

Piccole indimenticabili

Un'iniziativa da ripetere quella del Circolo Nautico "Ugo Costaguta" di Voltri, che ha organizzato per la prima volta un raduno di derive d'epoca

di Franco Belloni

Il Circolo Nautico "Ugo Costaguta" di Voltri (Genova) ha organizzato la scorsa stagione un raduno interamente dedicato alle derive. Non erano previste regate vere e proprie, solo una crociera facoltativa lungo le spiagge voltresi; il programma prevedeva, invece, l'esposizione di barche che hanno rappresentato dei punti precisi di riferimento nella storia della vela non solo italiana, ma anche internazionale.

Gli organizzatori sono riusciti a presentare alcune barche storiche importanti sia per la loro età sia per i risultati ottenuti a suo tempo in regata. Ci riferiamo ai Flying Dutchman *Aldebaran II* d'Anna Capio e *Dingo* di G.B. Briasco, al Dinghy 12 piedi *Scignoria* di Liliana "Tai" De Negri, al Contender *Agenoria* di Giovanni Torielli, alla deriva della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana *Vespa* di Nello Saltalamacchia, alla Deriva Nazionale "U" *Virgilius* di Giulio Carli e alla Deriva "S" di Filippo Caleo. Particolarmente indi-

cativa è stata la presenza di due gozzi liguri con vela latina: *S. Giuseppe* di 19 palmi della famiglia Michelinini, costruito nel 1922, e *U Càn Neigro* di 21 palmi di Perrando-Cecconi, costruito nel 1893.

L'ORIGINE DELLE CLASSI

I gozzi con la vela latina, rivalutati negli ultimi anni dalle tradizionali regate di Stintino e da alcuni raduni, fra cui il "Trofeo Doderò" dallo Yacht Club Italiano a Boccadasse, borgo marinaro di Genova, hanno permesso di organizzare un circuito internazionale con gare in Francia e in Italia. *U Càn Neigro*, vincitore del "Trofeo Doderò" di quest'anno, costruito dal Cantiere Gavarrone di Varazze nel 1893, è la dimostrazione che anche le barche minori costruite per il lavoro possono essere d'epoca. Alla fine dell'Ottocento e nei primi anni del Novecento vengono organizzate in Liguria regate dette di "incoraggiamento" per gozzi e lance da



IN ALTO, PARTICOLARE DI UNA BITTA.

IN BASSO, DETTAGLI DELL'ALBERO: LE CIME SCORRONO ATTRAVERSO UN SISTEMA DI PARANCHI E BOZZELLI.

spiaggia; dapprima senza alcun regolamento, erano suddivise solo secondo la lunghezza e, dal novembre del 1903, con un regolamento relativo ai gozzi, canotti e lance "comunemente usate sulle spiagge liguri" che dava la possibilità di stabilire dei compensi. Una tradizione competitiva che risa-

SERIE LIGURE LEGA NAVALE ITALIANA

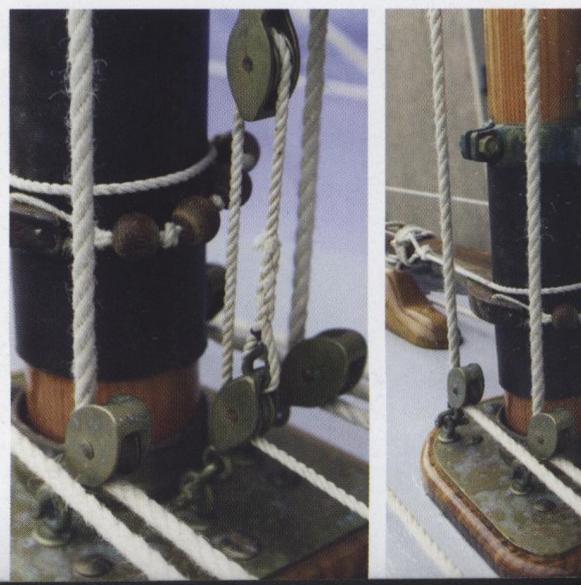
Classe a restrizione promossa nel 1911 dalla Sezione di Genova della Lega Navale Italiana. Scafo tondo con deriva mobile. Diversi progettisti.

Lunghezza fuori tutto: 4,25 m

Superficie velica: determinata dalle misure dell'albero, boma e asta, portata nel 1927 a 15,00 mq

Equipaggio: 2 persone

Materiale: legno





PARTICOLARE DELLA PRUA
DEL *VESPA*. IL FASCIAME
"A CLINKER" SOVRAPPPOSTO È BEN
EVIDENTE. DA NOTARE ANCHE
L'AVVOLGIFIOTTO MONTATO
SUL BOMPRESSO.



ANCORA UN'IMMAGINE DI VESPA. IL RESTAURO, IMPECCABILE DA UN PUNTO DI VISTA TECNICO, NON RISPETTAVA L'ARMO ORIGINALE.
 IN BASSO, IN SENSO ANTIORARIO, PARTICOLARE DELLE CAVIGLIE RACCOGLICIMA, UNA BITTA E UN BOZZELLO ORIGINALE.

le ai primi anni dello sport velico italiano e non è escluso che *U Càn Neigro* abbia partecipato a queste regate.

Storici i due Flying Dutchman. Entrambi hanno vinto un campionato del mondo: *Aldebaran II*, costruzione Baglietto del 1955, a Whistable, Inghilterra, nel 1963 con Mario Capio e Tullio Pizzorno, mentre *Dingo*, costruzione Schinnowell del 1967, a La Rochelle, in Francia, con gli inglesi Rodney Pattison e Julien Brooke Houghton. Il Flying Dutchman alle regate d'osservazione per la scelta di una deriva europea, in Olanda nel 1952, a Loosdrecht e sullo Zuiderzee, e in Francia alla Baule nel 1953, dimostrava la sua superiorità nei confronti delle altre derive presenti. Questa classe moderna, progettata da Uilke van Essen, con il trapezio per il prodiere, suscita interesse in molti paesi europei tra i quali anche l'Italia, dove viene promossa da Franco Boido. Diventa classe olimpica nel 1960, per un'imposizione di Beppe Croce all'International Yacht Racing Union.

I primi Flying Dutchman in Italia sono stati costruiti da Baglietto nel 1954 per il campionato d'Europa delle derive biposto, organizzato a Rimini.

Sulla scia di questa classe arriva in Italia il Flying Junior. Si tratta di una piccola deriva moderna ideata dallo stesso progettista del Flying Dutchman. È ancora Franco Boido a promuovere la classe, importando dall'Olanda sei esemplari di cui due vengono esposti a Livorno all'Accademia Navale in occasione dell'Assemblea dell'Unione Società Veliche Italiane (USVI) del 1957. Nel 1962 l'USVI adotta il Flying Junior per le scuole di vela dei Corsi Olimpia; que-



DINGHY 12 PIEDI

Monotipo. Scafo tondo con fasciame a clinker (sovrapposto) e deriva mobile, progettato nel 1913 dall'inglese George Cockshott. Classe olimpica nel 1920 e 1928.

Lunghezza fuori tutto: 3,66 m

Larghezza: 1,42 m

Peso: 115 kg

Superficie velica (randa): 10,60 mq

Equipaggio: 1 persona

Materiali: legno o vetroresina

Associazione di classe: Associazione Italiana Classe Dinghy 12 p. - Via Luporini 140 - 55100 Lucca - E-mail: aicd@sincritech.it - www.dinghy.it

sti scafi erano riconoscibili per un triangolo arancione in cima alla randa. Circa 900 sono i Flying Junior costruiti per le scuole e oltre 3500 i numeri velici assegnati. Certamente George Cockshott, quando nel

1913 vinse con il suo Dinghy il concorso indetto dalla Boat Racing Association, non immaginava che la sua barca sarebbe sopravvissuta fino al XXI secolo. Si può dire che l'adozione del Dinghy in



IN BASSO, DINGHY 12 PIEDI IN LEGNO VERNICIATO E FASCIAME A CLINKER. **A DESTRA,** PARTICOLARE DELLA PRUA CON L'ALLOGGIAMENTO DELL'ALBERO.



Italia fu casuale. Il marchese Emilio Nicolò Reggio, in Olanda per l'Olimpiade del 1928, ebbe l'occasione di vedere queste barche e, rientrato in Italia, oltre a farle adottare dal Club Nautico Ligure di Genova-

Sturla, ne ordinò due al cantiere Depangher di Capodistria, *Pierino* (I-1), dal nome del figlio al quale era destinata, e *Lodoletta* (I-2) di Enrico Pomi. Il prezzo di queste barche era di 1.380 lire l'uno. Pochi

sono i cantieri in Italia che non hanno costruito Dinghy di legno. La classe, che è sempre stata attiva, ha avuto negli ultimi anni un crescendo dovuto anche al maggior numero di regate organizzate nel nostro



IN QUESTE PAGINE, DUE GOZZI LIGURI ARMATI A VELA LATINA: *U CÀN NEIGRU*, COSTRUITO ALLA FINE DELL'800, E IL PIÙ RECENTE *S. GIUSEPPE*. DA NOTARE, NEI DETTAGLI, CHE TUTTO L'ARMO, I BOZZELLI, LE CAVIGLIE ECCETERA SONO ORIGINALI.





paese. Fra queste, una delle più importanti, è il "Trofeo Bombola d'Oro" organizzato dallo Yacht Club Italiano a Portofino.

L'Associazione di classe cura un Registro storico per gli scafi d'epoca, che devono essere costruiti in legno e avere più di 25 anni di vita, e ne incentiva il recupero e il restauro organizzando regate e raduni riservati a queste barche "veterane".

Nel 1949 l'Unione Società Veliche Italiane, nel corso dell'Assemblea annuale a Venezia, approva il regolamento di due classi a restrizione, che secondo l'intenzione, dovevano diffondersi in tutta l'Italia, la deriva "S" di 4,50 metri e la "U" di 5,50 metri. Costruite da alcuni cantieri, tra i



VELA LATINA

Barche tradizionali armate con vela latina.

Lunghezza fuori tutto: 9,10 m

Lunghezza: 6,60 m

Lunghezza al galleggiamento: 6,58 m

Larghezza: 2,50 m

Peso: 500 kg circa

Superficie velica (vela latina e fiocco): 34,00 mq

Equipaggio: 4-7 persone

Materiale: legno

Associazione di classe: Associazione Italiana Vela Latina AIVEL - via Toscana 14
09017 Sant'Antioco (CA)





FLYING DUTCHMAN

Monotipo. Scafo tondo con deriva mobile, progettato nel 1951 dall'olandese Ulke van Essen. Classe olimpica nel 1960, 64, 68, 72, 76, 80, 84, 88 e 92.

Lunghezza fuori tutto: 6,05 m

Larghezza: 1,70 m

Peso: 160 kg

Superficie velica (randa e fiocco): 16.00 mq Spinnaker

Equipaggio: 2 persone

Materiali: legno o vetroresina

Associazione di classe: IFDCO Segreteria Italiana Classe FD - Via M. Preve, 21/1 - 16136 Genova - E-mail: danila.benedettini@fdclubitalia.it - www:fdclubitalia.it

A FIANCO, LA BELLA PRUA DI UN FLYING DUTCHMAN COSTRUITO IN LAMELLARE.

IN BASSO, PARTICOLARI DELLA STESSA BARCA, LA PIÙ AFFASCINANTE E ACROBATICA NEGLI ANNI TRA IL 1950 E IL 1970. SOTTO, ALCUNI FD IN REGATA NELLE ACQUE LIGURI NEI PRIMI ANNI '70.



quali Baglietto, erano prevalentemente progettate e costruite da artigiani o dagli stessi proprietari. Nel 1966 il Regolamento della "S" viene modificato autorizzando la costruzione in vetroresina e portando la lunghezza a 4,45-4,75 metri.

Nel 1911 la Commissione permanente per la marina da diporto della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, promuove "allo scopo di favorire e di incoraggiare la navigazione da diporto lungo le coste liguri" una classe di "imbarcazioni da diporto e da regata del tipo canotto da spiaggia, da alare facilmente senza invasatura con chiglia mobile di deriva". La classe ha successo e numerose imbarcazioni

vengono costruite anche dopo la prima guerra mondiale. Il Regolamento della classe viene modificato nel 1927 e alcune di queste barche, come *Vespa*, vengono modificate nel secondo dopoguerra attrezzandole con randa e fiocco.

Il Contender *Agenorìa*, esposto a Voltri, è il primo scafo della classe costruito in Italia da Pietro Carlini nel 1968. Il Contender era stato progettato dall'australiano Robert C. Miller per partecipare a un concorso internazionale bandito dall'IYRU per una deriva che potesse sostituire, nelle intenzioni, il Finn come classe olimpica. Nulla di fatto nei confronti del Finn, ma il Contender si rivela



SOPRA, IL PRIMO
CONTENDER ITALIANO,
AGENORIA, COSTRUITO
DA CARLINI NEL 1968.

SI TRATTA DI UNA
DERIVA DA SINGOLO
MOLTO ATLETICA.

NEI DETTAGLI, L'ALLOG-
GIAMENTO DEL REMO
E LO STROZZASCOTTA.

comunque una barca interessante, grazie
alle sue caratteristiche che consentono
all'unico membro dell'equipaggio di fare
contrappeso utilizzando il trapezio.

UN'IDEA DA COPIARE

L'iniziativa del Circolo Nautico "Ugo
Costaguta" conferma l'esistenza di una
flotta di barche d'epoca delle classi mino-



CONTENDER

*Monotipo. Scafo tondo con deriva mobile, progettato nel
1967 dall'australiano Robert C. Miller*

Lunghezza fuori tutto: 4,87 m

Larghezza: 1,24 m

Peso: 104 kg

Superficie velica (randa): 11,00 mq

Equipaggio: 1 persona

Materiali: legno o vetroresina

Associazione di classe: International Contender
Association Italia (ICAI) - Via Cavallara 5 -
26022 Castelverde (CR); e-mail: capohorn@tin.it -
www.icaicontender.sailclass.com



DERIVA NAZIONALE "S"

Classe a restrizione istituita dall'Unione Società Veliche Italiane (USVI) nel 1949. Scafo tondo con deriva mobile. Diversi progettisti.

Lunghezza fuori tutto: 4,50 m

Larghezza: 1,56 m

Peso dello scafo nudo: 130 kg

Superficie velica (randa e fiocco): 15,00 mq. Spinnaker

Equipaggio: 2 persone

Materiali: legno o vetroresina



DERIVA NAZIONALE "U"

Classe a restrizione istituita dall'Unione Società Veliche Italiane (USVI) nel 1949. Scafo tondo con deriva mobile. Diversi progettisti.

Lunghezza fuori tutto: 5,50 m

Larghezza: 2,00 m

Peso: 160 kg

Superficie velica (randa e fiocco): 18,00 mq. Spinnaker

Equipaggio: 3 persone

Materiale: legno

ri molto attiva e, quindi, la possibilità di organizzare importanti raduni che certamente contribuiranno al restauro di quelle barche che oggi sono spesso abbandonate. L'esempio del registro istituito

dall'Associazione dei Dinghy dovrebbe essere imitato dalle altre Associazioni di classe, che potrebbero far gareggiare insieme, con opportuni compensi, barche d'epoca e moderne. I parametri per stabi-

lire se la barca è d'epoca dovrebbero essere sempre uguali o almeno simili. Ridare vita a queste vecchie barche può costituire un contributo storico e culturale di grande interesse.



DERIVA NAZIONALE "S" MONOTIPO

Monotipo. Derivato dalla classe "S" a restrizione, adottata dalla Federazione Italiana Vela nel 1968. Scafo tondo con deriva mobile.

Lunghezza fuori tutto: 4,70 m

Larghezza: 1,60 m

Peso: 95 kg

Superficie velica (randa e fiocco): 13,40 mq. Spinnaker

Equipaggio: 2 persone

Materiale: vetroresina

FLYING JUNIOR

Monotipo. Scafo tondo con deriva mobile, progettato nel 1955 da Uilke van Essen.

Lunghezza fuori tutto: 4,03 m

Larghezza: 1,50 m

Peso: 90 kg

Superficie velica (randa e fiocco): 9,03 mq. Spinnaker

Equipaggio: 2 persone

Materiale: legno o vetroresina

Associazione di classe: Segreteria Nazionale Flying Junior Organization - Vico Passerella, 1 - 18039 Ventimiglia (IM) - E-mail: sailfj@masterweb.it - www.members.tripod.com/fjclassita

IN ALTO, LA DERIVA NAZIONALE "S" IRA, VINCITRICE DEL CAMPIONATO ITALIANO NEL 1950, E ALCIONE, DERIVA "U" DI 5,50 METRI, VINCITRICE DEI CAMPIONATI ITALIANI NEL 1954, 1955 E 1956.