermiere, ma da quel momento in poi ho avuto un *nostromo* al mio fianco.

La vela rossa

Essere un Ufficiale della Marina Militare non è una scelta facile. Non è facile a diciotto anni decidere di rompere con il passato, entrare in Accademia e iniziare un nuovo percorso di vita del quale, al massimo, si conoscono solo alcuni dettagli tramandati da racconti di amici o familiari. Non è semplice esserlo dopo, quando la vita viene ad essere cadenzata dai ritmi anomali e imprevedibili delle Unità Navali e, soprattutto, non è facile esserlo quando le necessità della vita familiare richiederebbero una presenza più regolare. Non credo che ci sia una modalità migliore di altre per affrontare questa difficoltà, un codice comportamentale univoco che permetta di ottimizzare la vita familiare e ridurre le inevitabili ripercussioni negative. C'è chi tiene rigidamente separate le due cose, una forte dicotomia che escluda la vicendevole compenetrazione delle relative problematiche. Un approccio sicuramente professionale ma atipico per noi latini e mediterranei.

Io non sono mai stato capace di separare la mia vita professionale da quella familiare, forse non l'ho mai neanche voluto realmente fare. Ho, per così dire, un approccio più passionale che mi ha portato spesso a mischiare (in modo ragionato) le due esistenze. La mia famiglia ha sempre "trovato posto" sulle mie navi e i miei equipaggi hanno spesso varcato la soglia di casa mia.

Ancora oggi, quando c'è la percezione di una prossima uscita a vela, Daniela, mia moglie, non manca mai di preparare una crostata o una torta salata da condividere con i ragazzi. Fu pertanto naturale, appena mi fu assegnato il *Chaplin*, per prima cosa organizzare un pranzetto a bordo con i ragazzi e la mia famiglia: ognuno porta qualcosa, a ciascuno assegno un compito, io dirigo... perfetto, mi mancava proprio l'ambiente della barca! Poi dovevo togliermi un "po' di polvere" da dosso. Il *Chaplin* fu dunque (l'ennesima) occasione di riscatto e quindi quel pranzo domenicale doveva essere la perfetta passerella per principiare questa nuova avventura.



Erano i primi di maggio, il *Chaplin* era ormeggiato a Livorno al Molo Mediceo, a breve distanza dalla *Stella Polare* e dal *Corsaro II*. Lì per lì non ci avevo pensato ma avrei dovuto immaginare che il confronto sarebbe stato impari agli occhi di mia figlia. Così quando scendemmo sul pontile e Anna si indirizzò verso i due yawl scintillanti, dovetti richiamarla e indicarle la mia nuova barca. Lei si fermò, la guardò bene poi si girò nuovamente verso il *Corsaro II*, lo soppesò mentalmente, quindi si voltò di nuovo verso il *Chaplin* e scoppiò quasi a piangere urlando «Ma è piccolissima!».

Qualche mese dopo, mentre noi e altre barche della Marina Militare salpavamo da Palinuro verso Nord, la mia famiglia era in vacanza a Sabaudia e la piccola flotta, diretta a Livorno per il ricambio degli Allievi, sarebbe passata più o meno da quelle parti e, magari, una capatina...

La campagna stava andando "a gonfie vele", gli Allievi avevano fatto squadra, gestivano in autonomia turni di guardia e della mensa, pulizie comprese. Il bello era proprio questo, gli Allievi avevano preso il controllo di tutto, ognuno ci metteva del proprio: il giornale di bordo era sempre aggiornato, la ronda in sentina avveniva con frequenza doppia rispetto alle consegne, il punto nave lo mettevano con tale continuità che la carta nautica sembrava un capolavoro di arte moderna. Così io e gli *Amici miei* passavamo le giornate tra vivaci conversazioni e saporiti spuntini. Avremmo potuto navigare in eterno!

Per forza di cose questo idillio andava spezzato. Così di buona mattina, appena intravisto in lontananza il Capo di San Felice Circeo, dietro il quale si nascondeva Sabaudia, ebbi l'ennesima folgorazione e via radio proposi alla flotta una sfida a chi fosse arrivato prima dall'altra parte del Golfo, al traverso di Anzio. Alcuni

equipaggi, forse un po' annoiati, reagirono immediatamente, altri furono costretti a seguire il gruppo e cominciarono a volare sfide *one to one*. Così, disposte le unità in linea di fronte, al colpo della sirena, partenza lanciata!

"Il Necchi" si era preso il timone e, come gli altri, annusava un buono di vento proveniente dal largo, per cui si mise a bolinare allontanandosi dalla costa, ma io avevo altre idee, mi impossessai del timone e subito chiamai la virata. Chi ha regatato da queste parti lo sa bene che sotto costa, con l'influsso del lago interno, il vento muore. Federico/Necchi pertanto mi faceva notare del grave errore tattico che stavo facendo ma io non lo ascolto neppure, anzi inizio a poggiare scendendo sotto costa dopo aver doppiato il Capo. Lui non capisce, scuote la testa per il disappunto. Invece "il Sassaroli" e "il Melandri" la trama del film la conoscevano bene, anche perché mi avevano sentito parlare con la mia Anna un'ora prima, discutendo di un passaggio sotto costa con la "vela rossa" (il *Chaplin*, così come ce lo ha passato Giovanni Novi, aveva degli splendidi giochi di vele North, tra cui uno stupendo gennaker arancio scuro, che fa letteralmente volare la barca al lasco stretto).

Il vento però non aiuta e non c'è verso di issare la tanto ambita vela rossa, allora chiamo mia moglie per annunciarle l'arrivo con a prora una "banale" vela bianca. Lei rimane in silenzio e poi mi dice secca: «Ora glielo dici te alla tu' figliola». «Va bene, ho capito». Chiamo il gennaker ventilando un improbabile rinforzo sotto costa. "Il Necchi" ha capito tutto, sorride e dirige l'issata con un sincronismo degno di un Coppa America. Appena la vela è a segno il *Chaplin* comincia a volare e, anche stringendo al massimo, si avvicina pericolosamente alla riva sabbiosa, siamo vicinissimi e velocissimi. Non serve il binocolo per vedere Anna che saluta e schiamazza. Mi sembra di sentirla «Mio papà, mio papà, con la vela rossa!».

La più fiera

Una bella storia, anche quando è finita, ha sempre qualcosa da raccontare. Come quei film che durante i titoli di coda si interrompono e i protagonisti, come a volersi ritagliare un ultimo momento, ricompaiono e si giocano un'ultima battuta. La nostra campagna non è da meno.

Eravamo ormeggiati in banchina, gli Allievi stavano ultimando lo sbarco e i familiari aspettavano poco più in là a bordo di macchine sovraccariche. I nostri pensieri erano già orientati ai prossimi due giorni, quando con un nuovo gruppo di Allievi saremmo ripartiti per la seconda parte della campagna.

In certi momenti si diventa ancora più romantici, c'è una malinconia dentro impossibile da nascondere, si deve ricominciare tutto da capo, solo un paio di giorni per ricaricare le batterie. Quante volte ho vissuto questi momenti. Solo col mio sigaro a poppa del *Chaplin* seguo tutto ciò avvolto in emozioni contrastanti e così non mi accorgo che Anna mi ha raggiunto, incaricata dalla mamma perché mi portasse da loro che mi aspettavano in macchina poco più in là.

Mi prende il braccio e me lo stringe forte ma invece di tirarmi via, forse inconsapevolmente, decide che il finale lo vuole scrivere lei: «Papi! Sarà anche la più piccola, ma questa barca è la più fiera di tutte».

In quel momento un raggio di Sole buca la coltre di nubi e fa scintillare la chiesuola del *Chaplin*, come una veloce strizzatina d'occhio... O forse me lo sono immaginato.

Angelo Bianchi
Capitano di Fregata
Skipper del *Chaplin*

ITA 6217



Marina Militare





il Chaplin alle Vele d'Epoca di Imperia

dal 2008 al 2019

Generalità

L'imbarcazione *Chaplin* è un cutter Marconi di 55 piedi in legno costruito nel 1974 dal cantiere Sangermani su progetto Sciarrelli commissionata dalla Famiglia Novi.

L'11 gennaio 2008 il *Chaplin* è stato donato alla Marina Militare.

Le sedi di assegnazione della barca sono state le seguenti:

- da gennaio 2008 a maggio 2013: Centro Velico d'Altura di Napoli (CVA);
- da maggio 2013 a settembre 2013: Sezione Velica di Livorno;
- da settembre 2013 a aprile 2014: Sezione Velica di La Spezia;
- da aprile 2014 a ottobre 2016: Sezione Velica di La Maddalena;
- da ottobre 2016 ad oggi: Sezione Velica di Livorno.

Attività svolta

Durante tutto il 2008 ha effettuato una lunga sosta di manutenzione che ha interessato lo scafo, le attrezzature, il motore, gli impianti e la sostituzione di tutto il gioco di vele.

Dal 2009 al 2010 la barca assegnata al CVA ha effettuato principalmente attività di regate (quasi tutte del circuito Vele d'Epoca del Mediterraneo).

Dal 2011 al 2016 il *Chaplin* è stato impiegato come "barca scuola" per effettuare, assieme alle Navi Scuola a Vela Minori (NSVM), la Campagna addestrativa a favore degli allievi 2^a classe dell'Accademia Navale partecipando, durante tale periodo ad alcune regate del circuito Vele d'Epoca del Mediterraneo con gli allievi a bordo a scopo principalmente formativo.

Nel 2014 ha effettuato anche la Campagna addestrativa per il Corso SGT di Mari-scuola LMD svolta assieme al *Carol* e al *Gemini*.

Nell'estate del 2018 e del 2019 il *Chaplin* è stato impiegato come barca di rappresen-tanza a La Maddalena e Cagliari per attività a favore del Presidente della Repubblica e del Ministro della Difesa.

Il *Chaplin* gareggia nel circuito delle Vele d'Epoca (sia in ambito Nazionale che Inter-nazionale). In tale circuito esistono tre classi in cui possono essere iscritte le barche e gareggiare, che sono denominate: "*D'Epoca*, *Classiche* e *Vintage*". Il *Chaplin* gareggia nelle "*Classiche*".

Risultati nelle regate

Nel 2009 al termine della sosta manutenzione ha preso parte a tutte le tappe del cir-cuito Panerai Mediterraneo riservato alle imbarcazioni d'epoca, vincendo quasi tutte le regate della categoria e aggiudicandosi il prestigioso trofeo *overall* finale.

Nel 2012 ha partecipato alla Giraglia con a bordo il Capo di Stato Maggiore pro tem-pore Amm. Binelli Mantelli, partecipazione che fece notizia in quanto una barca classica in legno - quinta all'arrivo nella Classe ORC A - poteva regatare contro quelle imbarca-zioni più tecnologiche.

Dal 2013, ovvero da quando è stata assegnata alle Sezioni Veliche presso gli Istituti di formazione ha avuto essenzialmente compiti formativi e l'Ufficio Vela Sport non ha evidenza dei risultati ottenuti nelle numerose regate a cui il *Chaplin* ha preso parte es-sendo state condotte in ambito locale.

Nel 2018 e nel 2019 il *Chaplin* ha partecipato alla regata dell'Accademia Navale di 600 miglia organizzata nell'ambito della Settimana Velica Internazionale di Livorno.

Dettaglio dei risultati

2009

- Trofeo Dipartimento Alto Tirreno (La Spezia) (1° classificato).
- Challenge Durand De La Penne (La Spezia) (1° classificato).
- Aethallia Epoca Race (Marciana Marina) (1° classificato).
- Vele d'Epoca Napoli (1° classificato).
- Campionato Internazionale del Mediterraneo (circuito Panerai) (1° classificato assoluto).
- Vele d'Epoca Porto Rotondo (1° classificato).
- Porto Rotondo-San Remo (1° classificato).
- Monaco Classic Week (1° classificato).
- Regate Royales (Cannes) (2° classificato).
- Coupe d'Automne du YCF (Cannes) (1° classificato).

2010

- Les Voiles d'Antibes (1° classificato).
- Vele d'Epoca Napoli (1° classificato).
- Porto Rotondo Vele d'Epoca (1° classificato).
- Vele d'Epoca Imperia (3° classificato).
- Trofeo Dipartimento Alto Tirreno (La Spezia) (2° classificato).
- Challenge Durand De La Penne (La Spezia) (2° classificato).
- Aethallia Epoca Race (Marciana Marina) (2° classificato).
- Vele d'Epoca Napoli (1° classificato).
- Grandi Vele Gaeta (1° classificato).

-
- Regate Royales (Cannes) (1° classificato).

2011

- Vele d'Epoca Napoli (3° classificato).
- Grandi Vele Gaeta (2° classificato).

2012

- Giraglia Rolex CUP (5° classificato Gruppo ORC A).

2013

- Regata Montecarlo-San Remo (3° classificato).

2014

- Argentario Sailing Week (3° classificato).
- Vele d'Epoca d'Imperia (3° classificato).

2015

- Vele d'Epoca Napoli (2° classificato).

2016

- Argentario Sailing Week (5° classificato).
- Grandi Vele Gaeta (2° classificato).
- Copa del Rey Mahon (4° classificato).

2017

- Vele d'Epoca nel Golfo (La Spezia) (2° classificato).
- Vele Storiche Viareggio (3° classificato).

2018

- Regata dell'Accademia Navale (6° classificato).
- Vele d'Epoca nel Golfo (La Spezia) (2° classificato).
- Millevale (Genova) (8° posto).
- Vele Storiche Viareggio (1° classificato scafi Sangermani - 2° classificato Classici).

2019

- Regata dell'Accademia Navale (2° classificato).
- Ritorno in Capraia (1° classificato).
- Vele d'Epoca nel Golfo (La Spezia) (3° classificato).
- Trofeo Mariperman (La Spezia) (3° classificato).
- Vele Storiche Viareggio (1° classificato scafi Sangermani - 2° classificato Classici).





Glossario

Abbattuta: vedi **strambata**

Abboccare: lo sbandare di un bastimento tanto da rasentare l'acqua con la falchetta o da farla entrare dentro.

Abbordare: accostarsi con una imbarcazione ad altra imbarcazione.

Abbrivio: il procedere per inerzia di un'imbarcazione quando la spinta delle vele o del motore è terminata.

Addugiare: cogliere un cavo a spirale, avvolgendolo su sé stesso con giri chiamati *duglie*.

Afforcare: dare fondo a due ancore, una sulla sinistra e l'altra sulla dritta, in modo che le catene formino un angolo conveniente. Serve ad assicurare una buona tenuta in caso di maltempo.

Aggottare: togliere l'acqua entrata in un'imbarcazione

Alaggio: operazione con cui si tira in secco un'imbarcazione per farla svernare o per i lavori di manutenzione o di rimessaggio.

Al traverso: direzione perpendicolare all'asse longitudinale della nave.

Altura, navigazione d'altura: navigazione in alto mare, ove non si scorge più la costa.

Amantiglio: manovra corrente, ovvero una cima, utilizzata per sostenere il *boma* finché la *randa* non è drizzata o durante la presa delle *mani di terzaroli* o per sollevare il *tangone* a prua dell'imbarcazione.

Ammainare: far muovere verso il basso. Generalmente si dice di una vela, di una bandiera, di un carico sospeso.

Andatura: direzione della barca rispetto alla direzione del vento. Le tre andature principali sono in *poppa*, al *lasco*, di *bolina*.

A riva: in testa d'albero.

Armatore: colui che ha l'esercizio della nave, indipendentemente dell'essere o meno proprietario della nave.

Arridatoio: tenditore. Attrezzo impiegato per regolare la tensione delle manovre dormienti, sartie ecc. Il più comune, a doppia vite, viene anche impropriamente chiamato *tornichetto*.

Astuccio: l'elemento che attraversa lo scafo e nel quale passa l'asse portaelica.

Attacco del boma: vedi *trozza*.

Avvolgisagola: basetta a forma di H sulla quale si avvolge la sagola.

Azimut: direzione di un punto osservato rispetto al nord.

Babordo: la parte sinistra della nave (dal punto di vista della cabina di comando della nave, guardando avanti verso la prua).

Bagnasciuga: parte compresa tra l'*opera viva* e l'*opera morta*.

Balumina: il bordo di uscita di una vela.

Barcarizzo: scala retrattile che viene calata sulle murate per far salire o scendere qualcuno; per estensione di significato, la passerella che collega una barca al molo.

Barra: l'asta mediante la quale si dirige il timone. È fissata direttamente sulla testa dello stesso.

Base: il lato più basso della vela, compreso tra l'angolo di mura e l'angolo di bugna.

Battagliola: ringhiera formata verticalmente da aste ed orizzontalmente da corde, cavi metallici o catenelle. Vedi anche *candelieri* e *draglia*.

Bava di vento: Definizione dell'intensità di vento più vicina all'assenza di vento.

Beccaccino: imbarcazione con scafo a spigolo e deriva mobile dotata di *randa* e *fiocco*

Beccheggio: rotazione di un oggetto attorno all'asse trasversale. In un'imbarcazione, anche il movimento oscillatorio attorno a questo asse (le estremità dello scafo alternativamente si immergono ed escono dall'acqua).

Biscagliina: scaletta di corda con scalini in legno, chiamati *tarozzi*. Si appende al bordo della murata per far salire chi si è accostato.

Bitta: colonnetta di ferro o acciaio a forma di L rovesciata fissata sulle banchine dei moli per avvolgervi i cavi d'ormeggio.

Boa: galleggiante ancorato al fondo, per ormeggio o segnalazione.

Bolina: andatura che consente alla barca a vela di risalire il vento mantenendo un angolo con il vento reale mediamente tra i 60° e i 37°.

Boma: trave in legno, alluminio o fibra di carbonio che sostiene la base della *randa*. Il boma è fissato all'albero tramite uno snodo detto *trozza* che consente al boma di modificare il suo orientamento rispetto all'albero.

Bompreso: antenna in legno, alluminio o carbonio fissato orizzontalmente alla prua della barca. Il bompreso viene utilizzato per murare vele come il *gennaker*. Nei vecchi velieri era un palo che sporgeva fortemente dalla prua.

Bonaccia: calma di vento.

Bordo: segmento retto percorso mantenendo le stesse *mure al vento*; tratto di percorso tra due cambi di direzione (*virate* e/o *abbattute*).

Bordo libero: parte dello scafo compreso tra la *falchetta* e la linea di galleggiamento, vedi: *opera morta*.

Boròsa: cima (manovra corrente) atta a ridurre la superficie della *randa* esposta al vento quando questo diventa troppo forte. La manovra di riduzione è detta *presa di terzaroli*.

Bozzello: nome generico delle carrucole in uso nella marina.

Bracciare: cazzare il braccio di un pennone o del tangone dello spinnaker.

Bugna: angolo inferiore e posteriore della vela in cui vengono inferite le *manovre* o *scotte*.

Bulbo: nelle moderne imbarcazioni a vela il bulbo è un siluro in materiale pesante (acciaio, piombo), posto al termine della pinna di deriva, con funzione principalmente di zavorra.

Burrasca: termine che indica la forza del vento (non del mare), corrispondente a forza 8 della scala Beaufort, vento da 34 a 40 nodi con onde moderatamente alte. Le creste si rompono e formano spruzzi vorticosi che vengono risucchiati dal vento.

Buttafuori: è un corto braccio simile ad un *tangone* che viene usato per far sporgere qualche cosa fuori bordo; l'uso tipico è per evitare che il braccio dello spinnaker possa strisciare contro il sartiame.

Cabotaggio: navigazione costiera.

Campo di giro: lo spazio circolare necessario ad una imbarcazione ancorata od ormeggiata su una *boa* per poter girare liberamente a causa del vento o delle correnti senza investire altre imbarcazioni.

Canaletta dell'albero (o del boma): ove viene inferita la *ralinga* della *randa*.

Candelieri: asta metallica fissata lungo la falchetta di un'imbarcazione, al fine di permettere il passaggio e la messa in posizione delle *draglie* (i cavi orizzontali); l'insieme di candelieri e draglie costituisce la *battagliola*, cioè la "ringhiera" di protezione dalle cadute.

Cappa, in cappa, alla cappa: andatura di un'imbarcazione per affrontare il maltempo.

Carabottino: grigliato calpestabile in listelli di legno.

Carena: detta anche *opera viva* è la parte immersa di uno scafo.

Caricabasso: 1) manovra che attraverso un sistema di pulegge/carrucole

Glossario

collega il boma al piede dell'albero formando un triangolo all'incirca equilatero. In condizioni di vento forte o andature portanti, il caricabasso trattiene in posizione il boma permettendo alla randa di rimanere in condizioni di tensione ottimali. Detto anche *vang*.

2) manovra che collega il tangone al piede dell'albero, che, congiuntamente al caricaalto, consente di mantenere il tangone in posizione orizzontale.

Cavallino: insellatura o curvatura in senso longitudinale del ponte di coperta.

Caviglia: attrezzo da lavoro, utilizzato per lavori sulle cime.

Cazzare: tirare a sé una cima o una fune.

Chiesuola: colonna di sostegno e protezione della bussola magnetica. Contiene le sospensioni ed i meccanismi di compensazione.

Chiglia: trave posizionata nel mezzo della carena che percorre l'imbarcazione per la sua intera lunghezza da prua a poppa.

Cima: corda o fune.

Classe velica: insieme di modello, regole, condizioni e vincoli poste alla costruzione e all'allestimento di un tipo di imbarcazione a vela destinata a competere con altre barche simili o identiche.

Controfiocco: secondo fiocco posto davanti al principale.

Coperta: primo ponte scoperto della nave.

Coronamento: orlo superiore della poppa.

Corpo morto: grosso peso adagiato sul fondo (o grossa ancora con catena) sul quale viene ancorata una boa.

Crocetta: distanziatore delle sartie dall'albero; struttura composta dall'incrocio delle barre costiere e traverse posta attorno al colombiere.

Cutter: veliero attrezzato con un albero dotato di randa e controranda, e un bompresso su cui armare diversi fiocchi.

Dar fondo: calare l'ancora in modo da ancorarsi sul fondo.

Deriva (moto): spostamento dell'imbarcazione dovuto alle correnti. Come lo scarroccio, che però è dovuto al vento.

Deriva (scafo): elemento della carena di una imbarcazione che serve a limitare lo scarroccio della stessa nell'andatura di bolina. Può essere fissa o mobile. Per estensione vengono dette derive le piccole barche da diporto o sportive di modeste dimensioni (470, 420, laser, etc.).

Dinghy: piccola barca monoposto a deriva mobile, lunga 12 piedi.

Dislocamento: il peso del volume d'acqua spostato (dislocato) da un'imbarcazione quando questa viene varata. Corrisponde al peso a vuoto dell'imbarcazione.

Dormiente: è la parte fissa di un cavo o di una manovra.

Draglia: cavo d'acciaio o di tessile, teso tra supporti detti candelieri e pulpiti, che va a formare la battagliaiola, una sorta di ringhiera sui lati dell'imbarcazione.

Dritta: il lato destro dell'imbarcazione guardando verso prua.

Dritto di poppa: elemento strutturale che chiude la chiglia dell'imbarcazione verso poppa. Detto anche telaio di poppa. Nonostante il nome, può essere di qualunque forma, anche curvo.

Dritto di prora: elemento strutturale che chiude la chiglia dell'imbarcazione verso prora. Detto anche ruota di prora.

Drizza: è una delle manovre correnti. Viene utilizzata per issare una vela. Ogni vela ha la sua drizza, alla quale dà il nome (drizza di randa etc.).

Dromo: punto di riferimento artificiale sulla costa, di varia forma, utile alla rilevazione nella navigazione costiera diurna.

Duglia: la spira di un cavo raccolto.

Ecoscandaglio: strumento usato per misurare la profondità del mare. Funziona misurando il tempo di ritorno di un'eco ultrasonica.

Equipaggio: l'insieme del personale imbarcato che lavora all'interno di una nave.

Entrobordo: termine con il quale si intende tutto ciò che sta all'interno della barca, della nave o dello scafo.

Falchetta: piccolo rialzo posto alle estremità della coperta. Ha come scopo principale quello di dare maggiore stabilità a chi, per un qualunque motivo, si trovasse a camminare sottovento sull'imbarcazione, riducendo il rischio di finire fuoribordo.

Fanali di via: i fanali di poppa d'albero e laterali che vengono accesi per la navigazione notturna.

Fiamma: bandiera lunga e sottile.

Filare: lasciar scorrere una cima o una catena ma tenendola in leggera tensione.

Fiocco: vela triangolare posta a prua dell'imbarcazione.

Fuori tutto: lunghezza massima dell'imbarcazione, comprendente anche tutte le sporgenze.

Gaffa: simile al mezzo marinaio ma con due ganci.

Galloccia: una sorta di piccola bitta per dare volta ad un cavo.

Garroccio: gancio a molla fissato sulle vele di prua e poi sullo strallo.

Gassa (gassa d'amante): nodo realizzante un cappio non scorrevole, utilizzato, ad esempio, per fissare le *scotte* al *fiocco*.

Gavitello: piccolo galleggiante, di dimensioni inferiori alla *boa*, di legno, sughero o metallo sigillato, solitamente con la forma di due piramidi o coni uniti per la base con funzione di segnalazione. Il gavitello che segnala un relitto sommerso si chiama anche *grippale*.

Gavone: spazio libero a prua e a poppa di un'imbarcazione, dove si depositano gli attrezzi o le dotazioni di bordo.

Genoa: vela triangolare issata tra l'albero più a prua di un'imbarcazione e l'estremità della prua o del bompresso. Il *genoa* si estende in lunghezza verso poppa, determinando una parziale sovrapposizione tra *genoa* e *randa*.

Gennaker: vela di prua il cui nome è ispirato all'insieme di *genoa* e *spinnaker*, vela intermedia, tra le due da cui trae origine il nome.

Gerlo: sottile cavo utilizzato per serrare le vele.

Ghianda: circuito di drizza del fiocco.

Giardinetto: fianco dello scafo verso l'estremità della poppa.

GMT: acronimo di Greenwich Mean Time: tempo medio di Greenwich, luogo ove passa il meridiano 0 di riferimento.

Goletta: veliero attrezzato con due alberi a vele auriche e bompresso.

Golfare: anello di metallo saldamente assicurato allo scafo o ad altre strutture dell'imbarcazione usato per agganciarvi paranchi, carrucole e cime.

Gomena: cima di grande sezione destinata all'ancoraggio.

Governare: manovrare e condurre un'imbarcazione.

Gozzo: robusta barca da lavoro o da pesca.

Gran lasco: andatura portante compresa tra il lasco e la poppa piena.

Grillo: Staffa metallica a U con due fori alle estremità attraverso i quali passa un perno a vite, usata come elemento di collegamento.

Grinder: verricello usato sulle grandi barche da regata.

Glossario

Imbando: in una cima non tesa, la quantità di cima che bisogna ancora tirare per metterla in tensione.

Imbardata: rotazione di una nave attorno all'asse verticale.

Imbozzarsi: ormeggiare saldamente l'imbarcazione sia di prua che di poppa con ancore, catene o corde cercando di permettere il minor movimento possibile.

Impavesare: imbandierare

Impiombatura: unione di due pezzi di cavo di materia vegetale o metallica, o per la realizzazione di una gassa.

Incattivati: detto di cavi o cime incastrati in modo tale che è difficile scioglierli.

Ingavonare, Ingavonarsi: si dice di una imbarcazione che, per una violenta raffica di vento o una manovra sbagliata, si inclini sul lato opposto alla direzione del vento tanto che l'acqua superi il bordo e penetri nell'imbarcazione.

Invasatura: robusta struttura sagomata atta a sostenere l'imbarcazione tirata in secco.

Issare: sollevare, per mezzo di argani o paranchi, pesi a bordo o le vele sui propri alberi o pennoni.

Lancetta:

Lande: staffe fissate alla coperta sulle quali si attestano stralli e sartie.

Lascare: dare *imbando*, lasciare andare una cima; il suo contrario è *cazzare*.

Lasco: andatura portante. Nell'andatura di lasco l'angolo tra la direzione del moto e la direzione del vento è di circa 135°.

Latitudine: angolo tra l'equatore ed il parallelo che passa per il punto interessato.

Legnolo: componente della fune, formato da *trefoli*. Più trefoli formano un legnolo, più legnoli formano la fune.

Linea di galleggiamento: intersezione del piano di galleggiamento di una nave con la superficie esterna dello scafo. Ovvero il confine tra *opera viva* e *opera morta*.

Log: vedi **Solcometro**.

Longitudine: angolo tra il meridiano di Greenwich e il meridiano che passa per il punto interessato.

Maestra: l'albero principale dei velieri.

Maglia: anello di una catena.

Manica a vento: grande presa d'aria sulla coperta delle navi per l'aerazione dei locali sottostanti.

Mano di terzaroli: "prendere una mano" oppure "dare una mano" di terzaroli, significa ridurre la vela maestra (la randa). Lo si fa in caso di vento eccessivo, per dare maggiore stabilità alla barca.

Manovra: ogni cavo o anche catene, guarniti con i relativi accessori all'alberatura e alle vele.

Mascone: parte laterale dello scafo verso prua.

Mastra: l'apertura in *coperta* attraverso la quale passa l'albero.

Matafione: cimetta posta in corrispondenza dei *terzaroli* della randa. Serve per raccogliere la vela quando una parte di essa viene ridotta.

Match Race: gara velica tra due imbarcazioni assolutamente identiche.

Meolo: corda passante nel bordo di una vela, dalla parte della scotta, che aiuta a tendere quella parte della vela, spesso soggetta a vibrazioni svantaggiose per il rendimento.

Mezzana: albero poppiere dei velieri.

Mezzomarinaio: attrezzo costituito da un'asta di legno o da un tubo di alluminio, alla cui estremità è sistemato un gancio, in ottone, altro metallo o materiale plastico, che viene usato per accostare o per largarsi da una banchina o da un altro galleggiante. Il termine deriva dal fatto che, in passato, il compito di usare questo attrezzo era normalmente affidato ai marinai più giovani.

Miglio nautico: 1,852 km, cioè la lunghezza di un minuto di grado sulla superficie terrestre.

Mollare: sciogliere un legame o un nodo, per esempio nella manovra di partenza si mollano i cavi lasciando libera la nave di andare.

MPS: vela asimmetrica simile al *gennaker*. Usata in crociera per la semplicità della manovra rispetto ad uno *spinnaker*. L'acronimo sta per Multi-Purpose Sail, che indica la versatilità della vela.

Murata: la fiancata della nave.

Navigatore: uomo del pozzetto, che fornisce al timoniere tutti i dati forniti dagli strumenti di bordo.

Navigazione costiera: navigazione effettuata in vista della costa, per cui il punto nave può essere determinato in base alla rilevazione di punti cospicui.

Navigazione da diporto: quella che si svolge a fini ricreativi o sportivi.

Navigazione stimata: quando il punto nave viene determinato non in base ad elementi oggettivi, ma stimato in base alla rotta, alla velocità ed al tempo trascorso.

Nodo, misura di velocità: un nodo equivale ad un miglio nautico all'ora.

Nodo, legatura: i nodi più comuni in marineria sono: semplice, piano, savoià, parlato, gassa d'amante, bandiera, mezzo collo, eccetera.

Nostromo: addetto al governo d'una nave.

Oblò: finestrino circolare a chiusura stagna situato sull'esterno dell'imbarcazione.

Occhio di cubia: apertura nella parte prodiera della nave attraverso la quale passa la catena dell'ancora.

Ombrinale: fori o fessure praticate sulle murate per lo scolo esterno dell'acqua dalla coperta.

Opera morta: la parte dello scafo al di sopra della linea di galleggiamento.

Opera viva: la parte dello scafo al di sotto della linea di galleggiamento.

Ormeggiare: fissare l'imbarcazione nella posizione voluta, legandosi con cavi alle bitte, alle boe o dando fondo alle ancore.

Orzare: orientare la prua della nave in direzione del vento, riducendo l'angolo tra la direzione del moto e la direzione del vento.

Osteriggio: finestratura sul boccaporto che dà in coperta.

Pagliolato: pavimento in legno o metallo, generalmente rimovibile, sistemato talvolta in alcune zone delle navi, come stive, locali macchine, sul fondo di imbarcazioni, ecc. È detto anche pagliolo.

Panna, mettersi in panna: manovra usata per arrestare la corsa di un vascello senza dare fondo all'ancora.

Parabordo: corpo elastico posto a protezione del fianco dell'imbarcazione da urti contro la banchina o contro altre imbarcazioni.

Paramare: sponde rialzate al lato del pozzetto per impedire che l'acqua vi penetri.

Glossario

Paranco: sistema di cime e bozzelli che consentono di moltiplicare la forza umana nel tirare una cima.

Paraonde, paraspruzzi: struttura posta a prora, sulla coperta, per evitare che le ondate arrivino sino al pozzetto.

Paratia: struttura verticale/trasversale che divide la nave in senso longitudinale.

Passacavo: Guida, condotto, per il passaggio dei cavi di manovra correnti o dormienti, di ormeggio, ecc.

Passerella: leggero ponte tra una imbarcazione e la banchina. Vedi anche *barcarizzo*.

Passo d'uomo: apertura in una paratia di grandezza tale da consentire il passaggio di una persona.

Paterazzo: cima o cavo fisso che sostiene l'albero collegando la sua sommità alla coperta a poppa, in uno o due punti.

Pavese: serie continua di bandierine per addobbo di gala.

Pavesare, impavesare: imbandierare col pavese.

Penna: la parte della vela che sta più in alto. Vi si aggancia la drizza per poter issare le vele.

Pescaggio: l'altezza dell'opera viva. Vedi anche *immersione*.

Periplo: la circumnavigazione di una terra estesa, quale un'isola, una penisola o un continente.

Picco: asta, obliqua rispetto all'albero, estesa nella stessa direzione del boma a cui è applicata la penna della vela utilizzata nelle imbarcazioni con vela trapezoidale o aurica (tipo Optimist, Dinghy).

Poggiare: manovra atta a modificare la rotta allontanando la prua dalla direzione del vento; ci si "appoggia" al vento per fare muovere l'imbarcazione; contrario di *orzare*.

Poppa: parte posteriore dell'imbarcazione.

Poppavia: Senso, direzione verso la parte di poppa.

Portata: la capacità di carico della nave.

Portolano: pubblicazione che riporta il dettaglio dei porti e delle coste con tutte le relative notizie utili.

Pozzetto: parte all'aperto dell'imbarcazione, generalmente posto a poppa, dove si sta per manovrare l'unità stessa. Insieme di persone che decidono la direzione della barca.

Prodire: membro dell'equipaggio la cui funzione è quella di manovrare le vele di prua (*spinnaker, gennaker, MPS*, ecc.)

Prora, Prua: parte anteriore dell'imbarcazione.

Proravia: dalla parte della prora.

Pulpito: insieme di tubolari che vanno a formare una sorta di ringhiera. Si trovano a poppa e a prua. Entrambi, insieme alle draglie, formano la *battagliola*.

Punto di mura: il vertice in cui la vela è fissata alla barca; questo vertice è quello più a prua e più in basso dei vertici della vela. Nel caso dei *fiocchi*, il punto di mura si trova sulla prua della barca, nel caso della *randa* il punto di mura è alla base dell'albero, nel caso dello *spinnaker* il punto di mura è sul vertice del tangone.

Punto Nave: (fare il) determinazione della posizione della nave.

Quadrare: cazzare il braccio per portare il tangone più lontano dallo strallo.

Quadrello: ogni pezzo di tela cucito come rinforzo alle punte e alle bugne delle vele.

Quartiere: ciascuna delle tre parti che dividono per lungo qualunque naviglio: quartiere di *prua*, quartiere di *poppa* e quartiere di *mezzania*.

Rada: luogo confortevole situato lungo la costa dove di solito ci si ormeggia in sicurezza per periodi brevi o medi.

Redancia: anello metallico a forma di goccia che viene posto all'interno dell'asola di un cavo per proteggerlo dall'usura.

Ralinga: bordo anteriore di una vela. Può essere costituito da una cima cucita entro il bordo per *inferire* la vela sull'albero.

Randa: vela inferita all'albero lungo l'inferitura e sul boma lungo la base, di forma prettamente triangolare con angolo retto tra l'intersezione del boma con l'albero. Le recenti versioni presentano l'allunamento cioè un curvatura convessa della balumina (ipotenusa del triangolo).

Rating: coefficiente tecnico assegnato all'imbarcazione in regata utilizzato per compensare i tempi di percorrenza del campo di regata rispetto a quelli reali tenendo quindi conto delle caratteristiche tecniche e delle prestazioni della barca.

Reburida: direzione continua di vento.

Refolo: folata di vento.

Regata: gara tra imbarcazioni.

Ridosso, Ridossato: al riparo dal vento o dal mare.

Rifiuto: deviazione e diminuzione del vento causato da una barca o un ostacolo sopravento.

Risacca: movimento delle acque in porto causato dal mare grosso deviato dalle barriere frangiflutti e/o dal molo del porto stesso.

Ritenuta del boma: manovra che serve per tenere bassa l'estremità poppiera del boma.

Rollio: rotazione di un oggetto attorno all'asse longitudinale. In un'imbarcazione, anche il movimento oscillatorio attorno a tale asse (lo scafo si inclina di lato a dritta e a sinistra).

Rotta: la direzione che porta alla destinazione.

Sacchetto: sagola con un peso fissato ad una estremità. Viene lanciato a terra per passare quindi il cavo di ormeggio che viene legato all'altra estremità.

Sagola: cima di piccolo diametro.

Salpare: partire da terra verso il mare.

Sartia: cavo teso fra la fiancata del vascello e un albero, sia alla cima, sia a metà altezza, che serve per rinforzare l'albero ed impedirgli di piegarsi o rompersi.

Sartiame: insieme delle sartie.

Sassola: cucchiaino, attrezzo simile ad una paletta a manico corto e bordi rialzati, usato per aggettare.

Scadere: dirigersi verso un punto diverso dalla direzione della prora (causato da scarroccio o deriva).

Scandaglio: apparecchio per misurare la profondità del mare e per conoscere la natura del fondo.

Scarroccio: movimento dell'imbarcazione rispetto alla superficie del mare causato dal vento.

Scassa: alloggiamento dove s'incastra il piede d'albero sulla struttura resistente dell'imbarcazione.

Scostare: allontanarsi dalla banchina.

Scotta: manovra corrente (cima) usata per regolare le vele.

Segnavento: indicatore del vento, spesso in cima all'albero o fissato alle sartie.

Sentina: la parte più bassa di una nave o di una barca, dove si raccoglie qualunque acqua libera all'interno dell'imbarcazione.

Glossario

Skipper: il capitano di una barca.

Snipe: vedi Beccaccino

Solcometro: strumento per la misura della velocità istantanea (apparente) di una imbarcazione in mare.

Sopravvento: il lato da cui viene il vento.

Sottocoperta: parte della nave posizionata sotto il ponte di coperta.

Sottovento: il lato opposto al lato di sopravvento.

Sovrastruttura: qualunque costruzione che poggiandosi sul ponte di coperta si eleva al di sopra di esso.

Specchio di poppa: la superficie esterna centrale della poppa.

Spinnaker: vela, spesso colorata, di forma tondeggiante e usata soprattutto per le andature lasche.

Star: barca a vela a chiglia fissa, lunga circa 7 metri, dotata di Randa e Fiocco, con equipaggio di due persone.

Stazza: è la misura del volume di tutti gli spazi chiusi. L'unità di misura è la tonnellata di stazza. Si distingue una stazza lorda comprensiva di tutti i volumi interni della nave e una stazza netta data dal totale dei volumi adibiti al trasporto del carico pagante.

Stick: prolunga della barra del timone.

Strallare: avvicinare il tangone sorreggente lo spinnaker verso lo strallo di prua cazzando la scotta sopravvento.

Strallo: un cavo posto anteriormente a un albero, dal colombiere al ponte o all'albero anteriore. Durante le regate, spesso lo strallo si può regolare per ottenere una curvatura dell'albero che sia ideale per le condizioni di navigazione.

Strambata: cambio improvviso e violento delle mure in un'andatura di poppa.

Straorzare: virata improvvisa del veliero causata da forte raffica di vento.

Strozascotte: attrezzatura di coperta che serve a bloccare le scotte.

Tagliamare: la parte della prua che fende il mare avanzando.

Tambuccio: protezione di un'apertura posizionata sulla coperta della barca;

Tangone: asta che serve a tenere l'angolo di una vela di prua, soprattutto il punto di mura dello *spinnaker*, ma anche l'angolo di scotta del *fiocco* o del *genoa* (in questo caso è detto meglio *buttafuori*) a una certa distanza dall'albero.

Tall Ship (Navi d'alto bordo): in origine erano così chiamate le grandi navi a vela destinate all'addestramento militare. A seguito della prima regata (Tall Ships' Race) organizzata nel 1956 divenne d'uso chiamare così i più o meno grandi velieri civili e militari quali: Brigantini, Golette, Schooner, Navi a palo, Cutter, Ketch, Yawl etc.

Tartaruga: contenitore in cui viene riposto lo *spinnaker*.

Tempo Compensato: è il tempo *virtuale* impiegato dalla barca per concludere la regata, calcolato a partire dal tempo *reale* e tenendo conto di alcuni "parametri correttivi" (coefficienti di *rating*) che rappresentano le prestazioni teoriche della barca in funzione del tipo di percorso, della sua lunghezza in miglia, delle condizioni di vento, etc.

Tempo Reale: è il tempo realmente impiegato da una barca per concludere la regata; si misura dal momento della partenza fino al momento in cui la barca conclude la regata tagliando la linea di arrivo.

Tender: piccola imbarcazione per scendere a terra quando non si è ormeggiati a riva.

Terzaroli: ciascuna delle porzioni di una vela che si può sottrarre all'azione del vento.

Tientibene: passamano in cavo metallico o corda.

Timone: organo direzionale manovrabile a mano mediante barra o ruota.

Timoniere: addetto alla manovra del timone.

Tolda: ponte superiore di una imbarcazione.

Tormentina: *fiocco* da tempesta.

Trefolo: componente di base di una fune, formato da più fili ritorti. Più trefoli formano un *legnolo*, più legnoli formano la *fune*.

Trimmer: l'addetto alla regolazione delle vele.

Trinchettina: piccolo *fiocco* per venti molto forti o per andature portanti.

Trinchetto: nei velieri a due o più alberi è così chiamato l'albero di prora.

Trozza: punto di attacco del boma o del pennone all'albero, può essere fisso o mobile.

Tuga: sovrastruttura del ponte. Nelle navi le sovrastrutture si dividono in due categorie, si chiamano *casseri* se si estendono per tutta la larghezza della nave, e *tughe* quando non si estendono per tutta la larghezza della nave.

Vang: caricabasso del boma.

Vela: una superficie di tela o di materiale sintetico, con una forma adatta alla propulsione, utilizzata per la spinta di una imbarcazione.

Vento apparente: direzione apparente del vento, dovuta all'insieme del vento reale e del vento dovuto all'avanzare della barca.

Vento in fil di ruota: vento in poppa.

Verricello: piccolo argano ad asse verticale, azionato a mano o a motore, utilizzato per mettere in tensione le manovre correnti. Detto anche *winch*.

Virare: significa cambiare le "mure" facendo passare la prua per la direzione del vento. Cambiare le mure facendo passare la poppa per la direzione del vento vuol dire *abbattere*.

Volante: nelle imbarcazioni da regata, la volante è una sartia aggiuntiva, che viene cazzata a rinforzo dell'albero contro la spinta del vento. In caso di virata di prua o di poppa, la volante deve essere lasciata per consentire il movimento del boma e la manovra delle vele.

Winch: vedi *verricello*.

Yawl: imbarcazione simile a uno Sloop o a un Cutter ma con un albero aggiuntivo, posizionato a poppavia dell'asse del timone.

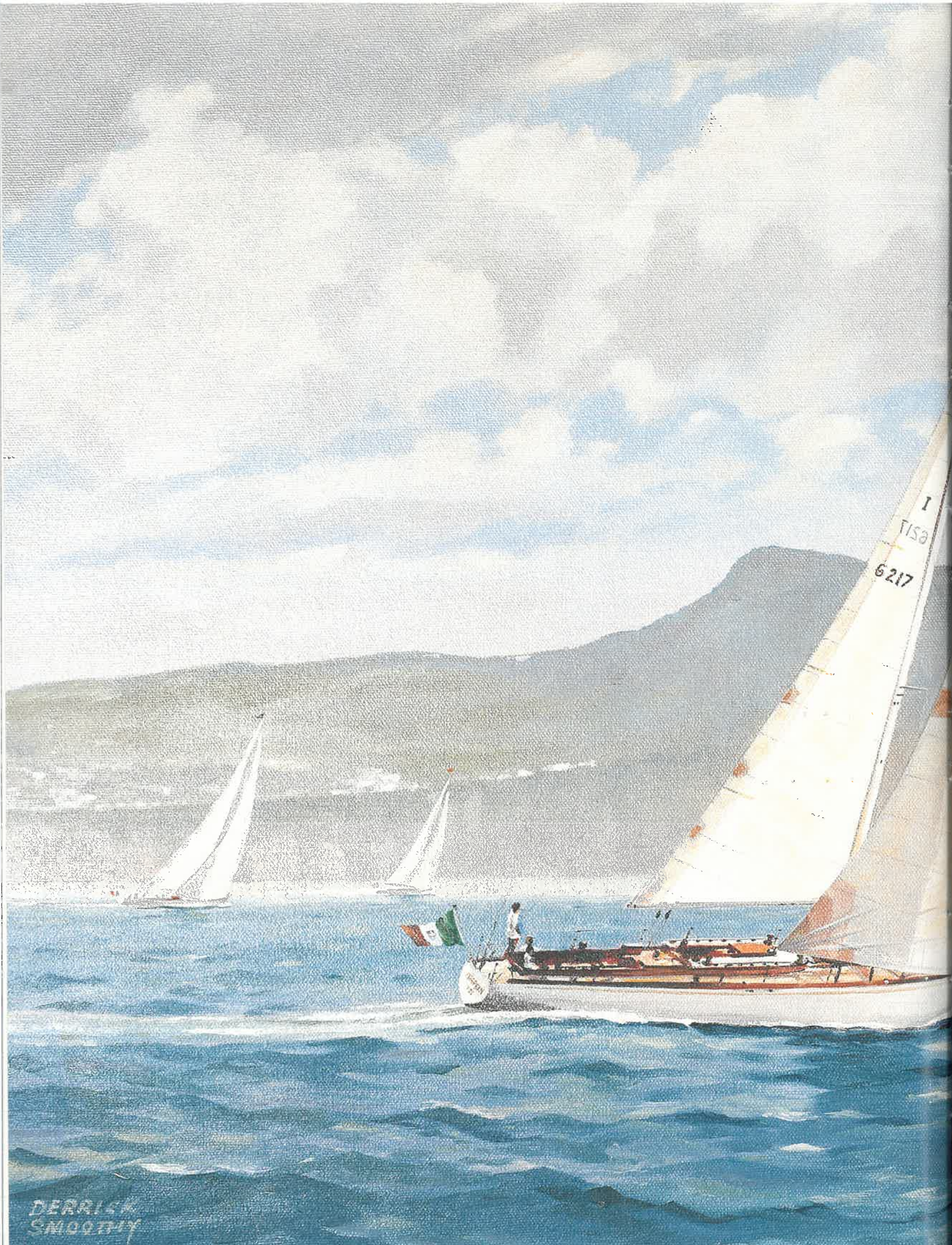
Zavorra: peso utilizzato per abbassare il baricentro del natante, al fine di dotarlo di una maggiore stabilità.

Zenit: il punto della sfera celeste sopra la verticale di un osservatore.

il Chaplin... nei nostri cuori







DERRICK
SMOOTH



