

## RESTAURI IN CORSO

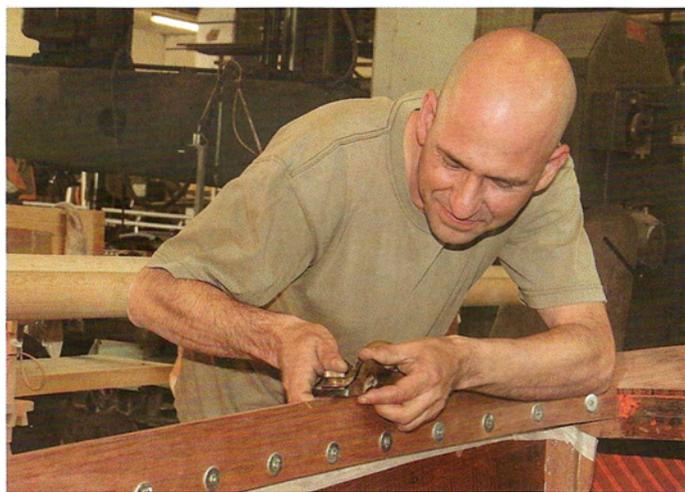
a cura di Paolo Maccione

Refit spettacolari, ripristino di barche d'epoca e classiche e nuove realtà. Ecco le novità e le notizie dalla cantieristica italiana specializzata nelle imbarcazioni in legno



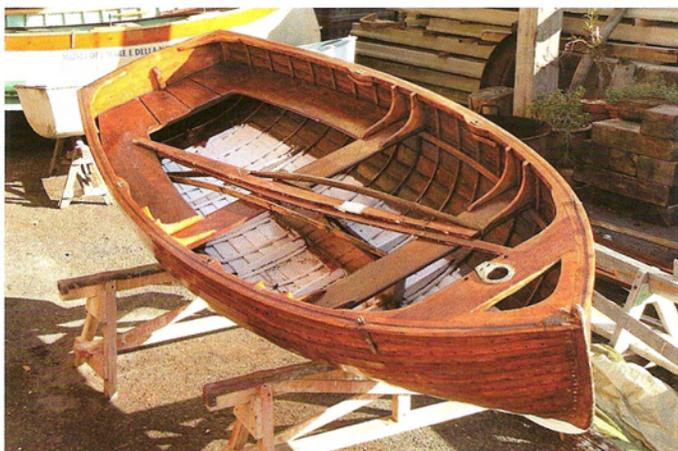
## RITORNA A RISPLENDERE A GENOVA UNA RARA DERIVA D'EPOCA

**B**oatbuilding and Fine Joinery è una piccola realtà genovese, segnalata dall'Associazione Italiana Derive d'Epoca presieduta da Luca Ciomei, dedicata al restauro e recupero di imbarcazioni storiche in legno. Il suo titolare è Tito Maria Parodi, nato a Genova nel 1967. Dopo il diploma al liceo scientifico, Tito lascia gli studi di economia e, dopo avere fatto il cameriere e il rappresentante, si appassiona al mondo della vela. Nel 2003 parte per gli USA, dove



*Qui sopra, Tito Maria Parodi, titolare del cantiere genovese, alle prese con il restauro di un'imbarcazione. In alto, a sinistra, la deriva di fine Ottocento sottoposta a un fine refit, a destra, l'armo velico del tipo portoghese ricostruito in legno.*

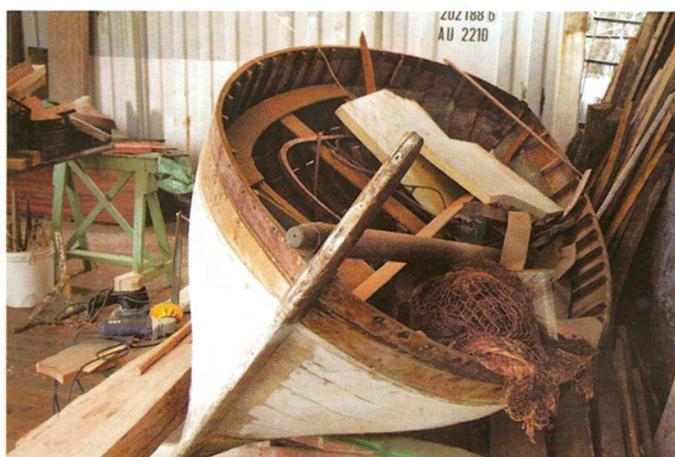
nella città di Rockland, nello Stato del Maine, frequenta per due anni un corso di costruzione navale. Forte del suo diploma di boatbuilder, nel 2005 torna a Genova e avvia la sua attività di carpentiere del legno. Oggi opera all'interno di una falegnameria in zona Struppa, nella parte orientale di Genova, dove può riparare scafi lunghi fino a otto metri. Attualmente il restauro in corso più importante riguarda quello di una rara deriva, presumibilmente di costruzione inglese, risalente al periodo di fine Ottocento. La barca, lunga 7,06 metri e larga 1,68 metri, era praticamente un relitto. Basandosi su alcuni disegni preliminari, realizzati dal genovese Francesco Foppiano, Tito Parodi ha sostituito una parte della chiglia in mogano e sta procedendo al risanamento del fasciame dello spessore di 6 millimetri, delle fittissime ordinate, anch'esse in mogano, dei madieri in rovere e della scassa della deriva. Rifatta anche la coperta in mogano, filettata con Sika Flex. Ricostruito con legno di sitka spruce l'armo velico, del tipo portoghese, composto da albero, boma e picco. La superficie della randa è di 16,68 metri quadrati, con un fiocco di 5,34 metri quadrati. Infine verrà rimontata la lama della deriva pivotante, interamente in bronzo, che farà elevare a 250 chilogrammi il peso totale dell'imbarcazione. In queste attività Parodi è stato aiutato dall'americano Brady Gow, mentre l'italiano Federico Barbieri si occuperà del ripristino del rigging di coperta. La piccola imbarcazione, di proprietà di un armatore milanese, tornerà a navigare entro la fine dell'estate e farà base sul lago d'Orta. Per informazioni: Boatbuilding and Fine Joinery, via Canepa Struppa 22, 16125 Genova (GE), tel. +39/3924352487; e-mail: titomaria@yahoo.com



## COME DIVENTARE **ARMATORE DI UN GOZZO** CON SOLI 1000 EURO

Iniziativa decisamente interessante quella proposta dall'associazione culturale Storie di Barche di Pieve Ligure, in provincia di Genova, da sempre dedita ad attività di valorizzazione della cultura marinara e di piccola cantieristica nel settore delle barche tradizionali. A chi desidera diventare armatore di una barca in legno viene offerta la possibilità di acquistare, per soli 1000 euro, un gozzo in legno d'epoca della lunghezza di circa 4 metri, sul quale siano stati già effettuati i lavori di carpenteria pesante. Cosa significa? L'imbarcazione viene praticamente restaurata nel fasciame e nell'ossatura, ma non viene né verniciata né attrezzata, cosa di cui si preoccuperà il nuovo proprietario. Innegabili i vantaggi, soprattutto per chi avrebbe desiderio di navigare su una barca in legno, ma non possiede capacità manuali per restaurarla e ha a disposizione un budget limitato. Il prossimo scafo messo a disposizione di un potenziale acquirente è il piccolo San Giorgio, gozzo in fasciame di pino e mogano su ossatura di acacia lungo 4,30 metri. Presto si interverrà per rifare i bordi, parte delle ordinate e del fasciame. Artefice di quasi tutte le attività di ebanisteria è l'esperto restauratore ligure Roberto Guzzardi, vera anima dei restauri di barche in legno presso Storie di Barche. Proprio lui ha realizzato recentemente un intero set di 12 nuovi remi in legno di douglas per lo "sciabecco" camogliano U Dragun. Ogni remo, lungo 3,72 metri e pesante 7,5 chilogrammi, verrà verniciato con i colori nero a bande rosse del Dragun.

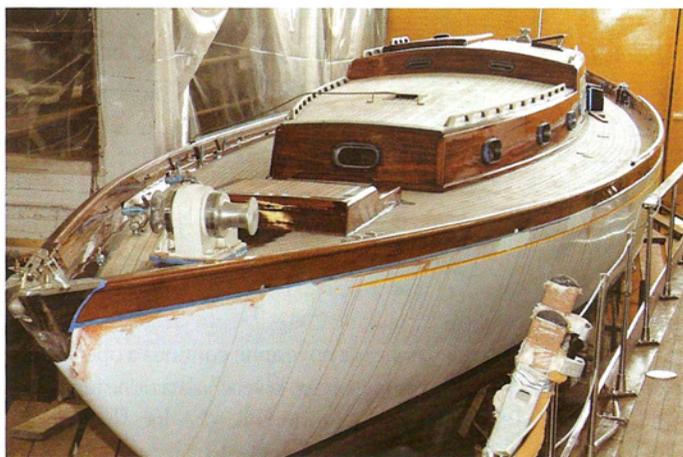
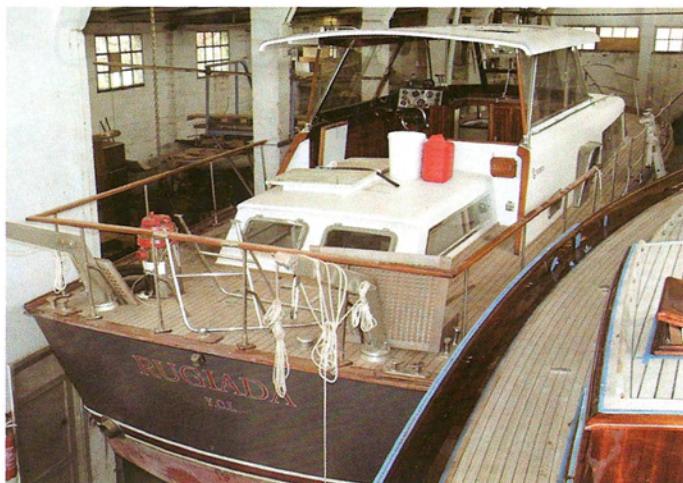
Guzzardi, insieme all'84enne maestro d'ascia Angelo Troccoli, interverrà anche sul Dinghy 12 piedi Oppure, ex Zio Billia, nato con il nome di Gianneris nel 1968 dalle abili mani del maestro d'ascia Renato Penco di



A destra, dall'alto: il Dinghy 12 piedi Oppure sul quale interverranno i maestri d'ascia Roberto Guzzardi e Angelo Troccoli; un gozzo d'epoca in legno in vendita a 1000 euro; uno scorcio dell'associazione culturale Storie di Barche.

Genova Sturla (numero velico 1532). Dal 2006 il Dinghy è di proprietà del sardo naturalizzato genovese Tullio Serra, che farà sostituire un paio di corsi del fasciame di mogano a clinker e alcune ordinate. Probabilmente Oppure parteciperà al circuito 2009 di regate dedicate ai Dinghy classici. Intanto Storie di Barche, da nove anni, continua a operare a La Piccola, uno spazio in concessione presso la vecchia stazione ferroviaria di Pieve Ligure. Per informazioni: Storie di Barche, loc. "La Piccola", 16030 Pieve Ligure (GE); [www.storiedibarche.it](http://www.storiedibarche.it)

## RESTAURI IN CORSO



## NUOVO NOME E NUOVI INCARICHI PER LA COOPERATIVA LIGURE

**D**a settembre 2008 Crie, la Cooperativa per il restauro delle imbarcazioni d'epoca di Chiavari, ha modificato la propria denominazione e ragione sociale diventando Nuova Crie. La Cooperativa, nata con sette soci nel dicembre del 2003, è ora diventata una società a responsabilità limitata della quale fanno parte l'ex segretario dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca Luigi Lang, direttore generale, Mauro Bacigalupo, capo cantiere, e l'architetto perugino Cecilia Ciabilli, cresciuta professionalmente con l'architetto Franco Giorgetti, che si occuperà di progettazione. La Nuova Crie continua a operare all'interno degli spazi del cantiere Victor, gestito da Antonio Salvalaglio dopo la morte del padre Vittorio "Victor", avvenuta nel 2007.

Fino a oggi Crie ha restaurato, più o meno integralmente, circa 22 imbarcazioni. Attualmente, l'intervento più impegnativo è quello che riguarda Rugiada, un Picchiotti Giannutri lungo 14,10 metri, varato nel 1963. La barca, sulla quale Crie è già intervenuta restaurandola nel 2007, è tornata in cantiere per sistemare una falla a bordo causata nell'agosto del 2008 dall'urto con un corpo semi-sommerso. L'intervento riguarderà quindi, oltre alla sostituzione dei due Caterpillar da 420 cavalli, con altrettanti da 470 cavalli, la posa di nuove tavole di mogano, opportunamente impalellate, nell'opera viva sul lato di sinistra.

In cantiere si trova anche Girasole, un Sangermani di 13,47 metri di lunghezza, varato nel 1958 di proprietà dell'avvocato genovese Bruno Elia. Su quest'imbarcazione verranno invece effettuati interventi come la riparazione della falchetta, la riverniciatura integrale, la sostituzione dei candelieri e la pulizia delle sentine.

Entro l'estate sarà pronta anche De Kwinte, tipica lemsteraak olandese in acciaio del 1963 lunga 10,90 metri. Una volta creati quattro nuovi posti letto a prua e ricostruita parte dell'alberatura, l'imbarcazione navigherà a Venezia. Per informazioni: Nuova Compagnia per il Restauro delle Imbarcazioni d'Epoca Srl: c/o Cantiere Navale Victor, Via Preli 26, 16043 Chiavari (GE). Tel. +39/348-0039359; e-mail: nuovacrie@italnet.it

*Nelle immagini a fianco, dall'alto: due viste di Rugiada, un Picchiotti Giannutri lungo 14,10 metri varato nel 1963, al quale la Nuova Crie deve sistemare una falla sul lato di sinistra dell'opera viva; il Sangermani Girasole del 1958.*